

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 22

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.

INHALT: Einige Erfahrungen im Lehnbau an der Südrampe der Lötschbergbahn. — Wettbewerb für den Kaufhaus-Umbau in Aarau. — † Moritz Probst. — Rechtsentscheid des Schweizerischen Bundesgerichts über Entschädigung für eine Plankonkurrenz. — Miscellanea: Drahtlose Telephonie auf fahrenden Eisenbahnzügen. Gleichstromtraktion mit 5000 Volt. Ausnutzung der Wasserkräfte der untern Donau. Ein Schweizerischer Topograph in China. Bezin-Ersatz für Explosionsmotoren. Société Internationale des Electriciens, Paris. Neue Nilstaudämme. Bund Schweizer Archi-

tekten. Eine Dampfturbinen-Einheit von 70 000 kW. Herausgabe der Werke Robert Meyers durch den Verein Deutscher Ingenieure. Die XCVIII. Jahresversammlung der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft, Schulhäuser in Liestal. — Konkurrenzen: Hôtel de district au Locle. — Nekrologie: Eric Gérard. — Literatur. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule: Frühjahrsitzung des Ausschusses. Stellenvermittlung.

Band 67. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 22.

Einige Erfahrungen im Lehnbau an der Südrampe der Lötschbergbahn.

Von Oberingenieur C. Andreat, Naters.

(Fortsetzung von Seite 239.)

Als Rutschgebiet erwies sich ebenfalls die Gegend beim sogenannten *Sevistein* zwischen Bietschtaltunnel II und Mahnkintunnel ob St. German. Abb. 35 zeigt die allgemeine Situation. Zwischen Felsrippen, die beim Bietschtaltunnel II, am Sevisteintunnel I und östlich des Sevisteintunnels II sichtbar sind, reicht eine Schutthalde stellenweise ziemlich weit über die Linie hinauf. Die Geländeformation unterhalb der Linie weist auf frühere Bewegung hin, immerhin schien jetzt Gleichgewichtszustand zu herrschen.

Für den Ausbruch des Bietschtaltunnels II war die Deponie bei Km. 44,9 angelegt worden. Im April 1910 fing die Deponie an, sich stark zu setzen. Der Bewässerungsgraben (Bisse) „Maneren“ wurde zusammengedrückt. Am Fusse der Materialablagerung wurde ein Rutschen des erdigen Untergrundes auf dem darunterliegenden Felsen, dünnstiefrigem Kalk mit etwa 45° Neigung festgestellt. Ein Stützen mittels eines halbliegenden Gewölbes auf zwei in den Schiefer fundierten Pfeilern misslang, indem der östliche Pfeiler vollständig abgeschert wurde. Abb. 36 gibt den Schnitt durch ein Pfeilerfundament mit der Rutschfläche, einer Lehmschicht zwischen Schiefer und Bergschuttüberlagerung. Die Schichtköpfe des Schiefers zeigen eine charakteristische Schleppung, die auf frühere Bewegung hinweist.

Die Bewegung war so intensiv, das man aus Vorsorge den genauen Katasterplan des darunterliegenden Gebietes aufnehmen liess, um bei allfälligem Absturz des Ganzen die zu entschädigenden Besitzverhältnisse feststellen zu können. Die Bauleitung trug sich im Frühjahr 1911, als sogar durch das Bahnplanum ein Riss entstand, mit dem

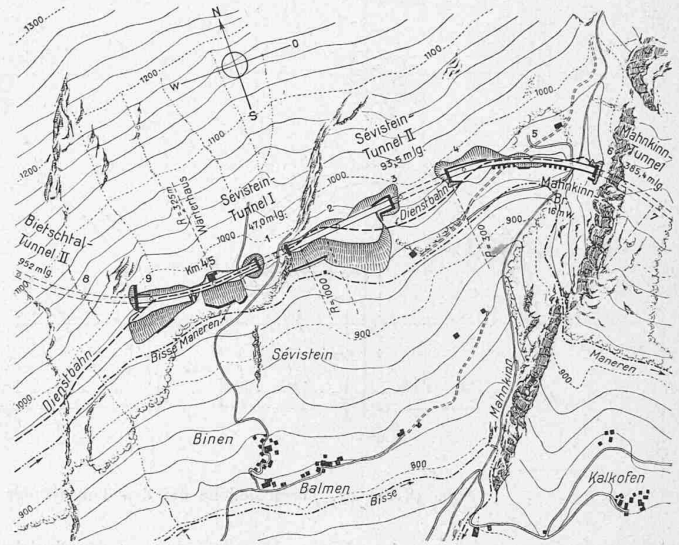


Abb. 35. Uebersichtsplan Km. 44,7 bis Km. 45,7. — 1 : 10000.

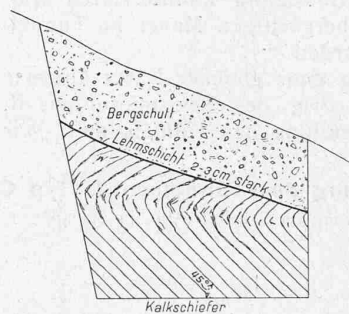


Abb. 36. Profil bei Km. 44,9.

Gedanken, die Deponie abzutragen und die Bahn selbst auf Eisenträger mit tief fundierten Pfeilern zu stellen. Doch machte sich bald die Wirkung eines unter der Deponie vorgehenden Entwässerungstollens und die sorgfältige Ableitung des zwar ganz geringen Wassers, das vom Bau des Bietschtaltunnels II herrührte, geltend, und die Bewegung hörte allmählich ganz auf. Bis jetzt bewegte sich die Stelle nicht mehr.

Auch die Stützmauern Km. 45,0 und Km. 45,150 zeigten bei Anschütten des Damms Bewegung. Das Stützen ihrer Fundamente durch tiefer im Schiefer fundierte Vorpfeiler brachte vorläufig auch hier Stillstand, sodass man für den Moment von Entwässerungen, von denen man die gleiche Wirkung wie bei Km. 44,9 hätte erwarten dürfen, absah.

Am Portal Seite Goppenstein des Sevisteintunnels I erfolgte bei Ausführung des Voreinschnittes ebenfalls eine kleinere Rutschung oberhalb der Bahn. Beobachtungen und Sondierungen mittels zweier Stollen zeigten, dass auch hier die Bewegung eine Folge von

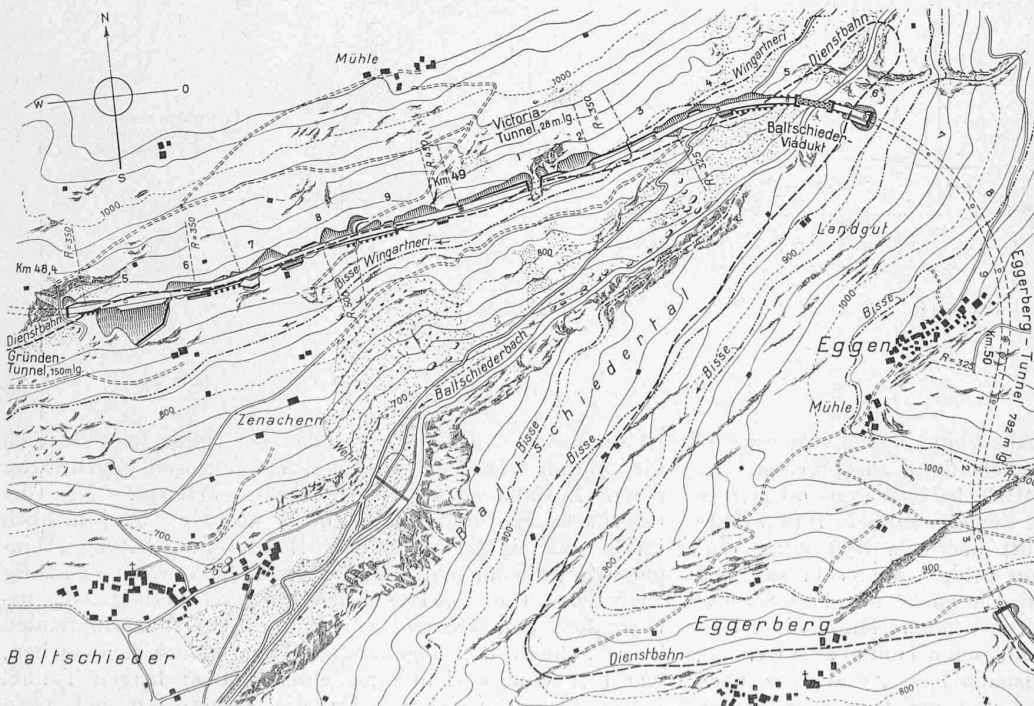


Abb. 37. Uebersichtsplan der Strecke von Km. 48,4 bis Km. 50,4 im Baltschiederthal. — 1 : 10000.