

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 2

## 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:** 13.01.2026

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

## Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

(Correspondenz.)

Den durch die internationale Fachmänner-Conferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen im October vorigen Jahres festgestellten technischen Bedingungen betreffend den Transit des Rollmaterials, sowie die Spurweite der Bahngeleise, hat das k. k. österreichische Handelsministerium laut Erlass vom 9. December 1882 ohne Anstand seine Zustimmung gegeben.

Was die von der Conferenz zur Completirung der getroffenen Vereinbarungen beantragte Herbeischaffung von Materialien anbelangt, so sind laut dem erwähnten Erlass bezüglich der Aufstellung eines allgemeinen Maximalprofils für Last- und Personenwagen schon vor drei Jahren von den österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen Erhebungen vorgenommen worden, welche bei der Südbahngesellschaft zusammengestellt wurden. Mit der Ergänzung, resp. Rectificirung dieser Zusammenstellung im Sinne des vom Director Wagner bei der Conferenz beantragten und dort angenommenen Fragebogens wird die Südbahnverwaltung beauftragt, während die Verwaltungen der übrigen österreichischen Eisenbahnen die Einleitung zu treffen haben, dass die hiezu etwa noch nöthigen Materialien jener Verwaltung auf Erfordern ohne Verzug geliefert werden. Das bezügliche Elaborat ist spätestens bis 15. April d. J. dem Handelsministerium vorzulegen.

In Bezug auf den *Zollverschluss* der Lastwagen wurden die österreichischen Eisenbahnverwaltungen im November vorigen Jahres eingeladen, den Entwurf einer Instruction zu verfassen und durch die Directoren-Conferenz in Vorlage zu bringen, welche den Zollämtern bei Beurtheilung der Eignung der Lastwagen zum Ueberschreiten der Zolllinie in Bezug auf den Zollverschluss zur Richtschnur zu dienen hätte. Das Handelsministerium glaubt, dass diese Instruction die Grundlage für die internationalen Verhandlungen in diesem Gegenstande bilden könnte, und ladet demnach die Verwaltungen ein, den Entwurf derselben mit den erforderlichen Zeichnungen längstens bis 20. Januar 1883 in Vorlage zu bringen.

Betreffend die *Feststellung eines einheitlichen Schlüssels* für die im internationalen Verkehr verwendeten Personenwagen sieht das Handelsministerium einem Antrage der Verwaltungen entgegen (bis 1. April 1883), welchem Zeichnungen von Personenwagen-Schlüsseln jener Bahnen beizugeben sind, welche in die Lage kommen, Personenwagen im internationalen Verkehre zu verwenden.

## Miscellanea.

**Ausstellung des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Böhmen in Prag.** Aehnlich wie im Vorjahr wird der Architecten- und Ingenieur-Verein für das Königreich Böhmen in der Zeit vom 17. bis 26. März 1883 eine Ausstellung von sämtlichen in die Architectur und das Ingenieurfach einschlagenden Arbeiten veranstalten und diesmal den Neuerungen auf dem Gebiete der Electrotechnik einen besonderen Platz einräumen. Von dem diese Ausstellung leitenden Comite ist auch der Schweizerische Ingenieur- und Architecten-Verein in collegialer Weise mit einer Einladung zur Beteiligung bedacht worden, was wir hier zu Handen der Vereinsmitglieder speciell hervorheben wollen. Anmeldebogen können bezogen werden bei dem Ausstellungs-Comite des Architecten- und Ingenieur-Vereins, Wenzelsplatz Nr. 55 in Prag. Die Einsendung von Objecten hat bis zum 15. März dieses Jahres zu geschehen.

**Arlbergbahn.** Ueber den Bau des Arlbergtunnels während des Monates November lesen wir im „Bautechniker“ was folgt:

Das auf der *Ostseite* aufgeschlossene Gestein — quarzreicher Glimmerschiefer, theilweise auch Feldspat führend — erforderte seiner grossen Standfestigkeit wegen keinen sogleichen Einbau, und war ungeachtet des ziemlich hohen Härtegrades den Bohr- und Sprengarbeiten

günstig. Es sind jetzt beständig acht Bohrmaschinen in Verwendung und es wurde mit denselben in 30 Tagen ein mittlerer Tagesfortschritt von 5,70 m erzielt. Auf der *Westseite* behielt das Gebirge den gleichen wechselnden Charakter wie im Vormonate bei, doch erfolgte der Einbau in der Regel erst nach Anfahrt der Maschine. Der im Vormonate eingeleitete Betrieb mit vier Maschinen an einer Spannsäule wurde im Bechtsmonat fortgesetzt und hiebei in 30 Tagen ein mittlerer Tagesfortschritt von 4,08 m erzielt. Die *Vollausbruch- und Mauerungsarbeiten* sind auf der *Ostseite* den Fortschritten im Sohlstollen entsprechend vorgeschritten, auf der *Westseite* hingegen wegen des durch den bedeutenden Gebirgsdruck verursachten erschwerten Baubetriebes abermals zurückgeblieben.

Ueber den Fortschritt der Arbeiten während des erwähnten Monates geben folgende Zahlen Auskunft (vgl. „Eisenbahn“, Bd. XVII, S. 143):

	Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge am 31. October	2793,8 m	3450,6 m	6244,4 m
"    "    am 30. November	2943,3 m	3621,5 m	6564,8 m
Firststollenlänge am 31. October	2537,0 m	3288,7 m	6852,7 m
"    "    am 30. November	2667,5 m	3417,3 m	6084,8 m

Die beim Tunnelbau bisher erzielten Fortschritte ergeben für die Bauunternehmung hinsichtlich der die Vertragsbestimmungen überholenden Leistungen beim Sohlenstollenvortriebe auf der Ostseite 310 und auf der Westseite 132 Tage; dagegen bei den Vollendungsarbeiten des Tunnels auf der Westseite ein Zurückbleiben um 148 Tage.

**Strasseninspectorat des Cantons Thurgau.** An Stelle des wegen Uebernahme der Façonschmiede Romanshorn zurücktretenden Herrn Strasseninspector Schmid hat der Thurgauische Regierungsrath in seiner Sitzung vom 6. dies zum Strasseninspector gewählt Herrn Ingenieur Otto Geiger von Ermatingen in Frauenfeld. Der Gewählte besuchte die Ingenieurabtheilung des eidgen. Polytechnikums im Jahre 1863—64, setzte dann seine Studien in Karlsruhe fort und war später bei der österreichischen Nordwestbahn in Böhmen und Mähren, sowie bei der Baugesellschaft der Jurabahnen als Bauführer und bei der Bischofszellerbahn als Unternehmer thätig.

**Gotthardbahn.** Anlässlich des Proesses zwischen der Gotthardbahngesellschaft und der Unternehmung des grossen Gotthardtunnels ist als Anhang zu den bezüglichen Rechtsschriften ein Aufsatz von Oberingenieur Bridel im Druck erschienen. In dieser höchst beachtenswerthen, unter dem Titel: „Tunnels mit maschineller Richtstollenbohrung“ veröffentlichten Arbeit weist Herr Bridel auf Grund eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen nach, dass der Firststollenbetrieb sich nicht für die Herstellung von Tunnels eigne, in welchen man behufs Erzielung grosser Fortschritte den Richtstollen mit Maschinenbohrung fördert, ferner, dass das Betriebssystem mit Firststollen bei druckhaftem Gebirge unzulässig ist und endlich, dass dasselbe beim forcirten Tunnelbetrieb theurer ist, als der Sohlenstollenbetrieb, was sich beim Bau des Arlbergtunnels unwiderleglich nachweisen lässt.

**Unglücksfälle.** In Lörrach ist in Folge der durch das Hochwasser der Wiese verursachten Unterspülungen eine Brücke zusammengestürzt, wodurch 16 auf derselben befindliche Personen den Tod fanden. — In Vervières explodirte der Dampfkessel einer Fabrik, wobei mehrere Personen getötet und andere schwer verwundet wurden. — In Heidelberg fand am 31. December in Folge falscher Weichenstellung innerhalb des Bahnhofs eine Zugscollision statt, wobei mehrere Verletzungen vorkamen. — In Bradford (Yorkshire, England) stürzte ein 78 m hoher Schornstein zusammen, legte in seinem Falle ein mehrstöckiges Fabrikgebäude in Trümmer und tötete 51 Personen. Der betreffende Schornstein, welcher schon längst Zeichen der Baufälligkeit gezeigt hatte, war am Fuss 7,3 m und an der Krone 3,0 m stark; die Dicke der Mauer betrug unten 2,5 m.

**Theaterbrände.** Im abgelaufenen Jahre haben nicht weniger als 23 Theaterbrände stattgefunden. Nur in einem einzigen Fall war es möglich, das Feuer auf die Bühne zu beschränken.

**Der Bau eines Schiffahrtskanals von Dortmund nach der unteren Ems** wird in Vorschlag gebracht. Anlagekosten 57 Millionen Franken.

**Schornsteinniederlegung.** Behufs Terraingewinnung zum Bau des Reichstagsgebäudes wurde der Fabrikschornstein der früheren Freunden'schen Eisengiesserei in der Sommerstrasse zu Berlin durch Minenentzündung niedergelegt, welches Experiment vollkommen gelang.

**Der Betrieb der transkaukasischen Eisenbahn Poti-Tiflis** wird durch zahlreiche wiederholte Beschädigungen des Bahnkörpers von Seite der Anwohner ernstlich gefährdet.

**Stadtbahn in Moskau.** Das Beispiel der Berliner Stadtbahn wirkt ansteckend. Nicht nur in Paris und Wien, sondern auch in Moskau wird die Herstellung einer Stadtbahn, welche sämmtliche Bahnhöfe miteinander verbinden soll, in Aussicht genommen.

**Tunnel unter der Meerenge von Messina.** Das unsern Lesern bekannte Tunnelproject ist vollendet und liegt dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vor. Die Tunnellänge beträgt 13 546 m, wovon zwei Dritttheile auf die im Gefüle von 32—35 % liegenden Rampen und ein Dritttheil auf die horizontale Strecke entfallen. Die Gesamtkosten sind auf 71 Millionen Franken veranschlagt (einschliesslich der 10 km langen Strecke, welche den Tunnel mit der Station Messina verbinden würde).

† **Eduard Adolf Edeling.** Am 27. Dec. starb in Niederlahnstein bei Coblenz im hohen Alter von 82 Jahren einer der hervorragendsten Wasserbaumeister unserer Zeit, der Strombaudirector E. A. Edeling, (früher Nobiling, Vater des bekannten Attentäters Nobiling).

† **Friedrich Eduard Ernst Wiebe.** Am 15. Dec. ist in Berlin der Geheime Oberregierungsrath F. E. E. Wiebe, Mitglied des Reichseisenbahnamtes, 53 Jahre alt, gestorben.

† **Oberbaurath von Hummel**, ein Techniker, dessen Name mit der Geschichte der bayerischen Eisenbahnen innig verknüpft ist, ist am 17. Dec. im Alter von 75 Jahren in München verstorben.

† **Dr. Augustin Keller.** Am 9. dies starb, bei seinem Tochtermann in Lenzburg, Regierungsrath Dr. Augustin Keller im Alter von 77 Jahren. Der Verstorbene war seit der Gründung des eidg. Polytechnikums bis 1881 Mitglied des eidg. Schulrathes und hatte sich in dieser Stellung grosse Verdienste um unsere technische Hochschule erworben.

### Concurrenzen.

**Stephaniebrücke in Wien.** Der Magistrat von Wien hat sich in erster Linie für die Ausführung des Liss-Hieser'schen Projectes ausgesprochen, jedoch beschlossen, auch die Projectanten Hallama und Schmid

aufzufordern, ihr Project mit einer entsprechenden architectonischen Ausstattung geziert, wieder vorzulegen. Erst dann soll entschieden werden, welches von diesen beiden Projecten zur Ausführung kommen soll. Unter jeder Bedingung aber wäre das Project Liss-Hieser anzukaufen.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

### Vereinsnachrichten.

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

#### Stellenvermittlung.

##### Gesucht:

Als technischer Director einer grossen Fabrik ein Chemiker, der mit der Alcoholfabrikation (deutsche Methode) vertraut ist. (319)

Ein junger Ingenieur, der gut englisch und französisch versteht, zum Uebertragen technischer Berichte. (320)

Ein junger Ingenieur als Zeichner auf das Bureau der Gas- und Wasserwerke einer Stadt in der Schweiz. (322)

Ein Maschinentechniker in eine schweizerische Maschinenfabrik. (312)

##### Auskunft ertheilt:

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

### Submissionsanzeiger.

Wir erlauben uns auf den im Annoncentheil dieser Zeitung nunmehr regelmässig erscheinenden Submissionsanzeiger speciell aufmerksam zu machen. Einsendung von bezüglichen Mittheilungen, sowie namentlich auch von Submissions-Resultaten sind uns stets willkommen.

D. Red.

### Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be-triebs-länge	Im November 1882				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Nov. 1882				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
						km.	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken
Centralbahn . . .	323	261 000	472 000	733 000	2 259	+ 29 658	+ 92	+ 4,2	4 084 536	5 195 327	9 279 863	28 730	+ 327 546	+ 1014	+ 3,7
Basler Verbindungsb. .	5	1 550	15 750	17 300	3 460	+ 1 187	+ 297	+ 7,1	39 291	183 773	223 064	44 613	+ 20 023	+ 4005	+ 9,9
Aarg. Südbahn . . .	581 <sup>1)</sup>	16 500	51 500	68 000	1 172	+ 57 563	+ 812	+ 225,1	151 955	342 781	494 736	9 334	+ 357 383	+ 4598	+ 97,1
Wohlen-Bremgarten . .	8	760	440	1 200	150	— 125	— 16	— 9,6	9 208	5 413	14 721	1 840	— 918	— 115	— 5,9
Emmenthalbahn . . .	46	13 500	18 100	31 600	687	+ 485	+ 11	+ 1,6	167 355	188 602	355 957	7 738	— 57 544	— 241	— 3,0
Gotthardbahn . . .	250 <sup>2)</sup>	305 000	565 000	870 000	3 480	+ 812 883	+ 2628	+ 308,5	2 944 533	2 533 274	5 477 807	30 688	+ 4 818 842	+ 20853	+ 212,0
Jura-Bern-Luzernbahn .	351	232 200	326 800	559 000	1 592	+ 35 176	+ 100	+ 6,7	3 348 992	3 474 527	6 823 519	19 440	+ 438 349	+ 1 249	+ 6,9
Bern-Luzern-Bahn . . .	9	2 300	2 200	4 500	500	— 383	— 43	— 7,9	118 857	33 755	152 612	16 957	— 6 894	— 766	— 4,3
Bödeli-Bahn . . .	9	2 300	2 200	4 500	500	— 383	— 43	— 7,9	118 857	33 755	152 612	16 957	— 6 894	— 766	— 4,3
Nordostbahn . . .	541	351 000	745 000	1 096 000	2 026	+ 71 606	+ 132	+ 7,0	5 186 984	7 149 874	12336 858	22 804	+ 415 345	+ 711	+ 3,2
Zürich-Zug-Luzern . .	67	52 000	82 000	134 000	2 000	+ 27 649	+ 413	+ 26,0	949 945	695 228	1 645 173	24 555	+ 184 292	+ 2751	+ 12,6
Bötzbergbahn . . .	58	40 000	127 000	167 000	2 879	— 4 133	— 71	— 2,4	628 028	1 451 062	2 079 120	35 847	+ 319 125	+ 5502	+ 18,1
Effretikon-Hinwil . .	23	5 000	6 900	11 900	517	— 51	— 2	— 0,4	67 243	77 078	144 321	6 275	— 2 525	— 110	— 1,7
Suisse Occidentale .	599	376 000	492 000	868 000	1 449	— 88 935	— 148	— 9,3	5 756 021	5 974 864	11730 885	19 584	— 541 737	— 904	— 4,4
Bulle-Romont . . .	19	4 600	11 700	16 300	858	+ 200	+ 11	+ 1,3	55 540	131 460	187 000	9 842	— 7 100	— 374	— 3,7
Tössthalbahn . . .	40	12 277	9 758	22 035	551	— 168	— 4	— 0,7	146 873	113 725	260 598	6 515	+ 6 767	+ 169	+ 2,7
Verein. Schweizerb. .	278	229 900	259 400	489 300	1 760	— 4 548	— 16	— 0,9	3 109 045	2 652 717	5 761 762	20 722	— 69 432	— 250	— 1,2
Toggenburgerbahn . .	25	12 070	9 040	21 110	844	— 778	— 31	— 3,5	156 429	92 752	249 181	9 967	+ 5 389	+ 215	+ 2,2
Wald-Rüti . . .	7	2 600	2 320	4 920	703	— 170	— 24	— 3,3	33 956	26 654	60 610	8 658	+ 3 279	+ 468	+ 5,7
Rapperswil-Pfäffikon . .	4	1 150	410	1 560	390	— 174	— 44	— 10,1	16 257	4 833	21 090	5 273	+ 711	+ 178	+ 3,5
19 Schweizer Normalb.	2711	1 919 407	3 197 318	5 116 725	1 887	— 936 942	+ 215	+ 12,9	26 970 648	30 328 229	57 298 877	21 749	+ 6 325 989	+ 1270	+ 6,2
1) 1881 29 km. weniger															
2) " 1881 " "															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn . .	15	6 388	5 523	11 911	794	— 787	— 53	— 6,3	87 345	58 147	145 492	9 699	+ 1 189	+ 79	+ 0,8
Arth-Rigibahn . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	205 040	13 725	218 765	19 888	+ 18 972	+ 1725	+ 9,5
Lausanne-Echallens .	—	—	—	—	—	—	—	—	369 619	18 372	387 991	55 427	+ 26 518	+ 3788	+ 7,3
Rigibahn (Vitznau) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	45 274	22 243	67 517	9 645	— 6 473	— 925	— 8,8
Rorschach-Heiden . .	7	2 400	2 650	5 050	721	— 617	— 88	— 10,9	74 855	3 311	78 166	8 685	+ 1 998	+ 222	+ 2,6
Uetlibergbahn . . .	9	1 265	274	1 539	171	— 853	— 95	— 35,7	164 565	52 036	216 601	12 741	— 5 908	— 348	— 2,7
Wädenswil-Einsiedeln	17	7 350	4 900	12 250	720	— 949	— 56	— 7,2							
4 Schweiz. Specialbahnen	48	17 403	13 347	30 750	641	— 3 206	— 67	— 9,5	946 698	167 834	1 114 532	16 887	+ 36 296	+ 550	+ 3,4