Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 29 février 1876

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4763

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

unbegreiflich, wie in jüngster Zeit in Texas und Louisiana noch Bahnen gebaut werden können, die sich mit 5′ 6″ Spurweite zwischen ein Netz von 5′ und ein solches von 4′ 8½″ hineinfügen und also an keines von beiden einen directen Anschluss finden, um so weniger, als dieselben nicht nur eine bedeutende Erschwerung des Verkehrs involviren, sondern auch mehr kosten als eines der beiden anschliessenden Systeme.

Das Bedürfniss, dem unbeschränkten durchgehenden Verkehr im Gebiete der ganzen Union abzuhelfen, äussert sich immer lebhafter. Man kommt demselben entgegen durch Erstellung von Linien, welche mit gleicher Spur oder wenigstens unbedeutenden Abweichungen in Spur den ganzen Continent durchschneiden; abnormalspurige Bahnen wurden umgelegt, um directen Anschluss an andere Bahnen zu finden und Wagons mit schon erwähnten „comprimising wheels“ werden gebaut, um Bahnen von annähernd gleicher Spur mit ein und denselben Vehikeln befahren zu können. Dank diesen Verbesserungen kann man schon seit längerer Zeit im gleichen Wagon von New-York nach San Francisco und von den Canadischen Seen an den Busen von Mexico gelangen.

Eine Ausnahmstellung unter den abnormalspurigen Bahnen nehmen die schmalspurigen ein. Sie sind gegenwärtig zum grössern Theil Vicinalwege in den Kohlendistricten und dienen zum Transport der Kohle von den Gewinnungsplätzen an die Hauptbahnlinien. Sie haben den Vortheil bedeutender Baukostenersparnisse und eines billigern Betriebes für sich, und da die Ueberladung der Fracht von den schmalspurigen auf die breitspurigen Wagons einfach und billig bewerkstelligt werden kann, so rechtfertigt sich die Anlage dieser Bahnen vollständig.

Im gebirgigen Westen, dem minenreichen Colorado und Utah, findet dieses Bahnsystem ebenfalls Aufnahme und scheint ihm dort die Zukunft zu gehören. Dort sind über 1600 $^{m}/_{m}$ ausgeführt oder im Bau und lange Strecken sind projectirt, so dass sich mit der Zeit ein zusammenhängendes Netz von Schmalspurbahnen bilden wird. Die Wahl dieses Systems war dort eine Sache der Nothwendigkeit, denn breitspurige resp. normalspurige Bahnen in der gebirgigen, dünn bevölkerten Gegend würden Summen erfordern, die selbst in bessern Zeiten als gegenwärtig und bei einer günstigern Aussicht auf Rendite als die voraussichtlich zu erwartende, nicht aufzutreiben wären.

H. Huber, Ing.

* * *

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 29 Février 1876.

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 fin janvier.	Progrès mensuel	Etat fin février.	Etat fin janvier.	Progrès mensuel	Etat fin février.	
Galerie de direction . .	longueur effective, mètr. cour.	2843,3	46,6	2889,9	2720,3	89,0	2809,3	5699,2
Elargissement en calotte, .	longueur moyenne, „ „	1583,5	74,0	1657,5	1222,0	100,0	1322,0	2979,5
Cunette du strosse, . .	„ „ „ „	1465,6	68,0	1533,6	902,0	77,0	979,0	2512,6
Strosse	„ „ „ „	818,5	100,8	919,3	570,0	58,0	628,0	1547,3
Excavation complète . .	„ „ „ „	88,0	—	88,0	145,0	—	145,0	233,0
Maçonnerie de voûte, . .	„ „ „ „	797,3	34,7	832,0	868,7	48,5	917,2	1749,2
„ du piédroit Est, .	„ „ „ „	511,0	37,0	548,0	133,8	68,2	202,0	750,0
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	670,0	40,0	710,0	762,3	21,2	783,5	1493,5
„ du radier .	„ „ „ „	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, ...	„ „ incomplétement	160,0	65,0	225,0	294,0	17,0	311,0	536,0
„	„ „ complétement	—	—	—	126,0	—	126,0	126,0

Der Hausschwamm.

Mit dem Namen „Hausschwamm“ bezeichnet man die Vegetation eines Pilzes, der sich, wie alle Pflanzen dieser Gattung, durch in der Luft umhergetriebene Sporen (Samen) fortpflanzt und sich überall dort mit Schnelligkeit vermehrt, wo er nur einigermaassen geeigneten Boden findet. So äusserst klein ein solcher Pilz an und für sich ist, so sehr bedeutend sind die schädlichen Folgen, wenn er Gelegenheit hat, sich zu vermehren; in diesem Falle zeigt sich binnen kurzer Zeit die üppigste Pilzvegetation, die sowohl chemisch wie physikalisch die Stoffe angreift, auf welchen sie sich entwickelt hat.

Wie der Cholerapilz unzählige Opfer von Menschenleben fordert, der Pilz der Seidenraupe die Seidengewinnung ganzer Länder auf ein Minimum reducirt, der Pilz der Kartoffel grosse Verwüstungen anrichtet, endlich der der Weintraube arge Missernten herbeiführt: so ruht auch der Hausschwamm nicht eher, als bis er die mit ihm behafteten Gegenstände vollständig zerstört hat. Er greift gewöhnlich Holz- und Mauerwerk an und wird daher Holz- oder Mauerschwamm genannt. Feuchtes Holz- und Mauerwerk, sowie unzeitig gefälltes Holz sind es vorzugsweise, an denen er sein Zerstörungswerk mit Erfolg vornimmt.

Die schädliche Einwirkung besagter Pilzgattung besteht darin, dass dieselbe sowohl durch ihre eigene Vegetation, als auch durch die nach ihrem Ableben eintretende chemische Zersetzung der behaftet gewesenen Stellen, theils auf chemischem, theils auf physikalischem Wege die Zellen des Holzes und die Ziegelmasse angreift und somit oft in äusserst kurzer Zeit die gänzliche Zerstörung herbeiführt. Hierbei findet derselbe Vorgang statt, wie bei Verwitterung von Felsen, dass nämlich die ablebenden Pilze der neuen Vegetation immer günstigeren Boden zur weiteren Entwickelung und Verbreitung darbieten; jedoch ist der Unterschied zu beachten, dass das weiche Holz und der poröse Mauerstein der Schwammbildung viel leichter zugänglich ist, als das harte Felsgestein, wesshalb natürlich bei jenen das Zerstörungswerk ungleich schneller fortschreitet und rascher beendet wird.

Es würde zu weit führen, einzelne Beispiele von der enormen Zerstörungskraft genannter Pilzgattung aufzuführen, und es ist wohl auch deren Gefährlichkeit so allgemein bekannt, dass jedes weitere Wort hierüber überflüssig erscheinen könnte.

In Anbetracht dieses häufig vorkommenden Uebels war man eifrigst bemüht, ein Mittel aufzufinden, wodurch sowohl von vornherein das Auftreten dieser Schwämme verhindert,