

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 23

Artikel: Eisener Oberbau, System W. Pressel
Autor: st
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13639>

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>

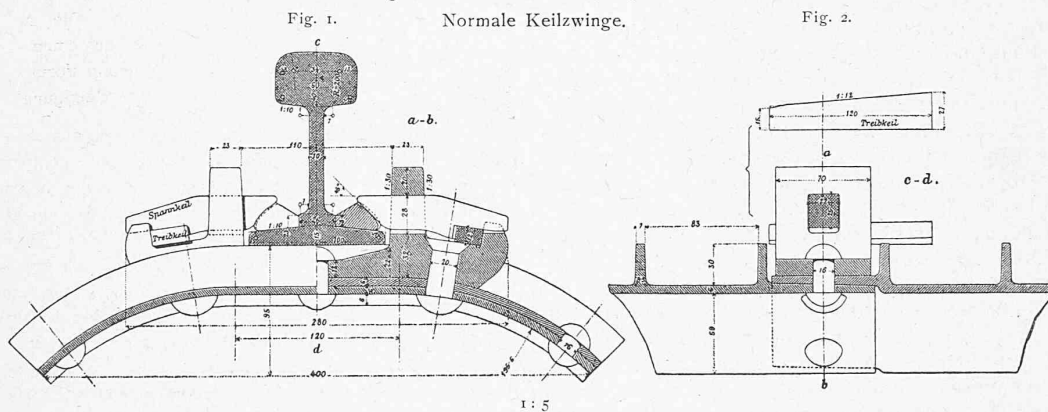
die Sätze, welche der Herr Verfasser zur Begründung der Wünschbarkeit der allgemeinen Ersetzung der Holzschwellen durch eisernen Oberbau aufstellt, wörtlich wiederzugeben. Er sagt:

„Die Anlage des Gleises bildet den Schlussstein der Thätigkeit des Eisenbahn-Baumeisters. Er verwendet seine ganze intellectuelle Kraft auf den richtigen Entwurf und die zweckentsprechende Ausführung eines Wegplanums, welches bestimmt ist, zwei parallele Eisengestänge: die Träger der in Bewegung gesetzten Bahnzüge, zu stützen. Wenn er seinen Scharfsinn, seine theoretischen und practischen Kenntnisse und seinen Pflichteifer darauf richtet, die eigentlichen vorbereitenden Arbeiten, nämlich: die Tracirung der Bahn, die Ausführung der Erd- und Felsbewegung, der Kunstbauten, der Tunnel etc. im Sinne der vollen Befriedigung der Ansprüche der Zweckmässigkeit und Solidität, wie sie

Längst hat man die Anwendung der Eisenklammern beim Baue von Holzbrücken, ja sogar von Dachstühlen und Krahnengerüsten aufgegeben und bei der Zusammensetzung des Eisenbahngleises ist immer noch eine denselben Grad der Unvollkommenheit und Unsicherheit aufweisende Methode der Befestigung der Fahrschiene in Gebrauch, diejenige der Hakennägel, Tirefonds und Gleichwerthiges: eine Anordnung, welche dem in allem Uebrigen als Vollkommenes sich darstellenden Werke des Bahnbaues den Character des Mangelhaften und der absoluten Sicherheit Entbehrenden aufdrückt.

Die Ersetzung jener Methode der unzureichenden Befestigung der Schiene mit den Holzschwellen durch eine den Regeln der Constructionslehre in allen Stücken entsprechende erfordert aber einen Aufwand für eiserne Stühle und für Befestigungsmittel, welcher die Differenz zwischen

Eiserner Langschwellen-Oberbau, System W. Pressel.



von der Wissenschaft und von der Erfahrung aufgestellt sind, anzuordnen, so geht er sicherlich correct vor, wenn er auf die Anordnung und Ausführung des Eisenweges ebenso sehr bedacht ist, wenn er also die Grundbedingungen der Richtigkeit jeder baulichen Leistung auch bei der Bildung dieses letzten und wichtigsten Theiles seines Werkes zur Geltung bringt.

Wol mancher unserer mit Ueberlegung und Gewissenhaftigkeit der Erfüllung ihrer Aufgabe obliegenden Berufsgenossen ist aber mit Unmuth darüber erfüllt, dass er in Befolgung seiner von der Routine dictirten Instructionen alle Bestandtheile des Bahnkörpers vollkommen zweckmässig und durchaus solid auszuführen hat, bis er zur Herstellung des Oberbaues, diesem, dem grossen Werke den Namen gebenden Endziele seiner Thätigkeit gelangt, und dass er sodann den Constructeur zu verleugnen und die Rücksichten auf die absolute Sicherheit der Bauanlage nicht mehr in der bis dahin eingehaltenen Strenge zur Geltung zu bringen hat. Und so verhält es sich: er muss bei der Ausführung des Bahngleises die von unseren deutschen Meistern des combinirten Holz-Eisenbaues: Moller, Etzel, Knoll, Culmann aufgestellten Regeln ignoriren, die Zusammenfügung von Schiene mit Schiene, und von Schiene mit Schwelle durch Anheften und nicht durch einen Verband nach den Regeln der gesunden Construction bewerkstelligen.

Die von der lebendigen Krafft der Bahnzüge erzeugten Drücke und Stösse wirken doch unmittelbar und mächtiger auf das Fahrgeleise, als z. B. auf hölzerne Brückenträger, deren todte Last die Stösse abschwächt.

Noch auffällender erscheint es, dass für Anlagen, welche ausserhalb des Bereiches der fortdauernden, zerstörenden Kraftäusserung der Bahnzüge sich befinden, jene Vorschriften für Holz-Eisenconstruction pünktlich eingehalten werden.

Die Zimmerung der einzelnen Holzbestandtheile wird bei diesen isolirten Bauten in den der Beanspruchung angepassten ebenen Flächen ausgeführt, die eisernen Bolzen und Zugstangen werden blos auf Zug verwendet etc., in der Sprache des schlichten Werkmannes ausgedrückt: man stellt eine „zünftige“ Arbeit her.

den Kosten der ersten Anschaffung des auf diese Art perfectionirten Holzschwellen-Oberbaues und demjenigen der Eisenunterlage auch bei niedrigem Preise der Holzschwelle nahezu aufhebt.

Die Arbeiten der Controle und der Gleiserhaltung bleiben aber immerhin complicirter und die periodische Ersetzung der Schwellen bestände nach wie zuvor.

Es darf wol die These aufgestellt werden: So lange die Grundlage der Fahrschienen aus Holz, einem vergänglichen, bezüglich seiner Widerstandsfähigkeit nicht homogenen und dazu stetig an Güte abnehmenden Material, gebildet wird, steht die Solidität des Weges und die Verkehrssicherheit unter dem Niveau derjenigen, welche (die Verwendung guten Materiales und richtige Anordnung des Gefüges vorausgesetzt) der ganz aus Walzeisen hergestellte Oberbau gewährt, und ebenso lange wird also das Werk des Bau-Ingenieurs in jener Hinsicht demjenigen des Constructeurs der Bahnfahrzeuge nachstehen.“

Nach Anleitung dieser Grundsätze soll nun das neue Oberbausystem von Pressel den Hauptanforderungen genügen: 1) dass die Widerstandsfähigkeit der Schiene und ihrer Unterlage auf eine rollende Maximallast von 7,5 t eingerichtet sei; 2) dass die Glieder des Oberbaues eine solche Zusammensetzung haben, dass unter den stärksten Einwirkungen der rollenden Last eine Lüftung desselben nicht erfolge und er durch keine Spannungen oder Pressungen vorzeitig zerstört werden könne. Dieser Zweck wird am sichersten durch Zweitheilung des Oberbaues nach altgewohnter Weise in Fahrschiene und Schwelle erzielt. Die Schwelle, welche der Schiene als Fundament dienen soll, ist als Langschwelle angenommen; wegen der ungleichen Dilatation durch die Temperaturänderungen ist es aber von Wichtigkeit, diese beiden Theile nicht mit einander in feste Verbindung zu bringen. Die Fahrschiene erhält eine Höhe von 140 mm und ein Minimalgewicht von 35 kg per laufenden Meter; da die Laschen, wie wir sehen werden, weggelassen, so kann verhältnissmässig mehr Material in den Kopf und Fuss der Schiene verlegt und dadurch ihre Tragfähigkeit vermehrt werden. Die Langschwellen sind

aus vernieteten Blechtafeln zusammengesetzt, welche nach der Quere gewalzt und zum Zweck der Versteifung mit Stehrippen ausgestattet sind. Diese Tafeln sind auf beiden Seiten nach unten gebogen und haben demnach im Querschnitt die Form einer umgekehrten Rinne mit stetig verlaufender Curve; die untere Breite beträgt je nach der Wichtigkeit der Bahn 330 bis 450 mm, die Blechstärke 6 mm, die Länge einer Tafel ist zu 1,336 m angenommen, die Stehrippen werden auf der obern Seite der Tafeln in Abständen von 90 mm angebracht. Unter den Schienenstössen werden stärkere Schwellentafeln, von 9 bis 12 mm Dicke und bis 550 mm Breite, mit Stehrippen unten, angebracht. Die beiden einander gegenüberliegenden Langschwellen werden in Abständen von ca. 2,5 m durch aufgenietete Quergestänge mit einander verbunden.

Das wichtigste Glied des Oberbaues bildet die Befestigung der Schiene auf der Schwelle. Dieselbe soll so gestaltet sein, dass einerseits Schiene und Schwelle in verticalem Sinne zusammengehalten und gegen alle Seitenstösse unverrückbar gemacht werden, andererseits aber die selbstständige Längenausdehnung der Schiene in Folge der Temperatureinflüsse ermöglicht wird. Letztere Bedingung erfordert ebene und angemessen breite Gleitflächen zwischen Schiene und Schwelle. Der Befestigungsapparat selbst besteht im Wesentlichen aus einer Zwinne, deren unterer Theil (der Stuhl) an die Langschwelle angenietet ist; derselbe trägt zu beiden Seiten der Schiene Aufsätze mit rechteckigen Oeffnungen, durch welche stählerne Spannkeile getrieben werden, die sich auf schmiedeiserne, auf dem Schienenfuss aufliegende Vorlagen stützen; die Stützfläche ist unter 45° gegen den Horizont geneigt. Zur Regulierung des Druckes der Spannkeile gegen die Schiene dienen Treibkeile parallel zur Schienenrichtung. Diese Befestigungsstücke kommen in Abständen von je 1,25 m zur Verwendung; unter der currenten Schiene genügt beidseitig ein Spannkeil und ein Treibkeil; unter einem Schienenstoss dagegen hält es Pressel bei Bahnen ersten Ranges für nothwendig, je drei solcher Apparate mit zusammen acht Paar Keilen anzubringen; bei Bahnen geringerer Wichtigkeit kann diese Anzahl reducirt werden.

Die sonst bei den Schienenstössen üblichen Laschen verwirft der Verfasser als ihrem Zweck nicht entsprechend: 1) weil ihre Länge nicht ausreicht, um einen kräftigen Widerstand bei einem aussergewöhnlich heftigen Seitenstoss zu ergeben; 2) weil es nie möglich ist, ein genaues Anpassen der Lasche an Kopf und Fuss der Schiene auf die ganze Länge zu Stande zu bringen, sondern dieses Anpassen nur in einzelnen Punkten stattfindet; in diesen ergeben sich concentrirte Pressungen, welche für die Haltbarkeit der Schiene höchst nachtheilig sind und ihre vorzeitige Zerstörung befördern.

Dieses ist in Kurzem der Vorschlag Pressels, der jedenfalls Beachtung verdient. Ob sein System wirklich das zu leisten berufen ist, was der Verfasser von ihm erwartet, und ob es die Anforderungen erfüllt, die er in so lichtvoller Weise an einen Eisenbahn-Oberbau stellt, diese Frage zu beurtheilen müssen wir den Bahnbetriebsbeamten überlassen.

—st—

Miscellanea.

Die Porzellanmanufaktur zu Charlottenburg bei Berlin. Am 21. Mai machte der Berliner Architekten-Verein unter Führung von Professor Seeger einen Rundgang durch die königliche Porzellan-Fabrik in Charlottenburg, deren Producte bekanntlich einen altbewährten Ruf besitzen. Aus einer unter den Vereinsnachrichten des „Wochenblattes für Baukunde“ erschienenen Beschreibung dieser Besichtigung der Fabrik geht hervor, dass die Verwaltung derselben nicht allein bestrebt ist, den bisherigen Ruf zu bewahren, sondern ihn auch durch zweckmässige Neuerungen zu erhöhen. Die Beschreibung des Besuchs der Manufaktur gibt von dem Betrieb derselben ein deutliches Bild. Zuerst betrat die erwähnte Gesellschaft die Räume für *Porzellanmalerei*, in welchen etwa 70 Personen damit beschäftigt sind, Blumen, Zierlinien und Schmuck-

formen jeder Art aufzutragen. Die Malerei geschieht hier auf der Glasur mit Farben, die mit Terpentin angesetzt werden. Ist die Malerei aufgebracht, so gehen die Gegenstände in den Muffelöfen, wo sie einer solchen Hitze ausgesetzt werden, dass die Farbe sich mit der erweichten Glasur verbindet. Sehr hübsch sind die durch Anwendung zweier nach Farbe und Zusammensetzung verschiedener Glasuren erzeugten Schalen aus Rissglaser (Craqueléporzellane), wovon ausgezeichnet schöne Beispiele vorgezeigt werden konnten. Bemerkenswerth ist, dass ein früherer Versuch, auch Arbeiterinnen bezw. Malerinnen zu beschäftigen, wieder hat aufgegeben werden müssen. Es folgte die Besichtigung der Muffelöfen, in denen die bemalten Porzellane zum Einbrennen der Farbe einer mässigen Erhitzung (600 Grad Celsius) ausgesetzt werden. Die Teller, Schüsseln u. s. w. werden dabei auf kleinen Gestellen vorsichtig aufgepackt, bis der ganze Ofen gefüllt ist, dessen Chamottewandung darauf durch Holzfeuer zur Gluth gebracht wird. — Die Fabrik hat grosse Lager von Feldspat, der meist aus Schweden bezogen wird; ebenso lagern Quarze, Thonerde und Porzellanerde, deren Verkleinerung, Reinigung, Eintheilung und Vermischung in verschiedenen Gebäuden dem Betriebe nach sich vertheilt findet. Der Thonschuppen liegt südlich am Wasser; in dem senkrecht dagegen gerichteten nahen Querbau hat man Maschinenhaus, Schleiferei und Kapseldreherei. Diesem Theile gegenüber liegt die Formerei, während die Langseiten des Innenhofes südlich die Schlemmerei einnimmt, nördlich das Ofenhaus. Die zu Pulver zerkleinerten Bestandtheile des Porzellans gelangen aus einem oberen Mischraum in die Schlemmerei, wo sie in den schlangenförmig gewundenen Canälen der grossen Becken sorgsam vielfache Reinigung erfahren. Es ist dabei besonders darauf Bedacht genommen, die Bewegung durch natürliches Gefälle zu ermöglichen; ferner gelangen feine Sieb- und sehr starke Filterwasser zur Anwendung. Nachdem sich die Masse zur grössten Gleichmässigkeit verdichtet hat, wird sie in kühlen, gewölbten Kellern gelagert, die auf ihre Bearbeitungsfähigkeit aller Erfahrung nach einen wolthätigen Einfluss ausüben. In brodartigen Körpern von rund 10 kg Gewicht gelangt die fertige Masse in die Dreherei und Formerei, wo die Verarbeitung zu Geräthen vorgenommen wird. Hier sind etwa 70 Dreher, Former, Giesser und Modelleure beschäftigt, meist mit Handbetrieb Schüsseln zu drehen, Handgriffe anzusetzen, grössere Stücke zu einem Ganzen zu verbinden; hier werden die zierlichen Flechtränder der Teller ausgeschnitten, figürliche Gruppen der Form entnommen und nachgearbeitet, endlich auch grössere Stücke, wie z. B. Urbino-Schalen, mit Maschinenbetrieb ausgeführt. Der Verwaltung stehen fünf tüchtige Modelleure zur Verfügung, die unter Bildhauer Paul Schley wirken. In Verbindung mit der Formerei befindet sich eine sehr schöne und sehenswerthe Sammlung aller Gipsformen, die seit dem Ankauf der Fabrik durch den Staat (1763) in Anwendung gekommen. Die fertig geformten Stücke werden nun nach dem Ofengebäude gebracht und dort einem Vorglühfeuer ausgesetzt, welches sie fester macht und zur raschen Aufnahme der Glasur vorbereitet. Das Einsetzen der Gegenstände in den vorhandenen (22) Gas-Regeneratur-Ofen erfolgt in kreisrunden, flachen Kapseln aus feuerfesten Stoffen, die nach Gebrauch zerschlagen, gemahlen und wieder aus demselben Stoffe hergestellt werden. Der zweite Brand, das Gutfeuer, macht die Geschirre zu fertigem Porzellan, das nun in der Schleiferei noch einmal vorgenommen und dann zu dem Lager der Fabrik vereinnahmt wird. Die Einrichtung der Ofenanlage, die eine volle Ausnutzung aller freiwerdenden Wärme ermöglichen will, rührt von dem verstorbenen Erbauer und Director, Geh. Regierungsrath G. Möller und dem Ingenieur Mendheim her. Die Hitze des Brandes geht bis über 2000° Celsius. — Seit einigen Jahren erzeugt die berliner Porzellan-Manufaktur das sog. *Seegerporzellan*, das auf der Unterseite neben dem Scepter den Stempel Sgr. P. zeigt. Der Erfinder ist der Vorsteher der betr. Versuchsstation Dr. Seeger, der seit drei Jahren Aufsehen erregende Ergebnisse erzielt hat. Das Seegerporzellan hat dieselben Bestandtheile wie das sonstige Porzellan, weicht dagegen in der Mischung ab, ist bildsamer und leichtbrennender und begünstigt die weit dauerhaftere Malerei unter Glasur in einer sehr grossen Zahl von Farben, während dieselbe bisher auf blau, grün und roth im Wesentlichen beschränkt blieb. Der Erfinder legte zahlreiche Beispiele sehr schöner Malerei an florentinischen Vasen, an merklich grossen Schalen, Humpen und Kannen vor, die seiner Technik das schönste Zeugnis ausstellen. Für Wandverkleidungen verwendbar scheinen prächtige breite Rahmenplatten in eingelegerter Glasur, während auch die Fliesenmalerei eine Bereicherung der Farbenleiter erfahren hat. Mit diesen Erzeugnissen steht Berlin gegenwärtig einzig da und das Seegerporzellan wird wol seinen Weg längst in das Ausland gefunden haben, ehe das Geheimniss desselben von den Chemikern ergründet ist.