

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 22

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: 20.02.2026

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

Vereinsnachrichten.

Section Neuchâteloise des Ingénieurs et Architectes.

La section neuchâteloise s'est accrue de trois nouveaux membres en la personne de MM. Ritter et Hartmann, ingénieurs, à Neuchâtel, et Walter, ingénieur, à la fabrique de ciment Portland de St-Sulpice; elle a eu par contre à enregistrer la démission de Mr. A. Mérian, fils, ingénieur-entrepreneur, à Neuchâtel.

La section s'est occupée à plusieurs reprises de l'organisation de la réunion suisse à Neuchâtel et a complété le comité local en la personne de MM. A. Hotz, ingénieur, en qualité de secrétaire, et H. Junod, ingénieur, en qualité de caissier.

Le programme de la réunion est soumis en ce moment à la sanction du comité central, en voici les dispositions principales:

- 1^{er} jour: Réunion des délégués (probablement dans l'après-midi).
- 2^e jour: Assemblée générale, excursion par bateau à vapeur le long des rives du lac et de la Thielle jusqu'à Hageneck, au lac de Bienne — examen des travaux de la correction supérieure des Eaux du Jura.
- 3^e jour: Deuxième séance et excursions en ville par groupes, après-midi par train spécial à Boudry et course aux gorges de l'Areuse, retour par le chemin de fer Franco-Suisse, banquet officiel et clôture de la fête.
- 4^e jour: Excursions éventuelles facultatives à la Chaux-de-Fonds et à la fabrique de ciment Portland à St-Sulpice.

La section a cru devoir renoncer à organiser une exposition vu le peu de temps qui s'est écoulé depuis l'exposition collective de Paris, renouvelée récemment à Zurich; par contre elle étudie la création d'un album de fête qui contiendrait en autographies quelques-uns des édifices anciens du canton les plus intéressants et divers spécimens de constructions nouvelles. Un exemplaire en serait remis à titre de souvenir à tous les ingénieurs et architectes participant à la réunion.

Quant à l'époque de la réunion, rien n'est encore fixé, mais elle aura lieu probablement dans la dernière quinzaine d'août, le rassemblement de troupes de la 1^{re} division du 6 au 26 septembre étant un obstacle à ce que la réunion ait lieu, comme d'habitude, vers la fin de septembre.

La dernière circulaire du Comité central a été discutée dans la dernière réunion de la section; reconnaissant l'utilité d'une entente au sujet des abréviations des désignations métriques, il ne lui a pas paru qu'il fût possible d'adopter celles usitées en Allemagne ou en France.

Le système allemand, si tant est qu'il puisse jamais s'implanter dans la Suisse romande, serait impraticable dans nos nombreuses relations avec nos voisins de France; il serait en effet quelque peu prétentieux d'admettre que des désignations cabalistiques comme *cbdem* puissent être comprises dans ce pays comme du reste dans tout pays où l'allemand ne se parle pas — se rattacher aux abréviations usitées en France ne lui paraît également pas possible vu l'absence d'uniformité à ce sujet dans ce pays. Si néanmoins on croyait devoir se rattacher à un des systèmes usités en France il y aurait lieu d'en choisir un qui le fût d'une manière plus générale que celui plus ou moins fantaisiste indiqué par le Comité central.

La section s'est prononcée à l'unanimité pour l'adoption en tous points du système d'abréviation proposé dans le Nr. 19 de „l'Eisenbahn“, savoir:

Mesures de longueur: *km, hm, dm, m, d_m, c_m, m_m.*

Mesures de surfaces: *km², ha, a, m², d_m², c_m², m_m².*

Mesures de volumes: *m³ ou st, d_m³, c_m³, m_m³.*

Mesures de capacité: *hl, dl, l, a/l, c/l.*

Mesures de poids: *T, 100kg, kg, hg, dg, g, d_g, c_g, m_g.*

Ce système est logique, raisonné, concis, d'une application facile et compréhensible à un même degré aux techniciens de toute langue, et n'exigerait pas une bien grande somme de bonne volonté pour être compris même en Allemagne. — Il a du reste l'avantage de n'être pas nouveau et est usité déjà chez nous et en France. — Relativement à la réorganisation de „l'Eisenbahn“, la section n'a pas cru pouvoir prendre de décision pour le moment vu l'absence de renseignements sur le coût et le rendement probable de cette publication; elle se réserve, tout en étant favorable à la continuation du journal, de n'y donner son appui que si elle obtient des garanties pour qu'il y soit fait à la langue française une part plus large. Elle désirerait également que l'on étudiat la possibilité d'en publier deux éditions, l'une complètement en allemand, l'autre en français.

En 1875, la section avait discuté et décidé l'établissement d'une *série des prix à appliquer au bâtiment* à Neuchâtel. Une commission fut chargée de l'exécution du travail et le répartit entre plusieurs sous-commissions; des circulaires furent lancées et des rapporteurs nommés, mais hélas, il en advint ce qui arrive généralement lorsque de nombreuses commissions sont chargées d'un travail, la série des prix resta à l'état de projet. —

Deux membres de la section, MM. Perrier fils et Rychner, architectes, estimant qu'il était regrettable de ne pas donner suite à l'affaire, résolurent de se mettre à cette œuvre ardue et pénible et en avisèrent la section; celle-ci les encouragea à aller de l'avant, ce qui fut fait. — Les auteurs soumièrent récemment la première partie de leur travail à la section qui décida son adoption pour servir de base à la mise en adjudication des travaux et au règlement des mémoires. Une commission composée de MM. Léo Châtelain, W. Mayor et A. Droz, architectes, furent chargés d'en arrêter définitivement la rédaction et les prix d'unité conjointement avec MM. Perrier et Rychner.

Voici l'idée qui a présidé à l'élaboration de ce travail:

Faire disparaître les anomalies fâcheuses qui se présentent si souvent, grâce à de vieux usages, mettre en harmonie les prix et établir un rapport logique entre eux, faire cesser les abus, simplifier le travail laborieux et ennuyeux qui s'impose lors de chaque mise en adjudication, fixation de prix et règlement de mémoires, établir un mode de métrage uniforme et raisonné

et fixer le mode d'évaluation des travaux. — Une épreuve du travail sera remise à tous les architectes et entrepreneurs qui la renverront à la commission munie de leurs observations et des prix qu'ils croiront devoir y inscrire, celle-ci en tiendra compte autant que possible.

Ce laborieux travail verra le jour dans deux ou trois mois, il contiendra approximativement 150 pages et 1500 à 2000 articles; il sera mis en vente au prix coûtant et ne contiendra ni annonces ni réclames. R.

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

Literatur.

Der logarithmische Rechenschieber und seine praktische Anwendung. Von F. Rinecker, Ingenieur, in Würzburg. A. Stuber's Buch- und Kunsthandlung, 1879.

Unseres Wissens finden in der Schweiz eigentlich nur Rechenschieber für besondere Zwecke Anwendung und wird namentlich der Rechenschieber von Wild, welcher bei Distanzmessungen aus der schiefen Entfernung zweier Punkte die Horizontalentfernung und den Höhenunterschied nach den Formeln

$$D = d \cdot \cos^2 \beta \quad H = \frac{d}{2} \cdot \sin 2\beta$$

angibt, für die topographische Landesvermessung ständig benützt. Logarithmische Rechenschieber allgemeiner Art (zum Multipliciren, Dividiren, Potenziren, Radiciren etc.), wie sie schon seit 200 Jahren namentlich in England im Gebrauche sind und sich in neuerer Zeit wegen ihrer zweckmässigen und billigen Herstellung in den meisten Ländern eingebürgert haben, sind bis jetzt hier selten benutzt worden, weil die praktische Verwendbarkeit trotz der mancherlei Schriften, die hierüber verfasst wurden, nirgends die nöthige Beleuchtung gefunden hat.

Eine solch' zweckdienliche Darstellung und sachgemässe Beleuchtung der praktischen Anwendbarkeit der Rechenschieber ist das Verdienst der soeben erschienenen Abhandlung von F. Rinecker. Es möchte aber das (43 Druckseiten, gross 8° und eine Tafel enthaltende) Werkchen um so verdienstlicher und dem allgemeinen Gebrauch empfehlungswürdiger erscheinen, als dasselbe sowohl dem technisch Gebildeten, von welchem also die allgemeine Kenntniss des Logarithmen-Systems vorausgesetzt werden darf, eine kurze und bündige Begründung der Operationen am Rechenschieber vorführt, ohne mit Wiederholung der logarithmischen Theorie zu langweilen — als auch jedem Laien im logarithmischen Rechnen die Regeln zur Handhabung des Rechenschiebers der Rechenscheibe und Rechenspirale leicht und fasslich darstellt.

In der Ueberzeugung, dass viele Vorurtheile, welche sich namentlich auf die Genauigkeit und praktische Verwendbarkeit der Rechenschieber beziehen, durch die sachlichen Deductionen dieses Schriftchens beseitigt werden, empfehlen wir dasselbe aufs Wärmste der allgemeinen Benutzung, namentlich aber allen technischen Kreisen, welche sich mit vielen geisttödtenden Zahlenoperationen zu befassen haben. L.

*

*

*

Concurrenzen.

Wie wir erfahren ist das Programm für die Kaserne nach Lausanne, welche übrigens laut Vertrag mit der Eidgenossenschaft bereits unter Dach sein sollte, auf Grundlage eines Vorprojectes der HH. Assinare & Challand, welches zu Fr. 700 000 veranschlagt war, ausgearbeitet worden.

Den Concurrenzen werden heute Fr. 350 000 zur Verfügung gestellt und als Hauptbedingung die Ausführbarkeit um diese Summe in's Programm aufgenommen!

*

*

*

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 31,20 m, Airola 6,80 m, Total 38,00 m, mithin durchschnittlich per Tag 6,15 m.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 33,66 m, Airola 33,40 m, Total 67,00 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,55 m.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 1 747,30 m.

Alle Einsendungen für die Redaktion sind zu richten an

JOHN E. ICLELY, Ingenieur, Zürich.