

# VIII. Internationaler Eisenbahnkongress Bern 1910

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28758>

## **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.

## VIII. Internationaler Eisenbahnkongress Bern 1910.

### Schlussfolgerungen. (Forts.)

#### Frage III: Abzweigungen und Drehbrücken. Vermeidung des Langsamfahrens.

1. Es gibt eine Ausbildung der Abzweigungen, bei der die Anwendung der höchsten Geschwindigkeiten auf dem abzweigenden Stränge ebenso wie auf dem gerade durchgehenden zulässig ist.

2. Es gibt auch Konstruktionen von Drehbrücken, die im gewöhnlichen Betriebe mit der vollen Geschwindigkeit befahren werden dürfen.

3. Der Kongress stellt fest, dass gewisse Fortschritte in der Signalgebung für Züge gemacht worden sind, die es gestatten, die Abzweigungen oder Drehbrücken mit voller Geschwindigkeit zu befahren.

4. Im Hinblick auf die besondere Wichtigkeit, welche den Herzstücken in den mit grosser Geschwindigkeit befahrenen Abzweigungen zukommt, spricht die Sektion I den Wunsch aus, die Beratung über die Konstruktionsweise und die Materialbeschaffenheit dieser Herzstücke möge auf das Programm der nächsten Sitzung des Kongresses gesetzt werden.

#### Frage IV: Bau, Lüftung und Betrieb langer Eisenbahntunnel.

a) *Lange Gebirgstunnel.* 1. Für lange Gebirgstunnel, insbesondere von 5 km aufwärts, wird die doppelspurige Ausführung empfohlen. Der Richtstollen soll als Sohlenstollen geführt werden. Die Anwendung des Firstschlitzes statt des getrennten Firststollens erscheint empfehlenswert, bedarf aber noch weiterer Versuche. Im drückenden Gebirge soll sich das Tunnelprofil möglichst der Kreisform nähern. Für die Abdichtung des Tunnelprofils wurde die Zementinspritzung mit grossem Erfolge angewendet; doch empfiehlt es sich, ein wirtschaftlicheres Verfahren zu finden.

2. Die maschinelle Bohrung ist, soweit es die Verhältnisse gestatten, auf alle Tunnelbaustellen auszudehnen.

3. Im Tunnelbaue ist die maschinelle Förderung allgemein

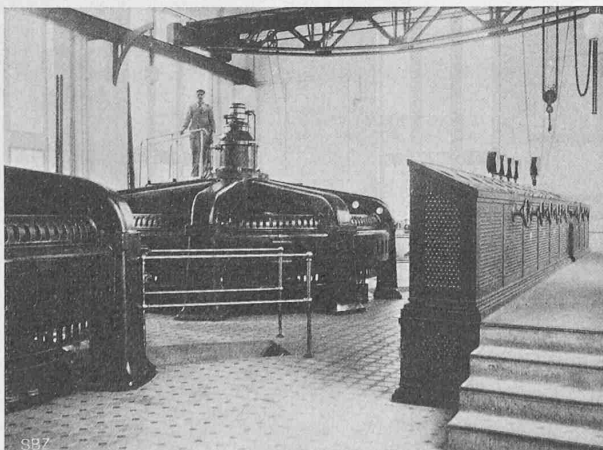


Abbildung 40. Inneres der Zentrale mit Schaltpult.

### Die Wasserkraftanlage Aue der Elektrizitätsgesellschaft Baden.

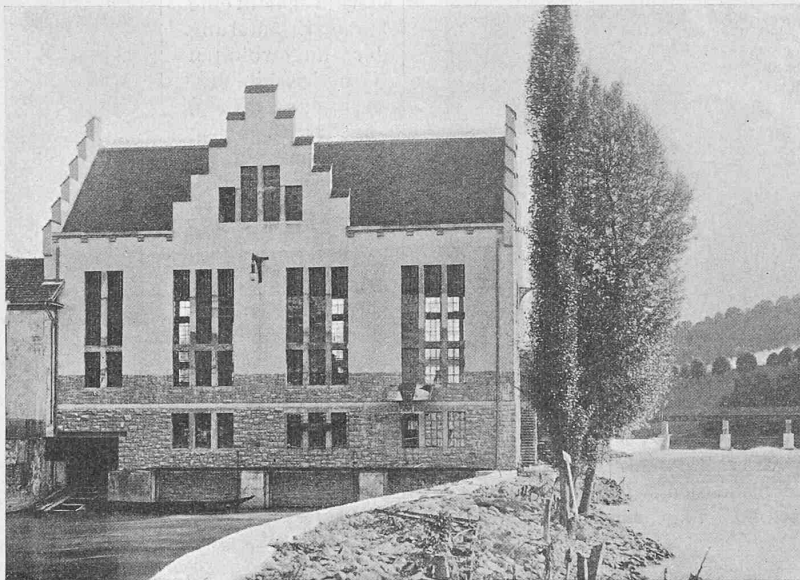


Abb. 42. Ansicht des Maschinenhauses von der Unterwasserseite.

einzuführen, jedoch sind Dampflokotiven von der Förderung in der Arbeitsstrecke unbedingt auszuschliessen.

4. Die maschinelle Schutterung im Richtstollen hat noch zu keinem abschliessenden Urteile geführt und ist weiter zu studieren.

5. Eine gute Lüftung der Baustellen ist unbedingt erforderlich. Für längere Tunnel empfiehlt sich das Einblasen von 3 bis 6 m<sup>3</sup> Luft in der Sekunde. Mit Rücksicht auf wirtschaftlichen Kraftverbrauch sind möglichst weite Rohrleitungen zu verwenden. In sehr langen Tunneln mit hoher Felstemperatur scheint ein Unterstollen als Lüftungsstollen ein befriedigendes Bauverfahren zu ergeben.

6. Es ist für gute künstliche Lüftung von Tunneln mit ungenügender natürlicher Lüftung vorzusorgen. Die künstliche Lüftung erhöht die Betriebssicherheit im Tunnel und trägt in hohem Masse zur bessern Erhaltung des Oberbaues bei.

#### b) Lange Untertunnel.

1. Es wäre erwünscht, dass die Ausführung, die Unterhaltung und die Lüftung der Tunnel unter Städten dem nächsten Kongresse als Gegenstand einer neuen Frage vorgelegt würden. Es wäre dabei besonders zu untersuchen, wie weit Beton-Auskleidung zweckmässig und welches die beste Art der Lüftung sei.

2. Eiserne Decken sollten nur dort angewendet werden, wo aus

unabweislichen Gründen nur eine geringe Bauhöhe vorhanden ist, sonst erscheint eine gewölbte Decke vorteilhafter.

3. In Strassen mit starkem Verkehr sind Verkehrsstörungen möglichst zu vermeiden, die Benutzung der öffentlichen Wege ist daher zu beschränken, und die Entfernung des Aushubes und die Beistellung des Materials tunlichst unterirdisch vorzunehmen.

c) *Tunnel unter dem Meere.* Die Ausführbarkeit eines Tunnels unter dem Aermelkanal erscheint geologisch und technisch nicht zweifelhaft, und auch die zu erreichenden wirtschaftlichen Vorteile sind nicht anzuzweifeln.

#### Frage V: Verwendung von Stahl; besondere Stahlarten.

a) 1. Stahl von mehr als 44 kg/mm<sup>2</sup> Festigkeit wird an Stelle des früher allgemein verwendeten Schmiedeeisens nur für eine geringe Anzahl Bestandteile des Rollmaterials gebraucht, und zwar nur seitens einiger Verwaltungen. Einen allgemeinen Ersatz für Eisen bildet milder Stahl, Flusseisen von 33 bis 44 kg/mm<sup>2</sup> Festigkeit.

2. Stahlguss bildet in vielen Fällen den Ersatz für Schmiedeeisen bei Bestandteilen schwierig herzustellender und komplizierter Form. Stahlguss ist als Ersatz für Gusseisen allgemein bei denjenigen Bestandteilen angenommen, welche einer grösseren Beanspruchung unterworfen sind und bei welchen durch die Anwendung dieses Materials die Erhöhung der Betriebssicherheit beabsichtigt wird.

3. Der Gebrauch von Stahl wird sich zweifellos auf fast alle Teile der Lokomotiven ausdehnen. Aus Stahl gebaute Personenzüge werden voraussichtlich an Stelle der hölzernen treten in Anbetracht ihrer grösseren Widerstandsfähigkeit, ihrer Feuersicherheit und ihres billigeren Unterhaltes. Ganz aus Stahl gebaute Güterwagen gestatten eine grössere Tragfähigkeit im Verein mit einem geringsten Eigengewicht und grosser Festigkeit.

b) 1. Eine grosse Anzahl von Eisenbahnverwaltungen hat gekröpfte Achsen aus Spezialstahl von hoher Festigkeit im Gebrauch, und zwar besonders aus Nickelstahl von höchstens 5% Nickelgehalt, welches Material sich bei geeigneter Formgebung bewährt hat. 2. Für gerade Achsen wird Spezialstahl bisher nur ver-

einzel verwendet. 3. Eine ziemlich grosse Zahl von Eisenbahnverwaltungen verwendet Radreifen aus Spezialstahl von 70 und mehr  $kg/mm^2$  Festigkeit für Lokomotiven und Tender. Unter Voraussetzung der Vorschreibung von Schlagproben sind Brüche nicht zu befürchten. 4. Bei dem wachsenden Interesse der Verwendung dieser Spezialstahlarten ist es angezeigt, die Eisenbahnverwaltungen aufzufordern, die bereits begonnenen Versuche auszudehnen, um so rasch als

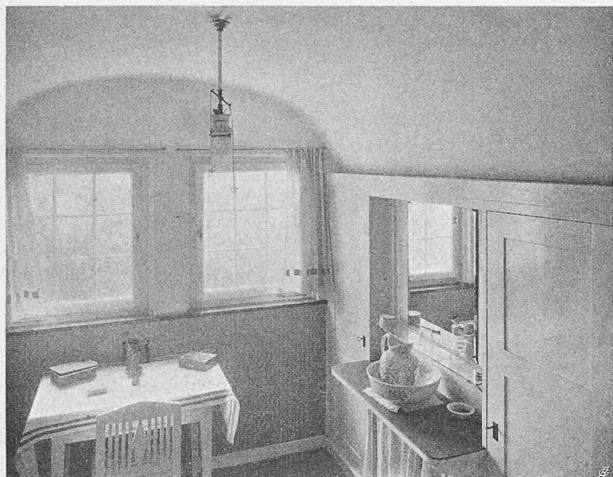


Abb. 6. Oestliches Fremdenzimmer im Dachstock.

möglich die Vor- oder Nachteile der Verwendung von Spezialstahl von hoher Festigkeit zum Bau von Zugs- und Transportmaterial feststellen zu können. — Es wäre zu wünschen, dass die Abnahme-proben nach den von der internationalen Vereinigung für Materialprüfungen aufgestellten Vorschriften vorgenommen würden.

(Forts. folgt.)

### Das Haus Cuno Amiets.

Erbaut durch *Otto Ingold*, Architekt in Bern.  
(Mit Tafeln 25 bis 28.)

In den nordwestlichen Ausläufern der Bernischen Voralpen gegen das Schweizerische Mittelland, in den grünen Waldhügeln des Oberaargau liegt abseits der grossen Heerstrasse das Dörflein Oschwand, etwa eine halbe Wegstunde östlich der Station Riedtwyl der Bahnlinie von Herzogenbuchsee nach Burgdorf. Zwischen den grossen Bäumen und umgeben von Wiesen und Aeckern liegen die wenigen Bauernhäuser mit mächtigen, breiten Walmdächern in behäbiger Ruhe da und blicken mit ihren tiefliegenden Fensteraugen auf den Hohlweg nieder, der sich von Riedtwyl heraufzieht. Hierhin, in dieses sonnige Tal des Friedens hat der bekannte Kunstmaler Cuno Amiet die Stätte seines farbenfreudigen Schaffens verlegt, hier hat er sich mitten zwischen die Bauernhäuser sein Haus bauen

lassen, das wir unsern Lesern heute in Plan und Bild vorführen können. In welcher glücklicher Weise Architekt Otto Ingold in Bern seine Aufgabe gelöst hat, wie er mit liebevoller Anpassung der Hausform an die ältern Nachbarn doch den Wünschen des modernen Künstlers hinsichtlich Einteilung und Ausstattung der Räume gerecht geworden ist, mögen besser als viele Worte die Bilder zeigen. Immerhin scheint eine kurze Erläuterung der ungewohnten Grundrissbildung (Abbildung 1 bis 3) angebracht.

Es war ein besonderer Wunsch des Bauherrn, einen einzigen grossen Wohnraum zu erhalten. Dieser setzt sich zusammen aus dem nordöstlichen Esszimmer, dem längs der Südwand angeordneten eigentlichen Wohnzimmer und dem, beide Teile verbindenden langen Mittelteil mit dem grossen Kachelofen (Tafel 26). Ebenfalls nach Nordosten liegt neben dem Speisezimmer die Küche mit direktem Ausgang ins Freie. Zwischen ihr und dem Bad finden wir den Bilderschacht, durch den grössere Bilder aus dem

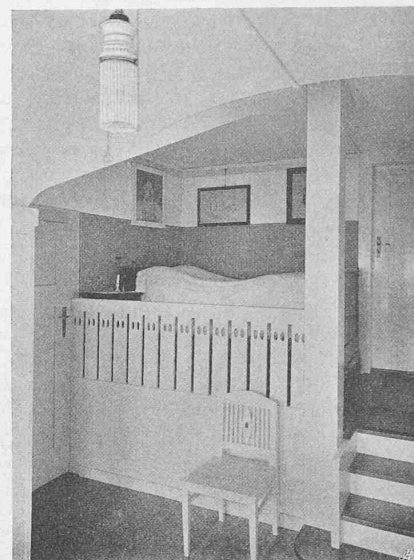


Abb. 7. «Gigerlaube» im Fremdenzimmer.

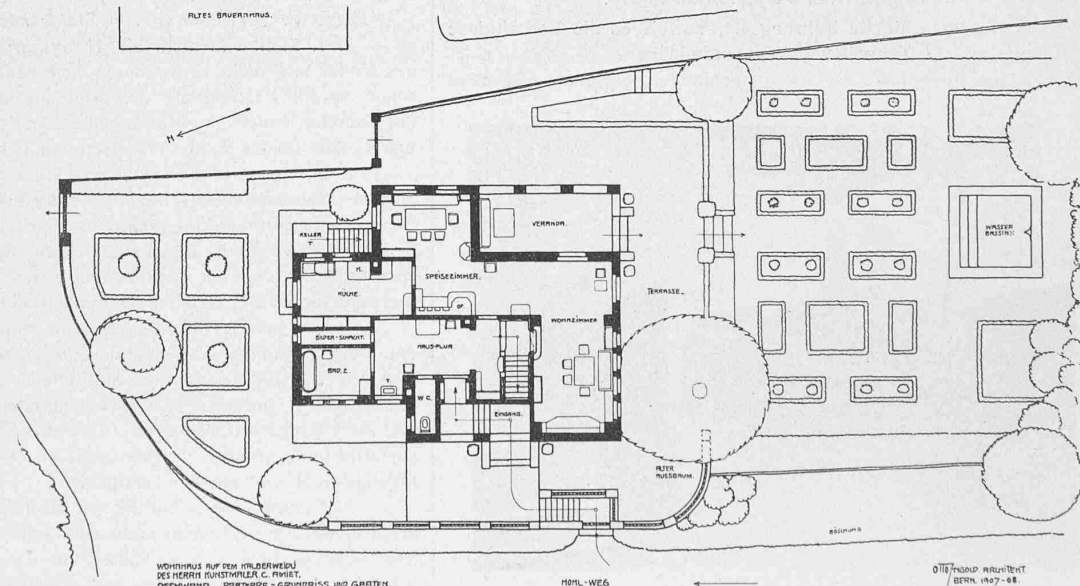
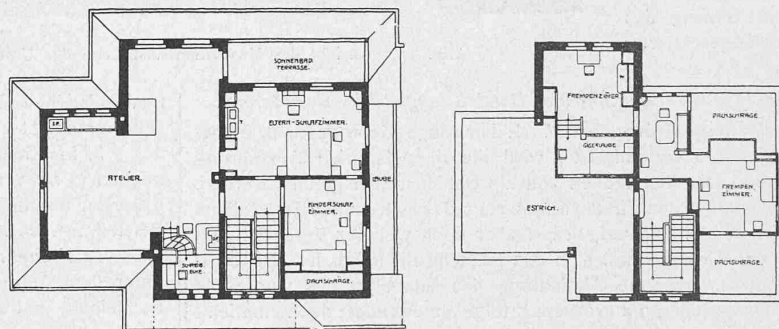


Abb. 1 bis 3. Grundrisse vom Erdgeschoss, Obergeschoss und Dachstock. — Masstab 1 : 300.