Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 13

Artikel: Gotthardtunnel
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3888

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: 22.07.2025

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

TABELLE.

No. der Brücken.	Belastungsart.		Längs-Verschiebung der Träger am Auflager.	Durchbiegung der Hauptträger in: 1/4 d. Sp. W. Seite Bern.	Mitte des Trägers.	1/4 d. Sp. W. Seite Luzern.	Seitenverschiebung der Hauptträger an: 1/4 d. Sp. W. Seite Bern.	Mitte der Träger.	1/4 d. Sp. W. Seite Luzern.
			m/m	m/m	m/m	m/m	m/m	m/m	m/m
1.	Eine Maschine.	in Ruhe	—	—	14.5	—	—	—	—
		langsam fahrend	—	—	17.5	—	—	1	—
		rasch fahrend	—	—	15.0	—	—	2	—
2.	Drei Maschinen wovon 2 mit den Kaminen gegeneinander gestellt. Das Gewicht einer Maschine beträgt 36 T., eines Tenders 15 T. Die Totallänge zwischen Buffern beträgt 14m.40. Die Entfernung der Achsen von vorne gerechnet ist 1m.85; 1m.74; bis zur vordern Tenderaxe 4m.0; der Tenderaxen 2m.5.	in Ruhe	—	—	18	—	—	—	—
		langsam fahrend	—	—	18	—	—	5	—
		rasch fahrend	—	—	18	—	—	4	—
3.		in Ruhe	—	—	21	15	—	—	—
		langsam fahrend	—	—	21	15	—	7	6.5
		rasch fahrend	—	—	22	15	—	6	7
4.		in Ruhe	—	—	23	—	—	—	—
		langsam fahrend	—	—	18	—	—	6	—
		rasch fahrend	—	—	18	—	—	7	—
5.		in Ruhe	5	27	33	25	—	—	—
		langsam fahrend	5	26	35	25	3	8	5
		rasch fahrend	6	26	37	26	4	8	6

Der Berechnung dieser Brückenconstructionen wurde eine Inanspruchnahme des Materials von 700 Kil. per □ c/m zu Grunde gelegt. Die Ausführung derselben geschah durch die Herren G. Ott & Cie., Brückenconstructeurs in Bern.

* * *

Gotthardtunnel.

(Correspondenz.)

Kürzlich haben die französischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, die Herrn Caillaux und Leon Say die Arbeiten des grossen Tunnels besucht, und es wurde hiebei ihre Aufmerksamkeit besonders durch die Schnelligkeit, mit der der Richtstollen vorgetrieben wird, gefesselt. — Einige Tage später versammelte sich in Andermatt die naturforschende Gesellschaft, welcher der Genfer Gelehrte, Herr Daniel Colladon, in gedrängter Uebersicht eine Beschreibung aller der mechanischen Vorrichtungen gab, die zu der Durchbohrung erforderlich sind. Der Unternehmer des grossen Tunnels Herr L. Favre wohnte selbst dieser Versammlung bei. Die Sitzung war splendid und der Vortrag über die Tunnelarbeiten erntete grosse Anerkennung. Der kleine Richtstollen hat beide Seiten zusammengerechnet in der That die beträchtliche Länge von 4800 Meter erreicht. Das Mittel des täglichen Fortschrittes variirt zwischen 7 und 8 Meter, Zahlen welche immer noch nicht als endgültige anzunehmen sind, und welche man bald noch zu überschreiten hofft.

Unter diesen Umständen ist die Haltung der Gotthardbahngesellschaft um so unbegreiflicher, da sie unter dem Vorwand einer Verspätung der Ausweitungsarbeiten, welche durchaus nur momentan ist, dem Unternehmer die geleistete Arbeit zu zahlen verweigerte. Da es nicht bei der blossen Drohung verblieb, sondern für den Monat August wirklich Nichts ausbezahlt wurde, sieht sich demnach Herr Favre gezwungen, selbst für die ungeheuren Beträge zu den monatlichen Zahlungen aufzukommen, bis er die fast unmöglich einzuhaltenden Forderungen erfüllt haben wird. Es ist diess eine neue Arbeitsstörung, ebenso peinlich, wie die durch die Revolte der Tunnel-Arbeiter veranlasste.

Die Gotthardgesellschaft, welche die Zahlungen bei der grössten auf der Linie vorkommenden Arbeit einstellt, empfängt indessen immerhin die Subventionen der betheiligten Staaten. Welches Interesse sie wohl daran haben mag, die Vollendung einer ausserordentlichen Baute, wie diejenige des Gotthardtunnels ist, zu verzögern? Schon beim Bau der tessinischen Thalbahnen sah sich die Mehrzahl der Uebernehmer in Folge bedauernswerther Anforderungen an sie, gezwungen von ihren Submissionsverträgen zurückzutreten, indem sie die von ihnen deponirten Cautionen, die angefangenen Arbeiten und ihr Material fahren liessen! Während demnach einerseits die meisten der Unternehmer gänzlich ruinirt waren, resultirte anderseits für die Gesellschaft eine bedeutende Erhöhung der Baukosten aller derjenigen Arbeiten, welche in Regie vollendet werden mussten.

Ob wohl die Gotthardbahngesellschaft gegenüber dem Unternehmer des grossen Tunnels in gleicher Weise vorgehen wird? Sei das in Aussicht oder nicht, so kann ihre Haltung gegen denselben, die Vollendung eines vorzüglich nationalen Werkes, bei dem bis jetzt fast Jedermann trotz fast unüberwindlicher Schwierigkeiten nur Fortschritt bemerkte, dessen Vollendung nur verzögern.

* * *

Linksufrige Zürichseebahn.

(Nordostbahnnetz.)

Terraineinsenkungen der Station Horgen.

Während es der Direction der Nordostbahn, zugeknöpft bis unter's Kinn, bis jetzt noch nicht angezeigt zu sein schien, über den wirklichen Thatbestand der Catastrophe eine Vernehmlassung zu publiciren, oder auch nur einige wenige correcte Zahlen anzugeben, wissen die Tagesblätter um so mehr aufzutischen und wetteifern in der Production von halbwahren Beschreibungen des Status quo und guten Räthen, wie man es hätte machen sollen, und werfen sogar mit bittern Vorwürfen um sich. Angesichts einer Catastrophe, denn diese Terraineinsenkungen kann man wohl so nennen, zeigen sich eine Menge Helden, welche der Natur ihre innersten Geheimnisse ablauschen! Diese beglücken uns nun mit den Resultaten ihrer ernsthaftesten Beobachtungen, die eigentlichen Ingenieure tauchen erst jetzt auf, ja sogar Betriebs-Genies werden laut, und hinter jeder Zeitungsspalte guckt ein gescheidt gewordener Techniker hervor. Um diesem komischen Gebahren die Krone aufzusetzen, will man vom Eisenbahndepartement, dessen des Eisenbahnwesens unkundige Schöpfer einen Credit bewilligten, der zur Durchführung des gestellten Programmes vielleicht 10 mal zu klein ist, nun verlangen, dass seine Angestellten als Maulwürfe das Innere der Erde untersuchen, während doch die Cantonsingenieure das Terrain ihrer Cantone aus dem Fundamente kennen, und bei Begutachtung der auch ihnen unterbreiteten Pläne von neuen Bahnen Gelegenheit haben, ihr Urtheil zu Handen des Eisenbahndepartementes kund zu geben.

Vom Culminationspunkte der linksufrigen Zürichseebahn, von der Station Thalweil, welche 437 Meter über Meer und 29 Meter über dem mittlern Seewasserstand liegt, senkt sich die Linie gegen den See, den sie mit 7 und 6,8‰ Gefälle nach Ueberschreitung der Seestrasse vor Horgen erreicht. Von da ist die Bahnaxe so gut es die horrent hohen Expropriationspreise erlaubten, welche die Förderer der Seebahn für ihre Grundstücke verlangten, landeinwärts gegen die Häuser und auf das bestehende alte Terrain hineingedrückt und zieht sich meistens auf der innersten Seite der Einbuchtungen und kleinen Hafen bis zur Stelle der Station Horgen hin.