Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 1

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT. — Die Rheinbrückenfrage in Basel. — Le Collége Industriel de la Chaux-de-fonds. Avec quatre planches. — État des Travaux du grand tunnel du Gothard au 31 décembre 1876. — Nachtheile der Luftheizungen. — Eröffnung eines Brief- und Fragekastens. — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidg. Polytechnikums in Zürich.

Das Redactionscomité

der „Eisenbahn"

A. Achard, Ingénieur,	Genève
L. Chatelain, Architecte,	Neuchâtel
* **C. Culmann**, Prof. der Ingenieurwissenschaften, Präsident	Zürich
H. Dietler, Director der Emmenthalbahn,	Solothurn
* **A. Fliegner**, Prof. der Mechanik und Maschinenlehre,	Zürich
F. Geiser, Dr., Prof. der Mathematik,	Zürich
* **A. Geiser**, Stadtbaumeister	Zürich
* **R. Gnehm**, Dr., Prof. der Chemie,	Zürich
L. Gonin, Ingénieur cantonal, Président de la Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes	Lausanne
G. Haueter, Maschinenmeister der Nordostbahn,	Zürich
W. Hellwag, Oberingenieur der Gotthardbahn,	Zürich
J. Kelterborn, Architect,	Basel
H. R. Maey, Oberingenieur der Nordostbahn für Maschinenwesen,	Zürich
J. Meyer, Ingénieur en Chef du chemin de fer de la Suisse Occidentale,	Lausanne
R. Moser, Oberingenieur der Nordostbahn für Bahnbau,	Zürich
M. Probst, Ingenieur der Brückenbauwerkstätte von Ott & Comp.,	Bern
C. Ulrich, Architect, Actuar des Zürcherischen Ingenieur- und Architectenvereins	Zürich
* **G. Vogt**, Prof. für Staatsrecht,	Zürich

Anmerkung. Die mit * bezeichneten Mitglieder bilden den in Zürich wohnenden engeren Ausschuss, der die Geschäfte mit der Redaction vermittelt.

Abonnements-Einladung.

Mit dem Jahre 1877 beginnt die

„Eisenbahn" ihren sechsten Band

und laden wir die geehrten Abonnenten ein, ihr Abonnement rechtzeitig zu erneuern.

Dafür, dass die „Eisenbahn" auch in Zukunft möglichst gediegene Orginalartikel publiciren wird, bieten wohl die das Redactionscomité bildenden hervorragenden Männer der Theorie und Praxis die beste Gewähr.

Ueberdies wird der Werth der Zeitschrift für die Herren Techniker erhöht durch manigfaltige

Lithographische Beilagen,

während die monatlich publicirten

Commerciellen Beilagen

für die Kaufmannschaft und die Eisenbahnbeamten ein schätzbares

Nachschlagebuch für Gütertarife

bilden.

Bei diesem Anlasse machen wir darauf aufmerksam, dass die „Eisenbahn" auch fernerhin das Organ des

Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins

und des

Vereins ehem. Studirender des Eidg. Polytechnikums

bleibt.

Bestellungen auf frühere Bände werden, soweit Vorrath, stets ausgeführt.

Der Abonnementspreis bleibt trotz der vielen Mehrleistungen der Verlagshandlung bei dem bisherigen niedrigen Ansatz von

10 Franken per Band,

deren zwei per Jahr erscheinen.

Zürich, December 1876.

Orell Füssli & Co.

Die Rheinbrückenfrage in Basel.

(Frühere Artikel: Bd. IV., Nr. 22, Seite 302; Bd. V., Nr. 15, Seite 120, Nr. 19, Seite 156).

Ueber diesen Gegenstand hielt in der Sitzung des Zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, den 20. December, Herr Ingenieur Blaser, welcher früher in dieser Frage selbst vielfach thätig war, einen eingehenden Vortrag. Es war demselben zu diesem Zwecke vom Cantons-Ingenieur von Basel das nothwendige Plan- und Actenmaterial in zuvorkommender Weise zur Disposition gestellt worden, so dass es ihm möglich wurde, den zahlreich versammelten Mitgliedern des Vereins einen klaren Einblick in die Verhältnisse zu verschaffen.

Nachdem der Vortragende zuerst die baulichen Verhältnisse Basels, dessen erste Gestaltung innert der ursprünglichen Umwallung, die Entwickelung der Vorstädte bis zur spätern Befestigungslinie, sowie die Entstehung der äussern Quartiere, geschildert, namentlich aber auf die äusserst spärlichen und engen Strassenzüge, welche im Innern der Stadt für die Vermittlung des Verkehrs dienen mussten, hingewiesen hatte, zeigte derselbe, wie diese Verhältnisse nach und nach, durch den in steter Zunahme begriffenen Verkehr, unhaltbar wurden, wie da und dort, z. B. an der Eisengasse, woselbst dieselben sich zu einer wahren Calamität gesteigert hatten, mit grossen finanziellen Opfern eingreifende Strassencorrectionen durchgeführt werden mussten; wie endlich auch die in dürftigster Weise erstellte einzige Rheinbrücke, welche zwischen der grossen und kleinen Stadt den Verkehr zu vermitteln hatte, wenigstens auf ihre jetzige Breite von 45 Fuss gebracht werden musste, während dieselbe früher nur 27 Fuss hatte.

Der Vortragende nahm hiebei Veranlassung zu der Bemerkung, welche Fortschritte der ästhetische Sinn in Basel gemacht habe, da man jetzt einzig aus diesem zweifelhaften Grunde gegen eine vorgeschlagene neue Brücke am Harzgraben Opposition ergreife, während der Umbau der alten Brücke zu Beginn der 50er Jahre in nichts weniger als schöner Weise durchgeführt worden sei.

Diese stets zunehmenden Verkehrserschwernisse riefen erst in bescheidener Weise, dann immer lauter und dringender nach einer zweiten Verbindung zwischen den beiden Stadttheilen diesseits und jenseits des Rheins und gaben schon in der Mitte der 40er Jahre einigen einsichtigen Bürgern Veranlassung diese Frage studiren zu lassen, ohne jedoch einen wesentlichen Erfolg, als den ersten Schritt gethan zu haben, zu erzielen. Ungefähr 10 Jahre später tauchte die Idee wieder auf, und diessmal bereits in Gestalt eines Planes, welcher von dem Ingenieur Stehlin, einem verstorbenen Bruder des jetzt als Haupt-Opponent dastehenden Architecten Stehlin, für die Brückenstelle am Harzgraben angefertigt worden war und wobei auch schon die Idee einer geneigten Fahrbahn Aufnahme gefunden hatte.

Jedoch erst im Jahre 1864 habe die ganze Frage einen officiellen Charakter angenommen, da erst in jenem Jahre das Baucollegium und von demselben der Cantons-Ingenieur den Auftrag zum Studium der Frage erhalten habe. Durch die Eröffnung der Centralbahn und deren Verbindung mit der französischen Ostbahn einerseits, sowie durch die