

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **114 (1996)**

Heft 18

PDF erstellt am: **10.08.2024**

### **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.

**Nr. 18**

25. April 1996  
114. Jahrgang  
Erscheint wöchentlich

**Redaktion SI+A:**

Rüdigerstrasse 11  
Postfach 630, 8021 Zürich  
Telefon 01/201 55 36  
Telefax 01/201 63 77

**Herausgeber:**

Verlags-AG der akademischen  
technischen Vereine

**GEP-Sekretariat:**

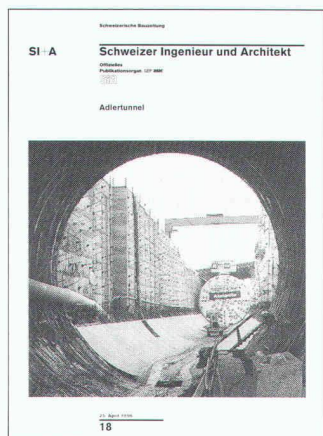
Telefon 01/262 00 70

**ASIC-Geschäftsstelle:**

Telefon 031/382 23 22

**SIA-Generalsekretariat:**

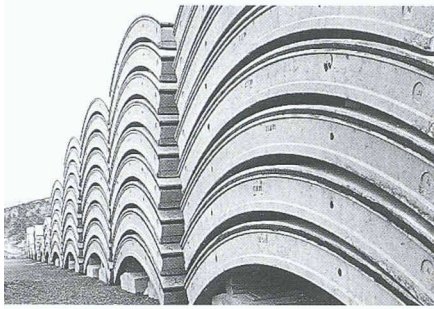
Telefon 01/283 15 15  
SIA-Normen: Tel. 01/283 15 60

**Inhalt****Zum Titelbild: Adlertunnel**

Ausblick aus einem bereits erstellten Teil des Tagbautunnels auf die Baugrube und die wartende Tunnelbohrmaschine «Atalanta». Elf Beiträge in dieser Nummer widmen sich dem Adlertunnel.

<b>Standpunkt</b>	<b>3 Arbeit am Verborgenen</b> Martin Grether
<b>Tunnelbau</b>	<b>Adlertunnel</b> Hans Kaspar Dick, Karl Heini, Werner Zeder, Urs Köppel <b>4 Bahn 2000 im Basler Dreiländereck</b> Lukas Hauber <b>7 Die Geologie des Adlertunnels</b> Rudolf Schillinger <b>11 Das Projekt</b> Beat Vöggtli, Peter Jordan <b>16 Quellendruckentwicklung in Ton- und Sulfatgesteinen</b> Hans Peter Noher <b>29 Die Doline als Rechengrösse</b> Felix Keller <b>31 Bodenverbesserung durch Rüttelstopfverdichtung</b> Josef Kalak <b>33 Tagbaustrecke Nord</b> Flavio Chiaverio, Daniel Hürzeler <b>45 Bergmännische Tunnelstrecke</b> Werner Heierli, Max Gloor <b>49 Aufgaben des Prüfindgenieurs</b> Rolf Müller, Aldo Ceresola <b>50 Vortriebskonzept und Tübbings</b> Martin Brugger, Rolf Müller <b>53 Qualitätssicherung</b>
<b>Wettbewerbe</b>	<b>63 Wettbewerbe und Preise</b> <b>63 Doppeltturnhalle Kugelwis, Rheineck SG (A). Kulturraum am Domplatz in Arlesheim BL (E). Ausbau Flughafen Zürich. Öffentliche Neubauten Gaswerkareal Zug (E)</b>
<b>Forum</b>	<b>65 Zuschriften</b>
<b>Mitteilungen</b>	<b>66 Tagungsberichte. Industrie und Wirtschaft. Bücher. SIA-Informationen. Veranstaltungen. Neue Produkte</b>
<b>Impressum</b>	<b>am Schluss des Heftes</b>

## Arbeit am Verborgenen



Rübbinglager, Grauholztunnel (Foto: Comet)

Wir Ingenieure verrichten in der grossen Mehrheit eine Arbeit, die unsichtbar bleibt. Wir arbeiten nicht im verborgenen, aber am Verborgenen. Seien dies Stollen im Rahmen unserer Wasserkraftnutzung, seien dies Hangsicherungen, die zur Gebäudestabilität notwendig sind, seien es ausgeklügelte Strassenkofferungen: man sieht sie nicht. Wir hantieren mit Stahlbeton, von dem die meisten Leute nur den Beton wahrnehmen, sich vielleicht manchmal bei einer Baustelle über die Eisen wundern. Gross ist manchmal die Klage über das Geld, gross auch teilweise das Vorurteil über unsere beschränkte Vorstellungskraft. Wir werden beigezogen bei der Berechnung und Erstellung der Fundamente, die einen Haufen Geld kosten und zugeschüttet ihr Leben fristen. Alle Welt benützt die Einrichtungen und die Materialien, die wir erstellen und verwenden. Wenn sich der Welt dabei ein Bewusstsein bildet, dann dieses, dass die Ingenieure Wissensträger von ihr Unbekanntem sind. Bekannt werden wir nicht als Fundamentdesigner oder als Hochbaukraftflusslenker, sondern vielleicht als Brückenbauer oder Olympiastadionkonstrukteure, wo wir dem visuellen Bedürfnis der Menschen entgegenkommen. Der Ingenieur ist also nicht ein sichtbarer Kulturträger und auch selten ein Avantgardist. Die Tatsache aber, dass Ingenieure seit mehr als 150 Jahren unser Land und unsere Kultur massgebend – wenn auch meist nur als Vollstrecker – prägen, besteht daneben gleichwohl.

Wenn nun der Adlertunnel dereinst vollendet und im Betrieb ist, so wird er sich den Benützern nur noch als zu durchfahrende Leere darstellen. Vielleicht gibt es Leute, die besonders gerne durch Tunnels fahren; mir sind eigentlich nur solche bekannt, die das Tunnelende begrüssen. Damit hätte es ein grosses Ingenieurbauwerk wieder einmal geschafft, nicht nur sich zu verbergen, sondern sich sogar als schwarzes Nichts zu präsentieren.

Um so mehr freue ich mich, dass wir in diesem Heft das Bauwerk so breit vorstellen können. Dass wir dokumentieren können, wie ein Tunnel gebaut wird, sei dies im Tag- oder im Bergbau. Dass wir erklären können, was die ordentlich gestapelten Bogenstücke auf dem nebenstehenden Bild sind und wohin sie gehen. Neben der Freude aber hege ich sogar noch die Hoffnung, dass wir einen Beitrag dazu geleistet haben, dass der Adlertunnel nicht nur als ein Stück Infrastruktur, sondern auch als Bauwerk mit seinen Hintergründen bekannt wird. Und dass nicht nur Fachleute diese Artikel lesen, damit Ingenieurbauten einmal diskutiert werden können.

*Martin Grether*