

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 11

Artikel: Ueber das Färbverfahren im Dienste von Tiefbau, Wasserwirtschaft und Quellforschung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48268>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rollmaterial) oder dann durch Verminderung des Rückkaufpreises zu berücksichtigen.

Ausgehend vom Zustand Ende 1895 wurden die qualitativen Minderwerte auf den Zeitpunkt des Ueberganges an den Bund berechnet und in der Botschaft des Bundesrates betr. den Rückkauf vom 25. März 1897 für alle zu erwerbenden Bahnen auf 74,5 Mill. Fr. beziffert. Die Berechnungen erstreckten sich nur auf den Oberbau und das Betriebsmaterial und stellten nach der Ansicht des Bundesrates ein Minimum dar. Die genauen Beträge sollten bei der Uebernahme festgestellt auf den übrigen Anlagen und Einrichtungen in Abzug zu bringen.

Die Ergänzungen der Anlagen und des Rollmaterials zur Erzielung eines quantitativ vollkommen befriedigenden Zustandes wurden in der Botschaft z. B. für die S. C. B. auf 15,3 Mill. Fr. bewertet. Bis zum Rückkauf wurden für Bauten und Anschaffungen von der S. C. B. noch 12,8 Mill. Fr. ausgegeben, sodass ein Abzug von 2,5 Mill. Fr. verblieb. Für die V. S. B. ergab eine auf Ende 1899 vom Eisenbahndepartement aufgestellte Berechnung einen quantitativen Minderwert von rund 9 Mill. Beim Rückkauf der G. B., der erst 1909 erfolgte, legte man, durch die Erfahrungen bei den früheren Erwerbungen belehrt, einen strengeren Maßstab an und forderte für fehlende Anlagen zunächst einen Abzug von 46 Mill. Fr., der in der Folge allerdings auf 18,4 Mill. Fr. herabgesetzt wurde. Da auch dieser Betrag angefochten blieb, sollte ein Prozess entscheiden. Für die N. O. B. und die J.-S., die nach dem Erstellungswert zurückgekauft wurden, kamen Abzüge für fehlende Anlagen nicht in Frage.

6. Die beim Rückkauf für nicht vollkommen befriedigenden Zustand gemachten Abzüge.

Die Berechtigung der Abzüge wurde von allen Bahnverwaltungen bestritten. Sie machten geltend, dass der in der Konzession verlangte vollkommen betriebsfähige Zustand vorhanden sei und dass dieser nicht dem vollkommen neuen Zustand gleichgesetzt werden dürfe. Die Minderwerte seien übertrieben hoch eingeschätzt und die verlangten Ergänzungsbauten und Anschaffungen seien weniger durch ein schon vorhandenes als durch ein künftiges Verkehrsbedürfnis bedingt usw. Um langwierige Prozesse, die umfangreiche Gutachten von Sachverständigen erfordert hätten und deren Ausgang ungewiss war, zu vermeiden, wurde der S. C. B., die zuerst zurückgekauft wurde, in gütlicher Verständigung ein Nachlass von 6,5 Mill. Fr. auf den Abzügen für Minderwert gewährt. Durch diesen freiwilligen Verzicht wurde aber die Stellung des Bundes den andern Bahnverwaltungen gegenüber geschwächt. Diese verlangten und erhielten entsprechende Abzüge nun auch für sich, so dass sich für alle Bahnen zusammen eine Reduktion der Abzüge für Minderwerte von 23,7 Mill. Fr. ergab. Der Abzug für fehlende Anlagen blieb für die S. C. B. auf dem Betrag von 2,5 Mill. Franken; bei den V. S. B. übernahm der Bund rund die Hälfte zu seinen eigenen Lasten als Aufwendungen für künftige Bedürfnisse. Mit der G. B. kam im Verlaufe des Prozesses unter Mitwirkung des Bundesgerichtes ein Vergleich zustande, durch den die Abzüge insgesamt auf 11,7 Mill. Fr. festgesetzt wurden. 4 Mill. Fr. wurden zur Deckung des Defizites der Hilfskasse verwendet und 7,7 Mill. Fr. in den Erneuerungsfonds gelegt, so dass als Abzug für fehlende Anlagen nichts übrig blieb. In Wirklichkeit sind die Einbussen noch wesentlich höher, namentlich weil, wie erwähnt, die Berechnung der Abzüge für Minderwerte sich nur auf Oberbau und Betriebsmaterialien erstreckte. Wäre sie auch auf die übrigen Anlagen ausgedehnt worden, wie der Bundesrat es sich vorbehalten hatte, so hätten sich weit grösse Beträge ergeben. Nach einer für die V. S. B. und die G. B. durchgeföhrten Berechnung wären für diese beiden Bahnen allein die Minderwerte um 12 Mill. Fr. höher geworden. Erhöht man die Forderungen an die übrigen Bahnen im gleichen Verhältnis, so erhält man im ganzen für nicht berücksichtigte Minderwerte einen Betrag von 48½ Mill. Fr. Eine zuverlässige Kontrolle dieser Zahl ist heute allerdings nicht mehr möglich. Um nicht zu ungünstig zu rechnen, reduzieren wir sie auf rund 30 Mill. Fr. Zusammen mit der vorgenannten Reduktion von 23,7 Mill. Fr. und mit den 18,4 Mill. Fr., die von der G. B. für fehlende Anlagen verlangt, aber nicht ausgerichtet wurden, ergibt sich somit auf den qualitativen und quantitativen Minderwerten für die SBB ein Verlust von über 70 Mill. Fr.

Materiell war die Reduktion der Abzüge nicht gerechtfertigt und auch der schätzungsweise Betrag der nicht berücksichtigten Minderwerte dürfte kaum übersetzt sein. Das geht schon hervor aus der Beschreibung des Zustandes der Bahn und namentlich des Rollmaterials und findet seine Bestätigung in den grossen Ausgaben, die die S. B. B. gleich von Anfang an zu machen hatten für den Unterhalt der Bahn, für die Verbesserung und Vermehrung des Rollmaterials, für die Erstellung von Doppelspuren, für Bahnhof- und Stationserweiterungen, Sicherungsanlagen, bessere Ausstattung der Werksäten, kurz zur Aufholung früherer Unterlassungen und zur Herstellung eines wirklich befriedigenden und dem Ausland ebenbürtigen Zustandes. Wohl mag das eingeschlagene Verfahren unter den damaligen Verhältnissen «zweckmäßig» gewesen sein und es

mag auch zutreffen, dass auf anderem Wege nicht mehr zu erreichen gewesen wäre; die Tatsache der gewaltigen Ueberbelastung der SBB schon aus der Rückkaufsaktion bleibt leider bestehen.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber das Färberfahren im Dienste von Tiefbau, Wasserwirtschaft und Quellforschung.

Dr. C. Sprecher (Burgdorf) hat im Monatsbulletin des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern, Nr. 7, 1935, eine Arbeit veröffentlicht, der wir folgendes entnehmen: Um zu entscheiden, ob zwei oder mehr Gewässer unterirdisch zusammenhängen, wird schon seit manchem Jahrzehnt — und heute immer häufiger — das Färberfahren angewandt. Sehr viele Färberversuche aber werden mit zu geringer Sorgfalt durchgeführt, und viele von ihnen liefern bloß aus diesem Grund unbrauchbare Ergebnisse. Der Wasseraustritt wird im folgenden Quelle genannt und zwar gleichgültig, ob es sich um eine Quelle im gewöhnlichen Sinn handelt oder um ein lästiges Wasser, das in Stollen und Baugruben eindringt oder solches, das aus Stauwehren, Druckstollen und Leitungen entweicht.

Die Wahl der Färbstelle muss von Fall zu Fall getroffen werden; bei technischen Betrieben ist sie manchmal ohne weiteres gegeben, in vielen Fällen, wie z. B. bei der eigentlichen Quellforschung, sollte eine sorgfältige geologische Untersuchung des Einzugsgebiets vorausgehen. Für die Färbung eines in Frage kommenden Oberflächenwassers wählt man am besten jene Jahreszeit, zu der ein möglichst großer Teil davon versickert. Die Wahl der Farbstoffmenge ist zum Teil Gefühlssache, und die nachfolgende Regel bildet nicht mehr als einen ganz ungefähren Anhaltspunkt: Man verweise für jeden m Entfernung zwischen Färbstelle und Quelle etwa 2 g Farbstoff. Immer aber gilt die Regel: Man wähle gleich das erstmal die Farbstoffmenge reichlich, und man wird sich dadurch in den meisten Fällen Kosten und Verdruss ersparen.

Der vielen Unannehmlichkeiten und übrigen Nachteile wegen, die ein pulverförmiger oder flüssiger Farbstoff mit sich bringt, kommt heute fast nur noch die feste Form in Frage, die in abgewogenen Zylindern von 100, 200 und 500 g in den Verkehr gebracht wird. Damit ist es möglich, jedes Oberflächenwasser vom bescheidenen Bächlein bis zum wasserreichen Kanal in jeder gewünschten Stärke zu färben und die Färbung gleichmäßig über jede gewünschte Zeitspanne zu erstrecken. Bei starken Wasserläufen legt man den Farbstoff in einen Nebenarm, den man nötigenfalls künstlich erzeugt; oder man hängt den Farbstoff in einem weitmaschigen Netz oder in einem Henkelkorb ins Wasser.

Fast noch wichtiger als die richtige Wahl der Färbstelle und der Farbstoffmenge ist die Beobachtung an der Quelle. Wer nur von blossem Auge an der offenen Quelle beobachtet, unterliegt — trotz aller Erfahrung — den grössten Täuschungen. Vor solch folgenschweren Irrtümern bewahrt schon die einfachste Beobachtungsrohre aus gewöhnlichem Glas, die es bei vollständig klarem Wasser ermöglicht, einen Teil Farbstoff in 500 bis 1000 Millionen Teilen Wasser gerade noch sicher nachzuweisen¹⁾. Die Dauer der Beobachtung richtet sich in erster Linie nach dem Abstand zwischen Färbstelle und Quelle (Färbstrecke) und dann natürlich auch sehr weitgehend nach dem durchflossenen Gestein. Bei langen Färbstrecken besteht dieses in der Regel aus Fels; Sprecher rechnet dann auf den km etwa eine Woche Beobachtungsdauer und zwar lässt er an der Quelle alle 4 bis 6 Stunden eine Probe erheben, bei Färbstrecken von über 1 km alle 12 Stunden. Der Verfasser gibt für gut durchlässigen Jurakalk z. B. an, dass das Wasser bei mittlerem Gefall und mittlerem Wasserstand in der Stunde etwa 85 m zurücklegt; in andern Fällen hat er Wassergeschwindigkeiten gemessen, die zwischen 5 und 250 m/h liegen. Besonders gering fiel die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit dann aus, wenn man genötigt war, den Farbstoff einem Wasseräderchen von bloss etwa 1 l/min anzuvertrauen.

An der Quelle tritt der Farbstoff immer mit Schwankungen und auch etwa mit Unterbrechungen auf; es röhrt dies vom folgenden Umstand her: Wenn ein Oberflächenwasser versickert, so verteilt es sich meist sofort in zahlreiche Adern und Aederchen, von denen die stärkeren den schwächeren vorausziehen. Teilweise vereinigen sie sich unterwegs zwar wieder, aber meist doch so, dass die Verästelung bis zur Quelle erhalten bleibt. Dabei kann der Farbstoff einer starken Ader beinahe oder ganz erschöpft sein, bevor jener einer andern Ader bei der Quelle eintrifft. Besonders oft ist dies gegen den Schluss des ganzen Färbungsverlaufs der Fall, wo nur noch die zahlreichen schwächeren Adern gegen einander in Wettstreit treten. Bei diesem Vorgang, wo schnellere Hauptadern und langsamere Nebenadern mitwirken, tritt notwendigerweise ein starkes zeitliches Auseinanderziehen der Färbung an der Quelle auf, so dass jene dort meistens etwa 50- oder 100mal länger erhalten bleibt als an der Versickerungsstelle.

¹⁾ Bezugsquellen für Farbstoff, Beobachtungsrohren und übrige Ausrüstung: Hermann Gräub, Drogerie zum Ryfflibrunnen in Bern, und P. Roffler, technisches Bureau in Schiers. Von den heute im Handel befindlichen Farbstoffmarken eignen sich ihrer chemischen Zusammensetzung nach einige ganz vorzüglich zur Vornahme solcher Versuche.