

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 25

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Variante der Sereth-Linie der rumänischen Eisenbahnen. Von Ingenieur Gaedertz. — Literatur: Wochenblatt für Baukunde. L'architecture en Suisse aux différentes époques. — Miscellanea: Eisenbahnbauten in Griechenland. Eisenbahn-Concessionen. Schweizerische Cementindustrie. Departementsvertheilung des schweiz. Bundesrathes. Schwarzwasser-Brücke. Internationale Ausstellung zu Königsberg. Pariser Weltausstellung von 1889. — Concurrenzen: Neues Redoutensaal-Gebäude zu Innsbruck. Gebäude der Ersparnisscassa der Stadt Olten.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 3. Januar 1885 beginnenden III. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. Meyer & Zeller in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf Fr. 16 bezw. Fr. 18 ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnements-erklärung einsenden an den

Zürich, den 20. December 1884.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. Waldner, Ingenieur

32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

Die Variante der Sereth-Linie der rumänischen Eisenbahnen.

Von Ingenieur Gaedertz.

Das mit verheerender Gewalt von dem Süd- und Ostabfall der Karpathen herniederstürzende Wasser hält fast das ganze Jahr hindurch die rumänischen Eisenbahningenieure in Athem; nicht allein die grossen Ströme sind es, die im breiten, stets wechselnden Bette durch Veränderung der ungeheuren Geschiebmassen und durch die mit unglaublicher Geschwindigkeit anschwellenden Gewässer den Brücken Gefahr drohen, sondern auch die kleineren, meist zu Sümpfen angestauten Flüsse machen den einzelnen Linien unberechenbaren Schaden durch Ueberschwemmungen, Unterspülungen und sonstige Ereignisse. Man wird nicht weit fehlgreifen, wenn man durchschnittlich die nur durch Wasserschäden auf den rumänischen Linien hervorgebrachten Unkosten, in der Wiederherstellung der Strecke etc. pro Jahr auf weit über eine Million Franken anschlägt, verschlingt doch allein die im Thale der Prahova ansteigende Gebirgslinie im Jahrestermine nahezu eine Million Franken an Unterhaltungs- und Reparaturkosten bei den Dammfussbekleidungen und Brückenwiderlagern.

Die unter Strousberg im Anfang der 70er Jahre erbaute Linie Galatz-Barbosi-Roman ist auf einer Strecke von ca. 30 km zwischen den Stationen Serbesti und Hanu-Conaki vollständig den jährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen des Sereth ausgesetzt; mit Beginn der Rückkaufverhandlungen zwischen der rumänischen Regierung und dem Consortium wurde bei den Kammerverhandlungen über diese Angelegenheit der dringend nothwendige Umbau dieses Theils der Serethlinie urgirt und seit dem Jahr 1876 verlangt. Die Regierung übernahm die Linien von der Gesellschaft im Jahr 1880. Nach Genehmigung der Credite wurde am 15. Juni 1881 mit den speciellen Vorarbeiten begonnen und am 15. August desselben Jahres die Arbeiten auf der ganzen Linie in Angriff genommen.

Das Terrain für die 30052,94 m lange Linie wurde zweigeleisig angekauft; die Bahn selbst wie die Kunstbauten sind sämtlich eingeleisig ausgeführt. Am 1. September 1882 fand die Eröffnung statt.

Die Linie ist von der Betriebsdirection der kgl. rumänischen Bahnen gebaut; bei der Projectirung waren folgende Rücksichten hauptsächlich massgebend:

- 1) Die Linie so zu legen, dass sie ganz aus dem Bereiche der Hochwasser des Sereth komme.

- 2) Verminderung der Niveauübergänge.
- 3) Concentrirung der Bahnwarthäuser an die Stationen.
- 4) Möglichste Legung der Linie in die Auffüllung.
- 5) Schutz der Einschnitte durch starke Schneedämme.
- 6) Befestigung der Brückenköpfe und der Dammfüsse gegen Hochwasser.
- 7) Abstand der Stationen max. 12 km; Vermeidung des Putzbaues bei den Hochbauten; und Anlage derselben in den Centren der Bevölkerung und der Production.
- 8) Anlage der Güterschuppen in directer Verbindung mit dem Hauptgebäude und als ein integrierender Theil desselben.
- 9) Möglichste Vermeidung todter Geleise in den Stationen.
- 10) Anwendung eines ganz eisernen Oberbaues.
- 11) Ersatz der hölzernen Telegraphenstangen durch eiserne.

Nächst den Hochwassern sind bei den sämtlichen Bahnen der Moldau sowie der Walachei die Schneeverwehungen am meisten gefürchtet; namentlich der von Nordost mit rasender Gewalt herüberstürmende Krivitz, welcher drei bis fünf Tage lang ohne merkbare Abschwächung weht und dessen Hauptzeit der März ist, bringt es fertig, die Linie manchmal auf eine ganze Woche unfahrbar zu machen und jeden Verkehr auf der Strecke sowohl als den Strassen absolut zu verbieten. Eben dieser Umstände wegen wird bei sämtlichen Neubauten das Tracé wenn irgend möglich in die Auffüllung gelegt und das Material zu den Dämmen längs der Linie aus Materialgräben entnommen.

Die nachfolgenden Zahlennotizen entnehmen wir einem nur in wenigen Exemplaren herausgegebenen, autographirten Werke des Obergeringens der betreffenden Linie, Hrn. C. Olanescu; dem Werke ist eine Anzahl Autographien der Kunstbauten und des eisernen Oberbaues beigegeben.*)

Das von der Bahn durchzogene, alle Jahre überschwemmte Terrain ist im Ganzen schlecht zu nennen; meist passirt die Linie Weinberge, daher auch die Expropriation zum Theil hohe Preise ergeben hat (für gewöhnlich wurden durchschnittlich 460—580 Fr. p. b bezahlt; der höchste Preis war 1800 Fr. p. b).

Der Grunderwerb p. km betrug 2809 Fr. und incl. der erwachsenen Kosten 3504 Fr. p. km.

Die Gesamtbodenbewegung belief sich auf

Auffüllung 587 225,92 m³,
Einschnitt 572 927,27 „

*) Dare de seama statistica asupra construct. variantei Serbesci-Hanu-Conaki. C. Olanescu, Inginer sef al cailor ferate romane. 1883. Im Buchhandel ist dasselbe leider nicht erschienen.