

# Beobachtungen über Ventilationsverhältnisse bei den Tunnels der Gotthardbahn

Autor(en): **Trautweiler, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 8

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-11033>

## **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: Beobachtungen über Ventilationsverhältnisse bei den Tunnels der Gotthardbahn. Von Ingenieur A. Trautweiler. (Schluss.) — Zweckmässigkeit des First- oder Sohlenstollenbetriebes. — Rheincorrection. — Ueber das neue Reichstagshaus in Berlin. — Miscellanea: Eidg. Polytechnikum. Die Edison'sche Strassenbeleuchtung in New-York.

† Joseph Shuttleworth. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Zürcher. Ingenieur- und Architektenverein: Versammlung vom 17. Januar 1883. Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich: Stellenvermittlung. — Culmann-Denkmal und -Stiftung. — Submissions-Anzeiger.

### Beobachtungen über Ventilationsverhältnisse bei den Tunnels der Gotthardbahn.

Von Ingenieur A. Trautweiler.

(Schluss.)

Es verdient wohl beachtet zu werden, dass die höchste Gebirgstemperatur, welcher der Pfaffensprung-Tunnel begegnet, 22° beträgt, eine Wärme, die von derjenigen der äusseren Luft schon an mittelwarmen Sommertagen übertroffen wird. Die mittlere Gebirgstemperatur von 15,5° aber wird sehr leicht und sehr oft übertroffen. Wir wollen damit darthun, dass es unrichtig ist vorauszusetzen, wie dies oft geschieht, ein Tunnel in der Steigung habe die Tendenz eines natürlichen Luftzuges von unten nach oben. Da die mittleren Gebirgstemperaturen bei anderen Tunnels meistens niedriger sein dürften als beim Pfaffensprung-Tunnel, der eine bedeutende Gebirgs-Ueberlagerung besitzt, so dürfte anderwärts die Tendenz zu abwärts gehendem Luftzuge noch öfter vorkommen.

Merkwürdigerweise scheint es auch v. Weber in dem bereits genannten Werke als selbstverständlich zu betrachten, dass ein ansteigender Tunnel von unten nach oben ventilirt sei, wenigstens spricht er nur von einem aufwärts gehenden Luftzuge.

Nehmen wir nun die Differenz zwischen mittlerer Tunnelluft- und äusserer Temperatur als gegeben an, so ist damit für einen gewissen Tunnel (äusseres Luftgleichgewicht vorausgesetzt) die Intensität der natürlichen Ventilation bestimmt. In unserem Falle entsprach jeweilen einer solchen Differenz von 8° eine Luftgeschwindigkeit von ungefähr 1 m pro Secunde. Bei einer Differenz von nur 2 bis 3° war immer noch ein Wetterzug von 0,3 bis 0,5 m pro Secunde zu beobachten.

Vor Kurzem ist von Ingenieur Pürzl in der „Wochenschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereins“ (VII. Jahrgang No. 38) folgende Formel aufgestellt worden für die theoretische Bestimmung des Wetterzuges in steigenden Tunnels:

$$u = \sqrt{2 g \alpha \left( \frac{H' (t'' - t') (1 + \alpha t)}{(1 + \alpha t') (1 + \alpha t'')} + \frac{b (t - t'')}{1 + \alpha t''} \right)} \times \frac{1}{\sqrt{1 + 2 g \rho \frac{U L}{F}}}$$

wobei

- $u$  = Luftgeschwindigkeit in  $m$  pro Secunde;
- $g$  = Beschleunigung der Schwere = 9,81;
- $\alpha$  = Ausdehnungscoefficient der Luft für 1° C.;
- $H'$  = Luftsäulenhöhe } über dem einen Mundloch;
- $t'$  = Temperatur } über dem einen Mundloch;
- $H''$  = Luftsäulenhöhe } über dem andern Mundloch;
- $t''$  = Temperatur } über dem andern Mundloch;
- $b$  = Luftsäulenhöhe } im Tunnel;
- $t$  = Temperatur } im Tunnel;
- $U$  = Umfang } des Tunnelprofils;
- $F$  = Fläche } des Tunnelprofils;
- $L$  = Länge des Tunnels;
- $\rho$  = Reibungscoefficient der Luft an den Tunnelwänden = 0,003.

Wenn man es, wie in unserem Falle, nicht mit Scheiteltunnels zu thun hat, so kann man die Temperatur an beiden Mundlöchern als gleich annehmen, also  $t' = t''$ . Dadurch wird die Formel bedeutend vereinfacht:

$$u = \sqrt{2 g \alpha \frac{b (t - t'')}{1 + \alpha t''}} \times \frac{1}{\sqrt{1 + 2 g \rho \frac{U L}{F}}}$$

Versuchen wir die Formel in dieser Gestalt auf den Pfaffensprung-Tunnel anzuwenden, so haben wir, der vorherrschenden Profiltyp, der Länge und Steigung entsprechend einzusetzen:  $U = 24 m$ ;  $F = 35 m^2$ ;  $L = 1476 m$ ;  $b = 34 m$ . Wir können dadurch die Gleichung auf folgende einfache Form bringen:

$$u = 0,202 \sqrt{\frac{t - t''}{1 + \alpha t''}}$$

Wir bestimmen nun  $u$  in Function der Differenz  $t - t'' = \Delta$ ; es ist dann die äussere Temperatur  $t''$  für sich von sehr geringem Einfluss auf das Resultat, so dass wir dafür einen Mittelwerth:  $t'' = 10°$  einführen dürfen. So ergibt sich

$$u = 0,198 \sqrt{\Delta}$$

Hieraus berechnen sich folgende Werthe:

Differenz zwischen mittl. Tunnel- und äusserer Lufttemp.	Entsprechende Luftgeschwindigkeit im Tunnel
= $\Delta$	= $u$
1°	0,20 m
2°	0,28 m
3°	0,34 m
4°	0,40 m
5°	0,45 m
6°	0,49 m
7	0,53 m
8	0,56 m
9	0,58 m
12	0,69 m
16	0,79 m

Nach unsern Beobachtungen wären diese Werthe für  $u$  etwas zu gering, doch nähern sie sich denselben bei den äusserst mannigfaltigen Bedingungen, von welchen die Luftbewegung in einem Tunnel mit öfterem Profilwechsel abhängig ist, hinlänglich. Durch Aufzeichnung der ihnen entsprechenden Parabel erhält man ein Bild vom Zusammenhang der natürlichen Ventilation mit den sie bedingenden Temperaturverhältnissen.

Die Grösse des Reibungscoefficienten an den Tunnelwänden ist von Pürzl ohne Zweifel ziemlich willkürlich gewählt und wird namentlich bei nicht vollständig ausgemauerten Tunnels mit öfterem Profilwechsel sehr verschieden sein. Das hat jedoch nicht viel zu bedeuten, denn bei einer Röhre von 5 bis 8 m Durchmesser und bei so geringen Geschwindigkeiten spielt jener Coefficient in keinem Falle mehr eine wichtige Rolle.

Für die practische Anwendbarkeit jener Formel ist hauptsächlich der Umstand hinderlich, dass die mittlere Tunneltemperatur sich fast unter keinen Umständen vorausbekannt lässt. Sie ist eben selbst zum Theil ein Resultat der natürlichen Ventilation.

Die Luftgeschwindigkeit von 0,5 m pro Secunde reicht schon hin, um einen Tunnel von 1500 m Länge (wie ungefähr die fünf grösseren Kehrtunnels) in 50 Minuten vollständig mit frischer Luft zu füllen; meistens ist jedoch der Luftzug lebhafter.

An den Stellen, wo ein Profilwechsel stattfindet, wird die Geschwindigkeit der Luft grösser oder geringer, je nachdem eine Verengung oder eine Erweiterung des Profils damit verbunden ist. Im Allgemeinen scheinen diese Stellen die natürliche Ventilation nicht zu beeinträchtigen, denn es

findet auch bei ihnen ein ungestörter Abfluss des Rauches statt.

Die Ventilationsverhältnisse, wie wir sie hier für den Pfaffensprung-Tunnel beschrieben haben, scheinen auch auf die andern Tunneln mit starker Steigung zu passen, wenigstens hat eine flüchtige Beobachtung bei denselben durchaus nur Uebereinstimmendes ergeben. Die Ventilations-tendenzen sind bei den einzelnen Tunneln nur insofern verschieden, als die mittleren Gebirgstemperaturen, der Mächtigkeit der Ueberlagerung entsprechend, höher oder niedriger sind. Für die Beurtheilung dieses letztern Momentes haben wir auf der beigegebenen Tafel auch die Terrain-Längenprofile über den bedeutendern Tunneln der Zufahrtsrampen zusammengestellt. Man mag daraus entnehmen, welche dieser Tunneln zu den verhältnissmässig wärmeren und welche zu den kühleren gehören. Die Differenz in der mittleren Gebirgstemperatur zwischen dem Prato-Tunnel (dem wärmsten) und dem Naxberg-Tunnel (dem kühlestem) dürfte etwa 7 bis 8° betragen.

Bei den verschiedenen Tunneln konnten wir folgende Intensitäten des Wetterzuges beobachten: Im Wattinger Tunnel entsprach einer Differenz zwischen mittlerer Tunnel- und äusserer Temperatur von  $\Delta = 2^{\circ}$  eine Luftgeschwindigkeit  $u = 0,4$  m pro Secunde. Der ungefähr gleich (1100 m) lange Leggistein-Tunnel zeigte hingegen schon bei  $\Delta = 1,4^{\circ}$  einen Wetterzug von  $u = 0,7$  m pro Secunde. Dabei war ohne Zweifel der zur Zeit der Beobachtung ziemlich kräftige Wind mit im Spiele. Die bei völliger Windstille gemachten Beobachtungen beim Freggio- und Prato-Tunnel zeigten für ersteren  $\Delta = 0,8^{\circ} - u = 0,5$  m, für letzteren  $\Delta = 1,2^{\circ} - u = 0,7$  m. Für den Pianotondotunnel ergab sich  $\Delta = 0,9^{\circ} - u = 0,45$  m und für den Travi-Tunnel  $\Delta = 1^{\circ} - u = 0,45$  m. Beim Monte-Ceneri-Tunnel blies zur Zeit der Beobachtung ein sehr kräftiger Südost-Wind direct gegen das höher gelegene Portal. Dessenungeachtet strömte hier die Tunnelluft mit 0,4 m Geschwindigkeit aus, während  $\Delta = 1^{\circ}$  war.

Aus diesen Beobachtungen, deren verschiedene Ergebnisse hauptsächlich von Störungen des atmosphärischen Gleichgewichts herrühren dürften, geht doch deutlich hervor, dass sämtliche Tunneln, welche ungefähr die gleiche Steigung besitzen, auch ähnliche Ventilations-Tendenzen aufweisen. Ueberall sind 13 bis 16° die Temperaturen, bei welchen die Ventilation stille steht, während bei höheren der Wetterzug abwärts, bei niedrigeren aufwärts geht.

Wir sprachen bisher von einer durch die Temperaturverhältnisse und die Steigung eines Tunneln bestimmten Ventilations-Tendenz und machten dabei die stille Voraussetzung, dass diese Tendenz in der Wirklichkeit durch die atmosphärischen Druckverhältnisse mehr oder weniger gestört sei. Bei den Kehrtunneln, besonders bei den längeren, ist die Windrichtung nicht von bedeutendem Einfluss, da die Mündungen meist nahe beieinander an derselben Berglehne liegen, oft auch senkrecht zur Thal- und Windrichtung stehen. Dass aber die natürliche Ventilations-Tendenz eines Tunneln auch gegen einen ziemlich kräftigen Wind obsiegen kann, zeigt die Beobachtung am Monte-Ceneri-Tunnel.

#### Einfluss des Zugsverkehrs.

Die beschriebenen natürlichen Ventilations-Tendenzen erfahren nun noch eine mächtige Störung durch den Zugsverkehr. Die Beobachtung hat gezeigt, dass bei den hier besprochenen Tunneln die Luftbewegung sich mindestens zum vierten Theile nach den stattfindenden Zugsbewegungen richtet, die bald von günstigem, bald von ungünstigem Einflusse sind. Wir geben im Folgenden hierüber wieder speciell die beim Pfaffensprung-Tunnel gemachten Beobachtungen, deren Resultate übrigens auch auf die meisten andern Tunneln passen, namentlich auf die von annähernd gleicher Länge.

Der den Tunnel mit 8 bis 12 m Geschwindigkeit pro Secunde durchfahrende Zug wirkt nach Art eines Kolbens, dessen Bewegung die Tunnelluft, je nach dem Verhältniss des Tunnelprofils zum Zugsquerschnitt und der Tunnellänge, mit dem vierten bis dritten Theil der Zugsgeschwindigkeit

folgt. Die natürliche Ventilations-Tendenz ist dabei ohne allen Effect, und sie kommt erst eine geraume Zeit nachdem der Zug den Tunnel verlassen hat, wieder zur Wirkung.

Die natürliche Luftbewegung kann sich nun mit derjenigen, wie sie der Zugsverkehr hervorruft, auf vier Arten combiniren:

1. *Aufwärtsfabrender Zug bei aufwärtsgehendem Wetterzug.* Während der Durchfahrt des Zuges hat die Tunnelluft 2 bis 2,5 m Geschwindigkeit, so dass z. B. ein Kerzenlicht meist ausgeblasen wird. Beim Austritt des Zuges aus dem Tunnel ist dieser auf circa  $\frac{3}{4}$  seiner Länge mit Rauch gefüllt. Von jenem Momente an nimmt die Geschwindigkeit des Luftzuges wieder allmähig ab und nach 5 bis 10 Minuten ist sie wieder normal. Unterdessen ist die untere Grenze der Rauchsäule im ungünstigsten Falle um 400 m vorgerückt und diese füllt nun den Tunnel nur noch zur Hälfte. Derselbe wird dann durch den ungestörten natürlichen Wetterzug mit bis 1,5 m Geschwindigkeit durchschnittlich in weiteren 17 Minuten ganz von Rauch gesäubert.

Es dürfte in diesem Falle auch die beträchtliche Erwärmung der Tunnelluft durch die von der Locomotive abgegebenen Gase für die Luftbewegung fördernd wirken. An einer Stelle im Tunnel, wo die normale Temperatur 11,2° betrug, stieg dieselbe unmittelbar hinter einem aufwärts fahrenden Güterzug mit zwei Locomotiven auf 19° und sank erst nach acht Minuten wieder auf die alte Höhe zurück.

Während der Raum neben dem Zuge bei dessen Fahrt im Tunnel ziemlich rauchfrei ist, mischen sich hinter ihm die Tunnelluft und die Locomotivgase sogleich, und das Athmen ist hier ziemlich erschwert. Bei Voraussetzung eines Kohlenverbrauches von  $2 \times 50$  kg pro km (zwei Locomotiven) und eines mittleren Tunnelprofils von 35 m<sup>2</sup> Lichtfläche ergibt sich ein Kohlensäuregehalt der Tunnelluft hinter dem Zuge von circa 0,8 %.

2. *Abwärts fabrender Zug bei aufwärts gehendem Wetterzug.* Der abwärts fahrende Zug bringt keine merkbare Verschlechterung der Tunnelluft hervor, er stört jedoch die vorherige Luftbewegung auf einige Zeit, und wenn der Tunnel bei seinem Eintritt noch nicht ganz von dem Rauche eines kurz vorher aufwärts gefahrenen Zuges geleert war, so folgt dieser Rauch nun dem abwärts gehenden Zuge vielleicht wieder bis über die Tunnelmitte hinaus, um erst dann wieder umzukehren. Die Säuberung des Tunneln wird dadurch erheblich verzögert.

3. *Abwärts fabrender Zug bei abwärts gehendem Wetterzug.* Dies ist der günstigste Fall. Die Tunnelluft wird wiederum nicht verschlechtert. Allfällige Rauch im Tunnel befindlicher Rauch wird um so rascher hinausgetrieben.

4. *Aufwärts fabrender Zug bei abwärts gehendem Wetterzug.* Hier haben wir den ungünstigsten Fall. Die durch die Zugsbewegung umgekehrte Luftbewegung hält 8 bis 12 Minuten lang an, dann gewinnt allmähig wieder der natürliche Wetterzug die Oberhand. Die Rauchsäule, welche noch ungefähr die obere Hälfte des Tunneln anfüllt, tritt nun erst wieder den Rückweg an nach der untern Tunnelmündung und braucht bei schwachem Wetterzug sehr lange bis sie abgeflossen ist. Im Durchschnitt sind vom Momente an, wo der Zug den Tunnel verlässt (0,8 m pro Sec. Wetterzug vorausgesetzt) 40 Minuten zur Säuberung des Tunneln erforderlich.

In den meisten Fällen wird jedoch schon vorher ein abwärts gehender Zug folgen, der dann einen rascheren Abfluss des Rauches veranlasst.

#### Tunneln mit schwacher Steigung.

In den Tunneln der Thalbahn, deren Steigung nur ausnahmsweise bis 10‰ beträgt, ist der Wetterzug hauptsächlich abhängig von der Windrichtung. Da die meisten dieser Tunneln ziemlich gerade sind und in der Thalrichtung, also auch in der vorherrschenden Windrichtung liegen, so macht sich dieser Einfluss leicht geltend, und ein absoluter Stillstand kommt selten vor. Dazu kommt, dass die Rauchentwicklung überhaupt bei der geringen Steigung nicht

beträchtlich ist. Von ungünstigem Einflusse ist jedoch das einspurige Tunnelprofil, in welchem der Rauch sich auf eine kleinere Fläche vertheilt und das einen grösseren Reibungswiderstand für die Luftbewegung zur Folge hat. Auch hier trägt die durch die Zugsbewegung selbst hervorgerufene Luftbewegung, welche noch einige Zeit nach dem Austritt des Zuges anhält, wesentlich zur Ventilation bei. Die Luft bewegt sich dabei weit schneller in diesen einspurigen als in den zweispurigen Tunnels; jedoch nimmt sie wegen der grossen Reibung auch um so rascher wieder die normale Bewegung an.

In den längeren Tunnels am Vierwaldstättersee haben wir eine mittlere Temperatur von  $13^{\circ}$  bei einer äusseren Lufttemperatur von  $14^{\circ}$  beobachtet. Die durchschnittliche Tunneltemperatur liegt hier wie bei allen Tunnels von geringer Tiefenlage zwischen der mittleren Jahrestemperatur der betreffenden Localität und der äusseren Lufttemperatur, jedoch näher der letzteren.

#### Resultate.

Die Luftbeschaffenheit längerer Tunnels ist im Durchschnitt um so besser, je geringer deren Steigungen sind, denn die Nachteile in Folge der Rauchentwicklung wachsen mit der Steigung viel rascher als der Vortheil, welchen die Steigerung der Intensität des Wetterzuges bietet. Für sehr lange Tunnels sind starke Steigungen deswegen äusserst ungünstig. Es dürfte z. B. aus diesem Grunde das Simplon-Tunnel-Project mit  $8\text{‰}$  Steigung auf eine Länge von  $10\text{ km}$  sehr zu Bedenken Anlass geben.

Der durch den Zugsverkehr direct veranlasste Luftwechsel ist von wesentlicher Bedeutung und würde für die Ventilation eines Tunnels ohne Steigung nahezu genügen. Es ist von grosser Wichtigkeit, dass ein Tunnel kühl sei, damit die Locomotivgase sich möglichst lange in der Höhe über dem Zuge halten. Die Winterzeit ist deshalb mit Rücksicht auf die Belästigung durch Rauch bei der Fahrt durch Tunnels viel vortheilhafter als der Sommer.

### Zweckmässigkeit des First- oder Sohlenstollenbetriebes.

Ueber dieses seiner Zeit lebhaft erörterte Thema liegt uns eine von dem Obergeringieur der Gotthardbahn, Herrn Bridel verfasste Broschüre vor, welcher wir Nachstehendes entnehmen:

Zunächst hebt der Herr Verfasser hervor, dass der Richtstollenfortschritt am Gotthardtunnel in Folge der vervollkommenen Maschinenbohrung und der Anwendung des Dynamits, sowie der Sprengelatine jenen des Mont-Cenis-Tunnels weit übertroffen habe. Dagegen sei für den Ausbau nach dem Durchschlag des Richtstollens bei erstem 22 Monate, bei letzterem blos 9 Monate verwendet worden. Hieraus erhelle, dass bei dem Gotthardtunnel die theuer erkaupte Forcirung des Richtstollens nicht gehörig ausgenutzt worden, und es lege sich daher die Frage zur Beantwortung vor, welcher Vorgang einzuhalten sei, um den grossen Fortschritt, welcher nach dem heutigen Stande der Technik im Richtstollen erzielt werden kann, auch auf den Ausbau auszudehnen.

Nachdem der Herr Verfasser noch erwähnt, dass, während am Mont-Cenis der Sohlenstollenbetrieb angewendet worden, Herr Favre am Gotthard, gestützt auf seinen Vertrag, den von der Bauleitung bereits begonnenen Sohlenstollen verlassen und den Firststollen eingeführt hat und dass bei dem seit über zwei Jahren im Bau stehenden Arlberg-Tunnel bei dem Sohlenstollenbetrieb der Fortschritt im Vorstollen  $50\%$  jenen des Gotthard übersteige und der Ausbau diesem in gleicher Distanz wie am Mont-Cenis folge, wodurch die Ueberlegenheit des Sohlenstollenbetriebes eigentlich schon vollkommen bewiesen sei, untersucht er, ob die weniger günstigen Resultate am Gotthard dem Firststollen-

betriebe oder anderen Ursachen zuzuschreiben sei und nimmt den Vergleich beider Baumethoden nach dreierlei Richtungen vor, nämlich:

1. Einfluss der Baumethode auf die rasche Vollendung der Strecken, welche durch den Richtstollen abgeschlossen sind.
2. Einfluss derselben bei Bewältigung von druckhaftem Gebirge.
3. Einfluss auf die Baukosten.

In ersterer Beziehung erläutert der Herr Verfasser nun, wie es bei *Handbetrieb* im Richtstollen ganz gut möglich ist, dem Fortschritte in diesem mit dem Vollausschub auf einer Front und mit der Mauerung zu folgen, und dass in diesem Falle die belgische Baumethode entschiedene Vortheile darbiete, dass sich das Verhältniss aber anders gestalte, sobald im Richtstollen Maschinenbohrung in Anwendung komme, welche 4—8 mal grösseren Fortschritt erzielt als die Handarbeit, so dass für den Nachbruch und die Mauerung eine grössere Anzahl Angriffspunkte geschaffen werden müssen.

Nachdem der Herr Verfasser die drei Varianten des *Sohlenstollenbetriebs*, wie sie am Arlberg, am Mont-Cenis und am Laveno-Tunnel (Pino-Novarra) eingeführt worden, erläutert und hervorgehoben, wie sich diese Baumethode namentlich bei dem ersten und letzten dieser Tunnel glänzend bewährt, indem bei jenem die Vollendung in circa  $4\frac{1}{2}$  Monaten nach dem Durchschlag des Sohlenstollens möglich und bei diesem in derselben Zeit wirklich stattgefunden hat, führt er die *Firststollenbaumethode* in ihren verschiedenen Variationen am Gotthardtunnel vor. Der Herr Verfasser stellt den Zustand der Bauplätze der Südseite des Gotthardtunnels von einem Zeitpunkte (October 1877), wo der Baubetrieb ein ganz normaler war, im Vergleiche mit einer Periode der Ostseite des Arlberg (31. Dec. 1881) dar und weist auf die kolossale Ausdehnung der im Bau begriffenen Strecke am Gotthard, welche  $2750\text{ m}$  beträgt (im Vergleiche zum Arlberg mit  $950\text{ m}$  ohne Rücksicht auf den Canalausbau), hin. Zur Untersuchung inwiefern dieser Zustand gerechtfertigt sei, construirt Herr Verfasser einen Normalplan für den Firststollenbetrieb, findet die nöthige Länge der Angriffsstrecke mit  $2365\text{ m}$  und gelangt, indem er die Abweichung von der Praxis (gegenüber  $2750\text{ m}$  Länge) nicht als abnormal bezeichnet, für die erste Abtheilung seiner Untersuchung zu dem Schlusse:

*Der Firststollenbetrieb eignet sich nicht für die Erstellung von Tunnels, in welchen man behufs Erzielung grosser Fortschritte den Richtstollen mit Maschinenbohrung erstellt.*

In Bezug auf den *Einfluss der Baumethode in druckhaftem Gebirge* wird gesagt, dass die *belgische* Methode in festem und namentlich in gebrächem Gebirge ihre entschiedenen Vortheile habe, welche sich durch Ersparniss am Holzausbau besonders bemerkbar machen, dass die Anwendung derselben jedoch schwierig und sogar bedenklich werde, sobald das Gebirge auf die Mauerung bis unter die Gewölbeanfänge einen stärkeren Druck ausübe. Der Herr Verfasser theilt nun die Erscheinungen mit, welche sich bei *rolligem* und *plastischem* Gebirge dabei kund geben, und welche im Wesentlichen darin ihr Resultat haben, dass sich das Gewölbe senkt und verengt, ohne dass man in der Lage ist, wirksam genug entgegenzutreten. Herr Bridel führt in Kürze die Erscheinungen in den Tunnels der Linie Foggia-Neapel, beschrieben von Herrn Ingenieur Lanino, an, vergleicht dieselben mit jenen an der berüchtigten Druckstrecke bei  $2800\text{ m}$  im Gotthardtunnel und findet, dass diese bei Weitem nicht so schlimm war, wie die ersteren; zweifelt aber, ob auch bei regelrechtem Verspannen der Gewölbfüsse und scheibenweisem Abbauen der Strosse, ohne Treibung eines Sohlenschlitzes, es gelungen wäre, die Mauerung unbeschädigt zu Stande zu bringen.

Für *schwimmendes* Gebirge wird von der belgischen Methode von vornherein abstrahirt, weil für die Füsse des voraus eingezogenen Gewölbes keine genügende Unterlage zu finden ist.

Herr Bridel behauptet darauf, dass in rolligem und plastischem Gebirge die belgische Mauerungsmethode zum