Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen

Autor(en): **O.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 11

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-7647

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 28 Février 1879.

La distance entre la tête du tunnel à Gœschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison		*Embouchure Nord* — Goeschenen			*Embouchure Sud* — Airolo			Total fin Février	Etat correspondant au programme fixé le 23/25 sept. 1875	Différences en plus ou en moins
		Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin Février	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin Février			
Galerie de direction	longueur effective, mètr. cour.	6466,0	110,0	6576,0	5924,8	51,7	5976,5	12552,5	12820,0	— 267,5
Elargissement en calotte,	longueur moyenne, „ „	5813,8	111,6	5925,4	5108,0	43,0	5151,0	11076,4	11400,0	— 323,6
Cunette du strosse,	„ „ „ „	4343,9	124,3	4468,2	4387,0	8,0	4395,0	8863,2	11230,0	— 2366,8
Strosse	„ „ „ „	3811,7	79,5	3891,2	3662,0	129,0	3791,0	7682,2	10062,0	— 2379,8
Excavation complète	„ „ „ „	3057,0	189,0	3246,0	3218,0	77,0	3295,0	6541,0	—	—
Maçonnerie de voûte,	„ „ „ „	4792,6	56,0	4848,6	4635,4	51,0	4686,4	9535,0	10500,0	— 965,0
„ du piédroit Est,	„ „ „ „	3704,0	—	3704,0	3164,7	37,5	3202,2	6906,2	9980,0	— 2714,2
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	3235,4	223,8	3459,2	4009,8	157,1	4166,9	7626,1		
„ du radier	„ „ „ „	62,0	—	62,0	—	—	—	62,0	—	—
„ de l'aqueduc	complète „ „	3462,0	—	3462,0	3946,0	100,0	4046,0	7508,0	—	—
Tunnel complètement achevé	„ „	2805,6	190,0	2995,6	3125,8	18,0	3143,8	6139,4	9710,0	— 3570,6

municipale, nous arrivons à économiser à peu près la somme qui avait été fixée comme maximum du prix que la commune pouvait mettre à un terrain, et même qu'on ne consentait à atteindre que dans le cas où le public en retirerait de sérieux avantages.

Notre emplacement a ses inconvénients, nous le savons fort bien, et votre commission ne vous le propose pas avec enthousiasme, mais nous estimons qu'il peut être admis préférablement à tout autre sur la place.

Il va sans dire, Messieurs, que la place haute et la place basse seront séparées, et qu'on ne pourra plus, depuis l'esplanade supérieure, jouir de l'ensemble d'un spectacle, qui aura toujours lieu sur la place basse. Mais, Messieurs, cet inconvénient est-il bien sérieux? Combien de fois par année en souffrira-t-on, depuis que les revues ne se font plus, ni sur Montbenon, ni ailleurs.

Un des inconvénients, très sérieux à nos yeux, est celui de ne pas faciliter la création d'un quartier nouveau. Cependant nous pouvons espérer que, dans un avenir peu éloigné, les masures de la partie nord de la rue du Grand-Chêne se reconstruiront sur un meilleur alignement, et il existe dès l'hôtel Beau-Site aux maisons Golay de beaux terrains, dont une partie appartient à la commune et qui pourront, dans un avenir très éloigné, il est vrai, se couvrir de constructions.

Pour nous résumer, Messieurs, nous vous proposerons de faire tout notre possible auprès de nos autorités pour les engager à abandonner l'idée de construire le bâtiment du tribunal fédéral dans la partie inférieure de la promenade basse de Montbenon, et de les engager à le construire entre la place haute et la place basse, de manière à ce que l'axe de l'entrée du bâtiment soit parallèle à la route et que la face orientale soit située à peu près à la jonction des deux places.

Lausanne, le 30 janvier 1879.

J. Carrard, architecte.

* * *

Verordnung über die technische Einheit im Schweizerischen Eisenbahnwesen.

Wir erhalten bezüglich dieser Verordnung folgende Zuschrift:

An die Redaction der „Eisenbahn"!

In dem „Entwurf für die Verordnung über die technische Einheit im Schweizerischen Eisenbahnwesen" sind mir insbesonders die Bestimmungen über „Spurkränze" (§ 43) und „Schalengussräder" (§ 108) aufgefallen.

§ 43 des Entwurfes schreibt vor:

„Sämmtliche Räder der Eisenbahnfahrzeuge sollen mit Spurkränzen versehen sein."

Dass diess bei zweiaxigen Locomotiven mit und ohne Schlepptender, bei Personen-, Post- und Güterwagen der Fall sein muss, ist klar. Jedoch möchte sich doch wohl mancher Locomotivbauer dagegen verwahren, dass man ihm von vorneherein verbietet, bei 3 und 4 Kupplern den Spurkranz bei den Rädern der zweiten resp. der dritten Axe weglassen zu dürfen, insofern keine der letztern Axen, Kurbelaxe, sondern nur *Kuppelaxe* ist.

Der Nutzen des Weglassens der Spurkränze an den innern Rädern bei grossen Radständen der Locomotiven ist sofort klar, wenn ich an die zerstörende Einwirkung dieser Spurkränze in Weichen und kleinen Curven erinnere.

Dass diese Anwendung der Radreifen ohne Spurkränze durchaus gefahrlos ist, beweisen uns die in den Vereinigten Staaten gebrauchten 3 und 4 Kuppler, welch ersteren gewöhnlich die Spurkränze der mittleren Axe, den letztern regelmässig diejenigen der 2. oder 3., öfter beiden zugleich fehlen. Zudem ist an den Zustand des Oberbaues der amerikanischen Bahnen zu erinnern, welcher in keiner Beziehung mit unserem gut controllirten und trotz der Finanznoth der Bahnverwaltungen noch gut unterhaltenen Oberbau zu vergleichen ist.

Es wäre sonach begründet, § 43 nach Obigem wie folgt zu ergänzen:

„—, ausgenommen die Räder der 2. resp. 3. Kuppelaxe von 3 und 4 Kupplermaschinen, insofern es der grosse Radstand der Locomotive als vortheilhaft erscheinen lässt."

Zu § 108, Schlusssatz: „Schalengussräder sind überhaupt nur unter den vom Bundesrath festgesetzten Bedingungen zulässig", möchte doch wohl vorauszusetzen sein, dass:

„Gusseiserne Räder mit hohlen Speichen und Stahl- oder Schmiedeisen-Radreifen für Wagen als auch Locomotiven doch wohl ohne Weiteres angewendet werden dürften." *O.*

* * *

Pariser Weltausstellung.

Vom Eidg. Generalcommissariate sind uns noch folgende Berichte von Schweiz. Mitgliedern der internationalen Jury zugekommen: