

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 15

Vereinsnachrichten

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: 17.05.2025

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

menschliches Handeln läge. Auch die jeweilige Unvollkommenheit des Zustandes einer Wissenschaft würde nichts beweisen; denn dieser ist in concreto immer unvollkommen. Und mit demselben Rechte könnte man den Schulunterricht in Naturwissenschaften oder Sprachen unzweckmässig finden wegen der Umwälzungen in diesen Wissenschaften während der neuesten Zeit, wie man geltend macht, die Staatswissenschaften sollten sich erst zu grösserer Vollkommenheit entwickeln, ehe man ihr Studium in weiterem Umfange auferlegt. Meint man denn, der unterdessen von allen wissenschaftlichen Zweifeln unverwirrt gelassene Kopf sei nun um so besser befähigt, die Klarheit durch die Geschäfte des Lebens hindurch zu finden? Eine Klarheit wohl, aber welche? Die Klarheit des Meeres, wenn ein Brett nahe der Oberfläche die Tiefe verdeckt.

Es ist in jedem einzelnen Theile des Gebietes der Staatswissenschaften ebenso wie in dem Ganzen. Die Erörterungen, welche im Hinblick auf die mannigfaltigen Fragen des Eisenbahnwesens sich von Tage zu Tage erneuern, vermehren, anhäufen, zeigen dieses in deutlicherer Weise als es für die angemessene Erledigung dieser Fragen zu wünschen wäre. Heute sind es Tariff Fragen, morgen Subventionsfragen, hier sind es Streitigkeiten zwischen Eisenbahnverwaltungen und Publikum, dort ist es ein grosses Reformproject, welches das gesammte ökonomische System neu organisiren will — und alles das schwirrt durch einander, drängt sich zu, wächst unwiderstehlich an Masse und Bedeutung. Und mit welchen Kräften tritt man an diese Aufgaben heran? Es sind Instincte vielmehr als begründete Ueberzeugungen, es sind einseitige Interessen vielmehr als sachliche Erörterungen, es ist die abgegriffene Scheidemünze der volkswirtschaftlichen Agitation statt des Goldes der Wissenschaft, und wenn gar die Politik, wie es kaum anders sein kann, sich in die Fragen mengt, so wird es ein Gegenstand der guten Gesinnung, und zwar je nach Umständen, einer königlich sächsischen oder kaiserlich deutschen. Instincte, Interessen, patriotische Gefühle — lauter nothwendige Dinge und zum Theil sehr respectable Dinge. Nur dass sie nicht genügen statt einer wissenschaftlichen, das heisst sachlichen Erörterung der Probleme.

Vereinsnachrichten.

Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Dans sa séance du 31 Mars tenue à Neuchâtel chez Mr. l'ingénieur G. de Pury, la commission du règlement a discuté article par article le projet élaboré par son secrétaire d'après les bases posées dans la réunion du 28 janvier et insérées dans „l'Eisenbahn“. Quelques articles restent à étudier sous le point de vue de la rédaction, et quand on se sera mis d'accord, le projet entier sera inséré dans „l'Eisenbahn“, avec un exposé des motifs, et communiqué par un tirage à part à tous les membres de la société, afin qu'avant l'assemblée générale de Lucerne, où ce projet devra être voté, chacun ait pu en prendre connaissance.

Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes.

Il a été convoqué pour le 12 de ce mois une séance spécialement destinée à discuter les deux questions que la Société des Ingénieurs et des Architectes de Zurich a mises à l'étude, savoir la question des concours pour travaux publics et celle des honoraires pour Architectes.

Notre Société continue à s'accroître en nombre; nous avons plusieurs communications techniques annoncées p. ex. sur le système Agudio et sur les omnibus à air comprimé système Mekarsky, etc.

Le 29 Mars dernier nous avons eu une séance familière nombreuse, dans laquelle Mr. Meyer, Ingénieur en chef de la Suisse occidentale a placé sous nos yeux les études qui viennent d'être publiées pour la ligne du Gothard et nous a fait une analyse très nourrie du récent rapport de Mr. l'ingénieur en chef Hellwag. Après cela Mr. Meyer nous a exposé aussi le nouveau tracé, en plan et en profil en long, de la ligne proposée par Mr. Louis Favre pour le passage du Simplon. L'auteur de la communication a fait une parallèle très intéressante des deux passages tant au point de vue des avantages techniques qu'à celui des dépenses à prévoir.

Le nouveau quartier de la ville de Neuchâtel.

Le Conseil général de la Municipalité dans sa séance du 5 avril a décidé l'enlèvement de la colline du Crêt-Taconnet située au Sud de la gare et dont les matériaux seront utilisés pour combler le lac à l'Est de la ville de Neuchâtel, et créer un nouveau quartier.

Cette colline sera rasée jusqu'au niveau de la plate-forme de la gare, et fournira un cube de 200 000 mètres cubes de déblais, non compris le foisonnement qui pourra aller jusqu'à 50 %.

On espère que la création de ce grand dégagement autour de la gare actuelle, sera un acheminement à la construction d'un nouveau bâtiment plus grand, plus commode et surtout plus en rapport avec les besoins actuels.

La question de l'exécution de ces travaux sera encore étudiée pour savoir si l'on emploiera un plan incliné automoteur, ou si l'on fera d'abord une route destinée à relier le nouveau quartier avec la gare pour l'utiliser comme chemin de fer pour le transport des déblais au lac.

Ces travaux seront mis en adjudication, et ne seront pas faits en régie.

La surface à remplir dans le lac est de 1 913 000 pieds carrés, dont 751 950 pieds carrés pour sols à bâtir, sur lesquels on pourra élever 191 maisons, sans compter les bâtiments et jardins publics.

Le plan de la distribution de ce quartier paraîtra dans un des prochains numéros de ce Journal.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

Basel. Regierungsraths-Verhandlungen vom 5. April. Der Grossrathsbeschluss betr. Ueberweisung der Petition des Herrn Philippi-Stierlin um Aenderung einer Baulinie vor dem St. Albanthor wird dem Baudepartement zur Berichterstattung überwiesen. B. N.

Neuenburg. Der Generalrath von Neuenburg hat der Municipalität für die Erstellung eines Blatterspitals im Chantemerle einen Credit von 30 000 Fr. bewilligt. Im Interesse der Stadterweiterung und Verschönerung wurde das schon lange beabsichtigte Nivellement des Crêt-Taconnet mit 26 gegen 4 Stimmen genehmigt. Das durch diese Abtragung gewonnene Material soll sodann zur Ausfüllung der Partie de l'Est verwendet werden, welche sich vom Hafen gegen den Crêt hinzieht. B. N.

Waadt. Der Municipalrath von Lausanne hat in der Frage der Wahl eines Bauplatzes für den Bundesgerichtspalast noch keinen definitiven Entscheid gefasst, sondern noch drei weitere Bauplätze in Aussicht genommen und beschlossen, die Unterhandlungen mit dem Staatsrath fortzusetzen. B. N.

Solothurn. Hr. Ingenieur I. Flury in Herzogenbuchsee wurde vom Grossen Rathe als Cantonsingenieur gewählt. N. Z. Z.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 8. April 1876.

Die Tössthalbahn erhält einen Subventionsbeitrag von Fr. 50 000. — Die von der Nordostbahndirection beabsichtigte Erweiterung des Perrons im Bahnhof Winterthur wird dem Eidg. Eisenbahndepartement zur Bewilligung empfohlen. — N. Z. Z.

Bern. Die von der „N. Z. Z.“, in Uebereinstimmung mit einer Anzahl bernischer Blätter enthaltene Nachricht vom Neubau des Inselspitals ist vollständig aus der Luft gegriffen und beruht auf einem Irrthum. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gothardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 17,8 M. Airolo: 21,4 M. Total: 39,2 M., mithin durchschnittlich per Tag 5,6 M.

Die mechanische Bohrung musste auf der Göschener Seite wegen der ungünstigen Beschaffenheit des Felsens einen Tag eingestellt werden; weitere 6 Stunden gingen verloren wegen der Festsetzung der Tunnelachse durch die Ingenieure der Gesellschaft.

Arzlbergbahn. Nachdem in der österr. Reichstagsession den 29. October 1875 in einer Regierungsvorlage der Bau der Eisenbahn von Innsbruck nach Bludenz beantragt worden war, die Vorlage aber die vom Landtage Vorarlberg gewünschte Erledigung noch nicht gefunden hatte, wurde in letztem der Antrag gestellt auf Verwirklichung dieses Baues zu dringen und einer Commission der Auftrag ertheilt bezügliche Schritte zu thun. Dieselbe besteht aus: Graf Belrupt, von, Gilm, Albert Rhomberg, Thurnher und Kohler; Ersatzmänner: Dr. Oelz und Carl Ganahl. St. G. Z.

Nationalbahn. Die Direction der Nationalbahn hat sich an die zürcherische Regierung gewendet, um von dieser die sofortige und vorzeitige Einzahlung des Restes der Staatssubvention im Betrage von 1 400 000 Fr. zu verlangen. N. Z. Z.

— Wie man dem „Weinländer“ mittheilt, hätte die Zürcher Regierung beschlossen, der Nationalbahn für einmal einen Vorschuss von Fr. 100 000 zu gewähren. N. Z. Z.

Brojethalbahn. Am 1. April hat der erste Güterzug die Strecke Aarberg-Murten befahren; es waren 10 Wagen mit Hölzern und Brettern beladen, bestimmt für die Festschütte in Murten. N. Z. Z.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.