

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	4/5 (1876)
Heft:	15
Artikel:	Bericht über die Beziehungen zwischen dem Schweizerischen Ingenieur- und Architectenverein und der "Eisenbahn"
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-4934

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: 09.02.2026

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTTHARD 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	
	Göschinen		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 Architectenverein und der „Eisenbahn“.

Schon der XXV. Hauptversammlung des Vereines schweizerischer Ingenieure und Architecten, den 8. October im Casino in Bern, lag eine Zuschrift der Herren Zschokke und Riggembach vor, in welcher dem Vereine eindringlichst 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“

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

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

2. wurde beschlossen, folgende Circulare deutsch und französisch abzufassen und zu versenden:

a) an die Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins mit dem Gesuch, die „Eisenbahn“ zu abonniren und als Publicationsmittel für technische Annoncen zu benutzen.

b) an die Schweizerischen Behörden und Verwaltungen, mit der Bitte, sich der „Eisenbahn“ für ihre Baubeschreibungen zu bedienen.

3. wurde beschlossen, dass der Zürcherische Ingenieur- und Architectenverein 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 verwahrten 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

1. Erweiterung des Programmes der „Eisenbahn“,
2. Entsprechend 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 Architecten-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 Architecten-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

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

Ausserdem wurden vom Präsidium verschiedene Circulare versandt, nämlich:

1. An die Schweizerischen Eisenbahndirectionen,
2. An die Vorstände sämmtlicher technischer Vereine.

Auf das erste gingen zwei Antworten ein, die eine von der Conferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, die andere von der Jura-Bernbahn-Gesellschaft.

Das von den Delegirten Ende October beschlossene Circular gelangte erst zu Ende des Jahres zum Druck und konnte mit der ersten Nummer der „Eisenbahn“ im Januar versandt werden.

Auf das Circular an die Mitglieder des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins gingen circa 100 Abonnements ein.

Auf dasjenige an die Behörden gingen vier Antworten ein, nämlich:

1. vom Bauamt der Stadt Winterthur,
2. von der Direction der Nationalbahn,
3. von der Baudirection des Cantons Bern.
4. von der Regierung des Cantons Graubünden.

Seither bestand ein continuirlicher Verkehr zwischen sämmtlichen Mitgliedern und der Redaction, besonders aber mit dem Präsidenten, der in sehr verdankenswerther Weise dem Redactor beistand und viel Zeit opferte. Sämtliche Mitglieder bewiesen thatsächliche Theilnahme an der Unternehmung, welche dazu bestimmt ist, den Interessen der Techniker der Schweiz und damit dem Vaterlande zu dienen.

Am 5. Mai fand die dritte Sitzung des Redactions-Comités statt, deren Zweck war, zu vernehmen, ob sie mit der Haltung der „Eisenbahn“ während der vier verflossenen Monate im Allgemeinen einverstanden seien oder nicht, sowie Wünsche und Anregungen der Mitglieder entgegenzunehmen. Mit den technischen Artikeln erklärte man sich befriedigt, betreffend diejenigen nichttechnischer Natur bedauerten einige Herren, dass dieselben spärlich vorhanden seien, andere glaubten, man sollte dieselben ganz bei Seite lassen, da man leicht Anstoss errege. Positive Beschlüsse wurden nicht gefasst, die Leitung der Zeitschrift auf's Neue dem engern Ausschuss übertragen und derselbe aufgefordert, nach Verfluss einiger Monate wieder eine Sitzung einzuberufen.

Was nun den Inhalt der „Eisenbahn“ seit Anfang dieses Jahres anbetrifft, lege ich eine Uebersicht vor, woraus hervorgeht, welche und wie viele Artikel, Zeichnungen, Clichés sowohl in Band IV, sechs Monate umfassend, als auch in Band V, drei Monate umfassend, erschienen waren.

Uebersicht des Inhaltes der Eisenbahn im Jahr 1876.

Bd. IV.

Zeitraum vom 1. Januar bis 1. Juli. — 6 Monate.

Gegenstand	Artikel	Tafeln	Clichés
A. Hochbau, Architectur	25 (9*)	1	33
B. Eisenbahnbau	27 (6)	10	12
C. Strassen-, Brücken- und Wasserbau	7 (0)	3	2
D. Mechanik	8 (2)	2	3
E. Baumaterialien	8 (1)	1	—
F. Nichttechnisches	29 (8)	—	—
Total	104 (26)	17	50

Bd. V.

Zeitraum vom 1. Juli bis 1. October. — 3 Monate.

Gegenstand	Artikel	Tafeln	Clichés
A. Hochbau, Architectur	8	2	11
B. Eisenbahnbau	13	2	12
C. Strassen-, Brücken- und Wasserbau	7	2	1
D. Mechanik	5	2	5
E. Baumaterialien	3	—	—
F. Nichttechnisches	4	—	—
Total	40	8	29

Zürich, den 26. September 1876.

H. P.

*) Die eingeklammerten Ziffern bedeuten die Anzahl der französischen Artikel.

Mit Bezug auf den Band IV ist zu bemerken, dass die A. Architectur mit 25 Artikeln und 33 Clichés ebenso stark vertreten ist, wie die Eisenbahntechnik (siehe Tableau), B. Beziiglich Eisenbahnbau musste man eingegangene Artikel oft lange verschieben, um andern Fächern Raum zu lassen. C. Strassen-, Brücken- und Wasserbau sind bis jetzt noch schwach vertreten.

D. Mechanik ebenfalls, da ein einziger Redactor nur nach und nach so weit auseinanderliegende Gebiete herbeiziehen kann.

E. Baumaschinen und Baumaterialien erfordern eine ausgedehnte Correspondenz, welche bis jetzt noch nicht durchgeführt werden konnte.

F. Nichttechnische Artikel sind, trotzdem sich Herr Stein-

mann von der Mitwirkung zurückzog, in Band IV noch

in ziemlicher Anzahl vertreten, fangen aber im V. Band

an seltener zu werden.

Sodann war die Redaction bemüht, französische Artikel zu erhalten, um den Abonnenten französischer Sprache möglichst gerecht zu werden, was mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist.

Dem Verkehr mit in- und ausländischen Technikern wurde viel Aufmerksamkeit geschenkt, die Correspondenz bedeutend ausgedehnt und auch persönliche Bekanntschaft mit zahlreichen Technikern angeknüpft.

Mit verschiedenen ausländischen technischen Zeitschriften wurde Tausch veranlasst, doch ist in dieser Richtung noch viel zu wünschen übrig.

Zürich, den 26. September 1876.

H. P.

Die XXVI. Versammlung

schweizerischer Ingenieure und Architekten

den 2. October

IN L U Z E R N.

(Schluss.)

15. Excursionen.

Am Nachmittag wurde das Reservoir der neuen städtischen Wasserversorgung auf dem Gützsch besucht und bei Anbruch der Nacht durch bengalische Beleuchtung des Löwendenkmals ein ästhetischer Genuss von seltener Wirkung geboten.

Der Morgen des 3. Octobers war zur Besichtigung der Rigi-bahnen bestimmt. Das Wetter hatte sich aufgeklärt und die Luft war nach längerem Regenwetter so rein, dass sich die Hochgebirge in voller Pracht zeigten und den zahlreichen Theilnehmern an der Excursion einen Anblick gewährten, wie er im Laufe eines Jahres nicht oft vorkommt.

Mit einem Extraschiff fuhren Nachmittags diejenigen, welche den Gotthard besuchen wollten, nach Flüelen und von da beim herrlichsten Mondscheine nach Andermatt. Eine Ahtheilung landete am Rütti, um auf dem klassischen Boden eine der imposantesten Ansichten des Vierwaldstätter-See's zu geniessen, die durch ihre Grossartigkeit von dem brillanten Glanz der Gletscheransicht vom Morgen aufs Eigenthümlichste contrastirte.

16. Ausstellung.

Der festgebende Verein in Luzern hatte eine Ausstellung von Plänen veranstaltet, von der im Folgenden eine Uebersicht gegeben wird.

Ingenieurwesen.

1. Graphische Darstellung der Wasserstände und Abflussmengen der Reuss vom October 1872 bis December 1873, von Legler, Ingenieur.
2. Project von Legler, Ingenieur, für Benützung der Wasserkraft Luzerns, 1874, Situationsplan. Maßstab 1:2000.
3. Turbinenanlage in Luzern, Project von Herrn Ziegler, Firma Rieter in Töss, 1874.

Wassermenge pro Turbine im Maximum 250 Cubief.

” ” ” ” Minimum 125 ”