

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 23

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>

Türkei (Ost-Rumelien und Macedonien) und zwei Drittheilen auf das Fürstenthum Bulgarien. Wie man vernimmt, werden Oesterreich und Serbien, nachdem der unter ihnen festgestellte Vertrag ratificirt sein wird, was bis 15. Juni geschehen soll, bei der Pforte Schritte thun, um den Bau der Linie Nisch-Prishtina zu betreiben.

Statistisches.

Gotthardbahn.

Monatsausweis über die Arbeiten an den Zufahrtslinien.

April 1880	Sectionen					Total
	Immen-see-Flüelen	Flüelen-Gösch. en.	Airolo-Biasca	Cadenazzo-Pino	Giubiasco-Lugano	
Länge in Kilom.	31,980	38,742	45,838	16,200	25,952	158,712
Erdarbeiten: ¹⁾						
Voranschlagb. m.	879 250	1 357 640	1 721 890	287 870	518 100	4 764 750
Fortsch. i. April „	45 690	102 020	120 560	16 640	39 680	324 590
Stand a. 30. „ „	267 070	579 220	834 540	124 390	80 160	1 885 380
„ „ „ „ 0/0	30	43	48	43	15	40
Mauerwerk:						
Voranschlagb. m.	53 250	89 400	95 160	27 690	32 680	298 180
Fortsch. i. April „	3 010	6 270	5 340	2 090	160	16 870
Stand a. 30. „ „	8 960	29 840	40 330	2 820	280	82 230
„ „ „ „ 0/0	17	33	42	10	1	28
Tunnels:						
Voransch. 2) m.	5 442	7 258	8 024	—	3 114	23 838
Fortschritt i. April						
a. Richtstollen m.	290	169	436	—	195	1 090
b. Ausweitung „	521	438	287	—	148	1 394
c. Strosse „	182	383	357	—	10	932
d. Gewölbe „	150	230	95	—	—	475
e. Widerlager „	140	140	102	—	—	382
Stand a. 30. Ap. 2)						
a. Richtstollen m.	4 755	5 465	4 088	—	715	15 023
b. Ausweitung „	3 550	4 172	3 063	—	310	11 095
c. Strosse „	921	2 997	2 473	—	10	6 401
d. Gewölbe „	286	624	416	—	—	1 326
e. Widerlager „	194	484	280	—	—	958
Stand a. 30. Ap. 0/0						
a. Richtstollen „	87	75	51	—	23	63
b. Ausweitung „	65	58	38	—	10	47
c. Strosse „	17	41	31	—	—	27
d. Gewölbe „	5	9	5	—	—	6
e. Widerlager „	4	7	3	—	—	4

¹⁾ Exklusive Sondirungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.

²⁾ Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

Monatsausweis über die Arbeiten im grossen Gotthardtunnel

Stand der Arbeiten	Göschenen		Airolo		Total	Durch	Dif-
	Ende		Ende		Ende	Progr.	ferenz
	März	April	März	April	April	verlangt	z. Progr.
	l. Meter	l. Meter	l. Meter	l. Meter	l. Meter	l. Meter	u. Leist.
Richtstollen . .	7744,7	7744,7	7167,7	7167,7	14 912,4	—	—
Seitl. Ausweitung	7143,5	7323,6	6479,1	6657,4	13 981,0	14 900	- 919,0
Sohlenschlitz . .	5500,7	5589,0	5490,9	5546,1	11 135,1	14 650	-3514,9
Strosse	5124,3	5150,8	4914,1	5010,5	10 161,3	13 816	-3654,7
Vollausruch . .	4450,0	4510,0	4306,0	4422,0	8 932,0	—	—
Deckengewölbe .	5701,0	5849,0	5505,6	5605,5	11 454,0	14 120	-2665,5
Oestl. Widerlager	4407,0	4489,0	5061,8	5073,5	9 562,5	13 600	-4090,0
Westl. „	4880,0	4880,0	4463,0	4579,5	9 459,5		
Sohlengewölbe .	62,0	62,0	—	—	62,0	—	—
Tunnelcanal . .	3945,0	4081,0	4285,0	4379,0	8 460,0	—	—
Fertiger Tunnel .	3945,0	4081,0	4285,0	4379,0	8 460,0	13 500	-5040,0

Literatur.

Die Arlbergbahn und die Frage der Stellung der Techniker im staatlichen und socialen Leben im österr. Ingenieur- und Architektenverein.

Unter diesem Titel hat W. v. Nördling bei A. Hartleben in Wien die gesammte Discussion herausgegeben, welche durch einige Zeit die österreichische Technikerwelt in Athem erhielt. Die Reden der Vertreter der Regierungspartei sind auszugsweise nach der Wochenschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins, jene der entgegengesetzten Ansicht, nämlich die v. Nördling und Thommen, ausführlich wiedergegeben. Hiezu waren die Minoritätsredner genöthigt, da merkwürdiger Weise sowohl die Tagesblätter als auch die österr. Fachzeitungen dieser Arbeiten, welche den anderen Vorträgen an Gehalt überlegener sind, nur ganz nebenbei gedacht hatten. Interessant sind die der Brochure beigefügten „Schlussbemerkungen“, wie überhaupt die ganze Discussion in sachlicher Beziehung sehr anregend war. Manches davon ist allerdings nur dem in die dortigen Verhältnisse Eingeweihten verständlich. Nördling's Schlussrede, mit der er den Verdacht einer Animosität gegen die österr. Ingenieure von sich abzuweisen bemüht war, behandelt naturgemäss in erster Linie österr. Verhältnisse, immerhin vernimmt man gerne die Ansicht eines Technikers, der ein so vielseitiges Wirken hinter sich hat, über die viel ventilirte Frage der „Stellung des Technikers“, und die von kompetenter Seite gezogene Parallelen zwischen französischen und deutschen Ingenieuren.

Der Asphalt und seine Verwendung in der Bautechnik, von J. T. Zetter, Ing. in Solothurn. Zürich 1880. Orell Füssli & Co.

Diese als 19. Heft der technischen Mittheilungen des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins erschienene Abhandlung enthält in kurzen Zügen das Wesentliche über das Vorkommen und die Gewinnung sowie über Anwendung des Asphaltes, welch' letztere durch eine Anzahl in den Text gedruckter Holzschnitte verdeutlicht wird.

Die Materialien, die Herstellung und Unterhaltung des Eisenbahnoberbaues, von Georg Osthoff, Ingenieur. Oldenburg 1880. Verlag der Schulze'schen Hofbuchhandlung. I. Die Materialien der Bettung und Geleise. Mit 350 Holzschnitten. Preis 6 Mark.

Bereits in Nr. 2 unseres heurigen Jahrganges hatten wir Gelegenheit, aus dem Capitel über eisernen Oberbau in diesem Werke eine uns von befreundeter Seite zugekommene Notiz mitzutheilen. Nun liegt das Buch selbst vor, aus dem zu ersehen ist, wie das gesteckte Ziel, in für den practischen Ingenieur handlicher und erschöpfender Weise Alles auf dem Gebiete des Oberbaues Wissenswerthe zu bringen, erreicht wurde. Der Verfasser weiss sich von allen theoretischen Speculationen, denen zu folgen der Practiker selten Zeit erübrigt, fern zu halten und hat dafür mit grossem Fleiss Beispiele von ausgeführten Anlagen und erzielte Resultate übersichtlich geordnet, so dass man in seinem Buch schnell orientirt ist und die gewünschte Auskunft erhält, gleichzeitig erleichtern die häufigen Quellenangaben ein etwa wünschenswerthes, eingehendes Studium des einen oder andern Capitels. Dem vorliegenden ersten Band soll ein zweiter über die Materialien der Weichen und Kreuzungen und ein dritter über das Legen und Unterhalten des Oberbaues folgen.

Redaction: A. WALDNER.
Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich

Vereinsnachrichten.

Bericht über die Thätigkeit der Section Waldstätte des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins für die zweite Hälfte des Wintersemesters 1879/80.

Obschon die Vereinsthätigkeit in obgenanntem Zeitraume durch verschiedene Umstände einen unliebsamen Stoss erlitten hat und einige Sitzungen wegen Verhinderung oder Abwesenheit entweder des Vorstandes oder der betreffenden Referenten sogar verschoben werden mussten, so sind doch einige sehr interessante Vorträge und Mittheilungen zu verzeichnen; auch kann die Theilnahme an den Verhandlungen als eine befriedigende bezeichnet werden, indem in der Regel $\frac{2}{3}$ der in Luzern wohnenden Mitglieder anwesend waren.

Von den zur Verhandlung gelangten Themas erwähnen wir vor allem einen Vortrag von Hrn. Ingenieur Brack, Brückenconstructeur bei der Gotthardbahn, über die Geschichte des Brückenbaues, insbesondere der eisernen Brücken, in welchem derselbe in sehr klarer und anschaulicher Weise die Entwicklung und Ableitung der verschiedenen Systeme, deren Vorzüge und Nachtheile behandelte, und schliesslich eine kritische Untersuchung der Ursachen, welche den kurze Zeit vorher erfolgten Zusammensturz der Tay-Bücke bei Dundee veranlassten.

Herr Brack wies schon damals, bevor die nähern Details über das Unglück bekannt waren, an Hand der s. Z. im „Engineering“ erschienenen Pläne benannter Brücke, die Unzulänglichkeit namentlich der Pfeilerconstruction nach. Wir können jedoch hier diese nähern Angaben übergehen, da kurz darauf auch in der „Eisenbahn“ von anderer Seite bezügliche Anhaltspunkte veröffentlicht wurden, welche dieselben in allen Theilen bestätigten.

In der darauf gepflogenen Discussion wurde besonders gegen die vielerorts auf die Spitze getriebene Theorie der Inanspruchnahme des Eisens, bzw. die Tendenz sämtliche Constructionstheile möglichst leicht zu machen, Stellung genommen und es freut uns constatiren zu können, dass gerade die massgebenden Bauleiter der Gotthardbahn, welche sich an dieser Discussion beteiligten, dieser Theorie nicht huldigen, was zu der Hoffnung berechtigt, dass sich die bei der Gotthardbahn zur Ausführung gelangenden eisernen Brücken in Bezug auf Solidität sehr gut bewähren werden.

Zweitens seien hier die Mittheilungen von Hrn. Architect H. Segesser über eine Reihe von Bauten in Russland erwähnt, woselbst derselbe letztes Jahr in der Nähe von Kiew einen bedeutenderen Bau zu leiten hatte.

Sodann sei erwähnt ein Vortrag von Hrn. Architect C. Schnyder über die bauliche Entwicklung von Wiesbaden, welcher um so mehr Beachtung verdiente, als darin auch für Luzern als Fremdenplatz Fingerzeige für seine fernere Entwicklung enthalten waren.

Schliesslich wollen wir die Feier nicht unerwähnt lassen, welche die Section zu Ehren des gelungenen Durchstiches des Gotthardtunnels beging. Unsere verehrten HH. Collegen in der übrigen Schweiz könnten ja leicht auf die Vermuthung kommen, dass die Section Waldstätte, die Wächterin am Gotthard, es allein unterlassen habe, dieses Ereigniss zu feiern, während Zürich, Bern, Basel und andere Sectionen längst ihrer Freude hierüber Ausdruck verliehen haben.

Allerdings ist uns der Streich passirt, dass wir in gewisser Beziehung etwas spät nachhinkten. In der Voraussicht, dass der Durchstich auf den 4. oder 5. März zu erwarten sei, waren die Anordnungen auf den 6. März getroffen worden. Da aber Hr. St. Gotthardus durch das Jahre lange Bohren in seinen Eingeweiden offenbar etwas gemagert hatte, ohne dass man solches seiner Pysiognomie angesehen hätte, so erfolgte der Durchschlag bekanntlich schon am 29. Februar. Die Hoffnung, auch unsere beim Durchschlag abwesenden Mitglieder am 6. März in unserer Mitte zu sehen, bewog uns sodann, es bei der getroffenen Anordnung bewenden zu lassen. Leider erwies sich

auch diese Hoffnung als trügerisch, da dieselben auf diesen Tag noch nicht zurückgekehrt waren, woran sie wohl, wie ein Mitglied in humoristischer Weise illustrierte, das Abhandenkommen ihrer Effecten gehindert haben mochte. Immerhin nahmen 30 Mitglieder an der Feier Theil und wenn auch keine langen Reden gehalten wurden, so war doch das Wenige, was geredet wurde, geeignet, die Feier zu einer würdigen zu gestalten und die Gemüther in gehobene Stimmung zu versetzen.

Der Vorstand der Section Waldstätte.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Gesucht als Gehülfe eines Control-Ingenieurs ein junger Mann, der neben theoretischer Bildung einige Praxis im Eisenbahnbaue besitzt. (194)

Un jeune ingénieur dans un atelier de construction en Italie. Il serait à désirer qu'il connût l'Italien, dans tous les cas le français. (195)

Adress-Verzeichniss.

Die Mitglieder der G. e. P. werden angelegentlichst ersucht, ihre

Adressänderungen

und allfällige Correcturen für das XI. Adress-Verzeichniss von 1880, Festausgabe, bis zum 20. Juli einzusenden.

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz 4, Zürich.

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Be- triebs- länge	Im April 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. April 1880				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. Km.	Total	p. Km.	in %	Personen	Güter	Total	pr. Km.	Total	p. Km.	in %
	Km.	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	302	280 000	460 000	740 000	2 450	+ 39 817	+132	+ 5,7	906 514	1 649 441	2 555 955	8 463	+ 73 460	+ 243	+ 3,0
Basler Verbindungsab.	5	2 250	11 100	13 350	2 670	— 1 141	—228	— 7,9	5 985	46 950	52 935	10 587	— 8 036	—1607	—13,2
Aarg. Südbahn ...	29	6 500	6 100	12 600	434	— 1 532	—53	—10,9	24 043	21 827	45 870	1 582	— 1 866	— 64	— 3,9
Wohlen-Bremgarten	8	750	550	1 300	163	— 91	—11	— 6,3	3 149	1 966	5 115	639	— 1 054	—132	—17,1
Emmenthalbahn ...	24	7 000	8 000	15 000	625	— 579	—24	— 3,7	26 412	34 222	60 634	2 526	+ 686	+ 29	+ 1,2
Gotthardbahn ...	67	41 300	20 000	61 300	915	+ 19 275	+288	+ 45,9	131 416	79 883	211 299	3 154	+ 70 727	+1056	+50,3
Jura-Bern-Luzernb.	256	194 000	289 000	483 000	1 887	+ 10 652	+ 42	+ 2,3	652 836	1 008 461	1 661 297	6 490	+ 94 444	+ 369	+ 6,0
Bern-Luzern-Bahn ...	95	39 000	40 200	79 200	834	+ 726	+ 8	+ 1,0	128 913	144 420	273 333	2 877	+ 576	+ 6	+ 0,2
Bödeli-Bahn ...	9	2 500	4 150	6 650	739	+ 432	+ 47	+ 6,8	8 128	11 288	19 416	2 157	— 724	— 80	— 3,6
Nationalbahn ...	164	31 482	35 663	67 145	409	— 5 619	—34	— 7,7	116 874	152 374	269 248	1 642	+ 800	+ 5	+ 0,3
Nordostbahn ...	407*	369 000	589 000	958 000	2 353	+ 4 975	— 84	— 3,5	1 268 000	2 164 000	3 432 000	8 432	— 93 047	—583	— 6,5
Zürich-Zug-Luzern	67	48 800	51 700	100 500	1 500	+ 4 641	+ 69	+ 4,8	161 200	175 300	336 500	5 022	— 4 512	— 67	— 1,3
Bötzbergbahn ...	58	40 400	121 300	161 700	2 788	+ 15 816	+273	+10,8	138 400	456 900	595 300	10 263	+ 46 947	+ 809	+ 8,6
Effretikon-Hinweil ...	23	6 000	8 200	14 200	617	+ 3 176	+138	+28,8	21 600	28 500	50 100	2 178	+ 8 685	+ 378	+21,0
Suisse Occidentale	487	413 500	558 500	972 000	1 996	+ 34 278	+ 70	+ 3,6	1 320 089	2 035 422	3 355 511	6 890	+ 151 446	+ 311	+ 4,7
Simplonbahn ...	117	32 315	20 465	52 780	451	+ 5 127	+ 44	+10,8	97 740	68 670	166 410	1 422	+ 11 525	+ 98	+ 7,5
Bulle-Romont ...	19	4 250	12 650	16 900	889	+ 1 100	+ 58	+ 7,0	15 930	44 370	60 300	3 173	+ 900	+ 47	+ 1,5
Tössthalbahn ...	40	12 085	10 663	22 748	569	— 1 979	— 49	— 7,9	46 468	49 440	95 908	2 398	+ 476	+ 12	+ 0,5
Verein. Schweizerb.	278	230 500	251 000	481 500	1 732	+ 6 345	+ 23	+ 1,4	807 900	915 100	1 723 000	6 198	+ 26 549	+ 96	+ 1,6
Toggenburgerbahn ...	25	12 650	7 800	20 450	818	— 11	0	0	45 500	30 800	76 300	3 052	+ 1 316	+ 53	+ 1,8
Wald-Rüti ...	7	2 320	1 930	4 250	607	— 85	—12	— 1,9	9 070	7 430	16 500	2 357	+ 1 076	+ 154	+ 7,0
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 200	450	1 650	412	— 74	—19	— 4,4	5 490	2 465	7 955	1 989	+ 2 265	+ 566	+39,8
22 Bahnen	2491*	1 777 802	2 508 421	4 286 223	1 721	+ 135 240	+ 44	+ 2,6	5 941 657	9 129 229	15 070 886	6 050	+ 382 639	+ 115	+ 1,9
* 1879: 16 km. weniger															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	7 717	4 795	12 512	834	— 578	— 39	— 4,5	26 552	18 430	44 982	2 999	— 3 897	—260	— 8,0
Arth-Rigibahn ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 678	1 477	6 155	410	+ 134	+ 9	+ 2,2	18 119	5 483	23 602	1 573	+ 1 310	+ 87	+ 5,9
Rigibahn (Vitznau) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 790	2 145	3 935	562	— 607	— 87	—13,4	6 685	7 594	14 279	2 039	+ 73	+ 10	+ 0,5
Uetlibergbahn ...	9	2 192	237	2 429	270	+ 115	+ 13	+ 5,1	8 953	700	9 653	1 073	+ 4 020	+ 447	+71,4
W'weil-Einsiedeln	17	8 850	4 950	13 800	811	+ 941	+ 55	+ 7,3	23 780	19 773	43 553	2 562	+ 2 285	+ 134	+ 5,5
5 Bahnen	63	25 227	13 604	38 831	616	+ 5	0	0	84 089	51 980	136 069	2 160	+ 3 791	+ 60	+ 2,9