

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 26

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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.e-periodica.ch>

INHALT: Berner-Alpenbahn; Bern-Lötschberg-Simplon. — Technisches und Volkswirtschaftliches von einer Reise nach dem Orient. — Obergerichtsgebäude in Bern. — Internationaler Eisenbahn-Kongress-Verband. — Das Hochwasser vom Juni 1910. — Miscellanea: Internationale Ausstellung in Turin 1911. Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband. Für die Stickstoffgewinnung aus der Luft. Kirchenumbau in Kandersteg.

Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung in Berlin 1910. Luftschiffstation Luzern. Städteplan-Konferenz in London. — Konkurrenzen: Kirchgemeindehaus Winterthur. Ideenwettbewerb für ein Mozarthaus in Salzburg. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- & Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Tafel 74 bis 77: Obergerichtsgebäude in Bern.

Band 55.

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

Nr. 26.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 2. Juli 1910 beginnenden LVI. Band der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei den Herren **Rascher & Cie.**, Meyer & Zellers Nachfolger in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und Fr. 12,50 für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. (bezw. 9 Fr. für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie die Abonnementserklärung einsenden an den

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. JEGHER, Ingenieur,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Zürich, den 25. Juni 1910.



Abb. 24. Ansicht des Installationsplatzes in Naters am Fusse der Südrampe der Lötschbergbahn, mit Blick auf Brig und die Simplonbahn.

Berner-Alpenbahn.

Bern-Lötschberg-Simplon.

Von Dr. A. Zollinger, technischer Direktor.

Grosser Lötschbergtunnel. Der bis auf die südliche Ausmündung ursprünglich ganz in einer Geraden liegende grosse Lötschbergtunnel, in der nunmehrigen Länge von 14536 m, ist unter dem Gasterntal in ein Umgehungstracé gelegt worden. Diese Tracéänderung wurde durch den am 23. Juli 1908, als der Vortrieb vom nördlichen Eingang her unter das Gasterntal gelangt war, erfolgten Einbruch im Tunnel veranlasst, der den Stollen auf 1600 m Länge mit Flussgeschiebe zuschüttete.¹⁾

Der 14536 m lange Lötschbergtunnel weist nunmehr folgende **Richtungsverhältnisse** auf: In der Geraden liegen 12269 m, in der Kurve von 400 m R. liegen 30 m, in der Kurve von 1100 m R. liegen 2237 m, zusammen in Kurven 2267 m, gleich der totalen Länge von 14536 m.

¹⁾ Siehe Bd. LII S. 200 u. 201 mit Abbildungen.

Die Red.

Der Tunnel liegt, von Norden nach Süden fortschreitend, in den folgenden Gesteinsformationen:

| Gesteinsformationen: | von Km. bis Km. | | Länge m |
|--|-----------------|--------|------------|
| Nördliche Sedimentdecke, bestehend aus | | | |
| Berrias und Malm-Carbon | 0,000 | 4,000 | 4000 |
| Zentralmasse des Gasterngranites | 4,000 | 10,536 | 6536 |
| Südliche Schieferdecke, bestehend aus | | | |
| der ganzen Reihe der kristallinischen Schiefer | 10,536 | 14,536 | 4000 |
| | Zusammen | | 14536 |

Die **Steigungsverhältnisse** im Tunnel sind: In der Horizontalen liegen 602 m, in Steigungen von 2,5 bis 3,8 ‰ liegen 7634 m, in der Steigung von 7 ‰ liegen 6300 m, zusammen in der Steigung 13934 m, gleich der totalen Länge von 14536 m.

Das Nordportal liegt auf der Kote von 1200 m ü. M., von der aus die Tunnelsohle bis zum Kulminationspunkt