

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 18

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

**INHALT:** Die Gotthardbahn, V. Kreis der S. B. B. — Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen, Serie A<sup>3/5</sup>, der Gotthardbahn. — Die neue Kirche in Brütten. — Ueber die Berechnung elastisch eingespannter und kontinuierlicher Balken mit veränderlichem Trägheitsmoment. — Miscellanea: Die VIII. Hauptversammlung des Vereins schweizerischer Konkordatsgeometer. Das elektrische Barometer. Freilegung von St. Ambrogio in Mailand. Neues Künstlerhaus in Zürich. Umbau des Bahnhofs Bern der S. B. B. Bahnhofserweiterung Romanshorn. Das Bürgerhaus in Deutschland. Eidgen. Polytechnikum. Radium-Reichtum Schwedens. Genfer Haupt-

bahnhof, die „Gare de Cornavin“. Geschwindigkeitsmesser für Automobile. Kantonschul-Neubau in Zürich. Vorlesungen für Elektrotechnik an der Universität Bern. — Konkurrenzen: Neue katholische Pfarrkirche in Uerdingen an Niederrhein. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. — Doppeltafel XIV: Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen, Serie A<sup>3/5</sup>, der Gotthardbahn. — Tafel XV: Die neue Kirche in Brütten.

Bd. 53.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer Quellenangabe gestattet.

Nr. 18.

## Die Gotthardbahn V. Kreis der Schweizerischen Bundesbahnen.

Mit dem heutigen Tage ist auch die Gotthardbahn in den Besitz der schweizerischen Eidgenossenschaft übergegangen und als V. Kreis von den Schweizerischen Bundesbahnen in Verwaltung genommen worden.

Indem wir hier dieses Wendepunktes in der Eisenbahngeschichte unseres Landes gedenken, entbieten wir der nun als selbständiges Unternehmen der Geschichte angehörenden Gotthardbahn, dieser vornehmsten und bedeutendsten, wenn auch jüngsten unter den fünf grossen schweizerischen Normalbahnen, unsern Gruss. Dieser gilt vor allem dem auserlesenen Stab von Technikern — von denen so viele nicht mehr unter uns

weilen — die bei Projektierung und während der Durchführung des Baues der Hauptlinie tätig waren, die sodann seit der Eröffnung des Betriebes unter der umsichtigen Leitung unseres verehrten Kollegen *H. Dieler*, vom 27. Juni 1879 bis zum 30. April d. J. Direktor der Gotthardbahn, an dem Ausbau des Unternehmens gearbeitet und dasselbe, unermüdlich fortschreitend bisher geführt haben. Ihrer sachkundigen Tätigkeit verdankt die Gotthardbahn die angesehene Stellung, die sie heute im europäischen Verkehrsleben einnimmt und die uns Schweizer mit gerechtem Stolz erfüllt. Wir vertrauen darauf, es werde auch der eidgenössischen Verwaltung gelingen, sie auf der durch ihre bisherige Geschichte vorgezeichneten Bahn weiter zu führen.

Die grosse Aufgabe, die dem Unternehmen gestellt war, als erste zentraleuropäische Ueberschienenung der Alpen die kürzeste Verbindung zwischen den Eisenbahnen des neuerstandenen deutschen Reiches und jenen des vereinigten Königreiches Italien herzustellen, der Umstand, dass zur Ueberwindung der dem Baue sich darbietenden Schwierigkeiten die finanzielle Mithilfe der beiden Nachbarländer gesucht und gewonnen werden musste, und schliesslich die für die Verwaltung der Bahn sich ergebende Notwendigkeit, in ihren Betriebseinrichtungen vor allem diesem Durchgangsverkehr Rechnung zu tragen, — diese Umstände alle sie verliehen der Gotthardbahn in weit höherem Masse als den vier andern schweizerischen Hauptbahnen einen internationalen Charakter. Sie brachten es mit sich, dass ihr hinsichtlich der mit dem Anwachsen des Verkehrs und den gesteigerten Anforderungen desselben stetig fortschreitenden Entwicklung der Einrichtungen und der Betriebsmittel eine führende Rolle zufiel.

Dass die kommerzielle und vorab die technische Leitung, unterstützt durch die grosse Zahl bewährter Mitarbeiter, es verstanden haben, den grossen Aufgaben in vollem Masse gerecht zu werden, das bezeugen die reiche Anerkennung, die ihnen aus allen Fachkreisen, sowie von

Seite des die Bahn benützenden Publikums zuteil geworden ist, und nicht in letzter Linie die gleichzeitig auch für das Unternehmen erzielten günstigen Betriebsergebnisse.

Wir dürfen der Hoffnung Raum geben, dass über Entstehen und Entwicklung der Gotthardbahn bis zu ihrem Übergang an die Schweizerischen Bundesbahnen von berufener Seite eine geschichtliche Darstellung erfolgen wird, die für die weitesten Kreise, namentlich aber für den Bau- und Betriebstechniker eine wertvolle Fundgrube interessanter Erfahrungsergebnisse werden sollte. Für uns ist es selbstverständlich ausgeschlossen, an diese gewaltige

Materie heranzutreten. Unsere Leser mögen uns deshalb erlauben, als Marksteine für ihre eigene Erinnerung hier nur einige kurze historische Daten summarisch aneinander zu reihen.

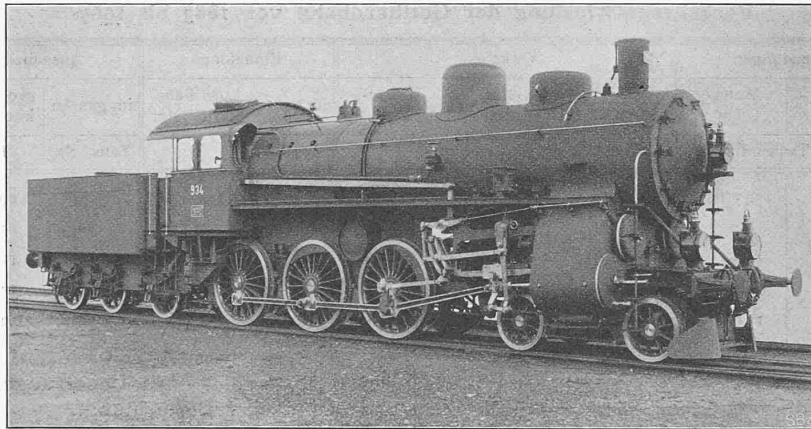


Abb. 1. Die neue Vierzylinder-Verbund-Lokomotive, Serie A<sup>3/5</sup>, der Gotthardbahn.  
Gebaut von J. A. Maffei in München.

Die ersten Alpenbahnprojekte wurden bereits 1845 von Ingenieur La Nicca entworfen. Auf diese folgte das Gotthardbahnprojekt im Jahre 1851, das Ingenieur Koller zum Verfasser hatte. Aber erst in dem von Beckh-Gerwig anfangs der 60er Jahre aufgestellten Vorprojekt mit den später von Hellweg daran angebrachten Abänderungen war die Grundlage gefunden, auf der die Verwirklichung des grossen Unternehmens möglich wurde. Den ältern unter uns stehen die aufregenden Episoden, von denen die Klärung dieser Vorfragen begleitet gewesen ist, noch gut im Gedächtnis, die damals die politischen Parteien unseres Landes und die gesamte technische Welt beschäftigten.

Der Konstituierung voraus ging der Abschluss des Subventionsvertrages der Schweiz mit Italien vom 15. Oktober 1869, dem am 20. Juni 1870 der Norddeutsche Bund beitrug (später ergänzt durch den Zusatzvertrag mit beiden Staaten vom 12. März 1878), sowie die Vereinbarungen zwischen Bund und Kantonen hinsichtlich der von diesen zu leistenden Beiträge à fonds perdu. Aus diesen Verträgen sei nur hervorgehoben, dass die höchste Kote für den Haupttunnel mit 1162,5 m (tatsächlich beträgt sie 1154,5 m), der kleinste Krümmungshalbmesser mit 280 m und die grösste Steigung mit 27 ‰ festgelegt wurden. Die finanzielle Unterstützung, die dem Werke durch diese Verträge gesichert wurde, belief sich endgültig auf 58 Mill. Fr. von Italien, 30 Mill. Fr. von Deutschland und 31 Mill. Fr. aus der Schweiz, zusammen 119 Mill. Fr., zufälligerweise genau die Hälfte des Betrages der in der ersten zehnjährigen Bauperiode bis zur Eröffnung des Betriebes im Jahre 1882 aufgewendeten Bausumme von 238 Mill. Fr. Der Gesamtkapitalaufwand hat bis zum Schluss des Jahres 1908 den Betrag von fast 300 Mill. Fr. erreicht.

Am 6. Dezember 1871 erfolgte zu Luzern die Konstituierung der Gotthardbahn-Gesellschaft und im Juni 1872 konnten die Vorarbeiten für den Bahnbau eingeleitet werden. Nach einer Bauzeit von genau 10 Jahren, auf deren ebenfalls sehr bewegte und an unerwarteten Zwischenfällen reiche