

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 23

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

INHALT: Gotthardbahn. (Schluss.) — Literatur: Die Leistungen Culmann's. — Correspondance: Sur la trempe de l'acier par compression. — Concurrenzen: Börsengebäude in Leipzig. Zwingli-Denkmal. Concurrenz zur Anfertigung kunstgewerblicher Entwürfe. — Miscellanea: Maschinenausfuhr Englands. Seilbahnen. Zahnradbahn. Wiener Stadteisenbahn. Telegraphenwesen in China. † Denis Destors. Semper-Stiftung. Rhein-Correction. — Vereinsnachrichten: Mittheilungen aus den Verhandlungen des Ausschusses. Stellenvermittlung. — Einnahmen schweiz. Eisenbahnen.

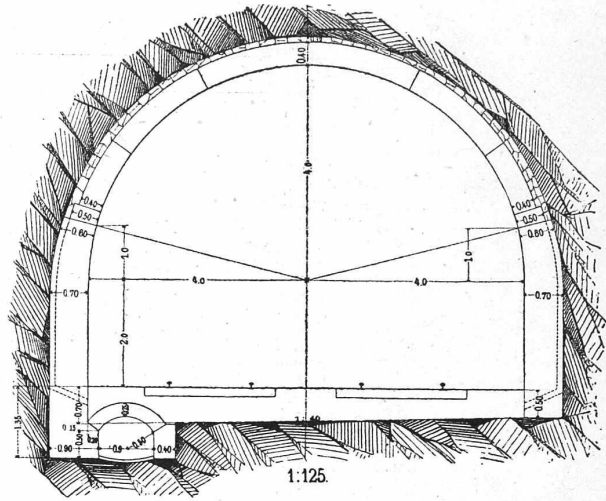
Gotthardbahn.

IV.
(Schluss.)

In der Bergstrecke war bei den Tunnels auf die künftige Anlage eines zweiten Geleises Bedacht zu nehmen. Es wurden daher hier von vornherein zweierlei Profile in Anwendung gebracht. Das eine 6,10 m hoch und 8,20 m weit für die Tunnels von geringerer Länge und für solche, welche in minder festem Gebirge jedenfalls einer Ausmauerung in grösserem Maasse bedurften, und ein zweites von 6,45 m Höhe und 8,2 m Weite für die längern und in unzweifelhaft festem Gebirge auszuführenden. Letzteres Profil wurde nämlich bei solider Beschaffenheit des Gebirges, welches keine Verkleidung erforderte, einstweilen nur für ein Geleise auf 5 m Weite in der Mitte ausgebrochen und erhielt die grössere Höhe, um bei einer während des Betriebes der Bahn nöthigen Erweiterung auf das zweite Geleise für die Einbringung der Rüstung den entsprechenden Raum zur Verfügung zu haben. Bei minder günstiger Beschaffenheit des Gebirges erhielt die Kappe ein Gewölbe oder wurde zur Aufnahme eines solchen wenigstens ausgebrochen. Bei noch ungünsti-

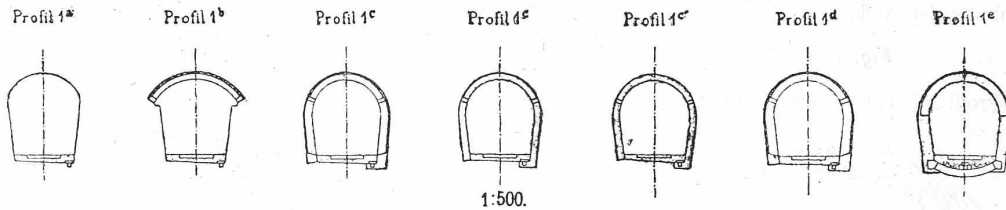
für zwei Geleise ausgebrochen und vollständig ausgemauert. Das Profil des Gotthardtunnels ist 8 m weit und 6 m hoch. Die zuletzt angenommene Profiltype in festem Gebirge ist unter Fig. 16 dargestellt. Das zuletzt für druckhaftes Gebirge angenommene Profil zeigt Fig. 17.

Fig. 16.



Die Uferschutzbauten bestehen aus sehr soliden, in den Fugen voll schliessenden Pflasterungen auf den Dammböschungen und aus

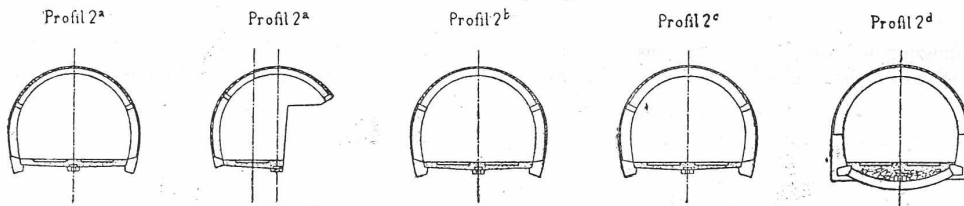
Fig. 14. Definitiv einspurige Tunnels.



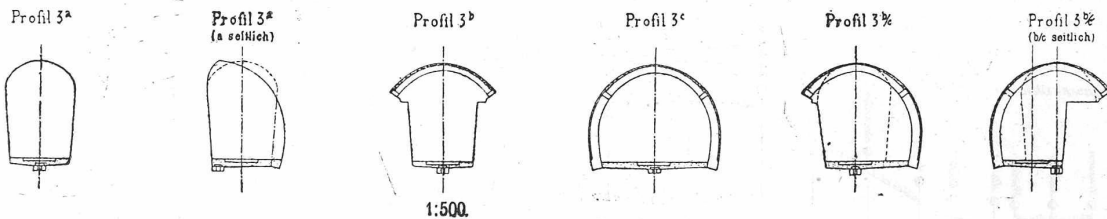
gerer Beschaffenheit des Gebirges wurde das ganze Profil sofort ausgebrochen und ausgemauert, oder es wurde die Achse des Geleises zur Seite verschoben und nur ein Theil der Strosse nicht ausgebrochen, sondern als natürliches Widerlager benützt. Auch bei dem niedrigen Profil wurde die letztere Art der Ersparung an Aus-

unabhängig vor diese gelegten weit ausragenden Steinwürfen (Fig. 18). Die ersteren reichen einerseits bis auf festen Grund, oft bis unter die Steinwürfe hinab und andererseits 1 m über die ausserordentlichen Hochwasser hinauf. Die Berme der Steinwürfe von 2,0 m Breite liegt in der Höhe der gewöhnlichen Hochwasser. Die Grösse

Fig. 15. Definitiv zweispurige Tunnels.



Erweiterungsfähige Tunnels.



bruch und Mauerung häufig in Ausführung gebracht. Unter Fig. 15 sind die doppelgeleisigen Typen zusammengestellt.

Der Gotthardtunnel, sowie die Tunnels der sog. tessinischen Thalbahnen aus der ersten Bauperiode der Gotthardbahn machen jedoch Ausnahmen von dieser Regel. Diese Tunnels wurden sofort

der Wurfsteine wurde auf das Doppelte der in Flüssen vorhandenen grösseren Geschiebe bestimmt. Die Schalen der Wildbäche, welche über oder unter der Bahn hinwegzuführen waren, wurden durchwegs mit (im Querschnitt) gerader Sohle und flachen Böschungen aus Pflaster von bester Arbeit hergestellt. Auf guten Anschluss der