

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 3

Sonstiges

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: 13.01.2026

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

Biasca in Betracht zog. Die Länge dieser Strecke wurde auf 85 km berechnet, wovon 71 km in einer Steigung von unter 27‰ angenommen waren. Die übrigen 14 km, welche sich auf die Gegend von Wassen, die Schöllenen, die Dazio grande und Biascina verteilten, sollten bei einer Steigung von 50‰ mittelst Drahtseilbetrieb überwunden werden. Der Scheiteltunnel war in einer Höhe von 1500 ü. M., und in einer Länge von 10 km zwischen Hospenthal und Albinasca projektiert. Eine möglichst hohe Lage dieses Tunnels entsprach dem damaligen Stande der Technik, indem auf diese Weise etwa 4,5 km mittels Schächten ausgeführt werden konnten, was eine wesentliche Abkürzung der Bauzeit bedeutete. Die Studie war grundlegend für die Ueberschneuerung der Alpen via Gotthard, und darf als erstes Projekt für eine Gotthardbahn betrachtet werden.

Als Chef des eidgenössischen Eisenbahnbureaus war Koller an der Organisation der schweiz. Telegraphenverwaltung beteiligt, und hat auch auf diesem Gebiete dem Postdepartement gute Dienste geleistet; in einem Schreiben hat ihm der h. Bundesrat volle Anerkennung für dieselben ausgesprochen.

Nachdem sich die Bundesversammlung im Juli 1852 für Ueberlassung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen an die Kantone, bezw. an die Privatthätigkeit entschieden hatte, wurde das Eisenbahnbureau in Bern aufgelöst, und Koller trat auf Anfrage des Verwaltungsrates der S.-C.-B. in deren Dienste, um als Stellvertreter des Obergeringens, Oberbaurat *Elzel*, die Leitung für den Bau der Linien Basel-Olten-Aarau, Olten-Luzern und Olten-Bern-Thun zu übernehmen. Bei der successiven Eröffnung des Betriebes einzelner vollendeter Strecken ging er indessen im Jahre 1857 zur Betriebsverwaltung über, wo ihm die Oberleitung des Bahnunterhaltungsdienstes, zugleich auch die Bearbeitung der Fahrpläne, die Beaufsichtigung des Telegraphenwesens und später auch die Führung des kommerziellen Bureaus übertragen wurde. Bis Ende 1862 blieb er bei der S.-C.-B., welcher er während eines Jahrzehntes seine besten Kräfte und seine umfassenden Kenntnisse zur Verfügung gestellt hatte. Trotz seiner vielseitigen Thätigkeit fand Koller in seinen Musesunden noch Zeit und Lust, sich mit seiner Lieblingsidee einer Eisenbahn über den Gotthard zu beschäftigen; er konnte dies nun nach dem Austritte aus der S.-C.-B. noch mehr als je, weil er vorderhand keine anderweitige Stelle zu übernehmen gedachte.

Das im Jahre 1860 gebildete Komitee für Anstrengung einer Gotthardbahn nahm indessen Koller sofort für Vorarbeiten technischer und kommerzieller Natur in Anspruch, und es darf hier gesagt werden, dass fast ein weiteres Jahrzehnt, nämlich bis Anfang 1872 Koller seine Zeit und Arbeitskraft dem Zustandekommen der Gotthardbahn gewidmet hat. Es würde zu weit gehen, wollte man im einzelnen anführen, was Koller für den Gotthard geschrieben, und wie viel Reisen er nach Deutschland und Italien unternommen, um als Delegierter des Gotthardausschusses, an dessen Spitze

bekanntlich Dr. Alf. Escher stand, zu wirken. Er war oft monatelang im Auslande, namentlich in Florenz und Turin, und sein reger Briefwechsel mit Escher und Zingg zeugt von der rastlosen Thätigkeit, welche Koller für das Zustandekommen der Gotthardbahn entwickelte. Mit Schmidlin und Stoll verfasste er 1864 «Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung»; 1865 «Die Gotthardbahn in technischer Beziehung und Rentabilitätsberechnung auf Grundlage des kommerziellen und technischen Gutachtens», «Die Gotthardbahn und der Lukmanier». In diesen drei Broschüren ist eine erstaunliche Summe von Arbeit niedergelegt. Daneben war Koller mit andern Gutachten und Arbeiten beschäftigt, und überhaupt als Experte und Ratgeber in Eisenbahnangelegenheiten eine vielgesuchte Persönlichkeit. Von 1864—1872 gehörte er auch dem Baukollegium und der Kanalisationskommission der Stadt Basel an.

Im Auftrage des Gotthardausschusses verfasste Koller in den Jahren 1868 und 1869 ein weiteres Vorprojekt für die Gotthardbahn, bei welchem zur Ueberwindung der Höhendifferenzen und zur Verminderung der Baukosten teilweise Zahnradstrecken nach verschiedenen Systemen vorgeschlagen wurden. Der grosse Gotthardtunnel war dabei ungefähr der Lage nach, und auch bezüglich der Länge unter Anlehnung an frühere Projekte angenommen, ähnlich der Art und Weise, wie er auch schliesslich zur Ausführung gelangte. Im Sommer des Jahres 1869 wurde Koller sodann vom Gotthardausschuss beauftragt, gemeinsam mit *Gelpke* und *Landammann Müller* die beiden Mündungen des Gotthardtunnels zu fixieren; in den folgenden drei Jahren hat ihn hauptsächlich die Einrichtung einer schweiz. Eisenbahnstatistik in Anspruch genommen. Nachdem er die ihm zugedachte Stelle eines Obergeringens der G.-B. aus Gesundheitsrücksichten abgelehnt hatte, wählte ihn der Bundesrat 1872 zum Inspektor der Gotthardbahnbauten. Er siedelte deshalb von Basel, das er seit 1852 bewohnt hatte, nach Bern über. In dieser Stellung hat er bis 1879 gewirkt; eine Erkrankung seiner Augen zwang ihn, in diesem Jahre von seinem Posten zurückzutreten. Von da an beschäftigte er sich, soweit es seine Gesundheit gestattete, mit Expertisen über die Rentabilität von Bahnen, und war auch vielfach Experte des Bundesrates und Bundesgerichtes, sowie Verwaltungsrat der G.-B. und anderer Eisenbahngesellschaften.

Dies ist in kurzen Zügen der äussere Rahmen der Laufbahn Kollers. Daneben entfaltete er auch auf dem Gebiete der Gemeinnützigkeit, der Sonntagsheiligung und als Vorstandsmitglied der freien Schulen in Bern, des Kirchengemeinderates der Nydeck eine umfassende Thätigkeit. Viele hielten in seinem gastlichen Hause Einkehr, fanden in ihm einen treuen Freund und Berater, für Unterstützungsbedürftige hatte er stets eine offene Hand. Dem tüchtigen Fachmann von edlem, bescheidenem und selbstlosem Wesen werden alle, die ihn kannten, ein warmes Andenken bewahren.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
23. Juli	Direktion der eidg. Bauten	Bern, Bundeshaus	Schreiner-, Glaser- und Gipserarbeiten für das Verwaltungsgebäude des Hengstendepots in Avenches.
23. »	Eidg. Baubureau	Westbau Thun	Zimmer-, Maurer-, Spengler- und Holzcementbedachungsarbeiten für die neue Bedachung des Mittelbaues der Kaserne in Thun.
23. »	W. Heene, Architekt	St. Gallen	Erdarbeiten und Kanalisation zum Neubau eines Verwaltungsgebäudes für den Konsum-Verein in St. Gallen.
25. »	Pfleghard & Häfeli, Architekten	Zürich	Gipser- und Glaserarbeiten, sowie die Lieferung von Eisen- und Holzrollladen zum Neubau des Post- und Gemeindehauses in Flawil.
25. »	M. Ackeret, Architekt	Weinfelden (Thurgau)	Maurer-, Zimmermanns-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten, sowie die Lieferung der Kunststeine zum Neubau der Turnhalle in Weinfelden.
25. »	Kaspar Schneider	Rorbas (Zürich)	Maurer- und Malerarbeiten für die Renovation (äussere) der Kirche in Rorbas.
26. »	Gemeinde-Ingenieur	Zollikon (Zürich)	Lieferung von etwa 6100 m Leitungsröhren, Grabarbeiten und Legen der Röhren für die Wasserversorgung Zollikon.
27. »	J. Helm-Käsch, Architekt	Zürich, Hafnerstrasse 47 A	Glas-, Schreiner-, Parkett-, Schlosser- und Malerarbeiten, sowie die Lieferung der Beschläge für den An- und Umbau der Zürcher Pestalozzi-Stiftung in Schlieren.
28. »	A. Ochsner, Gemeindevorbr.	Nänikon (Zürich)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Nänikon.
28. »	Baubureau	Basel, Offenburgerstr. 14	Zimmerarbeiten zum Schulhaus-Neubau am Rhein in Basel.
28. »	Kant. Hochbauamt	Aarau	Erd-, Maurer- und Verputzarbeiten, sowie die Lieferung aller Granit-, Kalk- und Kunststeinarbeiten und eines Teiles der T-Balken zum Bau der landwirtschaftlichen Winterschule in Brugg.
28. »	Stotz & Held, Architekten	Zürich	Spenglerarbeiten für die neue Kirche «St. Jakob» an der Badenerstrasse-Stauffacherstrasse in Aussersihl-Zürich.
30. »	Baubureau des Postgebäudes am Schanzengraben	Zug	Zimmer-, Dachdecker- (Schiefer und Holzcement) und Spenglerarbeiten für das Postgebäude in Zug.
31. »	G. Blau, Präsident der Baukommission	Sumiswald (Bern)	Erstellung eines Verwaltungs- und Wohngebäudes der Spar- und Leihkasse in Sumiswald.
31. »	J. Frischknecht, Gmdrt.	Schönengrund (App.)	Maurerarbeiten für das neue Schulhaus in Schönengrund.
31. »	Kant. Baubureau	Chur	Erd-, Maurer- und Granitarbeiten, sowie die Einlieferung für das neue Konviktsgebäude in Chur.