Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 5

Artikel: Gotthardbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4866

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: 13.12.2025

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

Clubhaus übertragen wurde, schwächt die Wirkung der Börse entschieden.

21. Project mit dem Zeichen des Senkels,

22. Project mit dem Zeichen: ein kreisumschlossenes *Z*, bieten zwei sehr verwandte Entwürfe. Der Saal ist quadratisch mit directem Licht von der Seite und Oberlicht. Bei 21 ist der Saal zu klein zu Gunsten der geräumigen Vestibulanlage an der Nordseite. 22 verlegt dieses Vestibul in einen runden Eckthurm und gewinnt dadurch eine günstigere Vertheilung der Nebenräume besonders mit Rücksicht auf eine spätere Erweiterung. Dem Projecte 22 mit einem kreisumschlossenem *Z* ist daher aus diesen practischen Gründen der Vorzug unter den Anlagen der 3. Gruppe bei etwaiger weiterer Berücksichtigung zu ertheilen.

(Schluss folgt.)

* * *

Vereinsnachrichten.

Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Monsieur le Redacteur!

Votre correspondance de la Société des ingénieurs et architectes de Berne du 20 juillet, fait allusion au rapport sur la dernière réunion de la Société suisse des ingénieurs et architectes à Berne, rapport qui n'a point encore vu le jour. Permettez moi de revenir sur ce point, par l'organe de notre journal, qui doit certainement être lu de la plupart des membres de cette société.

Les statuts qui régissent encore cette société jusqu'à ce que ceux-ci aient été révisés ce qui sera un des principaux points soulevés dans la prochaine réunion de Lucerne, prescrivent qu'après chaque assemblée un rapport imprimé contenant le compte rendu des séances et la liste des membres est envoyé à tous les membres de la Société en prenant en remboursement la cotisation annuelle et la finance d'entrée pour les membres nouvellement reçus. Il fut procédé ainsi pour la dernière fois après la réunion de Genève en 1871, on n'ignore pas que depuis le Comité nommé à Genève oublia de reconvoquer la Société et qu'on perdit ainsi plusieurs cotisations annuelles. Ensuite de l'initiative partie de différentes Sociétés cantonales, quelques-uns de nos collègues de Berne y préparèrent une réunion extraordinaire, improvisée, qui réussit parfaitement bien. Une quarantaine de membres y furent reçus.

On nomma un président dans la personne de Monsieur Wüst, conseiller municipal à Lucerne, on désigna un Comité et différentes commissions, on choisit Lucerne comme lieu de la prochaine réunion, on vota des subsides, mais ce n'est pas tout, il faudrait que l'on songât aussi à la caisse de la Société.

Ce ne serait pas trop présumer de l'obligeance de nos collègues de Berne qui se sont donnés tant de peine pour nous préparer une réunion si bien réussie; que de leur demander de bien vouloir préparer un compte rendu de cette réunion, de le faire suivre du remarquable travail de feu notre regretté collègue M. Morel, travail qui était écrit si nous ne faisons erreur; d'y joindre la liste des membres de la Société et de ceux qui ont été reçu pendant cette réunion, de s'entendre avec le nouveau comité de la Société pour que ce rapport soit envoyé à tous les membres de la Société contre le remboursement de la finance annuelle de fr. 5.— à laquelle serait ajoutée pour les membres nouvellement reçus, la finance d'entrée ainsi que le prescrivent les statuts. Ce serait ainsi une somme importante qui rentrerait dans notre Caisse et dont nous saurons bien trouver l'emploi. Pour que les membres de la Société ne soient pas surpris, cet envoi du rapport serait précédé d'une annonce dans notre journal, organe de la Société, ou mieux encore d'un avis circulaire adressé à tous les membres de la Société.

I. M.

* * *

Gotthardbahn.

Wir drucken folgende Hauptzusammenstellung des Herrn Oberingenieur Hellwag hier ab behufs Vergleichung mit der auf nächster Seite folgenden Tabelle der Gesammtkosten nach Herrn Oberingenieur Blotnitzky:

Hauptzusammenstellung der Kosten der Gotthardbahn.

Nach dem von Herrn Oberingenieur W. Hellwag erstatteten Bericht vom Januar 1876.

Bezeichnung der Capitel.	Linien der Gotthardbahn (excl. Tunnel u. Tessin. Bahnen im Betriebe.) I.	Gotthard-Tunnel. II.	Total I. und II. III.	Tessinische Bahnen. IV.	Total I. II. IV. V.	Procente der Gesammtsumme.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%
Cap. I. Rückerstattungen, etc.	352 000	28 000	380 000	125 000	505 000	0,1
„ II. Beschaffung des Baucapitals	3 670 000	—	3 670 000	2 450 000	6 120 000	2,1
„ III. Centralverwaltung mit Ausschluss des technischen Centralbureau's	2 450 000	180 000	2 630 000	831 800	3 461 800	1,1
„ IV. Zinsen des einbezahlten Actiencapitals und der emittirten Obligationen bei IV inclusive Betriebsdeficit bis Eröffnung der ganzen Gotthardbahn	17 740 000	2 285 000	20 025 000	12 720 000	32 745 000	11,3
„ V. Bahnbau.						
1) Technische Bauleitung					11 499 200	3,9
2) Eigentliche Bauherstellung.						
Kilom. 27,0 Zufahrten nach Immensee ... Fr. 13 985 300						
„ 44,4 Immensee-Silenen ... „ 32 105 900						
„ 67,1 Silenen-Bodio ... „ 81 628 980						
„ 47,5 Tessinische Bahnen ... „ 22 458 620	150 178 200					
184 „ 184						
198,95 „ 14,95 Tunnel		60 880 900	211 059 100			
„ 27,5 Biasca-Cadenazzo ... Fr. 14 050 340						
„ 12,5 Cadenazzo-Locarno ... „ 6 284 540						
„ 26,0 Lugano-Chiasso ... „ 15 165 720				35 480 600	235 040 500	81,5
66 „ 66 Total.					(246 539 700)	
264,95 im Ganzen. Summen	174 390 200	63 373 900	237 764 100	51 607 400	289 371 500	100

Gotthardbahn.

In Folge eines bundesräthlichen Beschlusses vom 25. März d. J. beauftragte das Eisenbahn- und Handelsdepartement den Herrn Oberingenieur L. Blotnitzky, technischen Inspector der schweizerischen Eisenbahnen, die von der Direction der Gotthardbahn eingereichten Pläne und Kostenvoranschläge zu prüfen und zu begutachten und hieraus sich ergebende positive Anträge zu stellen. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in dem

Gutachten über die Vorlage der Direction der Gotthardbahn an den schweizerischen Bundesrath, betreffend die Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft,

niedergelegt, welchem 16 artistische Beilagen angehängt sind, nämlich:

Verzeichniss der Beilagen.

1. Uebersichtskarte der nördlichen Zufahrtslinien zur Gotthardbahn,
2. Vorschlag für Reduction des Normalprofiles,
3. Brückendispositionen zur Vergleichung der Vorschläge mit und ohne Mittelpfeiler,
4. Vergleichung der vorgeschlagenen Normalprofile,
5. und 6. Querprofile zur Vergleichung der Vorschläge,
7. Tunnelprofile,
8. Profile für Schutzbauten am Tessin,
9. Schema zur Bestimmung der erforderlichen geraden Längen zwischen zwei Contrecurven,
10. Stationsdispositionen,
11. Project eines Programms zur Lieferung von Locomotiven,
12. Graphische Darstellung der gezogenen Lasten etc.,
13. und 14. Imaginärer Fahrtenplan, Sommersaison,
15. Fahrtenplan Turin-Modane,
16. Extrabeilage: Kostenvoranschlag Grundlage III.

Wir treten vorläufig auf eine Besprechung des Gutachtens bezüglich seines technischen Werthes nicht ein und beschränken uns darauf, die 3 Grundlagen, welche bei der Prüfung der Kostenberechnungen, behufs Reduction des bezüglichen Voranschlages in's Auge gefasst und untersucht wurden, aufzuzählen und nachher die reducirten Kostenvoranschläge in übersichtlicher Tabelle wiederzugeben.

I. Ursprüngliches Project der internationalen Conferenz mit Weglassung der nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Arth.

II. Gleiche Hauptlinie, wie bei der ersten Grundlage, jedoch mit der Modification, dass der Unterbau zwar für eine zweispurige Bahn erstellt, aber vorderhand, mit Ausnahme des grossen Tunnels, nur ein Geleise gelegt und auch der Oberbau der Brücken nur einspurig construirt wird.

III. Durchgehende einspurige Anlage der nämlichen Hauptlinie mit Ausnahme des grossen Tunnels.

Gesammtkosten der Gotthardbahn

nach den verschiedenen Modificationen des Bauprogrammes, von Oberingenieur L. Blotnitzky. Juli 1876.

Bezeichnung des Gegenstandes	A Immensee-Pino Abzweigung nach Locarno und Giubiasco-Lugano			B Immensee-Pino ohne Giubiasco-Lugano	C Flüelen-Pino ohne Giubiasco-Lugano Traject: Flüelen-Luzern Flüelen-Küssnacht	D Flüelen-Locarno ohne Giubiasco-Lugano Traject: Flüelen-Luzern Flüelen-Küssnacht Locarno-Arona
	I. Diverse Modificationen in Unterbau, Oberbau, Hochbau mit reducirten Preisen	II. Modificationen wie sub I nebst Beschränkung des Oberbaues und der Brückenconstructionen auf Einspurigkeit. Einspurige Tunnel der Thalstrecken	III. Modificationen wie sub II nebst Einspurigkeit der Bergstrecken (Gotthardtunnel ausgenommen)	analog III		
Noch zu bauende Zufahrtslinien.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Rückerstattungen...	352 000	352 000	352 000	352 000	352 000	352 000
II. Capitalbeschaffung	3 670 000	3 670 000	3 670 000	3 670 000	3 670 000	3 670 000
III. Centralverwaltung	2 450 000	2 450 000	2 450 000	2 450 000	2 450 000	2 450 000
IV. Zinsen	12 419 000	11 262 000	10 051 000	8 882 100	7 904 800	7 664 700
V. Bahnbau	106 588 000	95 263 500	84 998 500	75 171 500	57 006 000	52 523 000
Traject Flüelen-Luzern...	—	—	—	—	4 437 700	4 437 700
Flüelen-Küssnacht	—	—	—	—	5 037 800	5 037 800
Locarno-Arona	—	—	—	—	—	2 450 000
Zuschlag auf die Rubrik „Unvorhergesehenes" und Bahnunterhalt im ersten Betriebsjahre...	6 539 700	5 821 200	5 497 200	4 883 100	4 860 400	4 833 500
Summa für noch zu bauende Zufahrtslinien...	132 018 700	118 818 700	107 018 700	95 418 700	85 718 700	83 418 700
Summa für Gotthardtunnel	63 373 900	63 373 900	63 373 900	63 373 900	63 373 900	83 373 900
Summa für tessinische Thalbahnen...	51 607 400	51 607 400	51 607 400	51 607 400	51 607 400	51 607 400
Gesammt-Summe ...	*247 000 000*	*233 800 000*	222 000 000	*210 400 000*	*200 700 000*	*198 400 000*