

Berner Alpenbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 7

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29939>

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.

Kesselbeanspruchung zugeschrieben.¹⁾ Die Versuchsergebnisse zeigen die Vergleichswerte in Tabelle II.

Zur Bewertung dieser Zahlen diene, dass man nach Strupler im allgemeinen beim einfachen Feuerrohrkessel von 40 bis 50 m² Heizfläche mit Vorfeuerung für Holzabfälle eine Leistung von 14 bis 15 kg Dampf pro m² Heizfläche und Stunde als normal ansehen darf. Im weitern sagt der Bericht Strupler:

„Wie aus den Notierungen und Ergebnissen des Hauptversuches hervorgeht, konnte bei dieser Beanspruchung (20,29 kg/m²/Std) ein recht befriedigender Nutzeffekt (63,5%) erzielt werden; derselbe wird sich im vorliegenden Falle durch weitere Ausnützung der ziemlich hoch temperierten Rauchgase wohl noch steigern lassen. Auch konnte bei den Proben eine lebhaftere Dampfwicklung festgestellt werden, als dies für gewöhnlich bei einfachen Feuerrohrkesseln der Fall ist. Die volle Dampfspannung (10 at) war bei der geprüften Anlage in kurzer Zeit erreicht und Druckschwankungen von 1 bis 2 at konnten in wenigen Minuten bei gleichbleibender Belastung wieder ausgeglichen werden.“

Gegenüber Flammrohrkesseln normaler Bauart garantiert die ausführende Firma, der wir die Unterlagen zu diesem Aufsatz verdanken, mit dem Zirkulationsrohr Patent King eine Mehrproduktion an Dampf von 50%; dabei werden zudem noch wesentliche Nutzeffekt-Verbesserungen erzielt. Ueber das Konstruktive endlich äussert sich der „Bayrische Revisions-Verein“ in begutachtendem Sinne: „Hinsichtlich der Bauart und Ausführung des Kessels fügen wir bei, dass derselbe in allen Teilen, einschliesslich des King-Zirkulationsrohres, für die Reinigung und Untersuchung gut zugänglich ist und seine Bearbeitung als gut und sachgemäss bezeichnet werden kann.“

Berner Alpenbahn.

Der Vierteljahresbericht Nr. 19 (April bis Juni 1911) ist der erste, in dem der aktuellste Teil über die Vortriebsarbeiten fehlt. Seit dem Durchschlag des Lötschbergtunnels am 31. März 1911 wird die ganze Kraft auf die Ausweitungs- und Vollendungsarbeiten gerichtet, die nach den jeweils veröffentlichten Monatsausweisen sich rüstig dem Ende nahen. Am 30. Juni 1911 war der Stand der Arbeiten folgender:

Arbeiten im Tunnel.

Die Hauptdaten finden sich in den üblichen Tabellen der „Handbohrung“ und der „Fortschritte der Diagramme“.

Ergänzend ist zu bemerken, dass im Nordstollen nach erfolgtem Durchschlag mit dem grossen Bohrwagen und seinen vier aufwärts gerichteten Maschinen in die First Löcher gebohrt wurden, die dann später mit dem Vorrücken des Firstschlitzes zum Abschluss gelangten. Unsere Abbildung zeigt dies rationelle Verwendung der Vortriebs-Bohrinstallation nach einer Aufnahme von Ingenieur A. Ratjen. Zum Abbohren von 30675 Bohrlöchern für den Firstschlitz wurden 13996 Bohrer verbraucht, die Sprengung benötigte 2335 kg Telsit. Für den im Quartal geleisteten Firstschlitz-Ausbruch von 2720 m³ wurden 2533 Schichten verwendet, für 2078 m³ Firststollen-Ausbruch der Südseite 8249 Schichten! Der Sprengmittelverbrauch, bezogen auf den m³ Ausbruch, erreichte auf der Nordseite beim Firstschlitz 0,86 kg, im Vollausschub 0,78 kg und im Mittel des gesamten Tunnelausbruchs 0,80 kg. Die entsprechenden Zahlen der Südseite sind 4,77 kg, 0,72 kg und 0,99 kg/m³. Auf der Nordseite standen zu Ende des Quartals im Betrieb des Vollausschubs 30 Pressluft-Bohrmaschinen und Bohrhämmer, auf der Südseite 12 Bohrmaschinen auf Dreifussgestell und 30 Bohrhämmer. Von den 5210 m Deckengewölbe der Südseite sind 1308 m in Betonsteinen und 3902 m in natürlichen Spitzsteinen gemauert. Von der Ventilation ist zu sagen, dass seit der zweiten Hälfte Mai die Ventilatoren der Nordseite abgestellt blieben und dass die Bewetterung einzig durch die Saugventilatoren der Südseite erreicht wurde. Bei 71 mm Wassersäule werden so etwa 35 m³/sek Luft durch den Tunnel gefördert; seit dem Durchschlag herrscht ein beständiger starker Wetterstrom von Nord nach Süd, der im vollen Profil eine mittlere Geschwindigkeit von 0,80 m, im Sohlenstollen eine solche von 5 bis 6 m in der Sekunde besitzt.

¹⁾ Vergl. Zeitschrift des Bayr. Revisions-Vereins vom 15. Dez. 1908.

Mittels Handbohrung sind folgende Arbeitsmengen erzielt worden:

Handbohrung 1. April bis 30. Juni 1911	Nordseite			Südseite		
	Sohlenstollen	Firststollen	Vollausschub	Sohlenstollen	Firststollen	Vollausschub
Ausbruch m ³	¹⁾ 2720	29477	¹⁾ 2078	29508		
Schichtenzahl	2533	43436	8249	66216		

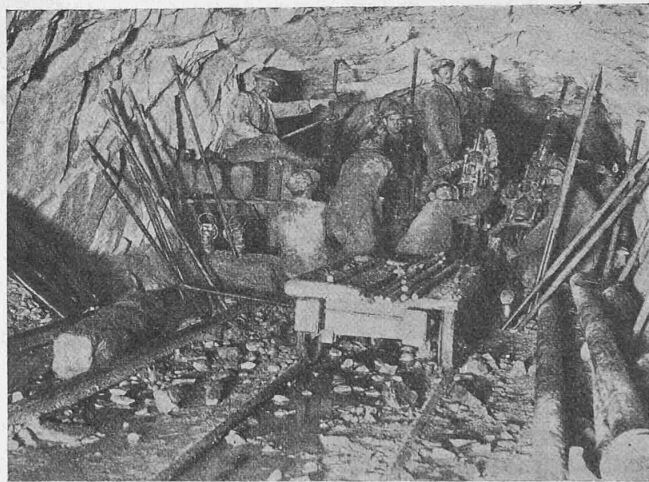
¹⁾ Die Zahlen für Sohlenstollen sind in den Vollausschubzahlen inbegriffen.

Fortschritt der Diagramme, 1. April bis 30. Juni 1911.

Diagramme (Tunnellänge 14536 m)	Nordseite		Südseite		Total Stand am 30. VI. 11
	Leistg. im Quartal	Stand am 30. VI. 11	Leistg. im Quartal	Stand am 30. VI. 11	
<i>Ausbruch.</i>					
Sohlenstollen m	—	7353	—	7183	14536
Firststollen m	680	6040	627	5777	11817
Vollausschub m	779	6083	665	5692	11775
Tunnelkanal m	678	5503	670	5000	10503
Gesamtausbruch m ³	32197	375928	31586	335892	711820
<i>Mauerung.</i>					
Widerlager m	710	5688	654	5320	11008
Deckengewölbe m	701	5628	652	5214	10842
Sohlgewölbe m	—	372	—	54	426
Tunnelkanal m	678	5503	670	5000	10503
Gesamtmauerung m ³	8796	79551	7445	65021	144572

Arbeiten auf den Zufahrtsrampen.

Nordrampe. Als Quartalsleistung an Erd-, Fels- und Fundamentaushub wird angegeben 108000 m³, als Mauerwerk-Leistung 7023 m³. An elf Rampentunnels betrug Ende Juni die Gesamtlänge der Richtstollen 4203 m, wovon 698 m im Quartal geleistet. Der Gesamtschichtenaufwand betrug 218 235, wovon 6246 Ingenieure und Aufseher, im Mittel pro Arbeitstag 2538 max. rund 2900 Mann.



Auffirsten des Sohlenstollens im Lötschbergtunnel, Nordseite, Km. 6,300. Aufnahme vom Mai 1911 von Ing. A. Ratjen.

Südrampe. Die Quartalsleistungen betragen: 130 400 m³ Auschub, 35 300 m³ Mörtelmauerwerk, 3900 m³ Trockenmauerwerk, 303 m Richtstollen, 718 m Vollausschub und 740 m Tunnelmauerung, der Gesamtschichtenaufwand 267 626, davon 11 308 Ingenieure und Aufseher; Mittlerer Schichtenaufwand pro Arbeitstag 3224, max. etwa 3600 Mann. Ausser zehn grossen Objekten waren 69 kleinere teils im Bau, teils vollendet.

Miscellanea.

Normen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins für architektonische Wettbewerbe. Im „Bulletin technique de la Suisse Romande“ vom 25. Januar 1912 hat unser geschätzter Kollege Architekt Alfred Rychner in Neuenburg in einem „Offenen Brief“ an das Zentralkomitee des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins die Revision der seit 1. Januar 1909 im Verein geltenden „Normen für architektonische Wettbewerbe“ angeregt.