

Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41791>

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: Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin. — Die 15 kV Einphasenstrom-Fahrleitungen der Schweizer Bundesbahnen. — Bezirksschulhaus an der Burghalde Baden. — Neuere bemerkenswerte Brückenbauten der S. B. B. — Moderne Architektur und Tradition. — Mitteilungen: „E. T. H.-Fest.“ Eine Wanderausstellung „Das Kleinhaus“. Zur Rhein-Hochwasser-

katastrophe. Schweizerische Portlandzement-Industrie. Kommission für rationelles Wirtschaften. — Wettbewerbe: Neubau der Landesbibliothek in Bern. Kantonalbankgebäude in Arbon. — Korrespondenz. — Literatur: Die Bernhardin-Bahn. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Sektion Bern des S. I. A. S. T. S.

Band 90.

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

Nr. 17

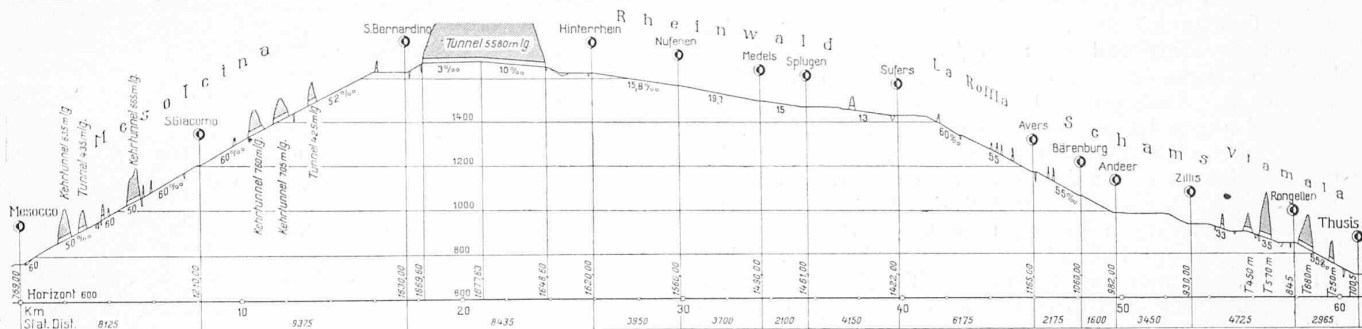


Abb. 1. Längenprofil des Bernhardin-Bahn-Projektes von Ing. F. Prader (Zürich). — Längen 1 : 300 000, Höhen 1 : 30 000.

Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin.

Anhand des Berichtes des Bündnerischen Bernhardin-Komitee und der uns von Ing. F. Prader (Zürich) als Verfasser des Projektes gemäss Konzession vom 2. Februar 1923 überlassenen Pläne orientieren wir hiermit über Verlauf und Charakter dieser neuen Linie, die vom oberen Endpunkt der elektrischen Meterspurbahn Bellinzona-Mesocco ausgehen und diese mit der Rhät. Bahn in Thuisis verbinden soll.

Gewiss mahnen die noch immer nicht genügend stabilisierten wirtschaftlichen Verhältnisse, die noch nicht abgeklärte finanzielle Lage vieler Bahnen im Schweizerlande, insbesondere der S. B. B., sowie die Finanzlage von Bund und Kanton zur Vorsicht bei Aufstellung neuer Verkehrsprojekte von grösserer Bedeutung.

Allein sowohl wirtschaftliche wie sehr beachtenswerte innerpolitische Faktoren drängen auf eine Lösung in absehbarer Zeit dieser wichtigsten bündnerisch-tessinischen Verkehrsfrage, die berufen sein dürfte, auf lange Zeit hinaus an die Stelle der beide Kantone in hohem Masse interessierenden Ostalpenbahn zu treten. Eine spätere, glücklichere Zukunft mag dann die definitive Lösung jener Frage bringen, die durch den Bau dieser schmalspurigen, mehr nationalen und interkantonalen Charakter tragenden Bahn: Graubünden und Rhätische Bahn via Bernhardin nach der Mesocina und dem Tessin und seinen Nebenbahnen, in keiner Weise präjudiziert sein soll.

Graubünden als spezieller Ostalpenbahnkanton hat vor allem einen unbestreitbaren Anspruch auf eine leistungsfähige, seinen Bedürfnissen vorläufig genügende Bahnverbindung nach dem Süden. Der im Sommer auch auf diesem wie auf andern Pässen manche Bedürfnisse befriedigende Automobilverkehr kann angesichts der klimatischen und sonstigen Faktoren für die grösste Zeit des Jahres und den wichtigsten Teil des Verkehrs als dauernde Lösung nicht in Frage kommen. Nur die Bahn kann hier den vorhandenen und künftigen Verkehrsbedürfnissen genügen. Dass und warum die Verwirklichung dieser Bahn keine wirtschaftliche Utopie ist, hat der in diesen Fragen gewiss erfahrene Direktor der Rh. B., Ing. G. Bener, im „Bericht“ sehr klar dargelegt (vergl. S. 225 dieser Nr.). An anderem Orte („N. Z. Z.“ Nr. 1356) äusserte er sich dazu wie folgt: „Von den 34 Millionen Kapitalbedarf für die 61 km Thuisis-Misox und die Uebernahme der bestehenden 32 km Misox-Bellinzona samt deren Ausbau können nach den heutigen Verkehrserfahrungen nur 15 Mill. Fr. in Obligationen mit einiger Wahrscheinlichkeit auf Verzinsung rechnen. Von den übrigen 19 Mill. Fr. Aktien sind 10 Mill. dem Bund, 7 Mill. dem Kanton Graubünden (einschl. Talschaftinteressenten und Rh. B.) und 2 Mill. dem Tessin zugedacht. Vermögen diese drei Aktionär-

gruppen schlimmsten Falles einen direkten Jahreszinsausfall, zu 5% gerechnet, Bund 500 000 Fr., Graubünden 350 000 und Tessin 100 000 Fr. auf sich zu nehmen, um dadurch Landesteile der exponierten Südostecke des Schweizerlandes näher unter sich und mit der ganzen Heimat zu zu verbinden, um die volkswirtschaftliche Entwicklung und damit die Steuerkraft dieser Gebiete zu heben und um den Verkehr von Südostdeutschland mehr der Schweiz als dem Brenner zuzuhalten? — Ist der Schweiz als längstem Bodensee-Anstösser daran gelegen, seine österreichischen, bayrischen und württembergischen Ufernachbarn, die jedenfalls kaum nach dem Brenner tendieren, mehr für einen internationalen Aufbau des Bodenseebeckens in weitestem Sinne zu interessieren und dadurch in absehbarer Zeit auch wohl die Elektrifizierung der wichtigen deutschen Zufahrtlinie München-Lindau zu erreichen?

Die schweizerischen Handelsemporen Zürich und Basel brauchen diese schmalspurige Bernhardinbahn ebensowenig zu fürchten, wie die Rhätische Bahn die Personenautomobil-Konkurrenz in Graubünden, denn jede Art Verkehr bringt neue Belebung und Verdienstmöglichkeiten für das ganze Land. Der Bund hat eine grosse Kommission beauftragt, Massnahmen gegen die Entvölkerung der Gebirgskantone vorzuschlagen. Gute und zuverlässige Verkehrswege während des ganzen Jahres und gute Gemeindeverwaltungen sind die besten Massnahmen gegen diese Entvölkerung, das beweisen Engadin, Davos, Klosters und Arosa. Wo diese Grossverkehrsanschlüsse fehlen, nützen alle Bundes-subsidien für Landwirtschaft und Lebenshaltung nichts, das beweisen gerade die Gebiete zwischen Thuisis und Bellinzona, so vor allem Schams, Avers, Rheinwald, das obere Misox und Calanca. Auf die oben gestellten beiden Fragen wird der ängstliche Kleinstaatbürger mit Nein antworten, die weitsichtigern Glieder unseres Verkehrs- und Transitlandes par excellence aber müssen sie trotzdem zuversichtlich bejahen. Mögen die kantonalen und eidgenössischen Behörden, die diese wichtige Landesfrage nächstens zu entscheiden haben, sich auf diese höhere Warte stellen! —

Dem Projekt liegen Aufnahmen im Masstab 1 : 500 und 1 : 2000, d. h. Kurvenpläne mit 5 und 2 m Aequidistanz zu Grunde; an einzelnen Stellen sind diese durch Querprofile ergänzt. Nachdem ein Projekt, die Bahn über den Berg zu führen, schon 1922 fallen gelassen worden war, hat das interkantonale Komitee dem Projekt mit beidseitigem Gefälle im Scheiteltunnel (gegenüber einseitigem Gefälle und höherem Tunneleingang auf der Südseite) den Vorzug gegeben (Abbildungen 1 und 2, Seite 215).

Nach diesem nun angenommenen Projekt beginnt die neue Bahn auf der Station Mesocco 769 m über Meer. Bis auf die Ebene von San Giacomo sind 441 m Höhendifferenz zu überwinden bei einer Horizontalentfernung von nur 3,2 km; dazu braucht es eine künstliche Entwicklung von 8 km Bahnlänge (Abbildung 3). Kurz nach der Station Mesocco wird die Moësa auf einem rund 80 m langen und 20 m hohen Viadukt überschritten, um vorerst auf der linken Talseite mit der Maximalsteigung von $60 \div 55 \text{ ‰}$ auf offener Linie und $55 \div 50 \text{ ‰}$ in den Tunneln an Logiano, Darba und Andergia vorbei die Entwicklung zu suchen. Andergia wird durch zwei Kehrtunnel von 635 und 435 m Länge in gutem Gestein unterfahren; dadurch wird auch die Gefahr vermieden, mit der der befürchtete Bergsturz von Andergia eine offene Linie bedroht. Bei Km. 3,5 ist zum zweiten Mal die Moësa an engster Stelle auf einer 15 m langen, 16 m hohen Brücke, für die sich hier günstige Fundationsverhältnisse bieten, zu überschreiten, um nun auf der rechten Talseite die weitere Entwicklung bis San Giacomo in einem 665 m langen Kehrtunnel, der in einer Schleife verläuft, zu finden und bei der Wasserfassung des Elektrizitätswerkes von Cebbia, kurz vor San Giacomo, nochmals die Moësa zu überbrücken. Die Bernhardsstrasse wird auf dieser Strecke zweimal gekreuzt, d. h. bei Bahnkilometer 4 in einem 50 m langen Tunnel unterfahren und bei Bahnkilometer 7,5 wieder übersetzt. Von San Giacomo bis Pescedalo zieht sich die Bahn in gestreckter Linie oberhalb der Strasse auf der Berghöhe hin, dann werden abermals zwei schleifenförmige Kehrtunnel von 760 und 705 m Länge nötig. Bei Km. 12,5 überbrückt die Bahn die Strasse und folgt oberhalb des Wasserfalles von Monte di Monzotenti bis zur Station San Bernardino dem Lauf der Moësa. Diese Station ist einstweilen bei Bahnkilometer 17,5 auf dem Plateau hinter der Kirche (Kote 1630) vorgesehen. Sollte der von der „A.-G. Motor-Columbus“ hier geplante Stausee, der den ganzen Kurort San Bernardino unter Wasser setzen würde, doch einmal zustande kommen, so kann er in einer, zur Sicherheit auch studierten Variante von 3,5 km Länge leicht umfahren werden. Bis dahin würde man es nicht verstehen, wenn die Bahn schon jetzt 70 m über dem Dorf an den Berghang zu liegen käme. Nach einer kurzen Entwicklung wird am Ausgang der Val Vignone auf Kote 1669,60 das Südportal des grossen Tunnels erklimmt, der mit 5580 m Länge den Berg durchfährt und ungefähr 2 km oberhalb des Dorfes Hinterrhein, 250 m hinter der untersten Strassenkehre auf Kote 1648,60 das Nordportal und damit das Rheinwaldtal erreicht.

Rheinaufwärts der Strassenbrücke überschreitet die Bahn den Fluss, um auf die linke Talseite und zur Station Hinterrhein östlich vom Dorfe auf 1620 m über Meer zu münden. Von da zieht sich das Tracé talabwärts der Poststrasse entlang, wo für die Dörfer Nufenen und Splügen Stationen vorgesehen sind. Der für das Hinterrhein-Kraftwerk der „Rhätischen Werke A.-G.“ projektierte Suferser See wird umfahren und die Station auf Kote 1422 hart unterhalb des Dorfes, 7 m über dem Stauseespiegel eingelegt. Damit rückte der Luftkurort „Sufers am See“ unzweifelhaft in die Reihe der beliebtesten Ferienaufenthalte. Bei Bahnkilometer 43,5, dort, wo am Hinterrhein noch die Fundamente eines alten Brückenkopfes zu sehen sind, überschreitet die Bahn den Rhein und führt oberhalb der Strasse durch die Rofflaschlucht bis zu den Kehren, wo sie zur Ausgleichung des Gefälles in langer Schlaufe in das Ferrera-Tal einbiegt und vor dem Uebergang über den Averser-Rhein die Möglichkeit einer Station für den Verkehr der Talschaft Avers bietet. Nachdem sie vor Bärenburg wieder die Poststrasse erreicht hat, erhält sie eine Haltestelle für die Transporte aus den bekannten Andeer-Granit-Brüchen und gelangt am Nordende des Dorfes in die Station Andeer. Von da an bleibt sie bis Zillis nordöstlich der Kirche auf der Talsohle und folgt dann der Poststrasse bis zur Raniabrücke (Abbildung 4). Wegen der Rutschgefahr zwischen dieser und dem Wegerhaus wird

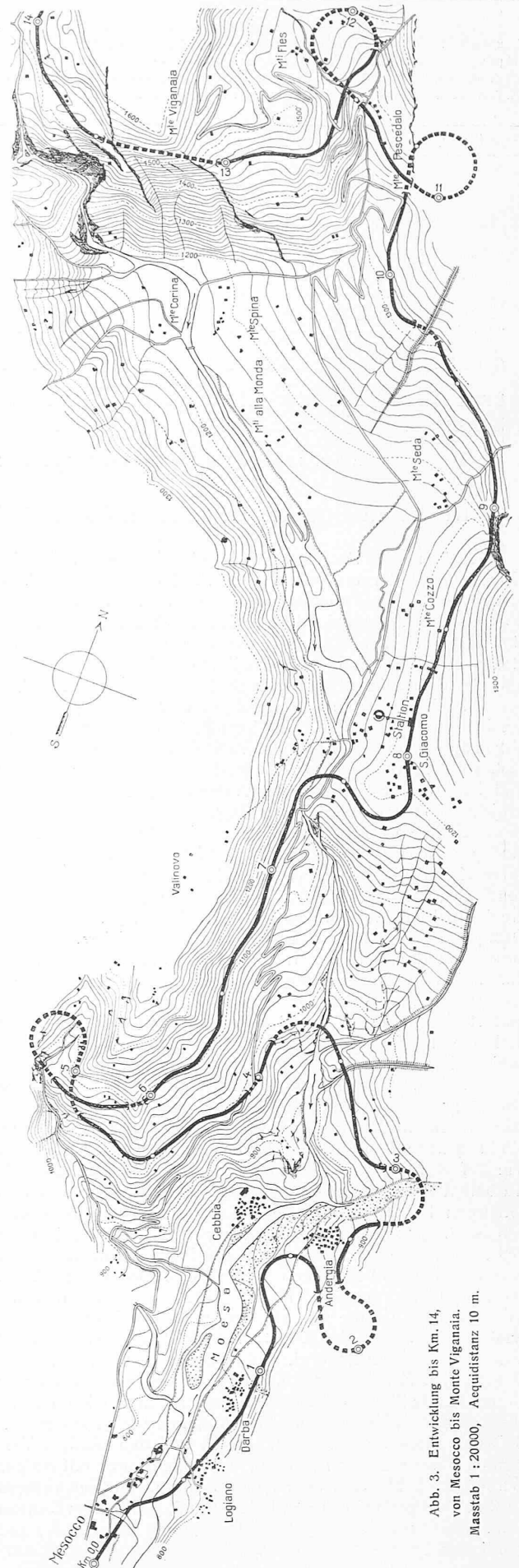


Abb. 3. Entwicklung bis Km. 14, von Mesocco bis Monte Viganala. Masstab 1:20000, Acquidistanz 10 m.



Abb. 2. Uebersichtskarte der Bernhardin-Bahn. — Masstab 1:150 000. Mit Bewilligung der Eidgen. Landestopographie vom 14. Oktober 1927.

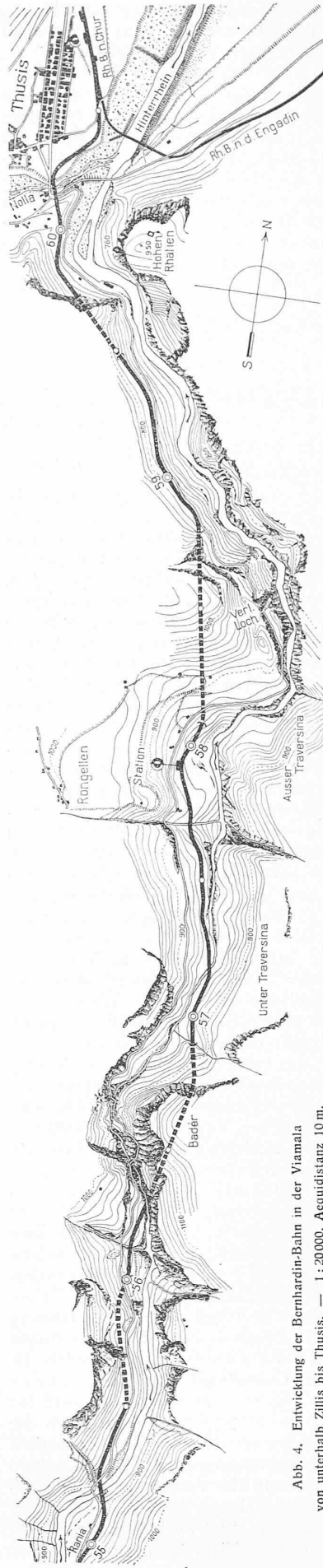


Abb. 4. Entwicklung der Bernhardin-Bahn in der Viamala von unterhalb Zillis bis Thuisis. — 1:20 000, Acquistanz 10 m.

sie nun in einen 450 m langen Tunnel verlegt, übersetzt beim Wegerhaus, oberhalb der zweiten Viamala-Brücke, aber tiefer liegend, den Rhein und verschwindet wieder zur Unterfahrung der schwierigsten Partie der Viamala in einem 570 m langen Tunnel, um dann nach Ueberschreitung des Hinterrheins bei der noch bestehenden Traversina-Holzbrücke zur Station Rongellen (Kote 845) zu gelangen. Die Partie des „Verlorenen Loches“ wird in einem 680 m langen Tunnel abgeschnitten und dabei der Zuleitungskanal zum Elektrizitätswerk Thuisis in 17 m Ueberhöhung gekreuzt. Wer die Viamala sehen will, muss schon in Rongellen einen Zug überspringen, denn die Bahn stört die berühmtesten Landschaftsbilder dieser Schlucht nirgends. Nach 700 m langer offener Strecke ist wieder ein 250 m langer Durchstich durch den Felsrücken Crapteig, 24 m unter dem Zulaufkanal zum Elektrizitätswerk nötig, und dann führt hart neben der Strassenbrücke über die Nolla ein 80 m langer Viadukt die Bahn unterhalb des Hotels Viamala hindurch in den Bahnhof Thuisis der Rh.-B. auf der Meereshöhe von 700,5 m.

Die ganze Linie erfordert verhältnismässig viele Tunnelstrecken: 19,4 % der ganzen Bahnlänge, was zur Erhöhung der Baukosten stark beiträgt; immerhin sind die Gesteinsverhältnisse nach dem Gutachten des Geologen Dr. J. Cadisch sehr günstig; es ist

geringer Wasserzufluss zu erwarten und auch die Ueberlagerung des grossen Tunnels mit nur 386 m Höhe ist so gering, dass kaum mit höhern Temperaturen als 25 °C gerechnet werden muss.

Das Maximalgefälle von 60 ‰ ist gleich dem der Aroserbahn, während die Berninabahn bis zu 70 ‰ geht. Der Minimalradius ist zu 100 m angenommen, sodass das Rollmaterial der Rh.-B., B.-B., F.-O. und Ch.-A. im Bedarfsfalle bis Bellinzona durchlaufen kann. Die Totallänge der Brücken im Verhältnis zur Gesamtbahnlänge stellt sich auf 3 ‰, wie bei der Rh.-B., gegen 7 ‰ bei der Aroserbahn. Die längste Brücke wäre bei Sufers über den Steilerbach, 150 m lang, 20 m hoch, die höchste die Viamala-Brücke, mit 43 m Höhe, aber nur 33 m Länge. Die Bauzeit ist auf drei Jahre vom Beginn der Bauarbeiten am grossen Tunnel an gerechnet.

Die Baukosten, 32 Mill. Fr., also 525 000 Fr./km, sind höher angesetzt, als bei andern in letzter Zeit erstellten Schmalspurbahnen: Centovalli 300 000 Fr.; Val Vigezza 230 000; Bernina 250 000; Chur-Arosa 375 000; Rh.-B. 395 000 Fr. Sie sollten also ausreichend bemessen sein. Von den Baukosten fallen 27 751 950 Fr. oder rund 455 000 Fr./km auf die Bahnanlage, wobei der grosse Tunnel mit 1400 Fr./m gleich 7,8 Mill. Fr. inbegriffen ist.

Dazu kommen noch für den Umbau der Fahrleitung der Misoxerbahn auf Wechselstrom von 11 000 V 667 000 Fr. und für die Einführung in den Personenbahnhof Bellinzona, zum direkten Anschluss an die S. B. B., 1 285 000 Fr., sodass sich die Gesamtanlagekosten laut Voranschlag auf rund 34 Mill. Fr. stellen. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeits-Berechnungen und der Finanzierungsmöglichkeit verweisen wir auf den auf S. 225 besprochenen „Bericht“.

Die 15 kV Einphasenstrom-Fahrleitungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von H. W. SCHULER, Elektroingenieur, Zürich.

(Schluss von Seite 204.)

Der Berechnung der bis 1923 gebauten Tragwerke wurde eine vierfache Sicherheit gegen Bruch zu Grunde gelegt. In der Richtung senkrecht zu den Geleisen wurden dabei folgende Kräfte als wirkend angenommen: Wind auf den Mast 100 kg/m², Wind auf das Drahtwerk 70 kg/m², dazu in Kurven der Kurvenzug von Fahrdrabt und Trageisil. In der Richtung des Geleises wurde als wirkend angenommen: Wind auf das Tragwerk mit 100 kg/m², dazu einseitiger Leitungszug von 10 ‰ des im Fahrdrabt wirkenden Höchstzuges. Bei den vertikal nach unten wirkenden Kräften wurde aus den schon erwähnten Gründen keine Schneelast berücksichtigt. Es zeigte sich allerdings, dass die Annahme, infolge der Erschütterungen der vorbeifahrenden Züge könne sich auf der Leitung keine nennenswerte Menge Schnee ansammeln, nur für Fahrleitungen zutrifft, bei denen der Fahrdrabt direkt am Trageisil aufgehängt ist, und bei denen vor allem zwischen diesen beiden Drähten nur wenige Hänger vorhanden sind. Bei der Gotthardleitung dagegen tritt bei starkem Schneefall zwischen Fahrdrabt und Trageisil eine grosse Schneeanhäufung auf, wegen der zwischen Fahrdrabt und Trageisil liegenden Zwischenseile und der vielen doppeldrähtigen Hänger.

Von der Erwägung ausgehend, dass auch ein mit vierfacher Sicherheit gegen Bruch berechneter Mast bei Zugsentgleisungen einem auf ihn auffahrenden Wagen nicht standhält und schliesslich auch nicht standzuhalten braucht, ist in den neuen, noch nicht in Kraft gesetzten eidgenössischen Vorschriften, für Mastberechnungen nur noch eine dreifache Sicherheit gegen Bruch vorgesehen, gleich wie dies schon bisher für Uebertragungsleitungen der Fall war. Ohne das Inkrafttreten der neuen Vorschriften abzuwarten, wurde den Schweizerischen Bundesbahnen diese, wirtschaftliche Vorteile bietende Vorschrift schon im Jahre 1923 zugestanden. Die seit dem genannten Jahre erstellten Tragwerke weisen daher in bestimmten Fällen nur noch eine dreifache Sicherheit gegen Bruch auf. Einer allgemeinen Ausnützung der durch die dreifache an Stelle der vierfachen Sicherheit gegebenen Möglichkeit, das Konstruktions-Eisen stärker zu beanspruchen, standen in vielen Fällen die Ausmasse der Profileisen im Wege. Von der Erfahrung ausgehend, dass grössere Profileisen durch Rosten weniger rasch geschwächt werden als kleinere, wurde nämlich die Vorschrift aufgestellt, für Gurtwinkel von Masten keine kleineren Profile als 50 × 50 × 5 zu verwenden und für Diagonalen nicht unter 40 × 40 × 5 zu gehen. Auch die Verwendung der Breitflanschmaste lässt wegen der starken Verschiedenheit der Widerstandsmomente in den beiden Hauptrichtungen die wirtschaftliche Ausnützung der dreifachen Sicherheit nicht ohne weiteres zu.

Die einzelnen Teile der Fachwerk-Konstruktionen wurden in üblicher Weise durch Nietung zusammengebaut.

Nur zusammengesetzte Armaturen und Drahtwerkteile wurden schon von Anfang an durch autogene oder elektrische Schweissung zusammengesetzt. In neuester Zeit wird nun in weitgehendem Masse die elektrische Schweissung herangezogen, in der Hauptsache für Stationsmaste, Fachwerkmaste der freien Strecke, Joche der zweigeleisigen freien Strecke und Ausleger. Die Gewichtersparnis, die sich daraus ergibt, dass Bindebleche und Diagonalen die Gurtwinkelleisen und die Schenkel der U-Eisen nicht mehr überlappen, sondern dass sie stumpf gegen ihre Kanten stossen, beträgt bis 10 ‰. Dazu kommt der grosse Vorteil, dass Wassertaschen, die bei genieteten Konstruktionen immer vorhanden sind, vermieden werden, und dass ganze Ausleger und Joche im Zinkbad verzinkt werden können. Von der Verzinkung nach dem Metallspritzverfahren wird der hohen Kosten wegen für Fachwerk-Konstruktionen im allgemeinen nicht, für Armaturen und Drahtwerkbestandteile nur in kleinem Umfange Gebrauch gemacht.

Die Fachwerk-Konstruktionen werden in den Eisenbau-Werkstätten nach fertigem Zusammenbau von Schmutz und Rost gereinigt und mit einem Leinöl-Anstrich versehen. Nach erfolgter Abnahme durch den Besteller werden sie mit Bleimennung grundiert und so an die Einbauorte verschickt. Spätestens nach beendeter Montage wird der erste Deckanstrich und nach der Montage der Isolationen und dem Ausziehen und Einregulieren des Trageisiles und des Fahrdrabtes der zweite Deckanstrich aufgebracht. In der Regel wird Leinölfarbe zu den Deckanstrichen verwendet. Im Gegensatz zu diesem wohl allgemein bekannten und angewendeten Verfahren wurde versuchsweise in der West-Schweiz ein neuer Weg eingeschlagen. Es wurden nämlich die fertigen Eisenkonstruktionen ungerneigt und ungestrichen von allen Konstruktionswerkstätten an bestimmte Sammelorte hin befördert, dort mit Sandstrahl gereinigt und dann sowohl Bleimennung als auch Deckanstriche mit der Pistole aufgespritzt. Allfällig beim Transport oder beim Einbau schadhaft gewordener Anstrich wird nach fertigem Einbau der Leitungen ausgebessert. Da es sich dabei immer um leicht zugängliche und zudem dem Rosten wenig ausgesetzte Stellen handelt, hat dieses nachträgliche Ausbessern nichts auf sich. So gestrichene Tragwerke stellen sich nur unwesentlich höher im Preis. Auf jeden Fall wird ein Mehrpreis reichlich aufgewogen durch den auf der sandstrahlgereinigten Oberfläche zuverlässiger haftenden Anstrich.

Von der Verzinkung wird in weitgehendem Masse Gebrauch gemacht, sobald es sich nicht um genietete Konstruktionen handelt, da die Kosten des dreifachen Anstriches lange nicht in dem Masse günstiger sind, als die der Feuerverzinkung, besonders wenn berücksichtigt wird, dass ein Leinöl-Anstrich in zehn Jahren, eine Feuerverzinkung aber erst etwa in 50 Jahren erneuert werden muss. Es ist