Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Bau des zweiten Simplontunnels. — Das «Lusthaus Reiner» in München. — Das Schiffshebewerk System Oelhafen-Loehle. — † Gustav Zeuner. — Maximalmomente. — Miscellanea: Einphasenwechselstrombetrieb der Strecke Seebach-Wettingen der S. B. B. Neue Bergbahnen in Oesterreich. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Eidg. Polytechnikum. Neue Schulhäuser in Tavannes. Lutherkirche in Karlsruhe i. B. — Literatur: Karte der Elektrizitätswerke der Schweiz und Karte der elektr. Starkstrom-Fernleitungen der Schweiz. — Korrespondenz: Einladung. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein. Sektion Genf. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.
Tafel IX: Das Lusthaus Reiner in München.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Bau des zweiten Simplontunnels.

„Antwort

der Baugesellschaft für den Simplon-Tunnel, Brandt, Brandau & Cie., auf den Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission der schweizerischen Bundesbahnen an den Verwaltungsrat derselben betreffend Ausbau des zweiten Simplon-Tunnels vom 25. Juni resp. 2. Juli 1907.

(Fortsetzung.)

„*Ansprüche des Betriebes.* Die Betriebsorgane stellen sich heute auf den Standpunkt, dass ein 20 Kilometer langer, eingeleisiger Tunnel keine Gewähr biete für einen jeder Zeit gesicherten Betrieb. Warum, muss man sich fragen, haben diese Organe seit den Neunziger Jahren, wo sie sich über diese Frage im Schosse der Jura-Simplon-Bahn auszusprechen hatten, ihre Ansicht über die Betriebsfähigkeit des eingeleisigen Simplon-Tunnels geändert? Damals hatten sie keine Bedenken, sonst wäre die Jura-Simplon-Bahn auf unser Projekt wohl nicht eingetreten, und dass die Jura-Simplon-Bahn nicht daran dachte, Tunnel II auszubauen, bevor der Verkehr denselben dringend erheischte und sich mit dem Gedanken eines langjährigen eingeleisigen Betriebes im Tunnel abfand, steht fest. Mit andern Worten, wenn der Simplon-Tunnel heute noch der Jura-Simplon-Bahn gehörte, würde im Schosse dieser Gesellschaft kein Mensch daran denken, Tunnel II auszubauen, ganz einfach deshalb, weil diese Ausgabe für eine unnötige, durch keine entsprechenden Einnahmen kompensierte gehalten würde. Die Jura-Simplon-Bahn sagt darüber in der Denkschrift 1894: „Der eine Stollen im Profil des Tunnels I wird sofort ausgebaut, während der Tunnel II erst dann vollendet wird, wenn der Bahnverkehr im Tunnel I, der eine Ausweichstelle in der Mitte zur Kreuzung der Züge erhält, nicht mehr bewältigt werden kann."

Die Jura-Simplon-Bahn und mit ihr die Westschweiz sagten sich: Lieber einen eingeleisigen Simplon-Tunnel als gar keinen, und da der zweigeleisige der Kosten wegen nicht zu haben war, entschloss sie sich unter Ueberwindung einzelner Bedenken und gerade derjenigen ihrer Betriebsleute, auf unser Projekt einzutreten. Wenn die Organe der Jura-Simplon-Bahn das konnten, so sehen wir keinen Grund, dass nicht auch diejenigen der Bundesbahnen es könnten. Oder liegt der Fall etwa anders bei der Staatsbahn als bei der Privatbahn? Durchaus nicht. Beide müssen sich von den gleichen geschäftlichen Erwägungen leiten lassen. Wir möchten überhaupt betonen, dass unser Projekt in den Jahren 1890—1894 mit aller Gründlichkeit und nach allen Richtungen sowohl von Seiten der Jura-Simplon-Bahn als durch das Departement und die von diesem ernannten Experten geprüft worden ist und trotz anfänglich heftiger Opposition schliesslich alle Einwände fallen gelassen wurden.

Die Bedenken, die die Betriebsorgane zu Anfang wohl auch bei der Jura-Simplon-Bahn hatten, sind auch in der Tat nicht gerechtfertigt.

In erster Linie ist zu sagen, dass wir mit Rücksicht auf die Station in der Tunnelmitte es tatsächlich nicht mit einem 20 Kilometer-Tunnel, sondern mit zwei 10 Kilometer-Tunnels zu tun haben. Die Ausweiche in der Mitte hat sich, entgegen den Bedenken derselben Betriebsorgane, als durchaus effektiv und leistungsfähig erwiesen. Noch im Frühling 1906 standen die Betriebsorgane unter dem Eindruck, dass Personenzüge in der Tunnelstation nicht kreuzen, resp. nicht angehalten werden könnten mit Rücksicht auf die Reisenden und sie getrauten sich überhaupt nicht, fahrplanmässige Kreuzungen für dieselben vorzunehmen. Aber schon nach wenigen Wochen des Betriebes liessen sie, gezwungen durch die Verspätungen von den italienischen Bahnen her, Personenzüge und sogar Schnellzüge behufs Kreuzungen anhalten und kein Mensch reklamierte. Heute darf mit aller Bestimmtheit gesagt werden, dass mit Rücksicht auf die ausgezeichnete Luft, die durchaus nicht lästige Temperatur, die volle Sichtbarkeit der Signale und die Beleuchtung der Station selber, Kreuzungen jeder Art in der Tunnelstation vorgenommen werden können.

Nun ist ja zuzugeben, dass Distanzen von 10 und 12 Kilometern zwischen Stationen auf eingeleisigen Linien im Betrieb oft etwa lästig empfunden werden, aber dass diese Inkonvenienz nicht bedenklich ist, beweist die Gotthardbahn, die auf ihrer Montecenere-Strecke eine Distanz von 13 Kilometern hat und trotzdem ihren ungeheuren Verkehr bewältigt.

An und für sich ist das Prinzip gewiss richtig, dass wenn man eine Linie auf zwei Geleise umbaut, man den Anfang machen soll da, wo die Stationen am weitesten auseinander liegen. Wenn aber, wie dies bei Bergstrecken oder gar im Tunnel der Fall ist, diese Strecken per Kilometer unverhältnismässig viel kosten, ein Vielfaches der offenen Strecke, so wird die Durchführung des Prinzips

Das „Lusthaus Reiner" in München.

Erbaut von Architekt *Carl Bauer-Ulm* in München.

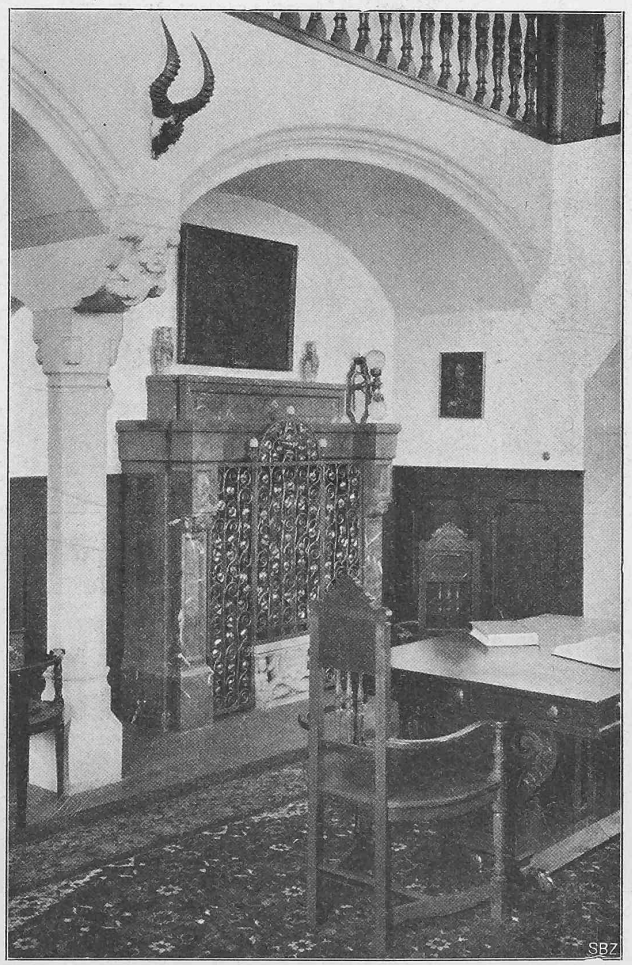

Abb. 11. Das Kamin in der Halle.