

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 3

## 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:** 09.02.2026

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

INHALT: Die Bauarbeiten am Simplontunnel. VI. — Neuere Vermessungen im Kanton Zürich. — Sanatorium Schatzalp bei Davos. (Schluss.) — Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel. I. — Miscellanea: Monatsausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel. Funkentelegraphie an der amerikanischen Küste. Umwandlung einer elektrisch betriebenen Vollbahn auf Dampfbetrieb. Santa Maria della Pietà an der Riva degli Schiavoni. Eine elektrisch betriebene Kolbenpumpe. — Be-

richtigung. — Konkurrenzen: Chauderon-Montbenon-Brücke in Lausanne. Bauten für elektrische Kraftübertragung an den Wasserfällen vom Wittenberg-Halfredsfossen in Glommen, Norwegen. Dienstgebäude für die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. Provinzial-Museum zu Münster in Westfalen. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel.

## Die Bauarbeiten am Simplontunnel.

Von Ingenieur S. Pestalozzi in Zürich.

### VI. Die Installationsplätze.

Die in der Nähe der Tunnelmündungen angelegten Installationsplätze sollten alles enthalten, was einen programmgemässen Fortschritt der Arbeiten im Tunnel ermöglichte. Vor allem waren dort die verschiedenartigen Maschinen für den Bohrbetrieb unterzubringen; sodann mussten Werkstätten zur Reparatur der verschiedenen Gerätschaften geschaffen werden, ferner Lagerräume für Baumaterialien, Cement, Sand, Holz, Sprengstoffe u. s. w., Kohlenschuppen, Lokomotiv- und Wagenremisen. Endlich war, da die Arbeitsstellen von den nächsten bewohnten Orten ziemlich entfernt liegen, auch für Unterkunft und Verpflegung der Angestellten und Arbeiter zu sorgen durch Errichtung von Wohnhäusern und Wirtschaftslokaliäten, sowie von Magazinen für Lebensmittel und andere Gebrauchsgegenstände. Zur Pflege des körperlichen Wohles der Arbeiter wurden Badeeinrichtungen und für Aufnahme von Kranken und Verletzten Spitäler erstellt. Für den raschen und bequemen Transport der Arbeiter, der Baumaterialien und aller Requisiten, und zugleich zur Abfuhr des Tunnelausbruchmaterials wurden Transportgeleise angelegt. Dann musste für Wasserversorgung der verschiedenen Gebäude und Arbeitsstellen, für Entwässerung durch eine Kanalisation und für Beleuchtung gesorgt werden. Man sieht aus dieser Aufzählung, wie vielen Bedürfnissen bei der Anlage der Installationsplätze genügt werden musste.

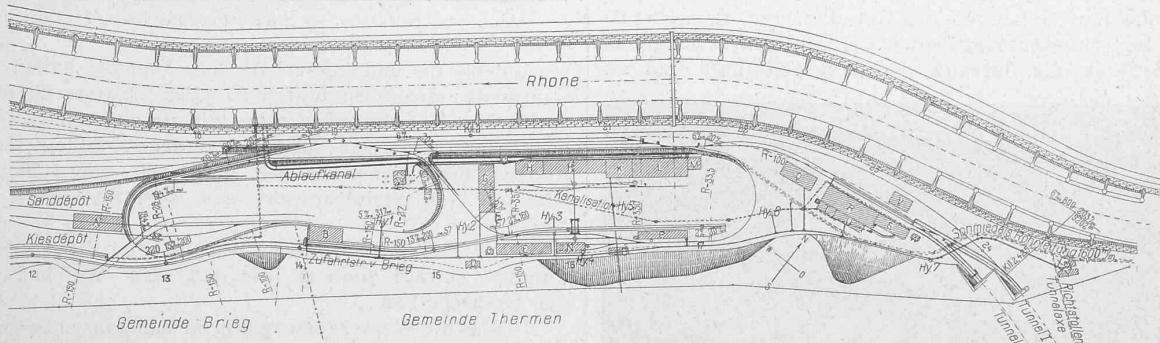
Auf der Nordseite bot die ebene Fläche zwischen der Berglehne und der Rhone in einer Länge von fast 2 km und einer Breite von 100—150 m reichlich Raum für die Installationen (Abb. 41 S. 27). Immerhin musste darauf Bedacht genommen werden, dass die zukünftige definitive

Unterbauarbeiten bereits ausgeführt worden, womit wir uns aber nicht weiter befassen; es genüge die Bemerkung, dass sich diese Anlagen östlich vom jetzigen Bahnhof in einer Länge von etwa 1 km der Rhone entlang erstrecken werden und dass das ganze Bahnhofplanum mit dem Ausbruchmaterial des Tunnels angeschüttet werden soll. — Eine Ansicht der Fundament- und Unterbauten der neuen Lokomotivremise ist in Abb. 42 gegeben. — Diese Bahnbauten



Abb. 46. Mündungen von Richtstollen, Tunnel I und Tunnel II (Nordseite) mit Arbeiterzug aus Tunnel II kommend. (Sommer 1900.)

haben ferner dazu Anlass gegeben, der Rhone, die vorher oberhalb des Bahnhofs Brig einen ziemlich unregelmässigen, in mehrere Arme gespaltenen Lauf hatte, vom Tunneleingang bis Brig ein ganz neues, regelmässig verlaufendes Bett anzuweisen. Dieses hat 6 % Gefälle, 30 m Sohlenbreite, beidseitige flache Böschungen und steinerne Sporen von 30 zu 30 m, welche vorn mit runden Köpfen versehen sind,



Legende: A. Cementsteinschuppen, B. Cementmagazin, C. Abort, D. Bauhütte, E. Wagnerei, F. Portier, G. Bureau, Magazine und Wohnungen, H. Werkstätte, K. Dampfmaschinenshaus, L. Pumpenhalle, M. Dynamohaus, N. Lokomotivremise, O. Oelmagazin, P. Kohlenschuppen, Q. Tunnelbureau mit Magazin und Bohrschmiede, R. Bade- und Duscheräume, S. Restaurierung, T. Dampfkesselhaus, U. Wäscherei und Trocknerei, V. Doppel-Wärterhaus, W. Provisorisches Tunnelbureau der J.-S.-B., X. Provisorisches Tunnelbureau, Y. Provisorisches Ventilationsgebäude und Werkstätte.

Abb. 43. Lageplan des Installationsplatzes auf der Nordseite. — Maßstab 1:5000.

Bahnanlage und der neu zu erstellende Bahnhof in Brig in keiner Weise von den Installationen berührt würden, zumal dieselben eventuell später nach Eröffnung des Betriebes auch noch für den vollständigen Ausbau von Tunnel II dienen müssen. Für die neue Bahnhofsanlage sind von der Jura-Simplonbahn Projekte aufgestellt und einige

ein System, das bei der ganzen Rhonekorrektion im Kanton Wallis angewendet worden ist.

Der Installationsplatz selbst (Abb. 43 bis 47) befindet sich zwischen dem zukünftigen Bahnhof und der Tunnelmündung, und zieht sich zwischen der Berglehne und der projektierten Bahnlinie hin, welch letztere auf dem Damm