

Tunnel du St.-Gothard

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1919>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

TUNNEL DU ST.-GOTTHARD.

Tableau sur les progrès des travaux dès le commencement, basé sur les Rapports mensuels du Conseil fédéral suisse.

Embouchure Nord (Göschenen).																		
Désignation des éléments de comparaison.	1872. 31 Déc.	1873.												1874.				
		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier	Février	Mars	Avril	
Galerie de direction	m. c. 18.9	21.1	20.5	26.7	30.4	42.5	48.1	51.0	66.6	50.2	70.0	75.0	79.2	72.0	65.8	82.1	58.4	
Elargissement complet et partiel	" —	—	—	—	—	—	150.0	50.0	80.0	30.0	40.0	60.0	110.0	70.0	90.0	20.0	—	
Maçonnerie de voûte	" —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Embouchure Sud (Airolo).																		
Galerie de direction	m. c. 101.7	23.8	18.1	21.5	12.0	22.5	19.6	47.4	89.1	60.2	60.0	51.1	69.0	51.7	55.3	63.2	51.9	
Elargissement complet et partiel	" —	—	—	—	—	—	214.8	38.2	7.0	—	—	10.0	17.0	45.0	76.0	50.0	38.0	
Maçonnerie de voûte	" 13.0	29.0	36.3	24.9	41.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total.																		
Galerie de direction	m. c. 120.6	44.9	38.6	48.2	42.4	65.0	67.7	98.4	155.7	110.4	130.0	126.1	148.2	123.7	121.1	145.3	110.3	
Elargissement complet et partiel	" —	—	—	—	—	—	364.8	88.2	87.0	39.0	40.0	70.0	127.0	115.0	166.0	70.0	38.0	
Maçonnerie de voûte	" 13.0	29.0	36.3	24.9	41.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Etat fin Avril 1874 :																		
Galerie de direction	Göschenen 878.5 mètres						Airolo 818.1 mètres						Total 1696.6 mètres					
Elargissement complet et partiel	" 700.0 "						" 496.0 "						" 1196.0 "					
Maçonnerie de voûte	" — "						" 145.0 "						" 145.0 "					

Spurweite. Die Great Western Bahn in England war bekanntlich von Brunel mit einer Spurweite von 2^m,13 gebaut worden, hat sich aber in letzterer Zeit veranlasst gesehen, diese Spurweite in die Normalspur umzuändern. Diese Umänderung ging auf den südwestlichen Theilen der Bahn in den Tagen vom 19.—22. Juni vor sich, und das kolossale Unternehmen dieser Umänderung von 200 englischen Meilen Bahn verursachte den Ingenieuren nicht geringe Sorgen und dem Publikum einige Unbequemlichkeiten, da der Frachtverkehr fast eine Woche eingestellt, der Personenverkehr für einige Tage beschränkt und vom Donnerstag bis Montag ganz eingestellt war. Einige Tage vor dem eigentlichen Beginn dieser Umänderung war das breit-spurige Material nach und nach von der Linie weggenommen worden, und am Donnerstag Abend hatte jeder Stationsvorstand zu bestätigen, dass seine Station und sein Bezirk frei von breit-spurigem Rollmaterial sei, von welchem die letzten Züge am Chippenham Ende der Linie um Mitternacht ankamen und in besondere Depôts gesandt wurden. Unmittelbar nachher wurde die Linie den Ingenieuren übergeben, welche mit der Ueberwachung der Arbeit zwischen Chippenham und Weymouth, Bathampton und Weymouth und verschiedenen damit in Verbindung stehenden Zweigen beauftragt waren. Etwa 2000 Männer waren in der Arbeit engagirt. Jeder erhielt 1 s. 3 d. (Fr. 1 55 Cts.) per Tag für Rationen, und die Gesellschaft gab Hafergrütze und gutes Wasser als gesundes und stärkendes Getränk. Wo keine Schlafenrichtungen vorhanden waren, wurden Hütten errichtet, und die Leute arbeiteten 17—18 auf 24 Stunden mit bemerkenswerther Energie und Ausdauer. Die Scene längs der Linie war eine sehr belebte und der modus operandi war folgender:

Nur eine Schiene auf jeder Linie wurde versetzt; aber schon einige Wochen vorher waren Leute beschäftigt gewesen, den Ballast herauszunehmen, um das Versetzen der Holz- und Eisentheile und zum Theil auch das Absägen der Längsschwellen zu erleichtern. Wo die Schienen auf Stühlen und Querschwellen lagen, waren neue Stühle eingesetzt worden, so dass die Schienen einfach von den alten auf die neuen Stühle hinübergelegt und befestigt werden konnten. Wo die Schienen auf Längsschwellen befestigt waren, da wurden die theilweise durchgesägten Balken ganz getrennt, Schienen und Balken in die richtige Weite gestossen und befestigt. Die Leute trugen Nummern und arbeiteten in kleineren Partien, und die Umwandlung wurde mit überraschender Schnelligkeit vollzogen. Wo Doppellinien vorhanden waren, wie das auf einem beträchtlichen Theil der Linie der Fall war, da war die Arbeit natürlich eine doppelte. Grösstmögliche Vorsicht war einige Tage vor dem Beginn der Arbeit beobachtet worden, um Unfällen vorzubeugen. Pilotiers, Signale tragend und mit geschriebenen Vollmachten versehen, waren den auf den einzelnen Linien verkehrenden Maschinen beigegeben. Dieselben waren verantwortlich für den sichern Betrieb der Linie und hatten ihren Führern zu befehlen, die Geschwindigkeit auf gewissen Stellen, wo sie irgend welchen Mangel vermutheten, zu vermindern. Dasselbe ist der Fall bei der Wiederaufnahme des Verkehrs. Die Normalspur ward auch zwischen Bath und Bristol gelegt und am selben Tag eröffnet. Ebenso auf der Berks und Hants Extension Linie zwischen Hungerford und Devizes, und am Schlusse des Monates, 27. bis 30. Juni, zwischen Hungerford und Holt Junction.

(Engineer.)

* * *

Neue Bahnen. Schweiz. Am 1. Juli soll laut „Basler Nachrichten“ die Strecke Bahnhof Interlaken-Bönigen der Bodelibahn dem Verkehr übergeben worden sein. Dieselbe bildet die Fortsetzung der am 12. August 1872 dem öffentlichen Betriebe übergebenen Bahn von Därlingen (Thunersee) bis Interlaken. Sie läuft vom Bahnhof Interlaken aus über die Aare nach der Golde und diese hinauf bis Zollbrücke, wo sie die Aare wieder überschreitet, daselbst eine Haltestelle erhält und von da nach Bönigen mit einem Uebergang über die Lütschine führt und im dortigen Bahnhofe mit directem Anschlusse in den dort erstellten Hafen ausmündet.

Länge: von Därlingen bis Bahnhof Interlaken . . . Kil. 4,3
v. Bahnhof Interlaken b. Haltestelle Zollbrücke „ 1,9
von Zollbrücke bis Bönigen . . . „ 2,2
Kil. 8,4

Die Bahn wird mit drei Locomotiven nach System Kraus betrieben; die Personenwagen sind zweistöckig.

Die Gesamtkosten sind (abzüglich der Kosten des den Verkehr auf dem Thunersee zwischen Scherzlingen und Därlingen vermittelnden Trajetschiffes mit 114,558 Fr.) auf 1,485,000 Fr. veranschlagt oder auf 177,000 Fr. per Kilometer.

Die unmittelbaren Betriebseinnahmen im Jahre

1873 betrugen Fr. 97,696. 51
die Betriebskosten „ 56,748. 71
Reinergebniss Fr 40,947. 80

was gerade zur Verzinsung des Obligationencapitals sammt Provisionen und Spesen hinreichte.

Aus Zinsen von Guthaben bei Banken und einem mit 13,988 Fr. in Rechnung gesetzten, „der Baurechnung zur Last fallenden Zins für die auf den Bau der obren Bahnstrecke und das Trajetschiff entfallenden Bauausgaben“ machte man es möglich, dem Actiencapital von 400,000 Fr. einen Zins von 5 % auszubezahlen.

Wenn wir berücksichtigen, dass die Betriebs-Reineinnahme pro 140 Tage, vom 12. August bis 31. December 1872 12,530 Fr. betrug, was auf das ganze Jahr 32,667 Fr. machen würde, dass im Jahre 1873 diese Reineinnahme auf nahezu 41,000 Fr. stieg, dann dürfen wir wol erwarten, dass diese Bahn, wenn auch bisher passiv, für die Zukunft befriedigende Resultate ergibt, zumal die Eröffnung der Strecke bis Bönigen am Thunersee nur günstig auf die Vermehrung des Verkehrs wirken kann.

Präsident des Verwaltungsrathes und Betriebsdirector ist Herr Nationalrath Seiler, Secretär Herr Oberstlieutenant Desgouttes.

* * *

Neue Bahnen. Deutschland. Im ersten Halbjahre 1874 sind in Deutschland folgende neue Linien eröffnet worden:

1. Januar. Verbindungsbahn Pasing-Thalkirchen (Bayrische Staats-Eisenbahn) 8 Kilometer.
1. März. Wesel-Haltern (Theil der Venlo-Hamburger-Eisenb., Köln-Minden-Eisenb.-Gesellschaft) 41,10 Kilom.
15. März. Oberhagen-Dahl (Volmethalbahn) 1,55 Kilom. (für den Güterverkehr).
1. April. Finnentrop-Attendorf (Finnentrop-Rothemühle-Zweigbahn) 8,90 Kilom.
2. April. Wernshausen-Schmalkalden (Thüringische Eisenbahn) 7 Kilom.
1. Mai. Buchloë-Memmingen (Bayr. Staats-Eisenb.) 47 Kilom.
1. Mai. Saal-Eisenbahn (Gross-Heringen-Saalfeld) 74,8 Kilom.