

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 10

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.

pel gelieferten Bagger zu installieren (Abb. 4 und 5.) Es kam ein Verladebagger zur Verwendung, der eine Eimerleiter mit Horizontalstück für 3 m Bagbertiefe besitzt; die Eimer fassen 125 l und sind mit Stahlmessern und Grab-

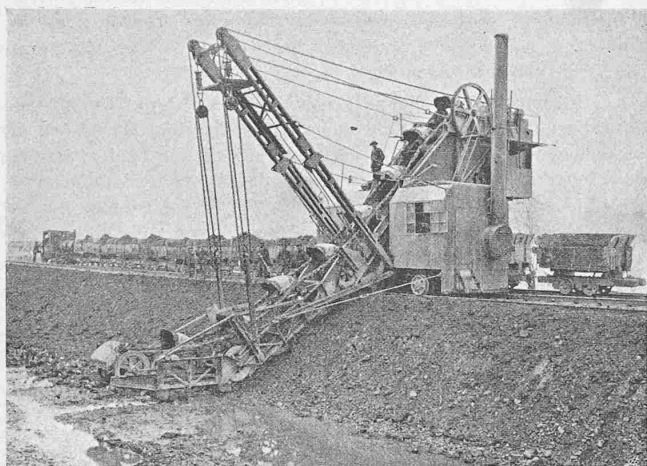


Abb. 5. Abgleichung der Kanalsohle.

zähnen versehen und mittels Flusstahlschäkeln und Stahlbolzen zur Eimerkette zusammen gesetzt. Die Antriebskraft liefert eine Verbunddampfmaschine von 60 PSi. Der Bagger wurde am 13. Januar 1910 in Betrieb gesetzt und beendete seine Arbeit am 14. Juli 1911. Die Zahl der Kalendertage, während welcher er im Betrieb stand, beträgt 183, die der Arbeitstage 151. Die Totalleistung der Maschine während dieser Zeit beträgt 94450 m³, im Mittel also pro Arbeitstag 625 m³, pro Kalendertag 516 m³. Die grösste absolute und relative Leistung brachte der Monat Mai mit 23390 m³, im Mittel pro Tag 754 m³, während der Januar infolge des hart gefrorenen Bodens das geringste Resultat mit nur 216 m³ durchschnittlich verzeichnete. Das Maximum der Tagesleistung wurde am 27. Mai in schlammigem Material mit 1080 m³ verzeichnet. In Schlamm und feinerem Flussgeschiebe bewährte sich der Bagger gut, grobes Material reduzierte seine Leistung ganz wesentlich.

Für die Fundierung der steinernen Uferschwellen ist ein Pfahlrost zur Ausführung gekommen. Die 2,50 m langen Zangenhölzer als Querverband wurden in Abständen von 3 m so gelegt, dass ihr hinteres Ende senkrecht unter der obren Kante der Steinabpflasterung liegt. Die Streichhölzer als Längsverband kamen in Längen von mindestens 7 m zur Anwendung bei einem Durchmesser von 25 bis 30 cm. Zahl und Länge der Streichholzpfähle richtete sich nach dem Untergrund; im wasserdurchsetzten Schlamm erhielten sie eine minimale Länge von 2,50 m und einen Abstand von nur 75 cm. Die Länge der Streichholzpfähle ermöglichte auf diese Weise überall, die feste Kiesschicht auf mindestens 60 cm anzufahren. Es handelte sich hierbei ausschliesslich um die Strecke zwischen Km. 1,80 und 2,0 der Korrektur. Der Pfahlrost ermöglichte gegenüber dem eigentlichen Grundbau eine bedeutende Reduktion des Materialaushubes, der ohnehin beträchtlich ist, und ergab überdies eine ansehnliche Kostenersparnis.

Für die Mauerung der Uferschwellen, die dem Fundamentaushub und der Legung des Pfahlrostes direkt folgte, wurde harter und frostbeständiger Echinodermenkalk verwendet. Die normalen Steinabpflasterungen erhielten auf der Flusssohle eine Stärke von 90 cm, auf Bermenhöhe

eine solche von 30 cm. Zur Hinterfüllung des Fundamentes dienten Bruchsteine. Die Ueberfälle wurden aus Beton hergestellt und mit 30 cm starken Granitplatten abgedeckt. Das alte Simmenbett, das am 28. Oktober 1911 trocken gelegt wurde, erhält das überschüssige Aushubmaterial zur Auffüllung. Der Staat Bern als Eigentümer tritt dasselbe der Gemeinde St. Stephan, bezw. den Anstössern ab. Damit wird ein Streifen Land von rund 40 000 m² gewonnen, dessen rationelle Verwendung durch eine *Güterzusammenlegung* im Gebiet der Flussregulierung bewirkt werden soll, um die Bewirtschaftung der zur Zeit meist kleinen und unregelmässig geformten Grundstücke wesentlich zu erleichtern. Diese Feldregulierung ist um so mehr zu begrüßen, als durch den neuen Simmenkanal und das Bahntracé eine grössere Anzahl von Grundstücken zerschnitten wird.

Die bisherige Wirkung der Flusskorrektur St. Stephan kann als eine höchst erfreuliche bezeichnet werden. Nicht nur ist mit fortschreitendem Kanalaushub der Grundwasserspiegel der Talsohle gesunken, sondern es sind auch schon im Frühjahr 1911, also lange vor Beginn der grossen Trockenperiode, die im Gebiet der Korrektur befindlichen Talquellen eingegangen. Der Grund dieser raschen und gründlichen Entwässerung des Entsumpfungsgebietes ist zweifellos darin zu suchen, dass die Kanalsohle durchschnittlich in eine Tiefe von 3,50 bis 4,00 m in die *Kieschicht* verlegt worden ist. Ein kleiner, nur etwa 2 m tiefer Sammelkanal mit seitlichen Sickergräben würde dieses Resultat nicht gezeitigt haben, weil das Grundwasser nur durch Tieferlegung des Hauptflusses senkbar war.

Spiez, November 1911.

R. Meyer, Ing.

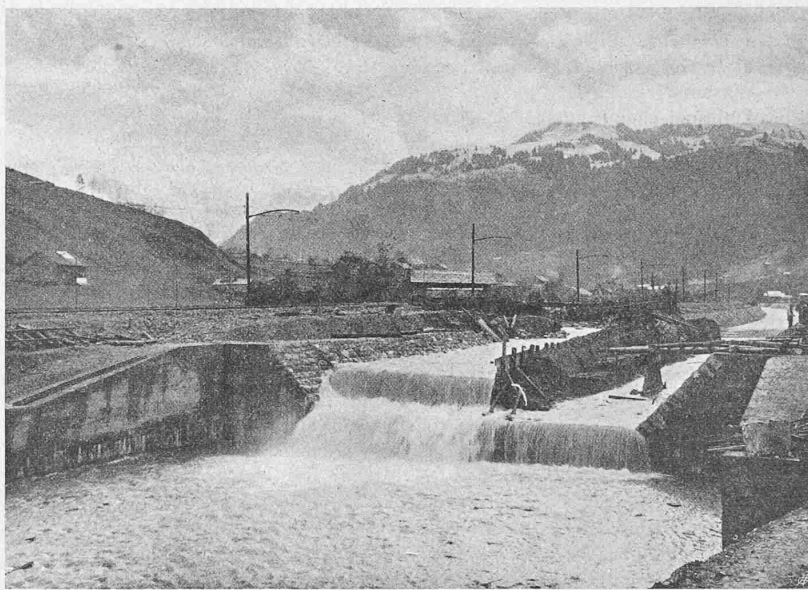


Abb. 7. Ueberfall bei Hm. 10,0 mit dem alten Flusslauf (28. Oktober 1911).

Miscellanea.

Die Direktion der Thunerseebahn und der Bern-Neuenburg-Bahn übernimmt, als Nachfolger des verstorbenen Direktors E. Auer, der bernische Regierungsrat Kunz, der als Finanzdirektor des Kantons, neben seinem Kollegen Regierungsrat Könitzer schon bisher eine der massgebenden Persönlichkeiten bei allen kantonalen Bahnunternehmungen, und als Vize-Präsident des Verwaltungsrates der Thunerseebahn auch der Stellvertreter Direktor Auers war. Es ist auch in Aussicht genommen, den Genannten zur Direktion der *Lötschbergbahn* zu berufen, in der Meinung, dass die Thunerseebahn und die mitbetriebenen Linien (d. h. die sogen. bernischen Dekretsbahnen) sowie die Lötschbergbahn von Anfang an unter einheitlicher Leitung stehen und betriebstechnisch als einheitliche Unternehmung verwaltet werden sollen.

Herr Kunz war bis zu seiner Wahl in die Regierung im Jahre 1904 Notar in Biel. Seither hat er die Finanzen des Kantons

