Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

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: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

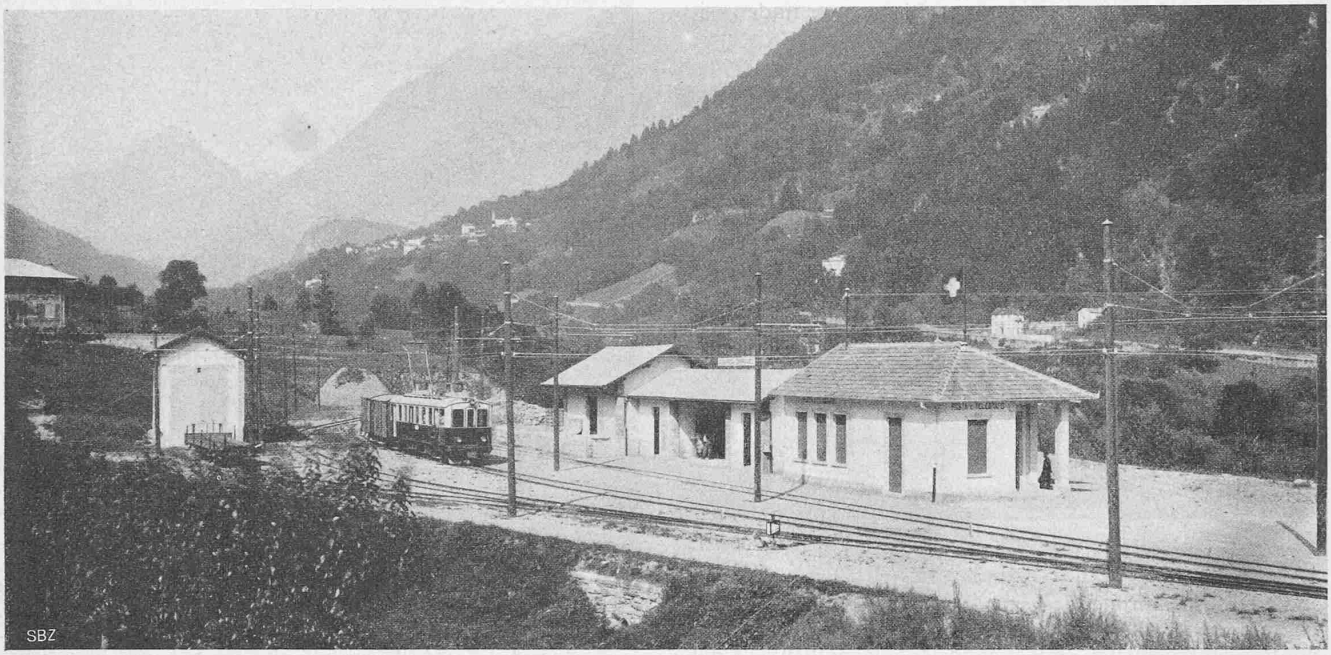

Abb. 10. Ansicht der Station Comprovasco (Acquarossa).

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

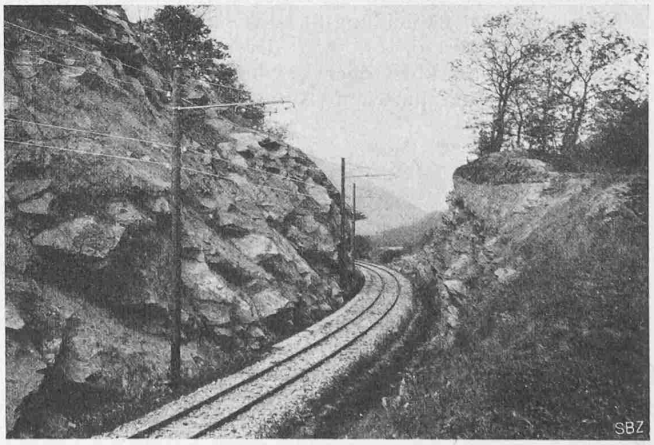

Abb. 7. Einschnitt bei Dongio.