

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

Artikel: Die Bauarbeiten am Simplontunnel
Autor: Pestalozzi, S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22786>

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: 22.02.2026

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 unsrern Mittelschulen und am eidg. Polytechnikum. — Ueber Betoneisenkonstruktionen. — Miscellanea: Trockenlegung der Zuidersee. 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 Neugkeiten. — 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 früheren 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 1894¹⁾, 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 Winterthur²⁾ 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 Rhonetal, 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 19791 m. Der grösste Teil davon, nämlich 19321 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 19728,75 m beträgt.

Was die Höhenverhältnisse anbetrifft, so ist die Schwelenhöhe 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 10048,75 m mit 7‰ gegen die Mitte an; in der Mitte ist eine horizontale Strecke von 500 m in der Höhenlage von 704,10 m eingelebt.

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 blößer 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, anderseits ermöglicht sie eine ausreichende Luftzufuhr und Ventilation, wie solches im Bericht von 1894 des näheren auseinander gesetzt ist.

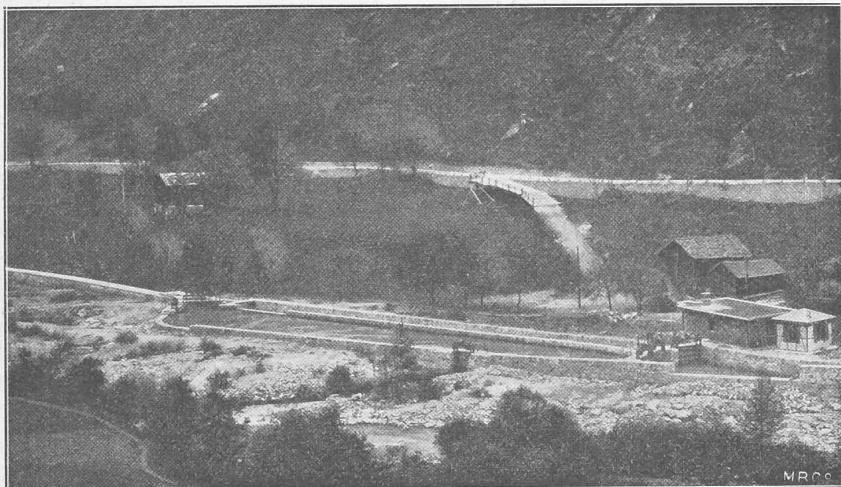
Dieses vorausgeschickt, können wir zur Beschreibung der Anlagen für die Kraftbeschaffung auf beiden Seiten des Tunnels übergehen.

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 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

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIV, Nr. 18—21.

²⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIV, Nr. 14 u. 15.



linksseitigen Abhang des Massathales (Abb. 2), welches dort in das Rhonetal mündet, und ungefähr 40 m über der Furkastrasse. Von ihm aus führt die eigentliche Druckleitung in einer Länge von 1497 m bis zu den Turbinen, wo die Wasserkraft auf der Höhe von 682,50 m ü. M. ausgenutzt wird. Das vorhandene Bruttogefälle beträgt somit 52,15 m. Die Dimensionen von Kanal und Druckleitung sind so bemessen, dass diese bis zu 5 m³ Wasser per Sekunde durchlassen können. Für dieses Maximalquantum reduziert sich das effektiv nutzbare Gefälle auf 44,6 m, was eine Totalleistung von 2230 P.S. ergibt. Werden dagegen, wie es für die erste Bauzeit genügt, nur 3 m³ Rhonewasser per Sekunde benutzt, so ist das Nutzgefäß auf 49 m anzuschlagen und die Leistung auf 1470 P.S. — Hier sei gleich noch bemerkt, dass die Felswände auf der linken Seite der Massa von der Bauunternehmung als Steinbrüche benutzt werden, dass für deren Ausbeutung ein Transportgleise nach dem Tunneleingang und dem Installationsplatz angelegt ist und dass dieses Gleise gemeinschaftlich mit der Druckleitung zuerst unter der Furkastrasse durch, hernach auf einer Brücke über die Rhone geführt wird.

Treten wir nun etwas näher auf die Anlagen zur Wasserraffung ein (Abb. 3—7). Da das Wasser der Rhone während der Sommermonate meistens trüb läuft und viel

neben einander liegende Schleusen von je 2,35 m Weite und 4,7 m Rahmenhöhe reguliert, ganz oder teilweise geöffnet oder ganz geschlossen werden. Jede dieser Schleusen hat zwei in der Bewegung von einander unabhängige Schützen, eine von 0,7 m und eine von 1,7 m Höhe. Die erstere dient als Kiesfalle und ist in der Regel bei mittlern und höhern Wasserständen ganz heruntergelassen, damit die größern Geschiebemassen nicht in den Kanal mitgerissen werden; nur bei kleinen Wasserständen und klarem Wasser wird diese Falle aufgezogen. Die andere Schütze, von 1,7 m Höhe, bleibt bei mäßigem Mittelwasser geöffnet und wird bei höhern Ständen so weit heruntergelassen, als es der

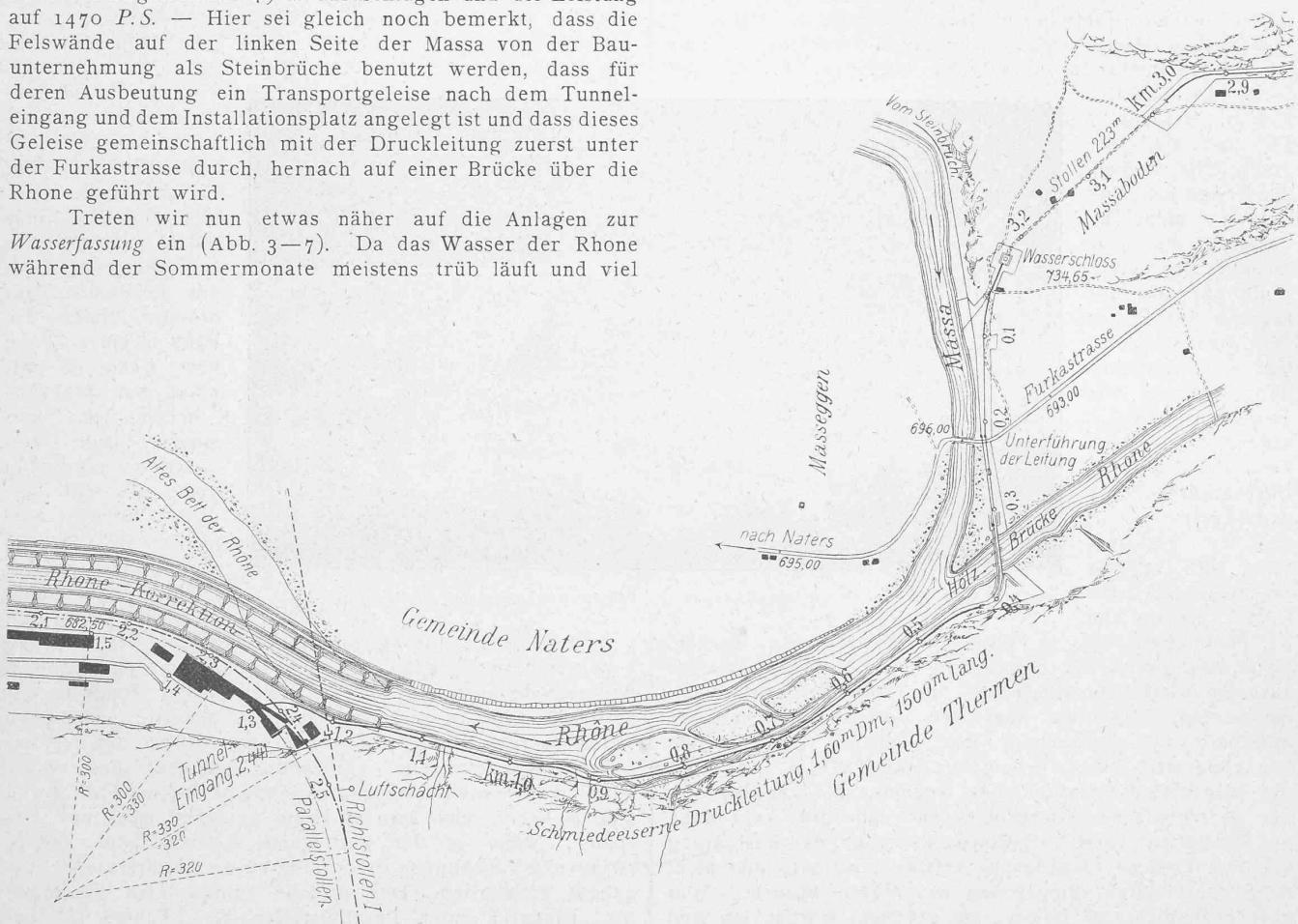


Abb. 2. Nordseite. — Lageplan der Wasserkraftanlage an der Rhone, unterer Teil.

Masstab 1:7500.

Geschiebe mit sich führt, welches für den Betrieb der Turbinen sehr hinderlich wäre oder ihn ganz unmöglich machen könnte, so musste man beim Projektieren sein Augenmerk besonders darauf richten, dieses Geschiebe so viel als möglich von dem Eintritt in den Kanal zurückzuhalten; ebenso wenig durfte im Winter Eis in denselben gelangen. — Zur Erhaltung der erforderlichen Stauhöhe dient vorerst das Wehr über die Rhone (Abb. 6 und 7 S. 194). Dasselbe ist aus Mauerwerk hergestellt, hat eine mittlere Länge von 27,5 m, eine Mauerstärke von 2,0 m und eine Kronenhöhe von 738,80 m ü. M.; es ist auf Felsen fundiert. Die Sohle wurde flussabwärts mit Steinwurf ausgeglichen. Gegen das rechte Ufer ist die Mauer auf 3,5 m Länge unterbrochen und an dieser Stelle eine Kiesklappe von 1,3 m Höhe angebracht, die sich bei Hochwasser nach unten umlegen lässt, worauf dann die schweren Geschiebemassen ihren Weg durch diese Öffnung nehmen müssen. Dicht oberhalb des rechtsseitigen Wehrwiderlagers ist die Öffnung für den Einlaufkanal (Abb. 3, 6 und 7) mit 9,5 m lichter Weite und 738,0 m Sohlenhöhe; der Wassereintritt kann durch vier

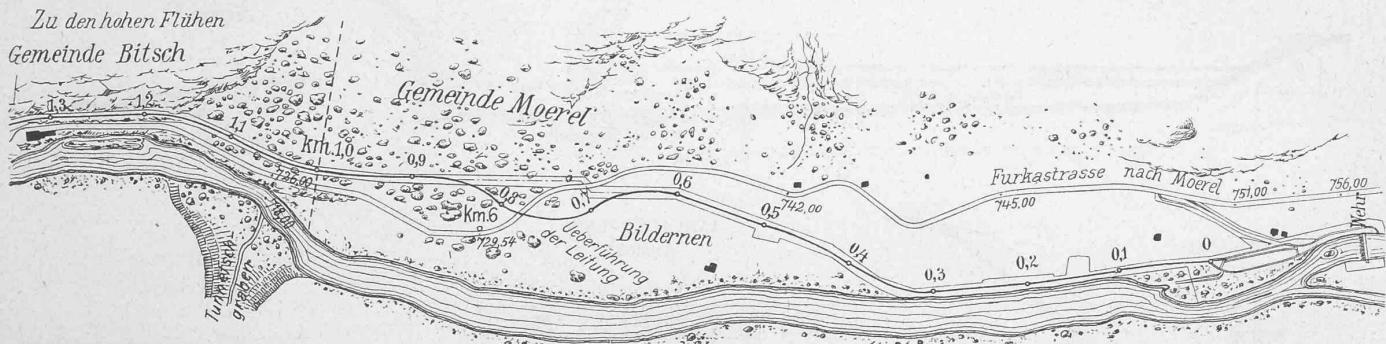
Wasserzufluss in den Kanal erfordert. Die Schleusen sind auf Mauersätze fundiert und durch einen Steg zugänglich gemacht; die Flussohle schließt mittels eines auf Rost und eisernen Pfählen aufsitzenden Bohlenbelags von 3,5 m Breite an den Fuß der Schleusen an.

Diese Schleusen bilden den Ausgangspunkt für den nun folgenden, beidseitig gemauerten Einlaufkanal von 93 m Länge und 3,0 m unterer Breite, welcher einerseits in das Ablagerungs-Bassin, anderseits in einen zu dem letzteren parallel laufenden Kanal mündet. Die Sohle des Einlaufkanals senkt sich zuerst auf einer Länge von 12 m mit 2,9% und von da an bis zum Ablagerungsbassin mit 1,4%, oder von der Höhe 737,85 m bei den Schleusen bis auf die Höhe 736,51 m; das Ablagerungsbassin selber hat aber dort die Sohlenhöhe 737,75 m. Die Höhendifferenz von 1,24 m ermöglicht es den Einlaufkanal in derselben Breite von 3 m unter dem Bassin als gedeckten Kanal durchzuführen und 20 m weiter unten seitwärts nach der Rhone ausmünden zu lassen. Diese Anordnung ist deshalb getroffen, damit das vom Wasser noch mitgeführte

Geschiebe nicht ins Ablagerungsbassin gelangt, sondern auf der tiefen Sohle des Einlaufkanals liegen bleibt. Durch Aufziehen einer (für gewöhnlich geschlossenen) Kiesablass-Schleuse von 2,5 m Weite und 1,2 m Fallenhöhe (Abb. 6) kann dann das sich allmählich ansammelnde Geschiebe durch den gedeckten Kanal und den offenen Kiesablasskanal fortgespült und der Rhone wieder zugeführt werden. — Ueber den Einlaufkanal ist weiter zu bemerken, dass die Mauern beidseitig bis zur Höhe 740,5 bzw. 741,0 m aufgeführt sind, aber beim untern Ende gegen die Rhone hin eine Ueberlauföffnung von 12,5 m Länge und 0,9 bis 1,4 m Höhe gelassen ist, wodurch das Ansteigen des Wassers über 739,6 m hinaus verhindert wird. Die unterirdische Fortsetzung des Kanals hat 1,4 % Gefälle, 1,09 m lichte

Eingang des Seitenkanals eine einfache Schleuse von 3 m Weite, 3,85 m Rahmenhöhe und 1,8 m Fallhöhe angebracht. Das untere Ende des sich allmählich verengenden Bassins ist (Abb. 6) mit einer zweifächigeren Schleuse von 4,5 m Weite, 3,3 m Rahmenhöhe und 1,5 m Fallenhöhe versehen. Bei normalem Verlauf sind die Fallen am oberen und untern Ende des Ablagerungsbassins stets aufgezogen, diejenige am Einlauf des Seitenkanals heruntergelassen; in den letztern kann bloss Stauwasser von unten her gelangen. Will man das Wasser durch den Seitenkanal fliessen lassen, so hat man die Schleuse an seinem Eingang zu öffnen und diejenigen oben und unten am Bassin zu schliessen. Auch ist die Abschlussmauer des Bassins an ihrem untern Ende am Fuss durch eine 2,0 m weite gewölbte Oeffnung durch-

Die Bauarbeiten am Simplontunnel.



Die Bauarbeiten am Simplontunnel. — Nordseite.

Die Wasserfassung für die Wasserkraftanlage an der Rhone.

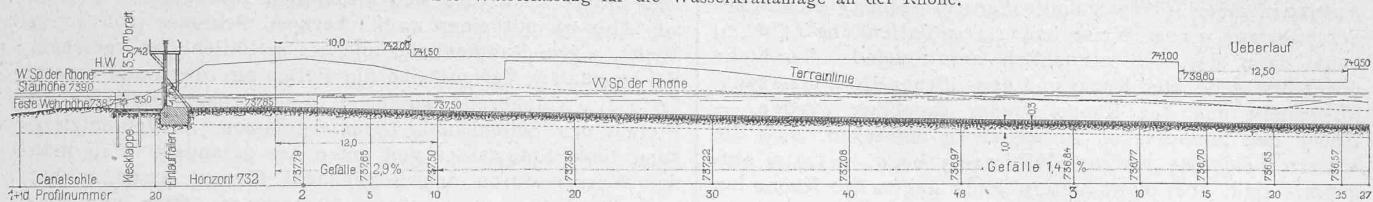


Abb. 5. Längenprofil des Ablagerungsbassins mit Einlaufafalle. — Masstab 1:500.

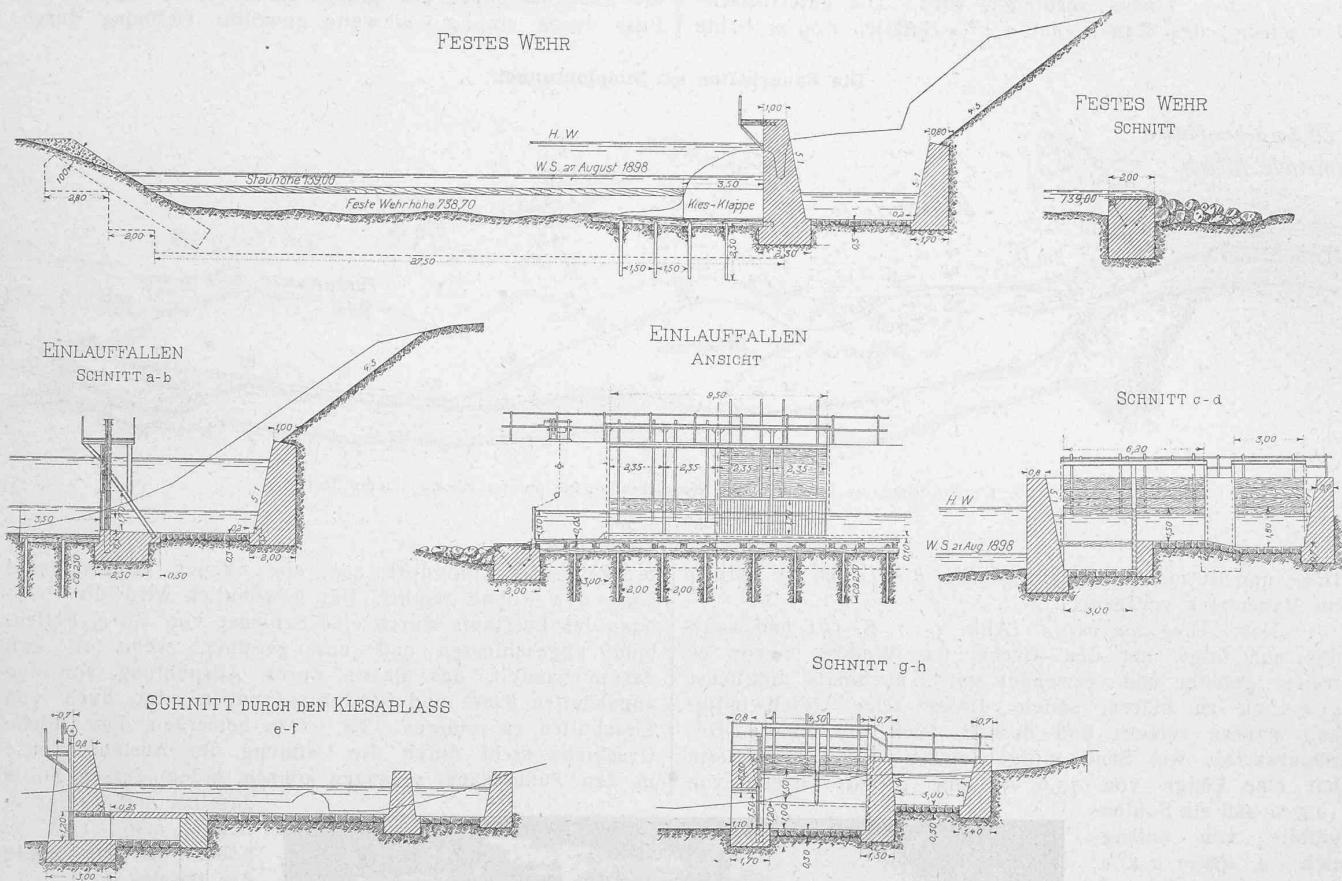


Abb. 6. Details und Schnitte des Wehrs und der Wasserfassung. — Masstab 1:300.

