

# Chiasso-Camerlata

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3685>

## **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.

gelaugt ist, wird hiedurch meine, von der Hauptagentur bestrittene Ansicht in allen Theilen bestätigt.

Da, wie von der Hauptagentur angeführt, der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen diese Erfindung prämiert hat, wird dieselbe auch in Bezug auf die Beurtheilung der Ausführung der Idee ihn auch als kompetenter Richter ansehen müssen.

Ich habe nur noch hinzuzufügen, dass die Bremse bei der bayerischen Staatsbahn, wie bekannt, nicht in der jetzigen Vollkommenheit zur Anwendung gelangt ist, sondern bis auf die letzte Zeit Nachbesserungen erhalten hat, die noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

Aus dem Vorstehenden geht wohl schon zur Genüge hervor, dass auch ohne meine angeblichen Abänderungen die Heberlein'sche Bremse noch nicht den Grad der Vollkommenheit erreicht hat, um bei den schwierigen Betriebsverhältnissen und hohen Anforderungen der schweizerischen Nordostbahn reüssiren zu können.

Im Uebrigen hatte die Hauptagentur laut Vertrag die Apparate an die Wagen selbst durch ihre Monteure anbringen zu lassen, was auch geschehen ist, ohne dass diesseits Abänderungen verlangt worden sind. Bloss auf die Abänderung eines Hebels zum Spannen der Kette musste bestanden werden, da derselbe zu tief lag und mit den Weichenstangen in Collision gekommen wäre

Die Bremse entsprach hier nicht wegen ihrer Complicirtheit, Unsicherheit in der Wirkung und dem Rucken beim Feststellen der Bremsklötze. Das Publikum wollte sich namentlich dieses Stossen und Rucken durchaus nicht gefallen lassen und mussten die Bremsen nach kurzer Zeit ausser Thätigkeit gesetzt werden.

Wie dem auch sei, so halte ich nach wie vor die Idee der Heberlein'schen Bremse, die lebendige Kraft des bewegten Zuges zum Bremsen zu benützen, für eine überaus glückliche und sehr richtige, die vor allen andern den Vorrang behalten wird, und wenn es gelungen, was nicht zu bezweifeln ist, sie in practischer Weise herzustellen, zur schnellen und allgemeinen Einführung gelangen muss.

Wenn auch der Compagnie diese Erörterung in pecuniärer Beziehung etwas schaden mag, so wird sie doch dazu dienen, auf die nöthigen Verbesserungen mehr denn je Bedacht zu nehmen.

Gelingt es, noch die letzten Uebelstände zu beseitigen, so wird die Compagnie für meine öffentliche Kritik mir einst danken, da sie sich hiedurch nicht nur selbst, sondern auch dem Fortschritt einen grossen Dienst erwiesen hat.

Ma e y, Eisenbahn-Ingenieur.

\* \* \*

**Die Linie Chiasso-Camerlata.** h. Diese Bahnstrecke hat wegen Verspätung des Baues durch die Gesellschaft der „Alta Italia“ viel von sich reden gemacht. Als Grund dieser Verspätungen nannte man in letzter Zeit nicht so fest den bösen Willen und die Feindseligkeit der „Alta Italia“ gegenüber der Gotthardbahngesellschaft, als vielmehr Mangel an Geld, da die Strecke Chiasso-Camerlata ganz unverhältnissmässig theuer zu stehen kommt, man spricht von Fr. 1,000,000 pro Kilometer, und demgemäss natürlich weniger als rentiren wird, sodass jeder verspätete Beginn des Betriebes der „Alta Italia“ als ein vermiedener Schaden vorkommen muss. Es verlohnt sich diese Bahnstrecke etwas näher in's Auge zu fassen. Wir thun dies an Hand eines Buches, das der „Corriere del Lario“ nach italienischem Brauch seinen Lesern als Neujahrsgeschenk ausgeheilt hat, worin sich neben Anderm ein wohlberichteter Aufsatz über die „ferrovia Chiasso-Camerlata“ mit beigelegtem Plan befindet.

Die neue Linie trennt sich von der jetzigen Linie Milano-Camerlata, in einer Distanz von 42,450 Meter von der Stazione centrale von Mailand. Das 1350 Meter betragende Stück von diesem Trennungspunkt bis zur jetzigen Station Camerlata soll aufgegeben und eine neue Station an dem Trennungspunkt selber erstellt werden. Von hier aus bis zum Vereinigungspunkt mit der Bahn Lugano-Chiasso beträgt die Strecke 9 Kilometer. Vom Bahnhof Camerlata (dem neuen) fällt die Bahn mit 13,60 ‰ bis nach Como. Die Station Como neigt sich gegen Camerlata mit 1 ‰ Steigung; von der Station gegen Chiasso steigt die Bahn mit 14 ‰ bis zum Eingang in den Tunnel des Monte Olimpino; der Tunnel selber steigt gegen Norden um 7,21 ‰. Von der Nordmündung desselben bis zur Schweizergrenze fällt das Tracé mit 10 ‰. Wie diese Steigungsverhältnisse, so sind auch die Curven in günstiger Weise angelegt, trotz der Schwierigkeiten, welche die Construction eines solchen Tracés überall gefunden hat. Die Station Camerlata liegt 280 M. über Meer, in stetem Falle schneidet sich die Bahn von hier in das

Terrain ein. Die Hauptbiegung gegen Como hinein ist mit einem Radius von 350 M. und einer Länge von 580 M. construiert; anstatt Einschnitt ist hier Auffüllung und Kunstbaute nöthig. Nach einer Strecke von 4700 M. ist der Bahnhof Como erreicht, der am Bergabhang oberhalb dem Städtchen in einer Höhe von 217 M. liegt, 17 M. über dem Seespiegel. Die Station, 800 M. lang, ist angelegt mit 54,000 Cubikm. Ausgrabung und 250,000 Cubikm. Auffüllung. 1150 M. steigt die Bahn hierauf bis zum Monte Olimpino, durch Gärten u. s. w. ein Terrain, das verschiedene Ausfüllungen und Einschnitte erfordert. — Der Tunnel selber hat eine Länge von 1900 M. Bekanntlich wird er mit 10 Angriffspunkten gegraben, indem vier Schächte auf die Tunnellinie hinunter getrieben je zwei und die beiden Mündungen je einen Angriffspunkt ergeben. — Von der Nordmündung des Tunnels, 8400 M. von Camerlata entfernt und 244 M. hoch, nähert sich die Bahn auf einem allmählig niedriger werdenden Damm der Schweizergrenze; der Vereinigungspunkt liegt 239 M. über Meer.

Behufs besserer Communication des Bahnhofs mit dem Hafen von Como beabsichtigt man eine Bahn herzustellen, die nach bisher gemachten Studien, nach zwei Projecten, nicht mehr als 35 ‰ Gefäll zeigen würde.

Die ausführliche Beschreibung der geologischen Verhältnisse, mit welchen es die Bahnbauten zu thun haben, weist nach, dass am Monte Olimpino bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren und noch sein werden. Das Terrain besteht zum Theil aus Molasse, zum Theil aus Producten der vorhistorischen Gletschermoränen.

\* \* \*

**Chiasso-Camerlata.** h. Ueber den Stand der bezüglichen Arbeiten bringt der „Corriere del Lario“ folgende Details: Am grossen Einschnitt zwischen Como und dem Monte Olimpino wurden im Monat December 1874 11,000 Cubicmeter Erde gehoben. Zahl der täglich verwendeten Arbeiter 130. Am Einschnitt bei der Strada Napoleona wurde mit den Arbeiten noch nicht begonnen, da die Expropriationen noch nicht durchgeführt waren. Am Viaduct über den Fluss Aperto wurden die Pfeilerbauten vollendet. Auf der Station Como wurden nicht mehr als 1800 Cubicmeter Erde gehoben. Mit der grossen Unterstützungsmauer wurde wenigstens ein Anfang gemacht. — Am Tunnel Monte Olimpino wurden während des genannten Monats 30 Meter gebrochen und bis auf 23 Meter hievon die Ausmauerung vollendet. Der Fortschritt vom Lucemario della Valeria aus betrug gegen Süden 14 Meter, total Ende December 112 Meter, gegen Norden 196 Meter. Vom Stollen von Moltrio aus waren Ende des Monats 30 Meter nach Süd, 36 nach Norden gegraben, von denjenigen della Chiesa 16 Meter. Die Arbeiten wurden hier gehemmt durch Wasserzufluss von Liter 2,75 per Secunde. Im Stollen del Cimitero di Monte Olimpino wurde während Decembers gar nicht gearbeitet, weil ein sehr beträchtlicher Wasserzufluss eingetreten war von 7,75 Liter per Secunde. Die zwei Dampf-pumpen, welche diesen Stollen trocken erhalten sollten, erwiesen sich als ungenügend, um den Tunnel trocken zu erhalten und hiemit die Arbeiten zu ermöglichen; es wird deshalb unerlässlich sein, noch andere wirksame Pumpwerke aufzustellen. Vom Nordende des Tunnels aus erreichte der Stollen eine Tiefe von 145 Meter, wovon 6 ausgemauert sind. Die Dammbauten vom Tunnel bis Chiasso schreiten sehr langsam vorwärts, auch während Decembers waren die bezüglichen Arbeiten sehr unbedeutend. Die Zahl der am Tunnel täglich im Durchschnitt beschäftigten Arbeiter betrug 450. — Im Ganzen, sagt der „Corriere del Lario“ kann man beobachten, dass die Arbeiten auf der Linie Camerlata-Como während Decembers ziemlich lebhaft gefördert worden sind, so dass es gestattet ist zu hoffen, unsere Stadt (Como) werde binnen Kurzem von der ersten Locomotive begrüsst werden. Diese Hoffnungen werden auch bestärkt durch die Gerüchte, die man herumbietet, wonach die Direction der „Alta Italia“ in der That die Absicht haben soll, die besagte Bahnstrecke so schnell als möglich zu vollenden. Bezüglich der Strecke Como-Chiasso aber stehen wir vor der Kehrseite der Medaillen, indem alles darauf zu deuten scheint, dass hier etwas ganz anderes als eine Beschleunigung der Arbeiten zu erwarten sein wird. —

\* \* \*

**Jura Industriel.** Rückkaufsfrage. Nach dreitägigen Debatten hat sich der Grosse Rath von Neuenburg über die Frage des Rückkaufs der Eisenbahn des Jura industriel seitens des Staates ausgesprochen. Mit 50 gegen 43, also mit einer Majorität von 7 Stimmen, hat er die Anträge der Mehrheit der zur Prüfung dieser wichtigen Frage bestellten Specialcommission angenommen. Diese Anträge bezweckten den