

DEUTSCHE ZUSAMMENFASSUNG

...

Konnten sich kreuzende Verkehrsträger nicht durch Unter- oder Überführungen getrennt werden, waren, mussten Barrieren aufgestellt werden, deren Sicherheit einzig und allein von der Zuverlässigkeit der Wärter abhing. Dies war eine teure Lösung, die bei eher schwach frequentierten Bahnübergängen immer wieder in Frage gestellt wurde.

Als erstes wurde der Lokführer bei schwach frequentierten Bahnübergängen mit Tafeln aufgefordert mit der Lokpfeife das baldige Befahren eines Bahnübergangs anzukündigen. In der Schweiz wurden die heute noch vorhandenen kleinen, rechteckigen Pfeifsignale eingeführt, mit durch eine Diagonale getrennten schwarz, resp. weiss gestrichenen Flächen.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit wurde die Vegetation in der Nähe des Bahnübergangs zurückgeschnitten.

Man behalf sich auch mit Warntafeln für die Fussgänger, Pferdegespanne und Automobile, z.T. mit darauf gemaltem Totenkopf für die des Lesens unkundigen Zeitgenossen. Gleichwohl ereigneten sich viele Unfälle: In Italien verursachte die Aufhebung von 5000 Wärterposten zwischen Januar 1921 und dem 1. März 1922 51 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang!

Bei häufiger befahrenen Bahnübergängen wurden sog. Wig-Wag-Signale aufgestellt, zumeist nur auf einer Seite des Bahnübergangs: An einem Mast wurde ein Pendel befestigt, das bei herannahendem Zug eine auffällige vertikale Hin- und Her-Bewegung ausführte und mit einer roten Laterne für bessere Sichtbarkeit in der Dunkelheit versehen war. Ein Läutwerk ergänzte die Anlage. Die Bezeichnung Wig-Wag-System leitet sich vom englischen Verb „to wag“ = wedeln ab, in Anlehnung an die rote Fahne (in der Nacht an die rot beleuchtete Lampe) die der für die Sicherheit bei Gleisarbeiten Verantwortliche hin- und her schwenkte.

Als dritte Version entstand das in ähnlicher Form noch heute vorhandene

Warnsignal mit zwei alternierend blinkenden roten Lampen und einer starken Glocke.

Diese beiden Typen waren sehr effizient, sprachen sie doch gleich zwei Sinne (den Gehörsinn und den Sehsinn) der Strassenbenützer an. Der Einbau dieser Anlagen ermöglichte den sehr kostengünstigen Ersatz von vielen Wärterposten samt den Barrieren.

Diese optisch-akkustischen Warnsignale wurden durch Gleiskontakte ein- und ausgeschaltet. Die Energieversorgung erfolgte durch die Fahrleitungsspannung (bis zu 1200 V Gleichstrom), mit einem Transformator oder Batterien.

Lieferanten dieser aus Amerika stammenden Einrichtung waren in Frankreich die Compagnie Générale de Signalisation, in Italien die Compagnia Italiana dei Signals und in der Schweiz Hasler A.G. (Bern) und Signum A.G. (Wallisellen).

Das Wig-Wag-System wurde früher auch auf Personenautos und Lastwagen in Form eines beleuchten Winkers angewendet.

In der Schweiz wurden Wig-Wag-Signale zwischen 1921 und 1938 an mehreren Orten aufgestellt und danach durch die erwähnten, heute noch verwendeten, auf Masten montierten alternierenden roten Lampen und einem oder einem doppelten Andreaskreuz abgelöst.

Wig-Wag-Signale wurden im Kanton Zürich an der Sternenstrasse beim alten Bahnhof Zürich-Enge montiert, ein weiteres wurde bei Samstagen aufgestellt, aber auch auf der Sihltalbahn bei der Station Gontenbach (heute: Wildpark-Höfli), 1923 eines zwischen Turbenthal und Wila. In der übrigen Schweiz stand eines zwischen Etzwilen und Hemishofen, zwischen Beinwil und Reinach AG und in der Westschweiz auf der Schmalspurstrecke Clarens-Chailly-Blonay beim Bahnübergang Planchamp.

Zu jener Zeit wurden auch schon fernbediente Barrieren eingesetzt. Weil es geschehen konnte, dass die sich schliessenden Barrieren ein Auto „einklemmten“, wurden schon damals Bedenken

gegen diese Einrichtung laut. Das Problem wurde bekanntlich durch Halbbarrieren gelöst, was – wie das tägliche Geschehen immer wieder beweist – auch keine absolute Sicherheit gewährt.

In Frankreich wurde das erste Wig-Wag-Signal am 6. Mai 1925 in der Nähe von Meaux aufgestellt, bei der Kreuzung der Strasse Paris–Strassburg mit der Trambahn Meaux–Dammartin. Weitere folgten, sowohl im Mutterland Frankreich wie auch in den Kolonien.

Das Wig-Wag-System galt nicht überall als sicher: grosse Schneemengen wie auch wegen Kälte ungenügend Strom liefernde Batterien behinderten das Funktionieren. Im Weiteren führte sicher auch der vergleichsweise teure Unterhalt der Wig-Wag-Signale zu deren Ersatz durch die erwähnten, auf dreieckige Tafeln montierten, alternierenden Blinklichter und Warnglocken an den Pfählen.

DORFFEST IN LES AVANTS, 29.–31. August 2025

Ende Sommer findet jeweils in einem Dorf der Gemeinde Montreux ein Fest statt, dieses Jahr in Les Avants, mit dem Thema „A la belle époque“, das bestens zur Rolle dieses kleinen Dorfes anfänglich des Zwanzigsten Jahrhunderts passt. Leider konnten aus verschiedenen Gründen keine BC-Züge Montreux–Les Avants geführt werden, weshalb sich unsere Präsenz auf einen Buch- und Souvenirverkaufsstand beschränken musste.

EIN REISEBERICHT

Im Artikel «Un (autre) Collègue du Pays de Galles» erwähnt Vincent Herrmann verschiedene Museumsbahnen in Wales (die Talylyn Railway, Ffestiniog & Welsh Highland Railways), konzentriert sich aber auf die bei uns vielleicht weniger bekannte Vale of Rheidol

Railway (VoR). Diese Bahn wurde erst 1902, somit relativ spät in Betrieb genommen, die weil die benachbarte Ffestiniog Railway schon 1836 eröffnet wurde. Die 18,9 km lange Strecke mit 603 mm Spurweite diente vor allem dem Abtransport von Blei, ein Transportgut, das aber wegen der immer geringer werdenden Mengen infolge von Minenschliessungen bald bedeutungslos wurde. Hingegen entwickelte sich ein Touristenverkehr, der bis heute anhält. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die grossen englischen Privatbahnen (und auch die VoR) in der British Rails zusammengefasst, aber 1989 privatisiert. Zurzeit hat die Bahn vier Dampflokomotiven, eine vom Typ Garratt stammt von der Schinznacher Baumschulbahn. Sie ziehen Personenwagen aus den Jahren 1925–1938; etwa 20 Güterwagen und weitere Fahrzeuge vervollständigen den Rollmaterialpark.

In der Nähe befindet sich die von Robert Stephenson (Sohn des Lokomotivbauers George Stephenson) 1850 erbaute „Britannia“-Brücke, welche auf die Anglesey-Insel führt. Sie ist wegen ihrer grossen Spannweiten zwischen den Pfeilern sehr bekannt.

In diesem Zusammenhang sei auf die Feldbahn der Feld- und Werkbahn-Freunde in Otelfingen hingewiesen.

LE DIABLOTIN,

7. September 2025

*Unter diesem Titel schildert Tony Mailard seine Eindrücke anlässlich des BC-Betriebsausflugs bei der Fahrt mit dem historischen Zug der ASD bis nach Les Diablerets (was den Titel erklärt), weiter mit drei Schnauzen-Postautos nach Gstaad, wo unser MOB-Triebe-
wagen und ein Personenwagen unsere Mitglied für die Heimfahrt nach Chaulin erwartete.*

Martin Gut
Übersetzer