**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 25/26 (1895)
**Heft:** 3

**Artikel:** Simplon-Tunnel, Projekt 1893
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-19221

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 28.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

der Bahnlinie Bergen-Vossevangen. Es stellt sich der Kostenvoranschlag für den Gravenhals-Tunnel folgendermassen:

| | | |
|---|---|---|
| A. Die Westseite | 3393 *m* lang . . . . . | 3937000 Fr. |
| B. „ Ostseite | 822 *m* „ . . . . . | 506000 „ |
| Total | 4215 *m* lang | 4443000 Fr. |
| hiezu Administration und unvorhergesehene Ausgaben . . . . . | | 724000 „ |
| | Total | 5167000 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 reluktierte allerdings eine grössere Anzahl Tunnels, 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 Oeffnungen 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 bezw. 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 Entwickelung 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 lebhafte 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 fragliche 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 Projekts 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