

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

## 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:** 23.02.2026

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

raison offrir plus de résistance, fut composé d'un béton un peu plus riche, soit d'un

*IVe Mélange de 1 sur 3,*

1 partie de ciment sur 3 parties de gravier sableux, enfin les derniers 20 mm. furent formés d'un

*Ve Mélange de 1 sur 1,*

composé de 1 partie de ciment sur 1 partie de fin sable criblé, afin d'obtenir une surface unie, compacte et dure, et pouvoir la niveler facilement et avec précision.

(A suivre.)

**R e v u e.**

**Cementschnurdichtung.** — Seit Kurzem wird eine in mehreren Staaten patentirte neuartige Dichtungsschnur für Gas- und Wasserleitung-, sowie Schacht-Pumpenrohre in den Handel gebracht, die ihrem äussern Ansehen nach der seit Jahren eingeführten Stopfbüchsen-Verpackung ähnlich ist, in deren Innerem sich jedoch hydraulischer Cement eingeschlossen befindet. Die Behandlung des Materials zum Abdichten von Muffenröhren ist nach der deutschen Industriezeitung folgende: Ein Schnurende von der Länge, dass 8—10 Rohrumwindungen damit ausgeführt werden können, wird durch einige Minuten in kaltes Wasser gelegt und mit dem Hammer festgeschlagen. Der Cementinhalt der Schnur bindet nun in der Masse und bildet einen absoluten Verschluss. Auf diese Weise gedichtete Muffenrohre von ca. 85 mm. lichtem Durchmesser, bei 25 Atmosph. Wasserdruck, zeigten sich vollständig dicht und die Dichtung selbst, als man die Rohre, um starke Erschütterungen hervorzu bringen, mit Schmiedevorschlaghammer bearbeitete, litt nicht den geringsten Schaden, sondern hielt absolut dicht. Luftdruckproben, bis zu 18 Atmosphären durchgeführt, hatten ein gleich günstiges Resultat. Die Entfernung der Dichtungsschnur wurde in verhältnissmässig kurzer Zeit vollendet und da weder beim Einlegen noch Ausbringen Brennmaterial verwendet wird und der Preis des Materials sich sehr billig stellt, so dürfte ein Versuch damit manchen Werken anzurathen sein. Will man über die Cementschnur noch eine Bleidichtung in die Muffen legen, so ist man in keiner Weise daran verhindert, obgleich die Schnur ohne diese schon vollständig dichtet. Dass sich diese Schnüre auch für die Flanschendichtungen verwenden lassen, indem man dieselben ringsförmig neben einander legt und die Enden verbindet, liegt auf der Hand. Die Schnur wird in allen gangbaren Durchmessern von G. F. W. Noack in Frankfurt a. O. geliefert.

**Statistisches.**

**Wochenausweis über die Arbeiten im Richtstollen des grossen Gotthardtunnels.**

Woche endigend am	3. Jan.	10. Jan.	17. Jan.	24. Jan.
Wöchentl. Fortschritt der Bohrung	Meter	Meter	Meter	Meter
in Göschenen . . . . .	17,30	22,00	19,90	24,40
„ Airolo . . . . .	26,10	29,40	8,40	22,00
Total . . .	32,90	46,70	28,30	46,40
Mittlerer täglicher Fortschritt . .	4,70	6,65	4,05	6,65
Es verbleiben noch zu durchbohren	437,00	404,10	357,40	236,80

Redaction: A. WALDNER.

Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich.

**Vereinsnachrichten.**

*Engeres Redactionscomité der „Eisenbahn“.*

Rechnungen an das engere Redactionscomité der „Eisenbahn“ beliebe man umgehend einzusenden an den Präsidenten desselben, Hrn. Architect Alex. Koch im Bleicherweg-Enge.

**Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.**

Sitzung vom 23. Januar 1880.

Die heutige Sitzung ist sehr zahlreich besucht. Nach Eröffnung derselben durch Hrn. Präsident von Linden, werden die HH. Leuch, leitender Ingenieur der Binnen-Correction, und Richener, Ingenieur auf dem eidgen. Topographenbüro, als Mitglieder aufgenommen.

Mr. Stadtgeometer Brönnimann referirt über die Vermessungen älterer und neuerer Zeit der Stadt Bern und weist eine Menge Pläne vor, welche seit dem 15. Jahrhundert bis auf heute aufgenommen wurden. Sein Vortrag, in klarer Sprache gehalten, hatte die grösste Aufmerksamkeit aller Anwesenden auf sich gezogen und Mr. Brönnimann wurde ersucht, seine Mittheilungen für die „Eisenbahn“ zur Verfügung zu stellen. A.

**Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.**

**† Heinrich Hoffmann,**

**Maschinen-Ingenieur in Zürich.\***

Am 16. Januar dieses Jahres hat Heinrich Hoffmann, Maschinen-Ingenieur, nach dreimonatlichem Krankenlager seine Seele ausgehauht.

Geboren am 7. November 1839 in Glarus, zog H. Hoffmann 1845, nach dem Hinschiede seines Vaters, nach Murg zu seinem Grossvater Billeter, Director der Spinnerei Blumer. Unter der Obsorge des Grossvaters und der treuen Pflege seiner guten Mutter genoss er eine ausgezeichnete Erziehung für das praktische Leben. Bis 1851 besuchte der Verstorbene die Schule in Murg, dann bis 1854 die Industrieschule in Zürich und zwar mit gutem Erfolge. Zu Ostern 1854 trat er als Mechanikerlehrling in die Werkstätte von Brüder Blumer in Murg ein, verblieb daselbst bis 1859, in welchem Jahre er dann als Schlossergeselle im Hause Escher Wyss & Co. in Zürich Arbeit suchte und fand.

Schon nach wenigen Wochen zog H. Hoffmann die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich und wurde in das Constructionsbüro der Mühlbauabtheilung befördert. Als Zeichner fand er in den verschiedensten Zweigen des Maschinenbaues Verwendung, denn er war ein scharf beobachtender, ruhig überlegender, fleissiger junger Mann, welcher durch Selbststudium sich zum theoretisch und praktisch gebildeten Ingenieur zu machen wusste. Wo immer eine Lücke auszufüllen oder eine schwierige Arbeit zu bewältigen war, fand er Verwendung, so 1862 in Ravensburg, dann während des Baues des grossen Trajectbootes in Romanshorn, wo er die Montirung dieses Colosse leitete. Da Hoffmann sich der schwierigen Aufgabe mit Geschick entledigte, wurde er als Werkmeister für die Mühlbauabtheilung auserkoren. Um sich für den neuen Posten besonders zu befähigen, wurde er auf Studienreisen in die verschiedensten Werkstätten der Nachbarstaaten geschickt und dass er dabei viel gelernt hat, dafür zeugt die treffliche Einrichtung der neuen Werkstätten von Escher Wyss & Co.

Hoffmann blieb Werkmeister bis 1878; sein Brustleiden verschlimmerte sich aber nach und nach so, dass er zu schwach wurde, den Posten fernerhin zu bekleiden. Er widmete sich noch bis October 1879 dem Constructionsbüro von Escher Wyss & Co. und sah sich dann genöthigt nach fast 21jähriger Thätigkeit in jenem Hause seine Entlassung zu nehmen.

Ohne, wie viele Andere, das Glück gehabt zu haben, durch technische Studien zu seinem Berufe vorbereitet zu werden, hat er es durch rastlosen Fleiss und durch seltene Thätigkeit so weit gebracht, dass er sich manchem seiner theoretisch gebildeten Berufsgenossen würdig zur Seite stellen durfte!

Allen, die ihm im Leben nahestanden, seinen Freunden und Collegen im Ingenieur- und Architectenverein, seinen Mitarbeitern, war er eine liebe und sympathische Erscheinung. Wie sehr er von seinen Mitarbeitern geachtet und geliebt wurde, beweisen die an seinem Grabe geflossenen Thränen von an Schraubstock, Drehbank und Ambos ergrauten Männern.

Am 19. Januar haben wir in Heinrich Hoffmann einen jener Männer zur Ruhe getragen, welche, ungeachtet gründlichen Wissens und Könnens, bescheiden ihren Weg gehen, für Andere Alles thun, für sich selbst nichts verlangen! Friede seiner Asche!

\* ) Innert kurzer Frist hat der Zürcher Ingenieur- und Architectenverein drei seiner Mitglieder: die HH. Ingenieur Fierz, Architect Stähle und Maschinen-Ingenieur Hoffmann durch den Tod verloren. Indem wir über den Letzteren einen von Freundeshand geschriebenen Nekrolog veröffentlichen, behalten wir uns vor, der beiden erstgenannten Collegen später zu gedenken.

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

**Stellenvermittlung.**

**Offene Stellen.**

Nach Paris in ein technisches Bureau ein junger Maschineningenieur als Zeichner und zur Führung der deutschen und französischen Correspondenz. Anmeldung in französischer Sprache erbittet.

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