

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 3

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: 16.01.2026

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

INHALT. — Gotthardbahn. Zur Schwyzer Tracéfrage. Correspondenz. — Des Agents détonants. — Die Heizversuchsstation in München. — Programme de la XXVIII^e réunion de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes à Neuchâtel les 17, 18 et 19 août 1879. — Kleine Mittheilungen. Personalien von der Gotthardbahn. — Literatur. — Berichtigung. — Chronik: Eisenbahnen.

Gotthardbahn.
Zur Schwyzer Tracéfrage.
Correspondenz.

Nr. 26 der „Eisenbahn“ veröffentlicht eine an die Redaction der „Schwyzer Zeitung“ gerichtete Antwort der HH. Ingenieure Meyer u. Müller, als Experten der Bezirksgemeinde Schwyz für die Tracéfrage, auf eine diese letztere und speciell die Expertise behandelnde Correspondenz in Nr. 45 der „Schwyzer Zeitung“.

Die Controverse gipfelt in der Differenz der Mehrkosten, welche auf der Strecke Goldau-Brunnen eine Variante Ibach gegenüber einem über Seewen führenden Tracé erfordern würde, welche Mehrkosten durch die genannten Experten auf nur Fr. 164 000 — Fr. 300 000, durch die Gotthardbahn dagegen auf Fr. 1 165 750 im Minimum veranschlagt sind.

Solche Differenz erklärt sich durch die folgenden streitigen Posten:

1. Vorerst entsteht ein Unterschied von Mehrkosten dadurch, dass die HH. M. u. M. ihr Project einem früheren der Gotthardbahn gegenüberstellen, welches den Voranschlag des jetzigen Projectes um Fr. 211 820 überschreitet.
2. Die Experten haben nicht berücksichtigt, dass die Ausführung ihrer Variante ein Mehropfer für Expropriation von Fr. 270 000 verlangt.
3. Sie haben die Kosten für Erdarbeiten für dieses Tracé gleich hoch wie für jenes angenommen, während die Variante Ibach solche Kosten um Fr. 170 000 vermehren würde.
4. Sie berechnen die bei ihrem Projecte eintretende Tunnelirung des Uetenbaches auf Fr. 705 per laufenden Meter, wogegen die Gotthardbahn für einen Tunnel im Schutt unter Wasserzudrang, wie der betreffende, glaubt Fr. 1500 per laufenden Meter rechnen zu müssen, was eine Differenz von ca. Fr. 160 000 ergibt.
5. Sie behaupten, dass die von ihrer Variante verlangten Sohlenversicherungsarbeiten über dem Tunnel am Uetenbach sich durch angeblich nur beim Project der Gotthardbahn nötig werdende Correctionsarbeiten an der Muotta kompensiren. Diese Arbeiten treten aber bei dem einen so gut wie bei dem andern Tracé ein und kosten hier wie dort gleich viel. Die dem Projecte Meyer und Müller ausschliesslich zu belastenden Sicherungsarbeiten über'm Tunnel nehmen Fr. 170 000 in Anspruch.
6. Endlich geben die HH. Experten die Mehrkosten einer auf ihrer Linie nothwendig sich darbietenden *schießen* Stellung der Muottabrücke mit nur Fr. 15 000 an, trotzdem dass aus der damit verbundenen Vergrösserung der Weite von 50 auf 75 m. Mehrkosten von Fr. 50 000 erwachsen.

Diesen so wichtigen Differenzpunkten gegenüber nehmen die HH. Meyer u. Müller in folgender Weise Stellung:

Man erwäge, dass nach den resümirten Kostenanschlägen vom September 1878 die 9650 m. lange Strecke Goldau-Brunnen auf Fr. 1 030 000, also per Kilometer auf Fr. 114 000 veranschlagt worden war. Wie sollte es demnach möglich sein, für die Herstellung unsrer auf 935 m. sich belaufenden Variante allein Fr. 1 165 950, also per Kilometer Fr. 1 200 000 anzunehmen.

Was die Fr. 270 000 Mehrkosten für Expropriation anbelange, so glauben sie sich hierüber hinwegsetzen zu können, weil sie von den Gemeindsbehörden von Schwyz Zugeständnisse betreff. die Preisansätze erhalten hätten. Die Mehrkostenbeizifferung für Erdarbeiten seitens der Gotthardbahn auf Fr. 170 000 bedürfe (als zu hoch) der Berichtigung.

Von einem Tunnel am Uetenbach im engern Sinne des Wortes sei eigentlich nicht die Rede.

Die Sohlenversicherung am Uetenbach überm Tunnel sei mit Fr. 170 000 viel zu hoch veranschlagt. Diese Summe würde die ganze Verbauung des nicht ganz 3½ km. langen Uetenbaches bestreiten. Prof. Culmann veranschlage in einem bezüglichen Berichte an den Bundesrat von 1864 die Verbauung sämtlicher Wildbäche des Muottagebietes auf Fr. 130 000. Wann jener Wildbach vollständig corrigit sei, werde der Tunnel überflüssig. Im erwähnten Berichte heisst es, dass der Fuss des Schuttkegels noch etwa 300 m. von der Seewern entfernt sei. Jetzt betrage diese Entfernung kaum noch 100 m. Es handle sich hier also um ein Vorschreiten von 100 m. (solite heissen 200 m.) in einem Zeitraum von 15 Jahren. Mithin falle die Verbauung des Uetenbaches nicht nur dem Tracé Meyer u. Müller zur Last, sondern sie sei nothwendig auch beim Tracé der Gotthardbahn in Betracht zu ziehen.

Der Ansatz von nur Fr. 15 000 Mehrkosten für die schiefe Muottabrücke wird von den Experten festgehalten. Es hande sich um eine Winkeldifferenz von nur 5°, welche also eine Verlängerung der Spannweite von 50 auf 75 m. nicht verursachen könnte. Das Verhältniss der beiden Pläne sei nicht verschiedener als das von 1 : 1,075.

So viel im Wesentlichen und Speciellen aus dem Schreiben der HH. Meyer u. Müller.

Wir wollen nun dem kritischen Ideengange unserer Gegner, so weit er durch vorstehende Reproduction in den Bereich des Verständnisses und einer gewissen Anschaulichkeit gebracht ist, Schritt für Schritt folgen.

Wenn die HH. Meyer u. Müller Vergleichungen zwischen den Kostenvoranschlägen der Gotthardbahn von früher und jetzt anstellen wollen, dann mögen sie die richtigen Zahlen dazu wählen. Die Strecke Goldau-Brunnen ist nicht auf Fr. 1 030 000, sondern auf Fr. 3 350 000 veranschlagt.

Ueber das wirkliche Ziffernverhältniss bei einer und derselben Sache sollte man sich doch Gewissheit verschafft haben, ehe man sich im Style unsrer Gegner an die Kritik macht. Solche groben Widersprüche, wie der vorliegende, im Verhältniss von 1 : 3, mit einer Differenzirung von nicht weniger als 2 Millionen gegenüber einem Posten von 1 Million sollten bei Fachmännern nicht vorkommen.

Die HH. Meyer u. Müller glauben die Berechnungen der Gotthardbahn in's Licht offenscher Unrichtigkeit stellen zu können, indem sie hervorheben, dass auf dieser Seite für einen Kilometer Mehrlänge gegen Fr. 1 120 000 Mehrkosten calculirt werden, gleichsam als würde die Gotthardbahn den *kilometrischen Durchschnitt* des Bahnbaues auf diese Kostensumme beziffern. Es ist nun sehr begreiflich, dass ein Kilometer Bahn, welcher die grössten Arbeiten auf einer gewissen Strecke enthält, höher zu stehen kommen muss, als der kilometrische Durchschnittssatz ist. Sobald specielle Kostenberechnungen vorliegen, hat es auch keinen Sinn, sich mit kilometrischen Kosten behelfen zu wollen. Wenn die HH. M. u. M. sich von der Richtigkeit der Berechnungen der Gotthardbahn überzeugen wollen, dann mögen sie die Voranschläge und Projecte, welche der Eingabe der Direction an den Bundesrat beiliegen, prüfen. Stossen sie dabei auf unrichtige Ansätze, so mögen sie dieselben constatiren, um sie allenfalls zu widerlegen. Bis dahin aber müssen sie es sich gefallen lassen, dass auf Seite der Gotthardtechnik die Angaben vollständig aufrecht erhalten werden.

Das Zugeständniss auf Seite der Expropriaten, für den Fall ihrer Erfüllung den Kostenvoranschlag zu reduzieren, ist kein Novum. Von solchen nicht auf Rechnung der technischen Forschung fallenden Zufällen sollte man durch die Beteiligten unterrichtet sein. Die betreffenden Gemeindsbehörden hätten solche Concessions der Gotthardbahn so gut wie den Experten für Schwyz notifizieren sollen. Wussten die HH. M. u. M. darum, weshalb machten sie daraus so lange ein Geheimniss?

Uebrigens steht die Bestätigung jener Zugeständnisse noch aus!

Der Mehrkostenansatz der Gotthardbahn für Erdarbeiten von Fr. 170 000 darf, als nur kurzweg bestritten, nicht widerlegt, stehen bleiben.