

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 5

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: 15.01.2026

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

INHALT: Ueber einige Wahrnehmungen bei den Richtungskontrollen am Simplontunnel. — Das neue schweizerische Bundeshaus, II. Der Campanile von San Marco in Venedig, III. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1901. — Miscellanea: Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Wannseebahn. Ein technisch-gewerbliches Reichsamt für Deutschland. Unschädliche Röntgenstrahlen. Schutzvorrichtungen für

Strassenbahnen. Kragträgerbrücke über den Lorenzostrom. Die in Frankreich nutzbar gemachte Wasserkraft. Petroleumheizung auf den Sizilianischen Eisenbahnen. — Literatur: Theoretische und praktische Anleitung zum Nivellieren. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Gesellschaft ehemaliger Studierender: 27. Generalversammlung.

Ueber einige Wahrnehmungen bei den Richtungskontrollen am Simplontunnel.

Mitgeteilt von M. Rosenmund, Ingenieur.

Die Hauptabsteckungen des Simplontunnels fanden bisher jährlich ein- bis zweimal auf jeder Tunnelseite statt. Sie umfassen in der Regel Kontrollmessungen der Tunnel-länge, Kontrollnivelllements und Richtungskontrollen. Um sie ruhig und sicher ausführen zu können ist es notwendig, während ihrer Vornahme den Baubetrieb im Tunnel einzustellen. Jede solche Hauptabsteckung bietet — auch wenn man deren schon viele mitgemacht hat — Neues und Interessantes. Im Nachfolgenden sei uns gestattet, den Lesern der schweizerischen Bauzeitung über einige Erscheinungen zu berichten, die bei Anlass solcher Richtungskontrollen beobachtet wurden.¹⁾

Von grosser Bedeutung für die Richtungskontrollen ist eine gute Ventilation des Tunnels. Durch das am Simplontunnel eingeführte System von Parallel-Stollen, wobei die Luft durch den Stollen II eintretend, diesen in seiner ganzen Länge bis zum letzten Querschlag durchstreicht, aus dem letzteren in den Tunnel I eintritt und durch diesen zurückkehrt, wird eine fortwährende Luft-erneuerung bei allen Arbeitsstellen ermöglicht und damit auch für die Hauptabsteckungen eine Klarheit der Luft geschaffen, wie sie am Gotthardtunnel nicht erreicht werden konnte. Dort wurde die frische Luft von aussen durch Röhrenleitungen vor Ort geführt, wo sie ausströmte. Es dauerte daher bei Hauptabsteckungen meist 24 bis 48 Stunden bis die durch Rauch und Dunst verunreinigte Tunnelluft durch Mischung mit frischer Luft so verdünnt war, dass sie einen Durchblick auf weitere Entfernung gestattete. Wie der beim Bau des Gotthardtunnels mit den Hauptabsteckungen betraute Dr. Koppe berichtet, war es dort infolge der dunstigen Luft im Tunnel unter den günstigsten Umständen nicht möglich auf der Nordseite mehr als 2 km, auf der Südseite aber gewöhnlich nicht einmal 1 km weit in den Tunnel hineinzusehen.

Am Simplontunnel dagegen war schon bei der anfänglichen Ventilationsanlage die Luft bereits sechs Stunden nach Arbeitseinstellung so rein, dass man vom Observatorium bis zu dem zuletzt erstellten Querschlag einen ungestörten Durchblick hatte; dieses zeigte sich bei den Hauptabsteckungen bis zu einer Stollenlänge von 1500—1700 m. Bei weiterem Vortrieb des Stollens wurde bald die Wahrnehmung gemacht, dass auch nach länger andauernder Arbeitseinstellung (über 12 Stunden) sich Dunstbildungen im Tunnel erhielten, die um so lästiger wurden, als sie immer in den äussersten Teilen des Tunnels auftraten, während weiter im Innern die Luft völlig klar war. Man schrieb diese Erscheinung dem Umstande zu, dass die durch den Tunnel II eintretende frische Luft sich allmählich erwärmte und mit Wasserdampf sättigte. So lange sie warm blieb, behielt sie ihre Durchsichtigkeit; bei ihrer Rückkehr durch Tunnel I wurde sie aber allmählich durch die abnehmende Gesteinswärme auf immer niedrigere Temperaturen gebracht und schied Wasserdämpfe aus, die Nebelbildungen verursachten. Unter diesen Umständen konnte man bei den Hauptabsteckungen die Richtung nicht mehr vom Observatorium aus kontrollieren, sondern es musste von den früher abgesteckten, innerhalb der Dunstschicht gelegenen Fixpunkten ausgegangen werden, um von ihnen aus die Richtung weiter einwärts zu verlängern.

¹⁾ Ueber das Allgemeine betr. Hauptabsteckungen siehe Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXXVII, Nr. 21 u. 23 und den publizierten «Spezialbericht über den Bau des Simplontunnels. Erster Teil, Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse» Bern 1901.

Mit Vollendung der endgültigen Ventilationsanlage, die im Sommer 1900 auf der Südseite, im Frühjahr 1901 auf der Nordseite erfolgte, stellten sich wieder günstigere Verhältnisse ein. Die Einrichtung gestattet nämlich, die Ventilatoren in umgekehrtem Sinne laufen zu lassen, sodass die Luft nicht nur durch den Tunnel II *eingeblassen*, sondern auch aus demselben *angesogen* werden kann, wobei dann frische Luft durch die Portale des Tunnel I und des Richtungsstollens zuströmt. Soll eine Hauptabsteckung vorgenommen werden, so lässt man, gleich nachdem die Bauarbeiter den Tunnel verlassen haben, den Ventilator in umgekehrter Richtung arbeiten, wodurch es möglich ist, im Verlauf von zwei Stunden die Luft in Tunnel I vollständig abzuklären. Aber auch hierfür waren besondere Erfahrungen nötig. Als am 3. Dezember 1901 abends, gleich nach Ausfahrt der Arbeiter, auf der Nordseite die Richtungskontrolle der sechsten Hauptabsteckung stattfinden sollte, wurde um 10¹/₂ Uhr die Ventilation umgestellt. Der Ventilator arbeitete mit der grösstmöglichen Tourenzahl von 350 bis 400 in der Minute und führte dabei in der Sekunde rund 30 m³ Luft zu; aber Stunde um Stunde verring, ohne dass der in Tunnel I angesammelte dicke Dunst weichen wollte. Da kam man auf den Gedanken, die Luftzufuhr versuchsweise herabzusetzen. Die Tourenzahl des Ventilators wurde auf die Hälfte vermindert und zu allseitiger Ueberraschung war in kurzer Zeit die Luft im Tunnel I vollkommen klar. Es zeigt diese Tatsache, dass bei Eintritt kalter Luft (die äussere Lufttemperatur betrug damals mehrere Grad unter Null), die sehr rasch an nasse Stellen des Tunnels geführt wird, schnell eine Sättigung der Luft mit Wasserdampf stattfindet. So lange diese Luft nicht bis auf einen gewissen Grad erwärmt ist, bildet sich Nebel. Um von den Tunnelwandungen genügend Wärme aufzunehmen ist es notwendig, dass sie mit einer geringen Geschwindigkeit sich denselben entlang bewege.

Besonders auffallend trat diese Erscheinung bei der Hauptabsteckung vom 29./30. März 1902 auf der Nordseite zu Tage, bei der man sich die Erfahrungen der vorhergegangenen Absteckung zu Nutzen zog. Nachdem man um 10 Uhr abends des 29. März 1902 die Bauarbeiten eingestellt hatte, wurde um 10 Uhr 45 Min., nach Ausfahrt des letzten Arbeiterzuges, die Ventilation umgestellt und anfangs möglichst viel Luft eingeführt; um 11 Uhr 30 Min. setzte man die Umdrehungszahl des Ventilators von 400 auf 300, und um 12 Uhr 45 Min. auf 115 herab. Bald darauf wurde die 700 m vom Richtstollenportal einwärts stehende Lampe deutlich sichtbar. Bei der zwölfmal repetierten Einvisierung derselben in die Tunnelrichtung war die Luftzufuhr *ganz* abgestellt, wobei die Luft noch an Klarheit zunahm. Während des darauffolgenden Stationswechsels für die Kontrolle eines 1900 m weit tünneleinwärts gelegenen Punktes wurde die Ventilation von Neuem in Gang gesetzt und zwar mit 300 minutlichen Umdrehungen. Sofort stellte sich die Dunstbildung wieder ein; erst als alles zur Kontrolle bereit war und es sich zeigte, dass weder die vom Absteckungsinstrumente aus 1200 m einwärts noch die 600 m auswärts aufgestellte Signallampe sichtbar waren, setzte man den Gang des Ventilators wieder auf 200 Umdrehungen herab, worauf bald beide Lichter erschienen. Während der Absteckung dieses zweiten Punktes war die Ventilation wieder vollständig abgestellt und dabei eine prachtvolle Klarheit der Luft vorhanden. Im späteren Verlauf der Absteckung liess man den Ventilator andauernd mit mässiger Geschwindigkeit (300 Umdr.) laufen, ohne dass die Dunstbildung sich wiederholte. Nach Tagesanbruch konnte man sogar von der letzten Station vor Ort die Tageshelle sehen, worauf wir später noch zu sprechen kommen werden.

Bei dieser vorzüglichen Klarheit der Luft sollte man