

Ausbau Gleisverbindung Rigi-Staffel

Autor(en): **Pfenniger, Peter / Zünd, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 20

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85945>

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.

Ausbau Gleisverbindung Rigi-Staffel

Die beiden Bergbahnen ARB und VRB betreiben und unterhalten bis heute ab Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm zwei unabhängige Gleisanlagen (Normalspur mit Zahnstange). Die einzige Möglichkeit für das wechselseitige Überführen von Rollmaterial besteht bei der Station Rigi-Kulm über eine Schiebebühne.

Die Schiebebühne liegt vor dem am Gleisende befindlichen Depotgebäude. Der Zustand ist schlecht und hätte eine

VON PETER PFENNIGER,
GOLDAU, UND
KARL ZÜND, OLTEN

Revision in den nächsten Jahren vorausgesetzt. Die Lage am Ende der Gleisanlagen ist für den Betriebsablauf ungeeignet. Sie ermöglicht praktisch keinen wirkungsvollen Einsatz bei Hochbetrieb.

Für einen rationellen Bahnbetrieb auf der Strecke Staffel-Kulm bzw. eine direkte Verbindung Goldau-Staffel-Vitznau wird deshalb die wechselseitige Benützung der Gleisanlagen durch beide Bahnen angestrebt. Dieses Ziel wird durch den Bau eines Verbindungsgleises bei der Station Staffel zwischen den Gleisanlagen der ARB und der VRB als erstes Teilziel erreicht.

Für den Endausbau der Gleisanlagen Staffel-Kulm wird der Einbau von zwei zusätzlichen Spurwechselanlagen angestrebt. Sie ermöglichen:

- wechselseitige Benützung der Parallelstrecke Staffel-Kulm
- raschen Austausch von Rollmaterial bei Hochbetrieb, insbesondere von Triebfahrzeugen
- die Verdichtung der Zugsbewegungen
- das Kurzschliessen beider Bahnen nach Goldau bzw. Vitznau
- einen direkten SBB-Anschluss für die VRB für Sondertransporte in Goldau
- die gegenseitige Benützung der Infrastruktur wie Depot- und Werkstattanlagen
- den gemeinsamen Unterhalt der beiden Bahnanlagen
- die Beschaffung von gemeinsamen Gerätschaften für den Gleisunterhalt
- im Hinblick auf mögliche Bauarbeiten im Gebiet Rigi-Kulm eine Kapazitätserhöhung für Materialtransporte

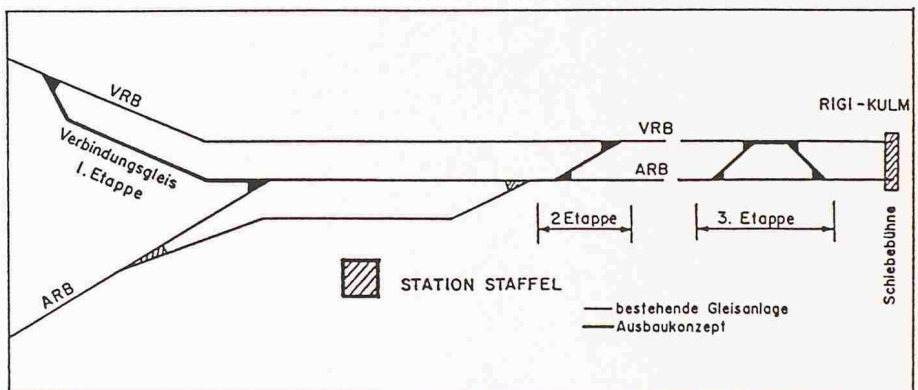
Ausbaukonzept

Das Erstellen des Verbindungsgleises im Jahre 1990 stellt die erste Ausbaustufe des Endkonzeptes dar. Sie darf als Schlüsseltappe des Gesamtkonzeptes bezeichnet werden. Mit dieser Etap-

pe wird der erste Gleiszusammenschluss der beiden Bahnen möglich und ein Teil der beschriebenen Vorteile erfüllt.

Das Verbindungsgleis liegt zwischen der Station Staffel und dem Restaurant «Staffelstübli». Damit wird der Einbau einer Zwischengeraden mit einer totalen Länge von 132 m möglich. Das Verbindungsgleis ermöglicht je nach Betriebssituation das Aufstellen von zwei Pendelzügen mit Skiwagen oder Güterwagen. Der Ausbau der Gleisanlage liegt im Bereich der bestehenden Weganlage, was eine teilweise Verlegung derselben erfordert.

Die von den Eigentümern gestellten Anforderungen an den Ausbau der Anlage sind umfangreich. Das durchgehende Befahren mit Pistenfahrzeugen



Ausbaukonzept



12.7.90: Inbetriebnahme der Gleisverbindung; ARB-VRB in Rigi-Staffel; links Emil Schacher, VR-Präsident VRB; rechts Franz Beeler, VR-Präsident ARB
Vermerk: Foto E. Klingelfuss, «Eisenbahn-Amateur»

und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen muss gewährleistet werden. Die verlangte Ausbaubreite der Wegeanlage beträgt 3,70 m. Dies setzt die Schiebung der Gleisanlage der VRB um etwa 1,70 m Richtung Norden voraus. Damit ist eine Anpassung der Perronanlage auf der Nordseite auf einer Länge von 40 m durch den Bau eines neuen, 4 m breiten Perrons notwendig. Die Perronanlage soll mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen als Durchgangsweg befahren werden. Die Schiebung der Gleisanlage setzt eine Rückverankerung der bestehenden Stützmauer voraus.

Die beiden Zahnstangenweichen sind auf Stahlschwellen montiert, mit Riggenbach-Zahnstangen und mit einem elektrischen Weichenantrieb ausgerüstet. Beide Weichen sind heizbar, die

Steuerung erfolgt durch eine elektrische Handschaltung. Das Öffnungsverhältnis der beiden Weichen beträgt 1:8 bzw. 1:10, mit Radien von 120 m. Die Fahrleitung erfordert sechs zusätzliche und das Versetzen und Anpassen von drei bestehenden Masten. Am Anfang und Ende des Verbindungsgleises sind zwei elektrisch betriebene Gleistrenner angeordnet.

Längs dem Verbindungsgleis war das Einlegen von Kunststoffrohren mit einem Durchmesser von 120 mm für den Anschluss der elektrischen Weichenantriebe und der Weichenheizung vorgesehen. Während der Bauausführung hat sich gezeigt, dass die im Projekt berücksichtigten Kabelanlagen nicht mehr brauchbar sind. Sie müssen gesamthaft ersetzt werden.

Mit dem Zusammenschluss der beiden Gleise haben die beiden Bahnen einen entscheidenden Schritt zur Rationalisierung und Abstimmung der gegenseitigen Bedürfnisse getan.

Adressen der Verfasser: P. Pfenniger, dipl. El.-Ing. HTL, ARB, Goldau, Karl Zünd, dipl. Bauing. ETH, c/o Rothpletz, Lienhard + Cie. AG, Olten.