

Die Berninabahn

Autor(en): **Bosshard, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 12

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29958>

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.

INHALT: Die Berninabahn. — Der Durchschlagsvorgang bei den Eisenbahnsammelbremsen mit Uebertragung durch Luft — Neuere Zürcher Giebel-Häuser. — Der elektrische Hochofen bei Trollhättan. — Miscellanea: Erweiterung der Kraftreservenanlagen der Stadt Zürich. Personenbahnhof der Schweiz. Bundesbahnen in Bern. Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Grenchenbergtunnel, Lötschbergtunnel. Ein Elektro-Fluwerk bei Husum am Wattenmeer. Schweiz. Wasserwirtschaftsverband. Schmalspurbahn Langen-

thal-Melchnau. Internat. Strassenbahn- und Kleinbahn-Kongress. Bahn Brig-Disentis. Elektrizitätswerk für Neuenburg. — Konkurrenzen: Gemeindehaus Locle. — Literatur: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Mitgliederverzeichnis 1912. Vereinigung der höhern technischen Baupolizeibeamten. Literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Techn. Verein Winterthur. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 40 bis 43: Das „Schlössli“ am Zürichberg.

Band 59.

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

Nr. 12.

Die Berninabahn.

Von E. Bosshard, Ingenieur

der A.-G. Alb. Buss & Cie., Bauunternehmung in Basel.

(Fortsetzung.)

Das Tunnelprofil wurde nach Vorschrift so konstruiert, dass für das Lichtraumprofil noch ein minimaler Spielraum von 0,20 m vorhanden ist. Die Breite des Tunnelprofils auf Kämpferhöhe variiert daher, entsprechend den verschiedenen Wagenausschlägen in den verschiedenen Kurven, von 3,85 m in gerader Strecke bis 4,60 m, in Kurven von 40 bis 50 m Radius. Die Höhe des Tunnelprofils im Scheitel beträgt konstant 4,50 m über Schienenoberkante. Das Tunnelprofil I ohne Verkleidung kam nur in gesundestem, kompaktem Felsen zur Anwendung. Das Tunnelprofil II (Abb. 38) mit Deckengewölbe wurde gar nicht angewendet; es stellte sich heraus, dass dieses Profil auch bei passenden Gesteinsverhältnissen keine finanziellen Vorteile bot, weil der Mehrausbruch in der Kalotte und besonders die notwendig werdende sorgfältige Herstellung der Gewölbeaufleger den Vorteil des Minderausbruches und des Mindermauerwerkes gegenüber Tunnelprofil III (Abb. 39) mit voller Verkleidung zum Mindesten aufhoben. Auch bei anscheinend gesundem Felsen wurden die Tunnel mindestens auf eine Länge von 30 m von den Portalen einwärts, bis zur mutmasslichen Frostgrenze, verkleidet (Abb. 40, S. 159).

Die Berninabahn weist im Ganzen 12 Tunnel in der Gesamtlänge von 2222 m, d. h. 3,65 % der ganzen Bahn-

länge, auf. Die verschiedenen Tunnelprofiltypen kamen in folgender Länge zur Ausführung:

Typ I ohne Verkleidung	629 m
„ II mit Deckengewölbe	0 „
„ III mit leichter Verkleidung	1166 „
„ IV mit starker „	427 „
Zusammen 2222 m	

Bei der Aufstellung des Kostenvoranschlages hatte man sich bezügl. Anwendung der verschiedenen Tunnelprofiltypen einer optimistischen Täuschung hingegeben. Es haben sich folgende Verschiebungen der prozentualen Längen der einzelnen Tunneltypen zwischen Kostenvoranschlag und Ausführung in Prozenten der gesamten Tunnellänge ergeben:

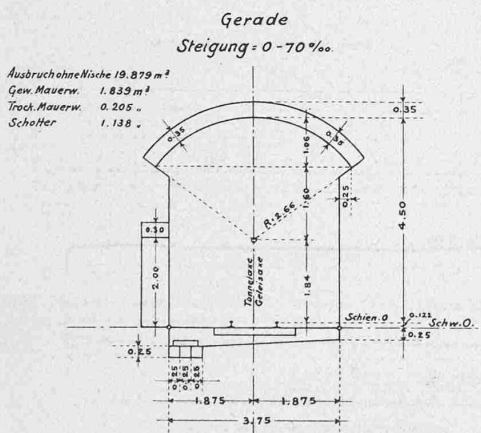
	Kostenvoranschlag	Ausführung
Typ I ohne Verkleidung	44 %	28 %
„ II mit Deckengewölbe	6 „	0 „
„ III mit leichter Verkleidung	47 „	53 „
„ IV mit starker „	3 „	19 „
	100 %	100 %

Für den 32 m langen oberen Cavagliascotunnel bei Km. 40,2, der eine in Bewegung geratene Geröllhalde durchfährt, musste sogar eine über Typ IV wesentlich verstärkte Tunnelmauerung von bis 2 m Stärke zur Ausführung gebracht werden.

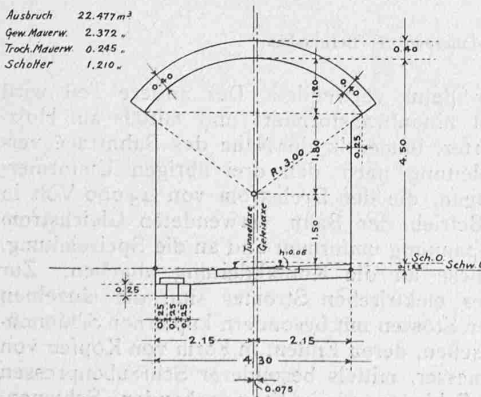
Das Widerlagermauerwerk wurde in gewöhnlichem Bruchsteinmauerwerk, das Gewölbemaerwerk in Schichtensteinmauerwerk, grösstenteils in Granit, erstellt. Es wurde überall satt an das Gebirge angemauert mit Sickerdohlen an nässenden Stellen. An diesen nassen Stellen wurde ferner auch Portlandzementmörtel verwendet.

Für den Oberbau waren zuerst nur 20 kg/m wiegende Stahlschienen vorgesehen. Eingehendere Studien und der sich ergebende Raddruck von gegen 4 t für das vorgesehene Rollmaterial veranlassten zu einem Schienenprofil von 24,3 kg/m, entsprechend dem Schienenprofil der M. O. B., überzugehen. Die Schienen haben 12 m Länge. Auch bezügl. der Schienenunterlagen trat gegenüber der anfänglich vorgesehenen Lärchenholzschielen eine wesentliche Verbesserung ein. In den Kurven bis und mit 100 m Radius kamen ausschliesslich, in den Kurven von 100 bis und mit 200 m Radius für eine Schienenlänge von 12 m je vier, gleichmässig unter den Lärchenschwellen verteilte imprägnierte Eichenholzschielen zur Verwendung. Ferner wurde in den Tunneln und in den

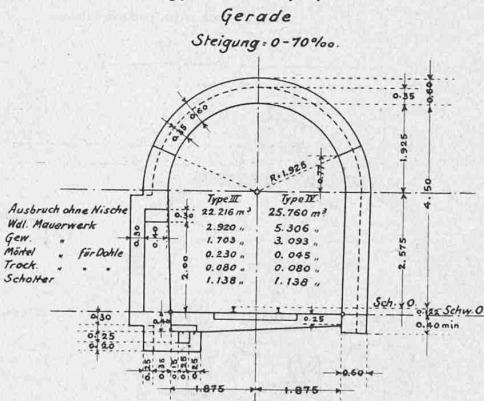
Type II mit Deckengewölbe.



Radius = 45 m Steigung = 50-70‰.



Type III Verkleidungsprofile (punktiert) Type IV Druckprofile.



Radius = 40-50 m Steigung = 0-50‰. 40 m. 50-70‰.

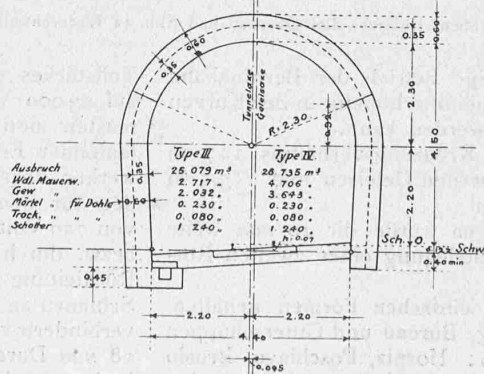


Abb. 38 und 39. Tunnelprofile der Berninabahn. — Masstab 1 : 150.

Strassenstrecken der Südseite das Geleise ausschliesslich auf imprägnierte Eichenholzschwellen verlegt.

Auf den Schienenstoss von 12 m entfallen 16 Schwellen, die 13 cm hoch, mindestens 17 cm breit und 1,80 m lang sind. Bei sämtlichen Schwellen ruhen die Schienen auf keilförmigen Unterlagplatten; die Schienenbefestigung erfolgt durch zwei innere und einen äusseren Schiennagel von 14 mm Dicke mit quadratischem Querschnitt und 140 mm Länge. Die Schienenverbindung wird bewirkt durch Winkelaschen mit vier Laschenbolzen (Abb. 41).

Während des Baues endlich wurde für die 70‰-Rampen der Bergstrecke Morteratsch-Poschiavo zum Eisen-schwellenoberbau mit Schienenbefestigung durch Hackenbolzen mit Klemmplättchen übergegangen. Die eisernen Kappenschwellen, ebenfalls 1,80 m lang, besitzen Abbiegungen 1:20 zur Erreichung der schiefen Schienenstellung, sind ohne Einschnürung und wiegen je rund 36 kg. Fünf Klemmplattennummern ermöglichen die Herstellung der verschiedenen Spurweiten in den Kurven in Stufen von 2 mm (Abb. 42). Bei beiden Oberbautypen haben sämtliche Bolzen Federringe erhalten.

Mit der Spurerweiterung in den Kurven wurde bis 20 mm gegangen; die Schienenüberhöhung beträgt maximal 70 mm in den Strecken von 0 bis 50‰ Steigung und maximal 50 mm in den Strecken von 50 bis 70‰, entsprechend der in den verschiedenen Neigungen zulässigen

in Tirano durch die Veltlinbahn besorgt wird. Die Haltestellen Celerina, Sans-Souci, Morteratsch, Berninahäuser, Alp Grüm, Cavaglia, Cadera und Campascio besitzen Wartehallen, teilweise mit Lokal für Billetausgabe und Gepäckraum.

Drei Wagenremisen sind auf der Strecke verteilt in Pontresina (acht Stände und zwei Putzgruben) in Poschiavo (sechs Stände und zwei Putzgruben) und in Tirano (sechs Stände und eine Putzgrube). Die Wagenremisen in Pontresina und Poschiavo enthalten überdies je eine Reparaturwerkstätte und Magazinräume.

Für die Stromverteilung sorgen vier möglichst günstig längs der Linie verteilte Umformerstationen, welche behufs einfacherer Betriebsüberwachung in unmittelbarer Nähe der Stationen Pontresina, Berninahospiz, Poschiavo und Campocologno verlegt wurden. Der Vollständigkeit halber mögen hier auch einige hauptsächlich Daten über die elektrischen Installationen und das Rollmaterial, welche durch die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein geliefert wurden, beigefügt werden.

Die Hauptumformerstation Campocologno empfängt von der nur etwa 200 m entfernten Zentrale der Kraftwerke Brusio durch eine Hochspannungsleitung auf Eisenmasten den Drehstrom mit 7000 Volt Spannung und 50 Perioden. In der Umformerstation Campocologno wird ein Teil des Stromes auf 500 V. herabgesetzt, in Gleichstrom von 750 V. umgeformt und zum Betrieb des nächstgelegenen

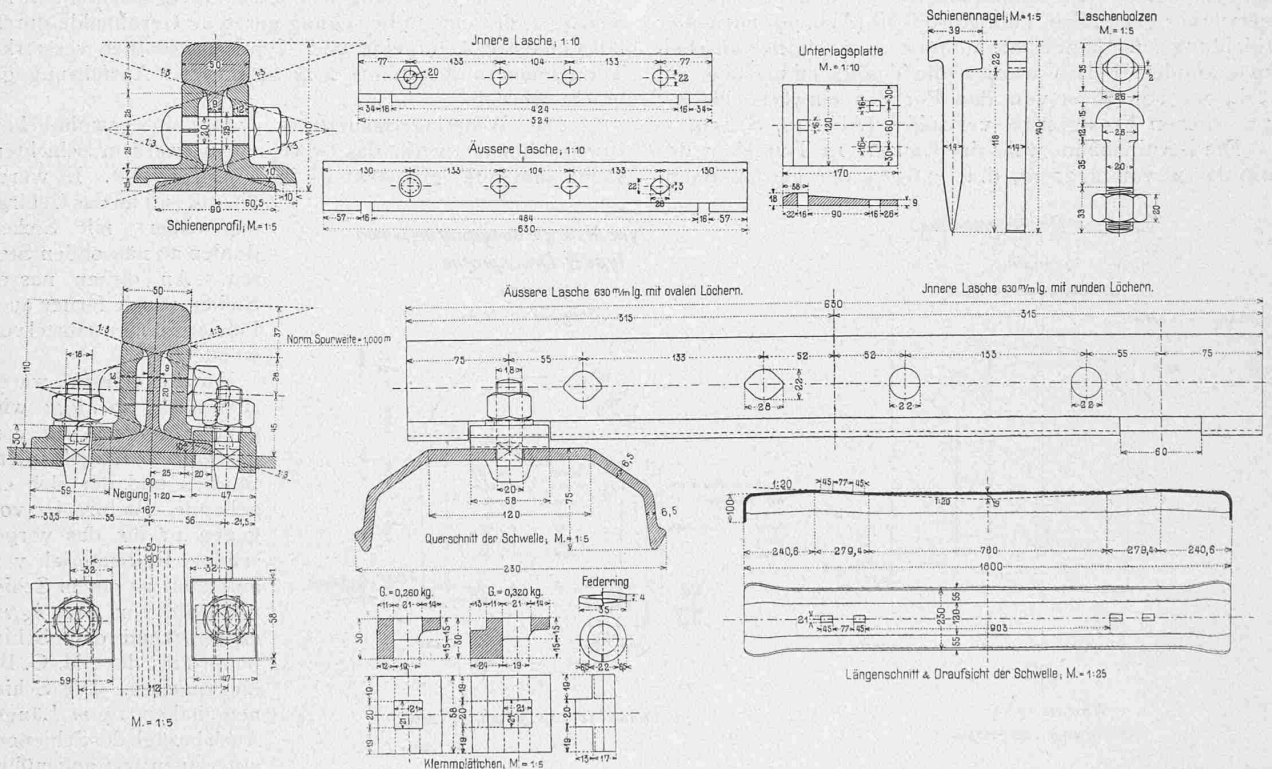


Abb. 41 (oben) Holzschwellen-Oberbau und Abb. 42 Eisenschwellen-Oberbau der Berninabahn.

Geschwindigkeit. Der bisherige Betrieb der Berninabahn hat gezeigt, dass mit der Schienenüberhöhung in den Kurven mit Vorteil weiter gegangen werden kann.

Die Weichen haben das Kreuzungsverhältnis 1:7 in den von Personenzügen befahrenen Geleisen und 1:5,5 in den Güter- und Nebengeleisen.

In den Strassenkreuzungen wurde die 40 mm weite Spurrille gebildet durch Parallellegung einer zweiten Normalschiene.

Die Hochbauten sind in einfachen Formen gehalten. Stationsgebäude mit Wohnung, Bureau und Güterschuppen haben erhalten die Stationen: Hospiz, Poschiavo, Brusio und Campocologno, während in St. Moritz und Pontresina der Dienst der Reisenden und Güter durch die Rhät. Bahn,

Teilstückes der Bahn verwendet. Der andere Teil wird auf 23000 Volt hinauftransformiert und mittels auf Holzmasten montierter, immer in der Nähe des Bahntracé verlaufender Fernleitung nach den drei übrigen Umformerwerken übertragen, die den Drehstrom von 23000 Volt in den für den Betrieb der Bahn verwendeten Gleichstrom von 750 Volt Spannung umformen und an die Speiseleitung, bezw. durch diese an die Kontaktleitung abgeben. Zur Rückleitung des elektrischen Stromes sind die einzelnen Schienen an den Stössen mit besonderem kupfernen Schienenverbindern versehen, deren Enden, in Form von Köpfen von 28 mm Durchmesser, mittels besonderer Schraubenpressen in das an jedem Schienenende im Steg vorhandene Schienenkontaktloch eingepresst werden. Ausser diesen Schienen-

längsverbindern an den Stössen sind etwa alle 100 m noch Querverbindungen zwischen den beiden Schienensträngen angebracht.

Die grosse Entfernung von 21 km zwischen den beiden Umformerstationen Berninahospiz und Poschiavo mit der zwischenliegenden 18 km langen 70‰ Rampe hat behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn und leichter Bewältigung der unerwartet grossen Verkehrsstöße die Bahnverwaltung veranlasst, ungefähr in der Mitte dieser Strecke, bei der Haltestelle Cavaglia, in einem besondern Gebäude nachträglich eine Akkumulatoren-Batterie aufzustellen und damit die beiden Umformerstationen Hospiz und Poschiavo etwas zu entlasten.

An Rollmaterial waren vorgesehen:

14 Personenmotorwagen mit je 12 Sitzplätzen II. und 31 Sitzplätzen III. Kl. sowie Klosett und Toilette. Die Wagen sind vierachsrig mit zwei Drehgestellen. In jedes Drehgestell sind zwei Gleichstrommotoren eingebaut, von denen jeder eine normale Stundenleistung von 75 PS bei 515 Umdrehungen pro Minute und 750 Volt Betriebsspannung besitzt. Die Wagen haben elektrische Heizung und Beleuchtung. Die Controller sind konstruiert für Fahrt in Serie- und Parallelschaltung der Motoren und für Kurzschlussbremsung. Ausserdem sind die Motorwagen noch versehen mit einer

Güterverkehr und für gelegentliche Leistung von Vorspanndienst auf der langen 70‰-Rampe von Poschiavo bis Grüm wurden ferner ein Gütermotorwagen und zwei eigentliche elektrische Lokomotiven angeschafft.

Sämtliche Personenwagen der Berninabahn sind aufs Eleganteste und Bequemste eingerichtet und tragen in hohem Masse bei zu dem grossen Genusse, den eine Fahrt auf der Berninabahn jedem Reisenden bieten wird.

Die Fahrzeit der fahrplanmässigen Züge von einem Endpunkt zum andern beträgt je nach der Zahl der Halte 3 bis 3 1/2 Stunden, die Reisegeschwindigkeit daher 17 bis 20 km/Std. Die vier Motoren eines Motorwagens können einen Zug von 45 t Gewicht auf der maximalen Steigung von 70‰ mit 18 km/Std. befördern; in der Ebene und in Neigungen von 0 bis 15‰ beträgt die zulässige Geschwindigkeit 45 km/Std.

An Signaleinrichtungen hat die Berninabahn folgende erhalten: Einfahrtssignale auf den Gemeinschaftsstationen (in St. Moritz und Pontresina mit Rückmeldeapparat); Bahndiensttelefon auf der ganzen Linie; eine besondere Telegraphenverbindung war ursprünglich nur für die unzugängliche Strecke Hospiz-Poschiavo vorgesehen; diese ist aber nachträglich durch die Bahnverwaltung ebenfalls auf die ganze Linie erweitert worden. (Forts. folgt.)

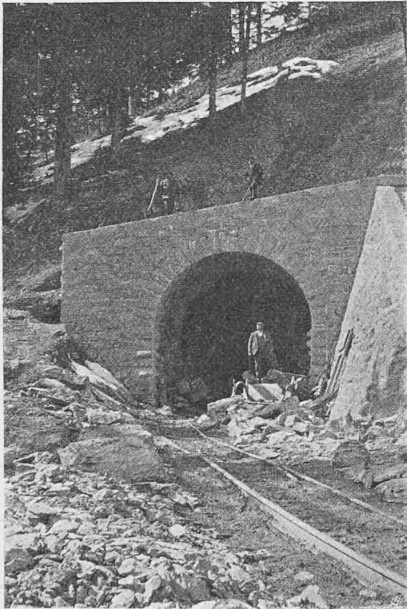


Abb. 40. Tunnelportal.

achtklötzigen Handbremse, der kontinuierlichen Hardybremse und einer elektromagnetischen Schienenbremse. Das Gewicht des leeren Motorwagens beträgt 28,1 t.

10 Personen-Anhängewagen zu zwei Achsen mit je 12 Sitzplätzen II. und 31 Sitzplätzen III. Klasse, ausgerüstet mit Hand- und Vacuumbremse und elektrischer Heizung und Beleuchtung. Deren Tara beträgt 8,5 t.

20 Güter-Anhängewagen, je 10 offen und 10 geschlossen, zweiachsrig, für 10 t Ladegewicht, mit Hand- und Vacuumbremse. Tara 4,7 t für die gedeckten und 4,2 t für die offenen Güterwagen.

Es darf als gutes Omen für die Berninabahn betrachtet werden, dass sie seit Eröffnung ihres durchgehenden Betriebes sich schon gezwungen sah, ihren Rollmaterialpark wesentlich zu vergrössern, um dem grossen Verkehrsandrang in der Sommersaison genügen zu können. Es wurde sowohl die Anzahl der Personenmotorwagen, als namentlich die der Personenanhängewagen vermehrt. Besondere Erwähnung verdienen die nachträglich angeschafften vierachsigen 12,7 t wiegenden Personenanhängewagen, die sich von den zweiachsigen durch ihren ruhigen Gang und das stossfreie Fahren auch in den engsten Kurven auszeichnen. Für den

Tabellen zur Berechnung der Tunnelbreiten & der Axverschiebung in den Tunnel in Gefällen von 0-50‰.

Tunnel in Kurve mit Radius R.	Kurven-Ausschlag f.	Wagen-Ausschlag d.	Summe der beiden seitigen Ausschläge f & d.	Tunnelbreite auf Kämpferhöhe.		Tunnelbreite auf Schwellenhöhe.		Axverschiebung d/2.
				berechnet	auszuführen	berechnet	auszuführen	
m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
40	0.43	0.21	0.64	4.54	4.60	4.39	4.40	0.105
45	0.38	0.21	0.59	4.50		4.34		0.105
50	0.34	0.21	0.55	4.45	4.40	4.30	4.24	0.105
60	0.29	0.20	0.49	4.38		4.24		0.100
70	0.25	0.19	0.44	4.32	4.30	4.19	4.16	0.095
80	0.22	0.18	0.40	4.28		4.15		0.095
90	0.19	0.17	0.36	4.23	4.10	4.11	4.00	0.085
100	0.17	0.15	0.32	4.19		4.07		0.075
120	0.15	0.13	0.28	4.15	4.00	4.03	3.90	0.065
150	0.12	0.10	0.22	4.08		3.97		0.050
180	0.10	0.09	0.19	4.05	4.00	3.94	3.82	0.045
200	0.09	0.08	0.17	4.03		3.92		0.040
250	0.07	0.06	0.13	3.98	4.00	3.88	3.75	0.030
300	0.06	0.05	0.11	3.96		3.86		0.025
400	0.05	0.04	0.09	3.94	4.00	3.84	3.75	0.020
500	0.04	0.03	0.07	3.92		3.82		0.015
∞				3.84	3.85	3.75		

in Gefällen von 50-70‰

Tunnel in Kurve mit Radius R.	Kurven-Ausschlag f.	Wagen-Ausschlag d.	Summe der beiden seitigen Ausschläge f & d.	Tunnelbreite auf Kämpferhöhe.		Tunnelbreite auf Schwellenhöhe.		Axverschiebung d/2.
				berechnet	auszuführen	berechnet	auszuführen	
m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
40	0.43	0.15	0.58	4.522	4.60	4.33	4.40	0.075
45	0.38	0.15	0.53	4.456		4.50		4.30
50	0.34	0.15	0.49	4.404	4.40	4.24	4.26	0.075
60	0.29	0.135	0.43	4.334		4.18		0.068
70	0.25	0.123	0.38	4.276	4.30	4.13	4.16	0.062
80	0.22	0.111	0.34	4.229		4.09		0.056
90	0.19	0.102	0.30	4.182	4.20	4.05	4.06	0.051
100	0.17	0.093	0.27	4.148		4.02		0.047
120	0.15	0.078	0.23	4.104	4.10	3.98	4.00	0.039
150	0.12	0.060	0.18	4.047		3.93		0.030
180	0.10	0.051	0.16	4.025	4.00	3.91	3.90	0.026
200	0.09	0.045	0.14	4.003		3.89		0.023
250	0.07	0.036	0.11	3.967	4.00	3.86	3.75	0.018
300	0.06	0.030	0.09	3.945		3.84		0.015
400	0.05	0.020	0.05	3.906	4.00	3.80	3.75	
500	0.04	0.010	0.04	3.894		3.79		
∞				3.84	3.85	3.75		