

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 5

Artikel: Die "blähende Strecke" im Gotthardtunnel
Autor: W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8590>

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: 12.02.2026

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

Schienen brauchen als 1872, und was gebraucht wird kann alles in amerikanischen Werken gemacht werden.

Es mag hervorgehoben werden, dass, was Schienenfabrication anbelangt, Britisch Indien, Australien, Canada und Brasilien die einzigen Abnehmer ausser den Vereinigten Staaten sind. In den ersten vier Monaten dieses Jahres wurden 67 % mehr Stahlschienen exportirt, als in der correspondirenden Zeit 1879. Den Total-Export auf die einzelnen Abnehmer verteilend, fallen 32½ % auf die Vereinigten Staaten gegenüber 1 % im letzten Jahr, Britisch Indien 26,9 %, Australien 10,7 %, Britisch Nord-Amerika 6,3 %, Brasilien 4,1 %. Die Britischen Colonien und die Vereinigten Staaten zusammen absorbierten dieses Jahr 78½ % gegenüber 60,5 letztes Jahr. Die Ausfuhr nach den Colonien betrug in den ersten vier Monaten dieses Jahres 90 555 t gegenüber 70 613 t letztes Jahr.

Semper-Museum.

(Einsendung)

Anlässlich des fünfundzwanzigjährigen Jubiläums des eidg. Polytechnikums soll das Semper-Museum in Zürich eröffnet werden. Wir sind im Falle über dieses Institut, welches von einer Anzahl Schüler und Verehrer des verstorbenen Meisters angeregt und in's Leben gerufen worden ist, folgendes mitzutheilen.

Die Gründung des Museums wurde am 31. Mai 1879 von einer grösseren Versammlung in Zürich beschlossen und die Ausführung des Beschlusses einem Fünfer-Comite übertragen. Dieses Comite hat es sich dann auch angelegen sein lassen, das Institut nach Möglichkeit zu fördern; es gelangte an alle ihm bekannten Schüler und Verehrer des Meisters, um sich, wenn möglich, alle Handzeichnungen desselben, welche sich nicht in den Händen der Erben Sempers befinden, zu sichern.

Das Comite ist bei seinen Bemühungen, soweit es sich um schweizerische Arbeiten handelt, ohne Ausnahme auf die grösste Bereitwilligkeit seitens der Eigner gestossen; dabei konnte es vielfach die Erfahrung machen, dass der Gedanke des Museums ein allgemein sympathischer ist, wenn schon auch hin und wieder viele Stimmen laut wurden, die dem Comite bewiesen, dass es die Frage eines Monumentes für den Meister nicht in allzugrosse Ferne schieben dürfe, wenn es der ihm gewordenen Mission ganz gerecht werden wolle.

Von der Beibringung der auswärtigen Arbeiten glaubte das Comite so lange Umgang nehmen zu müssen, als es nicht mit einem fest etablierten Institute vor die Oeffentlichkeit treten könnte.

Auch die Behörden und Gesellschaften, an welche sich das Comite wendete, zeigten sich der Sache sehr geneigt, und stellten demselben namhafte Subventionen in Aussicht, doch wurde mehrernorts direct verlangt, die Sammlung müsse eine bestehende und mit bestimmten Statuten geregelte Stiftung sein, bevor man sich weiter einlassen könne.

Obwohl nun das Financiele der Sache noch auf ausserordentlich schwachen Füssen steht, da bis zur Stunde in dieser Hinsicht noch keine energischen Schritte gethan worden sind, indem die Meinung obwaltete, dass etwas Bestehendes viel freudiger unterstützt werden dürfte, als etwas nur in Aussicht genommenes, so hat doch das Comite in Anbetracht der günstigen Gelegenheit, während dieses Festes seine, wenn auch noch kleine Sammlung einer verhältnissmässig sehr grossen Zahl von Schülern und Verehrern des Verstorbenen zugänglich zu machen gesucht und beschlossen, das Semper-Museum auf das Fest hin zu eröffnen. Um diese Eröffnung und eine Ausstellung überhaupt zu ermöglichen und in dem weiter oben angedeuteten Sinne vorzugehen, hat das Comite auf sein Risico hin das schöne Oberlichtlocal im Eckpavillon der neuen Börse auf zwei Jahre fest gemietet, in der Hoffnung, dass während dieser Zeit die Sammlung nicht nur fleissig besichtigt werde, sondern auch sich Freunde erwerbe, die das Museum finanziell unterstützen, damit eine würdige Installation desselben nicht auf sich warten lassen müsse, und dass auch bald ein Fond geschaffen werden

könne, der die Anschaffung solcher Arbeiten des Meisters ermöglicht, die dem Museum nicht geschenkt werden wollen.

Unbeschadet und unvorgreiflich anderer finanzieller Massnahmen wird daher im Ausstellungslocale eine Subscriptionsliste aufliegen und empfehlen wir hiemit den Besuch der Ausstellung (vorläufig Samstag den 31. Juli von 10—12 und 3—5 Uhr sowie Sonntag von 10—12 und Montag von 10—12 und 3—5 Uhr) sowie die Benutzung der Subscriptionsliste auf's Angeleghentlichste.

Die „blähende Strecke“ im Gotthardtunnel.

Auf den Artikel des Herrn E. von Stockalper wird uns von unserem Correspondenten (in No. 2 dieses Bandes) folgende Replik eingesendet:

An die Redaction der „Eisenbahn“ in Zürich.
Hochgeehrter Herr Collega!

Ihr Correspondent kann nicht begreifen, wie Ihnen ein Vorwurf daraus gemacht werden will, dass Sie in der Nummer Ihrer geschätzten Fachzeitschrift vom 10. Juli d. J. einige von ihm gelieferte Daten über die „blähende Strecke“ im Gotthardtunnel veröffentlichten. Viel eher, glaubt er, sollte man sich wundern darüber, dass sich nicht früher schon Jemand fand, um einer technischen Frage, welche vordem die politische Presse der halben Welt beschäftigte, in der einzigen technischen Zeitschrift der Schweiz einige Worte zu widmen. Freilich, wenn über alle Veröffentlichungen, welche von dritter Seite über die Gotthardbahnbauten etwa gemacht werden sollten, so hergefahrene wird, wie es über den harmlosen Artikel Ihres Correspondenten geschieht, kann von Aufmunterung zu öffentlicher Besprechung gedachter Bauvorgänge keine Rede sein. Immerhin haben ja auch Sie schon gefunden, dass es nicht angehen könne, irgend einer interessirten Partei dabei das Privilegium der Darstellung einzuräumen. — In der Sache selbst haben Sie nichts mitgetheilt, als den persönlichen Befund Ihres Correspondenten, wobei allerdings der Nachdruck auf das Epitheton nicht zu legen wäre, indem unmassgeblichen Erachtens die ganze Sache unter der Beurtheilung gleichgültig welches Unbeteiligten sich in der Essenz immer als dieselbe darstellen dürfte. Wenn Ihr Correspondent das Gebirge nicht als „blähendes“ fand, so gibt ihm wenigstens eine Partei, der bauleitende Ingenieur der Gesellschaft Favre, Recht. (Herr von Stockalper, „Eisenbahn“ vom 24. Juli d. J.) Nennen wir also etwa, um positiv zu sein, die Strecke bei 2800 die „verwilderte“. — Und wenn Ihr Correspondent, was ja die Pointe, wenn Sie wollen der Lehrextract, seiner kurzen Erörterungen ist, die Ursache des Uebels der Verwilderung des Gebirges und damit der ausserordentlichen Bedürfnisse zu deren Bewältigung darin findet, dass man sich von Anfang dem Gebirge nicht in der richtigen Weise entgegen gestemmt habe, so gibt ihm ein anderer Ingenieur, den die Gesellschaft Favre consultierte, wiederum Recht (Herr Pillichody in seinem Rapport, auszüglich gegeben in der „Eisenbahn“ vom 17. d. Mts.), indem er sagt:

„Je n'ai pas parlé non plus de la mauvaise partie centrale*, dont la longueur sera d'environ 30 m, attendu que sa construction nécessitera un chantier à part, dont la mise en train devra suivre l'achèvement des abattages et dont la marche sera subordonnée aux difficultés que l'on pourra rencontrer. Cependant, d'une part, la position de ce chantier est telle qu'il ne peut entraver en aucune manière l'exécution des autres travaux, et, d'autre part, l'expérience faite à 2800 du côté de Gaschenen, conduisant nécessairement à employer, dès l'origine, les moyens suffisants, on peut légitimement espérer que ses quelques anneaux du souterrain se termineront sans apporter de perturbation dans le travail et assez à temps pour ne pas retarder l'époque d'achèvement fixée plus haut pour le reste du souterrain.“

Auf Weiteres explicando sich einzulassen, dürfte nach dem Gesagten weder Ihrem Correspondenten noch dem kostbaren Raume Ihres Blattes zugemuthet werden können.

Luzern, 28. Juli 1880.

W.

* Unseres Wissens bei 7500 km und dermalen der Inangriffnahme harrend.