

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 22

Sonstiges

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](#)

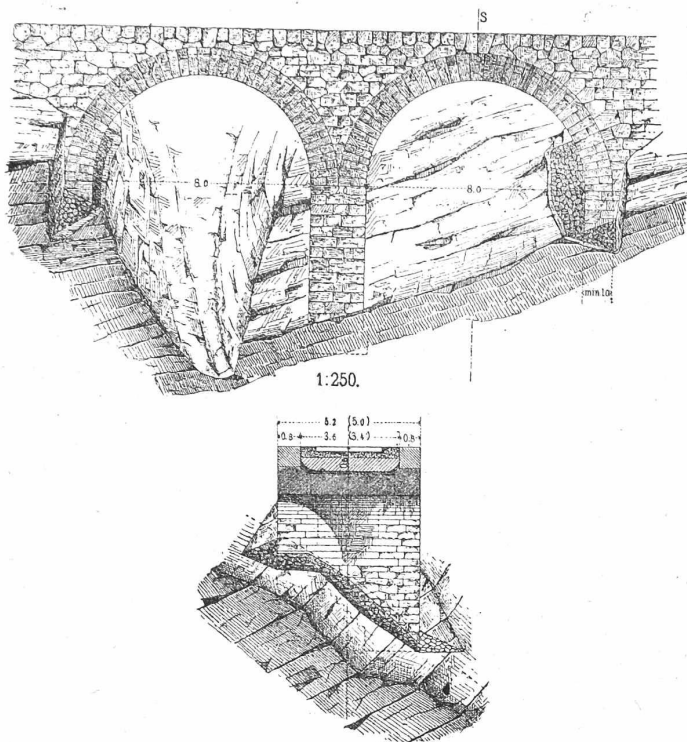
Download PDF: 15.01.2026

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

möglichst anpassende, einfache Systeme zu wählen, welche wohl durchgebildete Verbindungen gestatteten und aus den gangbarsten Eisensorten hergestellt werden konnten. *)

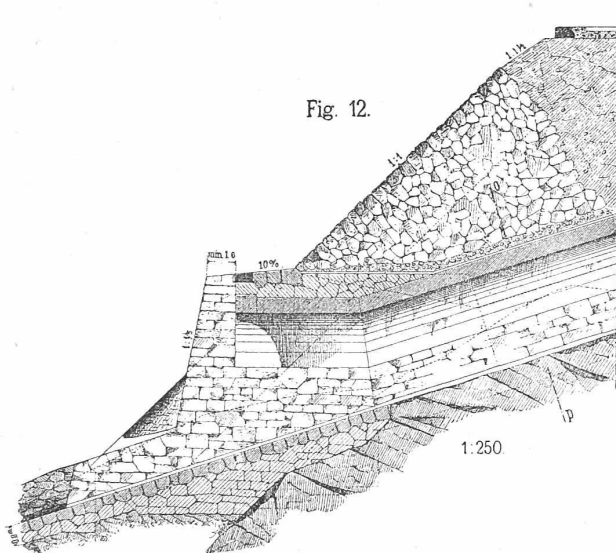
Für die Tunneln der Thalstrecken wurde ein eingeisiges Profil

Fig. 11.



von 5,40 m Höhe und 5 m Weite im Lichten gewählt. Die Profiltypen der eingeisigen Tunneln sind unter Fig. 14 dargestellt. Das

Fig. 12.



durchfahrene Gestein war zwar fast überall fest, erforderte aber wegen der zahlreichen Klüftungen eine leichte Verkleidung und es ist in Folge dessen die Type 1^a zumeist in Ausführung gekommen. Die Ausmauerung besteht aus Bruchsteinmauerwerk und ist im Scheitel 0,4 m und im Widerlager 0,5 m stark. Das Mauerwerk ist dicht an das Gebirge angesetzt.

*) Für eine Darstellung der Eisenconstructions ist hier der Raum zu beschränkt, weil nicht Einzelnes, sondern das beobachtete System im Ganzen Interesse bieten könnte.

Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung.

Ueber die beiden Projecte, deren Dispositionspläne auf Seite 128 und 129 dieser Nummer dargestellt sind, sprach sich das Preisgericht ungefähr wie folgt aus:

Das zweitprämierte Project, Motto: ©, des Herrn Arch. Martin-Tuggener in Zürich zeigt eine sehr gute Gesamtdisposition, die Uebersichtlichkeit ist gewahrt, es erscheint der Weg für das circulirende Publikum von selbst vorgezeichnet. Der Haupteingang gegen den Bahnhof ist vorzüglich disponirt und hat eine Gestalt, welche dem zu erwartenden Verkehr Rechnung trägt. Der grosse, freie Platz vor der innern Fassade des Hauptgebäudes ist von schöner, selbst grossartiger Wirkung. Durch den halbovalen Bazar wird die grosse Baumrotunde vorthellhaft ergänzt. Die Vertheilung der Einzelbauten ist eine passende. Das Project weist zwei Brücken auf; eine derselben, welche gedeckt ist, verbindet direct das Hauptgebäude im Platzspitz mit der Maschinenhalle im Industriequartier; die andere Brücke führt weiter unten von der Mittelaxe des Maschinenhauses nach der Platzpromenade zurück. Hierdurch ist eine ausserordentlich leichte Bewegung der Besucher auch an stark frequentirten Tagen garantirt. Die Disposition der Einzelgrundrisse ist gut; besonders gelungen erscheint das dreischiffige Hauptgebäude in der Platzpromenade, in dessen Raum sich die einzelnen Gruppen schön einfügen. Einige Bedenken erregt die zu geringe Höhe der Seitenlichter, dem aber leicht abgeholfen werden kann; auch ist die Kuppel ihrer Stellung und Construction nach kaum als zulässig zu erklären. Die Fäçaden sind ohne besondere Originalität, aber in schönen Verhältnissen entworfen. Die Anlagen sind gut benützt und es erscheinen die vorhandenen grossen Bäume geschont. Das Project darf im Ganzen als ein gelungenes erklärt und die vorliegende Lösung als eine verwendbare bezeichnet werden.

Bei dem mit dem vierten Preis bedachten Project des Herrn Arch. O. Wolff in Zürich, Motto: „Floreata Industria helvetica“, muss die Gesamtdisposition als eine ziemlich gute bezeichnet werden. Die polygonale Anordnung des Haupteingangs ist angemessen. Der Platz an der Nordfäçade des Hauptausstellungsgebäudes ist nicht sehr grossartig, bildet aber immerhin einen zweckmässigen Mittelpunkt für die Besucher. Die Verbindung zwischen den beiden Hauptabtheilungen ist eine leidliche. Die Fäçade ist etwas monoton und leidet keineswegs an einem Ueberfluss von Phantasie, erscheint aber im Ganzen als angemessen.

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Arlbergtunnel. — In regelmässiger Fortsetzung der in unserer Nr. 15 enthaltenen Tabelle über die Baufortschritte im Arlbergtunnel tragen wir folgende Zahlen nach:

		in Längen	in St. Anton	Total
		(Westseite)	(Ostseite)	
Sohlenstollenlänge in m	am 1. März	1639,9	2169,9	3809,8
"	" 1. April	1778,6	2339,5	4118,1
"	" 1. Mai	1913,0	2497,6	4410,6
Monatsfortschritt	im März	138,7	169,6	308,3
"	" April	134,4	158,2	292,6
Mittl. Tagesfortsch.	" März	4,48	5,47	9,95
"	" April	4,47	5,28	9,75

Das Eisenbahnunglück in Heidelberg, bei welchem 12 Passagiere und ein Zugsbeamter auf der Stelle getödtet, 34 schwer und etwa 20 leichter verwundet wurden, ist, da es durch falsche Weichenstellung herbeigeführt wurde, eine erneute ernstliche Mahnung an sämtliche Eisenbahngesellschaften und an die staatlichen Ueberwachungsorgane, alle diejenigen erprobten Apparate, welche solchen Unglücksfällen vorbeugen können, mit Beförderung zur Einführung zu bringen.

Canal-Tunnel. — Die niedergesetzte Commission hat erklärt, dass der Canal-Tunnel die Vertheidigung Englands gegen eine Invasion nicht gefährden könne.

Ueberbrückung des Canals. — Zur Abwechslung taucht wieder einmal ein Project zur Ueberbrückung des Canals zwischen Folkestone und Cap Grisney auf. Wir erinnern uns, schon vor 15 bis 20 Jahren ein derartiges kühnes Werk auf dem Papier ausgeführt gesehen zu haben.

