Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 18

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: 09.07.2025

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

INHALT: Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens. (Forts.) — Wettbewerb für den Neubau eines Gesellschaftshauses der drei E. Gesellschaften in Klein-Basel. I. — Neue Querschnittsformen für eiserne Spundwände. — Die Kosten des neuen Stadttheaters in Bern. — Miscellanea: Schweiz. Bundesbahnen. Explosion einer Sauerstoff-Stahlflasche im Technikum Winterthur. Ausstellung von Arbeitsmaschinen für das Gewerbe in Freiburg i. U. Innen- und Aussenanstriche von Stallgebäuden. Strassenbau Martinsbruck-Samnaun. Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz. I. schweiz. Automobilausstellung in Genf. Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot. Haus zum «Hohen Hafen» in Konstanz. Brand des polytechn. Museums in Moskau. XXXIV. Abgeordn.-Versammlung des Verbandes deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine. Rütligruppe für das Bundeshaus. Vergebung v. staatl. Arbeiten i. Kt. Zürich. Kanalisation von Interlaken. Universitätsgebäude in Bern. Neue Eisenbahnbrücke bei Brugg. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein.

Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens.

Von Ingenieur *S. Pestalozzi* (†) in Zürich.

(Fortsetzung.)

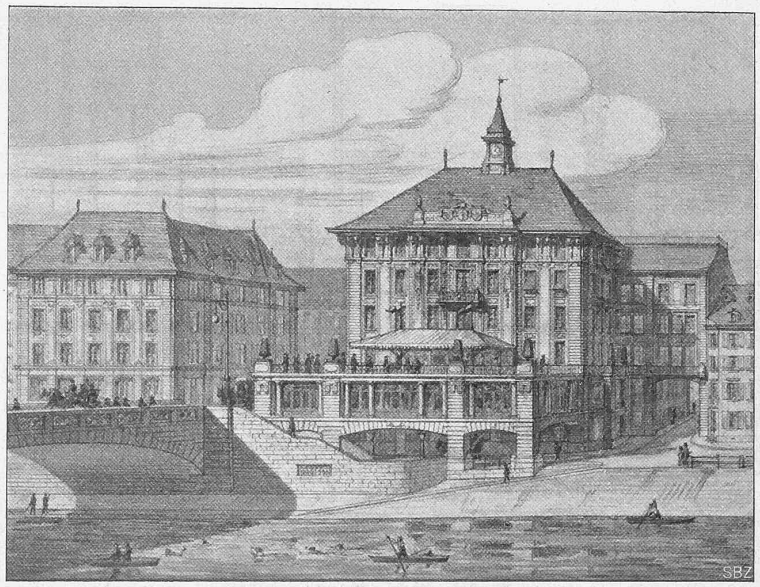
Um dieselbe Zeit, nämlich im Laufe des Jahres 1886, liefen noch von drei andern Seiten Vorschläge für Ueberschienung des Simplon ein, alle mit dem Anspruch, das nötige Baukapital möglichst herabzumindern. Dieses sollte durch Anwendung von starken Steigungen mit speziellen Betriebssystemen erreicht werden. Eines derselben war das System Fell, das zur Vermehrung der Adhäsion zwischen den beiden Laufschienen eine Mittelschine vorsieht, auf welche der Druck mittelst horizontaler Räder übertragen wird. Dieses System funktionierte bekanntlich am Mont Cenis provisorisch während der Bauzeit des grossen Tunnels, und man war froh, es wieder verlassen zu können. Das zweite der in Vorschlag gebrachten Systeme war das System Agudio, das in Lans-le-Bourg in Savoyen und später zur Ersteigung der Superga bei Turin angewendet worden war. Es ist eine Art Seilbahn mit besondern Lokomotoren; für den Simplonübergang waren vier Sektionen von Steilrampen von je 6 *km* Länge und 400 *m* Höhe vorgesehen, von denen jede eine Seilbahn für sich bilden sollte, unabhängig von den übrigen. In einer Höhe von etwa 1600 *m* sollte ein 6050 *m* langer Tunnel durch den Berg geführt werden. Der dritte Vorschlag bestand in einem ziemlich abenteuerlichen Projekt, ersonnen von Oberst de Bange im Auftrag des frühern Etablissements Cail in Paris. Oberst de Bange wollte die am Fuss des Berges ankommenden Züge mit speziell dafür konstruierten Lokomotiven auf einer Rampe von 90 ‰ Steigung bis zu einem Scheiteltunnel und auf der andern Seite auf ähnlicher Rampe hinunterführen. Auf irgend welche Details dieses Projektes einzutreten, erscheint unnütz.

Angesichts dieser Menge von Vorschlägen wurde im März 1886 eine Konferenz von Abgeordneten der am Simplon interessierten Kantone Waadt, Wallis, Genf, Neuenburg und Freiburg, ferner der Gesellschaft der Suisse Occidentale-Simplon und der neugegründeten Eisenbahnbank in Genf veranstaltet, um über das weitere Vorgehen zu beraten. Auf dieser Konferenz einigte man sich zunächst dahin, die ganze Frage zum einlässlichen Studium einer Kommission von Experten zu überweisen und dieser alle vorliegenden Projekte zur Begutachtung vorzulegen. Zu Mitgliedern dieser Kommission wurden ernannt die Herren: Polonceau, Betriebs-Oberingenieur der Orléans-Bahn in Paris, Doppler, Generalinspektor der österreichischen Staatsbahn in Wien, W. Huber, Zivilingenieur in Paris, und Oberst J. Dumur in Lausanne. Am 17. November 1886 reichten diese Experten ihren Bericht ein.[1]) In erster Linie behandelten sie die Frage der Verkehrszonen und der reellen und virtuellen Distanzen, und stellten fest, dass für die Route von Paris nach Mailand, wie auch von Boulogne nach Piacenza, also nach Mittel-Italien, der Simplon die kürzeste zu durchfahrende Distanz darbiete, dass aber für die Verbindung von Belfort und Basel nach Mailand und Genua die Distanz, auch virtuell gerechnet, über den Simplon grösser sei als über den Gotthard; diesem Nachteil könne begegnet werden durch erleichterten Transport, vergrösserte Geschwindigkeit und reduzierte Tarife als Folge grösserer Massentransporte. Ueberhaupt könne die Simplonbahn nur dann mit Gotthard und Mont Cenis in Konkurrenz treten, wenn keinerlei Wagenwechsel oder Umladung stattfinden müsse. Dieser einzige Umstand war für die Experten hinreichend, um von den vorgeschlagenen drei Spezialsystemen durchaus abzuraten; gleichwohl unterwarfen sie jedes derselben einer eingehenden Erörterung, um schliesslich deren Unanwendbarkeit nachzuweisen. Für die richtigste Lösung hielten die Experten den tiefliegenden Tunnel mit 20 *km* Länge; sei die Ausführung desselben wegen zu hoher Kosten nicht möglich, so könne das letzte Projekt von J. Meyer mit einigen kleinen Modifikationen empfohlen werden. Nach diesem sollte die Bahn 1,3 *km* herwärts der Station Visp in der Höhe 652,5 *m*

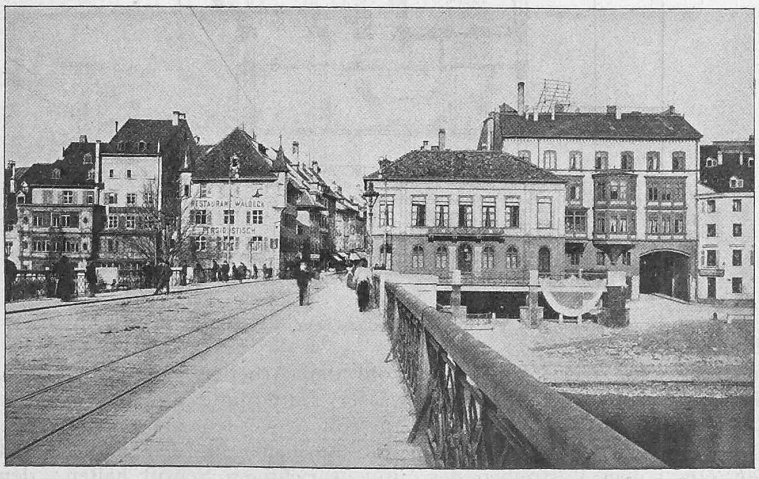
[1]) Schw. Bauztg.; Bd. IX, Nr. 1, 2, 10.

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

I. Preis. Motto: «Tres faciunt collegium». — Verf.: Arch. *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.



Perspektive der Fassaden am Rheinufer.



Ansicht des bestehenden Hauses der Drei E. Gesellschaften, von der alten Brücke.