

Dritter Abschnitt.

Unterbau der Schmalspurbahnen.

§ 9. Gestaltung der Dämme und Einschnitte. — Von den drei Größen, welche die Gestaltung der Dämme und Einschnitte beeinflussen, nämlich Breite der Unterbaukrone, Böschungsverhältnis und Wasserabzugsgräben, wird nur die erste von der Spurweite beeinflusst. Das Böschungsverhältnis ist vornehmlich vom Baustoffe, von der Höhe der Dämme oder Tiefe der Einschnitte und schließlich bei Dämmen auch von der Fahrgeschwindigkeit und der Größe der darüber rollenden Masse, die Wasserabzugsgräben sind von der Gestaltung des Geländes und anderen örtlichen Verhältnissen abhängig. Die Kronenbreite des Erdkörpers, auf dem das Schotterbett des Gleises gelagert wird, ist im Bereiche des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ durch die Entfernung der Schnittpunkte einer durch die Unterkante der Schienen gelegten Linie mit den Böschungslinien bestimmt (Abb. 7).

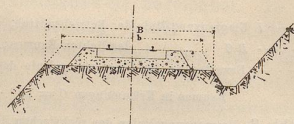


Abb. 7. Kronenbreite von Schmalspurbahnen.

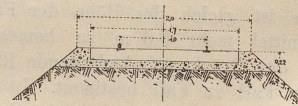


Abb. 8. Kronenbreite von Schmalspurbahnen.

Die „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen“ schreiben im § 27 vor:

„Die Kronenbreite des Bahnkörpers ist so zu bemessen, daß die Entfernung des Schnittpunktes einer durch die Unterkante der Schienen gelegten Linie mit der Böschungslinie von der Mitte des Gleises bei Schmalspurbahnen nicht weniger als das Maß der Spurweite beträgt. (Abb. 8, 9, 10.)

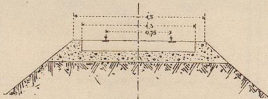


Abb. 9. Kronenbreite von Schmalspurbahnen.

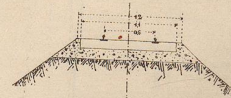


Abb. 10. Kronenbreite von Schmalspurbahnen.

In scharfen Krümmungen und auf hohen Dämmen wird eine Verbreiterung empfohlen.“

Nach § 3 dieser „Grundzüge“ soll die Bettung unter Unterkante der Schwellen bei schmalspurigen Bahnen mindestens 100 mm hinabreichen; wird die Schwellenstärke mit 130 mm angenommen, so ergibt sich bei einem Böschungsverhältnisse von 1 : 1,5 die zulässige kleinste Kronenbreite für eingleisige Bahnen zu