

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 19

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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: Richtstollen-Durchschlag des Monte-Cenere-Tunnels. — Besuch in den Marmorbrüchen von Saillon. — Brünigbahn. — Erfindungsschutz. — Miscellanea: Concurrenz für den Entwurf eines monumentalen Brunnens in Bremen; Markenschutz in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika: Concurrenz für den Entwurf einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Mainz. — Vereinsnachrichten: Semper-Museum; Stellenvermittlung. Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Richtstollen-Durchschlag des Monte-Cenere-Tunnels.

Am 12. April 1881 erfolgte der Durchschlag des Richtstollens des, wie die ganze Monte-Cenere-Bahn, einspurig angelegten Monte-Cenere-Tunnels, welcher eine Abweichung von 3 mm in der Richtung, 20 mm in der Länge und 8 mm in der Höhe ergab.

Der Monte-Cenere-Tunnel hat eine Gesamtlänge von 1673 m, liegt in einem einseitigen Gefäll gegen Norden von 22,5 ‰ und erreicht an seinem Südende den höchsten Punkt der Monte-Cenere-Linie mit 475,64 m über Meer. — Mittelt dieses Tunnels unterschneidet das Tracé die Wasserscheide des Monte-Cenere.

Das Nordportal dieses Tunnels befindet sich am linkseitigen Abhang des Tessinthaales oberhalb Contone, während das Südportal in dem Thal der Leguana (Zufluss des Vedeggio, beziehungsweise des Luganersee's) unterhalb Rivera liegt.

Das Tracé des Tunnels liegt vom Nordportal weg noch mit 541 m Länge in einer Curve von 400 m Radius, während der übrige Theil gerade ist. Die Voreinschnitte wurden auf der Nordseite am 4. November und auf der Südseite am 29. November 1879, der Richtstollen am 26. November auf der Nordseite, am 22. Dec. 1879 auf der Südseite und zwar als Firststollen begonnen.

Bis zum 25. April 1880 wurde beidseitig von Hand gearbeitet und zwar dreischichtig mit sechs Mann auf der Nordseite und vier Mann auf der Südseite. Am 28. April 1880 begann die mechanische Bohrung auf der Nordseite, während auf der Südseite bis zum Durchbruch von Hand gebohrt wurde; es waren für diese Wahl das Tunnelgefäll nach Norden und das auf dem Nordabhang für die mechanische Bohrung disponible Betriebswasser massgebend.

Diese letztere geschah mittelst der vom Gotthardtunnel her bekannten Mac Kean-Séguin-Maschinen, deren vier auf einem Gestell gleichzeitig arbeiteten.

Die Compression der Luft wurde in Quartino mittelst des Wassers des Trodobaches bewerkstelligt, welches in einer Röhrenleitung von 0,3 m Weite auf eine Länge von 760 m und mit einem Totalgefälle von 109 m zur Turbine geleitet wurde.

Die beiden Compressoren von je 0,55 m innern Durchmesser, 0,76 m Hubhöhe und 30 Touren pro Minute lieferten bei Annahme eines Nutzeffectes der Compressionsmaschinen von 70 ‰ per Stunde 136 m³ auf fünf Atmosphären verdichtete Luft.

Diese Arbeit erforderte eine Leistung von 120 Pferden, welche — da das Wasser des Trodo nicht immer ausreichend war (namentlich im Februar laufenden Jahres) — durch zwei für diesen Fall bereit gestellte locomobile Dampfmaschinen ergänzt wurde.

Von Quartino bis zum Nordportal des Monte-Cenere hat die Leitung für die comprimirt Luft eine Totallänge von 2400 m und war der innere Röhrendurchmesser derselben 12 cm. Beim Nordportal waren je zwei Reservoirs von zusammen 16 m³ Inhalt für die comprimirt Luft aufgestellt. Von denselben weg bis vor Ort erhielten die Lufröhren bloss einen innern Durchmesser von 9 cm.

Die Installation der Compressoren in Quartino wurde mit dem Nordportal telegraphisch verbunden.

Es wurden bei maschineller Bohrung im Stollen (vom 25. April 1880 ab) in 352 Tagen 1125 m durchörtert und somit ein Fortschritt von 3,20 m per Tag erzielt.

Zieht man jedoch die Unterbrechungen der maschinellen Bohrung durch Absteckungen, Festtage, Störungen an den äussern Maschinenanlagen etc. mit im Ganzen 20 Tagen ab, so ergeben sich pro Tag 3,39 m.

Für diese 1125 m Richtstollen war zu erstellen eine Bohrlochlänge von ca. 23600 m, oder, da vier Maschinen arbeiteten, per

Maschine 5900 m, welches hinwiederum eine Tagesleistung von 17,76 m pro Maschine ergibt.

Der grösste Monatsfortschritt wurde im Januar 1881 mit 124 m und der kleinste im August 1880 mit 61 m erreicht. Der grösste Tagesfortschritt betrug 5,9 m.

Die Arbeiten des Richtstollens weisen in den einzelnen Monaten folgenden Fortschritt auf:

Jahr	Monat	Nord	Süd	Zusammen	Unterbrechungen der Maschinenbohrung	Bemerkungen
		m	m	m	Stunden	
1879	Dec.	32	2	34		
1880	Januar	40	37	77		Handbohrung: Nord dreischichtig mit je sechs Mann, Süd zweischichtig mit je vier Mann, Süd auch dreischichtig mit vier Mann.
	Febr.	34	19	53		25.8 Uhr Morgens Beginn der Maschinenbohrung.
	März	32	34	66		
	April	27	24	51		
	Mai	85	25	110		
	Juni	90	21	111	17	
	Juli	110	18	128	12	
	August	62	19	81	24	
	Sept.	109	37	146		
	Oct.	41	28	69	249	Einstellung der mechanischen Bohrung auf 10 Tage, 9 Stunden in Folge des Unfalls vom 11. Oct. 1880: Rutschung an der Wasserleitung und Bruch der Kolbenstange.
	Nov.	94	34	128	24	
	Dec.	101	26	127	24	
1881	Januar	124	20	144	66	
	Febr.	110	23	133	30	
	März	115	17	132	34	
	April	71	12	83		Des raschern Fortschrittes wegen wurde der Richtstollen auf der Nordseite von 6 auf 5 m ² reducirt.
Total		1277	396	1673	480	

Die geologischen Verhältnisse des Tunnels waren günstig, indem das durchfahrene Gebirge mit geringer Ausnahme einen durchweg standfesten Gneiss und Gneissglimmerschiefer aufweist, welcher nur ausnahmsweise Auszimmerung verlangte.

In Folge dessen wird nur an diesen letztern Strecken die Mauerung mit Erstellung des Gewölbes begonnen, während sonst dieselbe von unten auf, mit der Widerlagermauerung beginnend, ausgeführt wird.

Auch in Hinsicht des Wasserzuflusses gestalteten sich die Verhältnisse günstig. Die Wasserförderung auf der Südseite geschah durch eine Pumpe, welche mittelst eines vor dem Portal aufgestellten Locomobils in Tätigkeit gesetzt wurde. Die Wasserzuflüsse stellten sich hauptsächlich am Ein- und Ausgang des Tunnels ein, während im Uebrigen der Richtstollen sonst fast durchweg trocken war.

Auf der Südseite wurde die Ventilation mittelst eines von Hand in Bewegung gesetzten kleinen Ventilators bewerkstelligt.

Der Strossenausbruch blieb anfänglich im Rückstand, indem man mit demselben erst im Monat Juni 1880 begann, so dass von August 1880 weg auf der Nordseite der Beginn einer zweiten Attaque nöthig wurde. Dieselbe wurde bei 360 m vom Nordportal entfernt erstellt und auf diese Länge mittelst einer Rampe von 3 ‰ Gefäll von dem Firststollen aus die Sohle des Tunnels erreicht. Die Bewältigung des unbedeutenden Gebirgswassers geschah hier durch eine mit comprimirt Luft getriebene Ribourt'sche Pumpe.

Um die zweite Attaque in der Strosse zu ermöglichen, wurde die Rollbahn, welche das Ausbruchmaterial aus dem Richtstollen, der seitlichen Erweiterung und der zweiten Strossenattaque auf die Sohle des Firststollens herausbeförderte, auf die linke Seite des seitlich erweiterten Profils auf Langschwellen gelegt, welche mittelst Eisenstangen solid mit einander verbunden waren. Hier und zwar links der Rollbahn befand sich auch die Leitung der comprimirt Luft. Auf diese Weise blieb auf ca. 3,5 m Breite rechts der Rollbahn das Profil frei und wurde nun von der zweiten Attaque aus ein Strossenschlitz etablirt. Nach Vereinigung der beiden Sohlenschlitz-Attaquen und bei der nach dem Stollendurchschlag disponibel gewordenen comprimirt Luft geschieht das Treiben des Strossenschlitzes auf der Nordseite nur von einem Angriffspunkte aus und zwar der obere Absatz per Hand und mittelst auf einem Dreibein ruhenden Burleigh-Maschinen und der untere mit Mac Kean-Séguin-Maschinen.

Auf diese Weise kann der Strossenabbruch und die darauf folgende Ausmauerung rasch ausgeführt werden.

Zur Zeit des Durchschlages waren für den Monte-Cenere-Tunnel noch folgende Arbeitsleistungen zu machen: