

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 6/7 (1877)
Heft: 11

Artikel: Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 31 août 1877
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5837>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

führen kann oder will, Demjenigen in die Hände gegeben, den man dafür angestellt hat, denn:

1. Stellt die Gemeinde ihre Actienzeichnung unter eine aufschiebende Bedingung, so ist sie allerdings, so lange diese Bedingung nicht eingetreten ist, vor dem Zahlen bewahrt, aber so lange sie nicht zahlt, hat sie auch kein Recht an die Gesellschaft, dass diese die Eisenbahn baue und der Bedingung statthue.

2. Knüpft die Gemeinde ihre Actienzeichnung an eine auflösende Bedingung, so ist sie noch schlimmer daran, wenn nicht ein Glücksfall (der aber auch die Gesellschaft liberirt) die auflösende Thatsache vor geleisteter Einzahlung herbeiführt: geschieht das nicht, so muss sie einzahlen und fortzahlen, aber hat keinen Rechtsschutz dafür, dass die Gesellschaft ihre Zusicherungen erfüllen muss.

3. Hat die Gemeinde einmal einbezahlt, so mag sie zusehen, was sie, im Falle die Gesellschaft die Zusicherung nicht einhält, etwa mit einer Betrugsklage gegen diejenigen Herren ausrichtet, welche sie unter solchen Zusicherungen zur Zeichnung und Einzahlung vermocht haben, — aber die Gesellschaft ist ihr weder die Rückerstattung des Eingezahlten schuldig, noch die Erfüllung der gemachten Zusagen.

Das ist nicht tröstlich. Beeilen wir uns hinzuzufügen, dass unsere Meinung nicht diejenige des zürcherischen Obergerichts ist. Im Falle der Gemeinde Wald hat es die — unserer Auffassung widerstrebende — Ansicht ausgesprochen, dass die Annahme der bedingten Einzahlung für die Gesellschaft die Verpflichtung zur Ausführung der Bedingung betreffend die Stationsanlage in sich schliesst — nur freilich zu unserem Bedauern uns darüber nicht belehrt, wie es später die Gemeinde anfangen

sollte, um die Gesellschaft auf dem Rechtswege dazu anzuhalten. Denn darüber, wo eine Station hingestellt werden solle, spricht der Bundesrath ab, ohne sich von den cantonalen Gerichten dreinreden zu lassen oder an Verabredungen zwischen der Eisenbahngesellschaft und betheiligten Gemeinden irgend wie gebunden zu sein. Nicht weniger vermessen wir nähere Belehrung darüber, was die Gemeinde Wald hätte thun können, um — gesetzt der Bau wäre vor Deckung des gesammten Baukapitals begonnen worden — dagegen die Einsprache durchzusetzen, zu welcher das Obergericht sie für befugt erachtet: auch darüber, ob ein Eisenbahnbau begonnen werden darf, entscheidet nämlich einzig der Bundesrath, und wiederum ohne den cantonalen Gerichten das Verboten zuzulassen oder seinerseits sich an Abkommen zwischen der Gesellschaft und einer Gemeinde zu kehren. Es bleibt also, praktisch angesehen, die Verweisung auf eine allfällige Rückforderung der eingezahlten Actienbeträge übrig, — aber ob eine solche zulässig sei, will das Obergericht weder bejahen noch verneinen. Wir würden, nicht ohne aufrichtiges Bedauern für die Gemeinde, sie ebenso wie das Obergericht zum Einzahlen angehalten haben, aber ohne ihr irgend welche Vertröstung für später mit auf den Weg geben zu können.

Vielleicht hilft der Fall, den wir das nächste Mal besprechen wollen, Denjenigen wieder auf, welche uns nun schon im Verdacht haben, dass wir mit der Jurisprudenz das Recht todtschlagen wollen. Das Obergericht wenigstens hat in diesem Falle die Gemeinde Regensdorf der Verpflichtung entledigt, an die Nationalbahngesellschaft fernere Einzahlungen zu leisten.

(Schluss folgt.)

* * *

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD au 31 Août 1877.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen 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 août	Etat corres- pondant au pro- gramme fixé le 23/25 sept. 1875	Différen- ces en plus ou en moins
	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin août	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin août			
	Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	4573,0	95,0	4668,0	4245,6	106,4			
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, „ „	3470,9	174,1	3645,0	3367,0	168,0	3535,0	7180,0	7016,0	+ 164,0
Cunette du strosse, . . . „ „ „ „	2722,2	73,6	2800,8	2316,0	123,0	2439,0	5239,8	6942,0	— 1702,4
Strosse . . . „ „ „ „	2121,8	58,8	2180,6	1839,0	69,0	1908,0	4088,6	5560,0	— 1471,4
Excavation complète „ „ „ „	1727,0	129,0	1856,0	1496,0	95,0	1591,0	3447,0	—	—
Maçonnerie de voûte, . . . „ „ „ „	1919,4	98,2	2017,6	2439,7	248,5	2688,2	4705,8	6064,1	— 1358,3
„ du piédroit Est, . . . „ „ „ „	1994,0	91,3	2085,3	1364,0	130,4	1494,4	3579,7	5544,6	— 1855,0
„ du piédroit Ouest, . . . „ „ „ „	1539,8	44,1	1583,9	2088,9	126,9	2215,8	3799,7	—	—
„ du radier . . . „ „ „ „	6,1	—	6,1	—	—	—	6,1	—	—
„ de l'aqueduc „ „ „ „	2170,0	30,0	2200,0	2064,0	108,0	2172,0	4372,0	—	—
Tunnel complètement achevé . . . „ „ „ „	1539,8	8,0	1547,8	1177,9	212,5	1390,4	2938,2	4949,7	— 2011,5

* * *

Le Patinage des roues de locomotives.

M. Rabaut, ingénieur au chemin de fer du Nord, a fait dernièrement des expériences fort intéressantes sur le patinage des roues de locomotives. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire intégralement la note par laquelle il les signale à l'Académie des Sciences.

Tous les ingénieurs de chemins de fer connaissent le phénomène désigné sous le nom de patinage. Mais on l'a toujours considéré comme accidentel et comme ne se produisant que lorsque le coefficient de frottement des roues sur le rail, ou,

comme disent les praticiens, l'adhérence tombe au-dessous de la limite normale sur laquelle on se base pour le calcul des charges que doivent remorquer les machines.

J'ai observé, depuis quelques mois, une série de faits qui me permettent d'affirmer que le patinage est un phénomène beaucoup plus général et beaucoup plus complexe qu'on ne le supposait, et je vais faire connaître dans quelles circonstances j'ai été amené à faire ces observations.

Le 1^{er} mai de cette année, j'avais été chargé de l'essai d'une machine neuve à grande vitesse, livrée à la Compagnie du chemin de fer du Nord par la Société alsacienne de cons-