

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 25

**Nachruf:** Strack, Johann Heinrich

#### **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:** 23.02.2026

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

Vorzuges von Stahl gegenüber dem Eisen zu andern als nur Eisenbahnzwecken und bei dem steigenden Verbrauch im eigenen Districte, wäre es wünschenswerth, dass die eigenen Erze gegenüber den importirten den Vorzug erhalten würden. Wenn dies erreicht werden kann, so ist eine bedeutende Preismässigung die unmittelbare Folge hievon und eine weitere Ausdehnung der Anwendung von Stahl wäre dadurch gesichert.

## Miscellanea.

Der Volta-Preis von 50 000 Fr., welcher vor 80 Jahren gestiftet und von der französischen Academie der Wissenschaften für bahnbrechende Erfindungen auf dem Gebiete der Electricität bestimmt ist, war bisher nur vier Mal ertheilt worden. Neuerdings wurde derselbe, wie aus Paris gemeldet wird, dem Professor Alexander Graham Bell für die Erfahrung der Telephones zuerkannt.

Conferenz der Mitteleuropäischen Bahnen. — Auf den 27. d. M. ist eine Conferenz der Mitteleuropäischen Bahnen zum Zwecke der Feststellung des Fahrplans für die Wintersaison 1880/81 (15. October bis 15. Mai) nach Innsbruck einberufen worden. Auf derselben werden Vertreter fast sämmtlicher Verwaltungen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien und Holland, ferner Deputirte einzelner Belgischer, Französischer, Englischer und Schweizerischer Verwaltungen erscheinen. Die nöthigen Vorbereitungen für die Verhandlungen, welche wahrscheinlich zwei Tage währen, hat die Direction der österreichischen Südbahn übernommen. Die eingelaufenen Anträge, welche sich grösstenteils auf wichtigere Anschlüsse, Einstellung von Courswagen etc. beziehen, sind bereits zum grossen Theile den betreffenden Verwaltungen zur Stellungnahme zugefertigt worden.

## Necrologie.

In Berlin verschied am 13. dies der geheime Ober-Hofbaurath und Professor Johann Heinrich Strack.

Am 15. dies starb in Baden (Aargau) nach vierwöchentlichem Krankenlager Hr. Architect Sutter-Meyer, Vice-Präsident der Section Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architectenvereins. Herr Sutter wollte, wie das „Luzerner Tagblatt“ mittheilt, noch einen Freund auf dem Sterbebette besuchen, wurde dann aber selbst in Baden von einem anfänglich nur leichten Typhus befallen, der sich indess — durch Lungenaffection unterstützt — immer mehr verschlimmerte und den erst 42-jährigen Mann dahinraffte.

Redaction: A. WALDNER.  
Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich

## Vereinsnachrichten.

### Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Die Excursion des Zürcher Ingenieur- und Architectenvereins nach dem Gotthard, welche schon längst projectirt war, des ungünstigen Wetters halber aber stets verschoben werden musste, fand am 11., 12. und 13. dies statt. Bei herrlichem, vielversprechendem Wetter wurde Morgens 6 Uhr 28 M. von Zürich abgefahren. Am Bahnhof Luzern hatten sich zur Begrüssung der kleinen, bloss 14 Mann starken Truppe die Herren Ingenieur Blaser, Stadtrath Wüest und Ingenieur Küpfer eingefunden. Der ungefähr eine Stunde dauernde Aufenthalt in Luzern wurde zur Besichtigung eines Kunstwerkes unseres so vielgeschmähten Kleinhandwerks benutzt. Nicht nur die Ausführung desselben — (es handelt sich nämlich um eine künstlerisch ausgeführte Schmiedearbeit) — sondern namentlich auch dessen Installation beim kühlen Gerstensaft war eine so planvoll durchdachte und den Ansichten der Zürcher Kunstkritiker so entsprechende, dass der Section Waldstätte besonderer Dank biefür gebührt.

Von Luzern aus ging's per Dampfboot nach Sisikon an der Axenstrasse. Neben den höchst interessanten Bahngebäuden der Linie Brunnen-Flüelen erregte ein in der Nähe der Tellplatte im schllichten Gewande eines Trägers herumsteigendes Modell zu Stückelberg's Wandgemälde die Aufmerksamkeit der Vertreter der bildenden und decorative Kunst, die sich der Excursion angeschlossen hatten.

In Flüelen wurden die Mitglieder des Zürcher Vereins von ihrem ehemaligen Collegen: Hrn. Oberingenieur Moser, dem technischen Leiter der Baugesellschaft Flüelen-Göschenen, empfangen. In Kürze wurden die dort befindlichen, der Baugesellschaft gehörenden Magazine für Werkzeuge, Gerätschaften und Lebensmittel in Augenschein genommen, um sodann in Altorf, wo sich das Centralbureau befindet, Einsicht in die Pläne für die zu bereisende Strecke Flüelen-Göschenen zu nehmen, deren Vorlage Hr. Moser mit einigen erläuternden Worten begleitete. Einige Heliographien des Tracé's, die den Zürcher Mitgliedern zur Verfügung gestellt wurden, leisteten später bei der

Begehung der Linie ausgezeichnete Dienste. Nach kurzem Aufenthalt in Altorf fuhr man weiter, Amsteg zu, wo man schon vor sieben Uhr Abends ankam. Dort hatte Herr Ingenieur Brunner die Freundlichkeit die Pläne der wichtigsten Objecte des Looses 6 (Silenen-Meitschlingen) vorzulegen. Ausser einigen interessanten Stützmauer- und Tunnelanlagen sind hier namentlich zu erwähnen: die Brücken über den Kerstelenbach bei Amsteg, die Inschi-Reussbrücke, ferner die Inschi-Alpbach- und die Zgraggentalbach-Brücke. Leider hatte das Wetter inzwischen einen etwas niederträchtigen Character angenommen; es schien durchaus keine Mine machen zu wollen, die schönen Versprechungen bei der Abfahrt in Zürich einzuhalten. Schon auf dem Vierwaldstättersee zeigte ein anhaltender Föhn, wessen man sich beim Nachlassen desselben zu versehen habe. Diese drohende Eventualität trat leider früher ein, als man erwartet hatte, denn schon in Amsteg, wo übernachtet wurde, wechselten, wenn ich mich des neu eingeführten Wetterprognosendienstes bedienen soll, schauerliche Niederschläge und niederschlagende Regenschauer in allerliebster Reihenfolge mit einander ab und wirkten höchst niederschlagend auf das sonst so fröhliche Gemüth der wissbegierigen technischen Touristen.

Trotz alledem wurde am folgenden Morgen frühzeitig aufgebrochen; durch den Bristenlati-Tunnel über die grossartige Inschi-Reussbrücke, deren eiserner Oberbau beinahe fertig montirt ist, wurden die nach englischem System betriebenen Tunnels bei Meitschlingen und schliesslich die Station Gurtmellen erreicht. Dort freundlicher Empfang von Seite des Hrn. Locher, verbunden mit Spedition eines höchst willkommenen Frühschoppens.

Bis dorthin erfreute sich der mit etwas grösserem Trägheitsmoment begabte Nachtrag der Excursion der freundlichen Begleitung von Ingenieur Brunner, während die himmelanstürmende Vorhut sich von Gurtmellen bis Wasen der kundigen Leitung ihres Collegen: Hrn. Unternehmer Locher von Zürich, anvertraut hatte. Die Installationen beim Pfaffensprungtunnel für die daselbst im Betrieb befindliche mechanische Bohrung nach System Brandt, sind in hohem Grade sehenswerth, ebenso erregten die vor dem Tunnel aufgestellten Brandt'schen Bohrmaschinen lebhaftes Interesse. Leider waren die Maschinen im Tunnel selbst nicht in Thätigkeit zu sehen, da dieselben in Folge des durch Regengüsse trüb gewordenen Zuleitungswassers abgestellt werden mussten.

Nach kurzer Mittagsrast in Wasen wurden die drei übereinanderliegenden grossartigen Brückenanlagen über die Majen-Reuss besichtigt und in den höchst gelegenen Kehrtunnel der Schleife oberhalb Wasen eingedrungen; von da wurde theils der Bahnlinie, theils der Strasse entlang Abends vier Uhr Göschenen, das Endziel der Excursion, erreicht.

Ein überaus herzlicher Empfang wurde dort den Mitgliedern der Zürcher Section, sowohl von Seite des Hrn. Sectionsingenieur A. Zollinger als von dem technischen Chef der Tunnelbaunternehmung: Hrn. Ingenieur E. von Stockalper, zu Theil. Wenn man bedenkt, wie oft die Gefälligkeit dieser Herren durch vorbereisende Techniker und Nichttechniker in Anspruch genommen und welche manchmal sehr unbescheidenen Anforderungen an ihre kostbare Zeit gestellt werden, so wäre es durchaus nicht überraschend gewesen, wenn sie endlich „des Treibens müde“ sich in ihren Auseinandersetzungen auf das Nothwendigste beschränkt hätten. Dem war aber nicht so. Die Installationen, die Bohrmaschinen, die Instrumente zur Absteckung der Tunnelaxe, sämmtliche Pläne, namentlich auch die höchst interessanten Detailpläne der Holzverspreissungen für die blähende Strecke: Alles wurde Denjenigen, die Interesse dafür zeigten, zugänglich gemacht und auf eingehende, klare und deutliche Weise erklärt. — Eine Ferroux'sche Maschine wurde vor dem Tunnel in Betrieb gesetzt und nachher an Hand einer demonstrierten Maschine im Atelier von dem genialen Erfinder derselben, dem Herrn Maschinen-Ingenieur Ferroux, selbst erklärt. Einigen Mitgliedern wurde der Zugang in den Tunnel bis zur blähenden Strecke und die Besichtigung derselben ermöglicht. — So fehlte es nicht an Belebendem; aber daneben wurde auch das Unterhaltende nicht vernachlässigt. Alle Theilnehmer an der Excursion werden die gemütlichen Stunden im Göschenhof, die sie in Gesellschaft der Ingenieure des Tunnels zugebracht haben, in schöner und freundlicher Erinnerung bewahren. Nur ungern trennte man sich am folgenden Tag Nachmittags 12 $\frac{1}{2}$  Uhr von dem gastlichen Göschenen, um auf dem kürzesten Wege der Heimat zuzueilen.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Adress-Verzeichniss.

Die Mitglieder der G. e. p. werden angelegerlichst ersucht, ihre

#### Adressänderungen

und allfällige Correcturen für das XI. Adress-Verzeichniss von 1880, Festausgabe, bis zum 20. Juli einzusenden.

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz 4, Zürich.

\* \* \*