

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 8

## Sonstiges

### 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:** 22.02.2026

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

## Revue.

**Der Zusammenbruch des Hudson-Tunnels.** Ueber den am 21. Juni, Morgens 4½ Uhr erfolgten Zusammenbruch des im Bau begriffenen Tunnels unter dem Hudson<sup>1)</sup> geben New-Yorker Tagesblätter, deren uns von befreundeter Hand<sup>2)</sup> eine Anzahl zugeschickt worden ist, sehr ausführliche Details. Der Tunnel unter dem Hudson sollte eine Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Städten New-York und Jersey-City vermitteln. Ursprünglich als ein einziger Röhrentunnel projectirt, wurde, wie wir schon früher mitgetheilt haben, wahrscheinlich in Folge grosser Schwierigkeiten, die sich während des Baues zeigten, das ursprüngliche Project fallen gelassen und die einzige Röhre durch zwei nebeneinander liegende Röhren ersetzt. Dieselben haben, wenn ausgemauert, im Lichten eine Höhe von 5,5 m und eine Breite von 4,9 m. Die Ausmauerung besteht aus einem 0,6 m starken, aus hart gebrannten Backsteinen hergestellten Mauerwerk, das nach Aussen durch 6 mm dicke eiserne Platten verkleidet wird. Diese Platten sind 0,75 m breit und je nach Bedarf 0,9—1,8 m lang. Die vier Seiten der Platten sind, ähnlich wie der Deckel einer Cartonschachtel, umgebogen und bilden 65 mm breite Flanschen, welche dazu dienen, die Platten durch Nietung unter einander zu verbinden. Ist nun das lichte Tunnelprofil, das 6,7 m hoch und 6,2 m breit ist, ausgebrochen, so werden sofort die eisernen Platten derart gelegt, dass die Ränderflanschen nach Innen zu liegen kommen und diese Flanschen mit einander verbunden, dann wird mit der Backsteinausmauerung begonnen. Die Gesamtlänge der Doppelröhre beträgt 1646 m; dazu kommen noch die beiden Einfahrtsrampen von 1036 m und 914 m Länge. Der Bau wurde nun damit begonnen, dass an beiden Seiten der Röhrentunnels 18 m tiefe und 9 m weite Schächte abgeteuft und von diesen Schächten aus die Tunnelstollen vorgefahren wurden. Die Abteufung der Schächte sowohl, als die Tunnelbaute selbst, geschah unter Anwendung comprimirter Luft. Auf beiden Ufern sind Compressoren zur Einführung der comprimirten Luft und Pumpen zur Förderung des einsickernden Wassers, sowie dynamo-electrische Maschinen zur Beleuchtung des Tunnels aufgestellt. Am Eingang vom Schacht zum Tunnel ist eine 4,6 m lange und 1,8 m hohe cylinderförmige Luftkammer angebracht, welche den Uebergang aus der gewöhnlichen atmosphärischen in die comprimirte Luft vermittelt.

Es scheint, dass schon früher von Seite einer Anzahl Fachmänner der ganzen Tunnelbaute kein günstiges Prognostikon gestellt wurde. In der That ist das zu durchbrechende Material, ähnlich wie beim Themstunnel, ein höchst ungünstiges, indem es zum grössten Theil aus Sand, Schlamm, Mergel und Kreide besteht. Mehrere Tage vor dem Unglück hatten sich starke Lecke gezeigt, durch welche die Luft in grossen Quantitäten entwich, indem zugleich entsprechender Wasserzufluss stattfand. Diese Lecke wurden jedoch wieder verstopft. Der Einsturz erfolgte unmittelbar am Eingang des Tunnels bei dem auf der Seite von Jersey-City liegenden Schachte; er erfolgte so plötzlich, dass von den nicht weit vom Eingang arbeitenden 28 Mann nur acht sich retten konnten und die übrigen 20 elendiglich umkommen mussten. Die acht Glücklichen, die davon kamen, konnten sich in die oben beschriebene Luftkammer flüchten; als der neunte eintreten wollte wurde er durch die nachstürzende Erd- und Schlammmasse derart zwischen Thüre und Eingang eingeklemmt, dass er weder rückwärts noch vorwärts zu bringen war. Bereits füllte sich die Luftkammer mit Wasser. Die nach innen aufgehende Thüre konnte wegen des starken Luft- und Wasserdruckes nicht geöffnet werden und erst als die starken Glasscheiben der beiden in der Thüre angebrachten Fenster zerschlagen waren, konnte mit äusserster Kraftanstrengung die Thüre geöffnet werden, welche es den in der Luftkammer befindlichen Männern ermöglichte, vermittelst der Leiter des Schachtes sich vor den nachstürzenden Schlamm- und Wasserwogen zu retten.

<sup>1)</sup> Siehe „Eisenbahn“ Bd. XII, pag. 77 und 126.

<sup>2)</sup> Von Maschinen-Ingenieur E. B. in New-York, dem wir auf diesem Wege unsern ergebensten Dank aussprechen.

## Miscellanea.

**Eidg. Polytechnikum in Zürich.** — Mit dem Abschluss des Sommersemesters 1880 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der mechanisch-technischen, chemisch-technischen und Fachlehrer-Abtheilung des Poly-

<sup>1)</sup> Wegen Raumangst in letzter Nummer zurückgelegt.

technikums Diplome an nachstehende, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studirende ertheilt:

a) Als Maschinen-Ingenieure den Herren: Allemann, Georg, von Gänzenbrunn, Solothurn; Herzog, Robert, von Aarau; Ramel, Georg, von Zürich; Schild, Walter, von Grenchen, Solothurn; Stockar, Alfred, von Schaffhausen.

b) Als technische Chemiker den Herren: Boner, Heinrich, von Chur; Bull, Heinrich, J., von Bergen, Norwegen; Fries, Leonhard, von Zürich; Gresly, Julius, von Bärschwyl, Solothurn; Langer, Carl, von Pest; Reisz, Friedrich, von Thurdossin, Ungarn; Schäppi, Heinrich, von Oberrieden; Studer, Arthur, von Olten.

c) Als Fachlehrer den Herren: Ganter, Heinrich, von Neustadt, Baden; Joly, Henri, von Villeneuve, Waadt; Kiefer, Adolf, von Selzach, Solothurn; Schenkel, Jakob, von Diemerswyl, Bern; v. Fötössy, Bela, von Temesvar, Ungarn; Tuchschiied, August, von Thundorf, Thurgau; Walder, Alfred, von Wängi, Thurgau; Weber, Gustav, von Wollishofen; Dussere, Charles, von Renens, Waadt; Eugster, Edmund, von Oberegg, Appenzell; Rollier, Louis, von Nods, Bern; Wegelin, Heinrich, von Diessenhofen, Thurgau.

Für Lösung der von der Bauschule und der Fachlehrerabtheilung gestellten Preisaufgabe erhielten für erstere Albert Lüthi von Zürich, für letztere Herr Arthur Calm von Lieben bei Prag je den Hauptpreis.

## Necrologie.

## † Gustave de Pury, ingénieur.

Né en 1820, à Corcelly, il fit ses études au Collège de Neuchâtel et de là se rendit à Paris, à l'École centrale, d'où il sortit avec un des premiers numéros. — Après un séjour de quelques années en France, il revint dans son pays, où il obtint le poste d'Inspecteur des Ponts et Chaussées de la Principauté, qu'il remplit de 1843 à 1848.

En dehors des affaires administratives, son activité pendant ce temps se porta principalement sur l'étude et la construction de routes, parmi lesquelles celles du Léman aux Brenets et de Buttes à la Côte aux Fées méritent d'être citées.

Rentré dans la vie privée ensuite du changement de régime politique survenu dans le pays, Gustave de Pury créa à Neuchâtel un Bureau d'ingénieur civil, il n'eut pas l'occasion d'y participer à l'étude ou à l'exécution de travaux particulièrement importants ou intéressants et s'occupa principalement de l'établissement de routes pour les communes du canton.

G. de Pury a consacré aux affaires publiques la meilleure part de son activité; profondément dévoué à son pays, très versé dans son histoire nationale et doué d'une facilité de mémoire étonnante, il rendit des services signalés en qualité de membre du Synode de l'Église neuchâteloise et de membre des conseils de la Commune et de la Municipalité. — Il ne refusait jamais de coopérer à une œuvre intéressant le bien général du pays et partout ses collègues appréciaient la bonhomie et la franchise de ses allures ainsi que le dévouement et la bienveillance qu'il apportait en toutes choses.

Il prêta également son concours à la création de diverses affaires industrielles, notamment en dernier lieu à celle de la fabrique des ciments de St. Sulpice dont il était président.

G. de Pury était très attaché à la Société suisse des ingénieurs et architectes, à la réorganisation de laquelle il prit part d'une manière très active. — Président de la réunion qui eut lieu à Neuchâtel en 1879 il traça dans son discours d'ouverture l'histoire de l'activité neuchâteloise dans le domaine de la construction pendant les trente dernières années, travail d'un grand intérêt historique pour le canton de Neuchâtel.

Gustave de Pury était président de la section neuchâteloise de la Société suisse des ingénieurs et architectes; malgré la peine qu'il se donna, son activité dans ce domaine ne réussit pas à grouper ensemble, comme il l'eût désiré, les ingénieurs et architectes de Neuchâtel.

Homme de bien, cœur excellent, ami et citoyen dévoué, G. de Pury emporte les regrets de tous ceux qui l'ont connu et qui ont pu l'apprécier dans les diverses phases de sa vie modeste, mais des mieux remplies. —

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 885, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

## Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

## Excursion zur Besichtigung der im Bau begriffenen Javroz-Brücke.

(Constructeurs: G. Ott & Co. in Bern. — Spannweite des Bogens 84 m).

Freitag 27. Aug., Abends 6 Uhr 30 Minuten: Abfahrt von Bern, Nachtquartier in Bulle. — Samstag, Morgens 5 Uhr: Abmarsch nach Javroz, Besichtigung der Brücke, Marsch nach dem Schwarzen See oder nach Boltigen. — Sonntag: Rückkehr nach Bern.

Alle Collegen des Schweiz. Ingenieur- und Architectenvereins sind zu dieser Excursion freundlich eingeladen. Die Theilnehmer sind ersucht, sich bei Herrn Cantonsingenieur Grémaud anzumelden.