

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **17=37 (1871)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXXVII. Jahrgang.

Basel.

XVII. Jahrgang. 1871.

Nr. 25.

Erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Preis per Semester ist franco durch die Schweiz Fr. 3. 50.
Die Bestellungen werden direkt an die „Schweizerische Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.
Verantwortliche Redaktion: Oberst Wieland und Major von Egger.

Inhalt: Die Zerstörungs- und Wiederherstellungs-Arbeiten von Eisenbahnen. — Reiter, Elementar-Waffenlehre zum Gebrauch der 1. 1. Regimentsvorbereitungs- und Kadettenschulen. — Das österreichisch-ungarische Eisenbahnen- und die Schlagfertigkeit der Armee. — Bernold, Studien über Truppenführung. — Kreis Schreiben des eidg. Militärdepartements. — Eidgenossenschaft: Truppenaufstellung 1870 und 1871. (Schluß.) — Ausland: Bayern; Kommission zur Prüfung von Vorschlägen zu Abänderung der erbeuteten Chassepot-Gewehre. Dänemark: Gegenwärtiger Stand der Bewaffnung der Armee. Vereinte Staaten: General John Banthead Magruder †. — Verschiedenes: Eine Rechtfertigung der Preussischen Kriegführung. † Schamyl.

Die Zerstörungs- und Wiederherstellungs-Arbeiten von Eisenbahnen.

Von Ed. Blaser, Sapp.-Hauptmann.

(Hierzu 16 Figurentafeln. *)

Vorbemerkungen.

Seit der Erstellung der Eisenbahnen bilden dieselben die eigentlichen Landstraßen und vermitteln als solche den Hauptverkehr der Menschen. Sie sind deshalb die Pulsadern des öffentlichen internationalen Lebens. Als solche ist deren große Wichtigkeit auch für die Interessen und Zwecke von Kriegsführenden leicht ersichtlich.

Als leitende Grundsätze bei der Anlage von Bahnen gelten folgende:

Horizontal-Projektion.

Die Bahnlinien (Tragés) sollen die zu berührenden Ortschaften in möglichst gerader Richtung verbinden. Wenn durch lokale Verhältnisse oder durch Terrainschwierigkeiten die Anlage von Bogen (Curven) geboten wird, so sind solche mit möglichst großen Halbmessern (Radien) zu erstellen. Als Minimum hiefür gelten bei Hauptbahnen 1000 Fuß oder 300 Meter, bei Zweigbahnen 600 Fuß oder 180 Meter.

Vertikal-Projektion.

Die zweckmäßigste Anlage ist die horizontale; da aber die Höhenunterschiede der verschiedenen Ortschaften sowohl, wie der zu passierenden Gebirgszüge zc., Steigungen bedingen, so sucht man dieselben auf möglichst lange Strecken auszudehnen, damit sie sich auf ein möglichst geringes Maß reduzieren. In offenerem, weniger gebirgigem Terrain wird als Maximum der Steigung 10 per Mille, d. h. auf 1000 Fuß Länge 10 Fuß Steigung angenommen; in schwierigen Gebirgsgegenden jedoch wird solche bis auf 30 per Mille erhöht.

Stationen und Bahnhöfe sind jeweilen horizontal anzulegen; dagegen werden Ueberbrückungen von Thälern und Flüssen; Durchbohrungen von Gebirgen zc., auch in den Steigungen ausgeführt.

Querprofil der Bahnen.

Hauptlinien werden stets zweispurig erstellt, d. h. für zwei Schienenstränge, so daß zwei Bahnzüge auf offener Bahn unbehindert sich kreuzen können. Die Kronbreite derselben beträgt (Tafel I) 25 Fuß oder 7,5 Meter, und besteht aus den beidseitigen Banketten von je 1,8 Fuß oder 0,54 Meter Breite und dem Bahnkoffer von 21,4 Fuß oder 6,42 Meter Breite. Dieser Bahnkoffer hinwieder besteht, in der Mitte der Bahn 1,2 Fuß oder 0,36 Meter, an den Banketten 1,5 Fuß oder 0,45 Meter tief, aus gereinigtem Kies, welches geeignet ist, den Bahnschwellen eine feste Unterlage zu geben und die Feuchtigkeit, welche durch Regengüsse und andere atmosphärische Einflüsse auf der Bahn sich sammeln, so schnell als möglich abzuleiten. Zu diesem Zweck werden in Entfernungen von 10 zu 10 Fuß durch die Bankette Sickerbohlen aus großen Kieselsteinen angelegt, welche das Wasser aus dem Bahnkörper zu entfernen geeignet sind.

*) Liegen der nächsten Nummer bei.