Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 24

Artikel: Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 31 mai 1876
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4834

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: 12.07.2025

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

Bort. Elle a décidé que la travée centrale occupant le centre du bâtiment du Champ-de-Mars, dans l'axe du pont d'Iéna, serait affectée à l'exposition des Beaux-Arts. Les travées extérieures faisant face, d'une part, à l'avenue de la Bourdonnaye, et d'autre part, à l'avenue de Suffren, recevront les galeries des machines.

Elle a résolu également une autre question très-importante relative aux moyens de communication destinés à relier l'Exposition du Trocadéro à celle du Champ-de-Mars. On sait que l'on avait songé, dans le principe, à jeter une passerelle au-dessus du pont d'Iéna, de manière à ne pas interrompre la circulation des quais. On sait aussi les difficultés de toute sorte que ce projet faisait surgir, et le mauvais effet qui en serait résulté au point de vue de l'aspect général du Palais. On a été heureusement inspiré en y renonçant.

Après examen sur place, on s'est arrêté à une solution qui concilie à la fois les besoins de la circulation et ceux des deux Expositions. On fera passer, au moyen d'estacades, disposées à cet effet sur les basports, sous le pont d'Iéna, les voitures et les tramways qui empruntent actuellement les quais de Billy et de Passy. De cette façon, le pont d'Iéna deviendra disponible et sera exclusivement affecté aux communications entre les deux Expositions.

Une immense cascade, toujours en activité, sera dressée au milieu du Trocadéro, vis-à-vis le pont d'Iéna; les eaux qui l'alimenteront, utilisant la différence de niveau avec le Champ-de-Mars, viendront satisfaire aux divers services de l'Exposition.

Enfin, on a décidé que les bâtiments disposés en rectangle seraient rapprochés le plus possible de l'Ecole-Militaire, afin de ménager devant la grande façade du bord de l'eau de vastes parterres, et de réunir sur ce point tous les motifs de décoration dont la Ville de Paris a déjà fait de si heureuses applications dans le service des Promenades et Plantations.

D'après les dispositions manifestées par l'administration, la commission supérieure et les groupes de la Chambre des députés, il est vraisemblable que c'est l'Etat qui se chargera de l'entreprise, sauf bien entendu à mettre les travaux en adjudication par lots. L'entreprise, dans cette hypothèse, serait divisée en huit ou neuf lots, selon la nature et la destination particulière des diverses sections à exécuter.

* * *

Plan définitif de l'Exposition de 1878.

Le plan définitif de l'Exposition de 1878 a été arrêté le 8 juin, par la sous-commission que préside le ministre.

Le pont d'Iéna sera élargi et porté à 40 mètres ; les deux bas-côtés formeront une galerie couverte, que l'on se propose de décorer avec le plus grand goût.

Les deux quais de la Seine seront ramenés à un niveau beaucoup plus bas que celui qu'ils ont aujourd'hui.

Enfin, des ascenseurs disposés à la gare du pont d'Iéna, prendront les voyageurs venus par les bateaux-mouches, et les déposeront dans l'enceinte même du palais de l'Exposition.

Au milieu du Trocadéro, on doit élever une vaste construction en forme de rotonde, qui pourra contenir huit mille personnes. Sur les deux côtés se trouveront deux galeries se profilant sur une étendue de 20 000 mètres carrés.

Ces constructions couvriront :

Au Champ-de-Mars, 250 000 mètres carrés.

Au Trocadéro, 25 000 mètres.

Les dépenses s'élèveront à 30 000 000 de francs.

* * *

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 31 Mai 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 Mai.
		Etat fin avril.	Progrès mensuel	Etat fin mai.	Etat fin avril.	Progrès mensuel	Etat fin mai.	
Galerie de direction . .	longueur effective, mètr. cour.	3079,2	110,1	3189,3	2949,0	58,6	3007,6	6196,9
Elargissement en calotte, .	longueur moyenne, „ „	1855,5	59,4	1914,9	1522,0	113,0	1635,0	3549,9
Cunette du strosse, . .	„ „ „ „	1640,1	59,5	1699,6	1109,0	71,0	1180,0	2879,6
Strosse	„ „ „ „	1047,3	55,9	1103,2	736,0	81,0	817,0	1920,2
Excavation complète . .	„ „ „ „	—	—	—	—	—	—	
Maçonnerie de voûte, . .	„ „ „ „	888,4	71,6	960,0	931,5	29,5	961,0	1921,0
„ du piédroit Est, .	„ „ „ „	808,0	103,7	911,7	382,0	36,8	418,8	1330,5
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	765,0	40,0	805,0	835,6	22,9	858,5	1663,5
„ du radier .	„ „ „ „	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, ...	„ „ complétement	—	—	—	126,0	—	126,0	126,0
„	„ „ incomplétement	404,0	282,0	686,0	469,0	59,0	528,0	1214,0

J. Goldschmid.

Am 17. Mai dieses Jahres starb nach kurzer Krankheit plötzlich an einem Herzschlag der durch seine Aneroïd-Barometer über die Grenzen der Schweiz hinaus bekannte Mechaniker J. Goldschmid in Zürich.

Er wurde den 15. Januar 1815 zu Winterthur (Canton Zürich), wo sein Vater Kaufmann war, geboren. Nachdem er die dortigen Stadtschulen durchgemacht hatte, kam er 1832 als Lehrling nach Zürich in die Werkstätte des vortrefflichen Mechanikers Oeri. Während seiner dreijährigen Lehrzeit genoss er theoretischen Unterricht in der sogenannten Kunst-(Industrie-) Schule. 1835 trat Goldschmid nach damaliger Uebung seine Wanderschaft an, kam zuerst nach Darmstadt, wo er zwei Jahre in einer Werkstätte arbeitete. Später besuchte er deren noch mehrere in einigen andern Städten, so in Wien und Hamburg. Reich mit Kenntnissen ausgestattet kam er 1838 nach Zürich zurück, trat wieder bei seinem früheren Lehrmeister Oeri ein und verehelichte sich 1839 mit einer seiner Töchter, die er jetzt als trauernde Wittwe hinterlassen hat. Somit wurde er Mitinhaber des Geschäftes, welches 1852 nach dem Tode seines Schwiegervaters auf Goldschmid überging. Es war um diese Zeit, als er seine Versuche begann, den Vidischen Aneroïd-Barometern eine Construction