

XI.

Der englische Baubetrieb im Felseinschnitte bei Gastorf.

Der sogenannte „englische Betrieb“ zur Förderung bedeutender, voller Einschnitte bietet anstreitig den wesentlichen Vortheil dar, dass durch die Schaffung einer grossen Zahl von Angriffspunkten und Ladeplätzen, sowie durch leichten, regelmässigen und ohne alle Hebung des gewonnenen Erd- und Felsmaterials möglichen Transport der kürzeste Arbeitstermin erzielt wird.

Die mannigfache Anwendung dieser Förderungsweise bei Eisenbahnbauten hat, wie es auch in der Natur des Verfahrens begründet ist, erwiesen, dass sich der „englische Betrieb“, abgesehen von den vortheilhaften Resultaten, die hiebei in Bezug auf die Arbeitsdauer erreicht werden, in bauökonomischer Beziehung ganz besonders für solches Einschnittsmaterial eignet, welches die rasche Erweiterung der Erdtrichter durch leichte, möglichst selbstthätige Lockerung und Ablösung begünstigt, wie dies bei Schotter und Sand der Fall ist.

Die Oesterr. Nordwestbahn hat beim Ausbau ihres Bahnnetzes wiederholt von den Vortheilen der genannten Fördermethode, auch bei fester, compacter Beschaffenheit des Einschnittsmaterials, mit Vortheil Anwendung gemacht.

Es seien hier nur erwähnt: der Einschnitt nächst Bitlowschitz zwischen den Stationen Branzaus und Wiese der Hauptlinie, durch festen Gneis (mit 275 Meter Länge, 17 Meter Tiefe und einem Cubikinhalte von 54.500 Cubikmetern) und der Einschnitt nächst der Station Gastorf der Elbenthalbahn im geschichteten Plänerkalk (Länge 1060 Meter, durchschnittliche Tiefe 10 Meter, Cubikinhalte 140.800 Cubikmeter).

Der Abbau beider wurde von der Unternehmung Link und Mayer durchgeführt.

Für den Fachmann dürfte es von Interesse sein, die Resultate der Förderung dieses letztgenannten Einschnittes rücksichtlich des Zeit- und Kostenaufwandes kennen zu lernen.

Es wurde die Manipulation des erwähnten Baubetriebes in drei verschiedenen charakteristischen Phasen der Entwicklung durch jeweilig zusammengehörige Situationen und Längenprofile graphisch dargestellt, und liegen die Zeichnungen in der Ausstellung auf.

Nachfolgende Kostenzusammenstellung gibt Aufklärung über den ökonomischen Effect des erwähnten Baubetriebes bis zum 31. März 1873.

A. Zusammenstellung der Kosten des Einschnittes Prof. 487/489.

Arbeiter und Hilfsmittel.

Durchschnittliche Arbeiterzahl pr. Tag 40, durch 11 Zahlperioden à 24 Tage,	
somit Tagschichten: $40 \times 24 \times 11 = 10.560$.	
Durchschnittlicher Arbeitertaglohn fl. 1.10, ergibt	fl. 11.616.—
1 Aufseher à fl. 2.50 per Tag, durch 392 Tage	980.—
somit Taglohn-Summe	fl. 12.596.—
Regiekosten 10%	1.259.60
Rollwagen (durchschnittlich im Gebrauche 12 Wagen à fl. 150, hievon für starke Abnützung 20%)	360.—
	<hr/>
	Fürtrag.. fl. 14.215.60

