

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 20

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: 21.02.2026

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

Der Secretär des Bureaus ist zugleich Actuar des Gewerberathes.

Ueber den Sitz des Bureaus entscheidet der Gewerberath.

7. Vor den Gewerberath können nur solche Anträge und Fragen gebracht werden, welche vorher vom Ausschuss auf ihre Zulässigkeit geprüft worden. Anträge, welche der Ausschuss ablehnt, können gleichwohl im Gewerberath zur Behandlung gelangen, wenn $\frac{2}{3}$ aller anwesenden Mitglieder dieselben für erheblich erklären.

8. Der Gewerberath besammelt sich ordentlicher Weise jährlich zweimal, ausserordentlicher Weise, so oft ein Departement des Bundesrathes oder der Ausschuss es verlangen.

Den Sitzungen des Gewerberathes geht in der Regel eine solche des Ausschusses voran; überdiess hält der Ausschuss weitere Sitzungen, so oft der Präsident oder zwei Mitglieder es verlangen.

9. Die Stellung des Gewerberathes zum Bundesrath wird der letztere durch eine Verordnung regeln; die Stellung des Gewerberathes zu seinen Sectionen, zum Ausschuss und zum Bureau ein vom Gewerberath zu erlassendes Regulativ, das zugleich auch die bezüglichen Geschäftsordnungen enthält.

10. Der Bund übernimmt die Besoldung der Mitglieder des Bureau, die Bureaukosten, die Ausrichtung der Sitzungsgelder an die Ausschussmitglieder und an die von ihm gewählten Mitglieder und endlich die Entschädigung besonderer Expertengutachten, welche aus Auftrag des Ausschusses angefertigt werden.

Die Entschädigung der übrigen Mitglieder des Gewerberathes ist Sache der Auftraggeber.

Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im September und October 1881.

Zufahrtslinien.

Septbr. 1881	Sectionen					Total
	Immen- see- Flüelen	Flüelen- Göschen.	Airolo- Biasca	Cade- nazzo- Pino	Giun- biasco- Lugano	
Länge in Kilom.	31,980	38,742	45,838	16,200	25,952	158,712
Erdarbeiten: ¹⁾						
Voransch. 1881 m ³	960 900	1 293 840	1 697 500	321 390	553 820	4 827 450
Fortsch. i. Sept. „	27 810	11 370	15 010	7 980	13 390	75 560
Stand a. 30. „	984 820	1 243 440	1 599 070	301 430	570 210	4 678 970
„ „ „ „ %	100	96	94	94	103	97
Mauerwerk:						
Voransch. 1881 m ³	51 530	91 190	79 510	34 770	38 440	295 440
Fortsch. i. Sept. „	840	650	1 060	490	1 750	4 790
Stand a. 30. „	46 330	80 420	74 110	33 480	33 230	267 570
„ „ „ „ %	90	88	93	96	86	91
Tunnels: ²⁾						
Voransch. 1881 m	5 585,5	7 282,8	8 079,7	—	3 230,2	24 178,2
Fortschritt i. Sept.	—	—	—	—	—	—
a. Richtstollen m	—	—	—	—	—	—
b. Erweiterung „	—	—	167	—	29	196
c. Strosse „	—	—	255	—	162	417
d. Gewölbe „	9	156	344	—	220	729
e. Widerlager „	—	53	304	—	404	761
Stand a. 30. Sept. ²⁾						
a. Richtstollen m	5 586	7 296	8 080	—	3 237	24 199
b. Erweiterung „	5 586	7 296	7 695	—	3 237	23 814
c. Strosse „	5 586	7 296	7 216	—	3 210	23 308
d. Gewölbe „	5 364	6 107	4 105	—	2 828	18 404
e. Widerlager „	5 299	3 391	2 698	—	2 904	14 292
Stand a. 30. Sept. „						
a. Richtstollen %	100	100	100	—	100	100
b. Erweiterung „	100	100	95	—	100	98
c. Strosse „	100	100	89	—	99	96

¹⁾ Exclusive Sondirungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.

²⁾ Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

Grosser Gotthardtunnel.

Stand der Arbeiten	Göschenen			Airolo			Total
	Ende Sept. l. Meter	Fort- schritt i. Oct.	Ende Oct. l. Meter	Ende Sept. l. Meter	Fort- schritt i. Oct.	Ende Oct. l. Meter	Ende Oct. l. Meter
Richtstollen . .	7744,7	m	7744,7	7167,7	m	7167,7	14 912,4
Seitl. Erweiterung	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Sohlenschlitz . .	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Strosse	7713,3	31,4	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Vollausbruch . .	7627,7	117,0	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Deckengewölbe .	7354,7	241,0	7595,7	7167,7	—	7167,7	14 763,4
Oestl. Widerlager	7567,7	162,3	7730,0	7167,7	—	7167,7	14 897,7
Westl. „	7493,7	232,7	7726,4	7167,7	—	7167,7	14 894,1
Sohlengewölbe .	62,0	17,0	79,0	—	—	—	79,0
Tunnelcanal . .	7199,7	545,0	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Fertiger Tunnel .	6798,7	783,0	7581,7	7167,7	—	7167,7	14 749,4

Literatur.

Kalender für Eisenbahn-Techniker von E. Heusinger von Waldegg. Neunter Jahrgang 1882. Wiesbaden, Verlag von J. E. Bergmann. Preis 4 Mark. — Von diesem unter Heusinger's bewährter Leitung stehenden Taschenbuch ist kürzlich der neunte Jahrgang herausgekommen. Fast möchte es als überflüssig erscheinen, denselben mit einigen empfehlenden Worten zu begrüssen, liefert doch die immer zunehmende Beliebtheit dieses gedrängt und übersichtlich gehaltenen Kalenders das beste Kriterium für dessen innern Gehalt. Wenn wir trotzdem die Aufmerksamkeit unserer Collegen auf denselben lenken, so geschieht es hauptsächlich, um festzustellen, dass der Herausgeber neuerdings manche erwünschte Vermehrung des Inhaltes und manche zweckmässige Aenderung durchgeführt hat. — Die Formeln und Tabellen wurden revidirt und vermehrt, der theoretische Theil des Capitels „Stütz- und Futtermauern“ wurde vollständig umgearbeitet, die Abtheilung „Brücken“ erhielt durch die von Engesser aufgestellten Formeln über das Eigengewicht eine Bereicherung; dergleichen wurden die Capitel: Tunnelbau, Bahnhofoberbau, Bahnhöfe, Haltestellen, Bahnunterhaltung, Locomotiv- und Wagenbau, Eisenbahnbetrieb theils vollständig neu bearbeitet, theils erweitert. *Besonderem Interesse wird namentlich das Calendarium, welches mit kurzen Notizen und Daten aus der Geschichte des Ingenieurwesens, des Eisenbahn-Baues und -Betriebes für jeden Tag des Jahres versehen wurde, begegnen.*

Taschenatlas der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz, bearbeitet und herausgegeben von W. Nietmann, Beamter der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen. Basel 1881. In Commission bei C. Detloff's Buchhandlung in Basel.

Die 5. Auflage dieses in handlichem Taschenformat (11/15 cm) erschienenen Atlas enthält auf 38 Special- und 1 General-Uebersichtskarte in hübscher, deutlicher Darstellung sämtliche im Bau und Betrieb befindlichen Eisenbahnen der oben angegebenen Länder, sowie ein vollständiges Stationsverzeichnis hiezu. Für Geschäftsleute, Reisende und Eisenbahnbeamte kann dieser Taschen-Atlas als ein bequemes und practisches Nachschlagebuch empfohlen werden.

Miscellanea.

Eidg. Polytechnikum. — In Ausführung des Bundesgesetzes vom 23. Juni a. c. hat der schweiz. Bundesrath in seiner gestrigen Sitzung zu Schulrathen gewählt die Herren: Dr. Carl Kappeler in Zürich (Präsident), Dr. Alfred Escher in Enge, Dr. Fr. von Tschudi in St. Gallen, Obergeringenieur Jean Meyer in Lausanne, Oberst H. Bleuler in Riesbach, Carl Dufour in Morges, Dr. Gnehm in Basel. Die vier Letztgenannten sind neugewählt.

Erfindungsschutz. — Zu der in unserer Nr. 17 vom 22. October gebrachten Notiz über die Einführung des Erfindungsschutzes in der Türkei und in Liberia bemerkt der „Techniker“: „Hiermit haben die beiden Staaten, welche gewöhnlich als auf einer tiefen Stufe der Cultur stehend betrachtet werden, einen grossen Schritt vorwärts gethan, und einzelne Länder, die sich mit ihrer Cultur brüsten, wie die Schweiz und Holland, welche dem Erfinder keinen Patentschutz gewähren, überholt.“

Professur für Architectur an der Academie von Lausanne. — Der Staatsrath des Cantons Waadt hat in die Jury zur Prüfung der Candidaten für die ausserordentliche Professur für Architectur an der Academie in Lausanne die Herren Architekten E. Burnat in Vevey, M. Frelat in Genf und Fr. Schneider in Bern ernannt.

Kirchenfeldproject in Bern. — Die Burggemeinde in Bern wird

in der zweiten Hälfte dieses Monats einberufen werden, um sich in Sachen des Kirchenfeldprojectes schlüssig zu machen. Bekanntlich wurde der Actiengesellschaft für das Kirchenfeld-Unternehmen dieser Tage die regierungsräthliche Concession erteilt, nachdem sich das Bankhaus Marcuard & Co. in Bern gegenüber den bernischen Behörden für einen Betrag von einer Million Franken, welcher ausschliesslich für das Unternehmen der Kirchenfeldbrücke bestimmt ist, haftbar erklärt hatte.

Städtische Baucommission in Bern. — An Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Rudolf Gatschet wurde als Secretär und Cassier der städtischen Baucommission gewählt: Herr Architect Albert Jahn, vormaliger Director der II. Berner-Baugesellschaft.

Bremsversuche bei Halensee. — Der „Deutsche Reichs-Anzeiger“ schreibt: „Mehrere Zeitungen bringen übereinstimmend die Nachricht, dass bei den im vorigen Monat durch die hiesige königl. Eisenbahndirection bei Halensee gemachten Versuchen mit continuirlichen Bremsen die Luftdruckbremse von Westinghouse den Sieg davongetragen habe. Von kompetenter Seite wird uns hierüber mitgetheilt, dass die Probefahrten, welche bei Halensee unternommen wurden, nur Vorversuche waren, welche eine Entscheidung über den Werth der angewendeten Constructionen herbeizuführen nicht bestimmt waren, dass diese Entscheidung vielmehr erst nach Beendigung der gegenwärtig auf der Strecke Berlin-Breslau mit allen concurrirenden Systemen angestellten Versuchen bei der Beförderung der fahrplanmässigen Courier- und Schnellzüge erfolgen kann. Während die Vorversuche bei Halensee zunächst die Tauglichkeit der Bremsen zur Aufnahme in den regelmässigen Verkehr und die Wirkung unter besonderen Voraussetzungen feststellen sollten, werden die längere Zeit andauernden Versuche im fahrplanmässigen Verkehr neben der Wirkung der Bremsen in einzelnen Fällen, die Handhabung, Bewährung und Zuverlässigkeit bei regelmässigem Gebrauch feststellen und erst hierdurch Gelegenheit geben, ein bestimmtes Urtheil über die concurrirenden Systeme auszusprechen. Die Zuverlässigkeit der Constructionen ist bisher eine noch nicht genügend festgestellte und häufig sogar bestrittene; es erscheint dess-

halb ungerechtfertigt, schon jetzt einem der Systeme einen Vorzug gegen andere in Aussicht zu stellen oder gar schon zuzuschreiben.“

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Emplois vacants.

Gesucht:

Ein jüngerer Maschineningenieur in eine Maschinenfabrik in das Elsass. Vom Reflectanten wird Kenntniss der französischen sowohl als deutschen Sprache verlangt. Auch wird er für's Haus reisen müssen. (252)

Un ingénieur et un architecte pour l'Egypte. L'appointement est pour le commencement 500 fr. par mois. (253)

In's Cadre auxiliaire de l'Etat français ein Ingenieur mit einiger Praxis. Eintritt sofort. (256)

Für Aufnahme und Projectirung einer Wasserwerksanlage wird ein junger Ingenieur gesucht. Eintritt sofort. (257)

Für Aufnahme und Projectirung einer grossen Wasserwerksanlage wird ein junger Ingenieur gesucht, der schon etwas practische Erfahrung besitzt. Theilweise Kenntniss der franz. Sprache nothwendig. Eintritt sofort. (258)

Auskunft erteilt:

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

Hierzu eine Beilage von Carl Schleicher & Schüll, Düren. (3879)

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Be- triebs- länge	Im September 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Septbr. 1881				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	323 ¹⁾	457 000	489 000	946 000	2 928	+ 21 461	- 133	- 4,3	3 272 728	3 965 310	7 238 038	22 831	+ 211 983	- 434	- 1,9
Basler Verbindungsb.	5	4 800	14 950	19 750	3 950	- 770	- 154	- 3,7	32 782	134 111	166 893	33 379	+ 21 398	+ 4280	+ 14,7
Aarg. Südbahn ...	29	7 600	6 300	13 900	479	- 2 113	- 73	- 13,2	65 443	50 545	115 988	4 000	- 6 206	- 214	- 5,1
Wohlen-Bremgarten	8	900	520	1 420	178	- 82	- 10	- 5,3	7 708	4 913	12 621	1 578	- 243	- 30	- 1,9
Emmenthalbahn ...	46 ⁴⁾	17 000	16 200	33 200	722	+ 15 849	- 1	- 0,1	116 993	111 214	228 207	6 446	+ 82 004	+ 354	+ 5,8
Gotthardbahn ...	67	50 800	23 500	74 300	1 109	- 1 999	- 30	- 2,6	329 531	199 843	529 374	7 901	- 19 810	- 296	- 3,6
Jura-Bern-Luzernb.	256	220 000	240 000	460 000	1 797	- 73 771	- 288	- 13,8	1 993 183	2 308 284	4 301 467	16 803	+ 29 302	+ 115	+ 0,7
Bern-Luzern-Bahn ...	95	84 000	43 000	127 000	1 337	+ 6 643	+ 70	+ 5,5	516 205	311 254	827 459	8 711	- 11 471	- 120	- 1,4
Bödeli-Bahn ...	9	19 200	2 800	22 000	2 444	- 2 397	- 266	- 9,8	110 503	28 863	139 366	15 485	- 8 095	- 899	- 5,5
Nationalbahn ...	0 ²⁾	—	—	—	—	- 41 250	- 765	- 100,0	—	—	—	—	- 497 551	- 4000	- 100,0
Nordostbahn ...	541 ³⁾	567 000	655 000	1 222 000	2 259	- 3 319	- 387	- 14,6	4 198 778	5 287 335	9 486 113	17 590	+ 97 734	- 4147	- 19,1
Zürich-Zug-Luzern...	67	100 500	53 000	153 500	2 291	- 12 056	- 180	- 7,3	713 462	457 986	1 171 448	17 484	- 18 289	- 273	- 1,5
Bötzbergbahn ...	58	61 000	99 400	160 400	2 765	- 51 486	- 888	- 24,3	455 510	906 727	1 362 237	23 487	- 236 488	- 4077	- 14,8
Effretikon-Hinweil ...	23	6 200	7 100	13 300	578	- 929	- 40	- 6,5	54 549	64 559	119 108	5 179	- 3 479	- 151	- 2,8
Suisse Occidentale	599 ⁵⁾	742 000	590 000	1 332 000	2 224	+ 47 088	+ 79	+ 3,7	4 755 817	4 992 059	9 747 876	18 696	+ 453 439	+ 870	+ 4,9
Simplonbahn ...	0 ⁶⁾	—	—	—	—	—	0	- 100,0	208 345	114 166	322 511	4 156	+ 21 093	+ 272	+ 7,0
Bulle-Romont ...	19	5 680	13 420	19 100	1 005	+ 700	+ 37	+ 3,8	48 020	109 780	157 800	8 305	+ 12 080	+ 636	+ 8,3
Tössthalbahn ...	40	12 788	9 096	21 884	547	- 2 395	- 60	- 9,9	114 969	88 620	203 589	5 089	- 20 181	- 505	- 9,3
Verein. Schweizerb.	278	365 000	255 400	620 400	2 232	+ 22 649	+ 82	+ 3,8	2 619 590	2 081 929	4 701 519	16 912	- 39 660	- 143	- 0,8
Toggenburgerbahn ...	25	18 300	7 600	25 900	1 036	+ 2 386	+ 95	+ 10,1	127 842	69 614	197 456	7 898	- 1 010	- 40	- 0,5
Wald-Rüti ...	7	3 300	2 100	5 400	771	+ 888	+ 127	+ 19,7	28 275	18 058	46 333	6 619	+ 4 509	+ 644	+ 10,8
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 560	575	2 135	534	- 26	- 6	- 1,1	12 609	4 027	16 636	4 159	- 2 835	- 709	- 14,6
21 Schweiz. Normalb.	2499	2 744 628	2 528 961	5 273 589	2 110	- 74 929	- 70	- 3,2	19 782 842	21 309 197	41 092 039	16 571	+ 68 224	- 29	- 0,2
1) 1880 21 km weniger															
2) " 164 " mehr															
3) " 134 " weniger															
4) " 22 " "															
5) " 117 " "															
6) " 117 " mehr															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	8 030	4 874	12 904	860	- 2 397	- 160	- 15,7	74 963	43 648	118 611	7 907	- 4 162	- 277	- 3,4
Arth-Rigibahn ...	11	26 777	1 359	28 136	2 558	- 7 016	- 638	- 20,0	185 746	11 021	196 767	17 888	- 136	- 12	- 0,1
Lausanne-Echallens	15	4 976	1 343	6 319	421	- 1 007	- 67	- 13,7	43 443	9 527	52 970	3 531	- 4 616	- 308	- 8,0
Rigibahn (Vitznau) ...	7	53 731	2 547	56 278	8 040	- 15 287	- 2181	- 21,3	334 082	19 584	353 666	50 523	+ 163	+ 23	+ 0,5
Rorschach-Heiden	7	5 340	3 176	8 516	1 216	- 4 337	- 691	- 36,2	41 572	22 605	64 177	9 168	- 10 670	- 1524	- 14,2
Uetlibergbahn ...	9	8 453	288	8 736	971	- 3 934	- 437	- 31,4	68 429	3 168	71 597	7 955	- 9 995	- 1111	- 12,2
W'weil-Einsiedeln	17	23 400	5 700	29 100	1 712	- 1 137	- 70	- 3,9	143 562	43 705	187 267	11 016	+ 2 673	+ 158	+ 1,5
5 resp. 7 Bahnen	81	130 707	19 282	149 989	1 852	- 35 095	- 440	- 19,2	891 797	153 258	1 045 055	12 902	- 26 748	- 330	- 2,5