

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 8

## 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:** 30.01.2026

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

öffentlichen, die die stattgefundenen Vorgänge und gewonnenen Resultate gänzlich ausser Acht lassen. Ich wiederhole, dass ich zu diesen Angaben stehe.

Luzern, 11. Februar 1877.

Marchion, Ingenieur.

*Anmerkung der Redaction*

Mit diesem Artikel, dem wir die Aufnahme nicht glaubten versagen zu sollen, haben nun die verschiedenen Anschauungen ihre Vertretung gefunden und wir erklären hiemit die Discussion über diesen Gegenstand für einmal als geschlossen.

\* \* \*

**Vereinsnachrichten.**

*Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.*

IX. Sitzung, den 14. Februar 1877.

Anwesend 45 Mitglieder, 6 Gäste.

Es wurden folgende Herren als Mitglieder aufgenommen:

Architect Grolimond und

Kräuter.

1. Tractandum: Die neue Kirchhofanlage für die politische Gemeinde Zürich. Referent: Herr Stadtbauammeister Geiser.
2. Tractandum: Die Güterbahnhof-Anlage Cöln-Gereon. Vortrag von Herrn Ingenieur Berl.

Über beide Vorträge wird ein eingehendes Referat in einer nächsten Nummer der "Eisenbahn" folgen.

Beide sehr interessante Vorträge werden vom Präsidium Namens des Vereins bestens verdankt.

Vereinsverhandlungen: Der Vorstand hatte in letzter Sitzung beantragt, es möchte derselbe durch 1-2 Mitglieder verstärkt werden, um hauptsächlich für jede der technischen Branchen, die nun in unserm Verein ziemlich gleich stark vertreten sind: Architekten, Ingenieure und Maschinen-Ingenieure, einen Referenten (respective Protocofführer) der jeweiligen Verhandlungen zu haben. Der Verein brachte diesen Wunsch zum Beschluss.

In heutiger Sitzung wurden sodann gewählt:

Herr Ingenieur Ed. Blaser und  
„ Maschinen-Ingenieur B. Rieder.

Dem in Band V, Nr. 2, Seite 15 mitgetheilten Circular des Central-Comites an die Schweizerischen Ingenieure und Architecten haben folgende Vereine Folge gegeben und sich neu constituiert und ihren Beitritt als Sectionen erklärt:

*Société Neuchâteloise des Ingénieurs et des Architectes.*

Les membres de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes, domiciliés dans le canton de Neuchâtel, se sont réunis le 2 décembre et ont décidé la formation d'un groupe cantonal Neuchâtelois (Art. 14 des Statuts) composé exclusivement des membres de la Société suisse, domiciliés dans le canton de Neuchâtel. Le nombre actuel des membres du groupe s'élève à 20. Président Mr. de Pury, Ingénieur, secrétaire Mr. Rychner, Architecte.

*Luzernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.*

Das Circular vom Januar 1877 an die Vereinsmitglieder des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins fand die Mitglieder, welche in Luzern wohnen, an der Arbeit eine Section im Sinne der an der Generalversammlung vom October 1876 adoptirten provisorischen Statuten zu gründen. Das erhebende Bild, welches der Verein in seiner letzten Jahresversammlung in Luzern geboten, die mächtigen Impulse, welche jene drei Tage der ernstesten Arbeit gaben, konnten kaum anders als einen bleibenden Eindruck (speciell am Festort) zu hinterlassen. Wir sahen den Verein mit seinen verknöcherten Traditionen und Formen, welche weder ihm noch dem öffentlichen Leben Nutzen schafften, brechen und nach jahrelangen Bestrebungen zu einem lebensfähigen Institute sich erheben. Unter solchen Umständen stehen wir mit Freuden zur guten Sache, wie sie das Programm entwickelt und hoffen, unter der wohlwollenden Leitung des neuen Central-Comités, mit Nachdruck für Erreichung der grossen Ziele des Vereins zu wirken.

Unter Vorsitz des Herrn Stadtbaupräsidenten F. Wuest fand am 3. Februar die Constituirung der Section Luzern des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins statt. Die Section zählt bis jetzt 24 Mitglieder.

Der Vorstand für das Jahr 1877 wurde bestellt, wie folgt:

Mast, Ingenieur, Präsident (Stadthof)  
J. Strupler, Maschineningenieur, Quästor  
H. V. Segesser, Architect, Actuar (Seehof).

Um den Wünschen des Circulars möglichst gerecht zu werden, wendeten wir uns sofort an unsere Collegen in Schwyz, Stanz, Altorf, Sarnen, mit der Einladung unserer Section als Active Mitglieder beizutreten. Von dem Ergebnis dieses Versuches, eine Section der Vierwaldstätte zu gründen, konnten wir die Constituirung unserer Section nicht abhängig machen, um so weniger, da der Sitz einer Waldstättesection notwendig immer in Luzern sein müsste. Wir werden über das Endresultat des Versuches seinerzeit berichten und bitten vorab von dem Etat unserer Section Vormerkung zu nehmen.

*Baslerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.*

Es hat sich den 7. Februar in Basel eine Section des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins gebildet. Wir werden in nächster Zeit im Falle sein, ein genaues Namensverzeichniß der Mitglieder aufzustellen, sowie weitere Mittheilungen, unsere Section betreffend, zu machen. Es sind zur Zeit circa 40 Mitglieder eingeschrieben, wir können aber mit Bestimmtheit auf 50 rechnen. Präsident ist Architect Maring.

**Kleinere Mittheilungen.**

*Eidgenossenschaft.*

Der Bundesrat hat die Tractanden technischer Natur für die nächste Session der Bundesversammlung wie folgt festgesetzt:

1. Botschaft und Gesetzentwurf des Bundesrates vom 6. März 1876 betreffend die Oberaufsicht des Bundes über die Wasserbaupolizei im Hochgebirge (Anhängig beim Nationalrat).
2. Botschaft betreffend die von mehreren Cantonen nachgesuchte gänzliche oder theilweise Uebernahme dieser Kosten durch den Bund.
3. Botschaft und Beschlusstwurf betreffend Einrichtung einer agriculturchemischen Versuchsstation an der eidgenössischen polytechnischen Schule (Priorität beim Ständerath).
4. Fristverlängerung für die Wasserfallen- und die Waldenburger-Bahn.
5. Uebertragung der Concessionen für die Schmalspurbahn Rigi-Kaltbad-Scheidegg (Anhängig beim Ständerath).
6. Recurs der Regierung von Aargau gegen einen das Bahnpolizeireglement der Nordostbahn genehmigenden Bundesratsbeschluss.
7. Betriebsvertrag für die Broyenthalbahn, Section Fräschels-Murten.
8. Fristverlängerung für die Eisenbahnlinien: Langenthal-Wauwil, Aargauische Südbahn, Bern-Ins-Cornaux und Waadtländer Jurabahn.
9. Fristverlängerungen für die Eisenbahnen: Pfäffikon-Brunnen, Stanz-Rothschuh und Brüningbahn.
10. Fristverlängerung für die Eisenbahn Seebach-(Oerlikon)-Zürich.
11. Beschwerde der Suisse Occidentale über die Gebühr für Eintragung der Pfandrechte an Eisenbahnen (Priorität beim Ständerath).
12. Bericht und Antrag betreffend Beteiligung der Schweiz an der Pariser Weltausstellung von 1878.
13. Motion von Herrn Nationalrath Dr. Escher, betreffend die Frage, ob dem eidgenössischen Handelsdepartement und dem Departement des Innern nicht Fachcollegien beigegeben werden sollten.
14. Motion von Herrn Nationalrath Bally und 11 Mitunterzeichnern und Zusatz von Herrn Nationalrath Jolissaint betreffend Patentschutz und Controllierung von Edelmetallen und Schutz von Fabrikzeichen der Uhrenindustrie.
15. Motion von Herrn Ständerath A. Herzog-Weber, betreffend Art. 16 des Transportreglements der schweiz. Eisenbahnen (betreffend Supplements-taxe für Versäumung der Billetlösung).

*Cantone.*

*St. Gallen.* Gegen das neue Forstgesetz, welches vom Grossen Rath im Wesentlichen in Ausführung des Bundesgesetzes über die Forstpolizei im Hochgebirge erlassen worden, will von verschiedenen Seiten, so besonders im Bezirk Weissenberg, das Veto ergriffen werden. Als Hauptgründe dafür werden die dadurch notwendig werdenden neuen Beamtdungen und der Umstand hervorgehoben, dass das Gesetz zu sehr in das Eigentumsrecht der Privaten und Corporationen eingeht.

*G.*

*Schweiz. naturforschende Gesellschaft.* Die schweiz. naturforschende Gesellschaft hält ihr Jahresfest am 20., 21. und 22. August in Bex ab. Das Jahrescomité wurde bestellt aus den H.H. Prof. Dufour in Lausanne als Präsident, Prof. Schnetzler in Lausanne als Vicepräsident und Prof. Forel in Morges als Secretär.

*B.*

*Bern.* Nach dem Regierungsbericht betragen die Kosten der Neubauten Militäranstalten, Entbindungsanstalt und physikalisches Institut, mehr als vier Millionen.

*B. N.*

*Verschiedenes.*

*Amerika.* Ueber das Eisenbahnunglück, das sich am 29. Dezember auf der Bahn am südöstlichen Ufer des Erie-Sees in Ohio ereignete, registriren wir folgendes:

Abends 8 Uhr, während eines heftigen Schneesturmes stürzte der von New-York westwärts fahrende Pacific-Eilzug, kurz vor der Station Ashtabula (Ohio), von einer Brücke in eine darunter befindliche seichte Bucht, eine Tiefe von 75 Fuss hinab. Die eiserne Brücke war unter der Last des Zuges plötzlich eingebrochen. Der Zug fing Feuer und viele Passagiere, deren Gesamtzahl 175, betrug, wurden zerquetscht, verbrannten, ertranken oder ertranken. Man glaubt, dass über 100 Personen ihren Tod fanden, während 50 bis 60 mehr oder minder schwer verletzt wurden. Die Mehrzahl der Opfer verbrannte bei lebendigem Leibe. Es sollen nur 7 unverletzt geblieben sein. Die Wagentrümmer brannten bis Mitternacht und der Schneesturm wütete bis 1 Uhr Morgens und verhinderte die rechtzeitige Ankunft von Hilfe. Ein von Cleveland, 55 Meilen westlich, mit Aerzten und Krankenpflegern abgesendeter Zug erreichte Ashtabula erst bei Tagesanbruch. Die ungeheure Kälte, eine der schlimmsten, die je dagewesen, verursachte den sterbenden und verwundeten Reisenden grässliche Qualen. Nur sehr wenige Leichen sind erkennbar. Der Zug bestand aus sieben Waggons mit 2 Locomotiven. Die eingestürzte Brücke war eine eiserne Hängebrücke mit 150 Fuss Spannweite. Die Ursache des Einsturzes ist noch nicht bekannt. Der Zug fuhr bereits langsam, um in der Station anzuhalten. Die Brücke ist 11 Jahre alt und die Eisenbahnbeamten erklärten, sie sei erst jüngst untersucht und in gutem Zustande befunden worden.

*B. N.*

*Eisenbahnen.*

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschene 22,5 Meter, Airolo 15,1 Meter, Total 37,6 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 5,4 Meter. — Unterbrechung der Arbeit in Folge Einsturzes und Bruch einer Leitung.

*Simplontunnel.* In der letzten Generalversammlung der Simplonbahn gab Hr. Céresole eine Anzahl interessanter Aufschlüsse über die gegenwärtige Situation des Unternehmens. Mit dem Canton Wallis und den Gemeinden des Oberwallis hat die Gesellschaft Verträge abgeschlossen behufs beschleunigter Erstellung der Linie Visp-Brieg. In Italien wurden unter Vermittlung des Bundesrates Schritte gethan, um nicht nur die Concession für die Bahn südlich vom grossen Tunnel zu erhalten, sondern auch, um von der italienischen Regierung die Zusicherung zu erlangen, dass sie selbst die südlichen Zufahrtslinien erstelle. In Bezug auf das Verhältniss zu Frankreich haben zahlreiche Besprechungen mit dortigen Staatsmännern stattgefunden, welche ergaben, dass in den politischen Kreisen Frankreichs die besten Dispositionen zu Gunsten des Simplonunternehmens herrschen. Indessen wird ein offizieller Schritt bei der französischen Regierung nicht gethan werden, bevor die gegenwärtig in Bearbeitung liegenden genauen Pläne und Kostenanträge vollendet sein werden. Mit der englischen Gesellschaft Fell ist eine Convention zur Ueberschreitung des Simplon im Grundsatz abgeschlossen worden; aber die Ratification derselben wird englischerseits nicht stattfinden, so lange die gegenwärtige Kriegslage nicht abgeklärt ist.

*N. Z. Z.*

*Pferdebahnen.* Laut dem neuen 14tägigen Ausweis befördern die Genfer Pferdebahnen per Tag durchschnittlich 6370 Personen und es betragen die Tageseinnahmen 958 1/2 Fr.

*N. Z. Z.*

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.