

# Bericht des Comité's über Localbahnen in Wien

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 15

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3897>

## **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.

schlägigen Anzeigen mit Gewissheit finden könnten, und umgekehrt für die Inserirenden werthvoll zu wissen, dass eine Anzeige im Organ schweiz. Ingenieure und Architekten in die Hände aller schweizerischen Techniker gelangt.

Zum Schlusse stellt Herr Probst den positiven Antrag:

1. Die „Eisenbahn“ zum Vereins-Organ zu erklären.

2. Dem Verleger vorläufig für ein Jahr einen angemessenen Beitrag zu leisten.

Herr Ing. Morell von Bern unterstützt diesen Antrag aufs lebhafteste, und erwartet von der Redaction, dass sie thunlichst unabhängig von Inspectoraten, Directionen und Behörden sein möchte, was durch ein entsprechendes Redactionscomite wohl erreicht werden kann.

Herr Stadtgenieur Bürkli von Zürich findet, man sollte nicht jetzt schon die Unterstützung einer bestimmten Zeitschrift beschliessen, sondern die Sache in einem engern Kreise besprechen und die beiden bestehenden Zeitschriften in angemessener Weise zu vereinigen suchen. Er stellt den Antrag, den Gegenstand durch Delegirte, denen man dann Competenzen zum Handeln mitgibt, untersuchen lassen.

Obering. Meyer von Lausanne unterstützt den Antrag Probst, die Eisenbahn moralisch und materiell zu subventioniren und hebt hervor, dass der Dilletantismus Schuld daran war, dass bisanhin so viele Versuche, eine Vereinszeitschrift zu erhalten, missglückten, und dass nur dann eine solche entstehen könne, wenn man bezahlte Redactoren, einen deutschen sowohl als einen französischen, und damit eine verantwortliche Stelle habe, was mit den bisherigen mit den Vereins-Publicationen betrauten Commissionen nicht der Fall gewesen sei.

Herr Ingr. Flückiger von Bern wünscht, dass die Delegirten die Angelegenheit sofort berathen und Morgens früh 8 Uhr in einer zweiten Vereinssitzung definitive Anträge hinterbringen.

Es wird mit überwiegender Mehrheit beschlossen, die Angelegenheit nicht sofort berathen zu lassen, sondern den mit der Statutenrevision und Reorganisation des Vereines zu betrauernden Delegirten das Mandat zu ertheilen, eine die Interessen des Vereines wahrende Verständigung im Sinne des Antrages Probst, mit dem die Anwesenden im Ganzen einverstanden sind, mit den beiden Zeitschriften, deren Verleger und Redactoren einzugehen und eine entsprechende Subvention auszusprechen.

*Statutenrevision.*

Dass eine Reorganisation des Vereines und damit nothwendig verbundene zeitgemässe Abänderung der Statuten anerkannt nöthig sei, beweisen zwei von verschiedenen cantonalen Vereinen ausgearbeitete Statutenentwürfe, welche gedruckt vorliegen.

Schon in der Einladung war aber vorgesehen, dass eine solche Berathung nicht im Schoosse der Generalversammlung gepflogen, sondern Delegirten überwiesen werden soll.

Herr Ingr. Gelpke, Präsident des Luzernischen Vereines, wünscht, dass die Repräsentanten von Sectionen bei einer solchen Delegirtenzusammenkunft vertreten sein sollten und es wurde ihm erwidert, dass wohl in verschiedenen Städten, wie Lausanne, Zürich, Bern, Genf, St. Gallen und Neuenburg, selbstständige Ingenieur- und Architektenvereine bestehen, deren Mitglieder aber nicht alle dem Schweizerischen Vereine angehören, und dass bis jetzt der Schweiz. Verein keine Sections-Eintheilung habe.

Es wird beschlossen 7 Delegirte zu wählen und zwar wurden, mit Ausnahme von Hrn. Architect Reverdin, die 6 Präsidenten der cantonalen Vereine, welche die heutige Versammlung zusammenberiefen und dazu der Präsident des Luzernischen Vereines bezeichnet, so dass die Delegirten-Commission wie folgt zusammengesetzt ist:

- Ingr. L. Gonin, Präs. des Waadtl. Ing.- u. Arch.-Ver.
- „ A. Bürkli, „ Zürich. „ „
- „ E. Ganguillet, „ Bern. „ „
- Arch. E. Kessler, Präs. des St. Gallischen „ „
- „ A. Reverdin, „ des Genferischen „ „
- Ingr. G. de Pury, „ des Neuenburgischen „ „
- „ Gelpke, „ des Luzernischen „ „

Als Ersatzmann, wenn Herr Reverdin nicht annehmen sollte, Herr Ingr. Gautier in Genf.

Diese Delegirten behandeln im Namen des Vereines die Angelegenheiten betreffend die Beziehungen der „Eisenbahn“ und die Reorganisation des Vereines.

*Nächste Versammlung.*

Herr Ober-Ingr. Ganguillet beantragt für nächstes Jahr

einen Präsidenten und ein Comité zu wählen und damit wird auch die Frage des nächsten Festortes berührt und hiezu

Luzern

bezeichnet, und Herr Architect Wüst, Stadtrath in Luzern, zum Präsidenten, und Herr Ingenieur Gelpke zum Vice-Präsidenten erwählt. Die beiden Herren ernennen ihren Secretär und setzen den Zeitpunkt der Zusammenkunft fest.

*Vorträge.*

Es waren Vorträge angesagt von Hrn. Reg.-Rath Rohr und Hrn. Ing. Morell.

Bei der vorgerückten Zeit (es war 1/4 vor 12 Uhr) verzichtete Herr Rohr auf seinen Vortrag über eine zu erstellende Kunstschule und versprach, denselben der Redaction der Vereins-publication zu übermitteln, damit er den Mitgliedern gedruckt zugänglich gemacht werden könne.

Herr Ingr. Morell brachte in Kürze einige Mittheilungen über bessere Ausnützung der Wasserkräfte der Schweiz, wobei er namentlich auf den volkwirtschaftlichen Werth hinwies, wenn dieselben zum Nutzen der Kleinindustrie verwerthet würden, und dem kleinen Handwerk eine billige Arbeitskraft in's Haus geliefert werden könnte. Schluss der Sitzung.

*Excursionen.*

Für den Nachmittag waren 2 Ausflüge in Aussicht genommen:

Der eine nach den Steinbrüchen in Ostermündingen, unter der Leitung des Directors Herrn Architect Jenzer in Bern.

Der andere zur Besichtigung der Neubauten Berns und namentlich nach den Militärquartiersanlagen.

*Samstag den 9. October.*

Excursion nach Thun zur Besichtigung der Schadau und des neuen unter Leitung von Architect Tiesche projectirten und erbauten Thunerhofes, für die eine Section.

Besuch der Juragewässerecorrection, speciell des Hageneck-einschnittes, für die andere Section.

Wir hoffen in der Lage zu sein später über diese Excursionen berichten zu können.

\* \* \*

ERSTE SITZUNG DER DELEGIRTEN - COMMISSION

DES SCHWEIZERISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITECTEN-VEREINES den 9. October, Morgens 8 Uhr, im Casino in Bern.

Es wurde vorerst Herr Oberingenieur Ganguillet von Bern als Präsident gewählt und sodann für Ende October oder Anfangs November eine Versammlung der Commission in Bern beschlossen, bei welcher namentlich die Angelegenheit des Vereines betreffend Umgestaltung und Subvention bestehender Publicationen zur Behandlung kommen soll.

Wir werden jeweilen über die Thätigkeit dieser für das neue Aufleben des Vereines so wichtigen Commission Bericht erstatten.

\* \* \*

BERICHT

des Comité's über Localbahnen in Wien.

In der Wochenversammlung des Vereines vom 8. Februar 1873 stellte das Mitglied Herr Morawitz den Antrag zur Wahl eines Comité's von 9 Mitgliedern, welches mit der Aufgabe zu betrauen wäre, die Erspriesslichkeit oder Nothwendigkeit von Wiener Localbahnen, unter Berücksichtigung der bestehenden und bekannten Projecte, in Berathung zu ziehen und dem Vereine hierüber Bericht zu erstatten.

Der Bericht, welcher von den in dieses Comité in der Monatsversammlung vom 15. Februar 1873 gewählten Vereinsmitgliedern ausgearbeitet und in der Monatsversammlung vom 7. Februar 1874 vorgetragen wurde, fand nicht die Zustimmung des Vereines, indem nach schriftlich erfolgter Abstimmung von 248 Mitgliedern, 129 Mitglieder gegen, 119 für den Bericht gestimmt hatten.

Der Bericht — in dem III. Hefte der Vereins-Zeitschrift vom Jahre 1874, pag. 55, enthalten — gipfelte vornehmlich darin, dass in Erwägung, dass das vorgelegene Material als unzulänglich erkannt werden musste, und in Erwägung der während der Weltausstellung gemachten Erfahrungen, welche die Localbahnfrage als keine dringende erachten liessen, eine neuerliche Berathung erst dann zu erfolgen hätte, wenn genügendes Material vorhanden, und wenn von der einen oder andern öffentlichen Behörde an das Votum des Vereines in dieser Frage appellirt würde.

In Folge der angeführten Abstimmung wurde in der Geschäftsversammlung vom 14. Februar 1874 ein neues Comité von 15 Mitgliedern zur Behandlung dieser Frage aufgestellt, von denen 13 complete Operate einsandten, nämlich:

1. Actiengesellschaft für österr. Verbindungsbahnen.
2. H. Elim d'Avigdor, Civilingenieur.
3. J. Deutsch, Ingenieur.
4. Baron Fleckhammer, k. k. Generalmajor a. D.
5. Franz Mörth, Civilingenieur.
6. S. Pohan, k. k. Beamter.
7. Reisch, Grosshändler und Fr. v. Lössl, Chef-Ingenieur der Franco Bank.
8. Springer und Aub.
9. Schwarz und Consorten.
10. W. C. Thursfield.
11. A. Waldvogel, Marine-Oberingenieur.
12. Wr. Bangesellschaft und Wr. Bankverein.
13. E. Zichy, k. k. Geheimerath, F. Schey Ritter von Koromla, Banquier, Carl Freiherr von Schwarz und Otto Wagner, Architect.

und ein nachträglich von Herrn Ingenieur Theodor Geiger vorgelegtes Project.

In der ersten Sitzung fasste das Comité den Beschluss, zunächst allgemeine Grundzüge für die Errichtung von Localbahnen zu berathen und aufzustellen, um auf Grund derselben die vorliegenden Projecte zu prüfen und zu vergleichen.

Nachdem sich jedoch später die Schwierigkeit ergeben hatte, präcise Grundzüge specieller und localer Natur, namentlich als Basis zur Vergleichung, in kurzer Zeit aufzustellen, so kam das Comité zu dem Beschlusse, die vorliegenden Projecte neben der Berathung der Grundzüge zu studiren.

Die meisten Projecte enthalten Motive, welche bei Aufstellung eines neuen Projectes in Erwägung zu ziehen wären; keine der Vorlagen aber enthält eine derartig vollständige Lösung der Localbahnfrage, dass sie zur Annahme empfohlen werden könnte, und muss hier ohne weitere Auseinandersetzung noch die allgemeine Bemerkung Platz finden, dass die in den einzelnen Projecten bekannt gegebenen Kosten der Herstellung zu nieder und die die Rentabilität behandelnden Ziffern zu hoch gegriffen erscheinen.

Die Berathungen über die Grundzüge führten zu folgenden Resultaten:

1. Für Localbahnen ist hauptsächlich nur der Personenverkehr in's Auge zu fassen und der Frachtenverkehr nur insoweit zu berücksichtigen, als ein solcher auf geschaffenen Linien möglich wird. Hiebei soll jedoch den Bedürfnissen der Approvisionnement möglichst Vorschub geleistet werden.
2. Ein vereinigter Bahnhof (Central-Personen-Bahnhof), von welchem aus directe Züge auf sämtliche in Wien einmündenden Bahnen abgelaufen werden sollen, ist nicht nothwendig und mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Organisirung und Regelung der Betriebsverhältnisse nicht praktisch.
3. Die Herstellung einer Localbahn im Innern der Stadt Wien, etwa im Bereiche der Ringstrasse, ist kein Bedürfniss.
4. Das Bedürfniss einer Localbahn zur Verbindung der einzelnen Bezirke unter einander ist zwar gegenwärtig noch nicht dringlich, dürfte jedoch mit der Zeit eintreten.
5. Die Verbindung der innern Stadt mit den anderen Bezirken und Vororten und darüber hinaus ist im Allgemeinen wünschenswerth, theilweise auch nothwendig.
6. Die Verbindung der Geleise der Localbahnen mit den in Wien einmündenden Bahnen ist nicht absolut nothwendig, aber sehr wünschenswerth.
7. Die Bahn soll mit normaler Spurweite und doppelgeleisig angelegt, sowie das Minimal-Durchfahrtsprofil des deutschen Eisenbahn-Vereines eingehalten werden.
8. Das Maximalgefälle soll 25 pro mille nicht übersteigen.
9. Der Minimalradius soll in der currenten Bahn 200<sup>m</sup> und in Verbindungscurven für ermässigte Geschwindigkeit 150<sup>m</sup> betragen. Zwischen zwei entgegengesetzten Curven ist eine Zwischengerade von mindestens 40<sup>m</sup> Länge einzuschalten.
10. Die Durchschnittung verschiedener Bahnlinien im Niveau ist nicht statthaft und nur in besonders begründeten Fällen, wo die Vermeidung unverhältnissmässige Opfer erheischen würde, zulässig.

Ebenso dürfen bestehende Fahrstrassen nicht im Niveau gekreuzt werden, wo indess bei Einfahrt in die bestehenden Bahnen Niveauübersetzungen vorhanden sind, sollen dieselben aus Anlass der Anlage der Localbahnen nicht beseitigt werden.

Auf den öffentlichen Strassen, Plätzen und Promenaden ist die Herstellung der Bahn auf Arcaden (Viaduc'en) gestattet, sofern die öffentliche Communication nicht gestört wird.

11. Die Länge der Tunnels soll nicht beschränkt sein, jedoch ist bei grösseren Tunnels, auf je im Maximum 2000<sup>m</sup>, eine offene Strecke von mindestens 50<sup>m</sup> Länge einzufügen; ausserdem sind entsprechende Lufröhre anzuordnen.

12. Auf den Stationen ist die Anlage geschlossener Wartelocale und gedeckter Perrons nicht unbedingt erforderlich, letztere jedoch sehr wünschenswerth.

Als Minimallänge eines Einsteigeperrons sind 100<sup>m</sup> und als Maximalgefälle der Stationen 2 1/2 pro mille zulässig. Perrons in der Höhe der Wagenfussböden sind anzustreben.

13. Ein Zug soll exclusive Maschine und Tender nicht länger als 100<sup>m</sup> sein.

14. Sowohl bewegliche als stehende Zugskraft, im Allgemeinen oder in einzelnen Strecken, oder auch combinirt, ist zulässig.

Die bewegliche Zugskraft soll ohne Wendung nach beiden Richtungen verwendet werden können.

15. Durch entsprechende Vorrichtungen ist für ein rasches Anhalten und Abfahren vorzusorgen.

Das Anhalten eines Zuges soll durch den Maschinenführer allein bewerkstelligt werden können.

16. Die Wagen sollen zum Einsteigen von der Seite vorge richtet und die Thüren mit einfachem aber sicherem Verschluss versehen sein.

17. Zwei Classen von Passagiercoupés werden als genügend erachtet.

18. Die Tarife sollen mit Minimalbegrenzung der Entfernungen normirt werden. Die Gepäcksaufnahme ist nicht obligatorisch, jedoch die Mitnahme von Handgepäck mit Beschränkung von Gattung, Gewicht und Volumen zulässig.

Z. Oe. I. u. A. V.

\* \* \*  
DIE BOHRUNGEN  
nach

### Steinkohlen in Rheinfeld, Ct. Aargau.

(Correspondenz aus dem Bohrturm im Weiherfeld von Herrn Ing. H. Ott.)  
Früherer Artikel Bd. III. Seite 105.

Am 1. September wurde unser Bohrloch bis auf die Gesammt-Tiefe von 221,89 Meter gebracht. Am 2. September hat man die Bohrung des Nachfalls wegen eingestellt und beschlossen, das Bohrloch bis auf 142,64 Meter, in welcher Tiefe eine harte Sandsteinbank auftritt, auszuohren. Es sollte diese Verrohrung mit 0,15 M. Röhren ausgeführt werden, da aber die gehörige Anzahl Röhren noch nicht auf dem Platze waren, so musste man, um bis zur Tiefe von 142,64 M zu gelangen, 0,17 und 0,15 M. lange Röhren zu einer Tour zusammenschrauben, daher zuerst mit 0,17 Meter und dann mit der 0,15 Meter haltenden Bohrkronen erweitern.

Dieses Nachnehmen des Bohrloches von 0,07 auf 0,17 M. war mit sehr vielen Schwierigkeiten verknüpft, die Krone konnte jetzt natürlich keine massiven Kernsteine mehr bohren, sondern nur Ringe bilden, die aber selten in der Krone und im Kernrohr stecken blieben, sondern meist in Stücke zersprangen, welche dann abbröckelnd und einige Fuss unterhalb des Absatzes sich oft wieder sammelnd, das Bohrloch stellenweise ganz versperren. Kam dann der Bohrer nach und nach auf solche harte Knauerhaufen, welche wie loses Gerölle sich drehten, dann wurden die Diamanten stark in Anspruch genommen. Bis auf die Tiefe von 87,78 ging man mit 0,17 Meter vor und hatte dazu sieben Kronen gebraucht.

Das Nachnehmen des Bohrloches mit der 0,15metrigen Bohrkronen von 87,78 bis 142,64 Meter geschah im Verhältniss rascher und mit weniger Diamanten-Verlust, da man hier schon in die Schichten kam, welche während des Bohrens mit der 0,07 metr. Krone starke Auswaschungen erlitten hatten.

Das Einsenken der 0,17 und 0,15 metrigen Röhren-Tour war ohne allen Anstand bald vollendet. In diese Röhren brachte man, um eine gute Wasserspülung zu erhalten, noch eine 0,12 metrige Tour und setzte nach beendigter Ausspülung des Bohrloches die Tiefbohrung mit der 0,07 metrigen Krone wieder fort. Kaum stand der Bohrer einige Fuss tiefer, so zeigte sich schon wieder Nachfall, aus der Tiefe von 176,78 bis 182,88 Meter kommend, der oft sehr gefährliche Gestäng-Einklemmungen verursachte.

Der Versuch, die 0,17 und 0,15 metrigen Röhren wieder zu heben, um das Bohrloch nun bis vor Ort 0,15 Meter erweitern und dann verrohren zu können, misslang. Die 0,12 metrigen Röhren gingen selbstverständlich leicht wieder heraus, da sie ja in den weitem Röhren standen, man musste daher die Sicherstellung des Bohrloches mit 0,12 metrigen Röhren vornehmen und