Technische Einheit im Eisenbahnwesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-11015

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

(Correspondenz.)

Den durch die internationale Fachmänner-Conferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen im October vorigen Jahres festgestellten technischen Bedingungen betreffend den Transit des Rollmaterials, sowie die Spurweite der Bahngeleise, hat das k. k. österreichische Handelsministerium laut Erlass vom 9. December 1882 ohne Anstand seine Zustimmung gegeben.

Was die von der Conferenz zur Completirung der getroffenen Vereinbarungen beantragte Herbeischaffung von Materialien anbelangt, so sind laut dem erwähnten Erlass bezüglich der Aufstellung eines allgemeinen Maximalprofils für Last- und Personenwagen schon vor drei Jahren von den österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen Erhebungen vorgenommen worden, welche bei der Südbahngesellschaft zusammengestellt wurden. Mit der Ergänzung, resp. Rectificirung dieser Zusammenstellung im Sinne des vom Director Wagner bei der Conferenz beantragten und dort angenommenen Fragebogens wird die Südbahnverwaltung beauftragt, während die Verwaltungen der übrigen österreichischen Eisenbahnen die Einleitung zu treffen haben, dass die hiezu etwa noch nöthigen Materialien jener Verwaltung auf Erfordern ohne Verzug geliefert werden. Das bezügliche Elaborat ist spätestens bis 15. April d. J. dem Handelsministerium vorzulegen.

In Bezug auf den *Zollverschluss* der Lastwagen wurden die österreichischen Eisenbahnverwaltungen im November vorigen Jahres eingeladen, den Entwurf einer Instruction zu verfassen und durch die Directoren-Conferenz in Vorlage zu bringen, welche den Zollämtern bei Beurtheilung der Eignung der Lastwagen zum Ueberschreiten der Zolllinie in Bezug auf den Zollverschluss zur Richtschnur zu dienen hätte. Das Handelsministerium glaubt, dass diese Instruction die Grundlage für die internationalen Verhandlungen in diesem Gegenstande bilden könnte, und ladet demnach die Verwaltungen ein, den Entwurf derselben mit den erforderlichen Zeichnungen längstens bis 20. Januar 1883 in Vorlage zu bringen.

Betreffend die *Feststellung eines einheitlichen Schlüssels* für die im internationalen Verkehr verwendeten Personenwagen sieht das Handelsministerium einem Antrage der Verwaltungen entgegen (bis 1. April 1883), welchem Zeichnungen von Personenwagen-Schlüsseln jener Bahnen beizugeben sind, welche in die Lage kommen, Personenwagen im internationalen Verkehre zu verwenden.

Miscellanea.

Ausstellung des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Böhmen in Prag. Aehnlich wie im Vorjahre wird der Architecten- und Ingenieur-Verein für das Königreich Böhmen in der Zeit vom 17. bis 26. März 1883 eine Ausstellung von sämmtlichen in die Architectur und das Ingenieurfach einschlagenden Arbeiten veranstalten und diesmal den Neuerungen auf dem Gebiete der Electrotechnik einen besonderen Platz einräumen. Von dem diese Ausstellung leitenden Comite ist auch der Schweizerische Ingenieur- und Architecten-Verein in collegialer Weise mit einer Einladung zur Betheiligung bedacht worden, was wir hier zu Handen der Vereinsmitglieder speciell hervorheben wollen. Anmeldebogen können bezogen werden bei dem Ausstellungs-Comite des Architecten- und Ingenieur-Vereins, Wenzelsplatz Nr. 55 in Prag. Die Einsendung von Objecten hat bis zum 15. März dieses Jahres zu geschehen.

Arlbergbahn. Ueber den Bau des Arlbergtunnels während des Monates November lesen wir im „Bautechniker" was folgt:

Das auf der *Ostseite* aufgeschlossene Gestein — quarzreicher Glimmerschiefer, theilweise auch Feldspath führend — erforderte seiner grossen Standfestigkeit wegen keinen sogleichen Einbau, und war ungeachtet des ziemlich hohen Härtegrades den Bohr- und Sprengarbeiten günstig. Es sind jetzt beständig acht Bohrmaschinen in Verwendung und es wurde mit denselben in 30 Tagen ein mittlerer Tagesfortschritt von 5,70 *m* erzielt. Auf der *Westseite* behielt das Gebirge den gleichen wechselnden Charakter wie im Vormonate bei, doch erfolgte der Einbau in der Regel erst nach Anfahrt der Maschine. Der im Vormonate eingeleitete Betrieb mit vier Maschinen an einer Spannsäule wurde im Berichtsmonate fortgesetzt und hiebei in 30 Tagen ein mittlerer Tagesfortschritt von 4,08 *m* erzielt. Die *Vollausbruch-* und *Mauerungsarbeiten* sind auf der *Ostseite* den Fortschritten im Sohlstollen entsprechend vorgeschritten, auf der *Westseite* hingegen wegen des durch den bedeutenden Gebirgsdruck verursachten erschwerten Baubetriebes abermals zurückgeblieben.

Ueber den Fortschritt der Arbeiten während des erwähnten Monates geben folgende Zahlen Auskunft (vgl. „Eisenbahn", Bd. XVII, S. 143):

		Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge	am 31. October .	2793,8 *m*	3450,6 *m*	6244,4 *m*
„ „	am 50. November	2943,3 *m*	3621,5 *m*	6564,8 *m*
Firststollenlänge	am 31. October .	2537,0 *m*	3288,7 *m*	6852,7 *m*
„ „	am 30. November	2667,5 *m*	3417,3 *m*	6084,8 *m*

Die beim Tunnelbau bisher erzielten Fortschritte ergeben für die Bauunternehmung hinsichtlich der die Vertragsbestimmungen überholenden Leistungen beim Sohlenstollenvortriebe auf der Ostseite 310 und auf der Westseite 132 Tage; dagegen bei den Vollendungsarbeiten des Tunnels auf der Westseite ein Zurückbleiben um 148 Tage.

Strasseninspectorat des Cantons Thurgau. An Stelle des wegen Uebernahme der Façonschmiede Romanshorn zurücktretenden Herrn Strasseninspector Schmid hat der Thurgauische Regierungsrath in seiner Sitzung vom 6. dies zum Strasseninspector gewählt Herrn Ingenieur Otto Geiger von Ermatingen in Frauenfeld. Der Gewählte besuchte die Ingenieurabtheilung des eidgen. Polytechnikums im Jahre 1863—64, setzte dann seine Studien in Karlsruhe fort und war später bei der österreichischen Nordwestbahn in Böhmen und Mähren, sowie bei der Baugesellschaft der Jurabahnen als Bauführer und bei der Bischofszellerbahn als Unternehmer thätig.

Gotthardbahn. Anlässlich des Processes zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung des grossen Gotthardtunnels ist als Anhang zu den bezüglichen Rechtsschriften ein Aufsatz von Oberingenieur Bridel im Druck erschienen. In dieser höchst beachtenswerthen, unter dem Titel: „Tunnels mit maschineller Richtstollenbohrung" veröffentlichten Arbeit weist Herr Bridel auf Grund eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen nach, dass der Firststollenbetrieb sich nicht für die Herstellung von Tunneln eigne, in welchen man behufs Erzielung grosser Fortschritte den Richtstollen mit Maschinenbohrung fördert, ferner, dass das Betriebssystem mit Firststollen bei druckhaftem Gebirge unzulässig ist und endlich, dass dasselbe beim forcirten Tunnelbetrieb theurer ist, als der Sohlenstollenbetrieb, was sich beim Bau des Arlbergtunnels unwiderleglich nachweisen lässt.

Unglücksfälle. In Lörrach ist in Folge der durch das Hochwasser der Wiese verursachten Unterspülungen eine Brücke zusammengestürzt, wodurch 16 auf derselben befindliche Personen den Tod fanden. — In Vervières explodirte der Dampfkessel einer Fabrik, wobei mehrere Personen getödtet und andere schwer verwundet wurden. — In Heidelberg fand am 31. December in Folge falscher Weichenstellung innerhalb des Bahnhofs eine Zugscollision statt, wobei mehrere Verletzungen vorkamen. — In Bradford (Yorkshire, England) stürzte ein 78 *m* hoher Schornstein zusammen, legte in seinem Falle ein mehrstöckiges Fabrikgebäude in Trümmer und tödtete 51 Personen. Der betreffende Schornstein, welcher schon längst Zeichen der Baufälligkeit gezeigt hatte, war am Fuss 7,3 *m* und an der Krone 3,0 *m* stark; die Dicke der Mauer betrug unten 2,5 *m*.

Theaterbrände. Im abgelaufenen Jahre haben nicht weniger als 23 Theaterbrände stattgefunden. Nur in einem einzigen Fall war es möglich, das Feuer auf die Bühne zu beschränken.

Der Bau eines Schifffahrtscanals von Dortmund nach der untern Ems wird in Vorschlag gebracht. Anlagekosten 57 Millionen Franken.

Schornsteinniederlegung. Behufs Terraingewinnung zum Bau des Reichstagsgebäudes wurde der Fabrikschornstein der frühern Freund'schen Eisengiesserei in der Sommerstrasse zu Berlin durch Minenentzündung niedergelegt, welches Experiment vollkommen gelang.

Der Betrieb der transkaukasischen Eisenbahn Poti-Tiflis wird durch zahlreiche wiederholte Beschädigungen des Bahnkörpers von Seite der Anwohner ernstlich gefährdet.