

Die elektrische Strassenbahn in St. Moritz

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 25

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-19277>

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.

I. Maximalgeschwindigkeit der Lokomotiven und Motorenwagen.

1. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit für die einzelnen Maschinengattungen wird gestützt auf die amtlichen Probefahrten festgesetzt.

2. Eine Erhöhung der amtlich festgesetzten Grenze der Geschwindigkeit darf ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde nicht vorgenommen werden.

3. Die maximale Fahrgeschwindigkeit ist im Führerstand jeder Lokomotive in dauerhafter und leicht sichtbarer Weise anzuschreiben.

II. Maximalgeschwindigkeit für die einzelnen Zugskategorien.

Die zulässige Maximalgeschwindigkeit (km per Stunde) für die einzelnen Zugskategorien beträgt im allgemeinen:

für Personenzüge mit Schnellzugsmaterial und mit 60 Achsen und weniger	75 km
„ Personenzüge mit Schnellzugsmaterial und mit mehr als 60 Achsen	65 „
„ Personenzüge, deren kontinuierliche Bremse nicht bis zum letzten Wagen durchgeführt, oder ganz oder so weit dienstuntauglich ist, dass sie den bezüglichen Vorschriften nicht mehr entspricht	60 „
„ Personenzüge mit Güterbeförderung	50 „
„ Güterzüge und Arbeitszüge, deren Material durchwegs den technischen Vorschriften über die Beschaffenheit der Wagen für den schweizerischen Verkehr entspricht	45 „

III. Maximalgeschwindigkeit für die einzelnen Bahnstrecken.

1. Die Maximalgeschwindigkeit der Züge (km per Stunde) darf für Linien mit eigenem Bahnkörper nach der Gestaltung der Strecke folgende Ziffern nicht übersteigen:

a) Schnell- und gewöhnliche Personenzüge.

In Gefällen über

12 ‰ bis 14 ‰	70 km
14 „ » 18 „ oder in Kurven von 350—281 m Radius	65 „
18 „ » 22 „ » » » » 280—221 „ » »	55 „
22 „ » 25 „ » » » » 220—181 „ » »	50 „
25 „ » 28 „ » » » » 180—151 „ » »	45 „
28 „ » 30 „ » » » » 150—130 „ » »	40 „

b) Personenzüge mit Güterbeförderung, Güterzüge und Arbeitszüge.

In Gefällen über

18 ‰ bis 22 ‰ oder in Kurven von 280—221 m Radius	45 km
22 „ » 25 „ » » » » 220—181 „ » »	40 „
25 „ » 28 „ » » » » 180—151 „ » »	35 „
28 „ » 30 „ » » » » 150—130 „ » »	30 „

2. Für Gefälle über 30 ‰ oder Kurven von weniger als 130 m Radius werden für alle Zugskategorien von der Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften aufgestellt.

3. Diejenigen Stellen, wo mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse eine weitere Ermässigung der Maximalgeschwindigkeit einzutreten hat, werden nach Anhörung der Bahnverwaltung vom Eisenbahndepartement unter Angabe der grössten zulässigen Geschwindigkeit bezeichnet.

4. Die Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit für Linien, welche ganz oder teilweise die öffentliche Strasse benützen, erfolgt durch das Eisenbahndepartement nach Anhörung der kantonalen Behörden und der Bahnverwaltung unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse.

Unter besonders günstigen Verhältnissen können die unter Ziffer II und III, 1, festgesetzten Maximalgeschwindigkeiten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhöht werden.

Bezüglich des Befahrens von Weichen bestimmt das neue Reglement, dass folgende Fahrgeschwindigkeiten nicht überschritten werden dürfen:

- 60 km, wenn die gegen die Spitze zu befahrenen Weichen verriegelt sind und keine Ablenkung durch die Weichenzunge erfolgt;
- 40 km, wenn die gegen die Spitze zu befahrenen Weichen nicht verriegelt sind, oder wenn bei der Fahrt gegen die Spitze oder von der Wurzel aus Ablenkung durch die Weichenzunge erfolgt;

c) bei der Einfahrt in Stationen, auf welchen Zugskreuzungen oder Ueberholungen stattfinden:

- 40 km bei verriegelten Weichen,
- 30 km bei unverriegelten Weichen.

Bei der Fahrt von der Zungenwurzel gegen die Zungenspitze ist die Fahrgeschwindigkeit nicht zu vermindern, sofern durch die Zunge keine Ablenkung erfolgt.

Zur Ausübung einer wirksamen Kontrolle über die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenzen sind die Lokomotiven resp. Züge mit Apparaten auszurüsten, welche die jeweilige Geschwindigkeit sowohl dem Führer anzeigen, als auch automatisch aufzeichnen.

Die elektrische Strassenbahn in St. Moritz.

Im Oberengadin waren schon seit längerer Zeit zwei Strassenbahnprojekte pendent, von denen das eine die durchgehende Verbindung von Maloja über St. Moritz nach Pontresina anstrebte, während das zweite, mehr lokalen Interessen dienende, nur den Betrieb des Teilstückes St. Moritz Bad bis St. Moritz Dorf in Aussicht nahm. Dieses letztere Projekt gelangt nunmehr diesen Sommer in Ausführung. Die Bahn, welche auf der ganzen Strecke der Poststrasse folgt, hat eine Länge von etwa 1600 m mit 200 m Ausweichgleise; davon liegen 1350 m auf Steigungen von 30—60 ‰. Die Spurweite beträgt 1 m, das Gewicht der verwendeten Rillenschienen 45 kg per lfd. Meter. Der Wagenpark wird für die erste Betriebsperiode aus vier eleganten 22 plätzigen automobilen Personenwagen und einem Gepäckbeiwagen bestehen; die erstern werden mit zwei Elektromotoren von je 20 P. S., Handbremse und elektrischer Schnellbremse ausgerüstet, um später mit dem gleichen Wagen auch noch die Steilstrecke St. Moritz Dorf bis St. Moritz Kulm, auf welcher Steigungen bis 100 ‰ vorkommen, befahren zu können. Es ist 10 Minuten-Betrieb vorgesehen mit 10—11 km maximaler Fahrgeschwindigkeit pro Stunde auf der Steigung und 16 km in Gefälle und auf der horizontalen Strecke.

Die Stromzuführung geschieht oberirdisch; die aus 7 mm Siliciumbronzedraht bestehende Kontakteitung wird 5,5 m über Boden gespannt und an den beiden Endpunkten durch blanke Speiseleitungen mit der Kraftstation verbunden, desgleichen die Schienenrückleitung durch einen besondern Rückleitungsfeeder. Die Kraftstation befindet sich in einer Entfernung von 1300 m vom Anfang der Bahn in der Innenschlucht; sie bildet einen Teil der Centrale, von welcher aus St. Moritz Dorf, St. Moritz Bad und Celerina mit elektrischem Licht versorgt werden. Die Stationseinrichtungen bestehen aus einer 320 P. S. Doppelturbine ($H = 20,5$ m, $Q = 1520$ l, $n = 350$), mit deren horizontaler Welle links und rechts zwei sechspolige Gleichstromgeneratoren von 146 P. S. Aufnahmekapazität elastisch gekuppelt werden; die Generatoren besitzen Ringarmaturen mit zwei Kollektoren, welche gestatten bei einer Umdrehungszahl von 350 Touren, entweder 175 Amp. und 550 Volt oder 350 Amp. und 275 Volt = 96 km zu entnehmen, je nachdem der Generator für den Bahnbetrieb oder aber zur Entlastung der bereits vorhandenen Beleuchtungsmaschinen auf die Aussenleiter des Dreileiternetzes arbeiten soll. — Der Unter- und Oberbau, sowie die Hochbauten werden von der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn in St. Moritz unter der Leitung des Ingenieurs F. von Schumacher in Regie erstellt, während der maschinelle und elektrische Teil durch die Aktiengesellschaften vormals J. J. Rieter & Co. in Winterthur und Schuckert & Co. in Nürnberg (Vertreter: Stirnemann & Weissenbach in Zürich) nach dem Vorprojekt von Dr. Denzler in Zürich ausgeführt wird. Man hofft den Betrieb bereits auf Mitte Juli eröffnen zu können.

Miscellanea.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1894. Der vor kurzem erschienene Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung über die Geschäftsführung des Eisenbahndepartements im Jahre 1894 bietet wiederum