

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

## 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:** 28.01.2026

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

## Nachtrag.

Hr. Prof. Agudio hat im vorigen Jahre bei V. Bona in Turin eine Brochure erscheinen lassen, in welcher er seine im Auftrage und nach den Plänen der Gotthardbahndirection verfassten Studien über Anwendung seines Seilsystems auf Gotthardsteilrampen veröffentlichte. (Siehe Bd IV. Nr. 16, 17, 23 und 24.)

Diese Brochure verdient allen Technikern in Erinnerung gebracht zu werden, welche an der vorliegenden Frage Anteil nehmen.

Die beigehefteten Situationspläne zeigen, dass die Bauleitung der Gotthardbahn damals folgende Steilrampen projectirt hat:

Wyler-Göschenen	7,5 Kilom. lang, mit 50 % Max.-Steig.
Lavorgo-Giornico	3,6 " " 52 "
Dazio Grande-Polimengo	2,7 " " 60 "

Nirgends erscheint 70 %.

Durch diese Steilrampen würden alle Hebungsspiralen besiegelt und die Bahn um 15—16 Kilom. verkürzt.

Augenfällig liesse sich die Steigung der Rampe zwischen Lavorgo und Giornico leicht von 52 % auf 50 %, aber auch mit einigen Opfern jene der ohnedies sehr kurzen Rampe Dazio Grande-Polimengo von 60 % auf 50 % ermässigen und schon derart den Bedingungen für einen rationellen Zahnradbetrieb anpassen.

Die vorliegenden Situationen bekräftigen auch meine Ansicht über die wahrscheinliche Höhe der Baukosten solcher Rampen.

Selbstverständlich schliesse ich mich mit dieser Hinweisung auf die Agudio'sche Arbeit nicht dem Vorschlage an, derartige Localrampen als Provisorien zu interpoliren. Ich halte an der Ueberzeugung fest, dass längs beider Bergstrecken, Erstfelden-Göschenen und Airolo-Biaseca, Maximal-Steigungen von 45—50 % einzulegen wären.

Wien, im Juli 1877.

A. Thommen, Ingenieur.

\* \* \*

## Die Actien-Bierbrauerei Solothurn.

(Siehe Bd. VII, Nr. 4, S. 25.)

Herr A. Einenkel, Architect in Chemnitz, ersucht uns nachzutragen, dass er bei der Aufstellung der definitiven Pläne der Brauerei auch mitgewirkt habe.

\* \* \*

## Vereinsnachrichten.

## Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

## Gemeinschaftliche Excursion der St. Gallischen und Zürcherischen Sectionen.

Die schon im Mai dieses Jahres beabsichtigte Zusammenkunft von Mitgliedern des St. Gallischen und Zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, der freundlichen Initiative und Einladung der ersten Section entsprossen, fand nunmehr Sonntags den 12. August abhin statt, und bestätigte urkäfiglich das alte Sprichwort: „Was lange währt, wird endlich gut!“ denn die Excursion gestaltete sich in der That zu einer sehr interessanten und lehrreichen nautischen Fahrt, bei der die Gemüthlichkeit und Humor, verbunden mit der bekannten St. Gallischen Gastfreundschaft, das Steuer führte. —

Nach Ankunft des Zürcher Contingents in der Stärke von 15 Mann in Trübbach und Empfang desselben in dorten durch die St. Galler in ungefähr gleicher Stärke, wurde nach erfolgten Erläuterungen seitens der Rhein corrections-Ingenieure, der Herren Wey und Sailer, über die generellen Grundprincipien und Ausdehnung der Rhein-Correction, die Schiffe bestiegen, ein stolzes Admiralschiff mit Schweizerfahne, umfassend das Gros der Armee und ein kleines dito. Die Fahrt den Rhein hinunter bis Au von 10 Uhr bis ca. 5 Uhr Abends dauernd, muss in jeder Hinsicht als „prächtig“ bezeichnet werden.

An verschiedenen Stellen wurde „gelandet“, einmal auch etwas gestrandet, und den interessanten Colmaturings-Schleusen und deren Wirkungen, sowie den anderweitigen baulichen Anlagen ein aufmerksames Auge geschenkt.

Eine kurze Strecke wurde per Dampf auf dem Transport-Geleise der Rollbahn zurückgelegt, und dem anwesenden Präsidenten der „Commission zum Schutz d. Empfindungen“ ein System von automatischen Selbstloskopplungen *ad oculos* vorgeführt und zur Patentirung empfohlen.

Da das rechte Rheinufer bekanntlich die Westgränze des Reichs bildet, an dessen Ostgrenze die Kriegsfürste zwischen Moskowiten, Bulgaren und Musulmanen wütet, so durfte nicht allzulaut geknallt werden und das Demasquiren und Entkorken der Batterien unter Deck wurde in der That mit

liebenswürdigster Virtuosität exequirt und — jeder Schuss traf mitten hinein! In Au glänzender Empfang mit Musik und Volksgetümmel! Einreihung eines verschlafenen Zürcher Mitglieds. Diner im Schiff, d. h. diesmal im Hôtel Schiff auf festem Boden, der aber nach der xten Flasche Montlinger Ehrenwein beim einsten und andern das so angenehme Gefühl der vorherigen sanft schaukelnden Wasserfahrt reproducirte (es sollen sich sogar Symptome von Seekrankheit gezeigt haben). — Um 8 Uhr Abfahrt nach Rorschach und St. Gallen und, um nicht aus der Rolle zu fallen, dort neuerdings Besitzergeifung — eines gemütlichen Schiffes, wo die freie Vereinigung und Ideen-Austausch bis spät hinein fort navigirte. Montags in der mittleren Frühe frohes Erwachen und allgemeines Erstaunen, dass nach den kolossalen Leistungen von gestern „der Kopf so frei“ (der ächte Rheinthalen hat bald diese immer seltener werdende Eigenschaften), Besichtigung der zahlreichen Neubauten u. Sehenswürdigkeiten St. Gallens, und um 10 Abfahrt zur Rorschach-Heidener Bergbahn, die in allen Theilen bewahrt gefunden wurde. In Heiden auf sonniger Höhe wurden die gestrigen Erlebnisse recapitulirt und im Stillen wohl mancher schöne Vorsatz gefasst. Doch endlich schlug die bange Stunde der Trennung, ein tiegefühlter Dank und kräftiger Händedruck wurde den l. Collegen mit dem Wunsche gespendet, dass der Same der Freundschaft und einträchtigen Zusammenhalts, wie solcher sich bei dieser Gelegenheit entfalte, zum kräftigen Baum heranwachsen und recht viele Nachahmung finden möge. Denn jedem der Theilnehmer wird diese Rheinfahrt von „Schiff zu Schiff“ in freundlicher Erinnerung bleiben.

\* \* \*

## Kleinere Mittheilungen.

## Cantone.

**Aargau.** Die letzten „Ueberbleibsel“ der Aargauischen Steinkohlenbohrgesellschaft in Rheinfelden sollen dieser Tage veräussert worden sein. Bohrturm und Hütte sind auf den Abbruch verkauft worden. Das Locomobil, das mit 20 Pferdekraften für den Diamantbohrer verwendet wurde, ist nach Arau gebracht worden.

B. N.

**Gräubünden.** Die Vollendung der Lukmanierstrasse. Ueber diese für das ganze Bündner Oberland wichtige Angelegenheit sagt ein hiesiges romanesches Blatt, dass man hoffte, die ganze Strassenlinie auf Ende dieses Monats fahrbar zu machen.

B.

**Eisenbahnen.** **Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,5 m, Airolo 24,1 m, Total 53,6 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,6 m.

**Gotthardbahn.** Der „Solothurner Landbote“ findet, dass eine weitere Subventionirung der Gotthardbahn nicht wünschenswerth sei; eine Gotthardbahn könne nicht als eine Nothwendigkeit für die Schweiz betrachtet werden und vom geschäftlichen Standpunkt begehe die Schweiz durch Erstellung deren einen Fehler. Ein Recht die Schweiz zur Vollendung der Gotthardbahn zu nötigen, bestehe für die Vertragsmächte nicht und was die Reparation der verletzten Ehre anbelangt, so solle man nicht die rechte Backe herhalten, nachdem man auf der linken geschlagen worden ist. Der „Landbote“ fährt fort:

„Geschlagen und verletzt ist die schweizerische Ehre geworden durch Diejenigen, welche einen Vorschlag aufgestellt haben, der auf allgemeine Schätzungen und nicht auf genauen Berechnungen beruhte. Geschlagen und verletzt ist die schweizerische Ehre geworden durch Diejenigen, welche im Canton Tessin 53 Millionen verausgabten, während sie nur 18 Mill. hiefür zur Verfügung auf dem Budget hatten. Geschlagen und verletzt ist die schweizerische Ehre geworden, durch Diejenigen, welche im Bundesrathaus eine Controle hätten handhaben sollen, sie aber nicht gehandhabt haben. War es Unfähigkeit, war es Convenienz mit der Verwaltung? Geschlagen und verletzt ist die schweizerische Ehre geworden, indem man Alles, was in der Sache recht oder nicht recht ging, aus dem Auslande, aus deutschen oder französischen Geschäftskreisen vernehmen musste und eine Auskunftserteilung im schweizerischen Parlamente mit höhnenden Worten sogar verweigerte. Durch dieses Gebaren der Gotthardbahnverwaltung u. des Bundesrathes ist nicht nur die schweizerische Ehre, sondern auch das schweizerische Interesse verletzt worden. Die deutschen Banken, Banquiers und auch die Privaten haben Zeit gehabt, sich ihrer Actien und Obligationen zu entledigen und die Schweizer haben dieselben mit theurem Gelde angekauft.“

Und diesen Leuten soll man wiederum Geld in die Hand geben, damit sie das gleiche Spiel wieder von vorne anfangen können?! Und dann nicht nach sehr langer Zeit zum dritten Male?!

L.

## Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

## e id g. Polytechnikums in Zürich.

## Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

## Offene Stellen.

Nr. 23 in Nr. 17, Bd. VI der „Eisenbahn“.

Nr. 26 bis 29 in Nr. 21, Bd. VI der „Eisenbahn“.

Nr. 31 " 33 " 1, " VII "

## Stellen suchende Mitglieder.

Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Beteiligung.

## Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.

2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.

3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das

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

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.