

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 24

Artikel: Les accidents de chemins de fer en Angleterre 1874
Autor: A.J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3811>

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: 23.02.2026

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

Délais pour le commencement des travaux et l'ouverture de l'exploitation. Pour ces embranchements les délais seraient les mêmes que pour le tronçon La Sarraz-Echallens et le projet d'arrêté fédéral adopté pour celui-ci pourrait leur être appliqué sans aucune modification.

Dressé à Lausanne, le 23 mai 1875, par l'Ingénieur en Chef soussigné J. MOSCHELL.

* * *

Gotthardtunnel. Mai 1875. Der Monatsfortschritt des Richtungsstollens betrug für den Monat Mai:		
	im Ganzen	tägliches Mittel
Göschenen	114,10 Meter	3,68 Meter
Airolo	100,00 „	3,22 „
Total	214,10 Meter	6,90 Meter.

Demnach beträgt die bis jetzt gebohrte Länge des Richtungsstollens

2118,20 Meter auf Seite von Göschenen,
1861,60 „ „ „ Airolo,
3979,90 Meter im Ganzen.

Die Zahl der Ablösungen war auf der Nordseite in Göschenen 108 und auf der Südseite in Airolo 96. Die Dauer einer Ablösung war auf beiden Tunnelseiten ziemlich dieselbe, nämlich 6 Stunden 25 Minuten, wovon 3 Stunden 45 Minuten für die Bohrarbeit und 2 Stunden 40 Minuten für die Schutterarbeit zu rechnen sind. Diese Uebereinstimmung beweist, dass der Vorgang der mechanischen Bohrung von Tag zu Tag einen regelmässigen Verlauf nimmt und der Zeitaufwand bei gleicher geologischer Formation beidseitig der gleiche ist. Der Stollen in Göschenen wurde während des ganzen Monats ziemlich harten Glimmerschiefer, so dass keine Ausspreissung nöthig war.

Auf Seite von Airolo dagegen traf der Stollen auf eine Spalte, bei welcher man die mechanische Bohrung während 5 Tagen, vom 12. bis 17., einstellen musste. Den 12. Abends stiess man auf diese weiche Schichte, welche ausgespreisst werden musste, wobei während der Arbeit und später in der Nacht kleine Einbrüche stattfanden. Diese weiche Schichte hat eine Mächtigkeit von 6 Meter, während die beiden Wände der Spalte sehr hartes Gestein und vollkommen glatt sind. Nachdem der Stollen wieder passirbar war, wurde provisorisch von Hand weiter gebohrt. Erst am 17. Abends konnte das Bohrgestell wieder an die Stollenbrust gebracht werden, man bohrte etwas weniger tief und verwendete eine etwas weniger starke Dynamitladung, um zu starke Erschütterungen zu vermeiden. Am 18. rückte der Stollen mit 5 Ablösungen nur 4 Meter vor.

Ausser dieser unangenehmen Verzögerung musste man am Nordeingange wegen der Verification und Verlängerung der Tunnelaxe ebenfalls zwei Tage einbüssen. Es gingen somit diesen Monat 7 Tage verloren.

Man ist jetzt über die Mächtigkeit des Granit-Massivs von Göschenen vollständig im Reinen. Es hat nämlich die Tunnelaxe bei 2000 Meter den Uebergangspunkt zwischen dem Granit des Finsteraarhornes und dem metamorphischen Gestein, welches sich bis unter das Urseren Thal verlängert, erreicht. Der Uebergang des Granit in Gneiss im Stollen entsprach vollkommen der Trennungslinie, welche man auch an der Oberfläche beim Urner Loch beobachtet hatte.

Auf die Gefahr einer kleinen Wiederholung hin, möchte ich nochmals auf die Resultate des letzten Monats hinweisen, welche mit Bezug auf die Vollendung des Firststollens und des Tunnels interessant sind. Die Ziffer von 220 Meter Fortschritt wird demnach später sicher überschritten werden, indem der Fortschritt im letzten Mai schon zu 240 Meter gerechnet werden kann, wenn man die 7 verlorenen Tage berücksichtigt, ein Unterbruch, der sich hoffentlich nur in längeren Intervallen wiederholen wird. Bis jetzt fanden per Angriffspunkt 4 Ablösungen statt und schon waren die Tage mit 5 Meter Fortschritt nicht selten, so dass man in der zweiten Hälfte vom Jahr 1875 bei ganz normalem Gang der Arbeit wahrscheinlich noch günstigere Resultate haben wird, als es früher der Fall war.

* * *

Les accidents de chemins de fer en Angleterre 1874. Nous extrayons les chiffres suivants du rapport de l'administration anglaise sur les accidents de chemins de fer survenus pendant 1874 sur les voies ferrées du Royaume-Uni:

Il y a eu 1695 accidents ayant occasionné la mort de 1425 personnes, 5050 ont été blessées.

Les causes de ces nombreux accidents se répartissent ainsi:	
Collisions entre trains de voyageurs	55
— entre trains de voyageurs et trains de marchandises	183
— entre trains de marchandises	75

Collisions entre locomotives seules	6
Déraillements de trains de voyageurs	97
— de trains de marchandises	74
Fausse direction aux croisements et embranchements ...	40
Excès de vitesse dans les gares et stations	21
Accidents occasionnés par des obstacles obstruant accidentellement la voie	195
Causes diverses	951

Dans cette dernière catégorie sont compris tous les accidents ayant pour cause la négligence des mécaniciens, conducteurs ou chefs de trains, et la non exécution des règlements. (A. I.)

* * *

Kleinere Mittheilungen.

England. South-Wales. Eisenhandel. Originalcorrespondenz vom 12. Juni.

Schienenpreise unverändert und wenig Nachfrage. Wales. Die Aberdare Werke und Collieries arbeiten zum Theil. Ob die Compagnien die Werke nach geschlossenen Arrangements wird weiter betreiben können, oder nicht, ist noch nicht bekannt. Während der Strike in Wales hatte die Aberdare Comp. grosse Quantum von Schienen im Cleveland-District walzen lassen und man befürchtete Complicationen in Betreff deren Bezahlung. Es zeigt sich nun aber, dass die russische Regierung directe für jene Lieferungen eintreten wird.

Es werden Befürchtungen ausgesprochen, in Betreff bedeutender Eisenhäuser im Norden. Vorräthe zunehmend; Absatz schwach.

Die auf den 7. Juni einberufene 2. Generalversammlung der Actionäre der Uetlibergbahn genehmigte einstimmig den Antrag des Verwaltungsrathes, das Actiencapital behufs Vermehrung des Betriebsmaterials und Ausbau der Stationen von Fr. 1,000,000 successive auf Fr. 1,500,000 zu erhöhen. — Für das Jahr 1875 ist eine Ausgabe von 400 Actien = Fr. 200,000 in Aussicht genommen, auf deren Zeichnung den gegenwärtigen Actionären das Vorrecht eingeräumt wird.

Centralbahn. In seiner letzten Sitzung erledigte der Verwaltungsrath der Centralbahn eine Anzahl wichtiger Geschäfte, so ein neues Reglement für den Verwaltungsrath, eine veränderte Organisation des Directoriums. Die Besetzung des Präsidiums des letztern wurde verschoben. Die genehmigten Jahresberichte und Rechnungen für 1874 betr. die Stammlinien und die aargauische Südbahn werden demnächst im Druck erscheinen. Hr. Wilhelm Speiser erklärte die Annahme seiner Wahl in das Directorium.

Zürich. Der Regierungsrath trägt beim Cantonsrath auf Genehmigung des Finanzausweises für die rechtsufrige Zürichseebahn an.

Die Nordostbahn-Direction hat die tägliche Arbeitszeit ihrer Angestellten auf der Centralverwaltung auf 9 Stunden reducirt.

Die Gesellschaft für Sonntagsheiligung wendet sich von Neuem an die Bundesversammlung, um sie zu veranlassen, den Artikel 9 des Eisenbahngesetzes, demzufolge den Eisenbahnangestellten je der dritte Sonntag freigegeben ist, stricte zu interpretiren, d. h. nicht zu gestatten, dass statt der Sonntage Wochentage freigegeben werden. Es wäre ebenso falsch als gefährlich, sagt die Petition, einer ganzen Classe so nützlicher Angestellter diesen Tag, der wie kein anderer den gerechtfertigten Bedürfnissen der menschlichen Natur entspreche, systematisch zu rauben.

Ausserdem beantragt die genannte Gesellschaft diesen Angestellten noch jährlich 18 freie Wochentage, nämlich einen jeden Monat und 6 aufeinanderfolgende Tage zu gewähren. Die genannte Gesellschaft glaubt die Interessen dieser Classe von Arbeitern vertreten zu sollen, weil diese selbst aus Furcht, ihren Oberrn zu missfallen, es nicht zu thun wagen. Die Gesellschaften werden zwar diese Forderungen übertrieben finden und dagegen reclamiren. Aber so wichtig auch die von jenen vertretenen Interessen seien, so ist es doch unpolitisch und gefährlich, ihnen in diesem Punkte nachzugeben. Das hiesse den Vortheil einiger einer Frage des Rechtes überordnen.

Der Ständerath hat nun aber in seiner Sitzung vom 10. d. ein Postulat angenommen, das dahin geht, die gesetzliche Bestimmung betr. die Ruhetage des Eisenbahnpersonals nicht auf die Sonntage zu beschränken. (N. Z.-Z.)

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:	Nachfrage:
Folgende Techniker werden gesucht:	Folgende Mitglieder suchen Stellen:
I. Ingenieur-Fach:	I. Ingenieur-Fach:
1) Ein Geometer.	1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Ein junger Ingenieur auf ein städtisches Bureau.	2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
II. Maschinenbau-Fach:	3) Ein Geometer.
1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500—3000.	II. Maschinenbau-Fach.
2) Ein junger Maschinen-Ingenieur zu Bureau-Arbeiten.	1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
III. Hochbau-Fach:	Bemerkungen:
1) Ein junger Architect nach Odessa.	1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,	2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.	3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

* * *