

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

## 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:** 29.04.2026

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

Il est un fait qui se révèle de suite dans l'examen comparatif des exploitations françaises et anglaises: c'est que, en Angleterre, on s'efforce surtout à obtenir la vitesse. En cherchant à quelle cause il faut attribuer cette tendance des Anglais, qui se traduit en résumé par une dépense plus forte pour l'exploitation, on voit que cette tendance tient à une cause toute spéciale facile à expliquer: en Angleterre, les questions de crédit et de temps ont toujours un grand poids; les Anglais, qui considèrent l'argent comme une marchandise, considèrent aussi la marchandise comme de l'argent; avec de la marchandise on obtient de l'argent, et par conséquent du crédit.

Le prix de transport moyen en France est de 0,06 par tonne kilométrique; en Angleterre elle est de 0,07 environ. Or, dans le premier cas, le parcours moyen est de 142 kilomètres; dans le second cas, il n'est que de 58 kilomètres à cause de la différence de la longueur des lignes. Il est incontestable que plus les transports se font à de longues distances, plus le prix kilométrique s'abaisse, parce que les frais au départ et à l'arrivée pèsent moins sur la marchandise. Il faut considérer qu'en France la manutention se fait par les expéditeurs et par

les destinataires; en Angleterre, au contraire, la manutention est faite presque exclusivement par les Compagnies. Il y a donc lieu de penser que, malgré la différence de 0,01 sur la tonne kilométrique, les prix de transport sont à très-peu de chose près les mêmes dans les deux pays, et cela malgré la différence de rapidité dans la livraison.

Les avantages économiques que l'on peut retirer en imprimant à la marchandise de grandes vitesses de transport justifient la méthode anglaise, surtout pour les marchandises d'un prix élevé, qui sont comprises dans ce que l'on appelle les marchandises de classe.

M. de Coëne aborde la description des gares anglaises, qu'il divise en trois types:

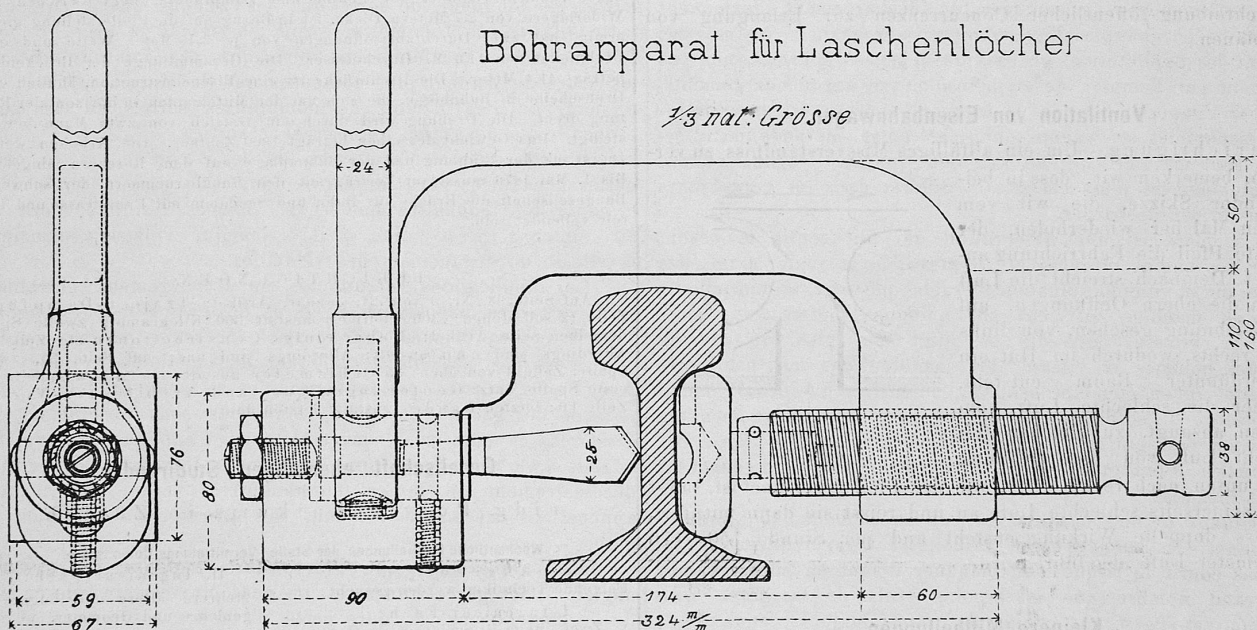
- 1° Les gares intérieures de Londres, gares où la marchandise ne séjourne pas;
- 2° Les gares extérieures de Londres ou les gares des grandes villes commerciales comme Liverpool, où la marchandise peut séjourner;
- 3° Les gares à marchandises maritimes.

### SCHIENENBOHR-APPARAT

von Reishauer & Bluntschli in Zürich.

Das Bohren von Schienen mittelst Ratsche und Support kann vereinfacht werden, wenn man beide genannte Theile in einen Apparat vereinigt, wie es bei dem vorliegenden Werkzeug der Fall ist. Dasselbe besteht in einem Bügel, welcher über die Schiene zu liegen kommt. Dieser Bügel trägt auf der einen

Seite den Bohrer, welcher mittelst einer einfachen Ratsche mit einer Hand gedreht wird, während man mit der anderen die am entgegengesetzten Ende des Bügels befindliche Spanschraube nach Bedarf anzieht. Fleissiges Oelen und regelmässiges Anziehen sind die einzigen Vorsichtsmassregeln bei dieser Arbeit. Der Preis beträgt in Zürich Fr. 40 per Stück, bei grössern Bezügen Rabatt.



### Vereinsnachrichten.

Aarauer technischer Verein.

In der Sitzung von letzter Woche wurden unter dem Präsidium von Herrn Ingenieur Stammbach die Vorschläge des zürcherischen Ingenieur- u. Architekten-Vereins über die Grundsätze des Verfahrens bei öffentlichen Concurrenzen discutirt und mit wenigen Aenderungen angenommen. Letztere hatten zum Zweck, die bezüglichen Paragraphen so zu formuliren, dass die Grundsätze nicht nur bei Concurrenzen für Architekten, sondern auch für Ingenieure anwendbar seien.

Herr Stammbach wurde zugleich als Correspondent für die „Eisenbahn“ bezeichnet.

*Société neuchâteloise des Ingénieurs et Architectes.*

J'espère pouvoire nous envoyer prochainement quelque notes sur le projet de nivellement du Crêt à Tavonnet, collins

situé au Sud de la gare, ainsi que sur la création d'un nouveau quartier à l'Est de la ville de Neuchâtel.

Dans sa séance du 26 les Architectes et Ingénieurs de la ville de Neuchâtel sous la présidence de Mons. Gust. de Pury, Ingénieur, ont discuté la proposition faites par la section de Zurich pour régulariser et faciliter les concours publics de projets de construction.

Tous les membres présents se sont déclarés favorables aux principes proposés et les ont adoptés avec quelque légères modifications.

Dans la même séance il a été discuté une série des prix pour la ville de Neuchâtel dont l'étude avait été renvoyée à une commission composée de

MM. Rychner & Perrier, fils, Architectes,  
„ Ladame & Convert, Ingénieurs.

Plus tard le texte exact des propositions adoptées au sujet des concours sera communiqué.

**Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

In der Sitzung vom 26. referirte Herr Architekt Ulrich über den Stand der Vorstudien der Börsenbaute, besonders mit Bezug auf die Wahl des Platzes. Er theilte ferner mit, dass die Baucommission nächstens eine öffentliche Concurrenz hierüber ausschreiben werde, und zwar mit Innehaltung der vom Vereine aufgestellten Grundsätze, so dass z. B. die Preisrichter selbst das Programm aufzusetzen hätten.

In der Diskussion über zwei verschiedene Bauplätze giengen alle Ansichten dahin, die Börse sollte in's neue Kratzquartier an Stelle des jetzigen Baugartens zu stehen kommen.

Es wurde dann der Wunsch ausgedrückt, es möchte die Hauptfäçade der Börse gegen den See hin gerichtet werden.

Da der Bauplatz, der der Längsrichtung nach zwischen zwei Hauptstrassen, Bahnhofstrasse und Thalgasse, liegt, an seinen beiden schmalen Enden, namentlich gegen den See hin, durch Baulinien (?) in einer Weise begrenzt ist, welche eine der Aesthetik entsprechende Ueberbauung verunmöglichen würde, die Frage aufgeworfen, ob diese administrative Baulinie gegen den See nicht entsprechend verändert werden könnte.

Wir begrüssen das Bestreben eines strebsamen Vereines in freier Meinungsäusserung die Behörden auf unglücklich gezogene Baulinien, so lange nicht gebaut ist, aufmerksam zu machen und empfehlen nöthigen Falls auch bei den auf dem Papier schon genehmigten Linien zu bedenken, dass unrichtig gestellte Fäçaden auf Jahrzehnte und Jahrhunderte hin das Auge des Beschauers verletzen.

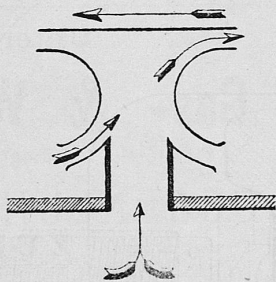
**Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Derselbe behandelt in seiner Sitzung den 28. Januar ein Referat über Annahme allgemein verbindlicher Grundsätze bei Ausschreibung öffentlicher Concurrenzen zur Erlangung von Bauplänen.

\* \* \*

**Ventilation von Eisenbahnwagen.**

Berichtigung.—Um ein allfälliges Missverständniss zu verhüten, bemerken wir, dass in beistehender Skizze, die wir vom letzten Mal her wiederholen, der oberste Pfeil die Fahrrichtung andeutet. Demnach streicht die Luft durch die obere Oeffnungen, auf der Zeichnung gesehen, von links nach rechts, wodurch im Hut ein luftverdünnter Raum entsteht, welcher die schlechte Luft vom Wagen ansaugt, zu gleicher Zeit streicht Luft von der Oeffnung



links unten nach rechts oben, wie der Pfeil gezeichnet ist, saugt auch seinerseits schlechte Luft an und reisst sie dann mit fort, so dass doppelte Wirkung entsteht und per Stunde 150—170 Cubicmeter Luft abgeführt wird.

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

Eidgenossenschaft.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 8,60 M. Airolo: 27,10 M. Total: 35,70 M. mithin durchschnittlich per Tag: 5.10. M.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 19. Januar 1876. Der Gesellschaft der Bischofszeller Bahn wird die Ausschreibung eines Pfandbestellungsbegehrens zur Sicherstellung eines 5%o-Anleihe von Fr. 600,000 bewilligt mit Fristansetzung bis 15. Februar zur Anbringung von Einsprachen beim Bundesgericht.

Mit Beschluss vom 26. October 1875 hat der Verwaltungsrath der Centralbahn einstweilige Unterbrechung der Arbeiten auf der Bahnlinie Langenthal Wauwil angeordnet. In Folge bezüglich Erhebungen des Eisenbahndepartements hat nun der Bundesrath auf dessen Antrag zur Sicherung der rechtzeitigen Inbetriebsetzung der Bahn beschlossen, das Directorium der Centralbahn einzuladen, spätestens bis Ende September 1876 seine Vorschläge betreffend den Zeitpunkt der Wiederaufnahme der eingestellten Arbeiten im Allgemeinen sowohl als für die Vollendung des Tunnels zwischen Alt-Büren und Ebersecken, wie auch für die übrigen bedeutenden Kunstbauten im Besondern einzureichen.

Cantone.

Zürich. Regierungsrathsverhandlungen vom 22. Jan.

Die Strecke der rechtsufrigen Seebahn vom Bahnhof bis zum Tiefenbrunnen wird unter Wahrung der Interessen der beteiligten Gemeinden begutachtet. — Dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wird mitgetheilt, der Regierungsrath erhebe gegen die Befahrung der Station Horgen mit Güterzügen keine Einsprache mehr, in der Meinung, dass die von dem Departement selbst vorgeschlagenen Sicherheitsmassregeln beobachtet, dass die Bahnverwaltung noch speziell für allen aus diesem Betriebe sich allfällig ergebenden Schaden haftbar gemacht werden und eine permanente technische Kontrolle ausgeübt werden solle.

**Bern.** In Pruntrut ist die Gasleitung nun fertig geworden und noch im Laufe des Februars wird die neue Beleuchtung eingeführt. Ferner sollen die Arbeiten an der noch nicht in Angriff genommenen Bahnstrecke von hier nach Courgenay innert wenigen Tagen den Unternehmern übergeben werden, so dass wenigstens hier der Vollendung der Bahn in der versprochenen Frist, bis Herbst dieses Jahres, keine Schwierigkeiten entgegenzutreten können.

**Baden.** Bei freitragenden, steinernen Treppen, deren Tritte an einem Ende 14 Zoll tief in eine Bruchsteinmauer einreihen, und sonst frei, nur 1 1/2 Zoll breit aneinander aufliegen, sollte das Material sorgfältig ausgewählt und nur vorzügliche Steine verwendet werden, zudem hat das Einmauern sehr exact und jedenfalls nicht etwa bei Frost zu geschehen.

Dass Nichtachtung dieser Vorsichtsmassregel Gefahr bringt, beweist der Einsturz von fünf Tritten im Hinterhof in Baden unter Belastung von drei Personen, die zum Glück mit dem Schrecken davon kamen. Nachher sollen noch mehr Tritte nachgestürzt sein.

**Eisenbahnen.**

**Nordostbahn.** Die an der Station Horgen vorgefallenen Rutschungen sind durch eine Commission, welche Ende letzter Woche tagte, untersucht worden. Die Commission bestand aus den Herren Culmann, Prof. am Polytechnikum, Gränicher in Bern, Hellweg, Obergeringieur der Gotthardtahn, und aus zwei Geologen, Professoren Lang in Solothurn und Heim in Zürich. Die zur Beantwortung vorgelegten Fragen betrafen erstens die Ursachen der genannten Erscheinungen und zweitens ein vorgelagtes Project für die Verlegung der Bahnlinie etwas weiter landeinwärts.

**Zürichsee-Gotthardtahn.** Die Bauten am Seedamm in Rapperschwil haben begonnen. Derselbe erhält eine Länge von 1005 Meter, wovon 229 Meter Durchfussöffnungen, über welche eiserne Jochbrücken führen, auf 26 Pfeilern und Widerlagern, davon 17 von Eisen und 9 in Quadern. Die Drehbrücke, zur Durchfahrt der Schiffe und Dampfboote, liegt zwischen zwei Widerlagern von 2,7 Metern Dicke, ist in Bezug auf die Pfeilerstellung gleicharmig, hat zwei Durchfahrtsöffnungen von je 3,4 Meter Weite und einen Drehpfeiler von 11,6 M. Durchmesser. Die Gesamtlänge der Brückenbahn beträgt 41,4 Meter. Die Drehbrücke ist eine Eisenconstruktion, ähnlich einer Drehscheibe in Bahnhöfen, die sich um den Mittelzapfen in horizontaler Richtung dreht. Die Drehung wird durch ein Getriebe von zwei Mann bewerkstelligt. Das Gewicht desselben beträgt 1900 Zentner. Die Arbeiten werden zuerst mit der Pflüfung und der Bahnanlage auf dem Rosshorn eingeleitet. Bis 1. Mai 1876 muss laut Vertrag mit den Bauübernehmern der schweizer. Baugesellschaft die Brücke für Bahn und Seedamm mit Fahrstrasse und Trottoir vollendet sein.

\* \* \*

**BERICHTIGUNGEN.**

Auf Seite 33, Nr. 3 vom 21. Januar, Artikel: Traject-Dampfboot Zeile 12 soll stehen: 300 Tonnen anstatt 300 Kilogramm; zweite Spalte derselben Seite, Artikel: Ueber einige Construktionen etc. Zeile 15: Allerdings sind nun anstatt: Allerdings sind uns; auf Seite 35, zweite Spalte, Zeile 4 von oben: 35 Cubicmeter anstatt: 35 %; auf Seite 38, erste Spalte, Satz: Genfer Ingenieur- und Architekten-Verein, Zeile 10: letzten Bandes anstatt: letzten Jahres.

\* \* \*

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Angebot:</b><br/>Folgende Techniker werden gesucht:</p> <p><b>I. Ingenieur-Fach:</b><br/>1) Zwei junge Ingenieure als Geometer nach Pruntrut.<br/>2) Zwei junge Ingenieure nach Paris.</p> <p><b>II. Maschinenbau-Fach:</b><br/>1) Ein tüchtiger Maschinen-Construc-teur nach Lissabon.</p> <p><b>III. Chem.-techn.-Fach:</b><br/>1) Ein im Wollen- und Baumwollendruck bewandeter Colorist als Dirigent einer Druckerei in Oesterreich.<br/>2) Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer chem. Fabrik.</p> | <p><b>II. Ingenieur-Fach:</b><br/>1) Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.</p> <p><b>III. Maschinenbau-Fach.</b><br/>1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.</p> <p><b>IV. Agricultur-Fach.</b><br/>1) Ein jüngerer Landwirth.</p> <p><b>V. Lehr-Fach:</b><br/>1) Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.</p> |
|---|---|

**Bemerkungen:**

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Nachfrage:</b><br/>Folgende Mitglieder suchen Stellen:</p> <p><b>I. Bau-Fach:</b><br/>1) Ein jüngerer und ein älterer Architect.</p> | <p>1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.<br/>2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.<br/>3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das,</p> |
|--|---|

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission:  
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.