

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 22

Artikel: Neue Zufahrtslinien zur Gotthardbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82479>

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: 13.02.2026

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

INHALT: Neue Zufahrtslinien zur Gotthardbahn. — Luzern-Goldau und Zürich-Goldau. — Bemerkungen zur Kirchenbau-Konkurrenz in Zürich-Aussersihl. — Miscellanea: Fahrgeschwindigkeit auf den schweiz. Trambahnen. Verwendung der Dampfturbine zum Antrieb von Schiffsschrauben. Die Anwendung des Acetylene zur Krafterzeugung. Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun. Das Verhalten des Eisens gegen die Einwirkung von Kalk, Gips und Cement. Der Verkehr durch den Suezkanal. Archäologisches Institut in Wien. Oberägyptische Eisenbahnpläne. Die Umwandlung von Pressluft in elektrischen Betrieb. Die V. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker. Die feierliche Einweihung des neuen Justiz-

palastes in München. Das neue Gebäude für Bergbau und Elektrotechnik der technischen Hochschule in Aachen. Internationale Erfindungs- und Exportwaren-Ausstellung in London. Die Eröffnung des Blackwall-Tunnels unter der Themse in London. Das neue Reichsbankgebäude in Köln. — Konkurrenzen: Neubau einer reformierten Kirche in der Kirchgemeinde Aussersihl in Zürich. Kurhaus in Wiesbaden. Kaufmännisches Vereinshaus verbunden mit grösserem Saalbau in Chemnitz. Erweiterungs- und Umbau des Rathauses in Görlitz. Monumentaler Brunnen in Altona. Strassenbrücke über die Aare von der Stadt Bern nach dem Lorraine-Quartier. — Nekrologie: † Gaston Hénard.

Neue Zufahrtslinien zur Gotthardbahn.

Mit dem 1. Juni werden in unserem Lande vier neue, wichtige Eisenbahnlinien eröffnet, die den Weg aus Süddeutschland nach dem Gotthard wesentlich abkürzen, nämlich die Linien *Schaffhausen-Eglisau*, *Zürich-Thalweil-Zug* der Schweizerischen Nordostbahn und *Luzern-Küssnacht-Immensee*, *Zug-St. Adrian-Goldau* der Gotthardbahn. Die Städte Luzern, Zug, Zürich und Schaffhausen werden aus dieser Abkürzung des Verkehrsweges ohne Zweifel erheblichen Vorteil ziehen. Für Zürich ist sowohl die kürzere Linie nach Schaffhausen, als namentlich die Abkürzung über Thalweil-Zug nach dem zu einem Verkehrsknotenpunkt gewordenen Goldau von unschätzbare Bedeutung. In früheren Jahren, besonders als der Aufschwung der Stadt Zürich durch die Eröffnung der Gotthardbahn nicht mit der Raschheit erfolgen wollte, wie man erwartet hatte, wurde vielfach die Behauptung aufgestellt: Zürich sei durch die Gotthardbahn „abgefahren“ worden. Wie wenig damals diese Behauptung begründet war, hat die seitherige Entwicklung der Stadt augenfällig gezeigt und nun, nach der Eröffnung der direktesten Linie nach dem Gotthard, wird kaum jemand an dieses „Abgefahrensein“ mehr ernsthaft glauben wollen. Wenn es den vereinigten Bestrebungen der Gotthard- und Nordostbahn gelingt, auch einen Teil des norddeutschen Verkehrs von Berlin über Stuttgart nach Schaffhausen zu leiten und wenn die Nordostbahn hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten und Aufenthalte sich auf die nämliche Höhe stellt, wie die Gotthardbahn, so dürfen an die Eröffnung der neuen Linien hoffnungsvolle Erwartungen geknüpft werden.

Der bedeutendste Kunstbau der neuen Linie Schaffhausen-Eglisau ist der Viadukt, auf welchem die Bahn in der Nähe des Städtchens Eglisau den Rhein überschreitet. Herr Oberingenieur Moser, unter dessen Oberleitung die erwähnten Linien der Nordostbahn projektiert wurden, hat in Bd. XXV Nr. 21 unserer Zeitschrift eine Beschreibung und Darstellung dieses grössten Brückenbauwerkes der Schweiz gegeben. Die Länge des Viaduktes beträgt 459 m, dessen grösste Höhe 64 m, die überbrückte Thalfläche

16 000 m². Da die Baukosten auf 960 000 Fr. veranschlagt waren, so würden nach jenem Projekt die Baukosten, auf den m² der überbrückten Thalfläche bezogen, 60 Fr. betragen. Die Flussöffnung hat eine lichte Weite von 90 m. Links und rechts der beiden Flusspfeiler wird das beidseitig tief eingeschnittene Thal durch steinerne Gewölbe von 15 m Weite auf hohen, schlanken Pfeilern überbrückt. Nach dem Projekt des Herrn Moser sollte die Flussöffnung durch einen eisernen Halbparabelträger überbrückt werden. In der Folge hat indes die Direktion der Nordostbahn, bei der Vergebung der Eisenkonstruktion auf Grundlage einer engeren Konkurrenz, sich für den von der Firma *A. Buss & Cie.* in Basel eingereichten Entwurf eines Parallelträgers entschieden. Wir hoffen, unseren Lesern demnächst die genaueren Angaben über dieses der Ausführung zu Grunde gelegte Projekt vorlegen zu können.

Auf der Linie Thalweil-Zug sind es vornehmlich die beiden Tunnel, welche das Interesse des Fachmanns erregen, der eine, oberhalb Horgen, hat eine Länge von 1985 m, der andere, durch die Gebirgskette des Albis, eine solche von 3358 m. Mit Ausnahme des grossen Gotthard-Tunnels ist dies der längste Tunnel der Schweiz.

Ueber die beiden neuen Zufahrtslinien der Gotthardbahn hat unsere Zeitschrift in Bd. XXII Nr. 7 eine kurze Beschreibung samt einer Karte veröffentlicht. Viel angenehmer als eine technische Beschreibung des Tracés wird sich das Feuilleton der heutigen Nummer lesen, in welchem Herr *Karl Spitteler* in poetischer Vorahnung, bevor noch ein Personenzug die Linien befahren hat, den hohen Naturgenuss schildert, der mit einer Eisenbahnfahrt von Luzern und Zürich nach Goldau verbunden ist.

Mit der Eröffnung der neuen Zufahrtslinien zum Gotthard ist eine denkwürdige Entwicklungsperiode unseres schweizerischen Eisenbahnwesens zum Abschluss gelangt. In richtiger Würdigung dieses Ereignisses haben die beiden beteiligten Eisenbahngesellschaften beschlossen der Inbetriebsetzung besondere Feierlichkeiten vorausgehen zu lassen. Heute ist die Eröffnungsfeier der Linie Schaffhausen-Eglisau, morgen (Sonntag) feiert die Gotthardbahn die Eröffnung ihrer beiden Linien und am nächsten Montag wird das Fest

Luzern-Goldau und Zürich-Goldau.*)

Die grosse Neuigkeit ist, dass die Gotthardbahn vom 1. Juni an ihren Weg von Luzern nach Goldau nicht mehr wie bisher über Rotkreuz,

*) Aus *Karl Spitteler: Der Gotthard*. Frauenfeld, Verlag von J. Huber. 1897. Der Verfasser giebt in diesem trefflich geschriebenen Buch eine Uebersicht über die zahlreichen Schönheiten, welche der Gotthard dem Reisenden bietet. Spitteler ist ein feiner Naturkenner, der es versteht, so zu reisen, dass der Genuss ein möglichst grosser ist. Seine Kenntnis der Gotthard-Route von Luzern bis nach Italien, die er sich durch oft wiederholte Ausflüge erworben hat, verleiht ihm den Charakter eines zuverlässigen Führers. Seinem offenen Auge ist keine der malerischen und grossartigen Partien entgangen, von denen der Wanderer entzückt wird, wenn er der Gotthardstrasse folgt, oder einen Ausflug in das Schächen- und Maderaner-Thal, nach der Göschenenalp, nach dem Hospiz, oder ins Val Piora unternimmt. Zu Wagen, zu Fuss, im Bummel- und im Eilzug hat der Verfasser die Gotthard-Route zurückgelegt und er weiss jeder dieser verschiedenen Arten der Bewegung einen besonderen Reiz abzugewinnen. Die empfundenen Eindrücke sind in schöner Sprache wiedergegeben, so dass das Lesen des handlichen, schön ausgestatteten Büchleins, sei es vor, nach oder während der Reise immer wieder neuen Genuss bereitet. Im Gegensatz zu den in unserer Zeit so sehr beliebten Reiseschilderungen, die von einem übertriebenen Optimismus strotzen, herrscht in Spittelers Gotthard eine wohlthuende Objektivität, bei welcher Licht und Schatten richtig verteilt sind.

sondern über Meggen und Küssnacht nehmen wird. Das ist lauter Gewinn und zwar ein mannigfacher. Denn abgesehen von einer kleinen Zeitersparnis (ungefähr zehn Minuten), von dem Wegfall der langweiligen Strecke Ebikon-Gisikon-Rotkreuz und von der Vermeidung der verdrähten Haltestation (Rotkreuz), erhalten wir fortan ein beträchtliches Stück Vierwaldstättersee mehr zur Gotthardbahn hinzu, was nicht nur eine Zuthat von so und so viel Einzelschönheiten bedeutet, sondern überhaupt der Reise bis Flüelen einen wesentlich anderen Charakter verleiht: einen einheitlichen, der zugleich entzückend sein wird.

Das leidige Gefühl hintenherum zu fahren, fällt jetzt weg; denn immer wieder treffen wir den Vierwaldstättersee, jedesmal an einer anderen Bucht, der mit uns Versteckens spielt, unter öfterem Grüssen und Abschiednehmen. Und nicht den Vierwaldstättersee allein, der Zugersee und der Lowerzersee sind ja auch noch da. Eine förmliche Seefahrt wird es künftig sein, in prächtigem Sichelbogen um die Rigiinsel herum, Wasser und Land in raschem Zeitmass wechselnd, das Wasser vorwiegend. Zunächst der Luzernersee mit seinen villenbekränzten Hügeln, hierauf die Küssnachterbucht, vom Rigi überthront, dann der stille, innige Zugersee und zwar wie bisher da, wo seine Ufer und seine Farben am schönsten sind; dann der Lowerzersee, später auf einen kurzen Augenblick bei Brunnen die Gersauer Seekammer und endlich der stolze, tiefe Urnersee. Also sechs Seen innerhalb einer einzigen Stunde.

Und jeder See hat seine eigene Palette: Die Küssnachterbucht ein derbes Ultramarin, der Zugersee gegen Arth ein unvergleichlich mildes Enzianblau, der Lowerzersee gegen den Urniberg eine an den Lungernsee gemahnende Spiegelung, der See bei Brunnen ein wundersames Schillern in allen Tönen zwischen blau und grün, einem Pfauenschweif vergleichbar

für die Linie Thalweil-Zug den Abschluss dieser drei der Freude über das schön gelungene Werk gewidmeten Tage bilden.

Bemerkungen zur Kirchenbau-Konkurrenz in Zürich-Aussersihl.

Der soeben entschiedene Wettbewerb für eine reformierte Kirche im Kreise III der Stadt Zürich hat das nicht mehr überraschende Resultat ergeben, dass nicht nur die ersten, sondern *alle* Preise an deutsche Architekten (wozu auch die in Deutschland lebenden Schweizer zu rechnen sind), vergeben wurden.

Dieses Resultat (das sich übrigens fast bei jeder unserer so beliebten internationalen Preisbewerbungen wiederholt) zeigt, dass jene Architekten, die aus Kirchenbauschulen hervorgegangen sind, die zum Teil in ihrem Beruf fast nichts anderes als *Kirchen* bauen und entwerfen und sich bei allen Kirchenkonkurrenzen beteiligen, dass diese Künstler den andern — auch den tüchtigsten — überlegen sind.

Damit ist nicht gesagt, dass es unter den einheimischen Architekten nicht auch eine ganz respektable Zahl giebt, welche vortreffliche, ja in ihrer Art hervorragende Entwürfe auszuführen im Stande wäre, was auch übrigens das Preisgericht der letzten Basler Kirchenbaukonkurrenz vom April dieses Jahres mit andern Worten rühmlich erwähnte*). Aber der Schweizer-Architekt in den kleinern Orten und Verhältnissen kann sich eben auf keine Specialität werfen — er muss *Alles* machen.

Ferner ist dem Architekten, der in grossen Städten mit zahllosen, bedeutenden Bauwerken lebt, viel mehr Anregung zu mannigfaltigem Schaffen und Erfinden gegeben, als dem Kleinstädter (Beweis: unsere im Ausland lebenden tüchtigen Schweizer-Kollegen), der neue Ideen und Eindrücke in kostspieligen Reisen sich holen muss, zu welchen ihm sein Beruf nur selten Zeit und Gelegenheit bietet. Immerhin haben sich die schweizerischen Architekten durch dieses Vorgehen der Behörden bisher nicht entmutigen lassen und haben trotz der ungleichen Waffen ihre ganze Kraft eingesetzt und ihr *Bestes* gegeben. Zum Beweise dafür möchte ich meine Landsleute und Kollegen einladen, *ihren Projekten in der Ausstellung in Aussersihl ihre Namen anzuhängen*.

Im weitern weise ich darauf hin, dass bei unsern einheimischen Konkurrenzen (Parlamentsgebäude, Postgebäude etc.) gewiss ganz vorzügliche Resultate erzielt worden sind.

*) Schweiz. Bauzeitung Nro. 18 Seite 133.

der Urnersee veränderliche Proteusnatur, wechselnd vom freundlichsten Königsblau bis zu unheimlichem schwärzlichem Dürer.

* * *

Sehen wir uns nun den Verlauf der neuen Linie etwas näher an. Aus dem stattlichen Gebäude des neuen Bahnhofes fahren wir zunächst in nördlicher Richtung wie bisher durch den Gütsch, aber in einem neuen doppelspurigen Tunnel, schwenken auf eigener Brücke über die Reuss, den Gotthardfluss, unter dessen Quellgebiet wir nach Verlauf von zwei Stunden durchfahren werden. Jenseits der Reuss geht es sofort in den Berg hinein, worauf die Stadt Luzern in einem weiten Halbkreis mittelst eines Tunnels von zwei *km* Länge umgangen wird. Draussen in der Haldenstrasse hinter dem Hôtel de l'Europe kommt die Linie wieder ans Tageslicht. Diese Tunnelausfahrt beim Hôtel de l'Europe, zwischen Villen und Gärten, in kühner Richtung gegen den kaum hundert Schritt entfernten See, mit dem Blick auf den Bürgenstock und allem, was darum und dahinter liegt, muss von überwältigender Wirkung sein, doppelt überwältigend durch die Ueberraschung und den Gegensatz. Reussabwärts hatten wir die Stadt verlassen, als ob es Basel oder Zürich zugehe; wenn wir dagegen aus der Erde kommen, befinden wir uns 2 *km* weiter oben, seeaufwärts, das Gesicht gegen Italien gerichtet. Wäre es auch nur um dieser Tunnelmündung willen, so müssten wir schon die neue Linie als einen grossen Gewinn gegenüber der alten preisen.

Auf erhöhtem Damm über offenem, flachem Feld, mit weitem, freiem Blick auf den See und die Berge steuert nun die Bahn durch das sogenannte Würzenmoos, gegen Seeburg. Bei Seeburg, am Eingange des kurzen Schilteneune- und

Könnten die einzelnen Gemeinden in Zukunft nicht vorgehen, wie die allerhöchste Behörde?

Wenn eine Gemeinde einer *grössern Schweizerstadt* die dort wohnenden Architekten zur Konkurrenz einladet, so ist das gewiss ausreichend, gute Projekte zu erlangen. Will sie ein Mehreres thun, so dehnt sie den Wettbewerb auf alle Einheimischen aus. Wenn sie aber hiezu die Architekten der ganzen Welt einladet, so ist das geradezu ein Armutszeugnis vor der ganzen Welt für die einheimischen Architekten, für das wir die betreffenden Behörden verantwortlich machen müssen; es ist dies ein Vorgehen, das die Deutschen nicht befolgen; denn ihre Wettbewerbe sind (mit ganz wenig Ausnahmen) bloss auf ihre eigenen Landsleute oder höchstens noch auf Deutsch-Oesterreicher beschränkt. Diese Gepflogenheit, zu unsern Konkurrenzen das Ausland beizuziehen, hat aber noch andre Folgen, die uns nicht zum Nutzen gereichen und das Prestige unseres Standes im Auslande schädigen.

Das erstprämierte Projekt wird gewöhnlich zur Ausführung gebracht; aber nicht vom Schöpfer desselben, sondern von einem der betreffenden Gemeinde oder Behörde besonders genehmen Architekten.

Damit zwingt ihn diese, sich des geistigen Eigentums eines Andern zu bemächtigen. Im Anfang heisst es, der Bau werde nach dem Entwurf des fremden Baukünstlers ausgeführt. Beim Fortschreiten des Baues aber gewöhnt sich das Publikum, das Werk als Landesprodukt anzustauen, und der bauleitende Architekt wird durch die Bewunderung der Umgebung an dem gelungenen Werk fast unbewusst nach und nach zur Ueberzeugung gebracht, er selbst sei der Vater des gelungenen Baues.

Es ist auch der Fall denkbar, dass solche erstprämierten genialen Entwürfe in die Hände eines ausführenden Kollegen gelangen, der nicht im Stande ist, die detaillierte Ausarbeitung in entsprechender Weise durchzuführen; und dann entstehen Bauwerke, die weder dem Erfinder zum Ruhme, noch dem Erbauer zur Ehre gereichen.

In beiden Fällen ist das Herbeiziehen ausländischer Kräfte Schuld an den dadurch geschaffenen Uebelständen, und es ist die Pflicht jedes erfahrenen Architekten, mit allen Kräften dagegen anzukämpfen.

Aus allen diesen Gründen möchte ich die Anregung aufwerfen: *Es möchten sich in Zukunft bei allen unsern internationalen (sogen. allgemeinen) Konkurrenzen die schweizerischen Architekten verpflichten, sich nicht zu beteiligen*. Es ist das der einzige Weg, dieser Gepflogenheit in unserm Vaterland entgegenzutreten.

Zürich, 26. Mai 1897.

Jul. Kunkler, Arch.

Seeburgtunnels, erhalten wir einen letzten schönen Rückblick auf Luzern. Das Meggenhorn durchschneiden wir durch den Lärchenbühlentunnel. Hinter dem letzteren erscheint mit plötzlicher Verwandlung der Scene ein neues Bild. Die Luzernerbucht ist verschwunden und wir lenken, die Habsburg vor Augen, in die Küssnachterbucht ein. Gegenüber in nächster Nähe, kaum eine Stunde in der Luftlinie entfernt, steht, gross und gewaltig, in seiner ganzen westlichen Breite der Rigi, das Gesichtsfeld völlig beherrschend. Unten, jenseits des Wassers, das Dörfchen Greppen, auf mittlerer Höhe die freie Terrasse des Rigi-Seebodens mit dem gleichnamigen Kurhause; hoch oben am Himmel Rigi-Kulm, -Staffel, -Rotstock und -Känzeli. Deutlich werden wir den Rauch der nach dem Kulm dampfenden Züge sich gegen den Himmel abheben sehen.

Die Bahn, hinfort nur durch einige ganz kurze Tunnels unterbrochen, hält sich beständig unweit des Seeufers. In die Mitte der beiden Dörfer Vorder- und Hinter-Meggen, nahe der Villa Ephrussi, kommt die Station Meggen zu stehen, welche natürlich die Schnellzüge nichts angeht. Die Anlage des Bahnhofes Küssnacht (bei der sog. Thalstrasse auf der Nordseite des Dorfes) gehörte infolge der Bodenverhältnisse zu den schwierigeren Aufgaben. Hinter Küssnacht geht es nun über die schmale Landzunge unweit der «Hohlen Gasse» vorbei, welche wir rechts liegen lassen, gegen Immensee, wo das neue Geleise in das alte, von Rotkreuz herkommende, einmündet, und zwar unmittelbar vor der Station Immensee. Wie bisher eilen wir nun durch die wonnigen Edelkastanien- und Nussbaumhalden zwischen Rigi und Zugersee nach Goldau, wo sich uns der Zürcher Gotthardzug anschliessen wird.