

Simplon-Tunnel, Projekt 1893

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-19221>

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.

der Bahnlinie Bergen-Vossvangen. Es stellt sich der Kostenanschlag für den Gravenhals-Tunnel folgendermassen:

A. Die Westseite	3393 m lang	3 937 000 Fr.
B. „ Ostseite	822 m „	506 000 „
Total	4215 m lang	4 443 000 Fr.
hiezuh Administration und unvorhergesehene Ausgaben		
		724 000 „
	Total	5 167 000 Fr.

Es wurde beim endgültigen Festlegen des Tracés darauf Bedacht genommen, dass die bei früheren Alternativen in Betracht gezogenen, grossen und kostspieligen *Brücken und Viadukte* soweit als möglich umgangen werden sollten.

Daraus resultierte allerdings eine grössere Anzahl Tunnel, als bei den früheren Alternativlinien, was man aber wiederum für die Betriebssicherheit der Bahn glaubt vorziehen zu müssen.

Unterbau. Die grössten Brücken haben 2 bis 3 Öffnungen von je zwischen 20 und 40 m Spannweite. Als Material werden Steine und Eisen verwendet.

Die *Fundierungsarbeiten* werden nirgends grosse Schwierigkeiten bereiten und es finden sich in der Regel fast überall gute Bausteine in der Nähe der Linie.

Oberbau. Was den Oberbau betrifft, sind Schienen von 25 kg Gewicht per lfd. Meter angenommen, gegenüber 20 kg Schienengewicht der bestehenden norwegischen Schmalspurbahnen (Spurweite 1,067 m).

Hochbau. Die Stationsanlagen werden sehr einfach und billig gehalten. Es sind im ganzen vorgesehen:

- 1 Station I. Klasse (Näs),
- 5 Stationen II. Klasse (davon eine etwas grössere Anlage bei Gulsvik (vide die Karte),
- 12 Stationen III. Klasse,
- 21 sogenannte doppelte Wärterwohnhäuser (zugleich Haltestellen),
- 34 einfache Wärterwohnhäuser,
- 6 Wasserstationen,
- 2 Kohlenlagerhäuser.

Ausserdem sind im Hochgebirge, wo sich auf einer Strecke von 60 km keine Stationen vorfinden, von 12 zu 12 km Kreuzungsgeleise bzw. Ausweichgeleise von je 350 m Länge anzulegen.

Dies wäre in gedrängter Kürze die Beschreibung des nun zur Ausführung gelangenden interessanten Baues, von dem, je nach dem Fortschritt der Arbeiten, sich vielleicht später noch Gelegenheit finden wird, den Lesern dieser Zeitschrift nähere Angaben vorzulegen.

Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Prof. *Friedrich Bluntschli* in Zürich.
(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

I.

Mit der heutigen Nummer beginnend, veröffentlichen wir in der Folge einige Abbildungen und Pläne der neuen Kirche in Enge, deren Entwurf wir in Band XVIII Nr. 23 und 24 unsern Lesern vorgelegt haben. Wir werden diesen Darstellungen noch einige Notizen über diesen im Lauf des letzten Jahres vollendeten Bau von dem bauleitenden Architekten Prof. F. Bluntschli beifügen. Die heutige Beilage zeigt die Kirche in ihrer Ansicht von der Seestrasse aus.

Simplon-Tunnel. Projekt 1893.

Auf die von Herrn Professor von Rziha in Nummer 22 Bd. XXIV der „Schweizerischen Bauzeitung“ veröffentlichten Ausführungen nur kurz die Antwort, dass wir bedauern, keinerlei geistiges Eigentum desselben an der von uns vorgeschlagenen Baumethode für den Simplontunnel im allgemeinen und speciell an der Idee des Doppelstollens anerkennen zu können.

Wenn Herr von Rziha glaubt, eine Beziehung zwischen unserm Bauprogramm und seinem den Herren Gebrüder Lapp in Langen im Jahr 1882 eingereichten privaten Gutachten feststellen zu können, so ist er gänzlich im Irrtum. Dieses Gutachten ist dem in dieser Sache genannten Herrn Ingenieur A. Brandt völlig unbekannt geblieben.

Wie weit die in unserm Bauprogramm niedergelegten Gedanken originell sind und wie weit sie eine naturgemässe Entwicklung der bisher bekannten Technik darstellen, wollen wir dem Urteil der Fachmänner überlassen.

Namens der Bauunternehmung für den Simplontunnel,
Für den z. Z. abwesenden Herrn A. Brandt:

C. Brandau.

Winterthur, den 17. Januar 1895.

Miscellanea.

Lüftungssystem Saccardo für Tunnelbauten. In dem in Nr. 21 Bd. XXIV u. Z. veröffentlichten Bericht der Experten zum Simplontunnel-Projekt wird bezüglich der wichtigen Frage der Ventilation auf ein von Ingenieur Saccardo in Italien eingeführtes Lüftungssystem hingewiesen, dessen Anwendung für den Simplontunnel, bei günstigen Ergebnissen der im 2727 m langen Prachia-Tunnel der Linie Bologna-Florenz damit gemachten Versuche, gegenüber andern Ventilationsmethoden der Vereinfachung des Betriebes wegen zu empfehlen sei. Ein Ausschuss aus Vertretern des kgl. Eisenbahninspektorates, des Kriegsministeriums und der Betriebsgesellschaften hat nun auf Grund mehrmonatlicher Beobachtungen den grossen Wert des Saccardo-Systems festgestellt. Diesem günstigen Urteil hat sich auch der als Urheber der grossartigen Anwendung künstlicher Lüftung im Merseytunnel bekannte Ingenieur Fox, einer der Experten des Simplontunnel-Projektes, in vollem Umfange angeschlossen, so dass die Annahme dieses Systems, das dem Giffard-Injektor nachgebildet ist, für den Simplon-Tunnelbau in Aussicht steht. Während einiger Versuchstage fuhren dichtbesetzte Truppenzüge in kurzer Aufeinanderfolge durch den Tunnel; auch hiebei konnte ein befriedigendes Ergebnis verzeichnet werden.

In der Hauptversammlung des Vereins Berliner Künstler vom 8. Januar wurde für das Amt des bisherigen Präsidenten, Dir. Anton von Werner, der acht Jahre an der Spitze des genannten Vereins gestanden, einstimmig Prof. Ernst Körner, Maler, gewählt. Ein scharfes Geplänkel in der Tagespresse gegen den einflussreichen Akademiedirektor hatte diese interessante Wahl eingeleitet. Anton von Werner, der in der vorerwähnten Stellung bemüht war, einen autoritären Einfluss auf die Berliner Schule auszuüben, hatte durch sein streng konservatives Regiment, das jede nicht von der Akademie geeichte Methode perhorrescierte, aus den Kreisen der missvergnügten Berliner Künstler in letzter Zeit sehr laute und lebhaft Angriffe erfahren. Dieser Umstand veranlasste ihn, von der langjährigen Leitung des Vereins zurückzutreten.

Die Besetzung der Professur für Physik an der Berliner Hochschule ist der bezüglichen Ministerialbehörde bisher noch nicht gelungen. Nachdem Professor Kohlrausch durch Uebernahme des Präsidiums der physikalisch-technischen Reichsanstalt nicht mehr in Frage kommen konnte, hat die preussische Regierung laut einer Meldung der „Nieuwe Rotterdam'sche Courant“ dem Amsterdamer Naturforscher Professor *van 't Hoff*, die fragile Professor angeboten, der sich jedoch nicht entschliessen konnte, sein Vaterland zu verlassen. Gegenwärtig schweben Unterhandlungen mit dem Professor der Physik an der Universität Freiburg i. B., *Hofrat Dr. Warburg*, den man hofft für den verwaisten Lehrstuhl Kundts zu gewinnen.

Berner Brückenbau-Angelegenheit. (Bd. XXIV S. 101, 109 u. 177). In der Volksabstimmung betr. die Wahl zwischen den beiden Entwürfen von Probst, Chappuis, Wolf und von Linden-Henzi wurden für das erstere Projekt 401, für das letztere 3185 Stimmen abgegeben. Für beide Entwürfe gingen 10, gegen beide 179 Stimmen ein, für ungültig erklärt wurden 242 Stimmen. Von 8067 Stimmberechtigten gingen nur 4017 zur Urne. Der Gemeinderat wird nun sofort einen internationalen Wettbewerb zur Einreichung von Ausführungsplänen mit verbindlichen Uebernahmsofferten auf Grundlage des Projektes von Linden zur Ausschreibung bringen.

Englische Tramway-Statistik. Nach einem eben publicierten Bericht für das mit dem 30. Juni 1894 abschliessende Geschäftsjahr, giebt es im vereinigten Königreich 975 Meilen Strassenbahnen (15 mehr als im Vorjahr). In ihrem Betrieb sind 30 528 Pferde, 564 Lokomotiven und 4179 Wagen, welche insgesamt 616 972 830 Personen (18 683 321 mehr als im Vorjahr) beförderten. Trotzdem die Bruttoeinnahme (90 395 875 Fr.) mit