

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

## Vereinsnachrichten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.04.2026

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

Clubhaus übertragen wurde, schwächt die Wirkung der Börse entschieden.

21. Project mit dem Zeichen des *Senkels*,  
 22. Project mit dem Zeichen: ein kreisumschlossenes *Z*, bieten zwei sehr verwandte Entwürfe. Der Saal ist quadratisch mit directem Licht von der Seite und Oberlicht. Bei 21 ist der Saal zu klein zu Gunsten der geräumigen Vestibulanlage an der Nordseite. 22 verlegt dieses Vestibul in einen runden Eckthurm und gewinnt dadurch eine günstigere Vertheilung der Nebenräume besonders mit Rücksicht auf eine spätere Erweiterung. Dem Projecte 22 mit einem kreisumschlossenem *Z* ist daher aus diesen practischen Gründen der Vorzug unter den Anlagen der 3. Gruppe bei etwaiger weiterer Berücksichtigung zu ertheilen.

(Schluss folgt.)

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Monsieur le Redacteur!

Votre correspondance de la Société des ingénieurs et architectes de Berne du 20 juillet, fait allusion au rapport sur la dernière réunion de la Société suisse des ingénieurs et architectes à Berne, rapport qui n'a point encore vu le jour. Permettez moi de revenir sur ce point, par l'organe de notre journal, qui doit certainement être lu de la plupart des membres de cette société.

Les statuts qui régissent encore cette société jusqu'à ce que ceux-ci aient été révisés ce qui sera un des principaux points soulevés dans la prochaine réunion de Lucerne, prescrivent qu'après chaque assemblée un rapport imprimé contenant le compte rendu des séances et la liste des membres est envoyé

à tous les membres de la Société en prenant en remboursement la cotisation annuelle et la finance d'entrée pour les membres nouvellement reçus. Il fut procédé ainsi pour la dernière fois après la réunion de Genève en 1871, on n'ignore pas que depuis le Comité nommé à Genève oublia de reconvoquer la Société et qu'on perdit ainsi plusieurs cotisations annuelles. Ensuite de l'initiative partie de différentes Sociétés cantonales, quelques-uns de nos collègues de Berne y préparèrent une réunion extraordinaire, improvisée, qui réussit parfaitement bien. Une quarantaine de membres y furent reçus.

On nomma un président dans la personne de Monsieur *Wüst*, conseiller municipal à Lucerne, on désigna un Comité et différentes commissions, on choisit Lucerne comme lieu de la prochaine réunion, on vota des subsides, mais ce n'est pas tout, il faudrait que l'on songât aussi à la caisse de la Société.

Ce ne serait pas trop présumer de l'obligeance de nos collègues de Berne qui se sont donnés tant de peine pour nous préparer une réunion si bien réussie; que de leur demander de bien vouloir préparer un compte rendu de cette réunion, de le faire suivre du remarquable travail de feu notre regretté collègue *M. Morel*, travail qui était écrit si nous ne faisons erreur; d'y joindre la liste des membres de la Société et de ceux qui ont été reçu pendant cette réunion, de s'entendre avec le nouveau comité de la Société pour que ce rapport soit envoyé à tous les membres de la Société contre le remboursement de la finance annuelle de fr. 5.— à laquelle serait ajoutée pour les membres nouvellement reçus, la finance d'entrée ainsi que le prescrivent les statuts. Ce serait ainsi une somme importante qui rentrerait dans notre Caisse et dont nous saurons bien trouver l'emploi. Pour que les membres de la Société ne soient pas surpris, cet envoi du rapport serait précédé d'une annonce dans notre journal, organe de la Société, ou mieux encore d'un avis circulaire adressé à tous les membres de la Société.

I. M.

\* \* \*

### Gotthardbahn.

Wir drucken folgende Hauptzusammenstellung des Herrn Oberingenieur *Hellweg* hier ab behufs Vergleichung mit der auf nächster Seite folgenden Tabelle der Gesamtkosten nach Herrn Oberingenieur *Blotnitzky*:

## Hauptzusammenstellung der Kosten der Gotthardbahn.

Nach dem von Herrn Oberingenieur *W. Hellweg* erstatteten Bericht vom Januar 1876.

| Bezeichnung der Capital.   | Linien der Gotthardbahn                       | Gotthard-Tunnel. | Total I. und II. | Tessinische Bahnen. | Total I. II. IV. | Procente der Gesamtsumme. |     |
|--|---|------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------------|-----|
|  | (excl. Tunnel u. Tessin. Bahnen im Betriebe.) |                  |                  |                     |                  |                           |     |
|  | I.  | II.              | III.             | IV.                 | V.               |                           |     |
|  | Fr.   | Fr.              | Fr.              | Fr.                 | Fr.              | 0/0                       |     |
| Cap. I. Rückerstattungen, etc. ....  | 352 000                                       | 28 000           | 380 000          | 125 060             | 505 000          | 0,1                       |     |
| „ II. Beschaffung des Baucapital's ....  | 3 670 000                                     | —                | 3 670 000        | 2 450 000           | 6 120 000        | 2,1                       |     |
| „ III. Centralverwaltung mit Ausschluss des technischen Centralbureau's  | 2 450 000                                     | 180 000          | 2 630 000        | 881 800             | 3 461 800        | 1,1                       |     |
| „ IV. Zinsen des einbezahlten Actiencapital's und der emittirten Obligationen bei IV inclusive Betriebsdeficit bis Eröffnung der ganzen Gotthardbahn | 17 740 000                                    | 2 285 000        | 20 025 000       | 12 720 000          | 32 745 000       | 11,3                      |     |
| „ V. B a h n b a u.  |   |                  |                  |                     | 11 499 200       | 3,9                       |     |
| 1) Technische Bauleitung   |   |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| 2) Eigentliche Bauherstellung.   |   |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| Kilom. 27,9 Zufahrten nach Immensee  | Fr. 13 985 300                                |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| „ 44,4 Immensee-Silenen  | „ 32 105 900                                  |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| „ 67,1 Silenen-Bodio   | „ 81 628 980                                  |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| „ 47,5 Tessinische Bahnen  | „ 22 458 620                                  | 150 178 200      |                  |                     |                  |                           |     |
| 184 „ 184  |   |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| 198,95 „ 14,95 Tunnel  |   | 60 880 900       | 211 059 100      |                     |                  |                           |     |
| „ 27,5 Biasca-Cadenazzo  | Fr. 14 050 340                                |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| „ 12,5 Cadenazzo-Locarno   | „ 6 284 540                                   |                  |                  |                     |                  |                           |     |
| „ 26,0 Lugano-Chiasco  | „ 15 165 720                                  |                  |                  | 35 480 600          | 235 040 500      | 81,5                      |     |
| 66 „ 66 Total.   |   |                  |                  |                     | (246 539 700)    |                           |     |
| 264,95 im Ganzen.  | S u m m e n                                   | 174 390 200      | 63 373 900       | 237 764 100         | 51 607 400       | 289 371 500               | 100 |