

# Technische Aktualitäten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **52 (1954)**

Heft 10

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-210974>

## **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.

## Technische Aktualitäten

*Bn.* Der Verkehr auf der Brennerbahn zwischen Österreich und Italien hat in den letzten Jahren stark zugenommen und eine Höhe erreicht, die aus betriebstechnischen Gründen nicht überschritten werden kann. Was tun? fragten sich die Fachleute beider Länder. Natürlich die bestehende Strecke zwischen Innsbruck und Unterau im Eisacktal besser ausbauen und elektrifizieren. Herr Dipl.-Ing. Herbert Wilde in Salzach betrachtet das Problem von einer höheren Warte aus. Nach seiner Auffassung, und er versteht seine Ideen gut zu begründen, kann nur ein Basistunnel zwischen Innsbruck und Unterau von 55,650 km Länge den zukünftigen Erfordernissen in allen Teilen genügen. Der Scheitelpunkt der Bahn, der heute auf dem Brenner 1387 m über Meer liegt, läßt sich durch den neuen Tunnel auf 807 m reduzieren. Durch die Höheneinsparung und die vielen bestehenden Kurvenabwicklungen wird die Fahrzeit zwischen Italien und Österreich um eine volle Stunde verkürzt. Man versteht, daß der Projektverfasser am Schlusse seines Berichtes schreiben kann: „Die Bedeutung eines derartigen Alpendurchstiches ist mit den Auswirkungen eines Suezkanals, auf europäische Verhältnisse bezogen, zu vergleichen. Der ganze Nord-Süd-Güter- sowie Fernverkehr könnte durch diesen Tunnel geführt werden.“

Wir Schweizer haben vor rund sechs Jahren ebenfalls für die Verbesserung unserer Nord-Süd-Verbindung über den Gotthard einen Basistunnelvorschlag Erstfeld-Biasca (rund 42 km) von Dipl.-Ing. G. Gruner erhalten, der in allen Einzelheiten untersucht war und von den SBB weiterverfolgt wird. Auch dieser Basistunnel, der, gesamteuropäisch gesehen, noch günstiger als der Brenner liegt und viel billiger zu stehen kommt, kann die Fahrzeit zwischen Nord und Süd um eine volle Stunde verbessern. Hoffentlich verfolgt unsere SBB das Basistunnelprojekt von Gruner nicht so lange, bis der Brennertunnel fertig erstellt ist.

## Wir gratulieren zum 80. Geburtstag

### a. Kantonsgeometer O. Braschler

Am 1. Oktober dieses Jahres feierte der noch sehr rüstige frühere Kantonsgeometer Otto Braschler im Kreise seiner Kinder und Großkinder seinen 80. Geburtstag. Der in der zürcherischen Landgemeinde Volketswil beheimatete und daselbst aufgewachsene Jubilar besuchte von 1890 bis 1893 die Geometerschule in Winterthur, arbeitete anschließend in verschiedenen Geometer- und Ingenieurbüros, um schließlich 1896 eine Anstellung bei der Burgdorf-Thun-Bahn anzutreten. Während dieser zehnjährigen vielseitigen und interessanten Tätigkeit legte der junge Geometer seine praktische Prüfung als Konkordatsgeometer (1902) ab.

Im Frühjahr 1906 gab der wagemutige Braschler seine sichere Stelle