Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Folge, selbst wenn die bisher blos einmal erreichte und günstigste Monatsleistung April 1875 mit 5933 Cubicmeter eingehalten würde.

Es drängen sich desshalb unwillkürlich nachfolgende Fragen auf:

Lässt sich im gegenwärtigen Baustadium mit Sicherheit auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit auf das doppelte oder wohl dreifache des bis jetzt höchsten und nur einmal erreichten Resultates rechnen? Denn wir behaupten, dass zur Einhaltung des Vollendungs-Termines zum mindesten eine dreifache, wo nicht noch höhere Leistungsquote erreicht werden muss, und heute hat es noch ganz und gar nicht den Anschein von Besserung, und ein kurzer Blick in die nicht mehr in unsern Bereich gezogene Leistung vom August 1875 zeigt schon wieder einen periodischen monatlichen Rückgang von über 1000 Cubicmeter gegenüber der April-Leistung (August 1875 Ausbruch = 4899 Cubicmeter.) Die Hauptfrage: wird überhaupt, und wann wird diese Steigerung der Leistungsfähigkeit eintreten, zergliedert sich in eine Reihe von Unterfragen: Als

1) Welches sind die Gründe des bisherigen Zurückstehens der Betriebsresultate hinter den Erwartungen selbst des Bau-Unternehmers?
2) Welche Einflüsse auf Steigerung der Leistungen kann füglich den verschiedenen Factoren: weicheres Gestein, ausgedehntere Installation, bessere Manipulation und Uebung der Arbeiter etc. eingeräumt werden?
3) Welche erschwerenden Wirkungen sind in Folge successiven Fortschritts im Innern des Gebirges zu gewärtigen?
   In wiefern kann das adoptirte, oder Uebergang zu einem andern Bausystem von Einfluss auf den Fortschritt sein?

Eine richtige Beantwortung dieser Fragen könnte allerdings Licht in das, wie uns wohl Jedermann zugeben wird, noch ziemlich dunkle und hypothetische des Gelingens der Termineinhaltung der Unternehmung bringen.

Wir wollen eine Beantwortung dieser Fragen vom Standpunkt unserer Erfahrungen versuchen, müssen aber von vorneherein bekennen, dass wir die Vollendung des ganzen Tunnels im Auge haben, und nicht das einseitige, und bisher offenbar auf Kosten des rückwärtigen Vollausbruchs begünstigte Vortreiben des Richtstollens, an dessen zeitgemässem Durchstich wir allerdings heute keinen Zweifel mehr hegen, allein wir können nicht umhin, der Tit. Gotthard-Direction ans Herz zu legen, von den ausgezeichneten in Ihren Diensten stehenden Consulenten die Frage genauestens ventiliren und sich beantworten zu lassen, ob das Gelingen des rechtzeitigen Oeffnens des Richtstollens ganz und gar allein massgebend für die Sicherheit der Einhaltung des Vollendungstermins sei; wir zweifeln nicht daran, das unsere Anschauungen in den meisten Detailfragen, aus denen sich schliesslich die ganze Beurtheilung dieser hochwichtigen Angelegenheit componirt, mit den schon öffentlich ausgesprochenen, oder aus gewissen Gründen vielleicht bis jetzt noch im Rückhalt aufbewahrten Ansichten einig gehen.

Ganz sicher wird man auch darin mit uns einig gehen, dass es zur sichersten Controlle und Beurtheilung des Gesammtfortschrittes neben den genauen Messungen und Angaben der Längen-Dimension dieser oder jener Ausbruch-Section, zum allgemeinen Ueberblick auch genügt, die genaue Ausbruchs-Cubatur zu kennen, mit andern Worten, dass einfache Zählung der ausgeführten beladenen Rollwagen das übersichtlichste Bild des Bau-Fortschrittes darbietet.

ANZEIGEN.

Schweizerische Nordostbahn.

Linksufrige Zürichseebahn.

Vom 1. October an wird auf der ganzen linksufrigen Zürichseebahn, mit alleiniger Ausnahme der Station Au, der Personen- und Gepäckverkehr auf Grund der veröffentlichten Tarife und übrigen sachbezüglichen Kundmachungen wieder aufgenommen. Auf der Strecke Horgen-Wädensweil, welche einstweilen von den Bahnzügen noch nicht befahren werden kann, findet die Vermittlung des Verkehrs durch Dampfboote statt.

Im Fernern wird am gleichen Tage der Güterverkehr der Stationen Zürich bis Horgen unter sich, ferner mit den jenseits Zürich gelegenen Stationen, soweit er tarifgemäss über Zürich zu vermitteln ist, wieder eröffnet. Zwischen den Stationen Wädensweil bis Glarus unter sich und mit den westlich von Ziegelbrücke liegenden Stationen, einschliesslich Zürich und weiter, dauert derselbe in seinem vollen Umfange fort; nur wird zwischen Zürich loco einer-, Wädensweil und Richtersweil anderseits die Beförderung der Güter den Dampfbooten überwiesen und hat daher deren Aufgabe in Zürich an das Kaufhaus zu erfolgen, immerhin unter Beigabe der für den Bahntransport vorgeschriebenen Frachtbriefe, um die Berechnung der Frachten auf Grund des Eisenbahntarifes zu ermöglichen.

Die Beförderung von gewöhnlichem Gut zwischen Oberrieden bis Zürich und weiter einer- und Horgen anderseits erfolgt auf der Strecke Horgen-Zürich mit den Dampfbooten, aber zu den Bahntaxen; ebenso diejenige von Gütern aller Art zwischen Wollishofen bis Horgen einerseits, Wädensweil und Richtersweil anderseits. Auch diese Transporte sind mit den für den Bahntransport vorgeschriebenen Frachtbriefen zu begleiten; ihre Aufgabe hat, mit Ausnahme derjenigen von Horgen nach jenseits Zürich gelegenen Stationen, nicht an die Bahnstationen, sondern an die Güterexpeditionen der Dampfboote, in Zürich an das Kaufhaus, zu erfolgen.

Für Viehtransporte gelten die für Gütertransporte in gewöhnlicher Fracht im Vorstehenden enthaltenen Bestimmungen.

Zürich, den 29. September 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1062)

Schweizerische Nordostbahn.

Bekanntmachung.

Künftigen Freitag den 1. October wird die Bahnstrecke Zürich-Horgen für den Personen-, Gepäck- etc. und Güterverkehr wieder eröffnet. Bis auf Weiteres werden jedoch nach und ab Horgen nur Personen, Gepäck und Eilgut befördert, Güter in ordinärer Fracht dagegen können einstweilen von und nach dieser Station nicht angenommen werden.

In Bezug auf die Fahrtordnung der Bahnzüge wird auf die diesfälligen besondern Publikationen verwiesen.

Zürich, den 28. September 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1061)

Bern-Luzern-Bahn.

ZU VERKAUFEN.

Zwei complete **Schachtpumpen** jede 560 Litres per Minute liefernd, mit Steigrohr für 30 Meter Förderhöhe, nebst zugehörenden **Dampfmaschinen und Kessel** von je 8—10 Pferdestärke eine **Transmission u. Steurungsvorrichtung** zur Benutzung obenerwähnter Dampfmaschinen, als Motor für ein Schachtgöppelwerk, sämmtliche Gegenstände in sehr gutem Zustande.

Ferner ein **Locomobil** von 5 Pferdestärken, gleichfalls in gutem Zustand, **2 Schachtseile**, ein **Schielscher Ventilator** 750 m/m Flügeldurchmesser und **ein kleiner dito** mit 300 m/m Flügeldurchmesser sammt Schwungrad.

Luzern, den 13. September 1875.

Der Materialverwalter:
Ed. DREXLER.

(H-321-L)