

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

fällig durch Pferdefuhrwerk aus einem Steinbruch bei Lengnau beschafft werden, was sich durch Materialmangel auf den Baustellen fühlbar machte. Die Ventilationseinrichtung entspricht jener der Nordseite; die Ventilationsleitung von 580 mm Weite folgt dem Vortrieb in etwa 12 m Entfernung, sie lieferte 0,70 bis 0,75 m<sup>3</sup>/sek Frischwetter in den Tunnel, wo die Lufttemperatur vor Ort 14° C betrug.

#### Geologische Verhältnisse.

**Nordseite.** Die bis Ende Juni 1912 erschlossene Tunnelstrecke (Km. 0,520) liegt in tertiären Schichten der untern oligocänen Süswassermolasse, des Delémontien. Zur Hauptsache setzt sich das Gestein aus bunten Mergeln zusammen, die, im frischen Bruche meist kompakt, an der Luft bald zerfallen. Die Härte wird durch wechselnden Kalkgehalt beeinflusst; je nach der Menge des aufgenommenen Sandes und dem Zurücktreten des Tongehalts finden sich alle Uebergänge zum Mergelsandstein bezw. zum harten Sandstein in vollständig unregelmässigem Wechsel. Die Schichten zeigen bei Km. 0,155 Nordfallen von im Mittel rund 30° (Kreuzschichtung wurde beobachtet), dann wird der Schichtenverlauf verworrener, um bei Km. 0,195 in deutliches Südfallen überzugehen, das bei Km. 0,204 durch eine muldenförmige Umbiegung wieder Nordfallen annimmt. Von Km. 0,440 an zeigen wechsellagernd Sandsteine und Mergel starke Störungen bei ausgesprochen wellenförmigem Schichtenverlauf; von Km. 0,467 an tritt konstantes Südfallen auf.

**Südseite.** Das bisher durchfahrene Gestein gehört zum grossen Teil der untern Süswassermolasse (Oligocän), die als Alsacien oder Knauermolasse bezeichnet wird. Bei sehr verschiedener Härte ist für diese Molasse alsacienne das Auftreten sehr harter, gerundeter Knauer typisch, auch ist Pechkohle in Begleitung von Pyrit ein häufiger Einschluss. An zweiter Stelle hinsichtlich Häufigkeit des Auftretens stehen die bunten Mergel. Grundmoränenmaterial bildete bis Km. 0,015 das ganze Profil und hielt in der First an bis Km. 0,059. Die tektonischen Verhältnisse liegen infolge Fehlens ausgeprägter Schichtung und häufiger Klüftung nicht überall klar; ungünstig für den Bau war die im allgemeinen flache Schichtenlage.

#### Arbeiten auf den Zufahrtsrampen.

**Nordseite.** Es wurde im Berichtsquartal überall an der offenen Strecke gearbeitet. Eine Durchfahrt und zwei Durchlässe sind im Rohen vollendet, zwei weitere waren in Arbeit, wie auch die Birs-korrektion in Münster. Der Schichtenaufwand betrug 9934, davon Ingenieure und Aufseher 600.

**Südseite.** Auch hier wurde an der Strecke vom Portal bis zur Station Grenchen überall gearbeitet. Am Oberdorf-Viadukt waren die Fundamentgruben für 10 Pfeiler ausgehoben, das östliche Widerlager und sechs Pfeiler bis Kämpferhöhe aufgeführt und die drei ersten Gewölbe geschlossen. Die Korrektion des Staudenbaches, der das Tracé über dem Tunnel kreuzte, ebenso die Bachkorrektion bei Km. 9,640 waren vollendet. Hier betrug der Schichtenaufwand 17633, davon 718 für Ingenieure und Aufseher.

Der Auszug aus Quartalbericht Nr. 3 folgt Raummangels wegen in nächster Nummer.

### Miscellanea.

**Vorspanndienst auf Tunnelstrecken in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.** Wie auf der „Baltimore and Ohio Rd.“ und auf der „Great Northern Rd.“ (gemäss unsern Angaben auf Seite 96 von Band LV) längst mit Erfolg verwirklicht, so ist seither ein elektrisch betriebener Vorspanndienst auch im Zuge der Boston-Maine-Linie in dem *Hoosac-Tunnel*, dem längsten Eisenbahntunnel (7650 m) der Vereinigten Staaten, eingerichtet worden. Charakteristisch für diesen täglich in beiden Richtungen von etwa 100 Zügen befahrenen Tunnel ist ein Lüftungsschacht von 370 m Höhe bis zum Berggipfel. Trotzdem konnte die zum Zwecke der dringenden notwendigen Erhöhung der Zahl gleichzeitig den Tunnel durchfahrenden Züge erforderliche Einführung des Blocksystems wegen wahrscheinlicher Unsichtbarkeit der Signale nicht ohne weiteres zur Anwendung gelangen.<sup>1)</sup> So entschloss man sich zur Einrichtung eines elektrischen Vorspanndienstes im Tunnel selbst und auf den anschliessenden Streckenabschnitten. Die für Betrieb mit Einphasenstrom von 11 000 Volt Fahrdrachtspannung und 25 Perioden elektrifizierte Strecke ist 12,8 km lang. Einschliesslich der Bahnhofsgelise

<sup>1)</sup> Man denkt unwillkürlich an unsern neuen Hauensteintunnel! (Vergleiche Band LVIII, Seite 240 und 343).

sind insgesamt 34,3 km Geleise für elektrische Zugsförderung ausgerüstet. Der Betrieb liegt in den Händen der „New York, New Haven and Hartford Rd.“, die denn auch die Elektrifikation im allgemeinen nach denselben Normen einrichtete, die sie auf ihren Vorortstrecken um New York erprobte. Die verwendeten Lokomotiven sind alle von derselben Bauart wie der endgültige Typus der Güterzugslokomotiven der New York-New Haven-Bahn, mit je vier Motoren zu 350 PS, die mittels Zahnrad- und Hohlwellen-Antrieb auf die Triebachsen einwirken (vergl. Band LV, Seite 32 und 331). Je nachdem diese Lokomotiven dem Güterzugsdienst oder dem Personenzugsdienst der Hoosac-Tunnelstrecke zugeteilt sind, ist das Uebersetzungsverhältnis der Zahnräder ein grösseres oder ein kleineres, derart, dass bei Güterzugsdienst eine maximale Zugkraft von etwa 30 000 kg, bei Personenzugsdienst eine solche von etwa 18 000 kg entwickelt werden kann.

#### Staats- und Handelswissenschaftlicher Kurs des S. I. A. V.

Am Montag Vormittag konnte der Kurs, zu dem sich 106 Teilnehmer und 34 Besucher einzelner Vorlesungen einschreiben liessen, programmgemäss eröffnet werden. Den Einleitungsvortrag hielt der Kursleiter, Kantons-Kultur-Ingenieur *J. Girsberger*, Zürich, über das Thema: „Die Stellung der Techniker in Staat- und Gesellschaft.“ Wir werden auf den Inhalt dieser Rede, dem ein besonderer Diskussionsabend gewidmet werden soll, sowie auf die bedeutsame Veranstaltung überhaupt noch zurückkommen und schliessen diese vorläufige Mitteilung mit dem Ausdruck der Befriedigung über das grosse Interesse, das dieser Veranstaltung des S. I. A. V. alleseitig, auch aus den Kreisen unserer höchsten technischen Beamten, entgegengebracht wird.

**Frequenz einiger Technischer Hochschulen.** Dem Z. d. B. entnehmen wir Besuchsziffern für das Wintersemester an folgenden Technischen Hochschulen:

Berlin:	Studierende 2110,	Hörer 741,	Zusammen 2851
Hannover:	„ 904,	„ 880,	„ 1784
Aachen:	„ 669,	„ 333,	„ 1002
Danzig:	„ 681,	„ 766,	„ 1447
Breslau:	„ 184,	„ 106,	„ 290

Vergleichsweise seien aus der auf Seite 312 von Band LX mitgeteilten Statistik für das W.-S. 1912/13 der Eidg. Technischen Hochschule Zürich die bezüglichen Zahlen wiederholt von 1316 regelmässig Studierenden und 690 Zuhörern, somit 2006 Gesamtbesucher.

**Regulierung des Bodensees.** Am 30. Januar 1913 soll in Konstanz eine internationale Konferenz betr. die Bodenseeregulierung abgehalten werden. In einer Vorbesprechung der schweizerischen Teilnehmer an dieser Konferenz, die unter dem Vorsitz von Bundesrat Perrier am 18. Januar in Bern stattfand, wurde beschlossen, an dem durch Ingenieur *Bossart* von der Schweiz. Landeshydrographie aufgestellten Projekt festzuhalten. Wir haben den Auszug aus genanntem Entwurfe bezw. Gutachten unter Beigabe einiger charakteristischer Wasserstandspläne und Pegelbeobachtungen in den Nr. 5 und 6 des letzten Bandes (Bd. LX, S. 64 u. 71) veröffentlicht.

**Leistungseinheit als Ersatz für die „Pferdestärke“.** Die Benennung „Neupferd“, die der seitens verschiedener deutscher technischer Vereinigungen eingesetzte „Ausschuss für Einheiten und Formelgrössen“ für die technische Einheit 102 mkg/sek = 1 kw gewählt hatte, wie wir unsern Lesern auf Seite 160 von Band LVIII berichteten, scheint keinen Anklang gefunden zu haben. Der betreffende Ausschuss schlägt nunmehr für die aus theoretischen Erwägungen wohl begründete Einheit den Namen „Grosspferd“ vor, die ohne weiteres darauf hinweist, dass die neue Leistungseinheit eine grössere ist, als die alte (im Verhältnis 102:75 mkg/sek).

**Technisches Versuchswesen.** Das k. k. Technische Versuchswesen in Wien IX/2, Michelbeuergasse 6, plant eine Zusammenstellung sämtlicher technischer Versuchsanstalten. Der Präsident genannten Amtes, k. u. k. wirklicher Geheimrat *Exner* in Wien, ersucht in einem Aufruf an alle verwandten Anstalten, sich mit ihm zu diesem Zwecke in Beziehung zu setzen.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten technischen Chemiker Herrn *Werner Sulzer* aus Winterthur die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen. (Dissertation: Zur Frage des Colinachweises in Oberflächengewässern unter besonderer Berücksichtigung neuerer Methoden.)