

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

**Artikel:** Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 30 septembre 1876  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4933>

### **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:** 04.04.2026

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

## ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD au 30 Septembre 1876.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin septembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	3524,0	70,0	3594,0	3183,0	101,0	3284,0	6878,0
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	2236,7	124,4	2361,1	2028,0	115,0	2143,0	4504,1
Cunette du strosse, . . . " " " "	1875,5	53,9	1929,4	1388,0	64,0	1452,0	3381,4
Strosse . . . " " " "	1337,5	107,4	1444,9	927,0	61,0	988,0	2432,9
Excavation complète . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	1091,2	16,0	1108,0	1229,0	73,9	1303,0	2411,0
" du piédroit Est, . . . " " " "	1160,8	51,3	1212,1	568,2	71,5	639,7	1851,8
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	980,0	80,0	1060,0	876,3	22,6	898,8	1958,8
" du radier . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, . . . " " complètement	182,0	89,0	271,0	126,0	—	126,0	397,0
" . . . " " incomplètement	1103,0	—	1034,0	650,0	24,0	674,0	1708,0

\* \* \*

### Bericht über die Beziehungen zwischen dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein und der „Eisenbahn“.

Schon der XXV. Hauptversammlung des Vereines schweizerischer Ingenieure und Architekten, den 8. October im Casino in Bern, lag eine Zuschrift der Herren Zschokke und Riggenbach vor, in welcher dem Vereine eindringlich empfohlen wurde, die „Eisenbahn“ zum Vereinsorgane erklären (siehe hierüber das in Band III, Nr. 15, Seite 133 veröffentlichte Protocoll) zu wollen und es wurde beschlossen, es sollte die für die Statutenrevision bezeichnete Delegirten-Commission eine Vereinbarung mit den Verlegern und Redactoren der beiden Zeitschriften „Eisenbahn“, „Le chemin de fer“ und „Bulletin de la Société vaudoise“ treffen und einer derselben eine Subvention aus der Vereinscasse zusprechen.

In der Sitzung der Delegirten den 29. October in Bern, an welcher der Verleger der „Eisenbahn“ Theil nahm, der Redactor war nicht eingeladen worden, wurde die „Eisenbahn“

- zum Vereinsorgane erklärt und deren Verleger unter gewissen Bedingungen eine Subvention für ein Jahr von Fr. 1000 ertheilt, wogegen die Mitglieder des Vereines die Zeitschrift mit 20% Ermässigung abonniren können.

(Genauere Mittheilungen über die Beschlüsse der Delegirten in ihrer Sitzung vom 29. October — siehe Protocoll derselben.)

- wurde beschlossen, folgende Circulare deutsch und französisch abzufassen und zu versenden:
  - an die Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines mit dem Gesuch, die „Eisenbahn“ zu abonniren und als Publicationsmittel für technische Annoncen zu benutzen.
  - an die Schweizerischen Behörden und Verwaltungen, mit der Bitte, sich der „Eisenbahn“ für ihre Bauausreibungen zu bedienen.
- wurde beschlossen, dass der Zürcherische Ingenieur- und Architektenverein eine Oberaufsicht über die Redaction der „Eisenbahn“ ausüben und ein Redactions-Comité wählen solle.

Da nun aber, was die Delegirten wahrscheinlich nicht wussten, schon seit einem Jahre ein Redactionscomité bestand, so verwarften sich sowohl Verleger als auch der Redactor der „Eisenbahn“ gegen eine Oberaufsicht von anderer Seite.

Die Verleger veranlassten nun das frühere Redactions-Comité, sich über

- Erweiterung des Programmes der „Eisenbahn“,
- Entsprechende Zusammensetzung eines erweiterten Redactions-Comités auszusprechen.

Dies geschah in der Sitzung vom 10. November 1875, wo man eine richtige Vertretung der bei einer schweizerischen technischen Zeitschrift interessirten Corporationen und Gesellschaften und zu gleicher Zeit Repräsentation aller Fachrichtungen wünschbar erklärte.

Um diesen Anforderungen zu entsprechen, musste die Mitgliederzahl auf wenigstens 18 festgesetzt werden, und es wurde die Wahl derselben zur Hälfte dem Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Verein und zur Hälfte der Gesellschaft ehemaliger Studirender am Eidgenössischen Polytechnikum übertragen, weil letzterer Verein die „Eisenbahn“ seit einem Jahre fast ausschliesslich mit Artikeln unterstützt hatte.

Das frühere Redactions-Comité beschloss sodann, sich mit Ende des Jahres 1875 zu Gunsten einer Neugestaltung der „Eisenbahn“ aufzulösen.

Es wurden nun acht Mitglieder vom Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Verein, und acht von der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker gewählt und durch Selbstergänzung noch um zwei Namen vermehrt, so dass schliesslich das Redactions-Comité, wie in Bd. IV, Nr. 1 der „Eisenbahn“ im Programme erwähnt, zusammengesetzt ist.

In der ersten Sitzung, den 11. December, wurde Herr Professor Culmann zum Präsidenten gewählt, demselben eine engere Commission für die laufenden Geschäfte beigegeben und der bisherige Redactor, H. Paur, bestätigt.

Sodann ging man an die Berathung eines Reglements, besprach Titel und Programm der Zeitschrift und übergab die schliessliche Erledigung dieser Punkte der engern Commission, welche noch im December zusammentrat und

- ein Reglement endgültig redigirte,
- den Titel der Zeitschrift mit dem Verleger vereinbarte und
- das in Nr. 1 und 2 deutsch und französisch publicirte Programm verfasste.

Ausserdem wurden vom Präsidium verschiedene Circulare versandt, nämlich:

- An die Schweizerischen Eisenbahndirectionen,
- An die Vorstände sämmtlicher technischer Vereine.