

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 27

Artikel: Elektrischer Betrieb der Gotthardbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577187>

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: 08.01.2026

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

wirklich im einen oder andern Industriestate Patent erteilt werden sollte, so würde es sich eben nur um ein neues, resp. um ein noch unbekanntes Bindemittel handeln.

Was die Bindemittel aber an und für sich betrifft, so sind sie, wenn auch gerade nicht in zahlreicher Auswahl vorhanden, so doch in keiner beschränkten und was bei dem Verfahren die Hauptache ist, sie sind seit Jahren erprobt, was man von neu entdeckten bekanntlich nicht sagen kann. Vielleicht denkt beim Lesen dieser Zeilen mancher an die vielen und mit sonst geprägten Eigenschaften versehenen Sägemehlböden und das stets gleiche Bindemittel, haben die Böden auch noch so verschiedene lateinische Benennungen. Auf diesem Gebiet ist allerdings und gerade mit dem Bindemittel viel und schwer gesündigt worden, dagegen ist es bezeichnend, daß man sich anderer, nicht so subtiles Mittel immer noch nicht bedienen will, obgleich man sie nicht zu importieren und mit schwerem Gelde aufzuwiegeln braucht.

Merkwürdig ist es auch, daß man immer noch der Meinung ist, es lassen sich nur aus Sägemehl brauchbare Artikel erzeugen, während es mit jeglichem Abfall aus der Holzindustrie nicht weniger möglich und sogar rentabler ist. T.

Elektrischer Betrieb der Gotthardbahn.

Dem „Uner Wochenblatt“ entnehmen wir folgende Hauptbestimmungen des zwischen der Gotthardbahn, bezw. der Eidgenossenschaft und dem Kanton Uri abgeschlossenen Konzessionsvertrages über die Wasserkräfte der Reuss:

Der Gotthardbahn wird für sich und zuhanden ihrer Rechtsnachfolgerin, der Schweizerischen Bundesbahnen, zum Zwecke des Bahnbetriebes die Bewilligung erteilt zur Ausnutzung der Gesamtwaterkräfte der Reuss auf der Strecke Andermatt bis Amsteg, unter Mitverwertung der Wassermengen und disponiblen Gefälle der Göschenreuss, der Maienreuss, des Tellibaches und des Kerstelenbaches mit Einstrom des Eglibaches, welch letzterer höchstens 500 Meter vor der Einmündung in den Kerstelenbach gestaut werden soll. Die bereits bestehenden Konzessionen an der Reuss bleiben vorbehalten. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren erteilt. Uri erklärt sich bereit, diese Konzession der schweizerischen Eidgenossenschaft auf ihren Wunsch ohne erschwerende Bedingungen und Abänderungen zu erneuern. Als Gegenleistung für die Konzession entrichtet die Gotthardbahn, resp. ihre Rechtsnachfolgerin, die schweizerische Eidgenossenschaft, an den Kanton Uri: a) eine einmalige Entschädigung (Konzessionsgebühr) von 250,000 Fr., zahlbar in drei Raten, nämlich 10 Prozent gleich Fr. 25,000 an dem Tage, an welchem der Konzessionär die Annahme des Konzessionsdekretes erklärt; 30 Proz. gleich Fr. 75,000 bei der Unterzeichnung und Genehmigung des definitiven Konzessionsvertrages und spätestens nach Verlauf von 6 Monaten seit der Annahmeklärung der Konzession durch den Konzessionär; 60 Proz. gleich Fr. 150,000 bei der Kollaudation der ausgeführten Anlagen und spätestens nach Verlauf von drei Jahren seit dem Datum der Konzessionsannahme. b) eine jährliche Entschädigung (Wasserzins) von Fr. 72,000, zahlbar nach Verlauf des dritten Jahres seit dem Datum der Konzessionsannahme. Der Konzessionär ist nicht gehalten, innerhalb einer bestimmten Frist mit der Erstellung der Anlagen zur Ausnutzung der konzessionierten Wasserkräfte zu beginnen. Der Kanton Uri sichert dem Bund das Recht zu, die vorstehende Wasserrechtskonvention interimsistisch durch eine oder mehrere Privatunternehmungen

ausnützen zu lassen. Der Bund kann zu diesem Zwecke an Privatunternehmungen Subkonzessionen erteilen in gleichem Umfange und unter gleichen Bedingungen, wie sie ihm durch die von der urnerischen Staatsbehörde erteilte Konzession zuerkannt worden sind. Der Konzessionär ist berechtigt, einen Teil der aus den ihm vom Kanton Uri konzidierten Wasserkräften gewonnenen elektrischen Energie auch außerhalb des Kantons zu verwerten. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Gemeinden Göschenen, Wassen, Gurtmelen und Silenen auf Verlangen die für Zwecke der öffentlichen Beleuchtung erforderliche Kraft zum Selbstkostenpreise, die für Privatbeleuchtung und Bedürfnisse der Kleinindustrie nötige Energie dagegen zum mäßig prozentual erhöhten Selbstkostenpreise abzugeben. Hierfür sind den genannten Gemeinden 750 HP. zu reservieren. Für außerhalb des Kantons Uri nicht zu Bahnzwecken zur Verwendung gelangende Kraft hat der Konzessionär für das Jahrespferd eine Bushagstage von 50 Rp. zu bezahlen. Sollten sich nach Verlauf einiger Jahre des elektrischen Bahnbetriebes die konzidierten Wasserkräfte oder Teile von solchen als für die Zwecke der Bahn und des Bahnbetriebes nicht verwendbar erweisen, so sind sie auf Wunsch um dannzumal zu vereinbarende Preise der urnerischen Industrie abzutreten, wobei der Staat ein Vorzugsrecht besitzt. Beide Kontrahenten verpflichten sich, die Ratifikation des Konzessionsvertrages bei den zuständigen Oberbehörden bis spätestens 31. Dezember 1907 einzuholen.

Es ist die Anlage von Stauteen im Einzugsgebiete der Reuss beabsichtigt, in denen das zu Zeiten reichlicher Niederschläge, sowie bei der Schnee- und Gletscherschmelze im Überfluss vorhandene Wasser akkumuliert und für die wasserarmen Perioden aufgespart würde. Außerdem wird eine künstliche Verbindung von Wasserkräften des Reussgebietes mit solchen des Tessingebietes durch das Mittel des Ritomsees geplant. Der auf diese Weise aus dem genannten See gewinnbare Mehrbetrag an Kraft dürfte genügen, um das an der Reuss auf der Strecke Andermatt-Amsteg teilweise vorhandene Manko zu erheben. Mit Nachdruck wiesen die Techniker des Bundes darauf hin, daß es im Bereich des Kantons Uri, wegen seiner ungünstigen Terrainbeschaffenheit und der steilen Berghänge, sehr schwierig sein werde, Stellen zu finden, an denen eine Aufspeicherung von Wasser in großen Mengen und für immer sich ermöglichen ließe. Auch sei die Schaffung solcher Sammelstellen nur unter Aufwand sehr bedeutender Kosten möglich. Diese Erwägungen beeinflußten natürlich die Festsetzung des Wasserzinses.

Die elektrische Vallemaggibahn

hat gezeigt, welche Vorteile die seitliche Anordnung der Fahrdrähteleitung, die Rutenstromabnahme, die Aufhängung des Fahrdrätes, wie dies alles nach dem System Oerlikon durchgeführt wurde, bieten. Der von der Kraftzentrale Pontebrolla gelieferte Einphasenstrom von 5000 Volt Spannung und zwanzigsekündlichen Perioden wird mit Ausnahme in den Bahnhöfen und in den Tunnels seitlich vom Gleise an einem Gestänge mittels drehbar angeordneter Hochspannungsisolatoren geführt. Reift der Fahrdräht an einer Stelle, so wird der auf der anderen Isolatoreseite gesunde Draht einen Zug auf den Isolator ausüben können, unter dessen Wirkung sich der Isolator verdreht. Diese Drehung wird durch eine besondere Vorrichtung derart in elektrische Wirkung umgesetzt, daß im gleichen Augenblick, wo ein Fahrdräht reift, die gesamte Fahrdrähteleitung des zugehörigen Streckenabschnittes automatisch stromlos