

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 15

Inhaltsverzeichnis

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: 13.02.2026

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

INHALT: Ueber den Bau und die Kosten des Jungfraubahn-Tunnels. — Die elektrische Untergrundbahn zu Budapest, I. — Ueber den mathematischen Unterricht an den technischen Hochschulen. — Miscellanea: Ueber die Bauausführungen der grossen Venezuela-Bahn. Die elektrische

Beleuchtung der Personenwagen, Pariser Weltausstellung 1900. Die Victoria-Brücke bei Montreal. Verpachtung der brasilianischen Staatseisenbahnen. — Konkurrenzen: Neubau einer zweiten protestant. Kirche (St. Paulus-Kirche) in der St. Leonhardsgemeinde in Basel. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Ueber den Bau und die Kosten des Jungfraubahn-Tunnels.

Von F. Hennings, Ingenieur.*)

Das zu durchfahrende Gestein des grossen Jungfraubahn-Tunnels besteht nach den geologischen Erhebungen auf etwa $\frac{3}{4}$ der ganzen Länge aus halbkristallinischem, sehr gleichmässigem Jurakalk (Malm), welcher die hohen, schroffen und glatten Wände des Eigergebirges bildet, an deren Fuss sehr wenig Verwitterungsprodukte sichtbar sind. Auf etwa $\frac{1}{4}$ der Länge wird man nach Herrn Professor Gollier und Mösch Gneis antreffen.

Beide Gesteinsarten lassen mit Sicherheit erwarten, dass der Tunnel wenig Mauerwerksverkleidung erfordert, zumal die gefährliche Sprengwirkung von wechselndem Frost und Auftauen bei den obwaltenden Temperaturverhältnissen hier nicht vorkommt und im Vergleich zu normalspurigen Tunnels in Betracht fällt, dass die Tunnelbreite nur 3,5 m (statt 5 m), die Zugsgeschwindigkeit nur 8,5 km (statt etwa 40 km) beträgt und das Bahngleise durch eine Reflektorlampe an der Spitze des Zuges weithin beleuchtet wird, also für die Sicherheit des Verkehrs wesentlich abweichende Verhältnisse vorliegen.

Die Notwendigkeit einer ganzen oder teilweisen Mauerwerksverkleidung dürfte sich namentlich in einzelnen Tunnelstrecken zwischen km 7 und 10 ergeben, in welcher Strecke nach dem geologischen Längenprofil ein mehrmaliger Uebergang des Tunnels aus dem unten liegenden Hochgebirgskalk in den überlagernden Gneis stattfindet und daher Unregelmässigkeiten in der Gebirgslagerung zu erwarten sind.

Ich nehme an, dass die Mauerungsverkleidung in Beton aus dem Tunnelausbruchsmaterial mit Portlandcement hergestellt wird, eine Herstellung, welche selbst bei -10° C. unter den bekannten Vorsichtsmassregeln ohne besondere Schwierigkeit auszuführen ist.

Da eine solche Mauerwerksverkleidung des ganzen Profils zum Preis von 250 Fr. p. l. m hergestellt werden kann und im Kostenvoranschlag für Mauerungen ein Beitrag von 750 000 Fr. ausgesetzt ist, so ergibt sich die Möglichkeit im Rahmen des Voranschlags eine Tunnellänge von 3000 m gänzlich auszumauern oder — falls nur die Decke zu sichern ist — ungefähr die halbe Tunnellänge mit einem Deckengewölbe zu versehen.

Nach der ganzen Sachlage scheint daher der für Mauerung notwendige Betrag ausreichend veranschlagt.

Die Felstemperatur liegt fast im ganzen Tunnel unter Null, es kann daher im Tunnel auch kein Wasser auftreten, ausser es würden wider alles Vermuten warme Quellen vorkommen, die dann sorgfältig zu fassen und mittelst gut isolierter Röhren zur nächsten Station zu leiten sind, wo sie sehr erwünscht wären.

Dieser Wassermangel hat zwar einerseits zur Folge, dass das zum Bohren und für sonstige Zwecke beim Tunnelbau erforderliche Wasser in Eisform in den Tunnel gefördert und daselbst mittelst elektrischer Heizkörper aufgetaut und erwärmt werden muss, andererseits bringt derselbe für den Tunnelbau grosse Erleichterungen mit sich und es kann demzufolge auch die im Gegengefälle liegende Tunnelstrecke anstandslos von oben nach unten hergestellt werden.

*) Obschon wir, wie die Leser unserer Zeitschrift wissen, hinsichtlich der Bemessung der Kosten für den Jungfraubahn-Tunnel auf einem anderen Standpunkt stehen als unser verehrter Herr Mitarbeiter, so glauben wir doch, nachfolgender interessanter und sachlicher Erörterung der Bau- und Kostenfrage schon deshalb Raum geben zu sollen, um auch die andere Seite zum Wort gelangen zu lassen.

Die Red.

Es ist daher nicht notwendig, dass in den unwirtschaftlichen Regionen am tiefsten Punkt des Gegengefälles eine besondere Installation für die Tunnelherstellung eingerichtet wird, vielmehr ist in Aussicht zu nehmen, dass — abgesehen von einigen Seitenangriffen zwischen den Stationen Eigergletscher und Grindelwaldblick — der ganze Tunnel vom Hauptportal aus hergestellt wird, die dortigen Installationen also für den ganzen Tunnelbau dienen. Indem bei diesem Vorgang die Arbeitsstelle stets durch den normalen elektrischen Zugverkehr mit den Werkstätten, Wohnungen und der Bauleitung verbunden bleibt, entsteht keine Vermehrung der Schwierigkeiten des Tunnelbaus infolge des Vorrückens der Arbeit.

Der Arbeitsvorgang ist nämlich folgendermassen gedacht. An geeigneter geschützter Lage, nahe am Hauptportal, werden die erforderlichen, gut ausgestatteten Wohnungen für die Bauleitung, den Arzt, die Arbeiter u. s. w. zusammen für etwa 100 Personen erstellt, ebenso die Lokomotivremise, die Werkstätte, das Spital, die Kantine und die auf längere Zeit zu verproviantierenden Magazine für Nahrungsmittel und Werkzeugsersatz. Dieselben sind während der sechs Sommermonate mit Bahnverbindung versehen. Während der übrigen sechs Monate ist ein Verkehr mit Lauterbrunnen durch Boten und Träger fast immer zu ermöglichen. Heizung, Kochen und Beleuchtung geschieht auf elektrischem Wege. Für allfällige Betriebsstörungen müssen Petroleumvorrichtungen hiefür bereit gehalten werden.

Der Installationsplatz ist durch Telephon und Telegraph mit der Arbeitsstelle und mit Lauterbrunnen zu verbinden.

Zwischen den Baracken und dem Tunnelportal muss ein gedeckter Gang erstellt werden, um die ungestörte Kommunikation auch bei starkem Schneefall zu sichern.

Der Tunnelstollen von rund 6 m² Querschnitt (der ganze lichte Tunnelquerschnitt misst nach dem auf S. 107 dargestellten Profil 13,55 oder rund 14 m²) wird im First in der Weise angelegt, dass seine obere Begrenzungslinie etwa 0,3 m von der fertigen Umfangslinie zurückbleibt.

Etwa 50 m hinter der Stollenbrüst wird durch besondere Arbeiter begonnen, den 0,3 m breiten halben Ring oberhalb des Stollens (etwa 2 m²) mittelst kleiner Schüsse nachzunehmen und wieder weitere 50 m zurück beginnt dann der Ausbruch der Strosse (rund 6 m²) in einer Arbeitlänge von 50 m.

Die Baustrecke beschränkt sich daher auf ungefähr 150 m Länge. Der weiter zurückliegende Teil des Tunnels ist also bereits fertig hergestellt und es wird in diesem — dem Stollenfortschritt stetig folgend — sofort das definitive Gleise mit Zahnstange in einem Schotterbett verlegt, welcher aus dem Tunnelausbruch bereitet wird.

Die definitive elektrische Lokomotive kann daher mit einem Förderwagen stets bis hart an die Baustelle heranzufahren und sowohl den Transport der Arbeiter und Werkzeuge zu und von dem Arbeitsplatz, als auch des Ausbruchsmaterials bis zum nächsten Querschlag besorgen, wo eine besondere Mannschaft für das Ausladen bereit ist.

Für den Fall, dass durch irgend ein Ereignis momentan der elektrische Strom ausbleiben sollte, muss eine Reserve-lokomotive mit Petrolfeuerung vorgesehen werden, welche später auch beim Betrieb nützlich sein wird.

Für den Transport des gesprengten Felsmaterials aus der Baustrecke bis zum Lokomotivtransport, also auf 150 bis 200 m, erscheinen in den starken Steigungen rollende Fahrzeuge und selbst Schlitten ungeeignet. Es sind daher hiefür nach dem Vorschlag der Herren Ingenieure Wüst & Thormann in Oerlikon entsprechend geformte, etwa 60 cm breite Rinnen aus Stahlblech zu beschaffen, in welchen das trockene, entsprechend verkleinerte Felsmaterial mit geringer Nachhilfe hinabgleiten wird. Hiedurch entfallen