

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Neue Zufahrtlinien zur Gotthardbahn. — Luzern-Goldau und Zürich-Goldau. — Bemerkungen zur Kirchenbau-Konkurrenz in Zürich-Aussersihl. — Miscellanea: Fahrgeschwindigkeit auf den schweiz. Trambahnen. Verwendung der Dampfturbine zum Antrieb von Schiffsschrauben. Die Anwendung des Acetyls zur Kräfteerzeugung. Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun. Das Verhalten des Eisens gegen die Einwirkung von Kalk, Gips und Cement. Der Verkehr durch den Suezkanal. Archäologisches Institut in Wien. Oberägyptische Eisenbahnpläne. Die Umwandlung von Pressluft in elektrischen Betrieb. Die V. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker. Die feierliche Einweihung des neuen Justiz-

palastes in München. Das neue Gebäude für Bergbau und Elektrotechnik der technischen Hochschule in Aachen. Internationale Erfindungs- und Exportwarenausstellung in London. Die Eröffnung des Blackwall-Tunnels unter der Themse in London. Das neue Reichsbankgebäude in Köln. — Konkurrenzen: Neubau einer reformierten Kirche in der Kirchgemeinde Aussersihl in Zürich. Kurhaus in Wiesbaden. Kaufmännisches Vereinshaus verbunden mit grösserem Saalbau in Chemnitz. Erweiterungs- und Umbau des Rathauses in Görlitz. Monumentaler Brunnen in Altona. Strassenbrücke über die Aare von der Stadt Bern nach dem Lorraine-Quartier. — Nekrologie: † Gaston Hénard.

## Neue Zufahrtlinien zur Gotthardbahn.

Mit dem 1. Juni werden in unserem Lande vier neue, wichtige Eisenbahnlinien eröffnet, die den Weg aus Süddeutschland nach dem Gotthard wesentlich abkürzen, nämlich die Linien *Schaffhausen-Eglisau*, *Zürich-Thalweil-Zug* der Schweizerischen Nordostbahn und *Luzern-Küssnacht-Immensee*, *Zug-St. Adrian-Goldau* der Gotthardbahn. Die Städte Luzern, Zug, Zürich und Schaffhausen werden aus dieser Abkürzung des Verkehrsweges ohne Zweifel erheblichen Vorteil ziehen. Für Zürich ist sowohl die kürzere Linie nach Schaffhausen, als namentlich die Abkürzung über Thalweil-Zug nach dem zu einem Verkehrsknotenpunkt gewordenen Goldau von unschätzbare Bedeutung. In früheren Jahren, besonders als der Aufschwung der Stadt Zürich durch die Eröffnung der Gotthardbahn nicht mit der Raschheit erfolgen wollte, wie man erwartet hatte, wurde vielfach die Behauptung aufgestellt: Zürich sei durch die Gotthardbahn „abgefahren“ worden. Wie wenig damals diese Behauptung begründet war, hat die seitherige Entwicklung der Stadt augenfällig gezeigt und nun, nach der Eröffnung der direktesten Linie nach dem Gotthard, wird kaum jemand an dieses „Abgefahrensein“ mehr ernsthaft glauben wollen. Wenn es den vereinigten Bestrebungen der Gotthard- und Nordostbahn gelingt, auch einen Teil des norddeutschen Verkehrs von Berlin über Stuttgart nach Schaffhausen zu leiten und wenn die Nordostbahn hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten und Aufenthalte sich auf die nämliche Höhe stellt, wie die Gotthardbahn, so dürfen an die Eröffnung der neuen Linien hoffnungsvolle Erwartungen geknüpft werden.

Der bedeutendste Kunstbau der neuen Linie Schaffhausen-Eglisau ist der Viadukt, auf welchem die Bahn in der Nähe des Städtchens Eglisau den Rhein überschreitet. Herr Oberingenieur *Moser*, unter dessen Oberleitung die erwähnten Linien der Nordostbahn projektiert wurden, hat in Bd. XXV Nr. 21 unserer Zeitschrift eine Beschreibung und Darstellung dieses grössten Brückenbauwerkes der Schweiz gegeben. Die Länge des Viaduktes beträgt 459 m, dessen grösste Höhe 64 m, die überbrückte Thalfläche

16 000 m<sup>2</sup>. Da die Baukosten auf 960 000 Fr. veranschlagt waren, so würden nach jenem Projekt die Baukosten, auf den m<sup>2</sup> der überbrückten Thalfläche bezogen, 60 Fr. betragen. Die Flussöffnung hat eine lichte Weite von 90 m. Links und rechts der beiden Flusspfeiler wird das beidseitig tief eingeschnittene Thal durch steinerne Gewölbe von 15 m Weite auf hohen, schlanken Pfeilern überbrückt. Nach dem Projekt des Herrn Moser sollte die Flussöffnung durch einen eisernen Halbparabelträger überbrückt werden. In der Folge hat indes die Direktion der Nordostbahn, bei der Vergebung der Eisenkonstruktion auf Grundlage einer engeren Konkurrenz, sich für den von der Firma *A. Buss & Cie.* in Basel eingereichten Entwurf eines Parallelträgers entschieden. Wir hoffen, unseren Lesern demnächst die genaueren Angaben über dieses der Ausführung zu Grunde gelegte Projekt vorlegen zu können.

Auf der Linie Thalweil-Zug sind es vornehmlich die beiden Tunnel, welche das Interesse des Fachmanns erregen, der eine, oberhalb Horgen, hat eine Länge von 1985 m, der andere, durch die Gebirgskette des Albis, eine solche von 3358 m. Mit Ausnahme des grossen Gotthard-Tunnels ist dies der längste Tunnel der Schweiz.

Ueber die beiden neuen Zufahrtlinien der Gotthardbahn hat unsere Zeitschrift in Bd. XXII Nr. 7 eine kurze Beschreibung samt einer Karte veröffentlicht. Viel angenehmer als eine technische Beschreibung des Tracés wird sich das Feuilleton der heutigen Nummer lesen, in welchem Herr *Karl Spitteler* in poetischer Vorahnung, bevor noch ein Personenzug die Linien befahren hat, den hohen Naturgenuss schildert, der mit einer Eisenbahnfahrt von Luzern und Zürich nach Goldau verbunden ist.

Mit der Eröffnung der neuen Zufahrtlinien zum Gotthard ist eine denkwürdige Entwicklungsperiode unseres schweizerischen Eisenbahnwesens zum Abschluss gelangt. In richtiger Würdigung dieses Ereignisses haben die beiden beteiligten Eisenbahngesellschaften beschlossen der Inbetriebsetzung besondere Feierlichkeiten vorausgehen zu lassen. Heute ist die Eröffnungsfeier der Linie Schaffhausen-Eglisau, morgen (Sonntag) feiert die Gotthardbahn die Eröffnung ihrer beiden Linien und am nächsten Montag wird das Fest

## Luzern-Goldau und Zürich-Goldau.\*)

Die grosse Neuigkeit ist, dass die Gotthardbahn vom 1. Juni an ihren Weg von Luzern nach Goldau nicht mehr wie bisher über Rotkreuz,

\*) Aus *Karl Spitteler: Der Gotthard*. Frauenfeld, Verlag von *J. Huber*. 1897. Der Verfasser giebt in diesem trefflich geschriebenen Buch eine Uebersicht über die zahlreichen Schönheiten, welche der Gotthard dem Reisenden bietet. Spitteler ist ein feiner Naturkenner, der es versteht, so zu reisen, dass der Genuss ein möglichst grosser ist. Seine Kenntnis der Gotthard-Route von Luzern bis nach Italien, die er sich durch oft wiederholte Ausflüge erworben hat, verleihen ihm den Charakter eines zuverlässigen Führers. Seinem offenen Auge ist keine der malerischen und grossartigen Partien entgangen, von denen der Wanderer entzückt wird, wenn er der Gotthardstrasse folgt, oder einen Ausflug in das Schächen- und Maderaner-Thal, nach der Göschenenalp, nach dem Hospiz, oder ins Val Piora unternimmt. Zu Wagen, zu Fuss, im Bummel- und im Eilzug hat der Verfasser die Gotthard-Route zurückgelegt und er weiss jeder dieser verschiedenen Arten der Bewegung einen besonderen Reiz abzugewinnen. Die empfundenen Eindrücke sind in schöner Sprache wiedergegeben, so dass das Lesen des handlichen, schön ausgestatteten Büchleins, sei es vor, nach oder während der Reise immer wieder neuen Genuss bereitet. Im Gegensatz zu den in unserer Zeit so sehr beliebten Reiseschilderungen, die von einem übertriebenen Optimismus strotzen, herrscht in Spittelers Gotthard eine wohlthuende Objektivität, bei welcher Licht und Schatten richtig verteilt sind.

sondern über Meggen und Küssnacht nehmen wird. Das ist lauter Gewinn und zwar ein mannigfacher. Denn abgesehen von einer kleinen Zeitersparnis (ungefähr zehn Minuten), von dem Wegfall der langweiligen Strecke Ebikon-Gisikon-Rotkreuz und von der Vermeidung der verdriesslichsten Haltstation (Rotkreuz), erhalten wir fortan ein beträchtliches Stück Vierwaldstättersee mehr zur Gotthardbahn hinzu, was nicht nur eine Zuthat von so und so viel Einzelschönheiten bedeutet, sondern überhaupt der Reise bis Flüelen einen wesentlich anderen Charakter verleiht: einen einheitlichen, der zugleich entzückend sein wird.

Das leidige Gefühl hintenherum zu fahren, fällt jetzt weg; denn immer wieder treffen wir den Vierwaldstättersee, jedesmal an einer anderen Bucht, der mit uns Versteckens spielt, unter öfterem Grüssen und Abschiednehmen. Und nicht den Vierwaldstättersee allein, der Zugersee und der Lowerzersee sind ja auch noch da. Eine förmliche Seefahrt wird es künftig sein, in prächtigem Sichelbogen um die Rigiinsel herum, Wasser und Land in raschem Zeitmass wechselnd, das Wasser vorwiegend. Zunächst der Luzernersee mit seinen villenbekränzten Hügeln, hierauf die Küssnacherbucht, vom Rigi überthront, dann der stille, innige Zugersee und zwar wie bisher da, wo seine Ufer und seine Farben am schönsten sind; dann der Lowerzersee, später auf einen kurzen Augenblick bei Brunnen die Gersauer Seekammer und endlich der stolze, tiefe Urnersee. Also sechs Seen innerhalb einer einzigen Stunde.

Und jeder See hat seine eigene Palette: Die Küssnacherbucht ein derbes Ultramarin, der Zugersee gegen Arth ein unvergleichlich mildes Enzianblau, der Lowerzersee gegen den Urniberg eine an den Lungernsee gemahnende Spiegelung, der See bei Brunnen ein wundersames Schillern in allen Tönen zwischen blau und grün, einem Pfauenschweif vergleichbar