Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 22: 50 Jahre Gotthardbahn

Inhaltsverzeichnis

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: 06.07.2025

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

INHALT: Entwicklung der Vorprojekte für die Gotthardbahn von 1852 bis 1876 (Koller, Wetli, Experten Gerwig und Hellwag). Die Einsparungs-Vorschläge 1876 (Seilfördersystem Agudio, Zahnradbahn Riggenbach, Hydropneumatisches System Seiler). Entwicklung der Gotthardbahn-Lokomotiven von 1882 bis 1932. Ausbau der Monte-Cenere-Linie auf Doppelspur samt neuem Cenere-Tunnel. Ausbau des internationalen Bahnhofes Chiasso. Betriebs-Entwicklung der Gotthardbahn von 1882 bis 1908 und 1932. Schlussfolgerungen vom Ingenieur-Standpunkt aus.

Band 99 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nr. 22
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

FÜNFZIG JAHRE GOTTHARDBAHN

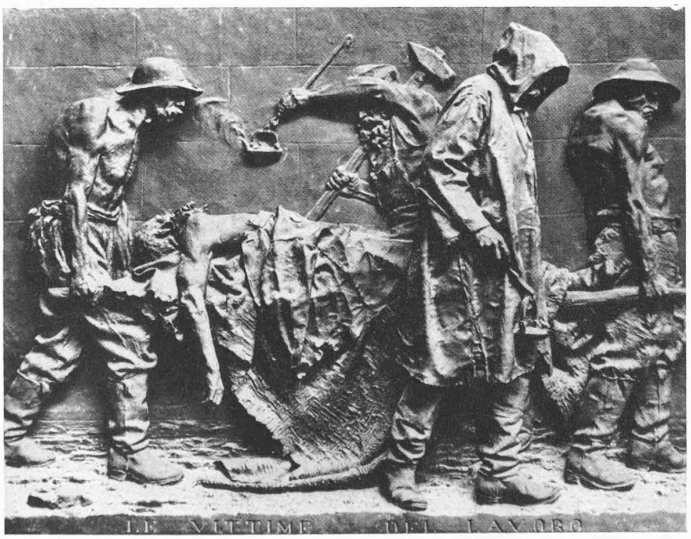
ZUR BETRIEBSERÖFFNUNG AM 1. JUNI 1882

Der fünfzigste Jahrestag der Betriebseröffnung der Gotthardbahn stellt für uns Ingenieure einen Gedenktag allererster Ordnung dar. Wenn auch die Technik in den 50 Jahren, die seit jenem Ereignis verflossen, ungeahnte Fortschritte erzielt und Neuerungen ins Leben gerufen hat, vermögen diese doch in keiner Weise die Grösse und Bedeutung jenes Werkes zu schmälern. Was Geist, Ausdauer und Arbeit der Männer jener Zeit zu schaffen vermochten, erregte die Bewunderung aller Welt und wurde damit Ansporn zu neuen Taten. Vornehmste Pflicht ist es daher für uns, heute ehrend und dankbar der Männer zu gedenken, die das Werk ersonnen, gefördert und durchgeführt haben.

Was die Gotthardbahn in den 50 Jahren ihres Bestehens geleistet, wie sie der Wohlfahrt unseres Landes, dem Reiseverkehr und dem Austausch der Güter gedient und wie sie vervollkommnet wurde, steht heute lebhaft vor aller Augen. Möge ein guter Stern sie auch in die Zukunft begleiten.

SCHRAFL, Dr. Ing. h. c.
Präsident der Generaldirektion der S. B. B.

Es läge nahe, den Gedenktag zur Eröffnung der zentralen Alpenbahn, die auf dem verkehrsgeographisch eigentlich gegebenen, direktesten Wege durch unser Land hindurch Nord und Süd verbindet, mit einem Rückblick auf die Entwicklung des um 1280 eröffneten Gotthardweges seit dem frühen Mittelalter zu feiern.[1]) Allein dies wird ja wohl in den kommenden Tagen von anderer Seite so reichlich geschehen, dass wir Gefahr liefen, mit andern Worten das nämliche zu sagen. Aber auch in rein technischer Hinsicht müssten wir uns selbst wiederholen, denn die „Schweiz. Bauzeitung" wie auch ihr Vorläufer die „Eisenbahn" haben als gewissenhafte Chronisten von Anbeginn des Baues an die Gotthardbahn und ihren spätern Ausbau durch sechs Jahrzehnte hindurch getreulich begleitet; in zahlreichen zeichnerisch und bildlich reich dokumentierten Berichten ist alles Wissenswerte bereits gesagt worden und kann in den betreffenden Jahrgängen nachgeschlagen werden. Es sei hier nur verwiesen auf die eingehende Baubeschreibung durch Prof. E. Gerlich in der „Eisenbahn" vom Mai/Juni 1882.



Denkmal für die OPFER DER ARBEIT, von Vincenzo Vela (1882), im Gotthardtunnel: 177 Tote und 403 Schwerverletzte.

So haben wir uns entschlossen, unsern Lesern, der technischen Fachwelt etwas Neues zu bieten, etwas, was auch in seinen Einzelheiten nur sehr wenigen bekannt ist und was zusammenfassend unseres Wissens überhaupt noch nicht gemacht worden ist: eine vergleichende Darstellung der *Vorprojekte* für die Gotthardbahn, eine Schilderung des Werdeganges der Linienführung bis zu dem vor aller Augen liegenden und mit Recht als Meisterwerk der Ingenieurbaukunst anerkannten Tracé unserer Alpenbahn. Es ist uns dies ermöglicht worden durch das Entgegenkommen der Kreisdirektion II der S. B. B., unserer Kollegen Kreisdirektor E. Labhard und Sektionschef A. Müller in Luzern, die uns mit Auskunft dienten und uns aus den Archiven der Gotthardbahn die alten Originalpläne zur Verfügung stellten, auf Grund derer wir unsere nachfolgenden Umzeichnungen zusammentragen und anfertigen konnten; diese enthalten auch Dinge, die überhaupt zum erstenmal veröffentlicht werden. — Ein kurzer Abriss der Entstehungsgeschichte der Gotthardbahn sei immerhin damit verbunden.

Das erste schweizerische Alpenbahnprojekt stammt vom Oberingenieur Graubündens, Oberst La Nicca, der 1847 im Konzessionsbegehren für eine *Lukmanierbahn* (Chur-Disentis-Lukmanier-Olivone-Biasca im Tessin) einreichte; die Konzession wurde 1853 erteilt, erlosch aber in der Folge durch Ablauf der Frist zum Baubeginn. Der Hauptmangel der Lukmanierroute, die 60 km weit ostwestlich verlaufende Rheintalstrecke Chur-Disentis, rief dann das Projekt für eine direkt nordsüdlich gerichtete und viel kürzere *Splügenbahn* auf den Plan, die, von Zürich und Mailand befürwortet, von den Lukmanier-Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin und von Genua bekämpft wurde.

Diese Kräftezersplitterung kam dem *Gotthard* zustatten, den auf Grund eigener Studien 1852 Ing. *Gottlieb Koller*[2]) (von Winterthur), der Chef des auf Grund der Bundesverfassung von 1848 errichteten Eidgen. Eisenbahnbureau, als erster zur Ueberschienung empfahl und in der Folge mit Ausdauer verfocht. Auf Vorschlag des Urner Landammann Karl Emanuel Müller fügte Koller seinem Projekt den rd. 15 km langen Tunnel Göschenen-Airolo ein, also bereits die heutige Tunnellage. Ein Vorschlag des Tessiner Kan-

[1]) Vergl. die Schilderung v. A. Trautweiler in „S. B. Z." Aug./Sept. 1884.

[2]) Vergl. seinen Lebenslauf in „S. B. Z.", 21. Juli 1900 (Bd. 36).