Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 20

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD

au 31 Octobre 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 octobre	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 octobre	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin octobre			
Galerie de direction .	longueur effective, mètr. cour.	7336,0	128,0	7464,0	6679,2	98,4	6777,6	14241,6	14484,0	— 242,4
Elargissement en calotte,	longueur moyenne, „ „	6504,3	127,6	6631,9	5784,2	125,5	5909,7	12541,6	13400,0	— 858,4
Cunette du strosse,	„ „ „ „	5198,7	42,5	5241,2	5063,8	92,1	5155,9	10397,1	13166,0	— 2768,9
Strosse . .	„ „ „ „	4458,0	115,5	4573,8	4516,5	60,1	4576,6	9150,4	12198,0	— 3047,6
Excavation complète	„ „ „ „	3810,0	90,0	3900,0	4223,0	83,0	4306,0	8206,0	—	—
Maçonnerie de voûte,	„ „ „ „	5327,0	77,0	5404,0	5006,6	81,5	5088,1	10492,1	12564,0	— 2071,9 *)
„ du piédroit Est, .	„ „ „ „	3793,0	75,0	3868,0	4594,3	200,9	4795,2	8663,2	12044,0	— 3205,9
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	4708,0	—	4708,0	4306,0	—	4306,0	9014,0		
„ du radier .	„ „ „ „	62,0	—	62,0	—	—	—	62,0	—	—
„ de l'aqueduc	complète „ „	3687,0	—	3687,0	4285,0	—	4285,0	7972,0	—	—
Tunnel complètement achevé	„ „	3687,0	—	3687,0	4134,0	144,0	4278,0	7965,0	11846,0	— 3881,0

*) Il reste 746 *m.* de tunnel non maçonné. — La différence totale entre le programme et l'exécution à la fin du mois se réduit par conséquent à 1325,9*m.*

Centralalpen von Römer Zeiten her bis heute zuletzt in seine Rechte ein. Den grossen Verkehr vermittelten andere Wege (der grosse St. Bernhard, Simplon, St. Bernhardin, Splügen, Julier, Septimer). Zu den Zeiten der Römer war der Gotthardpass im Verkehr nicht bekannt. Erst um die Mitte des XIII. Jahrhunderts wird ein *Weg* für Pilger von Rom über den Gotthard nach Deutschland beschrieben. Nach der im Stadtarchiv zu Luzern aufbewahrten Urkunde des Jahres 1278 führte der Handelsweg nach Italien für die Bürger von Luzern noch über den Septimer. Wäre ein Handelsweg damals über den Gotthard nach der Lombardei vorhanden gewesen, so würden diese nicht den für sie so beträchtlichen Umweg über die rätischen Alpen benutzt, sondern den nähern Weg gewählt haben. Als in den Jahren 1818 bis 1823 der Splügen und der Bernhardin als Kunststrassen gebaut wurden, nahmen die Cantone Uri und Tessin den Abbruch des bedeutenden Transitverkehrs mit Schrecken wahr und sie beeilten sich, eine gleich bequeme Strasse über den Gotthard herzustellen. Der Bau begann am 6. Juni 1820 unter der Leitung des Cyrillus Jauch von Bellinzona (Luzern schloss sich dem Unternehmen in der Folge an). Der Name des Berges erscheint urkundlich zum ersten Male in dem habsburgisch-österreichischen Urbar von 1309. Er stammt weder von einem heidnischen Gotte auf der Höhe, noch von den Gothen, sondern ohne Zweifel, was sich mehr als anderes empfiehlt, von Godehard, dem Heiligen, der als Wächter der hohen Alpenzinne ein europäisches Ansehen erlangt hat.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Literatur.

Die Schule des Locomotivführers. Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studirende technischer Anstalten, von J. Brosius und R. Koch. 4. Auflage. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann.

Die erste Auflage des vorliegenden Werkes erschien 1873 und jetzt nach kaum 6 Jahren liegt schon die vierte vor uns, ein Beweis, dass dasselbe seine Stellung behauptet und vielfach Eingang gefunden hat.

Es behandelt dies Werk die Einrichtung der Locomotive und daneben auch den gesammten Locomotivbetrieb, den Fahrdienst incl. das Signalwesen. Ferner den Bahn-Unter- und Oberbau, mechanische Anlagen, die Bahnhofs-Anlagen etc., in einer leichtverständlichen gemeinfasslichen Form. Für den Eisenbahn-Maschinen-Ingenieur ist die Arbeit nicht berechnet, sondern zumeist für junge Leute, die sich dem Locomotivführerstande widmen wollen, sowie auch andern Bahnangestellten, die von der Maschine etwelche Kenntnisse haben sollten. Besondere Rücksicht ist auf die Locomotivführer-Examen genommen, so dass das Werkchen als Anleitung zu diesen Examen auch den Maschinenmeistern nützlich ist. Die Ausstattung desselben ist hübsch und besonders die zahlreichen Holzschnitte sehr klar und verständlich.

* * *

Errata.

Dans la deuxième partie de mon travail intitulé: *„Le Ciment Portland artificiel de St-Sulpice“*, insérée dans le No. 16, vol. XI de *l'Eisenbahn* se sont glissées quelques erreurs que je tiens à rectifier.

Page 105, 13me ligne: les briquettes d'essai en forme de 8 ont une section de rupture de 5 *cmq.*, et non de 5,2 *cm.*

Dans le petit tableau donnant les résistances garanties à l'arrachement, les nombres inscrits dans la 2me ligne horizontale, se rapportent à des briquettes de 30 jours, et non de 60 jours.

Enfin dans le tableau donnant les résultats des essais à l'arrachement faits à Berlin, il faut lire: 3 parties de sable, et non 1/3 de sable; la 1re colonne verticale donne les moyennes, la 2me les maximas, la 3me les minimas.

J. Walther, ingénieur.
Directeur techn. de la Fabrique suisse de Ciment Portland, St-Sulpice.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 36,80 m/, Airolo 21,50 m/, Total 58,30 m/, mithin durchschnittlich per Tag 8,30 m/.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 17,70 m/, Airolo 28,00 m/, Total 45,70 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 6,50 m/.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 613,50 m/.

Weicher Fels auf der Seite von Göschenen, welcher Verstrebungen nöthig macht.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
John E. Icely, Ingenieur, Zürich.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.