

Bern, den 12.^{ten} November 1875.

Das schweizerische Eisenbahn- & Handelsdepartement

(Eisenbahnwesen)

an

dem schweizerischen Bundesrath.

Gegenstand:

Centralbahn.

Genehmigung der
Käseverwertung des
Galaie im Hauen-
Steintunnel.

Mit Zuschrift vom 13. August d. J. machte uns das Directorium der schweiz. Centralbahn die Mittheilung, daß das Normalprofil des Hauensteintunnels sich in den Käse der südlichen Mündung auf zwei kurzen Punkten, nämlich bei Profil A 650 auf 150' und bei A 1950 auf 300' Länge, in einem Käse vor. Esoben zeige, daß die Vorschriften der Verordnung für die tags. nischen Einsätze der schweiz. Eisenbahn nicht mehr zuträffen. Diese Ausfertigung datirt schon vom Jahr und den unmittelbaren darauf folgenden Zeit für und präzisirte periodische Raumassungen lassen annehmen, daß die Aussageung aufgesetzt habe.

Wenn nun auf das Hallamserse vorangehende Profil bis dato dem Betrieb hinreichend Zuversetzungen vorausgesetzt hat, so sieht es das Directorium bei dem gegenwärtigen Bestehen der Basisverwaltungen, dem Betriebmaterial die größtmögliche zulässige Dimension zu geben, der immanen für angezeigt, zur Verhinderung aller Unannehmlichkeiten die letzte Breite und Höhe des Tunnels mit Rücksicht auf die Lage des Galaie, resp. des

* Pflichten, mit den Vorschriften des Art. 8 der Verordnung
über die bayerische Eisenbahn im bayer. Eisenbahngesetz vom 9. August
1854 anzuwenden in Uebereinstimmung zu bringen. Es glaubt, diese ohne Nach-
theile am Himmel selbst, durch Aufhebung der Betriebsunter-
brechung nicht spürbar sei, um zweckmäßigsten durch eine entsprechende
Anordnung der Gleise bewerkstelligt zu werden. Diese Anord-
nung sollte um $0,260^m$ zu vergrößern und würde dadurch die Ent-
fernung der beiden Gleise von Mitte zu Mitte von $11,5'$ auf
 $10' 5'' 3'''$ ($3,160^m$) herabsetzen. Diese Entfernung würde nun genau
das Breitenverhältnis der Betriebsunterbrechung auf den betreffenden Stellen
des Himmels noch verkleinern; gleichzeitig beabsichtigt die Centralbahn,
ein unbedingt nothwendiges Ausrüstung der Züge oder Maschi-
nen im Himmel zu veranlassen, wofür sie durch ständige Vergrö-
ßerung der Signalisirung sorgen wird.

Durch die von der Centralbahn vorgeschlagene Anord-
nung der Gleiseverhältnisse auf $3,160^m$ ergibt sich die Möglich-
keit der Aufstellung eines Ladepfahls, wie es in der Flaubailage
(A 2) von unserem bayerischen Staatsrat skizziert ist und das mit
Blick auf den leeren Raum zwischen den Gleisen und dem Himmel,
welche an der angestrichenen Stelle noch vollkommenste Sicherheit gewährt,
abgesehen davon auf die größten Plagen der bayer. Nordbahn
Rückblick genommen ist.

Das bayer. Militärdepartement, welches wie über
das Projekt der bayer. Centralbahn zur Aufklärung eingela-
den, erklärt mit Zustimmung vom 10. d., dass kein Grund vorliege,
den sie, von militärischen Seiten gegen die Aufhebung des
Projekts zu reklamieren.

Dies sind insoweit mit dem Bau der Centralbahn

4. insofern einzuwenden, als wir Ihnen annehmen, die beabsichtigte
Kaiserrückführung des Gelaips bis auf Weibach zu gestatten. Eine
Genehmigung der Modifikation der die untersteifene Längs-
strecke wäre schon mit Rücksicht auf die Konzeption, welche einen
gewissenmaßen Absatz des Tunnels voraussetzt, unthunlich.

Die Erweiterung des Tunnels auf das nächstgelegene
Profil wäre zwar nicht unmöglich, aber mit bedeutenden Kosten,
vielleicht verbunden, indem zu diesem Zwecke während der Aus-
führungsbauarbeiten eine in die Mitte des Tunnels zu legenden
Gelaips beiseite zu räumen könnte und an beiden Enden Pfeiler
eingelagert werden müssten.

Wenn auch die vorerwähnte Gelaipsrückführung des
Endes des Abzweigkanals in den Tunnel noch gestattet würde,
so scheint es doch mit Rücksicht darauf, dass Kaisers sich auf die
Verpflichtung aus dem Vertrag zu verpflichten oder einen Kam-
meranbau zu machen und auf diese Weise zu vermeiden, ge-
boten, eine Erweiterung des Tunnels zu vermeiden. Die Kaiserliche
Kommission beabsichtigt übrigens, wie bereits erwähnt, selbst, ein unter-
irdisches Gefäß zu bauen, welches zu verlassen. Zu diesem Zwecke
ist jetzt schon am südlichen Ende des Tunnels eine Signalfarbe
angebracht, deren Stellung unmittelbar eines elektrischen Appa-
rates von der Station Längelfingen aus verlegt wird, so dass
es in der Macht der dortigen Beamten liegt, dafür zu sor-
gen, dass von der Endstation kein Zug in den Tunnel einfahren,
wenn es einen solchen in der Richtung gegen Osten abzufahren
sollen im Falle ist.

Nachdem wir daher, zu
beantworten

4. ab sei die schweiz. Centralbahn-Gesellschaft zu gestatten,
bis auf Weiteres die Galais im Hauensteintunnel um 0,260 m
einander näher zu rücken, unter der Bedingung jedoch, daß im
Tunnel werden befahrende noch Maschinen neben einander vorbeifahren
dürfen und eine etwaige Erweiterung auf der Station
Läufelfingen bevorzuzusetzen werde.

Protokollantzung auf Departement zur Vollziehung, unter
Rückfließ der Vorlagen.

Lösungen.

Schweizerisches
Eisenbahn- & Handelsdepartement:

1. Eingabe des Directorats der S.C.B., vom
13. August 1875.

2. Anweisung des schweiz. Militärdepart., vom
10. Nov. 1875.

3. 2 Pläne.

Jug

Gut

6444

Bundesrath vom 16. Nov 1877

L. Jankowsky P. R. S.
Kaufm. d. Gläse-
Firma - Lenz
H. A.

N. 3462.



Basel, den 13. August 1855.

Das Directorium der Schweizerischen Centralbahn

an das

Für Schweizerische Eisenbahn- & Handels-Departement

Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrath!

Wir haben und veranlaßt, die in Kenntniß zu setzen, daß das Normalprofil der Hauptstreckennetze sich auf einer kurzen Strecke ~~an~~ in einer Weise vertheilt zeigt, daß die Professeiten der Verordnungen für die künftigen Strecken der Schweiz: Eisenbahnen nicht mehr zu treffen. Diese Vertheilung datirt schon aus dem Jahr und der unmittelbar darauf folgenden Zeit der und seitdemige verschiedene Raumassungen lassen sich feststellen, daß die Lösungung aufgeführt habe.

Das Höhenprofil aus dem Jahr 1854 hat man zwar bei der dem Bundesrath hinreichend Versicherungen voraussetzt; bei dem gegenwärtigen Bestehen der Eisenbahnen, dem Bundesmaterial die größte möglich zulässige Dimension zu geben, falls wir es immerhin für angezeigt, zur Verhinderung aller Unregelmäßigkeiten, die letzte Variante und Güte der Strecke mit Rücksicht auf die Lage der Güter, nach der Befürwortung mit den Professeiten der Art. 8 der Verordnungen über die künftigen Strecken der Schweiz: Eisenbahnen vom 9. August 1854 anzuwenden in Hinblick zu bringen. Es könnte dieser für den Bundesrath an demselben selber, deren Ausfertigung

1854
27
für eine Leinwandunterbrechung wir für auffällig
halten, durch eine aufgesetzene Klappeneinrichtung der
Gleise bewirkt werden. Diese Klappeneinrichtung sollte um
0,260 m zu greifen und würde dadurch die Entfernung
der beiden Gleise von Mitte zu Mitte, im Gegensatz
zu der Bestimmung der letzten Messung vom 11.
August 1854, um 11,5' auf 3,160 m summieren. Diese
letzte Entfernung würde nun zwar das Kreuzen der
Leinwandmaterial auf den betreffenden Stellen der Lin.
nicht erschweren, gleichwohl würden wir beschließen,
eine Einrichtung zu Vorher jeder Kreuzung der Züge oder
Klappeneinrichtung im Tunnel zu veranlassen. Abgesehen davon,
daß schon jetzt der Gang der Züge auf der Linie Alten-
Läufelungen durch die auf beiden Stationen bestehenden
Haltevorrichtungen, resp. die gegenseitige Längsverschiebung durch
dieselben angestrichen ist, haben wir nur zu befürchten, daß
der Tunnel eine Regelmäßigkeit annehmen, deren Stellung
unmittelbar durch abweichende Apparate von der Station
Läufelungen aus angestrichen wird. Auf diese Weise liegt es
in der Macht der Leinwand in Läufelungen, dafür zu
sorgen, daß von der Rückseite kein Zug in den Tunnel ein-
dringt, wenn wir einen solchen in der Richtung gegen Alten-
Läufelungen abzuschieben im Falle ist.

Durch die aufgesetzene Klappeneinrichtung der Gleiseauf-
bau auf 3,160 ergibt sich die Möglichkeit der Aufstellung
eines Ladegeschützes, welche mit Bezug auf den
freien Raum zwischen Längszügen und Tunnelgeraden
an der ersten Stelle auf vollkommenen Rücksicht gerichtet.

Da wir in Bezug nur mit Herrn Eisenhändler
zu handeln wünschen, erlauben wir uns diese Mitthei-
lungen zu machen und setzen ganz der Hoffnung, dass

nicht beizubringen!

bezüglichen Aufstufung ausgehen.

Den Plan, auf welchem die ausfindenden Profile
des Thunnalt-Exploitations sind, haben wir Ihnen auf
unserem Inspectorats-Besuch früher eingesehen.

Mit volkthümlicher Grussagung.

Für das Directorium
der schweizerischen Centralbahn

J. J.
14/11 75 Lh.

Wille

EISENBAHN- & HANDELSDEPART.	
EISENBAHNWESEN	
N ^o	$\frac{26}{12}, 49$
5. Juli 75.	

Orig. N^o 3775
 Cont. - 323

Basel, den 29. Juni 1875
 5. Juli

Das Directorium der Schweizerischen Centralbahn

Das mit Eisenbahntechnikern, Ingenieuren und
 Bauern - Ingenieuren
 zusammen.

Gesellschaft der Eisenbahnen!

In der Sitzung vom 5. Juni 1875 wurde beschlossen, dass die
 Eisenbahnen der Schweiz in der Schweiz
 ein einheitliches System zu schaffen.
Einheitliches System der Eisenbahnen.

Mit vollkommener Zustimmung.

Für das Directorium
 der Schweizerischen Centralbahn

Präsident
 2. Juli 1875.

Alle
 der
 Eisenbahnen der Schweiz
 ad acta.
 2. Juli 1875.
 L. Blotwitzki

J. J. 1875.
 5. VII. 75.



Bern, den 10 November 1876

Das schweizerische Militärdepartement

an

der pfälzischen Eisenbahn-Inspektion

Gegenstand:

Bern

Sehr geehrte Herren!

Mit Zuschrift vom 11. v. Mts. übermitteln
Ihnen wir ein Projekt der pfälzischen Centralbahn betreffend
Körperverletzung der beiden Galerien im Grunersmühlentunnel mit
dem folgenden, Ihnen unsere vorläufige Ansicht mitzuteilen,
Herrn.

Bei der Ausführung des Projektes von der Halle
aus ist das Profil vorzuziehen, das die Galerien aus der
Höhe 3^m 16 annehmen zu lassen, wird dem Grunersmühlentunnel
die Querschnittsfläche der zwischenliegenden Strecke nicht ge-
nommen, indem zwischen den beiden Kreuzungen Mayen
eine Entfernung von 0^m 39 bleibt und wenn sich die
Entfernung von Mayen zu Mayen um 0^m 29 verringert, d.h.
auf 1^m 160 gesetzt wird, die Distanz zwischen den beiden
Kreuzungen Mayen auf 0^m 10 beträgt.

Die Krümmung ist daher materiell möglich
und kann in Ausnahmefällen durchgefahren werden.

Obwohl das auf kein Grund vorzuziehen ist, von
militärischen Gesichtspunkten die Ausführung des Projektes
zu erklären, so sind wir doch damit einverstanden.

Satz mit Rücksicht auf die Befreiung der Betriebe
eine solche Vorrichtung nicht mehr gestattet werden kann
und Satz Herstellung der pferdhaften Mähe im Eigen-
schaften der gewöhnlichen Betriebe mit Rücksicht auf
die täglichen Markte, ungeschiehen zu sein.
sollten.

Mit vollkommener Zustimmung

In der
der Edg. Militärdepartementes.

Spelti

4. April 1870

D. J. v. B.

11. XI. 70.

Bonn, den 19. Nov. 1875.

An das Litt. Direkt. des S. C. B., Sapl.

S. C. B.

Punktirsgefahr von der Bundesratflüch
Punktirsgefahr betreffend Fahrplanänderung.

Mit besten Wünschen, Ihnen
den Punktirsgefahr bringen, dass
das S. C. B. in seiner Sitzung vom 16.
d. auf Ihre Mitteilung mit Entsch.
vom 13. Aug. gemachten Mitteilungen
betreffend Modifikation der
Platz im Fahrplanänderung,
beschluss hat, so sei Ihnen
auf die auf Mitteilung gestattet,
dass Platz im Fahrplanänderung
im C. 260^{er} einander nach der
ersten, unter der Bedingung, dass
im Punktirsgefahr mehr Platz,
zuerst nach Maßnahme neben ein-
ander vorüberfahren dürfen
d. eine ständige Änderung auf
der Station Laufstufen be-
merkenswert sind.

Großmühen
Das S. C. B. Sapl. w.
Sapl. w.