

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 16

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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: Rhonebahn. Von R. Abt in Bünzen. — Ausführungen in Schlackencement und Schlackensandmörtel von Choindez. Von Prof. L. Tetmajer in Zürich. — Patentliste. — Miscellanea: Pariser Stadtbahn. Technische Hochschule zu Darmstadt. Eine Neuheit im Lichtpausverfahren. Versuche mit neuen Wagenkuppelungen. Felssturz auf der

Bern-Luzern-Bahn. Canaltunnel. Einführung des Metersystems in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Strassenbahn St. Gallen-Gais. Wasserversorgung von Neuchâtel. — Necrologie: † Joachim Brenner. † Fausto Niccolini. † Emil Laisné.

Rhonebahn.

Ein Aufsatz in Nr. 13 der „Schweiz. Bauzeitung“ belehrt uns, dass wir in unserer Denkschrift: „Die Rhonebahn“ bei Aufzählung der Techniker, die sich um den weiteren Ausbau der schweizerischen Bahnen verdient gemacht, eine Lücke gelassen haben. Diese Unterlassungssünde mag uns jedoch um so eher nachgesehen werden, als der durch Gekränkte die Vervollständigung bereits persönlich besorgte.

Die bei diesem Anlasse vorgebrachte Kritik verdanken wir lebhaft, nicht etwa für uns, sondern im allgemeinen Interesse. Wir heben überhaupt des entschiedensten hervor, dass in einer Frage, wie die vorliegende, die Person und persönliches Interesse durchaus zurücktreten müssen. Bei der Anlage der schweizer. Eisenbahnen ist vielfach und schwer gefehlt worden. Die Summen, die hätten erspart werden können, zählen nach Hunderten von Millionen Fr. Dabei ist zu bedenken, dass diese bedeutenden Capitalien nicht etwa einem Boden reich an Schätzen, sondern dem sauer Erworbenen eines kleinen Volkes entnommen sind. Das Wohlbefinden unserer Bevölkerung und die Erhaltung des Landes sind nun einmal an das Schicksal unserer Eisenbahnen gekettet. Zu dieser Erkenntnis sollte namentlich jeder Techniker kommen, und dabei ehrlich genug sein, nach Massgabe seiner Fähigkeiten zum wirklichen Wohle seiner Mitmenschen beizutragen.

In diesem Geiste wünschten wir unter Anderm die Verbindung der heutigen Bahn im Rhonethal mit der Gotthardbahn untersucht und behandelt zu sehen.

Als Entgegnung auf die bis jetzt vorgebrachte Kritik diene kurz folgendes:

1. Zur Ersteigung von Höhen stellt sich die reine Adhäsionsbahn in Folge der nöthig werdenden Entwicklungen, namentlich aber unter Zuhilfenahme von Kehrtunneln, stets viel theurer als die directe Linie mit Anwendung der Zahnschiene.

2. Der Betrieb solcher Gebirgsbahnen in den Schnee-regionen ist selbstverständlich auch viel zu kostspielig, weil oft unmöglich, indem, sowohl zur Schneeabseitung als zur Fortbewegung der Züge, die natürliche Adhäsion der Räder auf ein unbrauchbares Minimum herabsinkt. Diese Erfahrung hat uns denn auch bestimmt, in den höher gelegenen Partien unseres Projectes die Zahnschiene anzuwenden. Darüber wären wir also einig, dass ein Adhäsionsproject im vorliegenden Falle nicht entsprechen kann.

3. Wir selber haben nicht versäumt, gewissenhaft auszurechnen, dass unser Project mehr absolute und noch mehr virtuelle Länge hat, als die Simplonbahn. Da wir aber wissen, dass die eigentliche Simplonbahn, bis zu ihrem Anschlusse an die italienischen Schienen, wohl hundert Millionen Franken bedarf, so erblicken wir in der grösseren Länge unseres Projectes noch kein Argument, einen Ersatz, der je nach den Anforderungen 20 bis 30 Mill. Fr. kosten wird, nicht anzunehmen. Wäre unsere Länge kleiner als jene des Simplon, so wäre unser Project auch kein Ersatz, sondern ein Hinweis darauf, dass der Simplon überhaupt zu verwerfen sei. Wie sich unser Project zum Simplon stellt, ist übrigens in der Denkschrift zur Genüge erörtert worden.

4. Ein Transport von 650000 Bruttotonnen sei für eine Zahnradbahn zu viel, mag vor 10 Jahren noch von Vielen geglaubt worden sein. Wer sich heute mit derartigen Behauptungen keine Blösse geben will, möge sich dahin belehren, dass auf der *Harz*bahn auf dem denkbar

ungünstigsten Trace gerade diese Menge transportirt wird und man nur bedauert, nicht das Doppelte leisten zu müssen.

5. Der normale Schneefall ist bei Zahnschienenbetrieb nicht zu fürchten. Dass gegen Lawinen und Schneewehen Schutzbauten zu errichten sind, ist uns nicht ganz neu; wir sind sogar ziemlich versichert, die wirksamen Vorkehrungen treffen zu können.

6. Die Kritik scheint die geognostischen Verhältnisse des Gotthard zu Grunde zu legen. Ein Blick auf die geognostische Karte des Gotthard von Dr. Karl von Fritsch (herausgegeben vom eidg. Stabsbureau) zeigt aber, dass unser Tunnel ungefähr auf folgendes Gestein treffen wird, Richtung von N. nach S.:

0,3 km	Gneiss.
4,7 „	bester Granit.
1,0 „	Gneiss.
0,3 „	Hornblende und Diorit.
<hr/>	
6,3 km	

Eine Ausmauerung ist also vielleicht auf 1—1,5 km, jedenfalls aber nur an den Tunnelenden nöthig, wo sie überhaupt weniger kostet.

7. Ob die Wagenladungen D und E theurer kommen, als am Simplon, ist gleichgültig. Denn Simplon und Rhonebahn sind nicht Concurrenten, sondern die letztere nur ein Ersatz des erstern, solange dieser nicht gebaut wird.

8. Gerade darin, dass die Bahn immer längs der Landesgrenze hinläuft, finden wir den Hauptwerth unseres Projectes im strategischen Sinne, denn dadurch können alle Einfallspitze schnell bedient, resp. mit Truppen vertheidigt werden. Hätte es die Schweiz auf Eroberungen abgesehen, dann müsste freilich eine Offensiv-Bahn direct gegen das Feindesland führen. Bei dem defensiven Character der schweizer. Befestigungen ist es aber nur wichtig, die Möglichkeit zu haben, an alle Plätze, die wie der Giacomo-Pass bei Bedretto, ein Einfallsthor der Feinde sein können, schnell die nöthige Deckungsmannschaft beizubringen. Im Uebrigen wollen wir das Urtheil hierüber mit voller Beruhigung den schweizer. Strategen überlassen.

9. Etwas zu kühn ist die Ansicht, dass die Gotthardbahn sich dem Simplon gegenüber durch die Anlage der zweiten Spur Biasca-Flüelen und den Bau Arona-Locarno concurrenzfähig erhalten könne. Wenn der Simplon gebaut und dadurch der Gotthardbahn ein grosser Theil ihres Verkehrs entrissen wird, dann genügt das jetzt bestehende erste Geleise dem Reste reichlich und hat die Gotthardbahn sicherlich nicht nöthig, für den reducirten Verkehr noch eine zweite Spur zu erstellen, und ein noch grösseres Anlagecapital als zur Stunde unverzinsbar zu machen.

Bünzen, 10. April.

R. Abt.

Ausführungen in Schlackencement und Schlackensandmörtel von Choindez.

Aufgenommen und beschrieben von Prof. L. Tetmajer in Zürich.

A. Ausführungen im von Roll'schen Eisenwerke Clus bei Balsthal; aufgenommen den 14. März 1886.

1. Uferstützmauer längs der Dünnern, vgl. Fig. 1, ausgeführt in der ersten Hälfte des Jahres 1884.

Material: comprim. Schlackencementbétou; Mischungsverhältniss: 1 Vol. Cement auf 5 bis 6 Vol. Sand und Kies.