

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 15

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: 21.01.2026

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

INHALT: Der Durchstich des Apennin für die Direkte Bologna-Florenz. — Die 15 kV Einphasenstrom-Fahrleitungen der Schweizer Bundesbahnen. — Landhaus G. Küpfer in Kastanienbaum bei Luzern. — Moderne Architektur und Tradition. — Zur Zerstörung der Rheinbrücke bei Tavanasa. — Neuer Internationaler Verband für Materialprüfungen. — Psychotechnischer Einführungskurs in Zürich. — Korrespondenz. — Mitteilungen: Werkstoff-Tagung Berlin 1927. Elektrisch geschweisste Druck-

rohr-Verbindungen der Ilsee-Turtmann-Werke. Eidgenössische Technische Hochschule. Elektrifikation der Bern-Neuenburg-Bahn. Frankreichs Eisenerzförderung im Jahre 1926. — Literatur: Aussendung und Empfang elektrischer Wellen. Industrielle Unfallverhütung auf der Grundlage der wissenschaftlichen Betriebsführung. Construction and Industry. Literarische Neuigkeiten. — S. T. S.

Band 90.

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

Nr. 15

Der Durchstich des Apennin für die Direkte Bologna-Florenz.

Von Prof. C. ANDREAE, Zürich.

Während in der Schweiz, infolge besonderer Verhältnisse, der Bau neuer Eisenbahnlinien gegenwärtig fast gänzlich eingestellt ist, herrscht in andern Ländern auf diesem Gebiete eine rege Tätigkeit. So auch in Italien, wo grosszügige Verbesserungen und Umbauten bestehender Anlagen in Ausführung begriffen sind. So z. B. werden in Turin, ähnlich wie in Zürich die „Linksufrige“, die Zufahrten zum Hauptbahnhof tiefegelegt. Ferner wird unter anderem der Schienengürtel, der heute noch Mailand umgibt, bedeutend erweitert, die dortigen Bahnhof-Anlagen werden in grosszügiger Weise verlegt und umgebaut. Daneben erstehen aber auch neue Linien. Die direkte Verbindung Rom-Neapel ist kürzlich vollendet worden, während die „Direttissima“ Bologna-Florenz (Abb. 1) mitten in der Ausführung steht. Diese kürzt die Strecke Bologna-Florenz um 34,45 km, wobei der Scheitelpunkt gegenüber der bestehenden Linie über Pracchia um 293,46 m gesenkt, die Höchstneigung von 26 ‰ auf 12 ‰ vermindert wird (Abbildung 2, Seite 187).

Die neue Linie verlässt den gegenwärtig ebenfalls im Umbau begriffenen Bahnhof von Bologna in südöstlicher Richtung, wobei die bisherige, lästige Spitzkehre und die früher damit bedingte etwa 4,5 km lange Rückfahrt in Richtung Mailand wegfällt. Den östlichen Stadtteil umfahrend, biegt das Tracé sodann nach Süden ab und folgt dem Tale der Savena bis Pianoro. Hier verlässt es das Tal, unterfährt den Monte Adona in einem 7135 m langen Tunnel und erreicht bei Vado (Km. 25,366) das Tal der Setta, eines Nebenflusses des Reno. Diese Linienführung zeigt, wie grossen Wert auf die Aufhebung der Bologneser Spitzkehre für den Verkehr Mailand, bzw. Venedig-Florenz-Rom und auf möglichst Kürzung der Linie gelegt wurde. Es wäre nämlich unter Einhaltung von max. 12 ‰ möglich gewesen, die alte Linie bis ungefähr Praduro Sasso, der Abzweigstelle der heutigen Dienstbahn zum Scheiteltunnel, auf Doppelspur umzubauen und erst von diesem Punkte aus in das Tal der Setta abzuzweigen (vergl. auch das Längenprofil, Abb. 2).

Von Vado folgt die Bahn dem linken Hange des Settatales, meist im Lehnbau mit zahlreichen Viadukten und Tunneln, worunter der 3049 m lange Piandisetta-Tunnel, bis Lagaro (Km. 40,649), am Nordportal des 18,5 km langen Scheiteltunnels. (Die dortige Station führt ihren Namen nach dem etwa 10 km entfernten Kurort Castiglione dei Pepoli). Vom Südportal des Apennintunnels bei Vernio (Station Vernio-Montepiano-Cantagallo) fällt die

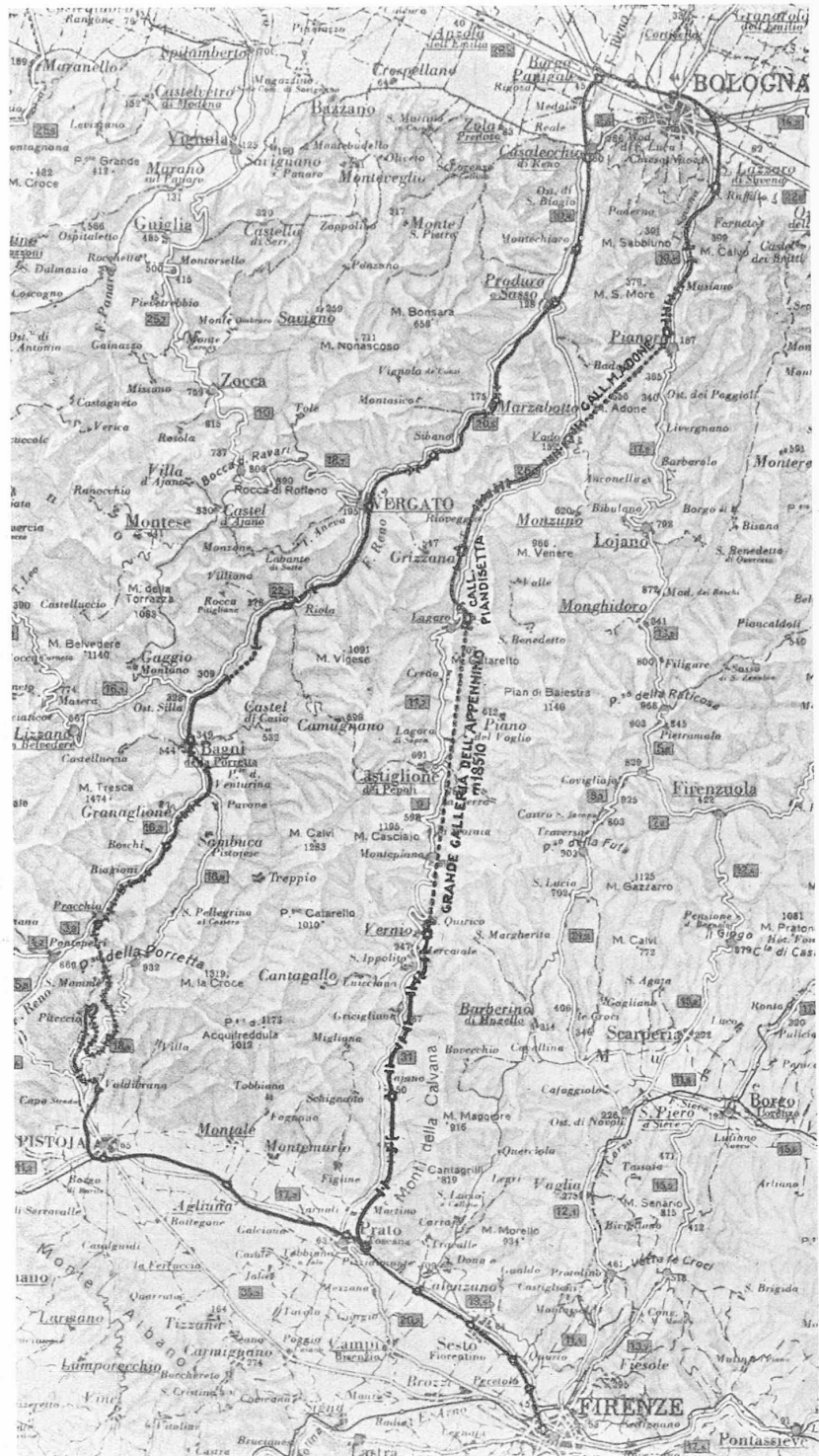


Abb. 1. Uebersichtskarte 1:400 000. — Links die bestehende, rechts die neue Linie.

Linie, der linken Talseite des Bisenzio folgend, ebenfalls mit zahlreichen Kunstbauten und Tunneln, worunter allerdings keine so grossen wie auf der Nordrampe, bis Prato, wo sie in die bestehende Linie Pistoja-Florenz einmündet (Km. 80,6). Die Linie wird zweispurig erstellt, und zwar in