

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 18

## 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:** 27.03.2026

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

INHALT: Die Bauarbeiten am Simplontunnel. I. — Reiseindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. VII. — Das Zeichnen an unsern Mittelschulen und am eidg. Polytechnikum. — Ueber Betoneisenkonstruktionen. — Miscellanea: Trockenlegung der Züidersee. Elektrische Einschienenbahn zwischen Manchester und Liverpool. Neuer

Aufzug im Washington-Monument. Das Fernheizwerk in Dresden. Internationale Automobilausstellung. Drahtlose Telegraphie. — Literatur: Darstellende Geometrie mit Einschluss der Schattenkonstruktionen. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

## Die Bauarbeiten am Simplontunnel.

Von Ingenieur S. Pestalozzi in Zürich.

### I.

Ueber die Vorgeschichte des Simplontunnels und über die verschiedenen Projekte, die seit etwa 44 Jahren für die Durchbohrung dieses Gebirgsmassivs aufgestellt wurden, ist in frühern Jahrgängen dieser Zeitschrift schon in mehrfachen Abhandlungen berichtet worden; ebenso ist das nunmehr in Ausführung begriffene Projekt der

Baugesellschaft

Brandt, Brandau & Co. und die dabei befolgte Baumethode den Lesern der „Bauzeitung“ nicht unbekannt. Es kann hierfür in erster Linie auf den Auszug aus dem Bericht der Baugesellschaft und dem Gutachten der Experten vom Juli/August 1894<sup>1)</sup>, sodann auf die beiden Vorträge der Herren Sulzer-Ziegler und Oberst E. Locher an der Versammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins vom

24. September 1899 in Winterthur<sup>2)</sup> verwiesen werden. Ueberdies geben die regelmässig erscheinenden Auszüge aus den Vierteljahresberichten der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft Aufschluss über den Fortgang der Arbeiten innerhalb und ausserhalb des Tunnels. Dem Bericht von 1894 sind Pläne beigegeben (Bd. XXIV S. 123) über die allgemeine Situation des Tunnels, sein Längenprofil, die verschiedenen Querprofiltypen und die Anordnung der Baustellen. Diese Verhältnisse haben bei der Ausführung keine wesentliche Veränderung erfahren, weshalb hier nicht mehr näher darauf eingetreten zu werden braucht. Was aber noch nicht zur Darstellung gebracht worden ist, sind einlässlichere Pläne und Beschreibungen der für den Durchstich des Simplon erforderlichen Anlagen ausserhalb des Tunnels, insbesondere der Anlagen zur Beschaffung der nötigen Kraft, der Installationen für die Maschinen, Materialtransporte und andere Vorrichtungen, sowie der Maschinen selbst.

Da uns diese Pläne nunmehr von der Baugesellschaft, in erster Linie von den HH. Locher & Co., bereitwilligst zur Verfügung gestellt wurden, sind wir in den Stand gesetzt, an Hand derselben, sowie der an Ort und Stelle gemachten Beobachtungen, ein Bild dieser Anlagen in ihrer Gesamtheit und ihren einzelnen Teilen zu entwerfen.

Zunächst mögen einige Zahlenangaben über die Lage des Simplontunnels, seine Richtungs- und Höhenverhältnisse kurz zusammengefasst werden. Die nördliche Mündung des Tunnels liegt im Rhonethal, etwa 2000 m oberhalb, d. h. östlich von Brig, die südliche Mündung im Thal der Diveria etwa 800 m unterhalb Iselle, gleichfalls östlich von dieser Ortschaft. Die Länge des Tunnels zwischen den beiden Portalen beträgt 19 791 m. Der grösste Teil davon, nämlich 19 321 m, liegt in einer geraden Linie, der sich an

beiden Mündungen gekrümmte Strecken anschliessen, und zwar auf der Nordseite eine Strecke von 161,7 m in einer Kurve von 320 m, auf der Südseite eine Strecke von 185,6 m in einer Kurve von 400 m Radius, auf welche noch 122,7 m in der Geraden folgen. Behufs Erleichterung der Achsabsteckung ist die gerade Richtung der Mittelstrecke nach beiden Seiten in „Richtungsstollen“ weitergeführt worden; der nördliche dieser Richtungsstollen ist 135,22 m, der südliche 272,53 m lang, sodass die Tunnellänge zwischen den Mündungen der Richtungsstollen 19 728,75 m beträgt.

Was die Höhenverhältnisse anbelangt, so ist die Schwellenhöhe am

Nordportal auf 685,77 m, am Südportal auf 633,47 m ü. M. festgesetzt. Auf der nördlichen Tunnelseite steigt die Bahn in einer Länge von 9180 m mit 2 ‰, auf der südlichen Seite in einer Länge von 10 048,75 m mit 7 ‰ gegen die Mitte an; in der Mitte ist eine horizontale Strecke von 500 m in der Höhenlage von 704,10 m eingelegt.

Es sei noch daran erinnert, dass nach der von den Unternehmern ausgedachten und nunmehr angewendeten Baumethode nicht ein einzelner zweispuriger, sondern zwei getrennte, um 17 m von einander abstehende, einspurige Tunnel vorgetrieben werden, von denen jedoch nur der östliche Tunnel jetzt schon vollständig ausgebaut und ausgewölbt, der westliche dagegen vorläufig als blosser Stollen von 3,20 m Breite und 2,40 m Höhe gelassen wird um erst später, wenn es der gesteigerte Betrieb oder andere zwingende Verhältnisse erfordern, völlig erweitert und ausgebaut zu werden. Der östliche Tunnel wird allgemein als „Tunnel I“, der Parallelstollen als „Tunnel II“ bezeichnet. Ungefähr alle 200 m sind die beiden Tunnels durch etwas schief gerichtete Querstollen mit einander verbunden. Diese Baudisposition bezweckt einerseits einen bequemen Materialtransport in und aus dem Tunnel, andererseits ermöglicht sie eine ausreichende Luftzufuhr und Ventilation, wie solches im Bericht von 1894 des nähern auseinandergesetzt ist.

Dieses vorausgeschickt, können wir zur Beschreibung der Anlagen für die Kraftbeschaffung auf beiden Seiten des Tunnels übergehen.

### Wasserkraftanlage auf der Nordseite.

Die Kraft für die Tunnelbohrung auf der Nordseite sowie für die Ventilation und einige Nebenleistungen, auf welche zurückzukommen sein wird, liefert das Wasser der Rhone. Die Fassungsstelle befindet sich etwa 4 km oberhalb der Tunnelmündung, wenig unterhalb des Dorfes Mörel, in einer Meereshöhe von 739,0 m, (Abb. 1, S. 193). Von da wird das Wasser, nachdem es in einem Ablagerungsbassin geklärt worden, zunächst in einem 3200 m langen, durchgehend offenen Kanal in ein „Wasserschloss“, das Verteilungsreservoir geführt, dessen Wasserspiegel noch auf 734,65 m liegt. Dieses Wasserschloss befindet sich am

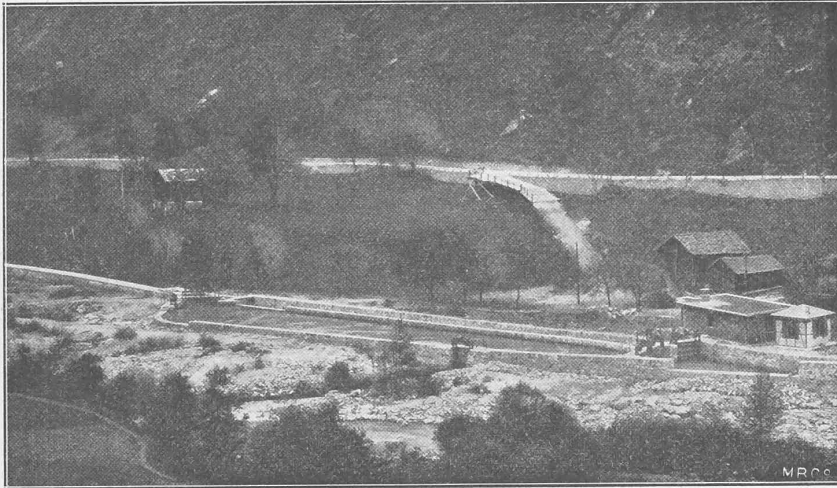


Abb. 4. Das Ablagerungsbassin für die Wasserkraftanlage auf der Nordseite.

<sup>1)</sup> S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIV, Nr. 18—21.

<sup>2)</sup> S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIV, Nr. 14 u. 15.