

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 15

## Inhaltsverzeichnis

### 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>**

**I N H A L T:** Ueber den Stand der Arbeiten an der Arlbergbahn. — Die electrische Locomotiv-Beleuchtung vom Standpunkte der Verkehrssicherheit. — Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883. — Revue: L'exploitation du grand tunnel du St. Gotthard. — Miscellanea: Schweizerische Landesausstellung. Electrotechnische Ausstellung in München. — Concurrenz: Concurrence für das National-Monument in Rom. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Section Zürich; Stellenvermittlung; Culmann-Denkmal und -Stiftung.

## Ueber den Stand der Arbeiten an der Arlbergbahn.

(Mit zwei Tafeln.)  
(Schluss.)

Auf der Westseite bei Langen, wo die Brandt'sche Bohrmethode in Anwendung ist, wird das erforderliche Druckwasser der provisorischen Anlage durch zwei Hochdruckpumpen, die von einer verticalen Girardturbine getrieben sind, geliefert. Die Turbine hat 2,5 m Durchmesser, macht 160 Touren pro Minute und benutzt das Gefälle von 85 m. Die Druckpumpen, System Kirchweger, haben Differentialpumpenkolben von 48 und 68 mm Durchmesser, Hub von 0,66 m und 60 Touren pro Minute. Jede Pumpe liefert pro Secunde 2 l Wasser von 90—100 Atmosphären Pressung. Die Leitung für das Druckwasser, aus 70 mm weiten, gezogenen, schmiedeisernen Röhren von 6,5 mm Wandstärke bestehend, comunicirt zunächst mit zwei Accumulatoren, die als Regulator für den Wasserdruk dienen und führt sodann in den Tunnel zu den Bohrmaschinen. Die Vergrösserung dieser Anlage wird durch vier weitere Hochdruckpumpen des selben Systems, die durch zwei Turbinen bewegt werden, bewirkt und kommt hierfür das Gefälle von 180 m zur Anwendung.

Der Stollenangriff erfolgte auf dieser Seite bisher durch zwei Brandt'sche Bohrmaschinen, die auf einer gegen die Seitenstösse des Stollens gepressten horizontalen Spannsäule befestigt sind, während die ganze Vorrichtung mit einem Wagen verbunden ist. Es sollen jedoch auch Wagen mit vier Bohrmaschinen zur Verwendung kommen. — Die Ventilation, bei welcher hier nicht, wie im Osten, auf Mithilfe der Bohrluft zu rechnen ist, wird durch Centrifugalventilatoren, die von Girardturbinen bewegt werden, bewirkt. Es sind diese Maschinen auf dem unterhalb des Tunnels gelegenen Werkplatze aufgestellt und gelangt die Ventilationsluft durch eine 0,50 m weite Blechrohrleitung mit ca. 1/3 Atmosphären Ueberdruck in den Tunnel.

Sämmtliche Maschinen auf der Westseite sind von Gebr. Sulzer in Winterthur ausgeführt worden.

Die provisorischen Installationen, welche von der Staatsbahnhverwaltung erstellt wurden, haben gekostet:

auf der Ostseite . . .	Fr. 777 500
" " Westseite . . .	" 800 000
<hr/>	
zusammen	Fr. 1 577 500

Für die Ergänzungsanlagen waren vorgesehen:

im Osten . . .	Fr. 1 200 000
" " im Westen . . .	" 1 400 000
<hr/>	
zusammen	Fr. 2 600 000,

doch hofft man hier auf eine Ersparnis von mindestens 10 %. Diese letzteren Anlagen werden von der Bauunternehmung nach den Plänen des Staates und auf dessen Kosten ausgeführt, bleiben Eigentum desselben und werden den Unternehmern leihweise und unentgeltlich während der Bauzeit überlassen.

Die Förderung des Ausbruchmaterials geschieht beiderseits auf 70 cm weiten Geleisen in festen Wagen, die ca. 2 m<sup>3</sup> loses Material fassen und die gesprengten Massen werden mittelst muldenförmiger, eiserner Körbe in die Wagen verladen. Die Wagen stehen während des Bohrens auf einem höchstens 100 m vom Stollenort entfernten Ausweichgeleise, das, wie überhaupt der ganze Geleiseoberbau, aus eisernen Rahmen von gleicher Länge, die leicht transportiert und wieder verlegt werden können, hergestellt ist. Die bisherige Methode der Schutterung und Förderung soll noch Manches zu wünschen übrig lassen und möglichst verbessert werden.

Was schliesslich den Stand der Arbeiten zu Ende des Jahres 1881 betrifft, so ist auf der Ostseite der vertragsgemäss festgesetzte Minimalfortschritt des Sohlstollens von 3,30 m per Tag (vom 1. Februar 1881 ab) schon wesentlich überschritten, auf der Westseite trotz der erörterten ungünstigen Verhältnisse nahezu erreicht worden, Ende Februar 1882 wirklich erreicht mit 3,37 m, wie die nachstehenden Tabellen zeigen.

Von besonderem Interesse dürften noch einige Angaben über die dem Submissionsverfahren zu Grunde gelegten Einheitspreise des Kostenvoranschlags sein, nach welchen die definitive Abrechnung, jedoch unter Berücksichtigung des von den Unternehmern eingelegten Aufgebots von 5 % für die Arbeiten auf der Ost- und 2 % für diejenigen der Westseite, vorgenommen wird.

Es ist für alle diese Arbeiten ein Grundpreis per l. m für den ersten km festgesetzt und findet für jeden folgenden km bis zum fünften einwärts einen gleich hoher Zuschlag per l. m statt, so dass der Preis nur innerhalb eines km constant ist.

Es ist angesetzt für den:

1. Sohlstollen, erster km . . . .	Fr. 375.— per l. m
Zuschlag für jeden folgenden km	" 25.— " "

### Ostseite bei St. Anton.

	Handbohrung	Maschinenbohrung													Totallänge am 28. Februar 1882	
		v. 24. Junib. 17. Nov. 1880	17. Nov. 1880 b. 31. Jan. 81	Febr. 1881	März 1881	April 1881	Mai 1881	Juni 1881	Juli 1881	Aug. 1881	Sept. 1881	Oct. 1881	Nov. 1881	Dec. 1881	Jan. 1882	Febr. 1882
Leistung in m	208,5	224,9	95,2	126,3	129,0	135,1	108,0	123,8	116,9	138,0	152,0	149,6	150,5	162,5	147,9	216,20
Fortschr. p. 24 St.	1,43	2,96	3,40	4,07	4,30	4,36	3,60	4,00	3,77	4,60	4,90	4,98	4,86	5,24	5,28	v. 1. Febr. 1881 b. 1. Febr. 1882 4,75 m

Der grösste constatierte Tagesfortschritt war 6,80 m. Der Firststollen hatte Ende des Jahres eine Länge von 1691,6 m und die fertige Tunnelausmauerung war 1078 m lang.

### Westseite bei Langen.

	Handbohrung	Maschinenbohrung													Totallänge am 28. Februar 1882	
		v. 25. Junib. 15. Nov. 1880	v. 13. Nov. 80 b. 31. Jan. 81	Febr. 1881	März 1881	April 1881	Mai 1881	Juni 1881	Juli 1881	Aug. 1881	Sept. 1881	Oct. 1881	Nov. 1881	Dec. 1881	Jan. 1882	Febr. 1882
Leistung in m	226,0	119,4	72,3	43,8	64,5	102,9	109,4	120,0	112,0	90,9	101,0	88,1	112,1	146,7	129,4	1638,5
Fortschr. p. 24 St.	1,61	1,51	2,58	1,41	2,15	3,32	3,64	3,87	3,61	3,03	3,26	2,93	3,61	4,73	4,62	vom 1. Febr. 1881 bis 1. Febr. 1882 3,33 m

Der Firststollen hatte am 31. December 1881 eine Länge von 1211,1 m, der fertige Tunnel eine solche von 637,1 m erreicht.