

VIII. Capitel.

Bettung, Legen des Oberbaues, Oberbau-Geräthe.

Bearbeitet von

E. d. Sonne,

Baurath, Professor am Polytechnicum zu Darmstadt.

(Hierzu Tafel XVII.)

§ 1. Einleitung. — Während die vorhergehenden Capitel einer Besprechung der beim Eisenbahnoberbau benutzten Materialien gewidmet waren, haben wir es nunmehr vorzugsweise mit der Erörterung der bei Herstellung des Oberbaues vorkommenden Arbeiten zu thun, zuvor aber einen Blick auf einen wesentlichen Theil des Oberbaues zu werfen, welcher als Zwischenglied zwischen den Unterlagen des Schienengestänges und dem Erdboden auftritt: auf die sogenannte Unterbettung. Wir werden dann zunächst die verschiedenen Arbeiten untersuchen, welche als Vorbereitungen zur Herstellung des Oberbaues erforderlich sind, sodann diese Herstellungsarbeiten selbst — und zwar zunächst ohne Berücksichtigung der in Curven zu beachtenden Eigenthümlichkeiten derselben — besprechen. Hieran werden sich einige Bemerkungen über die bei den fraglichen Arbeiten benutzten Geräthe knüpfen. Die Auseinandersetzung der besondern Rücksichten, welche man bei der Herstellung des Oberbaues in Curven zu nehmen hat, und einige Bemerkungen über die Organisation der Oberbauarbeiten werden folgen, worauf Notizen über Preise und Literatur den Beschluss des Capitels machen.

Da in Deutschland das Oberbausystem der breitbasigen Schienen auf Querschwellen zur Zeit noch vorwaltet, so erscheint es angezeigt, das Augenmerk vorwiegend auf dies System zu richten.

Es mag zunächst im Allgemeinen bemerkt werden, dass die bei der Herstellung des Oberbaues vorkommenden Arbeiten, so einfach dieselben auch auf den ersten Blick scheinen, dennoch ein sorgfältiges Studium und die grösste Aufmerksamkeit erfordern. Die Rücksichten, welche bei diesen Arbeiten zu nehmen sind, lassen sich wohl mit denjenigen vergleichen, welche bei der fabrikmässigen Herstellung irgend eines Gegenstandes ihr Recht fordern. Es handelt sich darum, grosse Massen schnell, billig und solide herzustellen. Hierbei darf auch die allerunsehbarste Kleinigkeit nicht unbeachtet bleiben. Eine Ersparung von einigen Groschen bei jeder Schienlänge Gleis entspricht einer Ersparung von hundert Thalern und mehr für die Bahn-