

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 69 (2001)

Artikel: Gottlieb Koller (1823-1900)
Autor: Wägli, Hans G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095653>

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: 25.04.2026

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

Gottlieb Koller

(1823–1900)

Hans G. Wägli



A handwritten signature in cursive script, reading "G. Koller - Bernerstrasse", enclosed within a hand-drawn oval.

Porträt von Gottlieb Koller aus dem Jahre 1871 und seine Unterschrift 1864

«Gottlieb Koller ... war ein wissenschaftlich und praktisch tüchtiger Techniker, der sich um die Gotthardbahn bedeutende Verdienste erworben hat». So würdigte das «Berner Tagblatt» das Leben jenes Mannes, der zu den Ersten zählt, die sich für einen koordinierten Eisenbahnbau in der Schweiz engagiert haben.

Für ein schweizerisches Eisenbahnnetz

Die Gründung des schweizerischen Bundesstaates im Jahre 1848 verbesserte die Chancen für die Eisenbahn. War es zuvor der eidgenössischen Tagsatzung nicht einmal gelungen, die Einheit der Spurweite zu finden, so brachten am 14. Dezember 1849 Alfred Escher (1819–1882) und zwölf Mitunterzeichner die Eisenbahn erst recht aufs eidgenössische Tapet. Die Motionäre forderten den Bundesrat auf, den Plan für ein schweizerisches Eisenbahnnetz entwerfen zu lassen und dazu unbeteiligte Experten beizuziehen. Ausserdem seien ein Expropriationsgesetz vorzubereiten, das finanzielle Engagement des Bundes beim Bahnbau abzuklären und sinnvolle Konzessionsbedingungen für ein Privatbahnsystem festzulegen. Anfang 1850 beauftragte der Bundesrat das Post- und Baudepartement, das Nötige einzuleiten.

Bundesrat Wilhelm Matthias Naeff (1802–1881) richtete sofort ein «technisches Eisenbahnbureau» ein, das er Ingenieur Gottlieb Koller unterstellte. Kollers Wahl war kaum Zufall. Der St. Galler Naeff hatte vor seiner Bundesratszeit den Eisenbahnverein St. Gallen präsidiert und die st. gallisch-appenzellische Eisenbahn gefördert. Deren Finanzierung sollten französische Banken sichern. Naeffs Kontakte zu Frankreich begünstigten Kollers Wahl zum ersten Eisenbahnbeamten des Landes, wenn nicht direkt, so als Referenz, denn Koller war zu jener Zeit als Bahnbauingenieur in der Gegend von Lyon tätig.

Ein Winterthurer Bäckersohn

Samuel Gottlieb Koller erblickte am Sonntag, 22. Februar 1823, als dritter Sohn des Bäckers Jakob Koller und der Maria Magdalena Regula, geborene Corrodi, das Licht der Welt. Die Bäckerei des Vaters vor dem Obertor und die aufstrebende Stadt Winterthur boten dem Knaben ein spannendes Umfeld.

Gottlieb Koller erlebte, wie Schanzen niedergelegt und Stadtgräben zugeschüttet wurden. Nur das Obertor unweit der elterlichen Bäckerei blieb bis 1864 bestehen. In der Nähe entdeckte der Schüler auf dem 1787 erbauten Claisengut (heute Museum Lindengut) eine seltsame Stange. Dieser wohl älteste Blitzableiter der Schweiz zeugt von den guten Beziehungen von Johann Sebastian Clais (1742–1809) zu Benjamin Franklin (1706–1790) und vom offenen Geist in dieser Stadt. Ob so viel Aufbruch und Fortschritt die Freude am Technischen weckten?

Ohne ein waches Interesse wäre der fleissige Gewerbeschüler kaum in die 1833 gegründete Industrieschule Zürich geschickt worden. Während der älteste Bruder Jakob Heinrich (geb. 1808) Medizin studierte und als Chirurg promovierte, wurde Caspar (geb. 1818) Posamenter (Seidenbandweber). Gottlieb wählte den Weg zur Technik.

Bevor 1855 das Eidgenössische Polytechnikum in Zürich eine Ausbildung auf Hochschulstufe anbot, führte der Weg dazu ins Ausland. Gottlieb trat 1842 in die damals noch private Ecole Centrale des Arts et Manufactures in Paris ein. Im Unterschied zur älteren staatlichen Ecole Polytechnique bildete sie Ingenieure für die Wirtschaft aus.

Es zeugt von Weitsicht und Verständnis, dass der Vater den Söhnen eine solide Ausbildung ermöglichte.



Das 1867 geschleifte Obertor in Winterthur, unweit der elterlichen Bäckerei, wo Koller seine Jugend verbrachte. Hier führte der Verkehr Zürich–Bodensee durch, dem bald auch der Fortuna-Brunnen weichen musste. Erst 1983 kehrte er an seinen Platz zurück.

Eisenbahningenieur

Das dreijährige Studium schloss Koller 1845 mit dem Diplom eines Bauingenieurs ab. Weil zu jener Zeit in Frankreich der Eisenbahnbau im Aufschwung war, fand Koller als Projekt Ingenieur bald eine Stelle und machte auf diesem Gebiet seine ersten Erfahrungen.

Nach zwei Jahren des Planens wechselte er in ein Bauunternehmen, das bei Dijon grosse Bahnbauten ausführte. Kollers Stellenwechsel zur Bauunternehmung fiel in die Zeit der Februarrevolution 1848, deren Ausgang die Zweite Republik brachte, den Bahnbau reorganisierte und ihn mit Staatsmitteln weiter ankurbelte.

Im «Eisenbahnbureau»

Die in Frankreich in gründlicher Fachausbildung und reicher Praxis gewonnenen Kenntnisse kamen dem 27-jährigen Rückkehrer im «technischen Eisenbahnbureau» der Eidgenossenschaft zustatten. Die Aufgaben Kollers umfassten das Ausarbeiten von Vorschlägen für die Trassierung der Hauptisenbahnlinien, die Aufnahme von Längenprofilen und das Sammeln statistischen Materials.

Koller arbeitete gründlich: Ein dicker Ledereinband im Bundesarchiv belegt, dass er auch die Posthalter im ganzen Land für eine detaillierte Strassenverkehrserhebung einspannte. Weiteres Material lieferten die Ergebnisse der Volkszählung von 1850. Eine Einladung zur Mithilfe erging ferner an die Kantone. Koller fragte nach Waren- und Personenaufkommen und erbat Angaben über die Verkehrs-Infrastrukturen.

Die Alpenbahnfrage schwingt schon mit

Das Ergebnis dieser Umfrage lässt erste Rivalitäten in der Alpenbahnfrage erkennen. Graubünden fühlte sich zurückgesetzt, weil sein Gebiet mit den Frequenzangaben hinter zentraleren Passrouten zurückstand und es sich weniger in eidgenössischer Gunst wähnte als die, die für zentralere Achsen wirkten. Dies sei nicht zuletzt am Umstand zu erkennen, dass der Schneebruch über den Gotthard seit dem 1. Februar 1850 unter eidgenössischer Leitung durchgeführt werde.

Das eintreffende Material wurde gesichtet, geprüft und vervollständigt. Koller beanspruchte dazu die Hilfe der verantwortlichen Ingenieure, namentlich von Richard La Nicca (1794–1883), Lukmanier; Friedrich Wilhelm Hartmann (1809–1874), Rheintal–Zürichsee; Johann Jakob

Sulzberger (1802–1855), Frauenfeld–Wil; Johannes Wild (1814–1894), Kanton Zürich; Ferdinand Adolf Näf (1809–1899), Reusstal; Ernst Heinrich Michaelis (1794–1873), Luzern–Menzna/Sursee–Aarau; Johann Rudolf Gatschet (1805–1856), Solothurn–Aarau und Andreas Merian (1794–1880), Jurafuss. Dank Guillaume Henri Dufour (1787–1875), dem Leiter des Eidgenössischen topographischen Büros, entstand eine hervorragende Grundlage für den von den Räten verlangten Plan eines schweizerischen Eisenbahnnetzes.

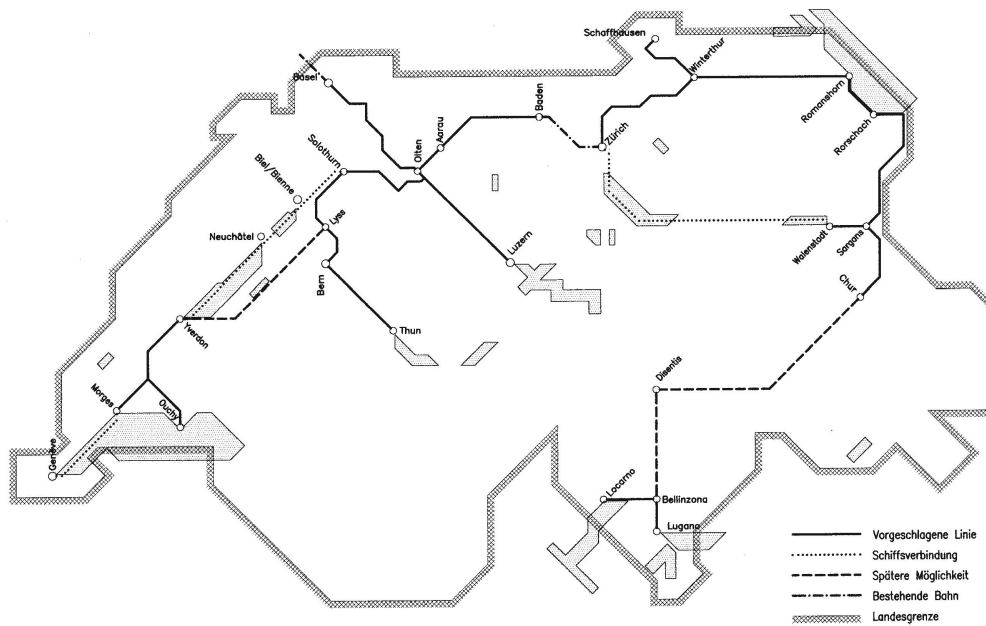
Die Gutachter

Sicher war Koller am Vorschlag mitbeteiligt, als technischen Gutachter den vom schweizerischen Konsul in London, Alexandre Louis Prévost (1788–1876), empfohlenen englischen Ingenieur Robert Stephenson (1803–1859) zu berufen. Weil der Sohn des «Eisenbahnvaters» George Stephenson (1781–1848) als Mitglied des englischen Parlaments nicht vor Ende August 1850 in die Schweiz reisen konnte, sollte Ingenieur Thomas Longridge Gooch (1808–1882) im Juni mit Vorarbeiten beginnen. Aber aus gesundheitlichen Gründen fühlte sich dieser nicht imstande zu reisen, weshalb Ingenieur Henry Swinburne (1821–1855) einsprang, der seine Schweizer Reise in Genf begann. Im August folgte ihm Stephenson mit Ausgangspunkt Basel nach. Beide wurden von verschiedenen Fachleuten begleitet. Koller betreute die technischen Experten und erteilte ihnen alle gewünschten Aufschlüsse.

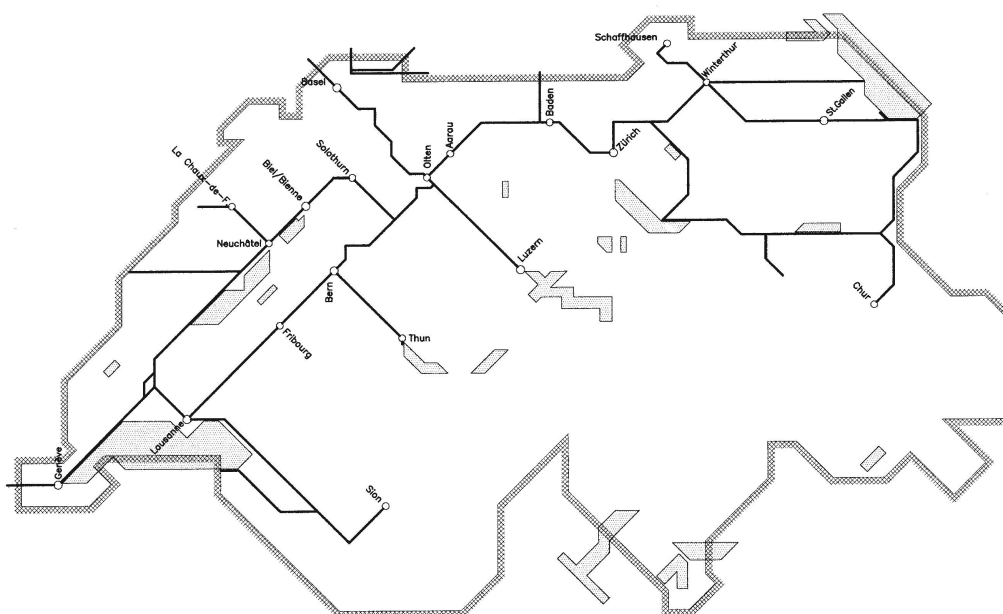
Ergebnisse

Auftragsgemäss skizzierten die beiden englischen Ingenieure ein Netz, das in den wesentlichen Zügen den Haupttälern folgte. Im Vordergrund stand die Verbindung von Basel, dem

Koller hat das Werden von rund 4000 km Schweizer Eisenbahnliesen miterlebt.

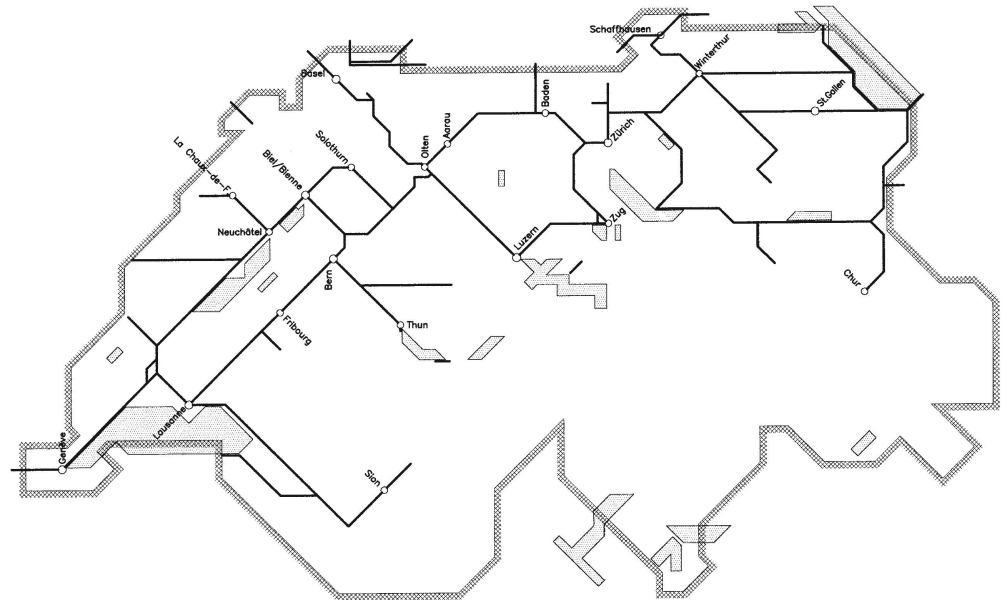


1850: Vorschlag der Engländer Stephenson und Swinburne für ein allgemein schweizerisches Eisenbahnnetz

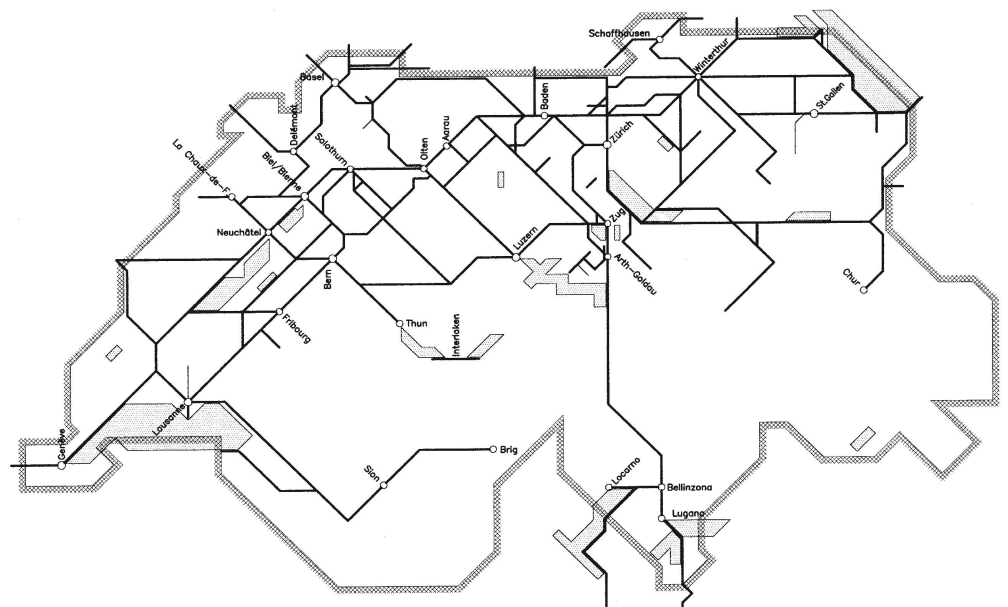


1862: Als Koller die Centralbahn verliess, waren mehr Linien vollendet als 1850 vorgeschlagen.

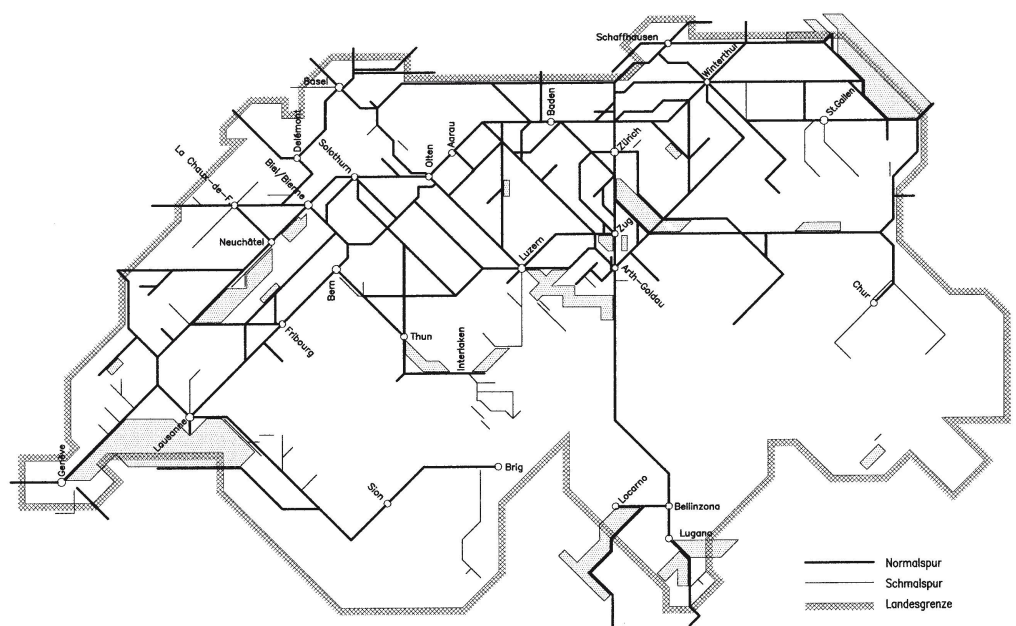
1872: Das Schweizer Bahnnetz, als Koller erneut Beamter wurde



1882: Die Gotthardbahnbauten sind vollendet. Das Schweizer Schienennetz misst 2615 km.



1900: Einzig am Gotthard quert eine Bahn die Schweizer Alpen. An Albula, Simplon, Bernina und Lötschberg liegen noch keine Schienen. Daneben ist das Hauptnetz aber bis auf wenige Strecken (Bern-Neuenburg, Bodensee-Toggenburg) vollendet.



Zielpunkt der deutschen und französischen Bahnen, mit dem Aaretal und der grossen Ost–West-Transversale vom Bodensee zum Genfersee. Von dieser Stammlinie aus sollten «Kommunikationslinien» Thun, Luzern, Schaffhausen und Graubünden erschliessen, eine Nebenlinie Lugano, Bellinzona und Locarno verbinden. Der bundesrätlichen Instruktion für nur einen Juradurchstich genügte der Hauenstein. Einwände gegen grosse Höhendifferenzen und lange Tunnels wurden mit schiefen Ebenen, Seilzug und Ballastwagen an festem Antrieb entkräftet. In das vorgeschlagene Kreuz mit Zentrum Olten flochten die Ingenieure Schiffsetappen ein, um nicht «öffentliche Hülfquellen für Eisenbahnen zu verschleudern, wo treffliche Wasserstrassen» verfügbar waren. Auf die bundesrätliche Frage nach der Zweckmässigkeit einer Alpenbahn zweifelten die Experten, ob der Aufwand für eine Lukmanierbahn «durch die zwischen dem Norden und Süden der Alpen bestehenden Handelsverhältnisse gerechtfertigt würde». Überhaupt müsse «... der Hauptvorteil dieser Linie, falls sie hergestellt und mit mässigen Taxen betrieben wird, Deutschland und Sardinien zu fallen».

Das Finanzgutachten bejahte die aktive Teilnahme der Schweiz am wirtschaftlichen Aufschwung, ging aber kaum auf ihre Rolle als Transitland und die Gefahr der Umgehung ein. Mit belgischen Zahlen zerstreute es Bedenken, die eben erst aufwändig erbauten Strassen könnten veröden. Die Bahn belebe den Gesamtverkehr, sie erübrige andere Transportmittel nicht so, wie die Buchdruckerkunst die Abschreiber überflüssig gemacht habe. Bund und Kantone sollten den Bahnbau gemeinsam finanzieren und die Kosten unter sich im Verhältnis 1:2 aufteilen.

Der Bundesrat unterliegt

Koller stellte die Untersuchungen zusammen und verfasste eingehende «Nachträgliche Erläuterungen zu den Expertenberichten, in Bezug auf die Begründung der Berechnungen über die Kosten der Anlage und des Betriebes der verschiedenen Linien». Diese waren die Grundlage zur bundesrätlichen Botschaft vom 7. April 1851 über das Eisenbahngesetz.

Das Erscheinen der Botschaft schloss die Vorarbeit Kollers ab. Es wurden zwar weitere Gutachten eingeholt, von Wilhelm Schmidlin (1810–1872), Rektor in Basel, für die deutsche und vom Genfer Journalisten John Coindet (1800–1857) für die Westschweiz, doch folgte der Nationalrat nach mehrmaligem Vertagen und lebhaften Beratungen seiner Kommission den Empfehlungen der Botschaft und der Kommissionsmehrheit nicht. Er stimmte am 8. Juli 1852 dem Minderheitsantrag zu, der Eisenbahnbau und -betrieb der Privattätigkeit und die Konzessionserteilung den Kantonen überlassen wollte. Auch die Bundesversammlung stimmte nach Differenzbereinigungen und Diskussionen im Ständerat am 18. Juli 1852 dem Privatbau unter Kantonsobhut zu. Angesichts dieses Entscheids stellte der Bund die Aktivitäten ein, und das «Eisenbahnbureau» hielt das gesammelte Material zuhanden der Kantone bereit.

Für eine Alpenbahn

Nach dem Abschluss der Arbeiten im «Eisenbahnbureau» reiste Gottlieb Koller nach Deutschland, um die Eisenbahnverhältnisse in Württemberg und Bayern zu studieren. Dort lernte er den Oberbaurat Karl von Etzel (1812–1865), seinen späteren Chef und Oberingenieur bei der Schweizerischen Centralbahn (SCB), kennen. Etzel leitete zusammen mit Oberbau-

rat Michael Knoll (1805–1852) und dem Wiener Zivilingenieur Ludwig Klein (1813–1881) Planung und Bau der am 29. Juni 1850 eröffneten Hauptlinie über die Schwäbische Alb von Stuttgart nach Ulm. Sie gilt als erste Gebirgsüberquerung einer Eisenbahn auf dem Kontinent.

Im Auftrag der Regierungen der Schweiz, Sardinien und Preussens untersuchte und verglich Koller mit G. Negretti, Inspecteur du Génie, délégué du Gouvernement de Sardie, und S. Hähner, Oberingenieur Preussens, verschiedene Alpenpässe der Schweiz zwecks Bau einer Alpenbahn. Das handschriftliche Gutachten, datiert vom 9. November 1851, wurde im August 1852 mit dem Titel «Chemins de fer des Alpes» gedruckt und behandelt Übergänge an Splügen, San Bernardino, Lukmanier, Gotthard, Grimsel, Albrun und Simplon.

Koller trat entschieden für den Gotthard ein, sah aber auch Chancen am Splügen. Er zeigte, dass diese Routen den Anforderungen des Verkehrs und den übrigen Eigenschaften einer Alpenbahn besser entsprechen als Lukmanier und Simplon. Die andern Experten befürworteten den Splügen oder einen Alpenübergang im Wallis.

Die Studie skizzierte ein Trasse von Flüelen nach Bellinzona. Die Bergstrecken veranschlagte Koller auf 85 km Länge, davon 71 km in 27‰ Steigung. Bis 50‰ steile Seilbahn-Rampen von Wassen zum Urner Loch, vom Südportal bis Airolo und durch die Dazio Grande sollten helfen, in rund 1500 m Höhe bei Hospental und Albinasca den 10 km langen Scheiteltunnel zu erreichen, den Koller mit zwei Zwischenangriffsschächten für realistisch hielt.

Die von der SCB, den hohen Stellenwert einer Gotthardbahn anerkennend, 1853 mit 12 000 Franken geförderte Studie Kollers darf als erstes

Gotthardbahn-Projekt überhaupt gelten. Die Vermessungsgrundlagen besorgte er sich namens und auftrags der SCB bei den Kantonsingenieuren, im Tessin bei Pasquale Lucchini (1798–1892) und für Uri von Karl Emanuel Müller (1804–1869).

Der Bericht Kollers wurde dem Direktorium der SCB am 11. Juli 1853 verlesen, und am 23. August 1853 mahnte die SCB Lucchini, «sich den Verfügungen von Herrn Koller unterziehen zu wollen ... für die Besprechung und Sammlung der Materialien für das an den Bundesrath zu sendende Memorial».

Auf diesen breit abgestützten Kenntnissen basierte das vom Präsidenten der SCB, Johann Jakob Speiser (1813–1856), eingebrachte Memorial. Die Denkschrift empfahl die Förderung der Gotthardbahn (und nicht des Lukmaniers!). Der Kanton Luzern übermittelte das Gutachten im Auftrag der am 19. August 1853 abgehaltenen Konferenz von sieben Gotthardkantonen (ohne Tessin!) an den Bundesrat und an den Regierungsrat in Bellinzona. Der Bund zeigte diesem Anliegen gegenüber aber die kalte Schulter.

Als das Tessin Mitte September 1853 eine Konzession für den Lukmanier erteilte, blieb Koller ruhig, wusste er doch von Speiser, dass für das Lukmaniervorhaben die Mittel fehlten und die Banken dafür wenig begeistert waren. Die Innerschweizer sollten mehr tun, schrieb er an Müller, sie seien «bis jetzt zu lau, ... haben voll auf Basel gezählt. Die Gotthardkantonen sollen sich wehren».

Indessen geriet die Alpenbahnfrage ins Hintertreffen. Die Lukmanierkonzession erlosch ungenutzt, Italien führte Krieg, und am Gotthard wandte man sich dem Ausbau der Strasse zu ...

Adjunkt des Oberingenieurs bei der Centralbahn

Inzwischen war die am 26. August 1852 gegründete Centralbahn soweit, dass ihre Linien projektiert werden konnten. Am 16. September 1852 bewilligte der Verwaltungsrat 2000 Franken, damit Koller mit Etzel die Trassees begehen konnte. Im Dezember 1852 verhandelte das Direktorium mit Koller über dessen Anstellung, und am 17. Februar 1853 trat er im «Spiesshof» als Bürochef und Stellvertreter des Oberingenieurs bei der SCB ein, der er bis 1862 treu blieb. Laut Verwaltungsratsprotokoll vom 1. Oktober 1852 hatte er

- geologische Erhebungen in Basel-land zu überprüfen;
- die Voraussetzungen für die von Etzel vorgeschlagene Linie Olten–Luzern bezüglich Höhendifferenz und Gefälle abzuklären;
- kleine Karten mit dem Netz der SCB samt Anschlüssen als Beilage zu Bericht und Auflageprospekt zu erstellen;
- das Trasse Olten–Herzogenbuchsee–Bern und –Solothurn soweit zu bestimmen, als es für diese Karten noch nötig war;

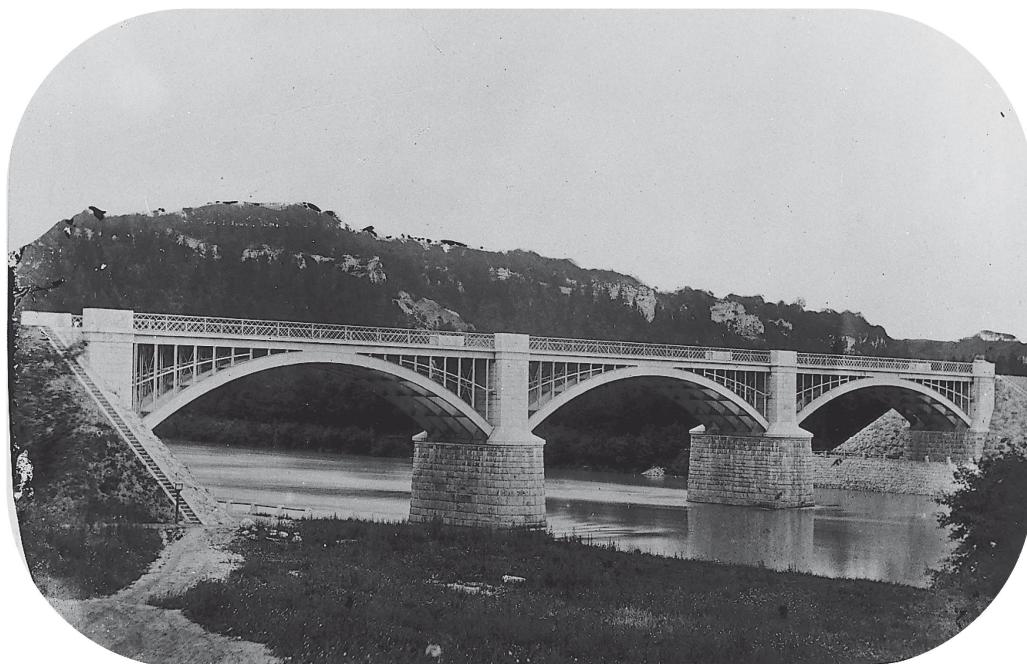


Das wohl älteste Bild der Schweizerischen Centralbahn zeigt den Bahnhof Olten um 1860 und damit die Welt der Eisenbahn, wie Koller sie als Adjunkt des Oberingenieurs mitgestaltet hat.

- beim Eidgenössischen Baudepartement in Bern Karten im Massstab 1 : 25 000 zu beschaffen und Längenprofile der Linien herzustellen.

Bürovorstand im Betriebsdepartement der SCB

Im Sommer 1857 waren mit Ausnahme des Hauensteintunnels und des Aarauer Tunnels, die beide am 1. Mai 1858 dem Betrieb übergeben wurden, der Endbahnhöfe Luzern und Bern sowie der Linie nach Thun die Bahnbauten im wesentlichen voll-



Die Aarebrücke bei Olten mit drei Öffnungen zu 31,5 m Spannweite. Sie gehört zu den ersten und ältesten eisernen Bogenbrücken für Eisenbahnen überhaupt. Erbaut wurde sie zu Kollers Zeit bei der SCB nach dem Entwurf seines Chefs, Karl von Etzels. Ob Koller selber direkt mitwirkte, ist ungewiss, aber wahrscheinlich. Die Brücke (Eisengewicht 412 t) genügte den Verkehrsanforderungen bis zum Abbruch im Winter 1951/52.

endet. Während das Baudepartement also entlastet wurde, wuchsen die Aufgaben beim Betrieb.

«Die stets sich mehrenden Geschäfte des III. Departements nöthigen» das Direktorium, sich «nach einer Persönlichkeit umzusehen, welche die hinlängliche Befähigung besitze, den Departements-Vorstand in seinem weitläufigen Wirkungskreis zu unterstützen und die Leitung seines Bureaus zu übernehmen». Es wandte sich «desfalls» an Koller und handelte mit ihm einen neuen Vertrag aus, dem der Verwaltungsrat zustimmte. Koller übernahm die Oberleitung des Bahnunterhaltungsdienstes, die Bearbeitung der Fahrpläne, die Beaufsichtigung des Telegraphenwesens und später auch den kommerziellen Dienst.

Zurück zur Gotthardbahnfrage

Als eine Konferenz am 8. Juni 1860 über Verbesserungen der Gotthardstrasse verhandelte, erwachte der Wunsch nach einer Gotthardbahn wieder. Ein Projekt Lucchinis lieferte Gesprächsstoff. Genua trat für den Lukmanier ein, Mailand für den Splügen, und auch der Gotthard gewann Terrain. Bald war er oben, bald der Lukmanier, und die Nordostbahn blieb unentschieden, obwohl sie mit dem Bau der Zürich-Zug-Luzern-Bahn eher in die «Mitte» wies. Das am 15. September 1860 gegründete erste Gotthardkomitee beauftragte Koller mit Vorarbeiten technischer und kommerzieller Art. Die Arbeit belastete. Per Ende 1862 kündigte Koller bei der SCB, um sich ganz der Gotthardbahn zu widmen. Fast zehn Jahre wirkte er nun unermüdlich für sie. Als Delegierter des Gotthardausschusses reiste er oft zu Verhandlungen nach Italien und Deutschland und war monatelang unterwegs.

Einen wichtigen Impuls gab Alfred Escher, als er und sein Kanton sich vom Lukmanier ab- und dem Gotthard zuwandten. Danach entstand am 8. August 1863 die (zweite) Gotthardvereinigung unter Regierungsrat Josef Zingg (1828–1891), Luzern, mit 14 Kantonen sowie Central- und Nordostbahn-Gesellschaft. Briefwechsel mit Zingg und Escher belegen Kollers Wirken.

Kampfschriften für den Sieg

Zu den Gotthardförderern gehörten auch NOB-Direktor Georg Stoll (1818–1904) und Wilhelm Schmidlin, seit 1858 SCB-Direktor. Mit diesen beiden Persönlichkeiten verfasste Koller 1864 das Gutachten «Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung», das als eigentliche Kampfschrift gegen politische Lethargie wirken sollte. Im gleichen Sinn folgten 1865 «Die Gotthardbahn in technischer Beziehung», «Die Gotthardbahn und ihre Konkurrenten», «Die Gotthardbahn und der Lukmanier» sowie «Zur Simplonliteratur».

Die Würfel fielen 1866: Der Kanton Bern gab sein Grimselprojekt auf und zog sich aus dem Gotthardkomitee zurück, Italien entschied sich ausdrücklich für den Gotthard.

In den Jahren 1868 und 1869 erarbeitete Koller ein weiteres Gutachten für die Gotthardbahn, in welchem zur Überwindung der Höhendifferenzen und zur Verminderung der Baukosten teilweise Zahnradstrecken nach verschiedenen Systemen vorgeschlagen wurden. Den grossen Tunnel empfahl er ungefähr in der Lage und Länge seines früheren Vorschlages. Im Sommer des Jahres 1869 erhielt er vom Gotthardbahnausschuss den Auftrag, mit Otto Gelpke (1840–1895) und Karl Emanuel Müller die beiden Portalstandorte des Gotthardtunnels zu fixieren.

Basel den 11 Febr. 1872

H. H. Schallbeis Zingg, Präsident des löbl. Gotthardauschusses
Luzern

Liebenwürdiger Herr!

Mit Ihnen geschätzter Zusage von gestern setzen Sie mich in Kenntniss, dass der löbl. Gotthardauschuss in seiner Schlussitzung mir für die ihm seit seiner Gründung im Jahre 1863 geleisteten Dienste eine Gratifikation von f. 20000 zuerkannt habe.

Kollers Dank für die Gratifikation: «Mit Ihrer geschätzten Zusage von gestern setzen Sie mich in Kenntniss, dass der löbl. Gotthardauschuss in seiner Schlussitzung mir für die ihm seit seiner Gründung im Jahre 1863 geleisteten Dienste eine Gratifikation von f. 20000 zuerkannt habe.»

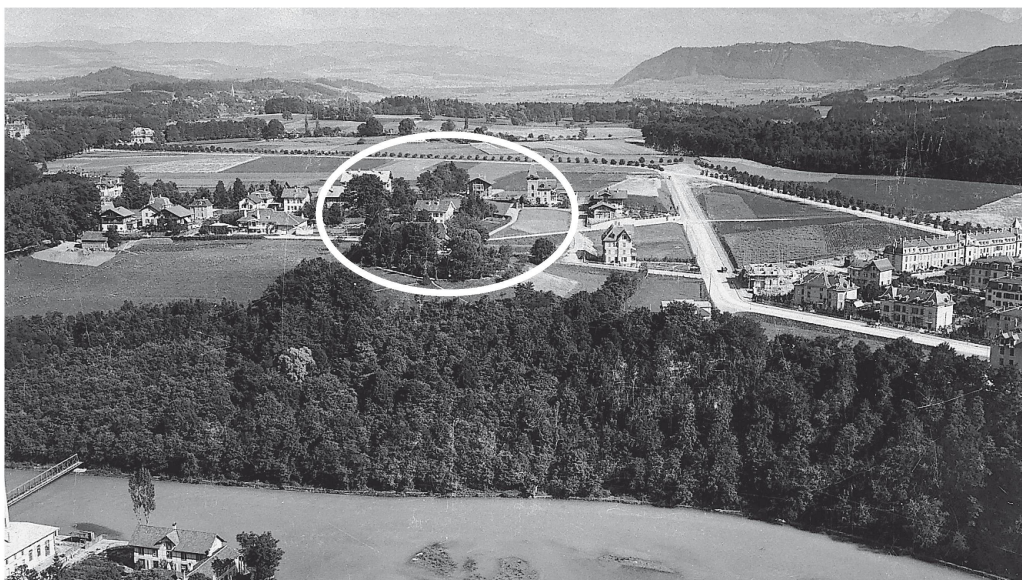
In seiner letzten Sitzung vom 6. Februar 1872 beschloss das Gotthardkomitee unter Präsident Zingg, Gottlieb Koller für seine seit 1863 geleisteten Dienste den besten Dank auszusprechen und ihm eine Gratifikation von (damaligen!) 20 000 Franken zuzuerkennen.

Fast nebenbei baute Koller die schweizerische Eisenbahnstatistik auf. Er nutzte die Erfahrungen aus dem Eisenbahnbüro für den Entwurf jenes Schemas, das am 16. Januar 1868 in einer Konferenz unter Bundesrat Karl Schenk (1823–1895) zur Grundlage der Eisenbahnstatistik erklärt wurde.

Koller wirkte als Gutachter auch für andere Bahnunternehmen, so für die Linien Herisau–Winkeln, Herisau–Gossau und für die Rheintalbahn.

Inspektor der Gotthardbahnbauten

Aus Gesundheitsrücksichten lehnte Koller die Berufung zum Oberingenieur der Gotthardbahn ab, nahm aber am 8. Mai 1872 die Wahl zum Inspektor der Gotthardbahnbauten an. 1872 übersiedelte er nach Bern, wo er bald darauf das Gryph-Gut, ein stattliches Anwesen am rechten Aareufer, erwarb. Nochmals wurde Koller Be-



1872 zog Koller nach Bern, wo er vom Architekten Gottlieb Hebler (1817–1875) kurz vor dessen Tod das Gryph-Gut, ein Landhaus im Cottage-Stil, erwarb. Auf dem von Hermann Völlger im Jahre 1894 vom Münsterturm aus aufgenommenen Foto dominiert das baumbestandene Anwesen Kollers im Zentrum.



Typische Gotthardbahn-Bauten an der Südrampe oberhalb von Giornico mit Tessinbrücke (unten rechts) und Pianotondo-Viadukt (oben links). Zwischen dem Travi- (Portal unten rechts) und dem Pianotondo-Kehrtunnel ist die mittlere Stufe der Linie mit dem Portal des Tourniquet-Tunnels (links) zu sehen.

amter und bezog ein Büro im 1857 vollendeten «Bundesrathshaus» (heute Bundeshaus West), das, wie schon seine erste Wirkungsstätte in Bern, der Erlacher Hof, auf der Aare-Halbinsel liegt.

Koller war unter anderem verantwortlich für den zweckmässigen Einsatz der Subventionen Italiens, des Deutschen Reiches und Frankreichs. Dazu wurde er Mitglied der eidgenössischen Expertenkommission für die (finanzielle) Rekonstruktion der Gotthardbahn und Delegierter des Bundesrates an der internationalen Gotthardkonferenz vom 4. Juni 1877. Noch 1878 lieferte er ein Gutachten zu deren reduziertem Netz. Drei Jahre vor

Eröffnung der Gotthardbahn erzwang 1879 ein Augenleiden den Rücktritt. Die Nachfolge regelte der Bundesrat am 18. März. Er übertrug Kollers Aufgaben dem Technischen Inspektorat, wählte Ernest Dapples (1836–1895) zu dessen Vorstand und gab ihm zwei Adjunkten bei.

Soweit die Sehkraft es erlaubte, beschäftigte sich Koller weiter mit Bahnexpertisen. Ein brillantes Gutachten über die Moratoriumslinien der Nordostbahn erschien 1886. Später wurde Koller vom Bundesrat, vom Bundesgericht und von der Gotthardbahn gelegentlich mit Spezialaufgaben betraut. Am 17. Mai 1884 nahm er im Verwaltungsrat der Gotthardbahn-Ge-

sellschaft Einsitz, dem er bis zu seinem Tod angehörte.

Im Nachruf in der «Schweizerischen Bauzeitung» hob Sohn Gottlieb seines Vaters Engagement für Gemeinnütziges, für Sonntagsheiligung, als Schulvorstand der freien Schule in Bern und als Kirchgemeinderat der Nydeggkirche hervor. Von 1864 bis 1872 wirkte Koller in Basel im Baukollegium und in der Kanalisations-Kommission. Er wurde als edler, bescheidener, selbstloser Mensch geschildert.

Aus der 1855 mit Emma Burckhardt von Basel (1823–1869) geschlossenen Ehe gingen drei Söhne und eine Tochter hervor: 1859 Gottlieb, 1863 Karl August, 1867 Ernst Wilhelm, der nur zwei Jahre alt wurde, und 1868 Emma Helena. Zwanzig Monate nach dem Hinschied seiner ersten Frau heiratete Koller 1870 wieder. Die Ehe mit der 16 Jahre jüngeren Susanna Ida Stauder (1839–1912) blieb kinderlos. Koller starb am 11. Juli 1900 in seinem Heim, dem Gryph-Gut.



In Bern wurde ein Weg in der Nähe seines einstigen Anwesens nach Gottlieb Koller benannt.

Das Anwesen wechselte kurz danach die Hand. Es wurde parzelliert und um 1905 mit dem Kollerweg besser erschlossen. Das Gebäude wurde 1924 abgetragen und machte Neubauten Platz. Da das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr im Februar 1966 Sitz am Gryphenhübeliweg 30 nahm, hat Kollers einstiges Wohnquartier wiederum einen Bezug zur Welt der Eisenbahn.

Chronik

1823	22. Februar: Geburt in Winterthur
1842–	Studium an der Ecole Centrale des Arts et Manufactures, Paris
1845	Abschluss mit dem Diplom des Bauingenieurs
1850	Chef des «technischen Eisenbahnbureaus» in Bern
1853	Stellvertreter des Oberingenieurs der Schweizerischen Centralbahn (SCB) in Basel
1858	Bürochef des Betriebsdepartements bei der SCB
1860	Beratender Ingenieur des Gotthardkomitees
1863	Beratender Ingenieur der Gotthardvereinigung
1872–	Inspektor der Gotthardbahnbauten im Eidgenössischen Eisenbahndepartement
1879	Ein Augenleiden zwingt zum Rücktritt
1884	Verwaltungsrat der Gotthardbahn-Gesellschaft
1900	11. Juli: Tod in Bern