

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 19

Inhaltsverzeichnis

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: 07.05.2025

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

INHALT: Der grosse Apennin-Tunnel der „Direttissima“ Bologna-Firenze. — Wettbewerb für eine Ausstellungs- und Festhalle auf der Allmend in Luzern. — Die Erforschung der kosmischen Höhenstrahlung. — Ergebnisse der Turbinen-Abnahmeversuche beim Limmat-Kraftwerk Wettingen. — Neue Diesellokomotiven. — Mitteilungen: Das 50 jährige Jubiläum der Berliner Stromversorgung. Strassenausbau

Ragaz-Landquart. Das Trocknen mit pulsierender Umluft. Zur Renovation des Grossmünsters in Zürich. Betriebswissenschaftliche Literatur. Das neue Spital in Colmar (Elsass). Elektrischer Einzelantrieb von Werkzeugmaschinen. Ein ölfreies elektrisches Schalthaus. „Bausparkassen“. — Literatur: Stahlhochbauten. Eingegangene Werke. Mitteilungen der Vereine.

Band 103

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 19



Abb. 9. Beobachtungspunkt Cà Trovelli in der verlängerten Tunnelaxe.

Der grosse Apennin-Tunnel der „Direttissima“ Bologna - Firenze.

Von Prof. E. THOMANN, E. T. H., Zürich.

In einer, im Band 90, S 185* (8. Okt. 1927) der „S.B.Z.“ erschienenen Abhandlung hat Prof. C. Andrae die Leser der Bauzeitung bereits kurz über diesen Bau orientiert. Heute, nachdem er vollendet, geziemt es sich wohl, nochmals darauf zurückzukommen und darüber etwas eingehender zu berichten, selbst auf die Gefahr hin, das Eine oder Andere wiederholen zu müssen. Wir „vom Bau“ haben ja ganz besonderen Grund, dieses Werkes zu gedenken, handelt es sich doch nicht nur um die Vollendung des zweitlängsten Tunnels der Welt, des längsten zweispurigen gebauten, sondern gleichzeitig um den Abschluss einer Blütezeit der modernen Tunnelbaukunst, die mit der Inangriffnahme des Mont Cenis-Tunnels ihren Anfang genommen und mit der Vollendung des Apennin-Tunnels, vorerst wenigstens, ihren Abschluss gefunden haben dürfte.

Geschichtliches. Der Bau der alten Verbindungslinie Bologna-Florenz, bekannt unter dem Namen „La Poretana“, fällt in den Zeitraum zwischen 1848 und 1864. An lange, tiefliegende Tunnels wagte sich der Ingenieur damals noch nicht heran; überdies war die zu erwartende Verkehrs-Intensität recht gering eingeschätzt. Immerhin bedeutet die Poretana mit ihrem 2725 m langen Scheiteltunnel und mit der künstlichen Entwicklung für die damaligen Zeiten eine ganz bedeutende Ingenieurarbeit. Tracé und Längenprofil der Poretana sind aus Abb. 1 und 2 zu entnehmen; der Minimalradius beträgt 250 m, die effektive Länge der Linie zwischen Bologna und Florenz 131,8 km. Sie ist eingleisig angelegt und wird seit einigen Jahren elektrisch betrieben.

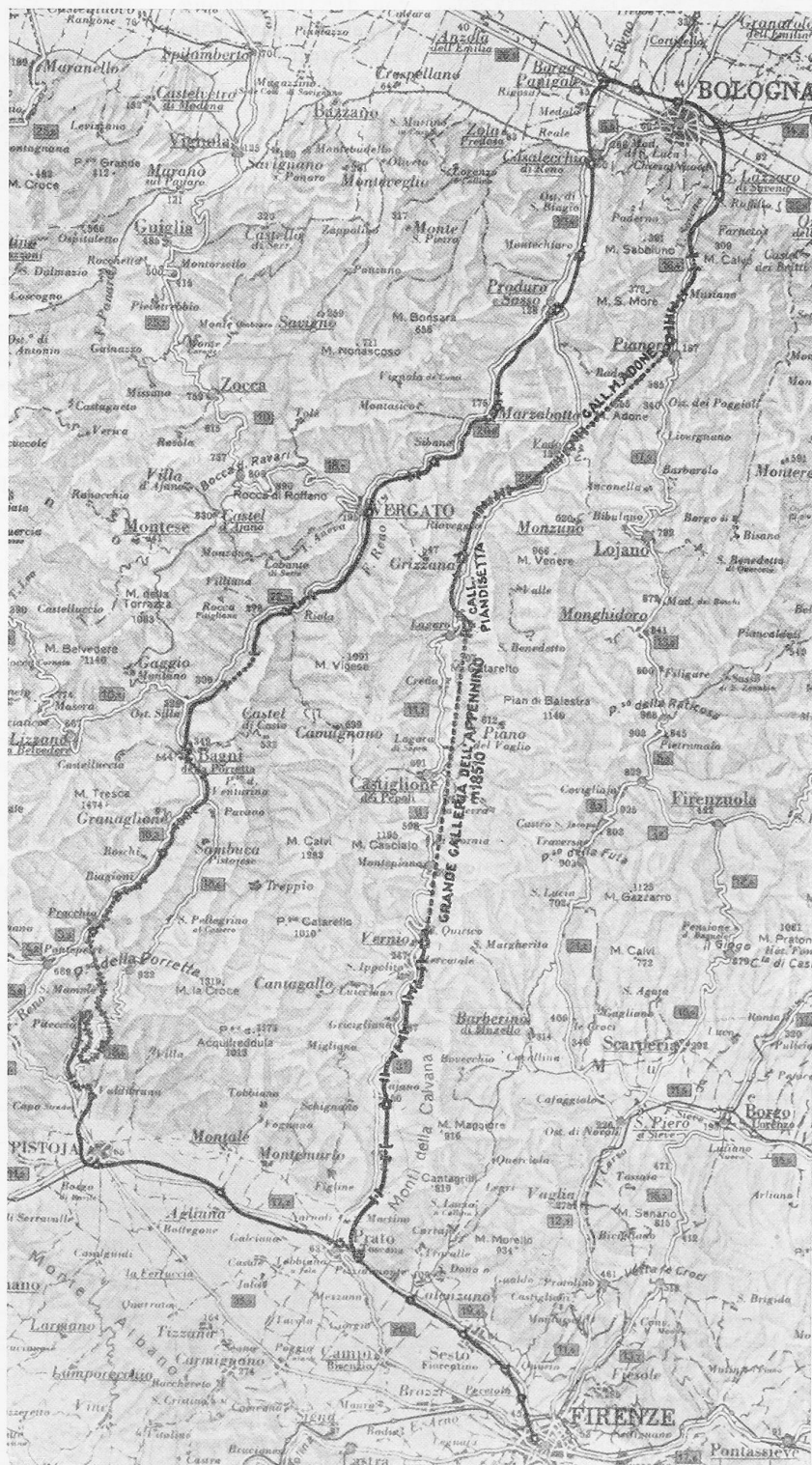


Abb. 1. Uebersichtskarte 1 : 400 000. — Links die alte, rechts die neue Linie.

Schon in den ersten Jahrzehnten hatte eine steigende Verkehrsentwicklung eingesetzt, der sich die Linie bald nicht mehr gewachsen zeigte. Daher stossen wir bereits 1882 auf ernsthafte Studien für eine neue Verbindungslinie und in der Folge auf eine grosse Anzahl von Vor-