

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 18

Artikel: Rapport mensuel Nr. 28 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St.-Gothard au 31 mars 1875
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3777>

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: 17.04.2026

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

moyen de 5 machines Ferroux; le progrès obtenu a été en moyenne de 2.97 mètres par jour. A partir du 5 mars, on a employé à l'élargissement en calotte 4 machines Ferroux de chaque côté. Pour la cunette, on a continué à se servir de la méthode suivie précédemment, qui consiste à percer la partie supérieure au moyen d'une machine Mac Kean, tandis que la cunette proprement dite s'exécute au moyen de 6 perforatrices Dubois & François travaillant à la fois sur le même affût.

Pendant le courant du mois, on a reçu au tunnel 11 nouvelles machines perforatrices construites d'après les deux systèmes Mac Kean et Ferroux combinés.

b. Chantier d'Airolo.

La galerie de direction a traversé, entre 1545.8 et 1632.5 mètres de l'ouverture, du quartzite schisteux et du micaschiste chloriteux. Le quartzite schisteux, qui avait déjà été rencontré le mois précédent et formait la plus grande partie de la roche traversée, a pris souvent l'aspect du micaschiste; il a renfermé du feldspath blanc en petite quantité.

Le micaschiste chloriteux, de couleur gris-vert, s'est présenté entre 1553.2 et 1554.6 mètres, puis entre 1573.8 et 1582.0 mètres, entre 1596.0 et 1611.6 mètres, enfin, entre 1624.0 et 1627.0 mètres de profondeur. La masse principale de cette roche était formée de quartz rayé dont la coloration verdâtre était due probablement à de la chlorite; on y pouvait reconnaître du feldspath. On a trouvé aussi, disséminés dans la roche, quelques rayons d'amphibole et des grenats; ces derniers cependant étaient rares; enfin on a rencontré souvent des veines de quartz et du calcaire cristallin.

De 1589.6 à 1596.0 mètres, le schiste chloriteux a renfermé beaucoup d'amphibole.

Il est à remarquer que les grenats, qui précédemment se rencontraient fort souvent dans la plupart des couches traversées par la galerie de direction d'Airolo, ont diminué tandis que le feldspath augmentait.

La schistosité avait en moyenne une direction de N. 45° E. et une inclinaison de 67° N.-W.; en plusieurs points, les joints des couches étaient ouverts. Quant aux fissures qui, comme à l'ordinaire, traversaient la roche dans différentes directions, elles étaient fermées.

Les infiltrations ont été fort peu importantes et provenaient principalement des joints ouverts des couches mentionnées plus haut. La plus grande quantité d'eau rencontrée a été fournie par une petite source qui s'est fait jour à environ 1552 mètres; elle avait une température de 17.4° C.

Le 31 mars, c'est-à-dire lorsque la galerie avait atteint une longueur de 1631 mètres, le débit total de l'eau sortant du tunnel était de 222 litres environ par seconde.

La température de l'air au front de taille s'est élevée dans le courant du mois; elle a été en moyenne de + 20.84° C., tandis que celle de l'air extérieur était de + 1.94° C. La galerie se trouvait, à la fin du mois, à environ 1000 mètres au-dessous du sol de la montagne.

Du 1^{er} au 22 mars, on s'est servi, pour le percement de la galerie de direction, de 7 machines Dubois & François; du 22 au 29, on a réduit ce nombre à 6; enfin, pendant les deux derniers jours du mois, on a employé simultanément 4 machines Dubois & François et 2 machines Mac Kean.

L'avancement obtenu a été de 2.80 mètres par jour en moyenne.

L'élargissement en calotte s'est exécuté au moyen de 3 perforateurs Mac Kean; dans la cunette du strosse, on s'est servi de 3 de ces machines pour l'étage supérieur et de 5 pour l'étage inférieur.

On a aussi travaillé à la main en plusieurs points du tunnel et en particulier aux fouilles pour l'emplacement des piédroits.

II. Lignes des vallées tessinoises.

a. Section Lugano-Chiasso.

Les principaux travaux de terrassement exécutés sur cette section ont consisté dans l'enlèvement d'une masse de terre provenant de l'affaissement d'un talus d'une tranchée du XIV^e lot, affaissement qui s'est produit le 6 mai à la suite d'un dégel subit. On a continué à régler les talus de la tranchée d'accès du tunnel de Coldrerio. On a terminé la fouille et commencé la maçonnerie de l'entrepôt de pétrole, à la station de Lugano.

Entre autres travaux de moindre importance exécutés en mars, nous mentionnerons: le ballastage complémentaire de la

voie entre Melde et Lugano, la pose de 100 mètres de voie à la station de Lugano, celles des barrières définitives et des indicateurs des rayons des courbes, des pentes et des rampes, les plantations pour les haies vives destinées à servir de clôtures, etc.

Le temps s'est maintenu beau en général, ce qui a permis de reprendre les travaux de bâtiments tant pour l'achèvement des constructions déjà en service, que pour le grand bâtiment de réception de Lugano.

Les réverbères isolés ont été placés à la plupart des stations.

Le nombre des ouvriers occupés à tous ces travaux était de 395 par jour en moyenne et de 664 en un jour au maximum

b. et c. Sections Biasca-Bellinzona et Bellinzona-Locarno.

Les travaux pour la correction de la Froda et de la Torretta et la route d'accès qui aboutit à l'extrémité Sud de la station de Biasca ont été achevés.

On a continué à travailler à la correction du torrent Giustizia et l'on a exécuté des maçonneries en pierres sèches dans les tranchées d'accès de la petite galerie.

Les matériaux extraits des tranchées d'accès du tunnel de Vallone ont été transportés au moyen de locomotives au remblai de la station de Bellinzona. La température a permis de reprendre la maçonnerie des murs de revêtement au Sud-Ouest de cette station. La maçonnerie des têtes du tunnel de Vallone a été terminée; les ponts métalliques ont reçu leurs planchers de bois; on a posé des voies et des changements de voie aux stations de Biasca et de Bellinzona; le quai de chargement de la station de Claro a été terminé; les installations mécaniques ont été complétées, et les clôtures et les barrières définitives ont été établies.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux sur la section Biasca-Bellinzona a été de 460 par jour en moyenne et de 636 en un jour au maximum.

Dans la tranchée d'accès Nord du tunnel de Bellinzona, le talus adossé à la montagne a reçu un revêtement en maçonnerie. On a complété les enrochements aux piles du pont sur le Tessin, ainsi qu'aux culées et aux piles de celui de la Verzasca. Les travaux de route et les quais de chargement de la station de Locarno ont été achevés.

A partir du milieu de mars, on a amené du ballast sur la voie au moyen de trains réguliers de matériaux. Le pont du Tessin et celui de la Verzasca ont reçu leurs planchers; on a continué la pose des clôtures et des barrières définitives.

Les travaux que nous venons de mentionner pour la section Bellinzona-Locarno ont occupé 210 ouvriers par jour en moyenne et 281 en un jour au maximum.

Le radoucissement de la température a permis également de reprendre les travaux de bâtiments dans la vallée du Tessin.

On a repris la maçonnerie des bâtiments de réception de Biasca, Claro, Castione et de Bellinzona, ainsi que de l'atelier de réparation de cette dernière station et de quelques maisonnettes de garde définitives qui étaient restées inachevées. On a commencé les travaux d'achèvement des remises à locomotives de Biasca et de Locarno et du hangar aux marchandises de la dernière de ces stations. A Bellinzona, on a construit une remise à locomotives provisoire.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux de bâtiments de la ligne Biasca-Bellinzona-Locarno était de 130 par jour en moyenne et de 247 en un jour au maximum.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 1195 sur les lignes des vallées tessinoises et de 3552 sur la ligne entière du Gothard; il y en avait eu 3266 à la fin de février.

BERNE, avril 1875.

* * *

Expropriation. Entschädigung für Nachteile im Geschäftsbetrieb des Expropriaten. Für die Bahnhöferweiterung B. musste der Getreidehändler St. B. in B. ein ca. 1/2 Juchart grosses Grundstück abtreten, auf welchem sich sein Getreidemagazin befand. Wegen der aus der Verlegung dieses Magazines entstehenden Geschäftsschädigung forderte derselbe über die Landentschädigung hinaus die Summe von Fr. 5000 und siegte, im Widerspruch mit der Entscheidung der Eidgen. Schatzungscommission, welche die Forderung ganz verworfen hatte, vor Bundesgericht insoweit ob, als ihm letzteres eine Entschädigung von Fr. 4000, auf welche Summe die zugezogenen