

Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Juli 1881

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9448>

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.

Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Juli 1881.

Grosser Gotthardtunnel.

Stand der Arbeiten	Göschenen			Airolo			Total
	Ende Juni l. Meter	Fort- schritt i. Juli	Ende Juli l. Meter	Ende Juni l. Meter	Fort- schritt i. Juli	Ende Juli l. Meter	
Richtstollen . .	7744,7	m	7744,7	7167,7	m	7167,7	14 912,4
Seitl. Erweiterung	7716,7	14,0	7730,7	7167,7	—	7167,7	14 898,4
Sohlenschlitz . .	7703,7	—	7703,7	7167,7	—	7167,7	14 871,4
Strosse	7297,4	203,8	7501,2	7034,7	50,2	7084,9	14 586,1
Vollausbruch . .	5987,0	539,0	6526,0	6097,0	272,0	6369,0	12 895,0
Deckengewölbe .	7033,7	48,0	7081,7	7115,7	35,8	7151,5	14 233,2
Oestl. Widerlager	5794,0	661,7	6455,7	6011,4	342,3	6353,7	12 809,4
Westl. „	6745,0	326,7	7071,7	6912,1	248,6	7160,7	14 232,4
Sohlengewölbe .	62,0	—	62,0	—	—	—	62,0
Tunnelcanal . .	5235,0	473,0	5708,0	6573,0	82,0	6655,0	12 363,0
Fertiger Tunnel .	5235,0	48,0	5283,0	5897,2	378,5	6275,7	11 558,7

Zufahrtlinien.

Juli 1881	Sectionen					Total
	Immen- see- Flüelen	Flüelen- Göschenen	Airolo- Biasca	Cade- nazzo- Pino	Giubiasco- Lugano	
Länge in Kilom.	31,980	38,742	45,838	16,200	25,952	158,712
Erdarbeiten: 1)						
Voransch. 1881 m ³	960 900	1 293 840	1 697 500	321 390	553 820	4 827 450
Fortsch. i. Juli „	37 690	22 690	22 350	9 710	17 050	109 490
Stand a. 31. „ „	891 760	1 214 560	1 559 630	289 180	536 250	4 491 380
„ „ „ „ 0/0	93	94	92	90	97	93
Mauerwerk:						
Voransch. 1881 m ³	51 530	92 790	79 510	34 770	38 440	297 040
Fortsch. i. Juli „	1 650	2 480	1 830	1 050	2 300	9 310
Stand a. 31. „ „	44 310	78 280	72 470	32 390	29 020	256 470
„ „ „ „ 0/0	86	84	91	93	75	86
Tunnels: 2)						
Voransch. 1881 m	5 585,5	7 282,8	8 079,7	—	3 229,2	24 177,2
Fortschritt i. Juli						
a. Richtstollen m	—	—	—	—	—	—
b. Erweiterung „	—	115	340	—	64	519
c. Strosse „	—	158	268	—	277	703
d. Gewölbe „	33	531	366	—	362	1 292
e. Widerlager „	—	183	198	—	390	771
Stand a. 31. Juli 2)						
a. Richtstollen m	5 586	7 283	8 079	—	3 230	24 178
b. Erweiterung „	5 586	7 258	7 314	—	3 160	23 318
c. Strosse „	5 586	7 221	6 708	—	2 888	22 403
d. Gewölbe „	5 297	5 582	3 401	—	2 212	16 492
e. Widerlager „	5 293	3 122	2 323	—	2 437	13 175
Stand a. 31. Juli						
a. Richtstollen 0/0	100	100	100	—	100	100
b. Erweiterung „	100	99	91	—	98	96
c. Strosse „	100	99	83	—	89	93

1) Exclusive Sondierungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.
2) Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

Revue.

Javroz-Brücke. Am 24. August fand die Collaudation der in Band XIII, Nr. 23 und 24 unserer Zeitschrift beschriebenen Javroz-Brücke statt. Von dem h. Bundesrathe waren dazu abgeordnet die HH. Bundesräthe Hammer und Ruchonnet. Die Regierung des Cantons Freiburg war durch die Herren Schaller, Menoud, Bise, Fournier, Bossy und Weck vertreten. — Im Ferneren nahmen an der Collaudation die Herren Regierungsrath Stockmar, Cantonsingenieur Ganguillet

von Bern und Cantonsingenieur Gonin von Lausanne, sowie die Experten Ingenieure Cuénod, Hotz und von Montenach Theil.

Die Probelastung fand Vormittags 10 Uhr statt. Die Haupt-Probelastung bestand in einer Schotterlage im Gewicht von 275 kg pro m², was für den ganzen Träger einer Gesamtbelastung von 140 t entsprechen würde. Diese gleichmässige Belastung wurde successive von Viertel zu Viertel der Brücke vorgeschoben. Die Deformationen, welche unter dieser Maximalbelastung constatirt werden konnten, bewegten sich vollständig innert der vorgeschriebenen Grenzen. Das ganze Werk gereicht sowohl dem Herrn Cantonsingenieur Gremaud, als namentlich den Constructeuren HH. Ott & Co. in Bern zur Ehre. Dies wurde auch bei dem der Collaudation folgenden Bankett in mehreren Toasten gebührend hervorgehoben. — Wie sehr diese schöne Brückenbaute auch von auswärtigen Technikern gewürdigt wird, beweist das günstige Urtheil, das M. Rézal, Ingénieur en chef des mines und Professor an der „Ecole polytechnique“ in Paris kürzlich bei Anlass eines Besuches der Javroz-Brücke abgegeben hat. Er sprach sich dahin aus, dass er von der Kühnheit und der Eleganz der Brücke förmlich überrascht worden sei.

Es mag etwas auffallen, dass die Collaudation ein ganzes Jahr nach der Vollendung der Brücke vorgenommen wurde, aber dies findet seinen Grund in der erst kürzlichen Vollendung der Zufahrten.

Wir verzichten darauf, den nur skizzenhaft behandelten Zeichnungen der Brücke in Nr. 23, Bd. XIII noch weitere Details nachfolgen zu lassen, da wir demnächst Gelegenheit haben werden, eingehende Zeichnungen einer noch grossartigeren und imposanteren Bogenbrücke, welche von den gleichen Constructeuren in Ausführung genommen worden ist, zu bringen.


Miscellanea.

Arlbergtunnel. Seit unserer letzten Berichterstattung in Nr. 7 dieses Bandes betrug (vom 16. Juli bis 14. August) der Stollenfortschritt auf der Ostseite 103,2 m, auf der Westseite 102,0 m, zusammen 205,2 m, was einem täglichen Durchschnittsfortschritt von 7,85 m entspricht, wenn eine zweitägige Unterbrechung (Besuch des Tunnels durch den Kaiser von Oesterreich) in Abzug gebracht wird. Die aufgefahrene Länge des Stollens vermehrte sich von 1897,6 m auf 2102,8 m. Der maschinelle Bohrbetrieb konnte sowohl auf der Ost- als auf der Westseite ohne nennenswerthe Hemmnisse fortgeführt werden.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

 **Die 13. Generalversammlung**
der
Gesellschaft ehemaliger Polytechniker

findet den 25. September 1881 in St. Gallen statt.
Für das Programm siehe „Eisenbahn“ Nr. 6, Seite 36.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Emplois vacants.

Gesucht:

Einige Ingenieure nach Frankreich zur Vollendung der Abrechnung eines Eisenbahnbaues, worin sie Erfahrung besitzen sollten. (241)

Ein Maschineningenieur, der schon auf einem technischen Bureau practisch und zwar speciell mit dem Bau von Papiermaschinen beschäftigt war. (242)

Ein Maschineningenieur mit wenigstens einem Jahr Praxis auf's Bureau eines Civilingenieurs. (244)

Sofort einige Ingenieure oder Geometer, welche Erfahrung haben in der Aufnahme von Curvenplänen mit Distanzmesser und Messtisch für Eisenbahn-Tracé-Studien. (245)

On demande des chefs et sous-chefs de section pour le service de l'Etat français. (246)

Eine französische Gesellschaft sucht einen Director für die Gasfabrik in Athen, der Praxis im Gasfach hat und der französischen Sprache mächtig ist. (247)

In eine mechanische Werkstätte (Specialität: feine Waagen) nach Hamburg wird ein junger Maschineningenieur gesucht. (248)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.