

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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: Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz von mehr als 2000 m Länge. — Wettbewerb Technikums-Erweiterung Biel. — Ueber die Bestimmungen der Ortskurven in der graphischen Wechselstromtechnik. — Miscellanea: Der Basler Rheinhafen in Kleinhünigen. Wiederaufbau in Frankreich. Die Kathedrale in Reims. Drehstrom-Generatoren von 60 000 kVA. Schweizerische Gesellschaft zur Erhaltung historischer

Monumente. Eidg. Technische Hochschule. Gaswerk Bern. — Konkurrenzen: Evangelische Kirche am Thiersteinerterrain in Basel. Parlamentsgebäude für die australische Hauptstadt. — Korrespondenz: „Ueber mechanische Lüftung“. Die Lokomotiven der Furkabahn. — Nekrologie: A. Chiodera. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Band 68.

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

Nr. 22.

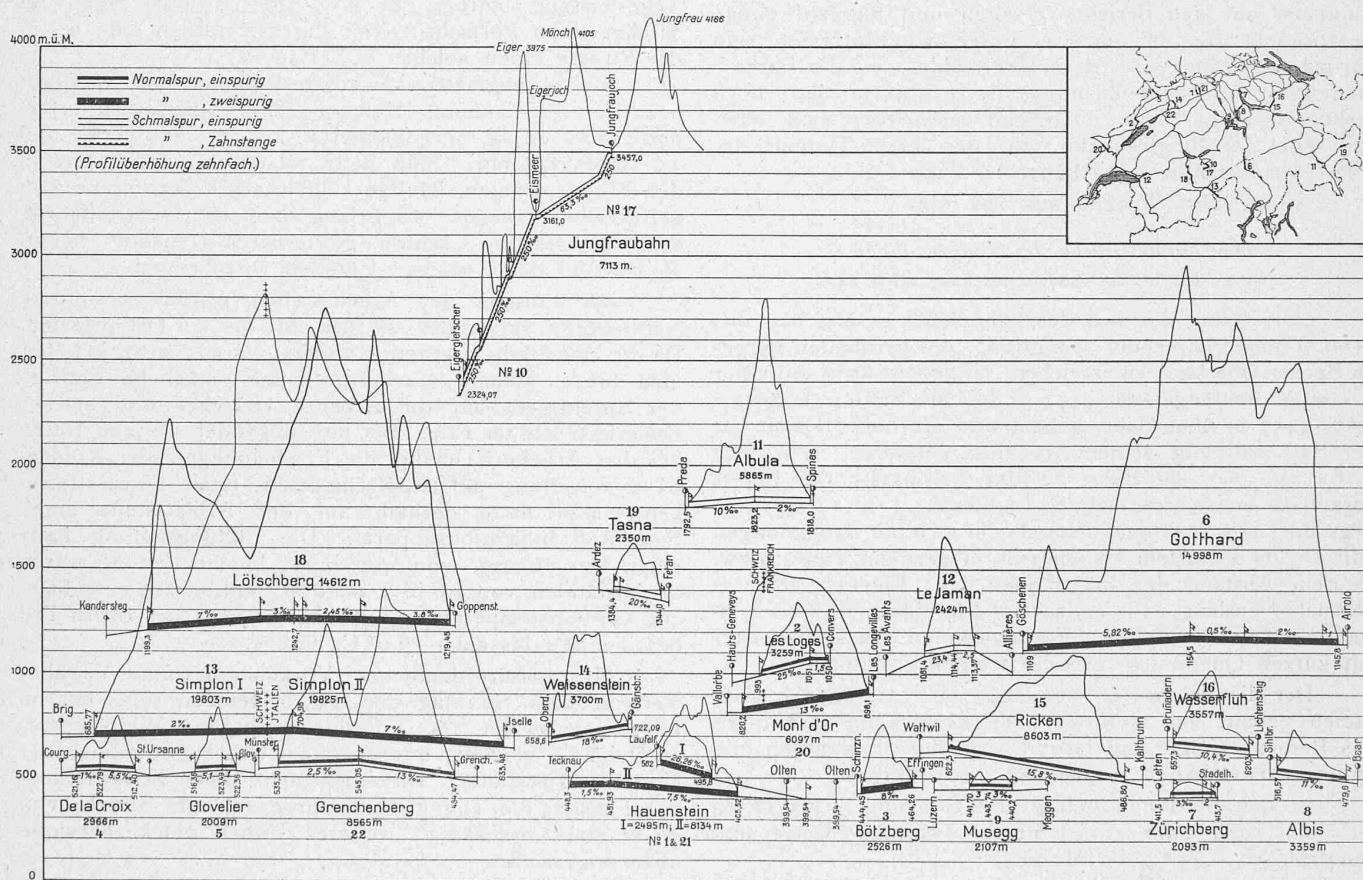
Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz von mehr als 2000 m Länge.

Anlässlich des Internat. Ingenieur-Kongresses in San Francisco 1915 hat Ing. R. Winkler, Direktor der technischen Abteilung des Schweiz. Eisenbahndepartements in Bern, einen Bericht erstattet über „Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz 1905 bis 1915.“¹⁾ Dieser Bericht enthält in seinem Hauptteil technisch-statistische Angaben über den Bau unserer 1905 bis 1915 ausgeführten grösseren Tunnel (Nr. 13 bis 22 in untenstehender Tabelle) in Form kurzer Baugeschichten, die alles Wissenswerte enthalten, was man bisher an mancherlei Orten in der Literatur zusammen-

suchen musste. Ein kurzes, vorausgeschicktes Kapitel zählt die älteren Bauwerke auf (Tabelle: Nr. 1 bis 12), und gibt Aufschluss über die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnbaues überhaupt. Ein weiterer Abschnitt „Allgemeines“ enthält das Wesentliche über die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, Bemerkungen zu den „Schlussfolgerungen“ des Internationalen Eisenbahnkongresses in Bern 1910 und endlich Angaben über Organisation und Baukosten.

Der Verfasser hat uns in freundlicher Weise das deutsche Manuskript seines in englischer Sprache gedruckten Berichtes zur Verfügung gestellt, und wir bedürfen gerne die Gelegenheit, durch Abdruck einiger

1) Transactions of the Internat. Engineering Congress 1915, Paper Nr. 85: «The Railway Tunnels of Switzerland, 1905/1915».



Vergleichende Zusammenstellung der schweizerischen Eisenbahn-Tunnel von mehr als 2000 m Länge.

Nr.	Name des Tunnels	Eröffnung	Spur	Beschreibung in Bauztg.	Nr.	Name des Tunnels	Eröffnung	Spur	Beschreibg. in Bauztg.	Baukosten Fr./m
1	Hauenstein-Tunnel	1. Mai 1858	2 N	—	13	Simplon-Tunnel I	1. Juni 1906	1 N	1901/02, 1906	2954 ⁵⁾
2	Des Loges-Tunnel	15. Juli 1860	1 N	—	14	Weissenstein-Tunnel	1. Aug. 1908	1 N	1911	998
3	Bötzbühl-Tunnel	2. Aug. 1875	2 N	—	15	Ricken-Tunnel	1. Okt. 1910	1 N	1912	1495
4	De la Croix-Tunnel	30. März 1877	1 N	—	16	Wasserfluh-Tunnel	3. Okt. 1910	1 N	1912	784
5	Glovelier-Tunnel	30. März 1877	1 N	—	17	Jungfrauoch-Tunnel ⁶⁾	31. Juli 1912	1 S	s. S. 248	1135
6	Gotthard-Tunnel	1. Januar 1882	2 N	1882 ¹⁾	18	Lötschberg-Tunnel	15. Juli 1913	2 N	1910	3427
7	Zürichberg-Tunnel	1. Aug. 1894	1 N	1890/92	19	Tasna-Tunnel	15. Juli 1913	1 S	s. S. 249	680
8	Albis-Tunnel	1. Juni 1897	1 N	1898	20	Mont d'Or-Tunnel	16. Mai 1915	2 N	1912	3443
9	Musegg-Tunnel	1. Juni 1897	1 N	—	22	Grenchenberg-Tunnel	1. Okt. 1915	1 N	1912	2043
10	Eigerwand-Tunnel ²⁾	18. Juni 1903	1 S	1897	21	Hauenstein-Basistunnel	1. Januar 1916	2 N	1911	2282
11	Albula-Tunnel ³⁾	1. Juli 1903	1 S	1898	Noch im Bau:					
12	Jaman-Tunnel ⁴⁾	1. Okt. 1903	1 S	—	—	Simplon-Tunnel II	(1918)	1 N	1914/15	1386 ⁷⁾

1) Beschreibung in „Die Eisenbahn“, Baukosten 3907 Fr./m. — 2) Teilstrecke der Jungfrauoch: bis Rotstock 672 m, eröffnet 2. August 1899; bis Eigerwand 2182 m. — 3) Baukosten 1200 Fr./m. — 4) Montreux-Berner-Oberlandbahn. — 5) Einschl. Richtstollen für Tunnel II. — 6) Fortsetzung von Nr. 10: bis Eismeer 3478 m, eröffnet 25. Juli 1905; bis Jungfrauoch total 7113 m. — 7) Ohne Richtstollen. — Anmerkung: Als „Baukosten“ sind jeweils die Unterbaukosten in Fr./m angegeben, also ohne Beschotterung, Geleise, Signale u. dgl. — N bedeutet Normalspur, S Schmalspur (Meterspur).