

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 13

Werbung

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: 14.03.2025

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

Folge, selbst wenn die bisher bloß einmal erreichte und günstigste Monatsleistung April 1875 mit 5933 Cubimeter eingehalten würde.

Es drängen sich deshalb unwillkürlich nachfolgende Fragen auf:

Lässt sich im gegenwärtigen Baustadium mit Sicherheit auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit auf das doppelte oder wohl dreifache des bis jetzt höchsten und nur einmal erreichten Resultates rechnen? Denn wir behaupten, dass zur Einhaltung des Vollendungs-Termines zum mindesten eine dreifache, wo nicht noch höhere Leistungsquote erreicht werden muss, und heute hat es noch ganz und gar nicht den Anschein von Besserung, und ein kurzer Blick in die nicht mehr in unsern Bereich gezogene Leistung vom August 1875 zeigt schon wieder einen periodischen monatlichen Rückgang von über 1000 Cubimeter gegenüber der April-Leistung (August 1875 Ausbruch = 4899 Cubimeter.) Die Hauptfrage: wird überhaupt, und wann wird diese Steigerung der Leistungsfähigkeit eintreten, zergliedert sich in eine Reihe von Unterfragen: Als

- 1) Welches sind die Gründe des bisherigen Zurückstehens der Betriebsresultate hinter den Erwartungen selbst des Bau-Unternehmers?
- 2) Welche Einflüsse auf Steigerung der Leistungen kann füglich den verschiedenen Factoren: weiches Gestein, ausge dehntere Installation, bessere Manipulation und Uebung der Arbeiter etc. eingeräumt werden?
- 3) Welche erschwerenden Wirkungen sind in Folge successiven Fortschritts im Innern des Gebirges zu gewärtigen? In wiefern kann das adoptirte, oder Uebergang zu einem andern Bausystem von Einfluss auf den Fortschritt sein?

Eine richtige Beantwortung dieser Fragen könnte allerdings Licht in das, wie uns wohl Jedermann zugeben wird, noch ziemlich dunkle und hypothetische des Gelingens der Termin-einhaltung der Unternehmung bringen.

Wir wollen eine Beantwortung dieser Fragen vom Stand-punkt unserer Erfahrungen versuchen, müssen aber von vorne-herin bekennen, dass wir die Vollendung des ganzen Tunnels im Auge haben, und nicht das einseitige, und bis-her offenbar auf Kosten des rückwärtigen Vollausbruchs be-günstigte Vortreiben des Richtstollens, an dessen zeitgemäßem Durchstich wir allerdings heute keinen Zweifel mehr hegen, allein wir können nicht umhin, der Tit. Gotthard-Direction ans Herz zu legen, von den ausgezeichneten in Ihren Diensten stehenden Consulanten die Frage genauestens ventiliren und sich beantworten zu lassen, ob das Gelingen des rechtzeitigen Oeffnens des Richtstollens ganz und gar allein massgebend für die Sicher-heit der Einhaltung des Vollendungstermins sei; wir zweifeln nicht daran, dass unsere Anschauungen in den meisten Detail-fragen, aus denen sich schliesslich die ganze Beurtheilung dieser hochwichtigen Angelegenheit componirt, mit den schon öffentlich ausgesprochenen, oder aus gewissen Gründen vielleicht bis jetzt noch im Rückhalt aufbewahrten Ansichten einig gehen.

Ganz sicher wird man auch darin mit uns einig gehen, dass es zur sichersten Controlle und Beurtheilung des Gesamtfort-schrittes neben den genauen Messungen und Angaben der Längen-Dimension dieser oder jener Ausbruch-Section, zum all-gemeinen Ueberblick auch genügt, die genaue Ausbruchs-Cubatur zu kennen, mit andern Worten, dass einfache Zählung der ausgeführten beladenen Rollwagen das übersichtlichste Bild des Bau-Fortschrittes darbietet.

ANZEIGEN.

Schweizerische Nordostbahn.

Linksufrige Zürichseebahn.

Vom 1. October an wird auf der ganzen linksufrigen Zürich-seebahn, mit alleiniger Ausnahme der Station Au, der Per-sonen- und Gepäckverkehr auf Grund der veröffent-lichten Tarife und übrigen sachbezüglichen Kundmachungen wieder aufgenommen. Auf der Strecke Horgen-Wädensweil, welche einstweilen von den Bahnzügen noch nicht befahren werden kann, findet die Vermittlung des Verkehrs durch Dampf-boote statt.

Im Fernern wird am gleichen Tage der Güterverkehr der Stationen Zürich bis Horgen unter sich, ferner mit den jenseits Zürich gelegenen Stationen, soweit er tarifgemäss über Zürich zu vermitteln ist, wieder eröffnet. Zwischen den Stationen Wädensweil bis Glarus unter sich und mit den westlich von Ziegelbrücke liegenden Stationen, ein-schliesslich Zürich und weiter, dauert derselbe in seinem vollen Umfange fort; nur wird zwischen Zürich loco einer-, Wä-densweil und Richtersweil anderseits die Beförderung der Güter den Dampfbooten überwiesen und hat daher deren Aufgabe in Zürich an das Kaufhaus zu erfolgen, immerhin unter Beigabe der für den Bahntransport vorgeschriebenen Fracht-briefe, um die Berechnung der Frachten auf Grund des Eisen-bahntarifses zu ermöglichen.

Die Beförderung von gewöhnlichem Gut zwischen Ober-rieden bis Zürich und weiter einer- und Horgen anderseits erfolgt auf der Strecke Horgen-Zürich mit den Dampfbooten, aber zu den Bahntaxen; ebenso diejenige von Gütern aller Art zwischen Wollishofen bis Horgen einerseits, Wädens-weil und Richtersweil anderseits. Auch diese Transporte sind mit den für den Bahntransport vorgeschriebenen Fracht-briefen zu begleiten; ihre Aufgabe hat, mit Ausnahme der-jenigen von Horgen nach jenseits Zürich gelegenen Stationen, nicht an die Bahnstationen, sondern an die Güterexpeditionen der Dampfboote, in Zürich an das Kaufhaus, zu erfolgen.

Für Viehtransporte gelten die für Gütertrans-porte in gewöhnlicher Fracht im Vorstehenden enthaltenen Be-stimmungen.

Zürich, den 29. September 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1062)

Schweizerische Nordostbahn.

Bekanntmachung.

Künftigen Freitag den 1. October wird die Bahnstrecke Zürich-Horgen für den Personen-, Gepäck- etc. und Güterverkehr wieder eröffnet. Bis auf Weiteres werden jedoch nach und ab Horgen nur Personen, Gepäck und Eilgut befördert, Güter in ordinärer Fracht dagegen können einstweilen von und nach dieser Station nicht angenommen werden.

In Bezug auf die Fahrordnung der Bahnzüge wird auf die diesfälligen besondern Publikationen verwiesen.

Zürich, den 28. September 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1061)

Bern - Luzern - Bahn.

ZU VERKAUFEN.

Zwei complete **Schachtpumpen** jede 560 Litres per Minute liefernd, mit Steigrohr für 30 Meter Förderhöhe, nebst zugehörigen **Dampfmaschinen und Kessel** von je 8—10 Pferdestärke eine **Transmission u. Steuerungsvorrichtung** zur Benutzung obenerwähnter Dampfma-schinen, als **Motor** für ein Schachtgöppelwerk, sämtliche Gegenstände in sehr gutem Zustande.

Ferner ein **Locomobil** von 5 Pferdestärken, gleichfalls in gutem Zustand, **2 Schachtseile**, ein **Schielscher Ventilator** 750 $\frac{m}{m}$ Flügeldurchmesser und ein **kleiner dito** mit 300 $\frac{m}{m}$ Flügeldurchmesser sammt Schwungrad.

Luzern, den 13. September 1875.

Der Materialverwalter:
Ed. DREXLER.

(H-321-L)