

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Vom Bau der Weissensteinbahn. — Zwei Villen in Zürich-Wollishofen. — Die schweizerische Abteilung an der Weltausstellung in Turin 1911. — Schweizerischer Verein von Dampfkesselbesitzern. — Miscellanea: Rauchzerstreuende Gitterschornsteine. Fahrversuche Cannes-Grasse mit Einphasenwechselstrom. Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Eidgenössische Technische Hochschule. Segantini-Museum in St. Moritz. Die Stromabnahme mittels Kontaktrolle bei hoher Fahrgeschwindigkeit. Jahreskosten der deutschen wissenschaftlichen Literatur. Bogenlampe mit Wolfram-

Anode und Quecksilber-Kathode. Drahtseilbahn Luzern-Kleine Rigi (Dietschibergbahn). Die längsten aufenthaltslosen Eisenbahnfahrten. Schmalspurbahn Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern. Die Samnaunstrasse. Technische Hochschule Stuttgart. — Konkurrenzen: Arbeiter-Kleinhäuser in Basel. Schweizerische Landesausstellung Bern 1914. — Nekrologie: Richard Miller. — Korrespondenz. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 6 bis 9: Villa Werdmüller und Villa „Diana“ in Zürich-Wollishofen.

Band 58.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2.

Vom Bau der Weissensteinbahn.

Von Ingenieur *Werner Luder*, Solothurn.
(Schluss.)

Der Weissensteintunnel. Das Hauptobjekt der ganzen Bahnlinie ist der Weissensteintunnel. Wenn sich dieser in seiner Länge auch nicht mit den grossen Alpentunnels messen kann, so stellt seine Ausführung immerhin eine bedeutende Leistung auf dem Gebiete des Tunnelbaues dar. Mit seinen rund 3700 m ist er übrigens heute noch der längste Juradurchstich, wobei in Betracht zu ziehen ist, dass dieser Tunnel in einseitigem Gefälle von 18‰ liegt, infolgedessen in der Hauptsache nur von einer Seite gebohrt werden konnte, wobei die Bauzeit und gewissermassen auch die Schwierigkeiten nahezu einem von beiden Seiten vorgetriebenen Tunnel von doppelter Länge gleichkommen. Die Unternehmung Alb. Buss & Cie. begann die Bohrung beim Südportal (Abb. 22). am Fusse der sogen. Geissfluh, dicht neben der Weissensteinstrasse am 28. Dezember 1903. Da die ersten 120 m des Tunnels noch in der Kurve von $R = 300$ liegen, wurde ein Richtstollen als Verlängerung der Tunnelaxe getrieben, sodass die Absteckung nun geradlinig erfolgen konnte. Die Absteckung der Tunnelaxe wurde von dem seither verstorbenen Konkordatsgeometer Th. Mathys aus Bern besorgt. Nachdem eine Hülfsriangulation über den Berg hinüber die ungefähre Richtung festgelegt hatte, war es möglich, die Tunnelgerade über den Berg hinüber direkt abzustecken und beidseitig zu verlängern, sodass auf sehr zuverlässige und möglichst einfache Weise ein gutes Resultat erzielt werden konnte. Das Zusammentreffen der beiden Tunnelrichtungen am 23. September 1906 war denn auch mit 49 mm Seiten- und 11 mm Höhenabweichung ein sehr genaues¹⁾.

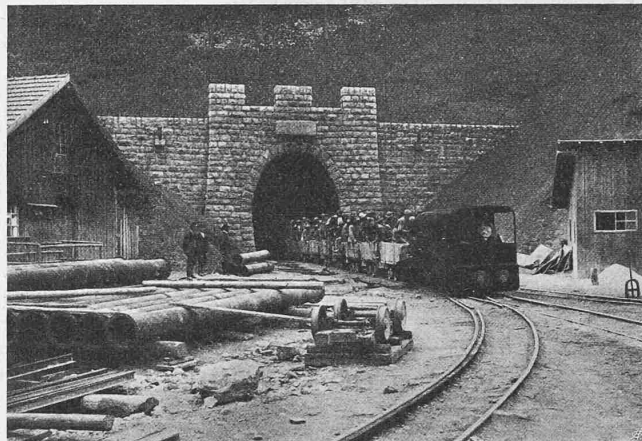


Abb. 22. Südportal des Weissenstein-Tunnels.

geändert werden, da das Gebirge nicht überall genug standfest war, um das Auffirsten eines Mittelschlitzes bis zum Tunnelscheitel ohne Einbau zu gestatten. An solchen Stellen trieb man statt des Aufschlitzens einen Firststollen, von dem aus die Ausweitung vorgenommen wurde.

Im ersten halben Jahr wurde nur von Hand gebohrt; im Laufe des Jahres 1904 erfolgten jedoch Versuche mit den Bohrmaschinen, System Bechem & Keetmann, die in der Folge installiert und bis zum Schluss verwendet wurden. Es sind dies Pressluft-Stossbohrmaschinen, die in üblicher Weise auf einem Bohrwagen an einer horizontalen, mit Schraubenspindeln seitlich und nach der Decke fest zu spannenden Bohrsäule montiert werden; meistens arbeiteten drei Maschinen von 90 mm Zylinder-Durchmesser gleichzeitig im Sohlenstollen (Abbildung 23). Im Firststollen kam eine Bohrmaschine auf Dreifussgestellen mit nur 75 mm Zylinderbohrung zur Anwendung (Abbildung 24). Die Betriebsluft für die Bohrmaschinen wurde von zwei Kompressoren, System Burckardt & Weiss, geliefert, von denen der grössere

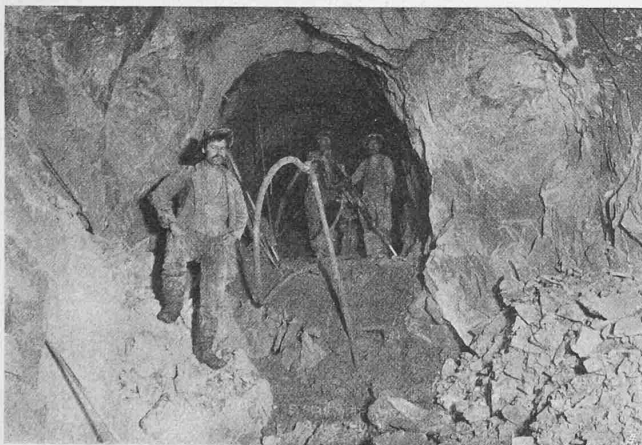


Abb. 24. Maschinenbohrung im Firststollen der Südseite.

Bausystem. Wie schon bemerkt, wurde der Tunnel des einseitigen Gefälles wegen zum grössten Teil von Süden her gebohrt. Der Gefällsbruch mit der horizontalen Scheitelstrecke befindet sich nämlich nur 182 m südlich des Nordportals; über diesen Punkt hinaus konnte der nördliche Sohlenstollen nur um etwas über 100 m verlängert werden, wobei er sich natürlich wegen des Wasserabflusses über die Nivelette erhob. Die Durchschlagsstelle liegt in einer Entfernung von 3406 m vom Südportal, d. h. es wurde nur eine Länge von 294 m von Norden her gebohrt.



Abb. 23. Bohrwagen vor Ort der Südseite.

¹⁾ Ueber die nähern Umstände des Durchschlags vergl. Band XLVIII, Seite 253.