

Vom Stafettenstab bis zum European Train Control System

Die Sicherungsanlagen der Schweiz

Von Hans Roth

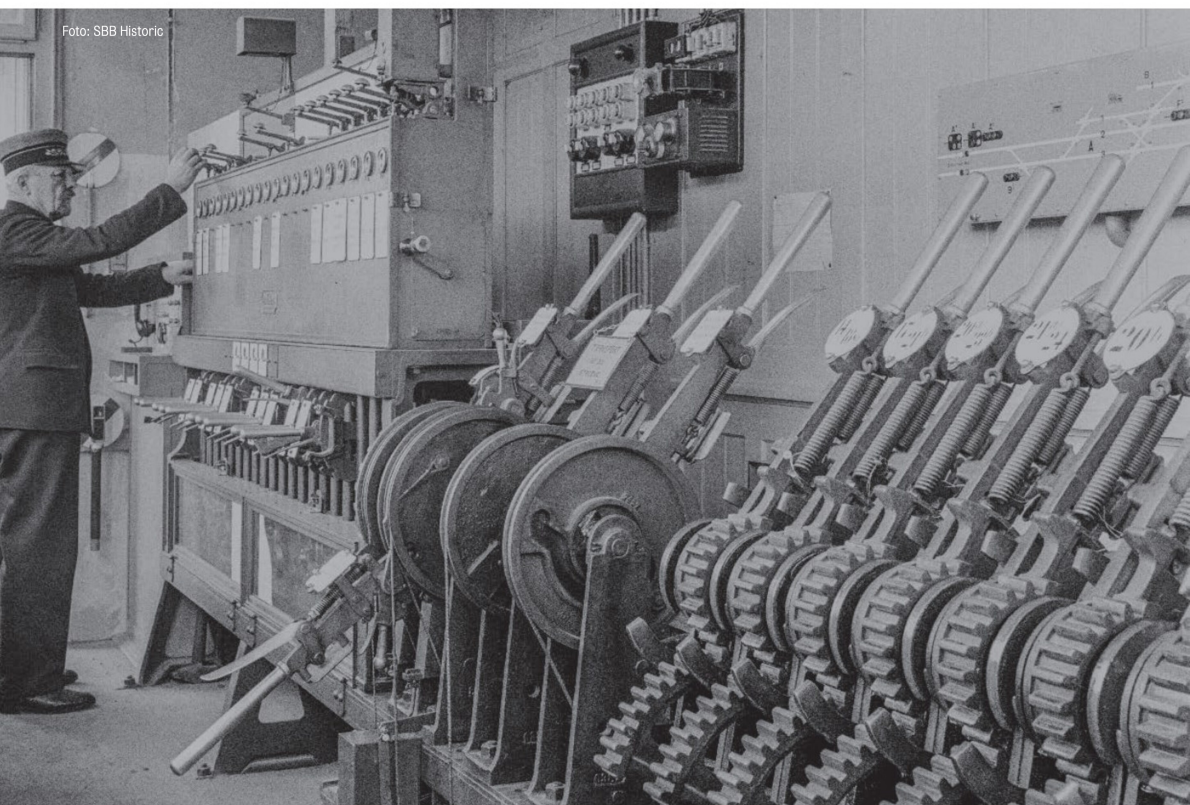
Das Eisenbahnzeitalter begann bescheiden. Den ersten Zügen ritt in England ein Wärter voraus, um sicherzustellen, dass dem Zug nichts im Wege stand. Bald mussten auch zusätzliche Signale von Hand oder mit anderen einfachen Mitteln eingesetzt werden, um für das schwer zu bremsende moderne Verkehrsmittel eine einigermaßen hohe Sicherheit zu garantieren. Bei der Spanisch-Brötli-Bahn kündigte eine Wärterkette die Ankunft eines Zuges mit dem Ruffhorn an. Damit forderte sie die

Wärter auf, die zahlreichen Bahnübergänge zu schliessen. Dieses umständliche Meldevorhaben wurde dann 1855 durch den Morselegrafen verbessert. Die Streckenposten kamen erst ab 1876 in den Genuss des elektrischen Stroms. Läutwerke kündigten ab 1876 auf den Strecken nach Oerlikon, Altstetten und Enge die Abfahrt der Züge im Hauptbahnhof Zürich an.

Um die Sicherheit im Zugverkehr weiter zu erhöhen, mussten schon früh die Weichen von zentralen Stellen aus bedient und

die Fahrwege gesichert werden. Dies war die Geburtsstunde der Stellwerke, die bald zum Herzstück eines Bahnhofs und zum Inbegriff der Sicherheit im Eisenbahnverkehr wurden. Aber die Entwicklung blieb nicht stehen. Das erste elektropneumatische Stellwerk, das den Namen «elektrisch» einigermaßen verdiente, schaffte sich die BLS 1914 bei der Maschinenfabrik Bruchsal für den Bahnhof Spiez an. Von da an ging es Schlag auf Schlag, bis ein neuartiges Baukastensystem die Schweiz eroberte: das

Foto: SBB Historic



Die Bedienung der Sicherungsanlagen war lange Zeit eine Bastion der Bahnbeamten, sie war körperlich sehr mühselig und lag komplett in Männerhänden.