

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 12/13 (1880)
Heft: 7

Sonstiges

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: 08.10.2024

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

Stand der Arbeiten	Göschenen			Airolo			Total
	Ende Mai l. Meter	Fort- schritt i. Juni	Ende Juni l. Meter	Ende Mai l. Meter	Fort- schritt i. Juni	Ende Juni l. Meter	Ende Juni l. Meter
Richtstollen . .	7744,7	m	7744,7	7167,7	m	7167,7	14 912,4
Seitl. Erweiterung	7443,1	113,5	7556,6	6789,8	151,7	6941,5	14 498,1
Sohlenschlitz . .	5668,5	123,9	5792,4	5611,6	64,5	5676,1	11 468,5
Strosse	5221,1	98,5	5319,6	5095,5	59,2	5154,7	10 474,3
Vollausbruch . .	4570,0	80,0	4650,0	4520,0	192,0	4712,0	9 362,0
Deckengewölbe .	5988,0	119,0	6107,0	5708,1	91,6	5799,7	11 906,7
Oestl. Widerlager	4553,0	58,0	4611,0	5077,4	101,0	5178,4	9 789,4
Westl. " "	4880,0	—	4880,0	4708,5	25,7	4734,2	9 614,2
Sohlgewölbe . .	62,0	—	62,0	—	—	—	62,0
Tunnelcanal . .	4081,0	328,0	4409,0	4429,0	134,0	4563,0	8 972,0
Fertiger Tunnel .	4081,0	320,0	4401,0	4429,0	134,0	4563,0	8 964,0

Aus diesen Zahlen ist zu ersehen, dass der Arbeitsfortschritt nicht günstiger ist, als im Vormonat und dass er überhaupt nicht derart vor sich geht, wie es der Fall sein müsste, um den von Ingenieur Pillichody¹⁾ auf Anfangs Mai nächsten Jahres in Aussicht gesetzten Vollendungstermin einhalten zu können. Als Ursachen dieser ungünstigen Resultate sind unter Anderem der eingetretene Arbeitermangel, sowie der Umstand, dass in der seitlichen Erweiterung fast durchweg eingebaut werden muss, zu betrachten. In der Druckparthie schreitet die Ausmauerung stetig und ohne Störung vorwärts.

Zufahrtlinien. Stand und Fortschritt der Arbeiten an den Zufahrtlinien sind durch folgende Zahlen dargestellt:

Juni 1880	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⁾						
<i>I. Voranschlag</i> m ³	879 250	1 357 640	1 721 890	287 870	518 100	4 764 750
<i>II. Voranschlag</i> "	863 352	1 289 403	1 673 879	299 432	518 100	5 644 166
<i>Fortsch. i. Juni</i> "	54 320	101 310	90 410	14 570	50 190	310 800
<i>Stand a. 30. "</i> "	385 670	772 480	1 027 580	154 460	167 680	2 507 870
" " " " 0/0	45	60	61	52	32	54
Mauerwerk:						
<i>I. Voranschlag</i> m ³	53 250	89 400	95 160	27 690	32 680	298 180
<i>II. Voranschlag</i> "	49 799	93 275	78 651	30 072	32 680	284 477
<i>Fortsch. i. Juni</i> "	3 740	7 580	5 610	4 350	1 720	23 000
<i>Stand a. 30. "</i> "	16 910	45 280	50 990	10 470	2 830	126 480
" " " " 0/0	34	49	65	35	9	44
Tunnels:						
<i>I. Voranschlag</i> ²⁾ m	5 442	7 258	8 024	—	3 114	23 838
<i>II. Voranschlag</i> "	5 456	7 236	8 024	—	3 219	23 968
<i>Fortschritt i. Juni</i>						
<i>a. Richtstollen</i> m	252	145	318	—	209	924
<i>b. Ausweitung</i> "	185	403	268	—	74	930
<i>c. Strosse</i> "	394	393	360	—	55	1 202
<i>d. Gewölbe</i> "	231	416	98	—	139	884
<i>e. Widerlager</i> "	228	220	88	—	—	536
<i>Stand a. 30. Juni</i> ²⁾						
<i>a. Richtstollen</i> m	5 237	5 744	4 862	—	1 146	16 989
<i>b. Ausweitung</i> "	3 988	4 910	3 594	—	550	13 042
<i>c. Strosse</i> "	1 505	3 811	3 167	—	71	8 554
<i>d. Gewölbe</i> "	818	1 323	614	—	158	2 913
<i>e. Widerlager</i> "	558	922	472	—	—	1 952
<i>Stand a. 30. Juni</i>						
<i>a. Richtstollen</i> 0/0	96	79	60	—	36	71
<i>b. Ausweitung</i> "	79	68	45	—	17	54
<i>c. Strosse</i> "	28	53	39	—	2	36
<i>d. Gewölbe</i> "	15	18	8	—	5	12
<i>e. Widerlager</i> "	10	13	6	—	—	8

¹⁾ Exklusive Sondierungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.
²⁾ Inclusive Vorenschnitte an den Mündungen.

¹⁾ vide „Eisenbahn“ Bd. XIII pag. 19.

Bezeichnen wir mit *A* den Stand der Arbeiten Ende Juni, mit *B* denjenigen Ende Mai,²⁾ beides in Procenten des Voranschlags ausgedrückt, so ergibt sich als mittlerer procentualer Fortschritt während des Berichtsmonates für die

	<i>A</i>	<i>B</i>
Erdarbeiten	54 0/0	46 0/0 = 8 0/0 gegen 6 0/0 im Mai
Mauerwerksarbeiten	44 " — 35 " = 9 " " 7 " " "	
Tunnelarbeiten:		
a) Richtstollen	71 " — 67 " = 4 " " 4 " " "	
b) Erweiterungen	54 " — 51 " = 3 " " 4 " " "	
c) Strossen	36 " — 31 " = 5 " " 4 " " "	
d) Gewölbe	12 " — 9 " = 3 " " 3 " " "	
e) Widerlager	8 " — 6 " = 2 " " 2 " " "	

Speziell auf die einzelnen Sectionen übergehend, kann Folgendes bemerkt werden:

Immensee-Flüelen. Die Arbeiten im Freien wurden durch die ungünstige Witterung wesentlich gehindert; im Loos II sind die Erdarbeiten noch stark zurück, ebenso die Mauerungsarbeiten in Loos I, dagegen wurde an Erdarbeiten in Loos I Erhebliches geleistet. Die Eisenconstructions für die Strassenbrücken bei Brunnen und am Dornibach wurden aufgestellt. Der Axenbergertunnel wurde diesen Monat durchschlägig und dasselbe wird voraussichtlich für alle Tunnels der ersten Section, Rindelflüh ausgenommen, im Juli oder Anfangs August erfolgen.

Flüelen-Göschenen. Der Fortschritt und der Stand der Erd- und Mauerungsarbeiten ist in den Loosen (IVb—IXa) ein befriedigender. Der Aushub für das südliche Widerlager und für den Mittelpfeiler des Kerstelenbach-Viaductes ist nahezu vollendet; das Fundament des Mittelpfeilers wird 3,5 m unter die Bachsohle reichen und 9 m unter dem Terrain liegen; am südlichen Widerlager der Inschialpbachbrücke und am nördlichen Widerlager des Z'gragenthal-Viaductes wurden die Mauerungsarbeiten begonnen. Im Loose IXa konnte das Reinplaniren, Einflechten und Ansäen der Böschungen in grösserem Umfange vorgenommen werden. In Loos IXb (Station Göschenen) sind die Erd- und Mauerungsarbeiten im Allgemeinen im Rückstande; in Folge dessen musste am ersten Widerlager der Gotthardreuss-Brücke der von einem starken Hochwasser beschädigte Fangdamm wieder hergestellt werden. Die Montirung des Eisenwerkes der Inschireuss-Brücke schreitet rasch vorwärts; die Montirung der Hägrigerbach-Brücke wurde in Angriff genommen. Im Sohlenstollen am untern Eingang des Pfaffensprungtunnels wurde mit der Maschinenbohrung in 25 Arbeitstagen ein Fortschritt von blos 45 m erzielt, indem der Stollen sehr hartes, quarzreiches, compactes und schlecht schiessbares Gestein zu durchbrechen hatte. Die Tunnel-Galerien am Märchlibach, Hägrigerbach und Neiselenthal wurden in Angriff genommen.

²⁾ „Eisenbahn“ Bd. XIII pag. 7.
(Schluss folgt.)

Necrologie.

Am 8. August starb in Neuenburg *Architect Gustav de Pury*. Ein kurzer Necrolog über den Verstorbenen folgt in nächster Nummer.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

204. Ein Maschineningenieur in eine mechanische Werkstätte zur Ueberwachung der Arbeiter mit freier Wohnung in der Fabrik.

205. Für Bureau- und Feldarbeiten verschiedenster Art ein junger Ingenieur auf das Bureau eines Bahningenieurs.

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