

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 9

Artikel: Gotthardtunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1997>

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: 15.01.2026

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

wobei zu bemerken, dass die beiden Firmen: Reifert & Cie., Frankfurt und Frankfurter Waggonfabrik, vormals Reifert & Cie. Frankfurt hier zusammengefasst worden sind.

Eines weitem Commentares werden diese Tabellen nicht bedürfen.

* * *

△ **Gotthardtunnel.** Der an die subventionirenden Staaten gerichtete bundesrätliche Rapport Nro. 19, welchen wir unserer Nummer vom 19. August beigegeben haben, zeigte unsern Lesern die Resultate des Vorrückens der Arbeiten des grossen Tunnels während des abgelaufenen Monates Juni. Der Richtungsstollen hatte auf seiner Nordseite eine Gesamtlänge von 1030,80 Meter, auf der Südseite 936 Meter, zusammen 1956,80 Meter erreicht. Der monatliche Fortschritt hatte auf der Nordseite 70,30 Meter, oder 2,35 per Tag betragen.

Die letzten Junitage schon liessen für den folgenden Monat eine merkliche Besserung hoffen. Das tägliche Vorrücken hatte durchschnittlich 3 Meter erreicht, ohne dass etwa der Felsen eine geringere Härte dargeboten hätte. Dieses mittlere Vorrücken von 3 Meter hat während des ganzen Monates Juli angehalten und der 31. zeigte einen Monats-Fortschritt von 95 Meter oder ein Tagesmittel von 3,01 Meter.

Es ist diess, unseres Wissens, das erste Mal, dass in derartigen Arbeiten ein solches Resultat erzielt wurde. Durchgehen wir die so mühereiche und nach jeder Richtung so bewunderungswürdige lange Periode der Durchbohrung des Col de Fréjus, so finden wir, dass in einem viel weniger harten und verhältnissmässig leicht angreifbaren Erdreich das Maximal-Vorrücken 89 Meter bei Bardonnèche und 79,50 Meter bei Modane betrug, was ein Tagesmittel von 2,88 und 2,57 Meter ergibt. Diese Resultate wurden in den letzten Jahren der Durchbohrung erhalten, als alle mechanischen Installationen vollständig beendet und die Arbeit in vollkommen normalem Gange war.

Wie wir schon bemerkt haben, hat man diese Monatsziffer von 95 Meter, wie sie im Juli am Gotthard erreicht wurde, gar nicht etwa besonders günstigen Verhältnissen in der Härte des Gesteines zu verdanken. Der Felsen ist seit dem ersten Angriffe immer derselbe geblieben, ein granitischer, mehr oder weniger compacter Gneiss, mit leichten glimmerigen oder talkigen Einlagerungen. Die partiellen Resultate der einzelnen Wochen zeigen übrigens deutlich genug, dass die Arbeit in ein festes, regelmässiges Geleise gekommen ist. Es beträgt das wöchentliche Vorrücken beziehungsweise 21,65 M. — 21,25 M. — 21,60 M. — 22,10 M., oder im täglichen Vorrücken der einzelnen Wochen 3,10 M. — 3,04 M. — 3,08 M. — 3,15 M.; und diese Werthe zeigen deutlich, dass die Arbeit in ihre normale Periode eingetreten ist.

Die Zahl der Posten ist 3 für 24 Stunden geblieben, die sich in mechanische Bohrung und Wegschaffung des Schuttes theilten. Diese letztere Arbeit wird jetzt in sehr kurzer Zeit, 2—2½ Stunden, ausgeführt. Die mechanische Bohrung ist offenbar von der mehr oder weniger grossen Härte des Felsens abhängig. Wenn der Felsen weicher wird und in schiefrige Adern eindringt, so kommt man bis zu täglich 4 Posten. Die Zahl der Bohrlöcher ist 20—26 mit 6 Maschinen auf dem Gestell.

Die äussern mechanischen Installationen entwickeln sich von Tag zu Tag. Die Zahl der hydraulischen Compressoren, welche bis jetzt aus drei Gruppen von je drei Pumpen bestanden hatten, wird auf 5 gebracht. Die Mauerungen, welche diese Gruppen aufzunehmen bestimmt sind, sind vollendet, und man erwartet von Tag zu Tag die Ankunft der Maschinen. Ebenso bereitet man die Aufstellung der Aspiratoren, welche vor jede Tunnelmündung placirt werden müssen, vor. Obwol die Arbeit in eine wahrhaft günstige Periode eingetreten ist und das mechanische Bohren so zu sagen nichts mehr zu wünschen übrig lässt, setzt der Unternehmer Louis Favre die Versuche, welche seinen Arbeiten noch bessern Erfolg geben könnten, immer fort. Der Director der Société genevoise de construction, Herr Turettini, machte dieser Tage in Göschenen Versuche mit einer neuen Bohrmaschine seiner Erfindung, deren erste Resultate für die Folge eine bemerkenswerthe Arbeit zu versprechen scheinen.

Das mit Anfang August erzielte Vorrücken hat das im Juli erreichte Mittel noch übertroffen. Die Resultate der beiden ersten Wochen waren 25,50 Meter und 26,50 Meter, oder täglich 3,65 Meter und 3,80 Meter. Der Maximal-Fortschritt war 4,50 Meter bis 5 Meter. Nach diesen Ziffern hat man alle Ursache, für den laufenden Monat einen Fortschritt von mehr als 100 Meter zu erwarten.

Die vorstehenden Ziffern, welche von jetzt ab durch die ganze Dicke der 2200 Meter Granit, die sich von Göschenen bis zum Urnerloch erstrecken, wol unveränderlich bleiben werden,

würden bis zu einem gewissen Punkte wohl den vorläufigen Rechnungen Recht geben, nach welchen man hofft, die Durchbohrung nicht erst in den acht durch den Vertrag von 1872 festgesetzten Jahren, sondern eine ziemlich Zeit vorher zu vollenden. Schliesst man von diesen im harten Fels erhaltenen Resultaten auf jene, die man in den verhältnissmässig weicheen Gesteinen des Innern, die zum grossen Theil aus crystallinischem Glimmerschiefer und Hornblendeschiefer bestehen, erwarten darf, so ist die Rechnung leicht zu verificiren. Es genügt dazu ein täglicher Fortschritt von 4 Meter mit täglich 4 Posten, und das ist nichts Unmögliches. Das Wegräumen des Schuttes nach der Entladung der Bohrlöcher nimmt 2 bis 2½ Stunden in Anspruch, also 10 Stunden für 4 Posten, und bleiben somit noch 14 Stunden für die mechanische Bohrung oder ungefähr 3½ Stunden per Posten. Diese Ziffer ist noch höher als die in den ähnlichen schiefrigen Schichten des Gotthard erhaltenen Resultate. Gewiss sind alle diese Rechnungen hypothetisch, aber desswegen sind sie um nichts weniger wahrscheinlich. Die angewendeten Maschinen können in der That nur immer bessere Resultate geben, je mehr Verbesserungen daran angebracht werden; das Wegräumen des Schuttes wird immer weniger Zeit in Anspruch nehmen, je mehr die Erfahrung die Mittel zur Vermeidung gewisser Langsamkeiten, die bis jetzt für unvermeidlich galten, zeigen wird.

Bemerken wir schliesslich, dass Angesichts solcher Ergebnisse, mit welchen Jedermann wohl zufrieden sein kann, die Haltung gewisser Zeitungen gerechtes Staunen hervorrufen muss. Neulich noch schrieb ein verbreitetes italienisches Blatt:

„Es hat sich zwischen den italienischen Unternehmern der Arbeiten am Gotthard und dem Generalunternehmer Herrn Louis Favre ein Zwist erhoben, der leicht grösseren Umfang annehmen könnte. Es scheint, dass dieser Herr Favre zum Voraus auf die Rechnung mehrerer seiner Accordanten die allfälligen Verluste vertheilen will, welche aus dem magern Contract, den er für alle Arbeiten eingegangen, erfolgen werden. Es ist leicht begreiflich, dass die italienischen Lieferanten keine grosse Lust haben, solche Sachen ruhig hinzunehmen, und dass sie gesucht haben, die Angelegenheit in Ordnung zu bringen. Die Versuche sind unnütz geblieben; die Generaldirection hat die Verhandlungen so gewalthätig abgebrochen, dass einige Unternehmer es vorzogen, die Arbeiten aufzugeben, als die Gefahr enormer Verluste zu laufen, ungeachtet der Caution, welche sie deponirt hatten. Sie haben sich an die italienische Regierung gewendet und von ihr verlangt, dass sie den geschlossenen Verträgen Achtung verchaffe. Italien hat 60 Millionen an dieses colossale Werk beigetragen, und es hat das Recht, darüber zu wachen, wie diese Gelder ausgegeben werden, und zu verlangen, dass die italienischen Interessen gewahrt werden.“

Dieser Artikel bleibt um so unverständlicher, als die Tunnelunternehmung die Arbeiten, welche sie für den Durchbruch der Gallerie ausgeschrieben hatte, selbst ausführt. Die Unternehmung kann demnach keinen italienischen Accordanten haben, und die Bemerkungen des italienischen Journals haben somit gar keinen Grund. Andererseits ist es zum Mindesten gewagt, zum Voraus schon den eventuellen Verlust, den nach jener Rechnung der Tunnel-Unternehmer erleiden soll, zu vertheilen; dazu ist wohl später noch alle Zeit.

Eben kommt uns noch ein rechtfertigender Brief des Herrn L. Favre an das italienische Journal zu Gesicht, der das oben Gesagte vollkommen bestätigt. Es wäre zu wünschen, dass erste Journale sich zuerst von der Wahrheit der Neuigkeiten, welche sie aufnehmen, überzeugten; sie würden dann nicht missbraucht werden, und es würde die öffentliche Meinung nicht über den Fortgang eines Unternehmens, an welches sich so grosse Interessen ketten, irre geführt werden.

* * *

Betriebsergebnisse der italienischen Bahnen im ersten Semester 1874 per Kilometer:

	Kil. 30. Juni	1874	1873	Differenz
Staatsbahnen .	1092	L. 5854	L. 5890	— 36
Meridionali .	1392	„ 7496	„ 7320	+ 176
Romane .	1645	„ 7949	„ 7906	+ 43
Alta Italia .	2682	„ 13764	„ 13771	— 7
Sarde .	152	„ 2899	„ 2511	+ 388
Torino-Ciriè .	21	„ 7309	„ 7450	— 141
Torino-Rivoli .	12	„ 4273	„ 4026	+ 247
	6966	„ 9669	„ 9614	+ 55

Dazu nahm die Alta Italia aus der Schifffahrt auf den Seen 379, 596 L. mit einer Vermehrung von 32,424 L. gegenüber 1873 ein.

In diesem Jahre sind eröffnet worden: