

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Die Richtstollen auf der Südseite des Simplon-Tunnels  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-23320>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.02.2025

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

1 m nicht wesentlich überschreiten. Diese Sache ist überhaupt derartig wichtig, dass das Preisgericht empfiehlt, vor der Festsetzung der Ausführungspläne das zulässige Mas durch Aufstellung von Profilen anschaulich zu machen und zu prüfen.

b) Die Behandlung der Brückkapelle: So unbestreitbar der Reiz dieses mittelalterlichen Bauwerkes im Zusammenhang mit der jetzigen Brücke ist, so bestimmt ist zu erwarten, dass es in Verbindung mit einer modernen Brücke, welche weitere Spannungen und schwerere Massen aufweist, klein und unbedeutend erscheinen wird. Es ist daher auf Mittel Bedacht zu nehmen, die geeignet sind, die Wirkung der Kapelle zu steigern. Das Preisgericht verweist in dieser Hinsicht auf die im prämierten Projekt Nr. 24 vorgeschlagene Lösung, ohne doch diese als die einzig mögliche und richtige zu bezeichnen.

Basel, den 5. Januar 1902.

*Das Preisgericht:*

Oberingenieur *Rob. Moser* in Zürich, Präsident.

Ingenieur Oberst *E. Locher* in Zürich.

Ingenieur Dr. *W. Ritter*, Professor am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich.

Ingenieur *Mehrtens*, geh. Hofrat und Professor an der technischen Hochschule in Dresden.

Architekt *F. Bluntschli*, Professor am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich.

Architekt *Leonhard Friedrich* in Basel.

Staatsarchivar Dr. *Rudolf Wackernagel* in Basel.

### Der Richtstollen auf der Südseite des Simplon-Tunnels.

Die letzten Berichte, in Bd. XXXVIII S. 253 und 266 u. Z., entsprachen der Situation der Stollenarbeiten auf der Tunnel-Südseite zu Ende November 1901. Es war darin dargelegt, dass die Schwierigkeiten des Wasserandranges als überwunden bezeichnet werden konnten. In der That ist seither kein wesentlich neues Hemmnis der Arbeiten durch die Wassermassen eingetreten, die in ziemlich unveränderter Stärke von etwa 900 l in der Sekunde regelmässigen Abfluss erhalten.

Die Fortschritte der Stollenvortriebe erleiden nun aber durch andere Ursachen schwere Beeinträchtigung. Wie schon im letzten Bericht mitgeteilt, hatte Stollen I am 23. November, bei Km. 4,453 vom Tunnelportal, das Kalkgestein durchfahren und trat daselbst in ein weiches, stark durchschnittenen Kalkglimmerschiefer-Gestein; dieses war anfänglich reich an Chlorit und Talk und enthielt später sehr viel Glimmer. Der Stollen II trat bei Km. 4,466 in dasselbe Gestein ein.

Anfänglich erschien dieses nicht sehr ungünstig, es war trocken und erforderte nur wenig Schüsse; für die Anwendung von Bohrmaschinenbetrieb war es zu weich. Nachdem aber in beiden Stollen etwa 6 m aufgeföhren waren, stellte sich beträchtlicher Druck des Gesteins ein: Die Hölzer wurden verschoben und gebrochen; Wasserfäden, die sich nach und nach einstellten, durchnässten das Gestein, und die weiche Masse übte einen beständig zunehmenden Druck auf den Holzeinbau aus, derart, dass im Stollen II die 10 m lange Strecke im weichen Gestein verloren gegeben wurde.

Im Stollen I hingegen rückte die Arbeit, wenn auch sehr langsam, vorwärts und war man zu Anfang Januar 10 m vorgedrungen. Nun nahm aber der Gebirgsdruck dermassen zu, dass die stärksten Holzeinbaue sich widerstandsunfähig erwiesen, und alle Verstärkungen und Erneuerungen nutzlos blieben. Unter solchen Umständen musste Ersetzung durch Eisenkonstruktion in Anwendung gebracht werden. Zur Zeit ist diese Auswechslung im Gang: Die ersten zwei eisen-armierten Baue sind im festen Kalkfelsen eingemauert und solid befestigt worden, um als Stützpunkt der sich anschliessenden Rahmen zu dienen. Diese Rahmen haben 2,50 m lichte Weite und 2,80 m lichte Höhe, sie werden jetzt nach und nach eingebaut; dann wird man den Stollenvortrieb wieder aufnehmen und die ungünstige Gesteinschicht ganz durchdringen können. Es sind Anzeichen vorhanden, dass es sich um keine lange Strecke handelt, und die geologischen Studien weisen darauf hin, dass alsdann der feste Gneiss wieder angetroffen werden wird, in welchem die Fortschritte der Bohrung sich hoffentlich als so bedeutende und regelmässige ergeben werden, wie dies auf der Nordseite des Tunnels seit einer Reihe von Monaten der Fall ist.

### Konkurrenzen.

Dienstgebäude für die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. (Bd. XXXVIII S. 221, Bd. XXXIX S. 32 und 43). Eine von den HH. Architekten Ad. Tièche, A. Hodler, E. Widmer und E. Joos auf letzten Donnerstag Nachmittag in das Hotel Pfister in Bern einberufene Ver-

sammlung von 19 Beteiligten an obgenanntem Wettbewerb hat einstimmig nachfolgende Resolution angenommen:

«1. Es ist Thatsache, dass Art. 2 des Bauprogrammes, welcher die Möglichkeit der leichten Erweiterung des Gebäudes und die rationelle Ausnützung des gesamten Bauareales vorschreibt, vom Preisgericht nicht beachtet wurde. Es wurden gerade solche Pläne prämiert, welche diesen Vorschriften am wenigsten entsprechen.

2. Es wird sofort von der Versammlung an die Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen eine Petition eingereicht, mit dem Verlangen, durch ein anderes Preisgericht eine neue und alsdann programmgemässe Beurteilung der Konkurrenz-Pläne vornehmen zu lassen.

3. Es soll von den Teilnehmern der Versammlung in den Sektionen des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins die Anregung gemacht werden, im Sinne der heute gefallenen Voten die Grundsätze über das Verfahren bei Plankonkurrenzen zu ergänzen.

4. Alle diejenigen Konkurrenten, welche nicht Gelegenheit hatten an die Versammlung zu kommen, welche aber mit dem Vorgehen derselben einverstanden sind, werden eingeladen, ihre Zustimmung schriftlich an Herrn Architekt Tièche in Bern zu senden.»

\* \* \*

Als Verfasser des Entwurfes mit dem Motto: Doppelkreis mit weissem Kreuz im roten Feld (gez.), das vom Preisgericht mit einer Ehrenmeldung bedacht wurde, hat sich genannt: Herr *Rud. Michel*, Bautechniker in Zürich.

Provinzialmuseum zu Münster i. W. (Bd. XXXVIII S. 85.) Es sind zu diesem Wettbewerbe 35 Entwürfe eingegangen zu deren Beurteilung das Preisgericht für den 31. Januar einberufen wurde.

### Korrespondenz.

Betreffend die in Nr. 1 dieses Bandes enthaltene Besprechung des Werkes: «Die Stuttgarter Stadterweiterung» erhalten wir folgendes Schreiben:

*Gehrte Redaktion!*

In Nr. 1 der «Schweizerischen Bauzeitung» findet sich auf S. 11 eine Besprechung des Sammelwerkes über die Stuttgarter Stadterweiterung, mit H. B. unterzeichnet. Gestatten Sie mir, als Mitarbeiter an dieser Sache, einige Berichtigungen zu diesem Artikel.

Der Recensent hat aus dem Werke entnehmen zu sollen geglaubt, dass die bisher gebräuchliche Art des Strassenplanens mangelhaft sei und besonders bei den schwierigen Terrainverhältnissen Stuttgarts versagt habe. Nun ist aber grade das projektierte Strassennetz in sämtlichen Gutachten gebilligt und durch die Gemeindegollegien bereits genehmigt.

Sodann schreibt Herr H. B., dass die volkswirtschaftlichen und hygienischen Gutachten gegen «die schablonenhaft durchgeführte Weiträumigkeit des Projektes» aufgetreten seien. Dies ist bei Gemeinderat Dr. Rettich entschieden der Fall, bei Prof. Nussbaum nur bis zu einem gewissen Grade, am wenigsten bei Dr. Knauss und bei mir. Allerdings dreht sich der Streit hauptsächlich um die Grade der Weiträumigkeit, welche den Stadterweiterungs-Bezirken zu teil werden sollen, bezw. um die dabei zu beobachtenden wirtschaftlichen und hygienischen Rücksichten. Um den Sachverhalt vollständig darzulegen, wäre aber hinzuzufügen, dass die von Rettich vorgeschlagene, grösstenteils sehr gedrängte Bebauung, welche von der Stuttgarter politischen und von der deutschen Fachpresse<sup>1)</sup> fast einmütig bekämpft wurde, in seinem Schlusswort erheblich modifiziert worden ist.

Statt der Meinung des Herrn H. B., dass die Künstler-Kommission eine künstlerische Dürftigkeit des Projektes blossgestellt habe, ist in ihrem Gutachten zu lesen, dass der Entwurf in der Hauptsache als eine auch vom künstlerischen Standpunkt gesunde Basis zur baulichen Entwicklung der Stadt bezeichnet werden könne. Sie giebt dann mehrere Ratschläge zu dieser Entwicklung im Einzelnen, welche allerdings z. T. den Ansichten Kölles widersprechen, aber jedenfalls in dessen generellem Entwurf kein Hindernis der Verwirklichung finden. Uebrigens kann man wohl bei einigen dieser Vorschläge nach dem Satz de gustibus verschiedener Meinung sein.

Zu vorstehender Behauptung scheint der Kritiker durch einen flüchtigen Vergleich der beiden Studienblätter gekommen zu sein, welche die Künstler-Kommission über die Bebauung des Kriegsberges gezeichnet hat, und fand da mit Recht, dass *wechselnde* Gruppierung der Bauten schöner wirke, als *gleichförmige* Reihen. Es war aber ein Irrtum, schon

<sup>1)</sup> Vierteljahrsschrift für öff. Gesundheitspflege 1900, S. 537. Technisches Gemeindeblatt 1900—1901, S. 81. Mehrere Artikel in der «Deutschen Bauzeitung» 1900.