

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT; Der Unterhalt der elektrischen Fahrleitungen der Schweizerischen Bundesbahnen. — Einflüsse amerikanischer Betriebsführung auf unsere Industrie. — Wettbewerb für ein kantonales Verwaltungsgebäude in Schwyz. — Zur Wasserbilanz des Kraftwerks Wägital. — Miscellanea: Elektrifikation einer spanischen Gebirgsbahn. Verbreite-

rung der Strassenbrücke über den Missouri bei Omaha (U. S. A.). Die Elektrizitätswerke Deutschlands. Hochdruckdampfbetrieb. Die Insel Capri. Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. — Nekrologie: Leonhard Kilchmann. — Literatur: Technische Mechanik. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. — S. T. S

Band 86.

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

Nr. 17

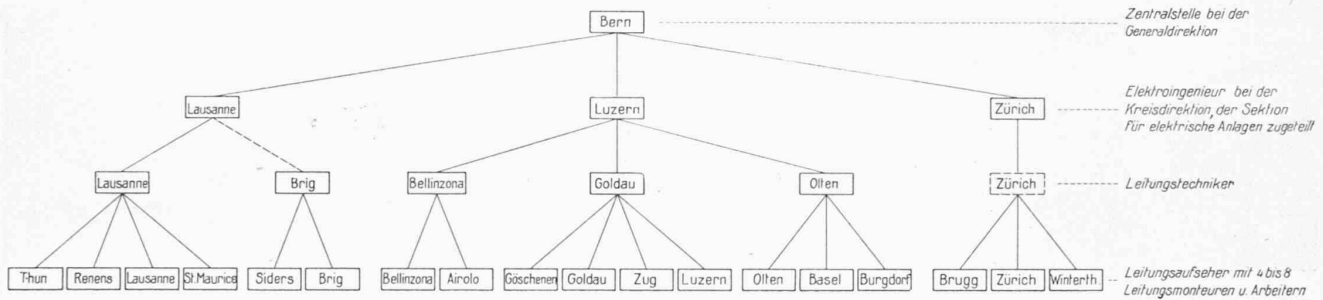


Abb. 2. Schema der organisatorischen Gliederung des Fahrleitungs-Unterhalts bei den S. B. B.

Der Unterhalt der elektrischen Fahrleitungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von Ing. H. W. SCHULER, Worblaufen.

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen machte die Schaffung eines neuen Stabes von Angestellten nötig, die nicht aus dem vorhandenen Personal rekrutiert werden konnten. Es ist dies das Fahrleitungs-Unterhalt-Personal, das jederzeit bereit sein muss, an den Fahrleitungen entstandene Schäden in möglichst kurzer Zeit zu beheben. In der Regel wird der ganze Fahrleitungsabschnitt zwischen den zwei Speisepunkten, auf dem die Störung aufgetreten ist, in Mitleidenschaft gezogen. Der Zugverkehr ist dann solange lahmgelegt, bis es gelingt, die Störung einzugrenzen und das mit der Störung behaftete Fahrleitungstück von den übrigen Anlageteilen abzutrennen.¹⁾ Auf die Mittel, die dazu dienen, solche Eingrenzungen und Abtrennungen rasch vornehmen zu können, soll hier nicht näher eingegangen werden. Es mag nur noch darauf hingewiesen werden, dass es in den meisten Fällen gelingt, eine Störung in sehr kurzer Zeit so einzugrenzen, dass

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Band 80, Seite 175 (14. Oktober 1922).

der Zugverkehr nicht weiter gestört wird. In gewissen Fällen ist es jedoch möglich, dass trotz Speisung einer Strecke von zwei Seiten her, bis zur Behebung der Störung der durchgehende Zugverkehr zwischen zwei Stationen unterbunden ist. Dann ist raschestes Handeln des Unterhaltspersonales erstes Gebot. Aber auch dann, wenn nach dem Abtrennen des mit der Störung behafteten Fahrleitungstückes der durchgehende Zugverkehr wieder möglich ist, muss die rasche Wiederinstandstellung angestrebt werden, damit der gesamte Verkehr sich möglichst bald wieder normal abwickeln kann.

Damit, wenn eine Störung auftritt, sofort sachkundiges Personal zur Stelle sei, wird dieses längs den elektrifizierten Linien so verteilt, dass es möglichst nahe an den Orten mit den grössten Störungswahrscheinlichkeiten ist und auch zu den am weitest entfernten Orten nur verhältnismässig wenig Zeit braucht. Die tatsächliche Verteilung längs den gegenwärtig elektrisch betriebenen Linien

geht aus der Abbildung 1 hervor. Ueber die organisatorische Gliederung des Unterhaltspersonals in den einzelnen Kreisen und zwischen diesen und der Generaldirektion orientiert die Abbildung 2.

Den Leitungsaufsichern sind je nach dem Gebiet, das ihnen zugeteilt ist, vier bis acht Leitungsmonteure und Leitungsarbeiter unterstellt. Gebiete, die Bahnhöfe und Strecken mit gemischtem Betrieb in sich schliessen, erfordern mehr Personal als solche mit rein elektrischem Betrieb und solche mit klimatisch günstigen Bedingungen. In Bahnhöfen wie

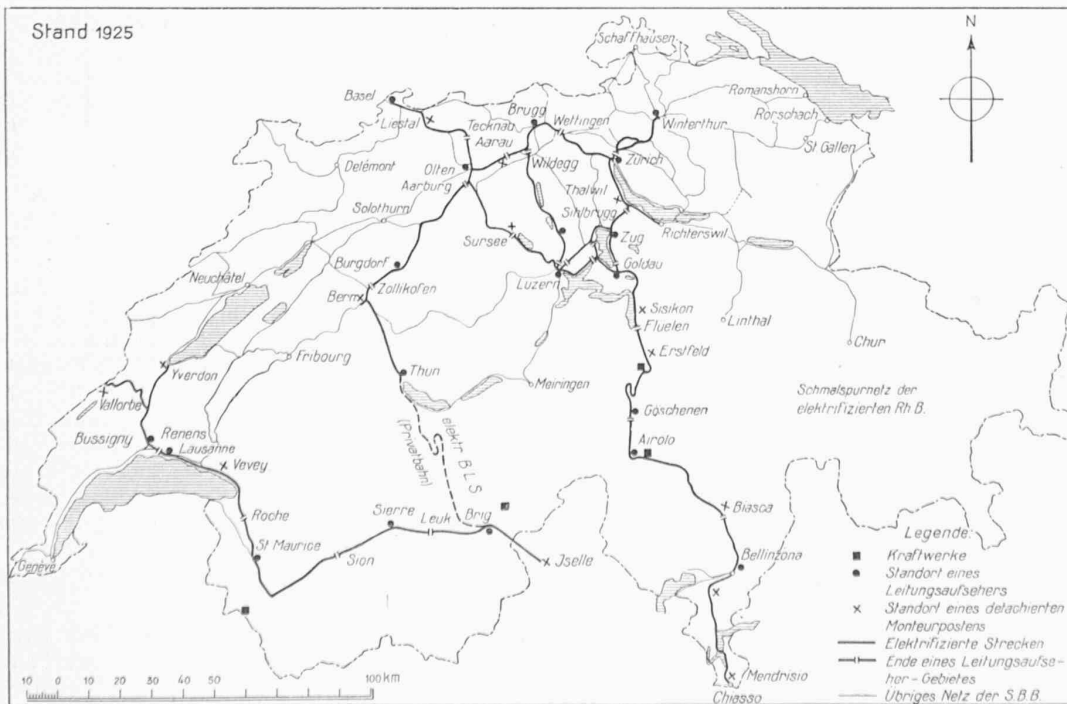


Abb. 1. Uebersichtskarte der auf 30. September 1925 elektrifizierten Linien der S. B. B.