

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 1

Artikel: Die Schweizerstädte an der Landesausstellung in Bern 1914: Kollektiv-Ausstellung des schweiz. Städteverbandes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

(Schluss von Seite 367 vorigen Bandes.)

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstrecken sich auf 5130 km, wozu noch zahlreiche Sonderuntersuchungen und Augenscheine kommen. Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 137; Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.) 175. Anlässlich der Inspektionen wurden 378 km Streckenbegehungen ausgeführt. Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 295 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.
Unterbau. Grössere Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse haben sich nur wenige ereignet.

Die Linie *Cadenazzo-Locarno* ist am 9. Oktober um 4²⁰ Uhr morgens bei Km. 163 zwischen Cadenazzo und Reazzino durch ein ausserordentliches Hochwasser unterbrochen worden. Der erste Morgenzug stürzte an der Unterbruchsstelle in die Fluten des hochgehenden Tessins, wobei der Lokomotivführer und ein Postangestellter ums Leben kamen. Während der Linienunterbrechung wurde der Verkehr Bellinzona-Locarno über Magadino und den Langensee geleitet. Am 13. Oktober konnte der regelmässige Verkehr auf der provisorisch hergestellten Linie wieder aufgenommen werden.

Bei der *Pilatusbahn* fand am 15. September ein Felssturz statt, wodurch das Geleise an mehreren Stellen beschädigt wurde und der Betrieb an diesem Tage nur durch Umsteigen aufrecht erhalten werden konnte.

Auf der II. Sektion der *Salvatorebahn* hat ein Steinschlag am 20. Juli die Zahnstange auf etwa 10 m Länge beschädigt und eine vierstündige Betriebsunterbrechung verursacht.

In Bezug auf die Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass im Kreise III der Schweizerischen Bundesbahnen die Brücken bei Wetzikon der Linie Effretikon-Hinwil ausgewechselt worden sind. Auf der Linie Glarus-Linthal sind zwei neue Brücken zum Ersatz der bestehenden im Bau.

Die neue *Verordnung über eiserne Brücken* ist am 7. Juni in Kraft getreten. Für die neuen Vorschriften über Bauten in Eisenbeton ist ein Entwurf aufgestellt worden, der den Beteiligten demnächst zugestellt werden wird.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und -Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden, mit neuem Material für die Hauptbahnen: Stahlschienen 137,300 km, Eisenschwellen 96,200 km, Holzschwellen 37,900 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 104,000 km, Eisen- und Holzschwellen 35,700 km.

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserungen des Schienensstosses: auf Hauptbahnen 56,300 km, auf Nebenbahnen 23,000 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Bei sieben Bahnen gelangten neun Seile zur Auswechslung.

Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit: acht Ersatzseilen bestehender Bahnen, ein Seil für eine neue Bahn, acht ausrangierten Seilen.

Die Untersuchungen über das innere Verrosten der Drahtseile und dessen Verhütung wurden weitergeführt. Zu erwähnen ist noch die Betriebseröffnung der „Funicolare degli Angioli“ in Lugano, einer Seilbahn, deren mechanischer Teil von der sonst üblichen Bauart abweicht und mehr derjenigen der gewöhnlichen Aufzüge entspricht.

Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen. Hauptsächlich bei den neueröffneten Betrieben sind verschiedentliche Schäden und Störungen zutage getreten. Sonst sind diese Teile im allgemeinen in einem befriedigenden Zustand befunden worden. Die wenigen Fahrleitungsbrüche, die uns gemeldet wurden, sind meistens durch Entgleisungen der Strom-

abnehmer verursacht worden und hatten weder Verletzungen noch grössere Beschädigungen zur Folge, sondern lediglich längere oder kürzere Zugverspätungen.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden die Haltestellen Leuggelbach auf der Linie Glarus-Linthal, Quartino auf der Linie Bellinzona-Luino und Ronchini auf der Linie Locarno-Bignasco. Aufnahmegebäude sind auf 15 Stationen neu erstellt und auf 9 Stationen vergrössert worden. Neue Perrondächer sind auf 19 Stationen angebracht worden. Die elektrische Beleuchtung ist auf 43 Stationen neu eingerichtet und auf 21 Stationen verbessert worden.

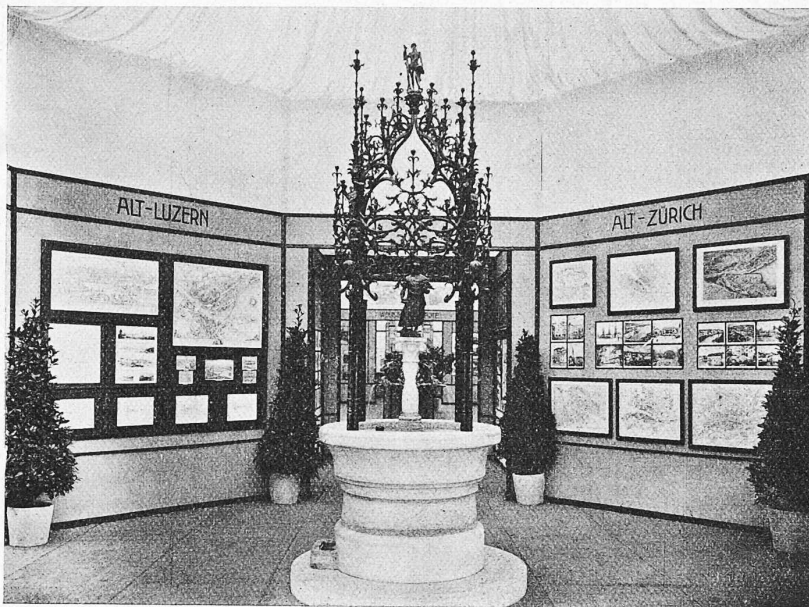


Abb. 2. Blick vom Haupteingang in die Historische Abteilung (Raum D) mit dem für Luzern bestimmten «Schlossbrunnen».



Abb. 5. Umwandlung der Altstadt von Basel (Neubauten schwarz).