

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 26

Inhaltsverzeichnis

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>

INHALT. — Gotthardbahn. Expertise betreffend die Lage der Station Schwyz. — Appareil Mencière pour le relevage de la voie (avec trois clichés). — Neue Methode zur Bestimmung der vom Dampfe aus dem Kessel mechanisch fortgerissenen Wassermenge, von R. Escher in Zürich. — Château avec Tour. — † Leopold Blotnitzki. — Literatur. — Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

Gotthardbahn.

Expertise betreffend die Lage der Station Schwyz.

Da die „Schwyzer Zeitung“, nachdem sie die Experten in dieser Frage auf's Heftigste, selbst persönlich, angegriffen hatte, es am Platze fand, deren Erwiederung, statt dieselbe in ihrem Blatte zum Abdrucke zu bringen, ihrem ersten Correspondenten zu übermitteln, damit derselbe daraus einen neuen Artikel fertige, welcher die Thatsachen von Neuem unter höchst einseitiger Beleuchtung darstelle und so den Angegriffenen die Gelegenheit einer richtigen Vertheidigung abschnitt, so lassen wir gerne nachfolgend die von den Betreffenden an die „Schwyzer Zeitung“ gesandte Erwiederung unverkürzt folgen.

Wir wollen die Sachkenntnis und Unparteilichkeit des Correspondenten der „Schwyzer Zeitung“ hier nicht untersuchen, derselbe ist uns durchaus unbekannt; nicht genug rügen können wir jedoch, dass sich eine Zeitungsredaction, die jedenfalls von der ganzen Sache nicht die Bohne versteht, auf den hohen Thron setzen und bewährte Techniker apostrophiren will, ohne sie auch nur anzuhören, resp. ihnen das Wort zu lassen.

Ein solches Benehmen verurtheilt sich nicht nur selbst, sondern stellt auch die bezügliche Sache in ein sehr zweifelhaftes Licht.

K.

Tit. Redaction der Schwyzer Zeitung!

Ihre Nr. 45 vom 4. Juni ct. enthält eine Correspondenz aus Luzern, die Expertise betreffend, welche die Unterzeichneten 1875 im Auftrage der schwyzerischen Behörden über die Lage der Station Schwyz gemacht haben. Wir dürfen nicht unterlassen, folgende Erklärung darauf abzugeben, bei welcher wir uns aber von dem Felde persönlicher Anspielungen ferne halten werden, indem uns ein solches Verfahren bei Erörterung technischer Fragen höchst ungeeignet erscheint. Wir wollen im Vorübergehen unserm aufrichtig gemeinten Wunsche Ausdruck geben, die Gotthardbahn möge in ihrem Interesse für die Zukunft etwas anständigere und taktvollere Vertheidiger ihrer Sache finden.

Was aber unsere Forderung von Fr. 3 300 betrifft, so bemerken wir — obwohl wir uns recht gut bewusst sind, über diesen Punkt Niemandem Rechenschaft schuldig zu sein, zumal die schwyzerischen Behörden mit unserm Verlangen vollständig einverstanden waren — dass sich diese Summe zum grössten Theil aus der Wiedererstattung von Baarausgaben und dem Honorar dreier Techniker zusammensetzt, welch' letztere sich lange und eingehend mit der Frage, die Lage der Station Schwyz betreffend, beschäftigt haben. Vor allen Dingen müssen wir die Motive darlegen, welche uns bewogen, die 1875 veranschlagten 164 000 Fr. auf 300 000 Fr. zu erheben. Man beliebe zur Erklärung dieser Angelegenheit Seite 14 unseres Gutachtens von 1875 aufzuschlagen und § 6 nachlesen zu wollen, aus welchem deutlich hervorgeht, dass sich unsere Schätzung auf eine Vergleichung unseres Tracé's Nr. 5 mit dem mittleren Tracé Nr. 3 der Gotthardbahn stützt, nicht aber mit dem Tracé Nr. 1, das mit dem von der Gotthardbahn vorgeschlagenen Tracé übereinstimmt. Die Gründe hierfür findet man gleichfalls an derselben Stelle verzeichnet.

Dieser Mehrkostenzuschlag röhrt übrigens speciell von dem Einen der Unterzeichneten (Hrn. Müller als Unternehmer) her, und beruht lediglich, für den Unterbau sowohl, als für den Oberbau, gegenüber den Tracé's Nr. 2 und 3, auf Tracé Nr. 5.

Im Allgemeinen bemerkt, ist eine Mehrkostenrechnung von 1 165 000 Fr. zwischen unserm Project Nr. 5 und dem jetzigen bedeutend übertrieben. Man erwäge, dass, nach den resumirten

Kostenanschlägen vom Sept. 1878, die 9 650 m. lange Strecke Goldau-Brunnen auf 1 030 000 Fr., also pro Kilometer auf 114 000 Fr. veranschlagt worden war. Wie sollte es darnach möglich sein, für die Herstellung unserer sich auf 935 m. belaufenden Variante allein 1 165 950 Fr., also pro Kilometer 1 200 000 Fr. anzunehmen!

Der von Hrn. Oberingenieur Hellwag in seinem Bericht vom Januar 1876, I. und II., pag. 57 und 58, beschriebene Tracé ist mit dem obern der Gotthardbahn, von uns mit Nr. 3 bezeichneten, ziemlich übereinstimmend. Im dritten Theile dieses Berichtes (pag. 48—55) ist die offene Strecke von der Südseite des Goldauer Tunnels bis Brunnen bei einer Länge von 10,5 km. zu 1 596 000 Fr. im Ganzen, oder 159 600 Fr. pro Kilometer angenommen, also 566 000 Fr. mehr, als die Gotthardbahn ihr Tracé Nr. 1 gegenwärtig veranschlagt.

Was ferner die 270 000 Fr. für Expropriationen anbelangt, so sagten wir in unserm Berichte von 1875, dass „nach den Längenprofilen Nr. 2 und 3 der Kubikinhalt des Auftrages bei, nahe dem von Nr. 5 gleichkommt, dass ferner der Inhalt der Abträge bei Nr. 2 und 3 sehr gering sei und dass man nothwendig zu seitlichen Materialgewinnungsgruben schreiten müsse, was die Expropriationskosten vermehren wird.“

Wir hatten übrigens von den Gemeindsbehörden von Schwyz die Expropriationen betreffende Erklärungen erhalten, die uns vor einem Ueberschreiten dieser Summe sicher stellen. Der Mehrkostenzuschlag von 270 000 Fr. ist jedenfalls zu hoch geöffnet und bedarf einer Richtigstellung. Diese ist auch mit den für Erdarbeiten berechneten Fr. 170 000 vorzunehmen. Hier werden für den Uetenbach-Tunnel 160 000 Fr. mehr veranschlagt und darauf basirt sich auch unsere Angabe von 705 Fr. pro laufenden Meter für die Ausführung in einspuriger Anlage.

Von einem Tunnel im engeren Sinne des Wortes ist hierbei eigentlich gar nicht die Rede. Auf der grössten der 200 m. langen in Aussicht genommenen Strecke würde ein Einschnitt in offener Cunette mit möglichst senkrechten Böschungen in Ausführung gebracht, dann gewölbt und zugefüllt und schliesslich nur auf eine kurze Strecke in Stollen unter den Bach getrieben, wodurch allerdings ein bedeutender Unterschied im Preis herbeigeführt werden würde. Diese Annahme wird durch die kompakte, fest zusammengekittete Masse des Kegels vollständig gerechtfertigt. Wir gehen darin sogar weiter und behaupten, man brauche selbst nicht auf 200 m. zu wölben; eine Folge davon würde eine neue Ersparniss sein.

Die Sohlenversicherung am Uetenbach über den Tunnel ist vom Einsender allein auf 170 000 Fr. veranschlagt worden. Wir bringen dabei in Erinnerung, dass Hr. Prof. Culmann, eine unbestrittene Autorität in dergl. Fragen, in seinem Bericht von 1864 an den hohen Bundesrat über die Untersuchungen der schweizer. Wildbäche die Verhältnisse des Uetenbachs bespricht und auf Seite 522 die Verbauung für sämtliche Wildbäche des Muotagebietes auf zusammen 50 000 + 80 000 = 130 000 Fr. anschlägt. Wir sind der Meinung, dass die Summe v. 170 000 Fr. in vollem Maasse hinreichend sein würde, um die gesamte Verbauung des nicht ganz 3 1/2 km. langen Uetenbachs zu bestreiten. Zudem ist anzunehmen, dass sich an einem solchen Unternehmen die verschiedenen an dem Bache liegenden Privaten, Gemeinden, der Canton und wohl auch der Bund betheiligen würden. Dies wäre eine andere Lösung der Frage, die man in einem Detail-project der Untertunnelirung des Kegels gegenüber stellen könnte, denn es liegt auf der Hand, dass, wenn der Wildbach vollständig corrigirt ist, die Ausführung eines Tunnels überflüssig wird und man sich mit einer Ueberführungsbrücke über den Einschnitt begnügen könnte. Die Kosten erwähnter Brücke dürften sich höchstens auf 60 000 Fr. belaufen, also wiederum eine sehr fühlbare Kostenverminderung.

Mit welcher Uebertreibung haben die Gotthard-Ingenieure die Sohlenversicherung des Baches, 200 bis 300 m. über dem Tunnel liegend, auf die fabelhafte Summe von 170 000 Fr. geschätzt, eine Angabe, die ohne Zweifel ihren Projecten und Kostenanschlägen entnommen ist und auch nur durch dieselben ermittelt werden kann. Nicht nur jeder in hydrotechnischen Arbeiten bewanderte Techniker, sondern jeder mit gesundem Verstände begabte Mensch, der mit den örtlichen Verhältnissen