Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 45/46 (1905)

Heft: 20

Artikel: Simplon-Tunnel

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25434

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: 13.12.2025

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

ebenfalls die Löhne für die zwei Mann Bedienung auf derselben, ein nicht zu unterschätzender Ausgabeposten, erspart.

Bei dem jetzigen Betrieb auf der Zahnstangenstrecke kommen als Gewichte für den Stromaufwand und den Zahnstangendruck in Betracht die Lokomotive mit 14 t, der vollbelastete Wagen mit 56 Personen 18 t, zusammen 32 t.

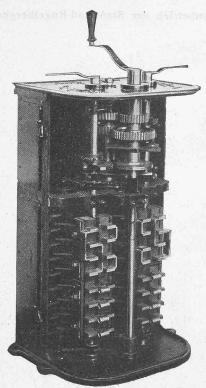


Abb. 12. Ansicht des Kontrollers.

Der Wagen mit der neuen Einrichtung wiegt rund 23 t, also sind 9 t erspart. Dass der rund um 25 $^{\rm 0}/_{\rm 0}$ leichtere neue Wagen selbstverständlich auch weniger Strom braucht, ist einleuchtend.

Zum Schluss sei vergleichsweise darauf verwiesen,

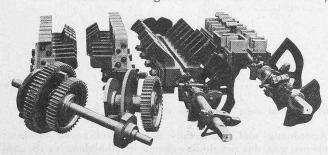


Abb. 13. Detailstücke zum Kontroller.

dass kürzlich drei Lokomotiven der elektrisch betriebenen Valtellinabahn ebenfalls mit Stufenmotoren ausgerüstet wurden, die teils einzeln, teils in Kaskadenschaltung arbeiten. 1)

Simplon-Tunnel.

Der 26. Vierteljahresbericht, mit dem 31. März 1905 abschliessend, ist uns soeben zugekommen, und wir beeilen uns demselben in gewohnter Anordnung die wesentlichen Daten über den Fortschritt der Arbeit im ersten Quartal 1905 und den Stand derselben am Ende des Quartals zu entnehmen.

Elektrischer Automobilwagen für Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb. Von C. Wüst & Cie.

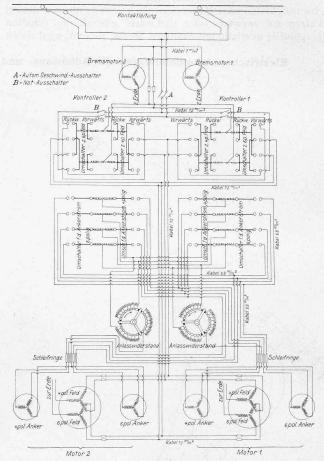


Abb. 14. Das Schaltungsschema.

Auf der *Nordseite* sind im Quartal nur der Firststollen und der Vollausbruch vorgetrieben und darin Fortschritte von 19 m bezw. 49 m erzielt worden. Von der *Südseite* aus sind die restlichen 191 m des Richtstollens, 72 m des Parallelstollens und 334 m Firststollen erbohrt worden. Die Quartalleistung betrug nordseits zusammen 1954 m³ Aushub und 2049 m³ (213 m) Mauerwerk, südseits 16 908 m³ Aushub und 6403 m³ (385 m) Mauerwerk. Die Tabelle I gibt den Stand der Gesamtleistungen je zu Beginn und Ende des Vierteljahres.

Tabelle I.

Gesamtlänge des Tunnels 19729 m	Nordseite-Brieg	Südseite Iselle	Total	
Stand der Arbeiten Ende	Dez. 1904 März 1905	Dez. 1904 März 1905	Dez. 1904 März 1905	
Sohlenstollen im Haupttunnel . m	10376 10376	9162 9353	19538 19729	
Parallelstollen	10154 10154	9172 9244	19326 19398	
Firststollen	10100 10119	8522 8856	18622 18975	
Fertiger Abbau	10070 10119	8380 8780	18450 18899	
Gesamtausbruch	469585 474539	429075 445983	898660 917522	
Verkleidung, Länge m	9906 10119	8271 8656	18177 18775	
Verkleidungsmauerwerk m	102931 104980	107262 113665	210193 218645	

Beide Stollen der Südseite wurden mit einem mittleren Querschnitt von je $6,8~m^2$ vorgetrieben. Die Zahl der durchschnittlich in Betrieb stehenden Bohrmaschinen betrug 4 im Stollen I und 3,5 im Stollen II; mit ihnen wurden in 46~ bezw. 24~ Arbeitstagen, 161~ bezw. 60~ Bohrangriffe ausgeführt. Die Maschinenbohrung ergab in beiden Stollen zusammen $1713~m^3$ Aushub, für den 8696~kg Dynamit und 1645,2 Arbeitsstunden aufgewendet wurden; von letztern entfielen 806,9 auf die Bohrarbeit und 838,3 auf die Schutterung. Mittels Handbohrung wurden im Quartal auf sämtlichen Baustellen zusammen $6798~m^3$ Material gewonnen bei Verwendung von 10354~kg Dynamit und 75~386~ Arbeitertagschichten.

Durchschnittlich arbeiteten im Vierteliahr täglich

auf der im Tunnel		Nordseite 356	Südseite 1340	Zusammen 1696	
	ausserhalb des Tunnels		193	432	625
		Total	549	1772	2321 Mann.

¹⁾ Siehe Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. 1905. Heft 9 und 10.

an Stelle von 2559 im letzten Quartal. Die grösste Zahl der gieichzeitig im Tunnel beschäftigten Arbeiter belief sich auf der Nordseite auf 220, an der Südseite auf 540.

Geologische Verhältnisse.

Die Natur des Gesteins im letzten Teil des Richtstollens bis zur Durchschlagstelle, war der im letzten Berichte beschriebenen gleich.

Temperaturbeobachtungen vor Ort, die in früheren Berichten in Tabelle II zusammengefasst wurden, sind nur bei Km. 9,200 an der Südseite angestellt worden, daselbst ergab sieh die Gesteinstemperatur am 20. Januar mit 43.5 $^{\circ}$ C und am 25. März mit 34,8 $^{\circ}$ C.

In den Tabellen III und IV sind wie üblich die fortlaufenden Temperaturbeobachtungen in den $1,5\ m$ tiefen Sondierlöchern für das Gestein sowie jene für die umgebende Luft zusammengestellt.

Tabelle III. Nordseite-Brieg. — Parallelstollen.

	Datum	Temperatur ⁰ C.			
	der Messungen	des Gesteins	der Luft		
500 {	30. Januar	13,6	13,0		
	27. Februar	11,8	11,0		
	21. März	16,4	25,5		
1000	30. Januar	19,6	20,0		
	27. Februar	18,8	16,0		
	21. März	18,4	27,0		
2000	30. Januar	24,6	25,0		
	27. Februar	23,0	21,0		
	21. März	25,4	28,0		
3000	30. Januar	26,8	27,5		
	27. Februar	26,3	24,0		
	21. März	26,8	30,0		
4000	30. Januar	29,2	29,5		
	27. Februar	27,4	25,9		
	21. März	29,3	30,2		
5000	30. Januar	30,8	30,5		
	27. Februar	30,2	27,2		
	21. März	30,3	30,6		
6000	30. Januar	32,8	31,5		
	27. Februar	32,6	28,3		
	21. März	32,4	31,0		
7000	30. Januar	35,4	32,0		
	27. Februar	35,2	28,4		
	21. März	35,0	31,0		
8000	30. Januar	36,0	3 ² ,5		
	27. Februar	36,0	3 ⁰ ,4		
	21. März	36,0	29,8		
9000	30. Januar	34,6	30,8		
	27. Februar	34,6	29,0		
	21. März	35,6	29,0		
9572	31. Januar	33,4	20,0		
Kulminationspunkt	27. Februar	33,0	24,0		
Stollen II	21. März	34,1	30,0		
9572 im Stollen I	31. Januar 27. Februar 21. März	38,3 38,2 37,8	28,8 29,5 24,0		
10000	30. Januar	34,4	27,0		
	27. Februar	34,2	26,0		
	21. März	34,7	31,0		

Der Wasserandrang auf der Nordseite ist infolge des Durchschlages auf 137 Sek.// zurückgegangen, worin noch das aus dem letzten Teil des nordseitigen Parallelstollens gepumpte Wasser mitgemessen ist. Die heissen Quellen zwischen der provisorischen Abschlusstelle und der Durchschlagsstelle sind in Temperatur und Ergiebigkeit teils gleichgeblieben, teils sind sie kleiner geworden, haben dabei aber an Temperatur zugenommen.

Auf der Südseite erreichten die kalten Quellen bei Km. 3,800 uud Km. 4,421 in diesem Frühjahr ihren tiefsten Stand mit nur 603 Sek./l nach Abzug der vor der Tunnelmitte zuströmenden 230 Sek./l. Die Temperatur des kalten Wassers hat sich dabei bis auf 18,3 ° gehoben. Sein Volumen ist somit von 1004 Sek./l im März 1902, 799 Sek./l im März 1903 und 702 Sek./l im März 1904 auf 603 Sek./l im März 1905 zurückgegangen. Im Richtstollen sind bei Km. 9,188 ungefähr 10 Sek./l Wasser von 46,6 ° C und weiterhin einige kleinere ebensoheisse Adern angeschlagen worden. Bei Km. 9,349 stiess man auf die gleiche Quelle, die vor Ort im Nordstollen die Arbeit zum Stillstande gebracht hatte, wodurch der Wasserstand im Nordstollen schon einen Tag vor dem Durchschlag stark zurückging. Das gesamte am Südportal aussliessende Wasser ist mit 875 bis 833 Sek./l gemessen worden, inbegriffen die heissen Quellen vor Ort, deren Ergiebigkeit von 133 auf 230 Sek./l angestiegen ist.

Tabelle IV. Si	idseite-Iselle. —	Haupttunnel und	Parallels	tollen.	
Abstand vom	Lage der	Datum	Temper	atur º C.	
Stolleneingang m	Station	der Messungen	des Gesteins	der Luf	
500	Haupttunnel	19. Januar	22,I	25,8	
	»	16. Februar	22,4	26,0	
	»	14. März	22,7	27,5	
1000	Haupttunnel » »	19. Januar 16. Februar 14. März	24,0 23,7 24,6	26,2 26,2 25,8	
2000	Haupttunnel	19. Januar	24,3	26,5	
	»	16. Februar	25,2	26,9	
	»	14. März	25,2	27,0	
3000 {	Haupttunnel	19. Januar	25,2	27,3	
	»	16. Februar	25,0	28,0	
	»	14. März	25,3	27,0	
4000 {	Haupttunnel	19. Januar	25,1	27,7	
	»	16. Februar	25,4	27,8	
	»	14. März	. 25,3	27,6	
4400	Haupttunnel » »	19. Januar 16. Februar 14. März	19,3 19,8 20,0	28,6 28,5 28,0	
5000	Parallelstollen	19. Januar	19,3	17,0	
	»	16. Februar	20,2	18,0	
	»	14. März	29,2	18,0	
6000 {	Parallelstollen	19. Januar	27,0	22,0	
	»	16. Februar	26,9	20,2	
	»	14. März	27,1	21,0	
7000	Parallelstollen	19. Januar	27,0	25,0	
	»	16. Februar	27,8	23,0	
	»	14. März	27,8	23,0	
8000 {	Parallelstollen » »	19. Januar 16. Februar 14. März	31,2 31,0 31,5	25,0 25,0 25,0	
9000	Parallelstollen » »	19. Januar 16. Februar 14. März	33,8 33,1 34,2	27,0 27,0 27,0	

Tabelle V. Lufttemperaturen vor Ort.

Mittlere	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle		
Temperatur	Richtsfollen	Parallelstollen	Richtstollen	Parallelstollen	
Während des Bohrens			30,0 ° C	30,2 ° C	
» d. Schutterung		-	32,5 ° C	32,0 ° C	
Höchste Temperatur Während d.Schutterung			36,0 ° C	33,0 ° C	

Tabelle VI. Gesamtleistung an Mauerwerk.

Bezeichnung der	Nor	Nordseite-Brieg			Südseite-Iselle		
Arbeiten	Stand Ende Dez. 1904	Stand Ende März 1905	Fortschritt	Stand Ende Dez. 1904	Stand Ende März 1905	Fortschritt	
	1113	m3	m3	2723	me	m^3	
Rechtsseitiges-Widerlager .	23643	24184	541	21680	22930	1250	
Linksseitiges » .	20506	20971	465	24226	25567	1341	
Scheitelgewölbe	46671	47687	1016	43535	45596	2061	
Sohlengewölbe	3341	3367	26	5531	7135	1604	
Kanal	8700	8700	_	12290	12437	147	
Zentrale Ausweichstelle .	8338	8338	_	-	-	-	
Gesamtausmass .	111199	113247	2048	107262	113665	6403	

Zur Ventilation und Kühlung wurden auf der Nordseite durch den grossen, mit 380 Touren laufenden Ventilator durchschnittlich in 24 Stunden 2967 000 m³ eingepresst. Die frische Luft trat durch den Querstollen bei Km. 10,104 in den Haupttunnel über; ihre Temperatur erhöhte sich von 1° C im Ventilatorgebäude auf 28° C bei Km. 10,104. Nach dem 16. März wurde die Luft durch den Haupttunnel eingeführt und durch den Parallelstollen angesogen. Dadurch ergab sich eine Abkühlung des Haupttunnels bis zu Km. 4,000. Weiter hinein war eine Herabsetzung der Temperatur infolge der geänderten Luftzirkulation nicht zu spüren. Vermittels Erstellung einer grossen Anzahl Zerstäuber, von Km. 5,690 bis Km. 9,930 hat man daselbst eine Kühlung um 0,5° C bis 10,5° C erzielen können. Zur Kühlung vor Ort im Parallelstollen wurde ein grosser Zerstäuberapparat mit 30 Brausen bei Km. 9,480 aufgestellt. Als Triebwasser für die Kühlanlagen sind durchschnittlich 80 Sek./l eingeführt worden.

Auf der Südseite haben die zwei grossen gekuppelten Ventilatoren, bei 399 Touren, in 24 Stunden 2814050 m³ Luft in den Parallelstollen geliefert. Der Uebertritt der Luft nach Stollen I erfolgte bei Km. 9,150; ihre Temperatur betrug bei den Ventilatoren 2,6°C, beim Uebergang nach Stollen I 27,2°C. Die bei Km. 9,150 aufgestellten Stollenventilatoren förderten in 24 Stunden vor Ort des Richtstollens 266000 m^3 und vor Ort des Parallelstollens 214500 m^3 , die daselbst mit 26,6°C austraten. Mittels einer Turbine und Zentrifugalpumpe, die im Querstollen Km. 4,720 aufgestellt sind, wird Kühlwasser den kalten Quellen bei Km. 4,400 entnommen; es hat 12°Anfangstemperatur und erwärmt sich bis zur Ver-

wendungsstelle auf 17,5 ° C. Diese Anlage ist am 20. März in Betrieb gekommen. Als Triebwasser wurden durchschnittlich 31 Sek./l eingeführt; dasselbe erwärmte sich von 4 ° C Anfangstemperatur bis zu 23,2 ° C bei Km. 9,150 und 24 ° C beim Austritt aus den Bohrmaschinen.

In Tabelle V (S. 249) sind die Lufttemperaturen vor Ort enthalten.

Für die andern Arbeitsstellen betrug die Temperatur auf der Nordseite 27,5 °C bis 32,5 °C, auf der Südseite im Firststollen 29,0 °C bis 30 °C, bei der Mauerung 28,5 °C bis 31,5 °C.

Am Stande der *Querstollen* hat sich im Berichtsvierteljahr nichts geändert.

Die Gesamtleistung an Mauerwerk ist in Tabelle VI (S. 249) zusammengestellt.

An Mauerungsarbeiten waren zu Ende März fertig erstellt auf der Brieger Seite: beide Widerlager auf 10119 m, das Scheitelgewölbe auf die gleiche Länge und 1151 m Sohlengewölbe; auf der Seite von Iselle: das rechte Widerlager auf 8680 m, das linke Widerlager auf 8670 m, das Scheitelgewölbe auf 8640 m und 1700 m Sohlengewölbe. Der Stand der Kanäle ist gleich geblieben wie zu Ende Dezember.

Als tägliche Durchschnittsleistung für das Quartal werden angegeben auf der Nordseite, wo der Vollausbruch bis zu Km. 10,119 am 18. Februar fertig war, an Aushub 47 m³, bei einem Verbrauch von 27 kg Dynamit

Wettbewerb für den Neubau eines Gesellschaftshauses der Drei E. Gesellschaften in Klein-Basel.

II.

Unsere Darstellung der prämiierten Arbeiten vervollständigen wir nachstehend durch die Wiedergabe des mit

III. Preis. Motto: «Zünftig». — Verfasser: Arch. A. Leuzinger in Stuttgart.

to the state of the

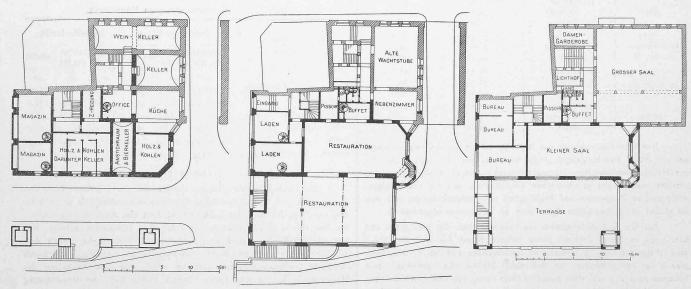
Perspektive der Fassaden am Rhein.

einem III. Preise bedachten Entwurfes Nr. 17 mit dem Motto: "Zünftig" von Architekt Alfred Leuzinger aus Basel z. Z. in Stuttgart und verweisen für die Beurteilung des Projektes wiederholt auf das von uns auf Seite 174 bis 176 veröffentlichte preisgerichtliche Gutachten. Zugleich sehen wir uns veranlasst, berichtigend darauf hinzuweisen, dass, wie im Gutachten bereits mitgeteilt wurde, die von uns schon veröffentlichten Projekte der Architekten La Roche, Stähelin & Cie. und Suter & Burckhardt nicht wie die Ueberschriften in Nr. 18 unserer Zeitschrift angeben, mit einem I. und

II. Preise, sondern mit je einem II. Preise "ex aequo" bedacht worden sind.

Wettbewerb für ein Knaben-Primarschul-Gebäude in Vevey.

Wir veröffentlichen nachstehend das Gutachten des Preisgerichts zu diesem Wettbewerb. Eine Darstellung der



Grundrisse vom Kellergeschoss, Erdgeschoss und ersten Obergeschoss. - Masstab 1:600.

sowie 43 m^3 Mauerwerk; auf der Südseite 221 m^3 Aushub bei 250 kg Dynamitverbrauch sowie 84 m^3 Mauerwerk.

Die Zahl der Unfälle betrug im Vierteljahr auf der Nordseite 39, darunter ein schwerer, und auf der Südseite 238, die sämtlich ohne schwere Folgen verlaufen sind.

hauptsächlichsten Grundrisse, Schnitte und Ansichten der prämiierten Arbeiten werden wir, da uns die zur Herstellung der Bildstöcke nötigen Pläne erst jetzt übersandt werden konnten, sobald als möglich folgen lassen. Der Wortlaut des vom 13. April datierten preisgerichtlichen Gutachtens ist folgender: