

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

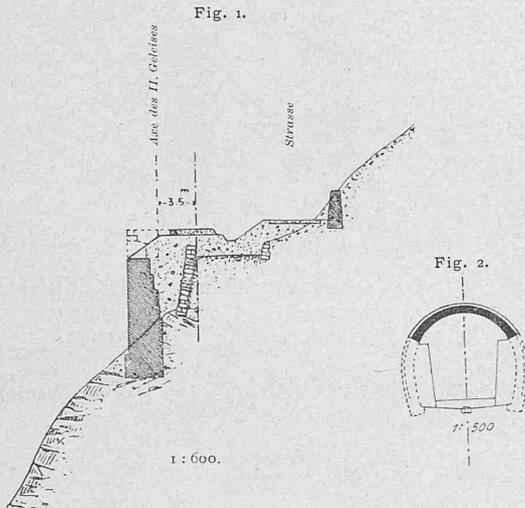
INHALT: Der Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Airolo-Faido der Gotthardbahn. — Congrès international des électriciens à l'Exposition universelle de Paris 1889. — Miscellanea: Die Congo-

Eisenbahn. Ueber Brennstoffersparniss durch Reinigen und Klären des Speise-Wassers für Dampfmaschinen. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Der Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Airolo-Faido der Gotthardbahn.

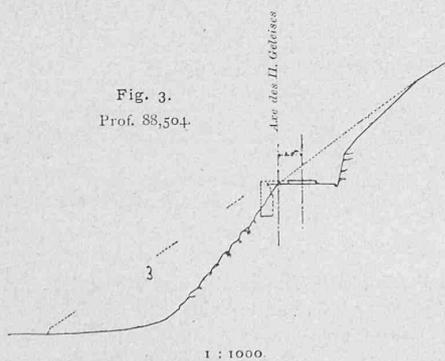
Mit Beschluss vom 4./21. October 1887 verfügte der schweizerische Bundesrath nach Prüfung der Vorschläge der Direction der Gotthardbahn Folgendes:

- 1) Die Gotthardbahn-Gesellschaft ist zu verhalten, auf den Strecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca zum Bau des zweiten Geleises zu schreiten und dafür zu sorgen,



dass das zu erbauende Geleise innerhalb der Frist von 10 Jahren (vom 1. Januar 1887 an gerechnet) dem Betrieb übergeben, der Bau zu diesem Zwecke alsbald begonnen und nach den Bestimmungen dieses Beschlusses gefördert werde.

- 2) Der Bau ist in folgenden Abtheilungen vorzunehmen:
 - a. Airolo-Faido;
 - b. Faido-Biasca;
 - c. Erstfeld-Göschenen;



von denen die erste am 1. October 1890, die zweite am 1. October 1892 und die dritte am 1. October 1896 vollendet und dem Betriebe übergeben werden soll.

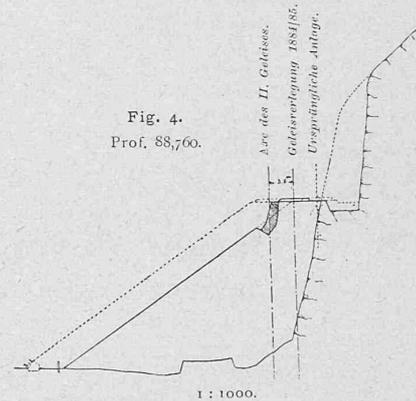
Der Bundesrath behält sich vor, eine Verkürzung dieser Fristen eintreten zu lassen, wenn die Verkehrszunahme es erheischt.

- 3) Die Baupläne und zwar zunächst diejenigen für die Abtheilung Airolo-Faido sind dem Bundesrathe vorzulegen, welcher bei dem Genehmigungsbeschluss die Frist für

den Beginn der Erdarbeiten ansetzen wird (Art. 13 des Eisenbahngesetzes).

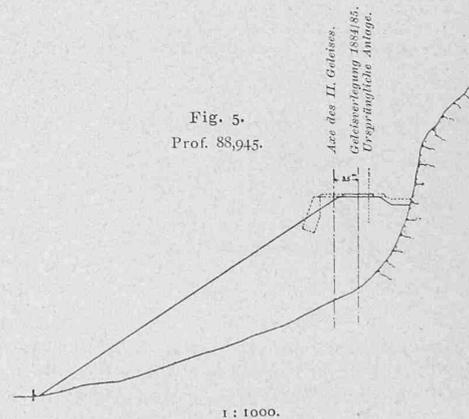
- 4) Der von der Gesellschaft geleistete Finanzausweis wird genehmigt. Demnach sollen die auf 12 1/2 Millionen Franken veranschlagten Baukosten*) bestritten werden: aus dem Betrage von 4 1/2 Millionen Franken vorhandener Baumittel etc. etc.

Obiger bundesrätlicher Verfügung gemäss wurden nun seitens der Direction der Gotthardbahn sofort die nö-



thigen Einleitungen zum Bau getroffen, die Bauleitung für das zweite Geleise auf den Zufahrtlinien Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca dem Oberingenieur, einem Inspector und einem Bauführer übertragen, und während der Dauer des Baues des zweiten Geleises der Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst der im Bau befindlichen Section und die auf derselben vorkommenden sonstigen Schutz- und Ergänzungsbauten der Oberaufsicht des für das zweite Geleise bezeichneten Inspectors unterstellt.

Entsprechend dem aufgestellten Bauprogramm begann man alsbald nach Errichtung eines Baubüreaus auf der



Station Faido im November 1887 mit den Detailprojectirungs-Arbeiten und zum Zwecke der Ermöglichung eines entsprechenden Arbeitsfortschrittes mit der Erstellung von Einbrüchen in die langen zusammenhängenden Tunnelstrossen, sowie mit der Ausführung schwieriger Brückenfundationen.

*) Es ist hier zu bemerken, dass der Betrag von 12 1/2 Millionen Franken die Bauzinsen nicht in sich begreift, sowie dass zum Behufe der Aufstellung einer richtigen Kostenberechnung für die Tunnelarbeiten, im Jahre 1886 in einigen Tunneln der Nordrampe im Regiewege Ausweitungsarbeiten vorgenommen wurden.