

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 6/7 (1877)
Heft: 7

Artikel: Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 31 Janvier 1877
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5687>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.10.2024

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD au 31 Janvier 1877.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin janvier
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin décembre	Progrès mensuel	Etat fin janvier	Etat fin décembre	Progrès mensuel	Etat fin janvier	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	3816,5	88,0	3904,5	3619,6	97,4	3717,0	7621,5
Elargissement en calotte, longueur moyenne, " "	2646,2	101,8	2748,0	2461,0	103,0	2564,0	5312,0
Cunette du strosse, " " " "	2152,0	71,9	2223,9	1676,0	108,0	1784,0	4007,9
Strosse " " " "	1665,5	80,4	1745,9	1120,0	49,0	1169,0	2914,9
Excavation complète " " " "	1353,0	127,0	1480,0	785,0	0,0	785,0	2265,0
Maçonnerie de voûte, " " " "	1369,0	82,0	1451,0	1550,0	103,9	1654,0	3105,0
" du piédroit Est, " " " "	1493,0	0,0	1493,0	738,2	0,0	738,2	2231,2
" du piédroit Ouest, " " " "	1269,4	121,6	1391,0	1124,3	162,2	1286,5	2677,5
" du radier " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, " " " " complètement	580,0	60,0	640,0	132,0	—	132,0	772,0
" " " " " incomplètement	—	—	—	—	—	—	—

Ausstellung von Heizungs- und Ventilationseinrichtungen.

Frühere Artikel Bd. V. Nr. 19, Seite 156; Bd. VI, Nr. 1 S. 7; Nr. 2, S. 15; Nr. 4, S. 29; Nr. 5, S. 38.)

Die Casseler Specialausstellung von Heizungs- und Ventilationsanlagen hat grössern Anklang gefunden, als man erwartete, so dass dieselbe in die Säle des kürzlich restaurirten Orangerieschlosses übergeführt wurde.

Das Schloss besitzt zwei Säle von je circa 55^m Länge und 10^{1/3}^m Breite, die zu beiden Seiten einer Rotunde liegen. Der eine derselben ist ausschliesslich bestimmt zur Aufnahme der Centralheizungsanlagen, die nunmehr auch in wirklichen Ausführungen ausgestellt werden, in dem zweiten Saale werden die Porcellan- und eisernen Oefen, sowie die gewerblichen Feuerungsanlagen und Herde aufgestellt; die Rotunde dient als Ausstellungsraum für die Brennmaterialien, die in der Mitte bergwerksartig gruppiert werden, während den Wänden entlang die Kamine ihren Platz finden.

Der Vorsitzende des Gewerbemuseums ist Herr Dr. Eduard Wiederhold, Cassel, Steinweg 16. Die Ausstellung im Orangerieschloss wird am 1. April d. J. dem Besuche des Publicums geöffnet sein und anfangs September geschlossen werden.

W. d. V. D. I.

* * *

Feste Eisenbahnbrücken über den Rhein.

Einer Uebereinkunft der Grossherzoglich Badischen und der Reichsregierung zufolge, sollen demnächst drei feste Eisenbahnbrücken über den Oberrhein zur Verbindung der beiderseitigen Linien in Angriff genommen werden: bei Hünningen in der Richtung Leopoldshöhe auf St. Ludwig; bei Neuenburg von Müllheim nach Mülhausen und bei Altbreisach in der Richtung auf Colmar.

W. d. V. D. I.

* * *

Verkaufsstellen für Eisenbahnbillets in Hôtels.

Im Monat August v. J. wurde in Frankfurt a./M. in dem dort neuerbauten grossen Hôtel zum „Frankfurter Hof“ eine Verkaufsstelle für Eisenbahnbillets errichtet. Ein Gleiches ist von der Berlin-Dresdener Bahn in Berlin und in Dresden geschehen, indem in circa 40 Hôtels Verkaufsstellen errichtet sind. Da diese im Interesse des Fremdenverkehrs getroffene Einrichtung

sich durchaus bewährt hat (in Frankfurt wurden bis zum 1. November 2000 Billete verkauft), so soll der Handelsminister die königl. Eisenbahn-Directionen angewiesen haben, ähnliche Versuche anzustellen; gegen Sicherstellung könne den Hôtels der Verkauf überlassen werden. Das Rescript des Ministers nimmt sogar für später eine ähnliche Einrichtung auch in Betreff der Gepäckabfertigung in Aussicht.

Ph.

* * *

Internationale Maschinen-Ausstellung.

Die 14. Internationale Maschinen-Ausstellung, verbunden mit einem Markt, findet am 7., 8. und 9. Juni zu Breslau statt. Die auszustellenden Gegenstände müssen bis zum 1. April angemeldet werden.

J. Z.

* * *

Frein à air comprimé de Westinghouse.

L'excellence de ce frein, dont l'Eisenbahn a plusieurs fois entretenu ses lecteurs, se confirme de plus en plus, ainsi que sa supériorité sur son concurrent le frein par le vide de Smith, et c'est lui, qui, à l'exposition de Philadelphie, a obtenu la seule médaille de la section. Aux États-Unis, tout au moins, sa cause paraît gagnée, car tandis que le frein par le vide n'y est appliqué qu'à 450 machines et à 1300 voitures, le frein à air comprimé est adopté sur plus de 150 lignes qui l'ont installé sur environ 3000 locomotives et 15000 wagons.

Le frein par le vide est plus simple dans ses éléments, mais il nécessite le double de longueur de tuyaux et de cylindres et ces tuyaux et cylindres doivent avoir un beaucoup plus fort diamètre. En outre, le caoutchouc qui forme les cylindres est sujet à de faciles et fréquentes détériorations; un accident arrivé à l'un d'eux suffit pour mettre tout le frein hors de service et la rupture d'un attelage donna lieu à la même impuissance. Le frein par l'air comprimé n'est pas sujet à ces détériorations et il présente le grand avantage de fonctionner automatiquement pour chacune des parties du train en cas de rupture et de pouvoir être manœuvré non seulement depuis la locomotive, mais aussi de tout wagon où on le désire.

Quant à la rapidité du fonctionnement, point très capital, elle est nettement établie en faveur du frein Westinghouse, ce qui n'est nullement surprenant puisqu'il est toujours tenu en pression, tandis que le vide du frein Smith ne s'opère que