

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 10

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: 21.02.2026

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

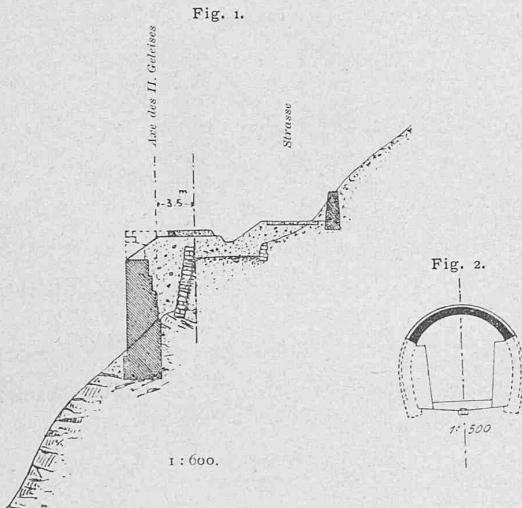
INHALT: Der Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Airolo-Faido der Gotthardbahn. — Congrès international des électriques à l'Exposition universelle de Paris 1889. — Miscellanea: Die Congo-

Eisenbahn. Ueber Brennstoffersparniss durch Reinigen und Klären des Speise-Wassers für Dampfmaschinen. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Der Bau des zweiten Geleises auf der Bergstrecke Airolo-Faido der Gotthardbahn.

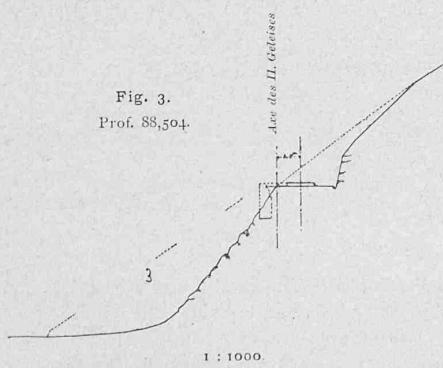
Mit Beschluss vom 4./21. October 1887 verfügte der schweizerische Bundesrat nach Prüfung der Vorschläge der Direction der Gotthardbahn Folgendes:

- 1) Die Gotthardbahn-Gesellschaft ist zu verhalten, auf den Strecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca zum Bau des zweiten Geleises zu schreiten und dafür zu sorgen,



dass das zu erbauende Geleise innerhalb der Frist von 10 Jahren (vom 1. Januar 1887 an gerechnet) dem Betrieb übergeben, der Bau zu diesem Zwecke alsbald begonnen und nach den Bestimmungen dieses Beschlusses gefördert werde.

- 2) Der Bau ist in folgenden Abtheilungen vorzunehmen:
 - a. Airolo-Faido;
 - b. Faido-Biasca;
 - c. Erstfeld-Göschenen;



von denen die erste am 1. October 1890, die zweite am 1. October 1892 und die dritte am 1. October 1896 vollendet und dem Betriebe übergeben werden soll.

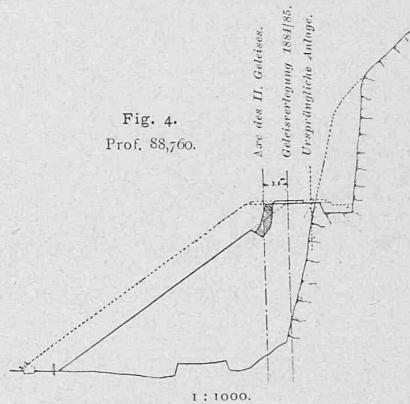
Der Bundesrat behält sich vor, eine Verkürzung dieser Fristen eintreten zu lassen, wenn die Verkehrszunahme es erheischt.

- 3) Die Baupläne und zwar zunächst diejenigen für die Abtheilung Airolo-Faido sind dem Bundesrath vorzulegen, welcher bei dem Genehmigungsbeschluss die Frist für

den Beginn der Erdarbeiten ansetzen wird (Art. 13 des Eisenbahngesetzes).

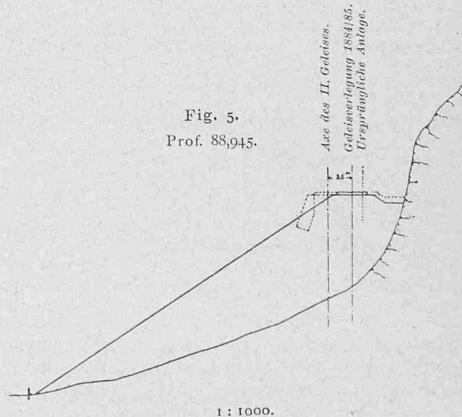
- 4) Der von der Gesellschaft geleistete Finanzausweis wird genehmigt. Demnach sollen die auf $12\frac{1}{2}$ Millionen Franken veranschlagten Baukosten*) bestritten werden: aus dem Betrage von $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken vorhandener Baumittel etc. etc.

Obiger bundesräthlicher Verfügung gemäss wurden nun seitens der Direction der Gotthardbahn sofort die nö-



thigen Einleitungen zum Bau getroffen, die Bauleitung für das zweite Geleise auf den Zufahrtslinien Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biásca dem Oberingenieur, einem Inspector und einem Bauführer übertragen, und während der Dauer des Baues des zweiten Geleises der Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst der im Bau befindlichen Section und die auf derselben vorkommenden sonstigen Schutz- und Ergänzungsbauten der Oberaufsicht des für das zweite Geleise bezeichneten Inspectors unterstellt.

Entsprechend dem aufgestellten Bauprogramm begann man alsbald nach Errichtung eines Baubüraus auf der



Station Faido im November 1887 mit den Detailprojektions-Arbeiten und zum Zwecke der Ermöglichung eines entsprechenden Arbeitsfortschrittes mit der Erstellung von Einbrüchen in die langen zusammenhängenden Tunnelstrossen, sowie mit der Ausführung schwieriger Brückenfundationen.

*) Es ist hier zu bemerken, dass der Betrag von $12\frac{1}{2}$ Millionen Franken die Bauzinsen nicht in sich begreift, sowie dass zum Behufe der Aufstellung einer richtigen Kostenberechnung für die Tunnelarbeiten, im Jahre 1886 in einigen Tunnels der Nordrampe im Regiewege Ausweitungsarbeiten vorgenommen wurden.