

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 10

Sonstiges

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: 06.02.2025

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

Zum Schlusse möge es mir noch gestattet sein, auf die Frage, ob geschlossene oder offene Spur, einzugehen. In Stuttgart wurden zuerst dem der gegebenen Figur ähnliche Profile verwendet, später glaubte man zur geschlossenen Spur übergehen zu müssen, und nietete zu dem Zwecke an die Schienen -Eisen.

Ziemlich gleich ist der Oberbau der späteren Linien in München, hingegen wurde in Cöln, Düsseldorf etc., das schon angeführte Profil mit Nase ohne alle besondere Zuthaten, wie eigens geformte Pflastersteine etc., verlegt, und hat sich dasselbe durchaus bewährt. Bedenkt man ausserdem, dass ähnliche Verhältnisse bei den Eisenbahnen stattfinden. Die Rheinische Bahn hat an keinem Niveauübergange Spurschienen, in Hamburg wo die Bahn theilweise durch die Stadt führt, sind ebenfalls keine vorhanden, während man in Süd-Deutschland überall die Spurschienen angewandt sieht, so dürfte die Beibehaltung der geschlossenen Spur für Pferdebahnen wohl mehr Gewohnheitssache sein als ein Ding der Nothwendigkeit, und ist demnach für die Anlage neuer Pferdebahnen die offene Spur zu empfehlen.

Aus der Fachliteratur.

Der Bau des Spitzbergtunnels auf der Pilsen-Eisensteinbahn von A. Stáne, Inspector und C. Pascher, Ingenieur.

Die zweite Verbindungsbahn des industriellen, holz- und kohlenreichen Böhmens (Anschluss in Pilsen) mit dem Königreich Bayern, überschreitet in der Richtung Nord-Süd die primäre Wasserscheide zwischen Elbe und Donau, das Böhmerwaldgebirge in einem Tunnel unter dem Spitzberg (1200 m ü. M.), um in der Nähe der Ortschaft „Eisenstein“ an die jüngst dem Verkehr übergebene Eisenbahn durch den „Bayrischen Wald“ anzuschliessen.

Die Wasserscheide in einem offenen Einschnitt zu überschreiten (Sattelhöhe beträgt circa 980 m) war durch die Concessionsbedingung, die die Führung der Tracés durch die Städte Klatau und Neuern forderte, ausgeschlossen und man entschied unter den ausgearbeiteten Varianten für den Durchbruch des besagten Gebirgsstocks in dem 1748 m langen Tunnel bei 1:60 (0,0166...) Maximalsteigung der Zufahrtslinien.

Die uns zur Besprechung vorgelegte Arbeit der Herren Stáne und Pascher ist als Separatabdruck aus der „Zeitschrift für Bauwesen“, Jahrgang 1878 bei Ernst & Korn in Berlin erschienen und verdient um so mehr Beachtung unserer geehrten Fachgenossen, als neben der Mittheilung interessanter Massregeln, Erfahrungen und ausführlichem mit 7 Tafeln illustriertem Baubeschrieb, auch die Ergebnisse der, jede Tunnelbaute in so hohem Maasse beeinflussenden geognostischen Vorstudien in seltenem Umfange und Fachkenntniss vorgeführt werden.

Der durchbrochene Gebirgsstock gehört der Glimmerschiefer-Formation an, der Tunnel führt daher auch zum grössten Theil durch gefalteten oder gewundenen grauen Glimmerschiefer, welcher das Liegende von Quarzit- und Kalkglimmerschiefer-Schichten bildet; letztere enthalten Einlagerungen von dolomitischem Kalk und Graphit. Die angefahrenen Graphitflötze sind jedoch von unbedeutender Mächtigkeit und zeigten keine Eignung zum speciellen Abbau.

Durch den Aufschluss der geologischen Terrängestaltung, die Schichten fallen mit geringen Ausnahmen unter circa 45° gegen die Tunnelaxe, muldenartige, wasserführende Faltungen waren voraussichtlich nicht zu gewärtigen, erlangte man Gewissheit, dass mit Ausnahme des am festen Felsen sickern den Wassers, weder erhebliche Wassermassen noch sonstige Schwierigkeiten auftauchen können.

Der Ausbruch geschah, da Wasserkräfte zu Maschinenbetrieb fehlten, von Hand, ein Umstand, der, um zeitgerecht fertig zu werden, das Abteufen zweier Förderschächte nöthig machte. Die Schächte sind in Entfernungen von 650 m von den Mundlöchern, auf eine Tiefe von 120—130 m centrisch über der Tunnelhöhe ohne besondere Zwischenfälle abgeteuft worden, obgleich der eine derselben die angeführten Schichtungen unterbricht, und bis auf den festen, ebenfalls wasserführenden Glimmerschiefer reicht. Das feste Gestein und die einsickernden Wassermassen, machten eine Auswahl vorzüglicher Werkzeugstahlsorten für die Schlegel und die 20 Millim. dicken mit 28 Millim. Schneidelänge versehenen Bohrer, als auch den Einbau hinreichender Wasserhaltungsmaschinen nöthig. Am besten hatte sich der Stahl der Firma George Barney & Sons in Sheffield bewährt, wobei die Massregel, dass die Mineurs für den verbrauchten scharfen Bohrer 1 Kr. österr. Währung zahlen, auch das ihrige beigetragen haben wird, um den täglichen Bedarf von 1200—1400 Stück geschärfter Bohrer auf die Hälfte zu reduciren.

Der Einbau der Saug- und Druckpumpe, die durch eine Dampfmaschine bedient wurde, ging entsprechend der Mineurarbeit successive vor sich, wobei anfänglich ein fixes, an den Schachtsumpf reichendes Saugrohr durch Herablassen von 6 m langen Balken gegen die Minenwirkung geschützt wurden; später ist dasselbe durch ein abschraubbares, leicht hebbares Kautschukrohr mit Vortheil ersetzt worden.

Durchschnittlicher Arbeitsfortschritt in der Teufe betrug 0,31 m.

Der Stollenbau und die Erweiterung auf das doppelspurige Normalprofil, bieten in keiner Weise besonderes Interesse dar.

Vom nördlichen Mundloch ist nach englischem, sonst nach österreichischem System vorgegangen worden, wobei aus Gründen besserer Ventilation neben dem Sohlenstollen des englischen Abbau-Systems, die Richtstollen

freilich auf Kosten des einfachsten, natürlichsten, also wohlfeilsten Förderweges (keine Umladung erforderlich), als Firststollen vorgetrieben wurden. Grosse Druckerscheinungen gab es nicht. Bei Erweiterungen der Stollen auf das Tunnelprofil ist daher nur ausnahmsweise und dann zur Sicherung der Firste eine Böhlung nach englischem (Kronenbalken), oder dem statisch-richtigeren österreichischen System (Sparrenzimmerung) eingebaut worden.

Die Lösung der Berge geschah mittelst Dynamit erster Qualität (Nobelsches und Obldner Fabricat). Zur Zündung bediente man sich der einfachen oder Bickfort'schen Kautschukzünder.

Zur Förderung dienten verschiedene Transportwagen, unter diesen heben wir die in den Schächten verwendeten eisernen Hunde mit circa 2—2,5 m³ Fassungsraum hervor.

Sie wurden von Hand auf die Bühne des Aufzugs mit Fangvorrichtung gestossen und mit einer Geschwindigkeit von 2—2,5 m zu Tag gefördert. Durchschnittlich sind in 24 Stunden 250 solche Hunde gehoben und auf die Halden gefahren worden.

Die Zweckmässigkeit und richtige Wahl der, den Umständen angemessenen Constructionen und Hilfsmittel, erstreckt sich auch auf die theilweise ausgeführte Mauerung; sie geschah grösstentheils oder continuirlich. Im druckreichen Gebirge kamen behauene Granitsteine — sonst blos lagerhafte Bruchsteine in Verwendung.

Ganz besondere Sorgfalt ist auf die Entwässerung des Geländes verwendet worden. Der Gewölbescheitel wurde mit Cementmörtel abgedeckt, während die Ulmen Sickerschlitze erhielten, wie ähnlich sie zur Wasserabfuhr bei Stützmauern in Ausführung kommen. Die trockene Hintermauerung ist in der Nähe solcher Schlitze gleichfalls mit hydraulischem Mörtel rinnenförmig mit Gefälle nach der Sickeröffnung abgedeckt. Das durchsickernde Wasser wird in dieser Rinne aufgefangen, durch den Sickerschlitze nach dem in der Mitte des Tunnels situirten Canal abgeleitet.

Die ganze Darstellung der Vorarbeiten, Bauangriffnahme und Baubetrieb ist klar und bündig; die beigelegten Skizzen und Tafeln lassen ebenfalls kaum etwas zu wünschen übrig, mithin kann die Arbeit als ein schöner Beitrag zum Tunnelbau begrüsst werden.

L. T.

Submissionsanzeiger.

Canton Aargau.

Termin 15. September. — Bezeichnung: *Eingabe für Schulhausbau* an das *Gemeindeammannamt Rümikon, Bezirk Zurzach*. Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- und Spenglerarbeiten für das Schul- und Gemeindehaus. Pläne und Bauvorschriften dortselbst.

Canton St. Gallen.

Termin 14. September. — Bezeichnung: *Eingabe für einen eisernen Steg über die Sitter im Rechen*, an das *Gemeindeamt Straubenzell*. Bauvorschriften und Accordbedingungen bei Herrn *Gemeinderath Custer*.

Termin 20. September. — Bezeichnung: *Eingabe für die Neubauten an der Museumsstrasse in St. Gallen, im Gesamtbetrage von circa 70 000 Fr.*, an Herrn *Architect Bäsch*. Spengler-, Glaser-, Schreiner- und Hafnerarbeiten. Pläne, Vorausmaasse und Bedingungen sammt Beschreibung und Mustern auf dem *Baubureau St. Gallen*. Auskunft dortselbst.

Canton Thurgau.

Termin 14. September. — Bezeichnung: *Eingabe für ein 375 m grosses Cementdach über das Schulhaus in Frauenfeld*, an den Herrn *Präsidenten der Baucommission Dr. Deucher in Frauenfeld*. Bedingungen beim Herrn *Architect Pfister* dortselbst.

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	70,00	65,00	Gute Marken wie:			
Coltness	73,75	66,85	Clarence, Newport etc.			53,75 52,50 49,35
Shotts Bessemer	82,50	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	66,25	61,85	im Werk			
Eglinton	60,60	59,35				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	—	60,60	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	61,25	50,00	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00—162,50	137,50—146,85	125,00—137,50
„ best	206,25—212,50	150,00—159,35	—
„ best-best	212,50—228,10	175,00—184,35	—
Blech No. 1—20	193,75—206,25	196,85—206,25	—
„ „ 21—24	231,25—250,00	—	—
„ „ 25—27	268,75—275,00	—	—
Bandeisen	175,00—187,50	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		134,35—143,75 im Werk	125,00—131,25 im Werk

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.-31. Juli							
	1878	1877	Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
			1878	1877	Differenz	1878	1877	1878	1877	Differenz
	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Fr.	Fr.	Fr.
Nordostbahn										
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröff. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröff. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblentz eröff. den 1. Aug. 1876)	392	373	1 057 000	1 125 496	- 68 496	51	53	2 696	3 017	- 321
Bülach-Regensberg	64	64	172 200	168 088	+ 4 112	74	77	2 691	2 626	+ 65
Zürich-Zug-Luzern	57	57	161 600	181 237	- 19 637	42	41	2 885	3 180	- 345
Bötzbergbahn	23	23	12 200	12 478	- 278	61	64	530	543	- 13
Effretikon-Hinweil										
Centralbahn										
Gäubahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876	299	299	868 000	938 767	- 69 767	57	56	2 903	3 140	- 237
Basler Verbindungsbahn	5	5	21 100	29 556	- 8 456	28	26	4 220	5 911	- 1 691
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	29	21 600	14 568	+ 7 032	77	64	745	502	+ 243
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Suisse Occidentale										
Murten-Fräschels 13 Klm. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröff. 1. Juli 1875)	487	487	1 077 000	1 073 591	+ 3 409	55	57	2 211	2 204	+ 7
Ligne du Simplon	117	89	75 730	69 094	+ 6 636	76	77	647	776	- 129
Bulle-Romont	19	19	15 300	16 400	- 1 100	42	40	305	363	- 58
Lausanne-Echallens	15	15	6 980	6 831	+ 149	84	84	465	455	+ 10
Vereinigte Schweizerbahnen	283	283	614 600	636 950	- 22 350	63	62	2 172	2 252	- 80
Toggenburgerbahn	26	26	25 100	27 824	- 2 724	65	72	965	1 070	- 105
Wald-Rüti	7	7	6 000	6 401	- 401	68	71	857	915	- 58
Jura - Bernbahn.										
Jura bernois Section Porrentrui-Delle com- prise	256	244	462 000	443 006	+ 18 994	56	64	1 805	1 816	- 11
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ...	95	95	118 800	115 354	+ 2 446	71	73	1 250	1 214	+ 36
Gotthardbahn:										
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	26 400	26 487	- 87	67	69	644	646	- 2
Lugano-Chiasso	26	26	16 300	20 232	- 3 932	83	85	627	778	- 151
Appenzeller-Bahn:										
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	15	17 800	18 157	- 357	69	68	1 187	1 210	- 23
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875										
Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November 1876	40	40	26 893	30 397	- 3 504	65	68	760	672	- 88
Uetlibergbahn.										
Zürich-Uetliberg eröff. 12. Mai 1875	9,1	9,1	16 547	19 271	- 2 724	98	96	1 819	2 118	- 299
Rigibahnen:										
Vitznau-Staffel	5,1	5,1	75 600	77 651	- 2 051	96	96	1 065	1 095	- 30
Staffel-Kulm	2	2								
Kaltbad-Scheideck	7	7								
Arth-Rigibahn	12	12	34 912	37 573	- 2 661	91	91	2 909	3 131	- 222
Emmenthalbahn.										
Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875	24	24	17 600	18 788	- 1 188	54	55	733	783	- 50
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875.	75	75	50 925	60 297	- 9 372	53	64	679	804	- 125
ferner eröff. 15. Oct. 1877.	89	—	38 715	—	—	59	—	435	—	—
Bödelibahn.	9	9	31 500	32 089	- 589	84	69	3 500	3 565	- 65
Wädenswil-Einsiedeln	17	17	29 000	29 973	- 973	85	84	1 706	1 763	- 57