

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 25

Artikel: Die elektrische Strassenbahn in St. Moritz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-19277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 1/2% bis 14 1/2%	70 km
14 " 18 " oder in Kurven von 350—281 m Radius . . .	65 "
18 " 22 "	55 "
22 " 25 "	50 "
25 " 28 "	45 "
28 " 30 "	40 "

b) Personenzüge mit Güterbeförderung, Güterzüge und Arbeitszüge.

In Gefällen über	
18 1/2% bis 22 1/2% oder in Kurven von 280—221 m Radius . . .	45 km
22 " 25 "	40 "
25 " 28 "	35 "
28 " 30 "	30 "

2. Für Gefälle über 30 1/2% 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:

a) 60 km, wenn die gegen die Spitze zu befahrenden Weichen verriegelt sind und keine Ablenkung durch die Weichenzunge erfolgt;

b) 40 km, wenn die gegen die Spitze zu befahrenden 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 Zungen spitze 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 anstrebt, 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 ersten 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 im Gefälle und auf der horizontalen Strecke.

Die Stromzuführung geschieht oberirdisch; die aus 7 mm Siliciumbronzedraht bestehende Kontaktleitung 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 Rückleitungssfeeder. 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