

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Zum Durchschlag des Zürcher Tunnels  
**Autor:** Bachem, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-17367>

#### 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

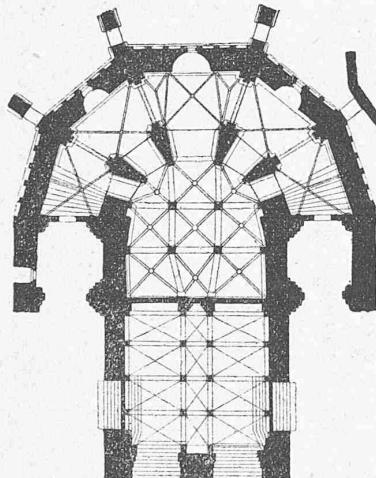
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

mittag und einer bengalischen Beleuchtung des Münsters und einem gemeinsamen Mahle am Abend.

Die Bauleitung warf gelegentlich der letzten Berichterstattung, nachdem sie zunächst angegeben, dass die Kosten der Restauration bis zur gänzlichen Vollendung rund 470,000 Fr. betragen werden, von welchen 210,568.90 Fr. durch den Münsterbauverein aufgebracht worden seien, nochmals einen kurzen Rückblick auf das während 11 Baujahren Geleistete. Sie konnte gestützt auf neuerdings wiederholt vorgenommene Untersuchungen mit Genugthuung constatiren, dass in der Hauptsache das Münster nunmehr wieder für lange Zeit in gutem baulichem Stand sein werde. Dabei verhehlte sie sich indess nicht, dass die feineren decorativen Bestandtheile, als Kreuzblumen, Krabben, Fialen etc. naturgemäß von den Witterungseinflüssen zu leiden haben, dass demnach einzelne Ausbesserungen immer wieder nöthig werden, da ein in Sandstein erbauter Dom ein gar vergängliches Ding sei.

Als Arbeiten, welche zur Vervollständigung der soeben beendeten Restauration für noch nöthig oder wünschenswerth erachtet werden müssten, führte die Bauleitung an: die Wiederherstellung des früher vorhanden gewesenen Tympanons an Stelle des unschönen Masswerks am Haupt-

Münster zu Basel.



I : 500.

Grundriss der Krypta.

portal, die Ersetzung der schlechten hölzernen Thurmtreppen durch eiserne und die Verbindung dieser letzteren mit den Emporen, die Ausführung eiserner Glockenstühle, die theilweise Umgestaltung und Neueindeckung der Kreuzgangdächer, eventuell die Bekrönung der Chorstrebe pfeiler mit Tabernakel und Statuen.

Bereits in Ausführung begriffen ist, durch eine grossherzige Schenkung von 20,000 Fr. ermöglicht, eine für die auf Seite 3 dargestellte Galluspforte bestimmte Bronzetür, welche nach einem Entwurfe des Herrn Architekten La Roche in Florenz gegossen und bis Mitte 1892 fertig werden soll. Ferner berichtete die Bauleitung, dass die Vollendung der genauen von Hrn. Architekt Julius Kelterborn direct oder unter dessen specieller Leitung aufgenommenen und gezeichneten Pläne des Münsters auf Ende 1891 zu erwarten sei. Sobald alsdann sämmtliche Pläne, von denen die Abdrücke der Grundrisse des Münsters, (S. 7 u. 8) der Galluspforte (S. 3) und des Giebels (S. 2) des Hauptschiffes Proben zeigen, vorhanden sind, sollen dieselben, in angemessener Weise vervielfältigt und mit einem Texte über die Baugeschichte des Münsters und die im Mittelalter und der neueren Zeit vorgenommenen Restaurationen begleitet, für einen mässigen Preis dem Publikum zugänglich gemacht werden.

Die Bauleitung schloss ihren letzten Bericht mit einem warmen Dank an den Münsterbauverein und dessen Commission,

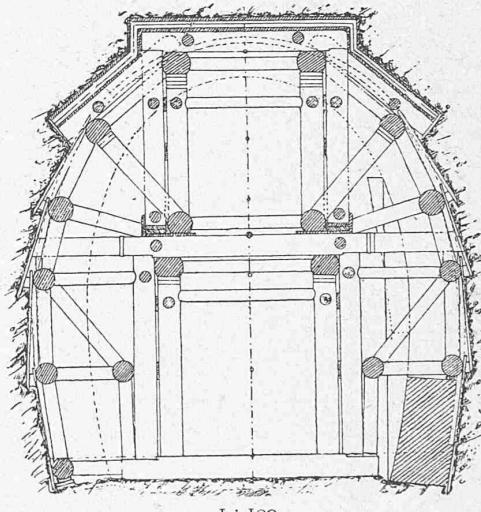
sowie an Alle, die in irgend einer Weise an der Restauration mitgewirkt haben, insbesondere hob sie mit Dank hervor, dass während der ganzen Bauzeit kein ernstlicher Unfall zu beklagen gewesen sei. Von der Commission des Münsterbauvereins wurde dann ihrerseits auch der Bauleitung der Dank ausgesprochen, worauf nach der Beleuchtung des Münsters und einem darauffolgenden, von einer Anzahl Mitglieder des Münsterbauvereins besuchten, durch mancherlei ernste und heitere Reden und Vorträge gewürzten Festmahl die Beendigung der Münsterrestauration in würdiger Weise gefeiert wurde.

### Zum Durchschlag des Zürcher Tunnels.

In den ersten Morgenstunden des 17. December ist der Sohlstollen des im Zuge der rechtsufrigen Zürichseebahn gelegenen „Zürcher Tunnels“ durchgeschlagen worden, und es dürfte vielleicht einem Theile der Fachgenossen willkommen sein, bei diesem Anlasse einige weitere Daten über die Bauausführung zu erhalten.

Bezüglich des Traces des Tunnels und dessen Gefällsverhältnisse, sowie der zur Ausführung gelangten Tunnel-

Fig. 1. Einbau in den druckhafteren Partien.



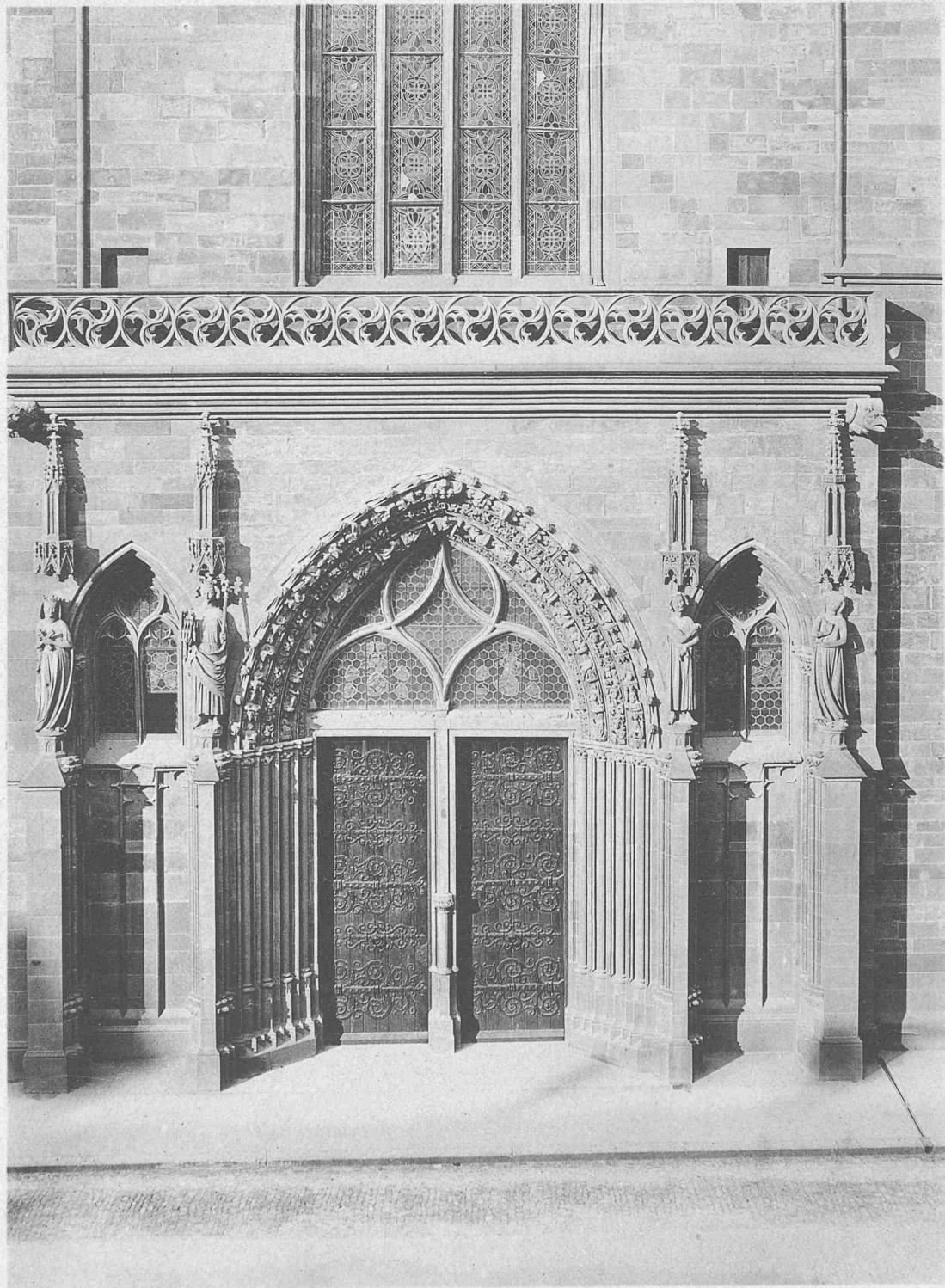
I : 100.

querprofile verweise ich auf einen früheren in Nr. 24 u. f. des XV. Bandes dieser Zeitschrift erschienenen Aufsatze.

Der Tunnel hat eine Länge von 2093 m, wovon 125 m vom Nordportal weg als offener Tagbau (in Ringen von 6 m Länge) der geringen Ueberlagerung zwischen dem Tunnel scheitel und der unterfahrenen Wipkingerstrasse wegen, ausgeführt werden mussten. Der übrige Tunnel wurde bergmännisch betrieben mit einziger Ausnahme einer 10 m langen Strecke unter dem Cantonsschul-Turnplatz; behufs sicheren Unterfahrens der Wolfbachdohle wurde hier ein Schacht von Tage aus abgeteuft, nachdem der Sohlstollen durchgetrieben war.

Bezüglich der geologischen Verhältnisse ist Folgendes zu bemerken: Schon in der offen ausgeführten Partie auf 50 m vom Nordportal bei km 3,100 wurde die Molasse auf der Tunnelsohle angefahren; von km 3,230 weg bis 4,500, das ist ungefähr beim Schanzenberg, liegt das ganze Tunnelprofil in der Mergelmolasse, dieselbe fällt dann rasch ab und von km 4,630 weg bis zum Südportal bewegt sich der Tunnel in der aus Kiesletten und thonigem Lehm bestehenden Moräneablagerung (Grundmoräne).

Diesen Verhältnissen entsprechend kamen auch zwei Profiltypen zur Verwendung: in der centralen Partie auf 1138 m Länge, wo es sich mehr um eine Verkleidung zur Verhinderung der Abwitterung handelte, Profil 1 mit 0,5 m Scheitelstärke, in der Moräne und in den Uebergangsstrecken, wo die Molasse noch weich und gebräch ist, Profil 2, wie



**Das Münster zu Basel.**

**Haupt-Portal.**

Nach vollendeter Restauration.

# Seite / page

8(3)

# leer / vide / blank

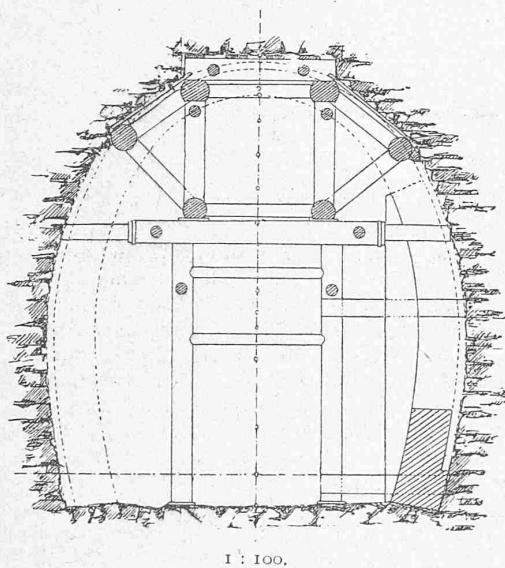
sie auf Seite 143 Bd. XV der Bauzeitung skizzirt sind, mit der Modification jedoch, dass überall satt an das Gebirge angemauert wurde.

Für den Tunnelabbau haben die Unternehmer, Herr Fischer & Schmuziger, ein der österreichischen Tunnelbau-methode nachgebildetes System angewendet, mit Jochzimme-rung und centralen Streben.

Fig. 1 und 2, nach der von genannten Herren mir gütigst zur Benutzung überlassenen Normalzeichnung reproducirt, zeigen die Querschnitte des angewandten Tunneleinbaues, und zwar Fig. 1 für die druckhafteren Partien in der Moräne und den Uebergängen in die Molasse, Fig. 2 für die centrale, ganz im Felsen liegende Tunnelpartie.

Der Vorgang des Abbaus war in beiden Fällen der gleiche; dem in erster Linie vorgetriebenen Sohlstollen folgte in 60—80 m Abstand der Firststollen, diesem der Abbau der seitlichen Erweiterung in der obern Profilhälfte, dann der Vollausbruch in dem untern Theil und endlich

Fig. 2. Einbau im Fels.



die Aufmauerung der Widerlager und Gewölbe, und zwar so, dass jeweils in allen den hinter einander folgenden Zonen zugleich gearbeitet werden konnte. Zwischen Stollenort und dem fertigen Tunnel konnte auf diese Weise der Abstand auf 120—150 m reducirt werden, was namentlich bei der Beschaffenheit der aufgeschlossenen, leicht verwitterbaren Molasse von grossem Vortheil war. In der centralen Partie wurden im Mittel pro Monat auf jeder Seite 75 m fertiger Tunnel erstellt (Maximum im Stollen 90 m, in der Gewölbemauerung 110 m), in der Moräne-partie durchschnittlich 50 m.

Im standfesten Felsen der centralen Partie wurde der Firststollen jeweils von zwei Orten her zugleich in Angriff genommen, indem durch Aufbrüche vom Sohlstollen aus weitere Angriffspunkte geschaffen wurden; Sohl- und Firststollen konnten hier ohne jeglichen Einbau belassen werden, derselbe wurde erst mit dem fertigen Colattenausbruch eingebraucht (nur Firstverpfahlung).

Im Tunnel in der Moräne waren die Thürstockstände in Entferungen von 1,4 m angebracht; zur Verhinderung von Bewegungen in der Längsrichtung wurden in beiden Etagen von Zeit zu Zeit Streben eingebaut. Die Länge der Unterzüge und Kronbalken betrug 4,2 m. Besondere Schwierigkeiten waren vor Allem unter dem Cantonsschul-Turnplatz zu überwinden, wo starker Wasserzudrang das lehmige Moränematerial vollständig durchweicht hatte. Bei dem grossen Stollenprofil genügte die eingebaute Brustverpfahlung nicht mehr und es musste auf etwa 15 m Länge ein kleiner Stollen dem eigentlichen Sohlstollen vorgetrieben werden, um dem Wasser Abzug zu verschaffen.

Der Transport des Ausbruchsmaterials, sowie der nötigen Baumaterialien wurde mittelst Locomotiven in Wagen von etwa 1,5 m<sup>3</sup> Fassung bewerkstelligt. Weichen und Regie-Geleise waren jeweils im fertigen Tunnel errichtet, Spurweite 75 cm.

Zur Ventilation waren auf beiden Seiten Ventilatoren aufgestellt, welche durch blecherne Flanschenröhren von 20 cm l. W. frische Luft in den Sohlstollen und den Firststollen förderten; als Triebkraft diente auf der Nordseite ein Locomobil, auf der Südseite ein Schmid'scher Wassermotor.

Die Mauerung sowol der Gewölbe als der Widerlager wurde in häuptigem Bruchsteinmauerwerk aus Lägernkalkstein erstellt. Als Bindemittel wurde ausschliesslich hydraulischer Kalk vom Vierwaldstättersee verwendet. In der obgenannten schlechten Partie unter dem Turnplatz wurde auf die Längen von 30 m ein Sohlengewölbe aus Cementbeton eingezogen.

Die Bestimmung der Tunnelachse, welche durch die drei Curven und die langen Zwischengeraden ziemlich erschwert war, wurde im Anschluss an das neue mit grosser Sorgfalt gelegte städtische Netz ausgeführt, indem die gegebenen Elemente und die Portaltangenten durch Triangulation mit den nächst gelegenen Netzpunkten verbunden wurden.

Der Durchschlag erfolgte bei 985 m vom Nordportal, das ist unter der Tannenstrasse beim Polytechnikum. Richtung und Höhe stimmen gut, so dass an den Wänden der beiden Stollen keine Abweichung constatirt werden konnte. Genaue Angaben können zur Stunde noch nicht gemacht werden. Die Arbeiten hatten an der Südseite im April 1890, an der Nordseite im August desselben Jahres begonnen.

Zürich, im December 1891.

A. Bachem, Ingenieur.

### Compound-Hochdruck-Ventilator.

Obschon man mit den gewöhnlichen Centrifugal-Ventilatoren nicht die gleich hohen Windpressungen zu erzeugen

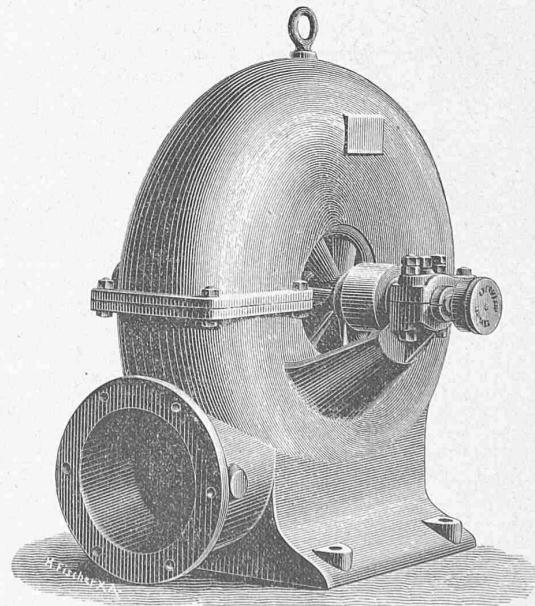


Fig. 1. Aeussere Ansicht.

im Stande ist, wie mit den sogenannten Gebläsen, so bieten erstere den letzteren gegenüber doch so viele wesentliche Vortheile, wie untenstehend näher aufgeführt, dass man sich für mässig hohe Windpressungen, wenn immer thunlich, mit Vorliebe der ersten bedient, und es ist desshalb das Bestreben, mit den Centrifugal-Ventilatoren höhere Wind-