

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 20

Artikel: Simplon-Tunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22797>

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: 10.01.2026

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

Steigung ein für elektrischen Betrieb vollständig ausreichender Adhäsionskoeffizient von $\frac{1}{7}$ vorhanden.

Dabei bleibt es unbenommen, eventuell zur Bildung von grösseren Zugsgewichten überzugehen, wenn dementsprechend gegenüber unsren bisherigen Annahmen die Fahrgeschwindigkeit so reduziert wird, dass mit Rücksicht auf die Beanspruchung der Kontaktleitung auch für die schwereren Züge der maximale Kraftbedarf die vorausgesetzte Norm von 800 P. S. nicht überschreitet. Das Adhäsionsgewicht der Motorwagen dieser Züge wäre natürlich mit Rücksicht auf das erhöhte Zugsgewicht zu nehmen.

Da die Steigerung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf diejenige der Personenzüge wenigstens für den Anfang am jetzigen Zustand des Rollmaterials und am Mangel an durchgehenden Bremsen bei den Güterwagen auf Schwierigkeiten stossen dürfte, so wird sich wahrscheinlich die Bildung der schwereren langsamer fahrenden Güterzüge empfehlen. Von einer näheren Untersuchung dieser Frage können wir an dieser Stelle absehen, da sie auf unsren Vergleich nicht weiter von wesentlichem Einfluss ist.

Stromverteilung.

Zum Betrieb der Züge ist Gleichstrom angenommen von etwa 1000 Volt Spannung, der den Wagenmotoren mittels isoliert befestigter, dritter Schiene zugeführt und von den Fahrschienen zurückgeführt wird, während die Stromabnahme durch Gleitkontakte erfolgt.

Da die Wasserkraftanlagen nur ausnahmsweise direkt an der Bahn gelegen sein werden, soll vorausgesetzt sein, dass der Gleichstrom in sog. Umformerstationen erzeugt wird durch Umwandlung der von den Wasserwerken in Form von hochgespanntem Wechselstrom erhältlichen elektrischen Energie, wobei zugleich eine Accumulierung in sog. Pufferbatterien zu erfolgen hat, in der Weise, dass die Energielevering den Durchschnittsbedarf der betreffenden Station deckt, während der momentane Mehr- oder Minderbedarf von der Batterie ausgeglichen wird.

Die Entfernung der Stationen von einander hängt zum grossen Teil von der Belastung der betreffenden Strecke ab. Angenommen der 800 P. S. (900 Amp. bei 850 Volt) beanspruchende Zug befindet sich mitten zwischen zwei Stationen, die Kontaktstrecke besitze einen auf Kupfer reduzierten Querschnitt von etwa 600 mm^2 (Schienengewicht etwa 35 kg), so würde, einen Verlust von rund 150 Volt in der Kontaktstrecke vorausgesetzt, bei beidseitiger Speisung der Strecke die Stationentfernung betragen dürfen

$$L = \frac{4 \cdot 60 \cdot 150 \cdot 600}{900} = 24000 \text{ m.}$$

Es ist dies ungefähr die Distanz zwischen den grössern Eisenbahnstationen, wenigstens auf der schweizerischen Hochebene. Da solche meist Knotenpunkte verschiedener Linien sind, so wird es möglich, bei Anlage der Umformerstationen an diesen Orten meist nicht nur nach zwei, sondern nach drei und mehr Richtungen Strecken mit Strom zu versorgen. Je nach der Belastung dieser Strecken, den Steigungen, der Zugs- und Geleisezahl sind die Kontakt- und eventuellen Speiseleitungen zu dimensionieren, um innerhalb zulässiger Spannungsverluste zu bleiben.

Die Verteilung auf das Netz der fünf schweizerischen Hauptbahnen ergibt einen Bedarf von etwa 100 Stationen, von denen 40 an Knotenpunkten liegen. Die Kapacität der einzelnen Stationen wird der Zugsbelastung des zu versorgenden Gebietes entsprechend sehr verschieden sein.

(Schluss folgt.)

Simplon-Tunnel.

Der unter Datum vom 25. Oktober 1901 erschienene zwölften *Vierteljahresbericht* über die Bauarbeiten am Simplon-Tunnel umfasst die Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1901. In dieser Zeit betrug der erzielte Fortschritt: Auf der *Nordseite* im Richtstollen des Haupttunnels 538 m, im Parallelstollen 528 m, im Firststollen 476 m; für die entsprechenden Stollen der *Südseite* belaufen sich diese Zahlen auf 420, 409 und 283 m. Der Vollaushub ist auf der Nordseite um 374 m, auf der Südseite um 256 m

gefährdet worden. An Gesamtaushub beträgt die Leistung für das Berichtsvierteljahr auf der Briege Seite 20616 m³, auf jener von Iselle 15104 m³, während die Ausmauerung auf der ersten Seite um 443 (4056 m³) auf der letztern um 365 m (3967 m³) fortgeschritten ist. Folgende Tabelle gibt einen vergleichenden Ueberblick über den Stand der Arbeiten zu Beginn und am Schlusse des Quartals.

Tabelle I.

Gesamtlänge des Tunnels 19729 m Stand der Arbeiten Ende . .	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle		Total	
	Juni 1901	Sept. 1901	Juni 1901	Sept. 1901	Juni 1901	Sept. 1901
Sohlenstollen im Haupttunnel . m	5195	5733	3977	4397	9172	10130
Parallelstollen m	5079	5607	3979	4388	9058	9995
Firststollen m	4419	4895	3142	3425	7561	8320
Fertiger Abbau m ³	4391	4765	3114	3370	7505	8135
Gesamtaushub m ³	212778	233394	154955	170059	387738	403453
Verkleidung, Länge m	4194	4637	2812	3177	7006	7814
Verkleidungsmauerwerk m ³	42637	46693	28727	32694	71364	79387

Auf der *Nordseite* betrug das Mittel der Querschnittsfläche des Sohlenstollens wie des Parallelstollens je $5,8 \text{ m}^2$, bei den entsprechenden Stollen der Südseite $5,8$ und $5,7 \text{ m}^2$. In jedem der drei Stollen waren drei Bohrmaschinen thätig, mit welchen nordseits in 89 Arbeitstagen im ganzen 881, südseits in 86 Arbeitstagen 760 Bohrgriffe gemacht wurden. Im ganzen wurden während des Quartals aus den vier Stollen durch mechanische Bohrung 10792 m^3 Aushubmaterial gefördert, wozu 44813 kg Dynamit und 8361 Arbeitsstunden aufgewendet wurden. Von letzteren entfallen 3902 Stunden auf die eigentliche Bohrarbeit und 4459 Stunden auf das Laden der Minen und das Schüttern.

Der durch Handbohrung (im Firststollen, Parallelstollen und beim Vollaushub) bewirkte Aushub betrug auf beiden Tunnelseiten zusammen 23964 m^3 , wofür 24594 kg Dynamit und 100196 Arbeiter-Tagschichten verwendet worden sind.

Die Anzahl der täglich beschäftigten Arbeiter belief sich im Durchschnitt auf:

	Nordseite	Südseite	Zusammen
Im Tunnel	1189	980	2169
Ausserhalb des Tunnels	485	426	911
	1674	1406	3080

(Im vorhergehenden Vierteljahr hatte der Gesamtdurchschnitt 3396 betragen.)

Geologische Verhältnisse.

Auf der *Nordseite* hielten die vielfach Granatkristalle aufweisenden Schichten von Glimmerschiefer und schieferigem Gneiss bis zu Km. 5,335 an, wo ein glimmerreicher häufig chlorithaltiger Schiefer ohne Granaten einsetzte. Bei Km. 5,548 endlich trat ein grauer Gneiss in gewellten Schichten auf. Von Km. 5,610—5,692 finden sich sporadisch Hornblende-Einlagerungen, wovon Spuren sich bis Km. 5,725 zeigen. Hierauf folgen plötzlich kalkhaltige Glimmerschiefer, ähnlich denjenigen die bis zu Km. 5,548 dem Gneiss vorangingen. — Auf der *Südseite* blieb der Richtstollen bis zu Km. 4,063 im mehr oder minder massigen, zerklüfteten Antigoriogneiss. Bei Km. 4,044 und 4,063 traten schwarze Glimmerschiefer-Schichten auf, davon die letztere in einer Mächtigkeit von 1,50 m. Hierauf folgt wieder Gneiss von der gewöhnlichen Struktur; bei Km. 4,217 unterbricht ihn eine 2 m breite Spalte, die durch teilweise kaolinierte Gneissstücke ausgefüllt ist. Bei Km. 4,245 zeigen sich nochmals schwache Schichten von schwarzem Glimmerschiefer, die, wie die vorhergehenden, südöstlich einfallen, worauf bei Km. 4,325 plötzlich unter dem Gneiss weisser kristallinischer Kalkstein zu Tage tritt, welchen man erst 1500 m weiter nördlich anzutreffen vermutete.

Die *Messungen der Gesteinstemperatur* in den neu erstellten Probelöchern haben folgende Ergebnisse gehabt:

Tabelle II.

Abstand vom Tunneleingang m	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle	
	Temperatur des Gesteins °C		Abstand vom Tunneleingang m	Temperatur des Gesteins °C
5000	{ erste Messung 32,0 letzte » 31,4		3800	{ erste Messung 26,4 letzte » 26,8
5200	{ erste » 32,5 letzte » 31,3		4000	{ erste » 26,5 letzte » 25,0
5400	{ erste » 33,9 letzte » 31,6		4200	{ erste » 22,5 letzte » 21,8
5600	{ erste » 34,1 letzte » 32,6			

Die in den bleibenden Beobachtungsstationen der Nebenstollen erhobenen Temperaturen sind in nachfolgenden zwei Tabellen zusammengestellt:

Tabelle III. Nordseite-Brieg. — Parallelstollen.

Abstand vom Stolleneingang m	Datum der Messungen	Temperatur °C	
		des Gesteins	der Luft
500	18. Juli	13,4	16,0
	12. August	14,0	16,0
	27. September	13,5	14,0
	18. Juli	14,7	16,0
	12. August	15,6	16,5
	27. September	15,0	15,5
1000	18. Juli	17,7	17,5
	12. August	17,8	17,5
	27. September	18,0	17,5
	18. Juli	20,9	19,5
	12. August	20,6	19,0
	27. September	20,8	20,0
2000	18. Juli	23,8	22,0
	12. August	23,6	21,5
	27. September	23,6	22,5
	30. August	27,4	24,0
	16. September	27,0	24,0
	27. September	27,0	24,0
3000	18. Juli	20,9	19,5
	12. August	20,6	19,0
	27. September	20,8	20,0
	18. Juli	23,8	22,0
	12. August	23,6	21,5
	27. September	23,6	22,5
4000	30. August	27,4	24,0
	16. September	27,0	24,0
	27. September	27,0	24,0
	18. Juli	23,8	22,0
	12. August	23,6	21,5
	27. September	23,6	22,5
5000	18. Juli	20,9	19,5
	12. August	20,6	19,0
	27. September	20,8	20,0
	30. August	27,4	24,0
	16. September	27,0	24,0
	27. September	27,0	24,0

Tabelle IV. Südseite-Iselle. — Parallelstollen.

Abstand vom Stolleneingang m	Datum der Messungen	Temperatur °C	
		des Gesteins	der Luft
10	9. Juli	17,5	19,0
	10. August	18,5	20,2
	25. September	18,0	19,8
	9. Juli	15,4	14,5
	10. August	15,9	15,8
	25. September	16,1	13,5
500	9. Juli	18,2	17,4
	10. August	19,0	17,0
	19. September	19,2	16,3
	9. Juli	22,6	20,5
	10. August	23,5	21,5
	25. September	23,4	20,5
1000	9. Juli	25,2	24,0
	10. August	25,5	24,0
	25. September	25,0	23,0
	2. August	26,5	27,8
	23. August	26,1	26,0
	25. September	26,0	25,2
2000	9. Juli	25,2	24,0
	10. August	25,5	24,0
	25. September	25,0	23,0
	2. August	26,5	27,8
	23. August	26,1	26,0
	25. September	26,0	25,2
3000	9. Juli	25,2	24,0
	10. August	25,5	24,0
	25. September	25,0	23,0
	2. August	26,5	27,8
	23. August	26,1	26,0
	25. September	26,0	25,2
4000	9. Juli	25,2	24,0
	10. August	25,5	24,0
	25. September	25,0	23,0
	2. August	26,5	27,8
	23. August	26,1	26,0
	25. September	26,0	25,2

Der *Wasserandrang* blieb auf der *Nordseite* während des besprochenen Zeitabschnittes gering, indem keine neuen Quellen angeschlagen wurden. Auf grosse Strecken war der Fels vollständig trocken und nur selten traten feuchte Stellen oder Einsickerungen auf. Die Stollen der *Südseite* dagegen trafen in dem zerklüfteten Gneiss auf zahlreiche Quellen, denen beim Uebergang in das Kalkgebirge ein aussergewöhnlicher Wasserandrang folgte¹⁾. Auffällig war dabei, dass die Wassertemperatur von Km. 3,977 bis Km. 4,355 stetig (von 25,2° C auf 18,4° C) gesunken ist. Der Umstand, dass das Wasser stets 1—2° kälter ist als der umgebende Felsen, lässt mit Sicherheit darauf schliessen, dass man es mit eindringendem, durchströmendem Tagwasser zu thun hat, durch welches die Gebirgsmassen abgekühlt werden.

Die durch die *Ventilationsanlage* auf der Nordseite täglich in den Tunnel gepresste Luft wurde bei Km. 4,100 noch mit 229 516 m³ gemessen; davon gelangten 120 530 m³ mit einer Temperatur von 28,65° C bis vor Ort im Richtstollen des Haupttunnels und 76 120 m³ erreichten mit 27,2° C die Angriffsstelle im Parallelstollen. An die entsprechenden Arbeitsplätze der Südseite wurden bei einer durchschnittlich durch die Ventilatoren eingebrachten Luftmenge von 2659 410 m³, je 57 550 bzw. 52 400 m³ Luft mit einer Temperatur von 25,9° C gebracht. — Für den Betrieb der Bohrmaschinen sind auf der Nordseite 12 Sek./Druckwasser verwendet worden; dasselbe hatte beim Maschinenhaus 12,5°, bei den Ventilationsturbinen im Tunnel 15,3° und beim Austritt aus den Bohrmaschinen 20,1°—23,4° C. Auf der Südseite, wo 12,5 Sek./Druckwasser gebraucht wurden, betragen

1) Bd. XXXVIII S. 165 und 188.

die entsprechenden Temperaturen 12,1°, 23,5° und 25,5° C. Auf beiden Tunnel-Seiten wurden weite Strecken der Leitungen mittels schlecht leitender Substanzen isoliert.

Nachstehend sind die Temperaturen der Luft vor Ort zusammengestellt. (Messungsergebnisse für den Feuchtigkeitsgehalt, der im vorhergehenden Quartal für die Nordseite mit 89—90% angegeben wurde, stehen diesmal gänzlich aus.)

Tabelle V.

Mittlere Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle	
	Richtstollen		Parallelstollen	
	Temper. °C	Feucht. Geh. %	Temper. °C	Feucht. Geh. %
Während des Bohrens	28,8	?	27,3	?
Während d. Schutterung	31,3	?	29,8	?
			26,4	?
			27,8	?
			27,5	?

Die höchste Temperatur betrug in den Stollen der Nordseite beim Schuttern 33 und 31° C, in denjenigen der Südseite 28 und 29° C. Bei den Ausmauerungsarbeiten wurden im nördlichen Tunnel 27,6—28° C, im südlichen 27,1—28,1° C gemessen.

Bis zum 30. September waren an *Querstollen* in der nördlichen Tunnelhälfte 28 mit einer Gesamtlänge von 406 m ausgeführt (der letzte bei Km. 5,500), in der südlichen Hälfte deren 21 mit einer Gesamtlänge von 304,5 m (der letzte derselben bei Km. 4,300). An *Mauerung* waren zum selben Zeitpunkt auf der Brieger Seite fertig erstellt: das rechte Widerlager auf 4659 m, das linke Widerlager und das Gewölbe auf 4623 m Länge; auf der Seite von Iselle: das rechte Widerlager mit 3180 m, das linke mit 3210 m und die Gewölbemauerung auf eine Länge von 3160 m.

Die Leistung an Mauerwerk für das dritte Quartal 1901 ist nach Arbeitsgattungen geordnet aus folgender Tabelle ersichtlich:

Tabelle VI.

Bezeichnung der Arbeiten	Nordseite-Brieg			Südseite-Iselle		
	Stand Ende Juni 1901	Stand Ende Sept. 1901	Fortschritt	Stand Ende Juni 1901	Stand Ende Sept. 1901	Fortschritt
Rechtseitiges Widerlager	m ³ 9828	m ³ 10723	m ³ 895	m ³ 5900	m ³ 6670	m ³ 770
Linkseitiges Widerlager	m ³ 8132	m ³ 9005	m ³ 873	m ³ 6534	m ³ 7347	m ³ 813
Scheitelgewölbe	m ³ 18687	m ³ 20482	m ³ 1795	m ³ 13548	m ³ 15388	m ³ 1840
Sohlgewölbe	m ³ 1519	m ³ 1549	m ³ 30	m ³ —	m ³ —	m ³ —
Kanal	m ³ 4471	m ³ 4934	m ³ 463	m ³ 2745	m ³ 3289	m ³ 544
Gesamtausmas	m ³ 42637	m ³ 46693	m ³ 4056	m ³ 28727	m ³ 32694	m ³ 3967

Die tägliche Durchschnittsleistung betrug in diesem Vierteljahr auf der Nordseite: an Aushub 253 m³ und an Mauerwerk 50 m³; auf der Südseite an Aushub 186 m³ und an Mauerwerk 49 m³. An Dynamit wurden auf den nördlichen Arbeitsstellen täglich 516 kg verbraucht, wovon 300 kg für Maschinenbohrung und 216 kg für Handbohrung; auf den südlichen Bauplätzen betrug der durchschnittliche Bedarf 342 kg, wovon 252 kg für mechanische Bohrung und 90 kg für Handbohrung.

Auf den Arbeitsplätzen der Nordseite ereigneten sich während des Berichtvierteljahrs 71 Unfälle leichterer Art, während auf der italienischen Seite 97 Unfälle, worunter zwei schwere, vorgekommen sind.

Installationsarbeiten. Veranlasst durch eine Typhusepidemie, deren höchster Stand 40 Kranke erreichte, wurde auf der Brieger Seite in 200 m Abstand vom Spital eine Isolationsbaracke erstellt.

Miscellanea.

Dienstgebäude für die schweizerischen Bundesbahnen. Im Interesse einer ordnungsmässigen Geschäftsbewicklung ist es notwendig, dass auf den 1. Mai 1903 die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mit ihrem Personal definitive Räumlichkeiten beziehen kann und dass auf diesen Zeitpunkt auch alle zur Centralverwaltung gehörenden Dienstzweige in Bern installiert und organisiert werden können. Nach einer vorläufigen Erhebung darf die Zahl der Beamten und Angestellten, die in Bern zu vereinigen sind, auf 614 geschätzt werden. Davon entfallen auf das Präsidium mit Generalsekretariat, Registratur und Abwartpersonal 38, auf das Finanzdepartement 52, auf das kommerzielle Departement mit den Tarifbureaux, der Einnahmenkontrolle, der Drucksachen-Verwaltung, Billetterie, und Reklamationsbureau 344, auf das Betriebsdepartement 128, auf das Baudepartement 38 und auf das Rechtsdepartement 14.

Es entsteht nun die Frage, wo soll dieses ansehnliche Beamtenheer untergebracht werden? Zuerst war zu erwägen, ob nicht vorläufig die