Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

INHALT: Die elektrische Bahn Biasca-Acquarossa. — Tonhalle in St. Gallen. Die neuen Stadthausbauten in Zürich. — Miscellanea: Schweizerische Bundesbahnen. Hagelbekämpfung durch Ableitung atmosphärischer Elektrizität. Elektrische Energie direkt aus Sonnenwärme. Institute für Hüttenkunde in Breslau. Direkt wirkende Gaskraft-Wasserpumpe von Badcok. XXIV. Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Versuche mit Vakuum-Güterzugsbremsen. — Konkurrenzen: Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur. Spar- und Leikasse Bern. Evangelische Kirche in Weesen. — Literatur: Das Schweizerische Obligationenrecht. Literarische Neuigkeiten. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Herbstsitzung des Ausschusses. Stellenvermittlung.
Tafeln 43 und 44: Die Tonhalle in St. Gallen.

Band 58. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 17.

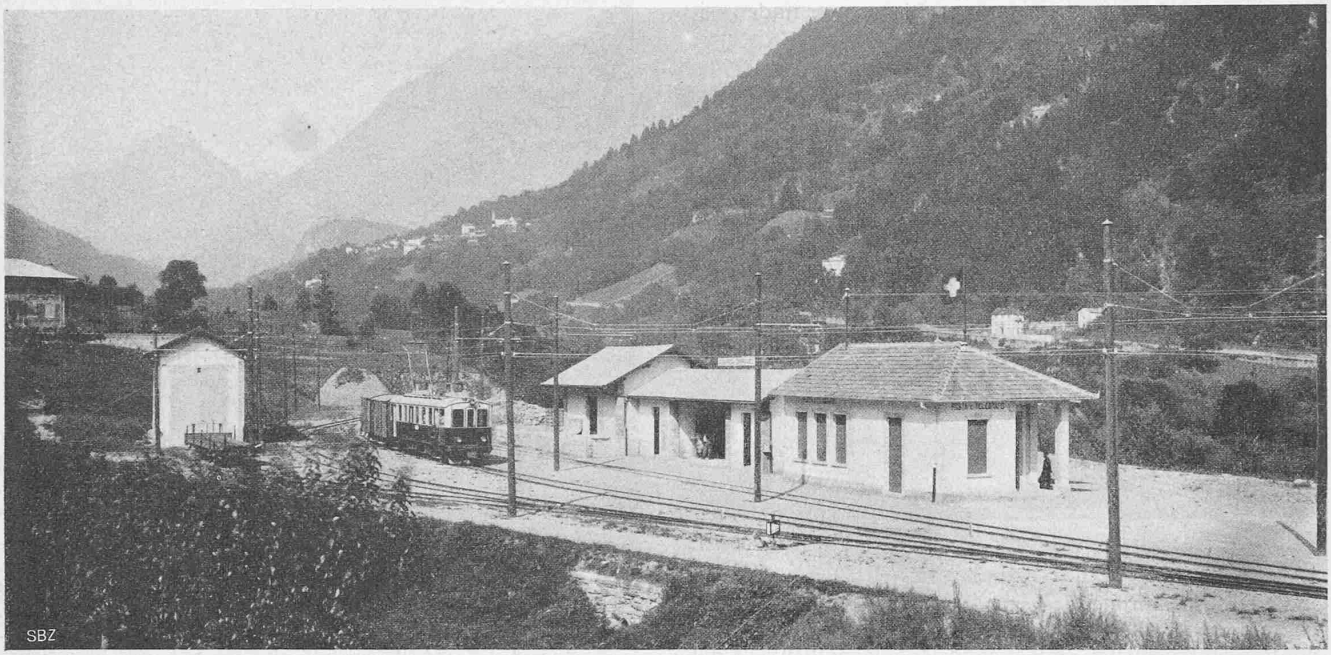


Abb. 10. Ansicht der Station Comprovasco (Acquarossa).

## Die elektrische Bahn Biasca-Acquarossa.

Von Dr. *W. Kummer*, Ingenieur, Zürich.

Wiederum ist eines der mit so viel landschaftlichen Reizen ausgestatteten Alpentäler des Kantons Tessin einem bequemen Touristen-Verkehr erschlossen worden: das von Biasca aus vom Tessin-Tale ziemlich genau nordwärts gegen den Greina-Pass hin ansteigende Blenio-Tal. Die bezügliche eidgen. Eisenbahnkonzession, die der im Sommer dieses Jahres eröffneten elektrischen Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa als rechtliche Grundlage dient, ist nicht nur für eine Bahnverbindung in diesem untersten Teilstück des Blenio-Tales, sondern auch für die Fortsetzung der Bahnlinie bis hinauf nach Olivone am Fuss des Rheinwaldhorns und des Greina-Passes, erteilt worden. Die für schwach besiedelte und sozusagen industrielose Gegenden stets vorliegenden grossen Schwierigkeiten der Finanzierung von Bahnunternehmungen aber waren Ursache, dass einstweilen blos das 13,9 *km* lange Anfangsstück Biasca-Acquarossa zur Ausführung gelangt ist. Die Anlage dieser Bahnverbindung bietet sowohl in baulicher, als namentlich auch in elektrotechnischer Hinsicht verschiedene bemerkenswerte Einzelheiten, die eine kurze Beschreibung der Anlage vollauf rechtfertigen.

Die meterspurige, auf eigenem Bahnkörper geführte Adhäsions-Bahn beginnt beim S. B. B.-Bahnhof Biasca, in dessen nächster Nähe sich auch das Depot und die Umformerstation befinden. Die Bahn umfährt hierauf den Flecken Biasca, der in etwa 1 *km* Entfernung vom S. B. B.-Bahnhof eine zweite Haltestelle „Biasca Borgo" erhalten hat. Wie der Uebersichtskarte (Abb. 1, S. 224) zu entnehmen ist, führen nun die nächsten fünf Bahnkilometer durch ein äusserst schwach bevölkertes und infolge von Bergstürzen schon vor Jahrhunderten der Kultur entrissenes Gelände, das auch der Linienführung verschiedene Schwierigkeiten bereitet hat; in diesem Teilstück ist denn auch, wie aus dem Längenprofil (Abbildung 2) zu ersehen ist, die für die vorliegende Bahnverbindung zur Anwendung gelangte Maximalsteigung von 35‰ auf eine Länge von 810 *m* erstmals anzutreffen. Bei der Station Malvaglia-Chiesa (Km. 6,382) durchfährt die Bahn wiederum bebaute und gut besiedelte Gefilde, die von hier an bis zur Endstation Comprovasco (Acquarossa) eine eng gegliederte Kette von Ortschaften, mit einer mittleren Stationsentfernung von 1500 *m*, aufweisen. Der Anstieg der Bahn von Malvaglia bis Comprovasco ist ein recht erheblicher und es wurde für diesen Abschnitt die Anwendung der Maximalsteigung von 35‰ viermal, und zwar für eine Gesamtstreckenlänge von 2636 *m* notwendig. Bei einer Schwellenhöhe der Bahn von 292,4 *m* in Biasca und von 527,8 *m* in Comprovasco ergibt sich eine mittlere Steigung von 17‰. Für die verhältnismässig zahlreichen Krümmungen ist als minimaler Radius ein solcher von 130 *m* gewählt worden. Von dem insgesamt 13805 *m* langen Bahnkörper sind 18% in der

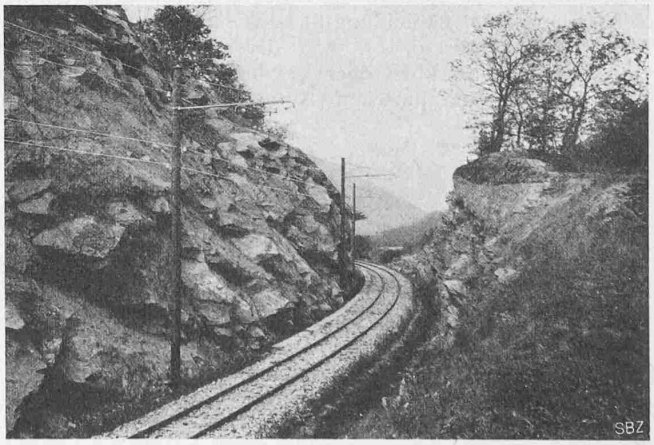


Abb. 7. Einschnitt bei Dongio.