

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 26

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28169>

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.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908.¹⁾

(Schluss von Seite 328.)

Elektrische Leitungsanlagen, längs und quer zu Eisenbahnen.

Die Kontrolle der Eisenbahnabteilung erstreckte sich auch auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf die Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen. Bezüglich der durch das Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 nicht vollständig klar geregelten Kontrolle der Kreuzungen von Starkstromleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen, ausserhalb des eigentlichen Bahngebietes, wurde mit der Telegraphendirektion ein Abkommen getroffen, wonach letztere die Kontrolle der Ueberführung der Starkstrom über die Schwachstromleitungen, die Eisenbahnabteilung dagegen diejenige der übrigen Kreuzungen ausübt.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen. Im Jahre 1908 wurden 377 Planvorlagen behandelt für: 268 Starkstromüberführungen (gegen 222 im Vorjahre), 17 Starkstrom-Unterführungen (49), 12 Starkstromlängsführungen (15), 64 neue Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet (70), 16 Aenderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen (15), zusammen 377 gegen 371 im Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1908 folgender Bestand: 1563 Starkstromüberführungen (1370), 392 Starkstrom-Unterführungen (383), 121 Starkstromlängsführungen (112). Im Berichtsjahre sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt.

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen. Nach den monatlichen Ausweisen der Telegraphendirektion sind 17 neue Ueberführungen von Schwachstrom über Bahnkontaktleitungen erstellt worden. Ferner weisen 6 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen, bezw. Bahnstrecken, im ganzen 24 Ueberführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 41.

Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die konstatierten Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Die umgearbeiteten Vorschriften über die Erstellung und Instandhaltung der Parallelführungen und Kreuzungen von Schwach- mit Starkstromleitungen und von elektrischen Leitungen mit Eisenbahnen sind mit dem 14. Februar 1908 in Kraft getreten.

Rollmaterial. Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten; ferner in der Untersuchung neuer, bezw. umgebauter Fahrzeuge vor deren Indienstsetzung;

¹⁾ Aus dem Geschäftsbericht des Schweizer. Eisenbahndepartements.

in der Ueberwachung der Kesselrevisionen und Pressungen, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials und des Traktionsdienstes.

Die Zahl der im Berichtsjahre behandelten Vorlagen für Rollmaterial betrug 333 (65 für neue und 268 für bestehende Bahnen) gegen 347 im Vorjahre. Wie aus den nachfolgenden Angaben hervorgeht, haben im Berichtsjahre wieder bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden.

Ueber den Bestand am Ende des Jahres gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

a) *Lokomotiven:* Normalspurige Adhäsionsbahnen 1305, schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper 90, schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen 34, Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken 49, reine Zahnradbahnen 85, total 1563 Lokomotiven, wovon 43 für elektr. Betrieb.

b) *Personenwagen:* Normalspurige Adhäsionsbahnen 3341 Wagen, 161 956 Plätze; schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper 364 W., 13 472 Pl.; schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen 1135 W., 39 272 Pl.; Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken 201 W., 7492 Pl.; reine Zahnradbahnen 134 W., 6354 Pl.; Seilbahnen 87 W., 3290 Pl.; total 5262 Wagen, 231 836 Plätze, wovon mit elektrischem Betrieb 1400 W., 50 248 Pl.

c) *Bahnpostwagen:* 135 zweiachsige normalspurige, 171 dreiachsige normalspurige, 12 zweiachsige schmalspurige, 4 dreiachsige schmalspurige, total 322 Wagen.

d) *Gepäckwagen:* Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen 682, Sonstige Nebenbahnen 123, total 805 Wagen.

e) *Güterwagen:* Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material) 15 331; Sonstige Bahnen 1471, total 16 802 Wagen.

Das Geschäftshaus zum „Möhrl“ in St. Gallen.

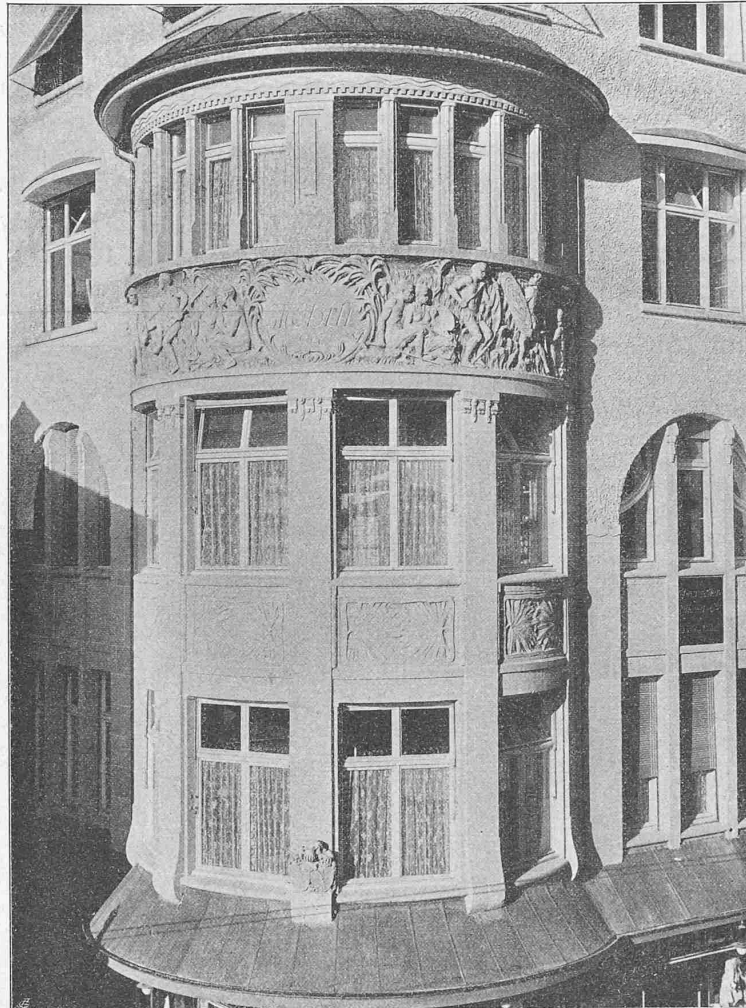


Abb. 6. Der Erker.

Es sind meist Lokomotiven schwerer Bauart nach bestehenden Typen neu angeschafft worden. Als in der Schweiz bis jetzt noch nicht vorhandener Typ sind die von der T. S. B. bestellten Ec $\frac{4}{6}$ Lokomotiven zu verzeichnen, welche indessen im Berichtsjahre noch nicht abgeliefert wurden. Die Konstruktion dieser Lokomotiven ist für die Führung der Züge mit Kamin vor- oder rückwärts vorgesehen.

Unter den neu angeschafften Personenwagen befinden sich 70 dreiachsige und 34 vierachsige Personenwagen für Schnellzüge mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen nach übrigens bekannten Typen. An letzteren Wagen waren bis zum Jahresende im Park der Normalspurbahnen vorhanden:

Wagen	Zahl der Sitzplätze			Total
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
2- und 3-achsige Faltenbalgwagen	545	2400	7260	15 700
4-achsige Faltenbalgwagen	202	1577	4865	4 688
Total	747	3977	12 125	20 388

entsprechend 24,9% der Gesamtsitzplatzzahl der schweizerischen Hauptbahnen.

Die nähern Angaben über den Bestand des Fahrparkes der schweizer. Bahnen finden sich in der jedes Jahr erscheinenden Rollmaterialstatistik.

Im Berichtsjahre wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Zurzeit sind 516 Lokomotiven oder 33,9% der Gesamtzahl mit solchen Apparaten versehen.

Die Anwendung *überhitzten Dampfes* macht weitere Fortschritte. Zu Ende des Berichtsjahres waren 70 Heissdampflokomotiven im Betriebe, welche sich wie folgt verteilen: Bundesbahnen 40, Gotthardbahn 21, Rhätische Bahn 8, Appenzellerbahn 1.

An Lokomotivkessel-Untersuchungen fanden statt:
 Innere Unternehmungen 315 = 21,3% der Kessel,
 Periodische Druckproben 287 = 19,4% » »
 Druckproben neuer Kessel 86 (wovon 22 Ersatzkessel).

Die Verbesserung der *Beleuchtung der Personenwagen* macht befriedigende Fortschritte. Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende: Petrolbeleuchtung 361 Wagen (11,9%), Gasbeleuchtung 496 Wagen (16,4%), elektrische Beleuchtung 2173 Wagen (71,7%).

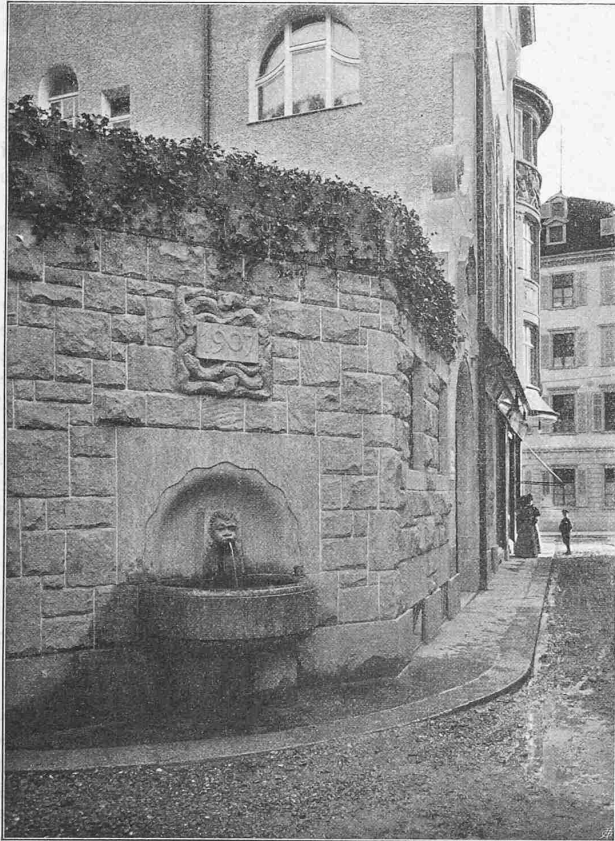


Abb. 7. Wandbrunnen an der Ecke Augustiner-Hirschengasse.

Die Versuche zur Verbesserung der *Dampfheizung* sind im Berichtsjahre durch die schweizerischen Bundesbahnen mit verschiedenen Anordnungen weitergeführt worden; bis jetzt sind jedoch keine befriedigende Resultate zu verzeichnen, welche zur Annahme eines neuen Systems führen könnten.

Die Verwendung von *Motorwagen* auf Haupt- oder sonstigen Bahnen mit Dampftrieb macht immer noch wenig Fortschritte. Ausser dem Dampfwagen mit Kessel Bauart Kittel, der Uerikon-Bauma-Bahn, welcher befriedigende Betriebsresultate ergeben hat, und dem Daimlermotorwagen der S. B. B., welcher den Dienst ziemlich regelmässig versieht, sind keine weiteren Motorwagen bei den Dampfbahnen im Betrieb.



Abb. 8. Einfahrtstor an der Augustiner-gasse.

Der Vervollkommnung der *Schutzvorrichtungen* vor den Rädern, der Verbesserung der Brems- und Sandstreuvorrichtung der Strassenbahnwagen wurde in gewohnter Weise alle Aufmerksamkeit geschenkt. Was die Schutzvorrichtungen anbelangt, so sind keine bemerkenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Dem Eisenbahndepartement sind Unfälle gemeldet worden, bei denen die Schutzvorrichtungen gute Dienste geleistet haben, dagegen aber auch andere, wo sie nicht funktionierten oder gar schädeten. Von den Strassenbahnen Basel wurden mehrere Kollisionen von Wagen mit Personen gemeldet, welche dank der vorhandenen Schutzvorrichtung (System Borner) glücklich verlaufen sind. Günstige Erfolge mit einer ähnlichen Vorrichtung (System Leder) meldete auch die Birsigtalbahn.

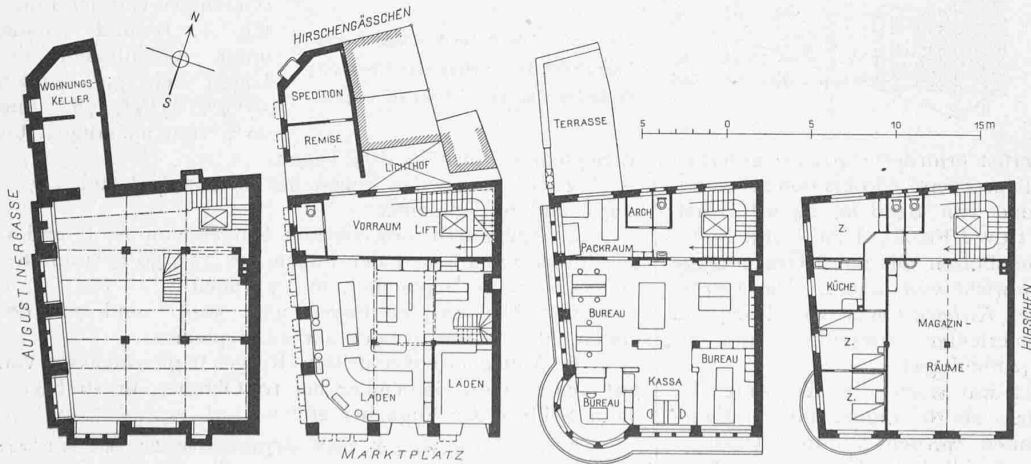


Abb. 1 bis 4.
 Grundrisse
 vom
 obern Kellergeschoss,
 Erdgeschoss
 und vom
 ersten und vierten
 Obergeschoss.

Masstab 1:400.