Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 22

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: 15.12.2025

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

INHALT: Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz von mehr als 2000 *m* Länge. — Wettbewerb Technikums-Erweiterung Biel. — Ueber die Bestimmungen der Ortskurven in der graphischen Wechselstromtechnik. — Miscellanea: Der Basler Rheinhafen in Kleinhüningen. Wiederaufbau in Frankreich. Die Kathedrale in Reims. Drehstrom-Generatoren von 60 000 *kVA*. Schweizerische Gesellschaft zur Erhaltung historischer Monumente. Eidg. Technische Hochschule. Gaswerk Bern. — Konkurrenzen: Evangelische Kirche am Thiersteinerterrain in Basel. Parlamentsgebäude für die australische Hauptstadt. — Korrespondenz: „Ueber mechanische Lüftung". Die Lokomotiven der Furkabahn. — Nekrologie: A. Chiodera. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

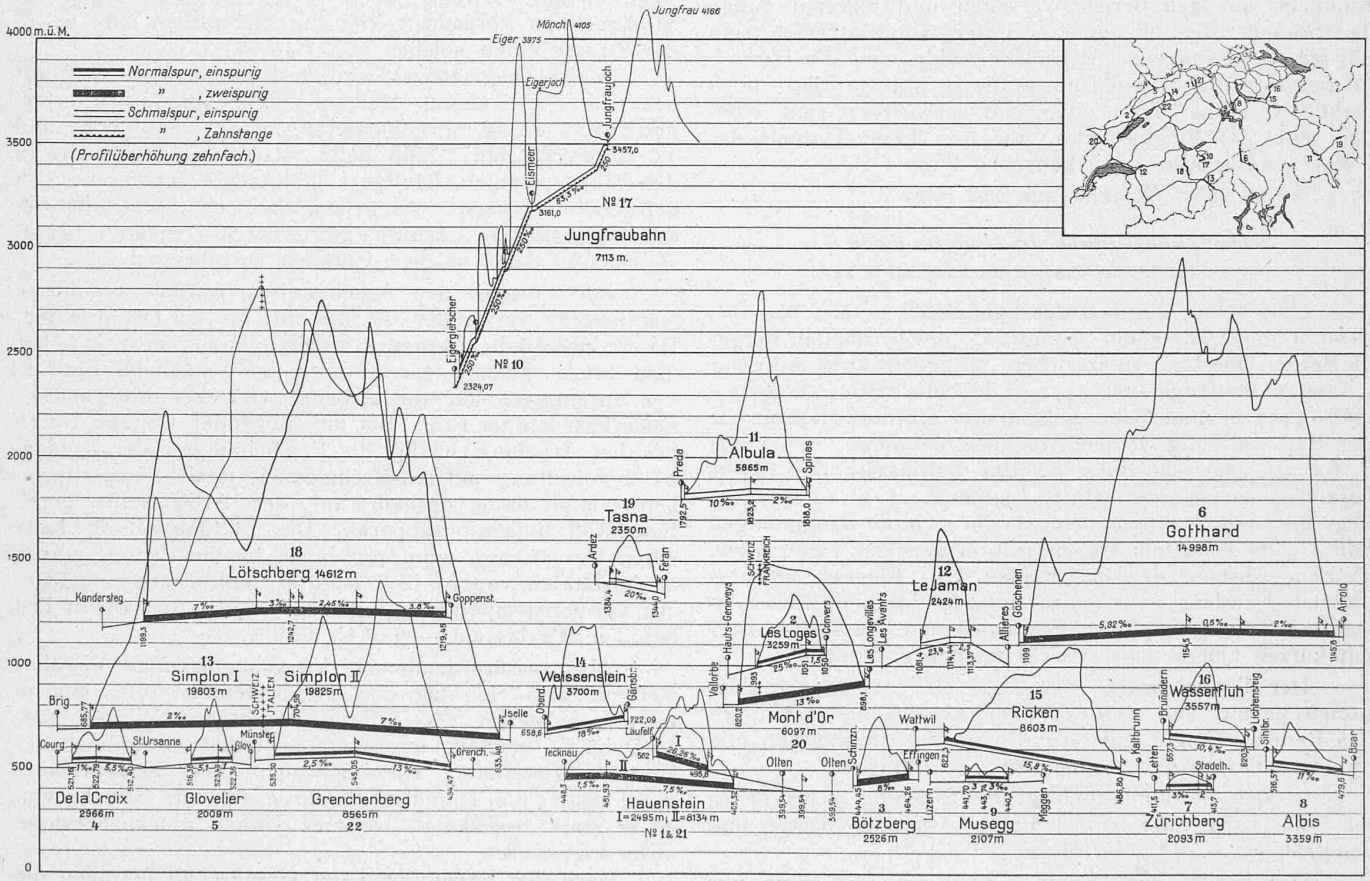
Band 68. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 22.**

Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz von mehr als 2000 *m* Länge.

Anlässlich des Internat. Ingenieur-Kongresses in San Francisco 1915 hat Ing. *R. Winkler*, Direktor der technischen Abteilung des Schweiz. Eisenbahndepartements in Bern, einen Bericht erstattet über „Die Eisenbahn-Tunnel der Schweiz 1905 bis 1915."[1]) Dieser Bericht enthält in seinem Hauptteil technisch-statistische Angaben über den Bau unserer 1905 bis 1915 ausgeführten grössern Tunnel (Nr. 13 bis 22 in untenstehender Tabelle) in Form kurzer Baugeschichten, die alles Wissenswerte enthalten, was man bisher an mancherlei Orten in der Literatur zusammensuchen musste. Ein kurzes, vorausgeschicktes Kapitel zählt die ältern Bauwerke auf (Tabelle: Nr. 1 bis 12), und gibt Aufschluss über die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnbaues überhaupt. Ein weiterer Abschnitt „Allgemeines" enthält das Wesentliche über die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, Bemerkungen zu den „Schlussfolgerungen" des Internationalen Eisenbahnkongresses in Bern 1910 und endlich Angaben über Organisation und Baukosten.

Der Verfasser hat uns in freundlicher Weise das deutsche Manuskript seines in englischer Sprache gedruckten Berichtes zur Verfügung gestellt, und wir benützen gerne die Gelegenheit, durch Abdruck einiger

[1]) Transactions of the Internat. Engineering Congress 1915, Paper Nr. 85: «The Railway Tunnels of Switzerland, 1905/1915».



Vergleichende Zusammenstellung der schweizerischen Eisenbahn-Tunnel von mehr als 2000 *m* Länge.

Nr.	Name des Tunnels	Eröffnung	Spur	Beschreibung in Bauztg.	Nr.	Name des Tunnels	Eröffnung	Spur	Beschreibg. in Bauztg.	Baukosten Fr./*m*
1	Hauenstein-Tunnel	1. Mai 1858	2 N	—	13	Simplon-Tunnel I	1. Juni 1906	1 N	1901/02, 1906	2954[5])
2	Des Loges-Tunnel	15. Juli 1860	1 N	—	14	Weissenstein-Tunnel	1. Aug. 1908	1 N	1911	998
3	Bötzberg-Tunnel	2. Aug. 1875	2 N	—	15	Ricken-Tunnel	1. Okt. 1910	1 N	1912	1495
4	De la Croix-Tunnel	30. März 1877	1 N	—	16	Wasserfluh-Tunnel	3. Okt. 1910	1 N	1912	784
5	Glovelier-Tunnel	30. März 1877	1 N	—	17	Jungfraujoch-Tunnel[6])	31. Juli 1912	1 S	s. S. 248	1135
6	Gotthard-Tunnel	1. Januar 1882	2 N	1882[1])	18	Lötschberg-Tunnel	15. Juli 1913	2 N	1910	3427
7	Zürichberg-Tunnel	1. Aug. 1894	1 N	1890/92	19	Tasna-Tunnel	15. Juli 1913	1 S	s. S. 249	680
8	Albis-Tunnel	1. Juni 1897	1 N	1898	20	Mont d'Or-Tunnel	16. Mai 1915	2 N	1912	3443
9	Musegg-Tunnel	1. Juni 1897	1 N	—	22	Grenchenberg-Tunnel	1. Okt. 1915	1 N	1912	2043
10	Eigerwand-Tunnel[2])	18. Juni 1903	1 S	1897	21	Hauenstein-Basistunnel	1. Januar 1916	2 N	1911	2282
11	Albula-Tunnel[3])	1. Juli 1903	1 S	1898		Noch im Bau:				
12	Jaman-Tunnel[4])	1. Okt. 1903	1 S	—	—	Simplon-Tunnel II	(1918)	1 N	1914/15	1386[7])

[1]) Beschreibung in „Die Eisenbahn", Baukosten 3907 Fr./*m*. — [2]) Teilstrecke der Jungfraubahn: bis Rotstock 672 *m*, eröffnet 2. August 1899; bis Eigerwand 2182 *m*. — [3]) Baukosten 1200 Fr./*m*. — [4]) Montreux-Berner-Oberlandbahn. — [5]) Einschl. Richtstollen für Tunnel II. — [6]) Fortsetzung von Nr. 10: bis Eismeer 3478 *m*, eröffnet 25. Juli 1905; bis Jungfraujoch total 7113 *m*. — [7]) Ohne Richtstollen. — *Anmerkung*: Als „Baukosten" sind jeweils die Unterbaukosten in Fr./*m* angegeben, also ohne Beschotterung, Geleise, Signale u. drgl. — N bedeutet Normalspur, S Schmalspur (Meterspur).