Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 15

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: Der Durchstich des Apennin für die Direkte Bologna-Florenz. — Die 15 kV Einphasenstrom-Fahrleitungen der Schweizer. Bundesbahnen. — Landhaus G. Küpfer in Kastanienbaum bei Luzern. — Moderne Architektur und Tradition. — Zur Zerstörung der Rheinbrücke bei Tavanasa. — Neuer Internationaler Verband für Materialprüfungen. — Psychotechnischer Einführungskurs in Zürich. — Korrespondenz. — Mitteilungen: Werkstoff-Tagung Berlin 1927. Elektrisch geschweisste Druckrohr-Verbindungen der Illsee-Turtmann-Werke. Eidgenössische Technische Hochschule. Elektrifikation der Bern-Neuenburg-Bahn. Frankreichs Eisenerzförderung im Jahre 1926. — Literatur: Aussendung und Empfang elektrischer Wellen. Industrielle Unfallverhütung auf der Grundlage der wissenschaftlichen Betriebsführung. Construction and Industry. Literarische Neuigkeiten. — S. T. S.

Band 90. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 15

Der Durchstich des Apennin
für die Direkte Bologna-Florenz.

Von Prof. C. ANDREAE, Zürich.

Während in der Schweiz, infolge besonderer Verhältnisse, der Bau neuer Eisenbahnlinien gegenwärtig fast gänzlich eingestellt ist, herrscht in andern Ländern auf diesem Gebiete eine rege Tätigkeit. So auch in Italien, wo grosszügige Verbesserungen und Umbauten bestehender Anlagen in Ausführung begriffen sind. So z. B. werden in Turin, ähnlich wie in Zürich die „Linksufrige", die Zufahrten zum Hauptbahnhof tiefgelegt. Ferner wird unter anderem der Schienengürtel, der heute noch Mailand umgibt, bedeutend erweitert, die dortigen Bahnhof-Anlagen werden in grosszügiger Weise verlegt und umgebaut. Daneben erstehen aber auch neue Linien. Die direkte Verbindung Rom-Neapel ist kürzlich vollendet worden, während die „Direttissima" Bologna-Florenz (Abb. 1) mitten in der Ausführung steht. Diese kürzt die Strecke Bologna-Florenz um 34,45 km, wobei der Scheitelpunkt gegenüber der bestehenden Linie über Pracchia um 293,46 m gesenkt, die Höchstneigung von 26 ‰ auf 12 ‰ vermindert wird (Abbildung 2, Seite 187).

Die neue Linie verlässt den gegenwärtig ebenfalls im Umbau begriffenen Bahnhof von Bologna in südöstlicher Richtung, wobei die bisherige, lästige Spitzkehre und die früher damit bedingte etwa 4,5 km lange Rückfahrt in Richtung Mailand wegfällt. Den östlichen Stadtteil umfahrend, biegt das Tracé sodann nach Süden ab und folgt dem Tale der Savena bis Pianoro. Hier verlässt es das Tal, unterfährt den Monte Adona in einem 7135 m langen Tunnel und erreicht bei Vado (Km. 25,366) das Tal der Setta, eines Nebenflusses des Reno. Diese Linienführung zeigt, wie grossen Wert auf die Aufhebung der Bologneser Spitzkehre für den Verkehr Mailand, bezw. Venedig-Florenz-Rom und auf möglichste Kürzung der Linie gelegt wurde. Es wäre nämlich unter Einhaltung von max. 12 ‰ möglich gewesen, die alte Linie bis ungefähr Praduro Sasso, der Abzweigstelle der heutigen Dienstbahn zum Scheiteltunnel, auf Doppelspur umzubauen und erst von diesem Punkte aus in das Tal der Setta abzuzweigen (vergl. auch das Längenprofil, Abb. 2).

Von Vado folgt die Bahn dem linken Hange des Settatales, meist im Lehnenbau mit zahlreichen Viadukten und Tunneln, worunter der 3049 m lange Piandisetta-Tunnel, bis Lagaro (Km. 40,649), am Nordportal des 18,5 km langen Scheiteltunnels. (Die dortige Station führt ihren Namen nach dem etwa 10 km entfernten Kurort Castiglione dei Pepoli). Vom Südportal des Apennintunnels bei Vernio (Station Vernio-Montepiano-Cantagallo) fällt die Linie, der linken Talseite des Bisenzio folgend, ebenfalls mit zahlreichen Kunstbauten und Tunneln, worunter allerdings keine so grossen wie auf der Nordrampe, bis Prato, wo sie in die bestehende Linie Pistoja-Florenz einmündet (Km. 80,6). Die Linie wird zweispurig erstellt, und zwar in

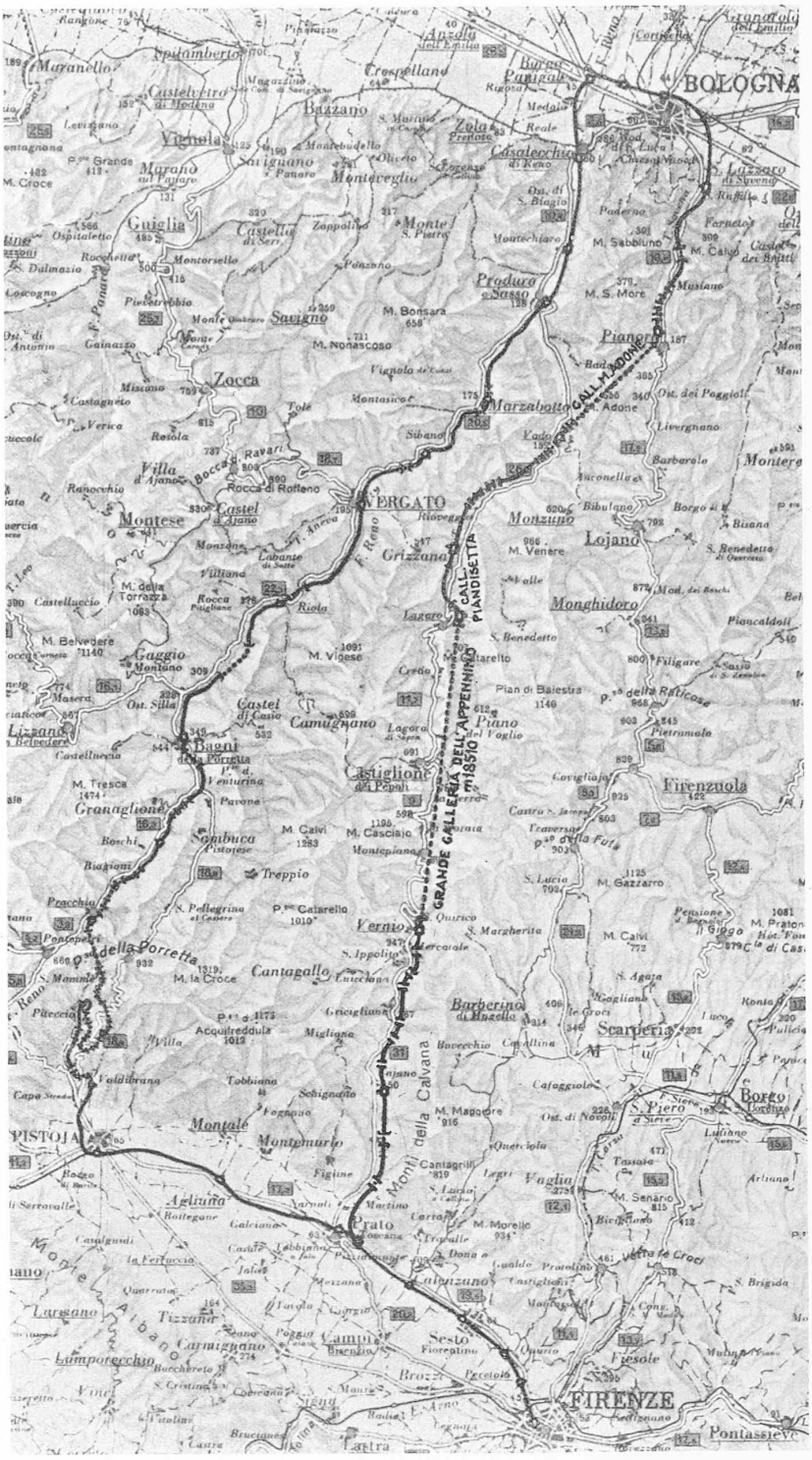

Abb. 1. Uebersichtskarte 1 : 400000. — Links die bestehende, rechts die neue Linie.