

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.03.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens. (Schluss.) — Erinnerungen an Prof. J. Stadler. (Schluss.) — Die Rekonstruktion der Maximiliansbrücke in München. — Elektr. Zugsbeleuchtung. — Miscellanea: Wasserkraftwerk im Bergell. V. Versammlung von Heizungs- und Lüftungsfachmännern 1905. Monatsausweis über die Arbeiten am Ricken-Tunnel. Eidg. Polytechnikum. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Erweiterung des Inseleospitals in Bern. Neubau des Rathauses in Dresden. Schweiz. Granit-

werke A.-G. in Bellinzona. Brinzerseebahn. Hôtel de l'Univers in Basel. Normalien für Kraftwagen. Schweiz. naturf. Gesellschaft. 10 000ste Lokomotive. — Literatur: Freiburger Münsterblätter. Das Haus des Bürgers. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Hiezu Tafel XII: Erinnerungen an Professor Julius Stadler; Saal aus einem Venetianer Palaste.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

## Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens.

Von Ingenieur S. Pestalozzi (†) in Zürich.

(Schluss.)

Am 20. September 1893 schloss die Direktion einen Vertrag ab mit der Unternehmungsgesellschaft *Brandt, Brandau & Comp.* für Ausführung des grossen Tunnels mit allen dazu gehörigen Anlagen. Diese Unternehmungsgesellschaft setzte sich zusammen aus den Firmen *Brandt & Brandau* in Hamburg, *Gebrüder Sulzer* in Winterthur, *Locher & Comp.* in Zürich und der *Bank von Winterthur*. Das Projekt

dieser Gesellschaft mit allen Beilagen, Plänen, Pflichtenheft, Arbeitsprogramm, Preislisten usw., das schon in den Jahren 1890 und 1891 studiert und bearbeitet worden war, wurde am 24. Oktober 1893 dem Bundesrat eingereicht. Da dieses Projekt nach dem Bericht seiner Autoren in dieser Zeitschrift ausführlich besprochen worden ist<sup>1)</sup>, so mögen hier einige kurze prinzipielle Erläuterungen genügen. Die Lage der beiden Tunnelmündungen und ihre Höhe ist nahezu dieselbe wie in den Projekten von 1882 und 1891, die Tunnelrichtung ist aber, abgesehen von Anschlusskurven an beiden Ausgängen, vollständig geradlinig; die Länge beträgt 17930 m. Statt eines einzigen zweispurigen Tunnels werden zwei Parallelstollen in 17 m Achsabständen durchgetrieben, von denen der eine als einspuriger Tunnel sofort fertig ausgebaut, der andere aber für einstweilen als blosser Stollen belassen und erst später, wenn die Verkehrszunahme die Anlage der zweiten Spur erfordert, ausgebaut werden soll. Die beiden Parallelstollen werden ungefähr alle 200 m durch Querstollen mit einander in Verbindung gesetzt; diese Anordnung ermöglicht einerseits eine kräftige Ventilation, andererseits eine rationelle Abführung der Gebirgswasser, Zu- und Abfuhr von Materialien usw. Als Bauzeit waren für den ersten Tunnel 5 1/2 Jahre, für allfälligen spätern Ausbau des zweiten Tunnels 4 Jahre vorgesehen. Was die Kosten anbetrifft, so verlangte die Unternehmungsgesellschaft für die Installationen auf beiden Tunnelseiten 7 000 000 Fr., für den ersten Tunnel nebst Parallelstollen, Querstollen usw. 47 500 000 Fr., für die Ausweitung und Mauerung des zweiten Tunnels 15 000 000 Fr. Dazu kommen noch verschiedene Posten auf Rechnung der Bahngesellschaft, namentlich für Erstellung der nördlichen Zufahrtslinie mit dem Bahnhof Brig, Lieferung der Oberbaumaterialien, Verwaltungskosten. Alles in allem berechnete die Gesellschaft die erste einspurige Anlage auf 58 820 000 Fr., die vollständige zweispurige Anlage, nicht inbegriffen die Bauzinsen, auf 75 040 000 Fr.

Nach Einsichtnahme dieses neuen Projektes durch das Eisenbahndepartement beschloss der Bundesrat am 2. Februar

<sup>1)</sup> Schw. Bauztg., Bd. XXIV, Nr. 18 bis 20.

1894, dasselbe von sich aus einer gründlichen fachmännischen Prüfung zu unterwerfen, gleichwohl aber es der italienischen Regierung zur Kenntnis zu bringen und sie um ihre Meinungsäusserung zu ersuchen. Die Antwort Italiens war noch sehr zurückhaltend; man wollte sich durch Gutheissung nicht in irgend einer Weise verpflichten. Als Experten bezeichnete sodann der Bundesrat am 27. April drei erfahrene ausländische Fachmänner, die Herren *G. Colombo*, Ingenieur in Mailand, *F. Fox*, Ingenieur in London und *C. J. Wagner*, Inspektor der Staatsbahnen in Wien. Diese traten am 29. Mai zusammen, nahmen von allen Plänen, Berichten usw. Einsicht, liessen sich die erforderlichen Erläuterungen geben,

besichtigten die Verhältnisse am Simplon in Begleitung von Delegierten des Bundesrates, der Kantonsregierungen und der Baudirektion, und lieferten ihr Gutachten mit Beantwortung aller ihnen vorgelegten Fragen am 16. Juli 1894 ab. Ihr Bericht fiel für das Projekt so günstig aus<sup>1)</sup>, dass sich der Bundesrat in der Lage sah, dem Projekt grundsätzlich die Genehmigung zu erteilen.

Jetzt konnten die Verhandlungen mit Italien ihren Fortgang nehmen. Am 13. September 1894 liess der Bundesrat das letzte Projekt nebst Experten-

gutachten der italienischen Regierung übermitteln, mit dem Ansuchen, diese Vorlagen zu prüfen, und schlug ferner vor, die Fragen betreffend die Ausführung des Tunnels und seiner Zufahrtslinien, den Bahnbetrieb, die Anschlussverhältnisse usw. in einem Staatsvertrag zu regeln und dafür eine Konferenz zu veranstalten. Die italienische Regierung erklärte sich zur Prüfung des Projektes bereit, da es allen von Italien früher aufgestellten Bedingungen genüge, wünschte indessen, dass zunächst eine Vorbesprechung von rein technischem Charakter behufs Erörterung der Konzessionsbedingungen und aller bezüglichen technischen und rechtlichen Fragen stattfinde. Diesem Wunsch wurde schweizerischerseits entsprochen und die Abhaltung der Vorkonferenz auf den 25. Februar 1895 in Mailand festgesetzt. Es nahmen daran Teil: von Seite Italiens die Herren Ingenieur Colombo, Ingenieur Ferrucci und Generaldirektor Massa, von Seite der Jura-Simplon-Bahn die Herren Direktoren Ruchonnet und Dumur, von Seite der Unternehmung die Herren Oberst E. Locher und Ed. Sulzer. Das Resultat dieser Besprechungen war im Allgemeinen befriedigend, indem über die wichtigsten Punkte vollständige Einigung erzielt werden konnte und auf Grundlage des Protokolls die Möglichkeit geboten war, Entwürfe zu einem Staatsvertrag, einem Konzessionsakt und einem damit verbundenen Pflichtenheft auszuarbeiten. Solche Entwürfe wurden denn auch sofort angefertigt, in Beratung gezogen und vom Bundesrat vorläufig genehmigt. Nun schien der Zeitpunkt gekommen, die förmlichen internationalen Verhandlungen zur Vereinbarung des Staatsvertrages beginnen zu lassen. Der Bundes-

<sup>1)</sup> Schw. Bauztg., Bd. XXIV, Nr. 21.

### Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

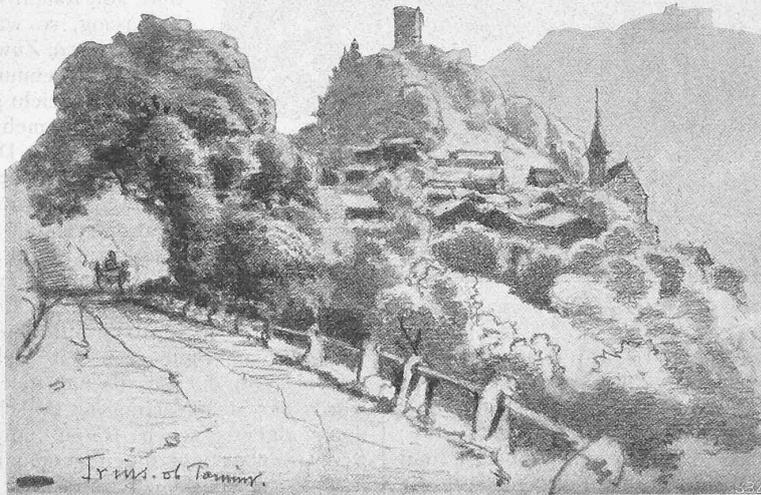


Abb. 6. Trins ob Tamins. — Bleistiftzeichnung aus einem Skizzenbuch.