Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 9

Artikel: Dampfomnibus für schmalspurige Strassenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4752

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

OBSERVATIONS
de l'entreprise du grand tunnel du Gothard

au rapport publié par M. le Commissaire fédéral sur la grève de Gœschenen. Lausanne 1876.

(Voir l'article antérieur Vol. III, Nr. 24, page 219.)

Louis Favre, entrepreneur du grand tunnel du Gothard au haut Conseil Fédéral Suisse, à Berne.

Monsieur le Président et Messieurs,

Le soussigné a pris connaissance du rapport de Monsieur le Commissaire fédéral Hold, sur les troubles qui ont eu lieu à Gœschenen, les 27 et 28 juillet 1875. Ce document, imprimé, a reçu une publicité assez grande pour qu'il ait mérité d'attirer son attention, alors même qu'aucune communication officielle ne lui en ait été faite.

Il n'y a rien à objecter à toute la partie de ce rapport qui traite des événements proprement dits des 27 et 28 juillet. Le récit en est parfaitement exact et complet; mais Monsieur le Commissaire fédéral s'est livré, sur les causes de la grève, à diverses appréciations générales, dont quelques-unes renferment des reproches directs contre l'entreprise, reproches que celle-ci ne peut accepter, qui reposent évidemment sur des renseignements incomplets ou fournis par des personnes peu bienveillantes, et qui appellent nécessairement une rectification.

Les points que l'entreprise doit relever sont, dans l'ordre adopté par les conclusions de Monsieur le Commissaire fédéral, les suivants:

Le rôle de l'entreprise en ce qui concerne:

1⁰ La police générale;
2⁰ Le logement des ouvriers;
3⁰ L'alimentation du côté de Gœschenen;
4⁰ Le renouvellement de l'air dans le tunnel.

(Le rapport de Monsieur le Commissaire Hold n'ayant pas été publié dans le journal „le chemin de fer" nous croyons pouvoir nous borner à mentionner le 4me point qui seul traite une question technique et d'en donner un extrait comme il convient au cadre de notre journal.)

4⁰ Le renouvellement de l'air dans le tunnel.

Le rapport dit à ce sujet:

„Au point de vue technique, il y a lieu de pourvoir à ce que l'air soit, sans plus de retard, suffisamment renouvelé dans le tunnel, autant du moins que la chose est faisable. L'inspecteur du Gothard serait spécialement chargé de surveiller cette partie du service dont l'amélioration est indispensable."

A cette conclusion, l'entrepreneur prend la liberté d'opposer les données de sa propre expérience. Il croit pouvoir affirmer que, dans les circonstances techniques et avec le degré d'avancement auquel est parvenu le tunnel, il a été fait pour l'aérage du souterrain tout ce qui est nécessaire, et que cette partie du service n'a jamais été en souffrance.

Il sait qu'il doit pourvoir, autant que possible, à ce que l'air soit renouvelé dans le tunnel, et il ne néglige pas cet élément important de son travail.

Concernant le rapport de Monsieur l'ingénieur en chef de la Compagnie voir pag. 220 l'entrepreneur déclare en premier lieu être en complet désaccord avec Monsieur l'ingénieur en chef sur le fait lui-même de l'insuffisance de l'aérage. Et aux constatations transcrites ci-dessus, M. Favre oppose les résultats obtenus en fait. Depuis que le rapport de Monsieur l'ingenieur en chef a été écrit (fin septembre ou commencement octobre 1875), les attaques et les mines ont été multipliées dans une proportion considérable, des chantiers nouveaux ont été créés. Les ouvriers ont fourni, dans les chantiers du battage au large et du strosse, un travail non interrompu et aucune plainte ne s'est produite.

Le posage des tuyaux d'aspiration se fera, mais il ne donnera des résultats vraiment utiles que lorsque il pourra s'effectuer sur une étendue de 1000 mètres environ ce qui n'est pas encore le cas. Jusques-là l'aérage s'opère naturellement dans des conditions au moins aussi favorables que dans toute autre galerie souterraine.

Vingt-cinq machines perforatrices fonctionnent constamment du côté de Gœschenen, toutes mises en mouvement par l'air comprimé qui en se dégageant, alimente le tunnel d'air respirable; on obtient les mêmes services des locomotives qui circulent dans la galerie.

Ces circonstances placent le tunnel du Gothard dans des conditions plus favorables au point de vue de l'aérage qu'aucun autre travail de ce genre fait jusqu'à ce jour.

De nombreuses correspondances ont été échangées sur l'emplacement des tuyaux et ce n'est qu'à la fin de juillet qu'ils ont pu être commandés aux forges de Montataire. Dès lors il a fallu les fabriquer et les premières livraisons sont arrivées sur les chantiers aussitôt que cela a été possible, soit au commencement d'octobre 1875.

Mais il y a plus: pour pouvoir installer les tuyaux d'aspiration sans être menacé de les enlever ou de les détériorer de nouveau, il faut que la partie du tunnel où on les place soit terminée et qu'on ne soit plus appelé à y faire éclater des coups de mines qui les détruiraient infailliblement.

Or l'entrée même du tunnel à Gœschenen n'est pas terminée; les pieds droits de la voûte à cette même entrée ne sont pas construits et cela parce qu'on n'en a pas encore pu obtenir l'autorisation de les construire. Signature.

N'étant pas initié dans les détails de cette question nous n'avons plus rien à ajouter, mais nous regrettons d'autant plus qu'une discussion soit devenue publique qui aurait dû rester entre les intéressés, qu'il nous vient la nouvelle que du reste nous donnons sous toute réserve que les ouvriers à Gœschenen subissent souvent des indispositions et que tout dernièrement 300 ouvriers viennent de quitter le chantier en se plaignant de l'aérage du tunnel.

* * *

Dampfomnibus für schmalspurige Strassenbahnen.

Herr Ingenieur A. Brunner in Bern, Material-Controleur des schweiz. Eisenbahndepartements hat einen Dampfomnibus construirt, welcher bequem 55 Personen theils im innern Raum, theils auf der Imperiale fassen kann. Der Waggon ist heizbar, die beweglichen Theile der Maschine sind vollkommen maskirt, so dass Zug- und Reitthiere, welche neben diesen Waggons verkehren, in keiner Weise erschreckt werden können. Der Omnibus bewegt sich nach vorne und rückwärts mit gleicher Leichtigkeit, es bedarf somit keiner Drehscheiben.

Die schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik hat die Construction eines solchen — für die Schmalspurbahn Lausanne-Echallens bestimmten — Dampfomnibus übernommen, und derselbe wird voraussichtlich auf den Beginn des diessjährigen eidg. Schützenfestes in Lausanne eintreffen.

(Intelligenzblatt für die Stadt Bern.)

* * *

Mittheilungen
aus den Verhandlungen der Zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Vereine.

Ueber Kunststeine.

In Gegenden, die keinen Haustein für Quader oder Bruchsteinmaterial besitzen, oder da wo dieser Stoff zu schwierig zu beschaffen, ist in der Regel die Ziegeltechnik heimisch. In den Niederlanden, der norddeutschen Ebene, in der Lombardei ist der Ziegelbau alt und schon in frühen Zeiten künstlerisch durchgebildet worden. Aber selbst in Gegenden wo vortreffliches Baumaterial zu haben war, finden wir oft bedeutende Constructionen in Ziegelbau; wir brauchen nur an die alten Römerbauten zu erinnern, an das Pantheon, die Thermenanlagen und Basiliken in Rom, an den Kaiserpalast und die Basilika in Trier und manche andere Bauten, die sich in Ziegel ausgeführt neben mächtigen Quaderconstructionen erheben. Hier muss also ein besonderer Grund dieses Material bevorzugt haben. Sehen wir zu wie es an diesen Bauten angewendet ist, so zeigt sich, dass die Wände nur in ihren Aussenflächen regelrecht in Ziegel ausgeführt sind, die innere Mauermasse ist ein Betonkörper und nur etwa von Meter zu Meter Höhe binden einzelne Ziegellagen durch die ganze Mauerstärke hindurch. Zum Quaderbau braucht es geschulte Steinmetzen, es