

Preise für das Legen des Oberbaues.

Bahnlirien	Haupt- und Nebengeleise	Einfache Weichen	Einfache Kreuzungen	Jahr der Ausführung	Bemerkung
	per lauf. Fuß	per Stück	per Stück		
Pragerhof - Ofen Uj. Söny - Alba	kw. 21 bis 28	fl. 24 - 31.50	fl. 8 - 11	1859 1860	Sehr günstige Verhältnisse
Steinbrück - Sipoek	24 - 28	31.50	11.50	1861 - 1862	Teilweise viele Kurven
Marburg - Klagenfurt	20 - 28	31 - 31.50	11 - 11.50	1862	Teilweise sehr ungüns- tige Lage der Bahn für den Unterhalt d. Arbeiter und Beschaffung der Le- bensmittel. Viele Kurven.
Klagenfurt - Villach	23	28	10	1863	Ziemlich günstige Verhältnisse
Agram - Karlstadt	17 - 19	26 - 32	9.40	1864	d.
Ödenburg - Kanizza	19 - 23	28 - 30	10	1864	d.
Jünsbrück - Botzen	22 - 30	24 - 28	8 - 10	1866 - 1867	Der Preis von 30 Kr per lauf. Fuß wurde nur auf den ungewöhnlich un- günstigen Strecken bei starken Steigungen und Krümmungen bezahlt
Bruck - Leoben	19	29	10	1868	Sehr günstige Verhältnisse
Kanizza - Barcs	19	29	10	1868	Ziemlich günstige Verhältnisse

Außer den obigen Preisen für Hauptarbeiten des Oberbauens wer-
den noch folgende Arbeiten mit den nachstehenden Preisen bezahlt.

1. für das Biegen, Legen und Befestigen der Leitschienen bei Weg-
übergängen ohne Rücksicht auf die Breite derselben, ferner für
das Einrichten, Legen und Befestigen der Fassungschwellen
inclusive Beigabe aller zu den Befestigungen notwendigen
Schraubbolzen mit Hülsen und Brückenmägeln fl. 5. -
2. für je eine Zusammenfügung der Schienen an
den Umfängen der Drehscheiben-Fundamente,
samt Lieferung der nöthigen Schrauben fl. 1. 50 Kr.
3. für je einen Geleisanschluss an den Einfos-
sungskranz der 13' Drehscheiben samt Bei-
gabe der nöthigen Hakenschrauben fl. 1. 50 Kr.
4. für das Zusammensetzen und Legen einer com-
pletten rechtwinkligen Bahn-Durchschneidung
aus Eisenbahnschienen construiert fl. 24. -
5. für das Legen und Befestigen eines jeden Fuß-
ses Oberbau auf Langschwellen bei Brücken
und Entleerungsgruben incl. des Drehens der Köp-
fe der Schienenmägeln fl. - 30 Kr.
6. für das Legen und Befestigen eines jeden Fuß-
ses Oberbau auf die schon vorgelegten Quer-
schwellen bei Brücken, inclusive des Deckeln
dieser Querschwellen fl. - 24 Kr.
7. für das Aufbiegen und Befestigen von je
zwei Schienen beim Abschluss eines Geleises fl. 5. -
8. für das Austreichen und Nummeriren der
Weichenständer pr. Stück fl. - 40 Kr.
9. für das Abbinden und Legen des Rostes
der Schiebepöhlen ohne versenktes Geleise,
samt Befestigen der gußeisernen Laufschie-
ne auf die Schwellen, pr. laufenden Fuß Schie-
bepöhlen Geleise fl. 1 -
10. für die Herstellung und Legung einer Sicherheits-
schwelle, ohne Beigabe des Holzes, pr. Stück fl. - 60 Kr.

In dem §. 13 des Bedingungsheftes für die Ausführung von Ober-,
 banarbeiten ist auf die Normalpläne Fig. 127 und 128 hingewie-
 sen.

Es werden nämlich zwei Schwelleneintheilungen angewendet.
 Die eine derselben Fig. 127 erhält auf eine Schiene von 21' Länge
 6 Zwischenschwellen von $7\frac{1}{2}'$ Länge.

Fig. 127.

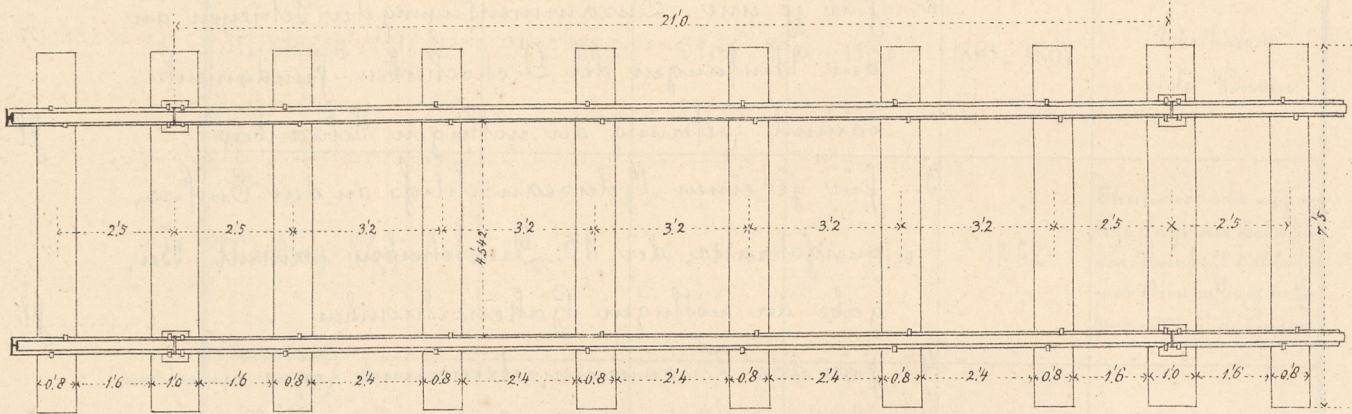
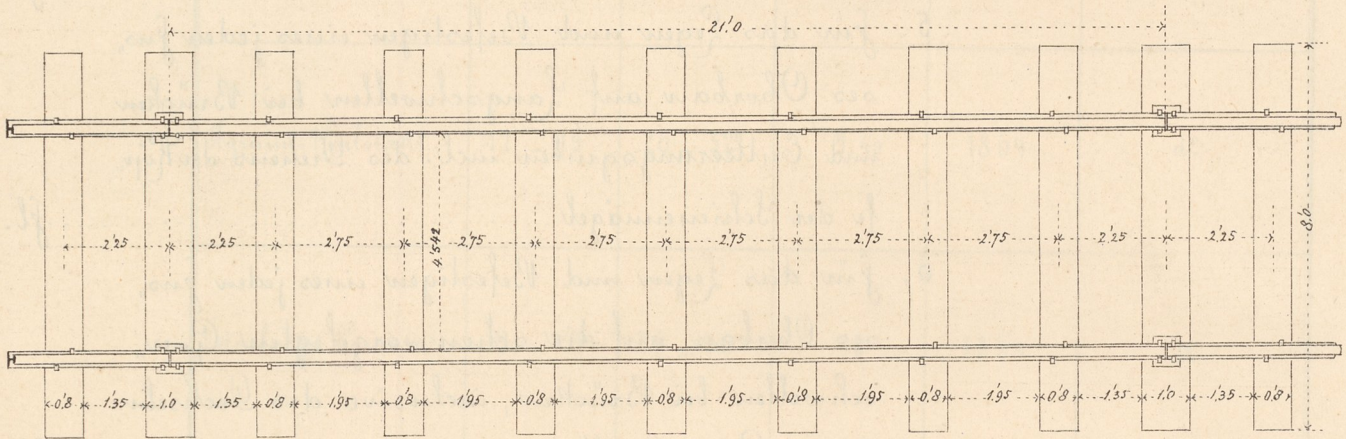


Fig. 128.



Die zweite Eintheilung Fig. 128 erhält auf eine Schienen-
 länge von 21' Länge 7 Zwischenschwellen von 8' Länge.

Die erste Eintheilung wird auf Bahnen mit günstigeren
 Steigungs- und Krümmungsverhältnissen und die zweite Einthei-
 lung auf Gebirgsbahnen angewendet.

Bei dieser zweiten Eintheilung Fig. 128 kommen sodann
 auch die Bestimmungen des oben genannten §. 13 in Beziehung
 auf die Unterlagsplatten mit Rippen und deren Verwendung auf
 einem Theil der Zwischenschwellen in Anwendung.

Sowohl die engere Eintheilung der Schwellen als deren grö-
 ßere Länge bildet neben der Anwendung von Unterlagsplatten mit

oder ohne Rippen auf den Zwischenschwellen eine besondere Vorsichtsmaßregel gegen das beträchtliche Gewicht der Berglocomotiven und gegen das Erweitern der Geleisenentfernung in den starken Kurven durch den für derartige Verhältnisse immerhin großen Radstand, dieser Locomotiven, sowie gegen die Verückung des ganzen Schienenstranges nach der Längsachse der Bahn in den starken Steigungen.

Die Fig. 129 und 130 geben die Maße für die Einschnitte in die Stofs- und Zwischenschwellen auf gerader Bahn an. Die Erweiterungen in den Kurven sind in dem Bedingnißheft für die Ausführung von Oberbauarbeiten enthalten.

Fig. 129.

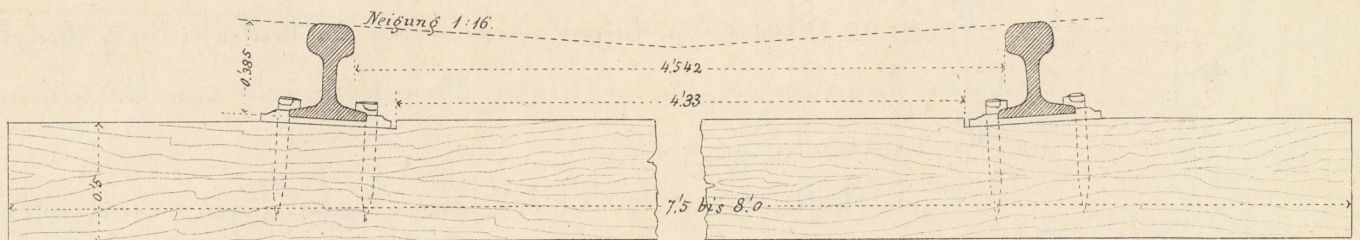
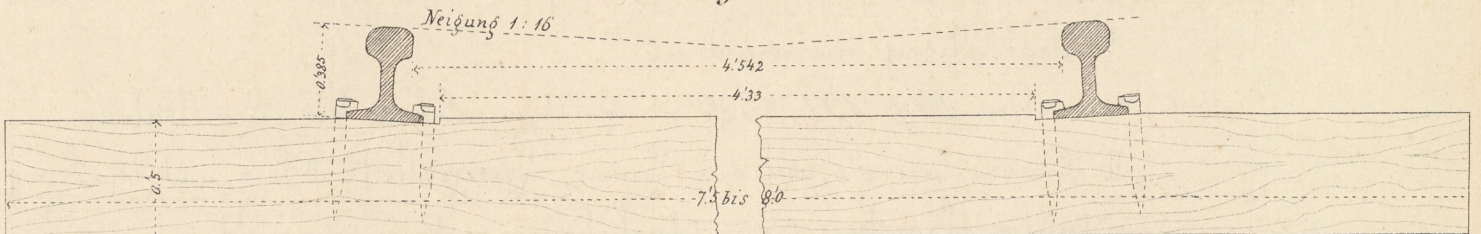


Fig. 130.



Es mag hier die Bemerkung Platz finden, daß in einem Hauptgeleise der Station Graz ein Probestück von eisernen Oberbau von 63 Fuß Länge sich seit 2 Jahren in jeder Beziehung gut gehalten hat. Dasselbe ist nach meiner Angabe aus alten Schienen mit einer Laufschiene von Bessemerstahl hergestellt worden.

Die detaillirten Kostenanschläge des Oberbauers über deren Verfassung weiter unten näher eingegangen wird, stützen sich auf den generellen Situationsplan der Bahnlinie, aus welchem die Länge der Bahn, die Anzahl der geraden und gekrümmten Bahnstrecken, die Anzahl und Länge der Wegübergänge und der Brücken, die muthmaßlichen Lagerplätze ect. entnommen werden. Ferner stützen sich diese detaillirten Kostenanschläge auf die Projecte der Stationsanlagen. Letztere sind der Berechnung in einem kleinen Maßstabe (etwa 1: 2000) anzuhängen.

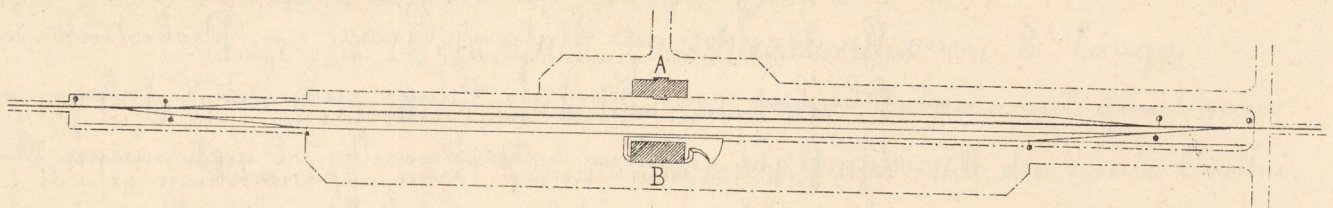
Den Ingenieuren dienen zur Anfertigung der gewöhnlichen Stationspläne, Normalpläne, welche im Großen und Ganzen die Disposition der Geleise zeigen und welchen mit den localen Bedürfnissen in Einklang zu bringen sind.

Größere Stationsanlagen werden von der Centralleitung bearbeitet und den Ingenieuren die nöthigen Anhaltspunkte zur Berechnung der Kostenanschläge gegeben.

Nach Vollendung der Arbeit des Oberbauers sind vollständige, der Ausführung genau entsprechende Situationspläne der Stationen mit eingeschriebenen Maassen im Maßstab von 1: 1000 der Centralleitung einzusenden.

Die Fig. 131, zeigt einen Normalplan für eine Station II. Classe wie sie auf den Linien Lagerhof - Ofen und Uj - Kröng - Stuhlweissenburg zur Ausführung gekommen sind.

Fig. 131.



Die Station hat ein gerades durchlaufendes Geleise, ein Seitengeleise bei dem Stationsgebäude A und zwei Seitengeleise bei dem Güterschuppen B.

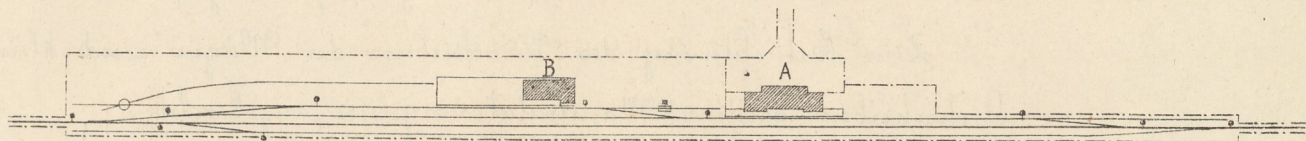
Der Character dieser Stationsanlage drückt sich dadurch aus, daß der Güterschuppen auf die dem Verwaltungsgebäude entgegengesetzten Seite der Station verlegt ist.

Diese Anordnung erfordert Zufahrtsstrassen auf beiden Seiten der Stationsanlage und eine genaue Erwägung der Entfernung dieser Gebäude von einander, indem die Station später nur der Länge nach erweitert werden kann, wenn man nicht eines der Gebäude zum Opfer bringen will. Diese Anlage hat aber den Vortheil, daß der Güter- und Personendienst getrennt ist, ohne daß der Verkehr des Dienstpersonals durch große Entfernung der Gebäude für Personen- und Güterabfertigung erschwert wird, und daß die Geleise verhältnißmäßig kürzer werden können, als wenn beide Gebäude auf einer und derselben Seite der Station stehen.

Diese Anlage ist aber ohne die Anlagungskosten der Station unverhältnißmäßig zu vertheuern, nur in einem ganz günstigen Terrain anzuwenden.

Fig. 132 stellt einen Normalplan II. Classe für die Anlagen auf der Linie Marburg - Klagenfurt - Villach dar.

Fig. 132.

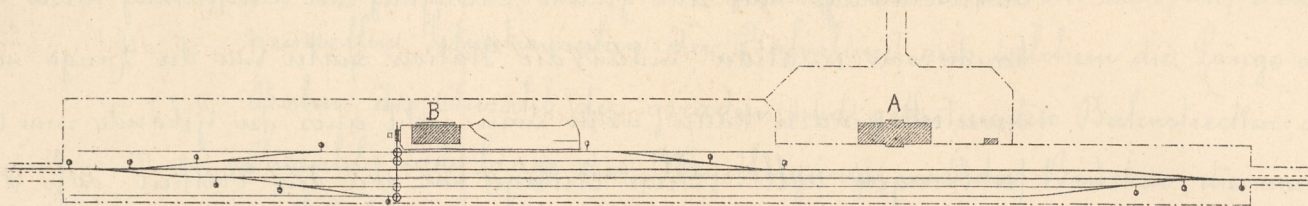


Verwaltungsgebäude A und Güterschuppen B befinden sich auf einer Seite des gerade durchlaufenden Geleises. Auch hier sind diese beiden Gebäude sich möglichst nahe gerückt. Um der Bewegung der Personen möglichst wenig durch die Gütermanipulationen zu hindern, ist der Güterschuppen nur ein Geleise gegen das Verwaltungsgebäude zurückgesetzt.

Die Anlage der Stationen nach diesem Plane ist jedenfalls überall da anzuwenden wo die Bahn an Berglehnen geführt ist, oder wo eine Seite der Station durch andere Hindernisse schwer zugänglich ist.

Die Fig. 133 zeigt eine Stationsanlage II. Classe welche der Fig. 132 ähnlich ist sich aber hauptsächlich im Principe der Einmündung des Hauptgeleises von dieser und der Fig. 131 unterscheidet. Während nämlich bei den normalen Plänen Fig. 131 und 132 das Hauptgeleise ununterbrochen durch die

Fig. 133.



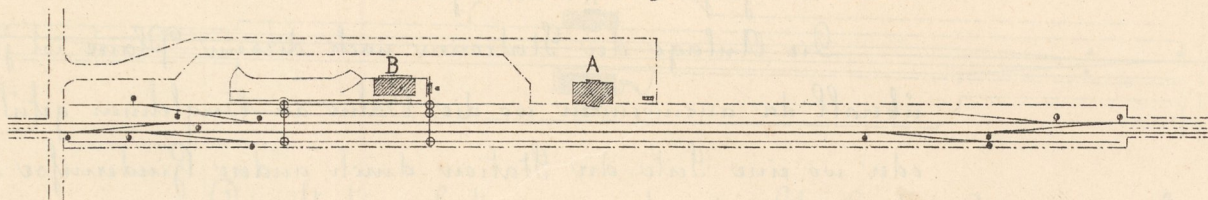
Station durchläuft ist hier als Bedingung aufgestellt, daß dieses Hauptgleise sich in ein Doppelgleise auf der Station der Art auflöst, daß die Eisenbahnzüge immer gerade und links (: also ohne durch einen Weichenbogen zu fahren) in die Station einfahren. Beim Ausfahren aus der Station müssen dabei alle Züge einen Weichenbogen passieren. Es ist durch diese Anordnung eine Sicherheit beim Einfahren gegen Entgleisungen und Zusammenstöße angestrebt. Eilzüge, welche auf vielen Stationen nicht anhalten, sind genöthigt, diese Stationen des Weichenbogens wegen, beim Ausfahren langsamer zu durchfahren, als es bei Stationsanlagen mit einem ununterbrochen durchlaufenden Hauptgleise geschehen kann.

Zur Erleichterung des Verschiebens der Wagen sind kleine Drehscheiben in dem Manipulationsgleise angebracht.

Diese Anlage wird auf der neuesten Linie der Gesellschaft Kanizsa - Bars und Bruck - Leoben angewendet.

Fig. 134 zeigt den Normalplan II. Klasse für eine doppel-, spurige Bahn. Es ist bei diesem Plane das Princip durchgeführt, daß nicht gegen die Spitze der Weichen gefahren wird um

Fig. 134.



Entgleisungen bei den Weichen und Zusammenstöße auf den Stationen zu verhüten.

Die strikte Durchführung dieses Principes verlangt einen größeren Verschiebedienst auf den Stationen und es ist deshalb zu empfehlen auf allen größeren Stationen, wo alle Züge anhalten und wo

viele Zugsbewegungen vorkommen von diesem Principe aus Rücksicht, ten für den Verschiebedienst theilweise abzugehen.

Nach den Normale Fig. 134 sind die Stationen der Breiterbahn (Fünfsbrunn - Botzen:) angelegt.

Für alle 4 Normalpläne Fig. 131, 132, 133 und 134, gilt der Grundsatz, daß bei der ersten Ausführung, eines oder das andere Geleise so lange nicht gelegt wird, bis sich das Bedürfnis durch die Verkehrsverhältnisse herausgestellt hat.

Bei Stationen I. Klasse wird die Anzahl der Geleise vermehrt und bei Stationen III. Klasse vermindert. Die allgemeine Disposition der Geleise bleibt aber dieselbe.

Selbstverständlich sind die Oberbaupläne auch noch in Beziehung auf die Größe der Gebäude für Personen- und Güterverkehr und für die Zwecke der Zugsförderung sowie in Beziehung auf die Aufzugsvorrichtungen, Brückenwagen, Rampen etc. zu behandeln, worauf jedoch an diesem Platze nicht näher eingegangen werden kann.

Die Grundsätze nach welchen die detaillirten Kostenschläge über Oberbau, welche die Grundlage für die Ausführung der Arbeiten bilden, in formeller Beziehung zu verfassen sind, sind in der nächsten Abtheilung aufgestellt.