

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.05.2024**

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.

INHALT: Vom Bau der Weissensteinbahn. — Vierzylinder-Verbund-Heissdampflokomotive Serie A³/₆ der S. B. B. — Das neue Theater-Kasino in Zug. — Eidgenössische Technische Hochschule. — Miscellanea: IX. Internationaler Architekten-Kongress in Rom 1911. Verein schweizerischer Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten. Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik. Die Gesellschaft der Ingenieure der Schweiz. Bundesbahnen. Regulierbare Drehstrom-Kommutatormotoren. Eidgenössische Technische Hochschule. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötsch-

berg-tunnel. Schmalspurbahn Chur-Schanfigg-Arosa. — Konkurrenzen: Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur. Plakatsäulen für Basel. — Korrespondenz: Wettbewerb Lorrainebrücke Bern. — Literatur: Bericht zum Umbau der linksufrigen Zürich-seebahn. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Gesellschaft ehemaliger Studierender: Protokoll der Frühjahrssitzung des Ausschusses. Stellenvermittlung.

Tafeln 1 bis 5: Das neue Theater-Kasino in Zug.

Band 58.

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

Nr. 1.

Vom Bau der Weissensteinbahn.

Von Ingenieur *Werner Luder*, Solothurn.

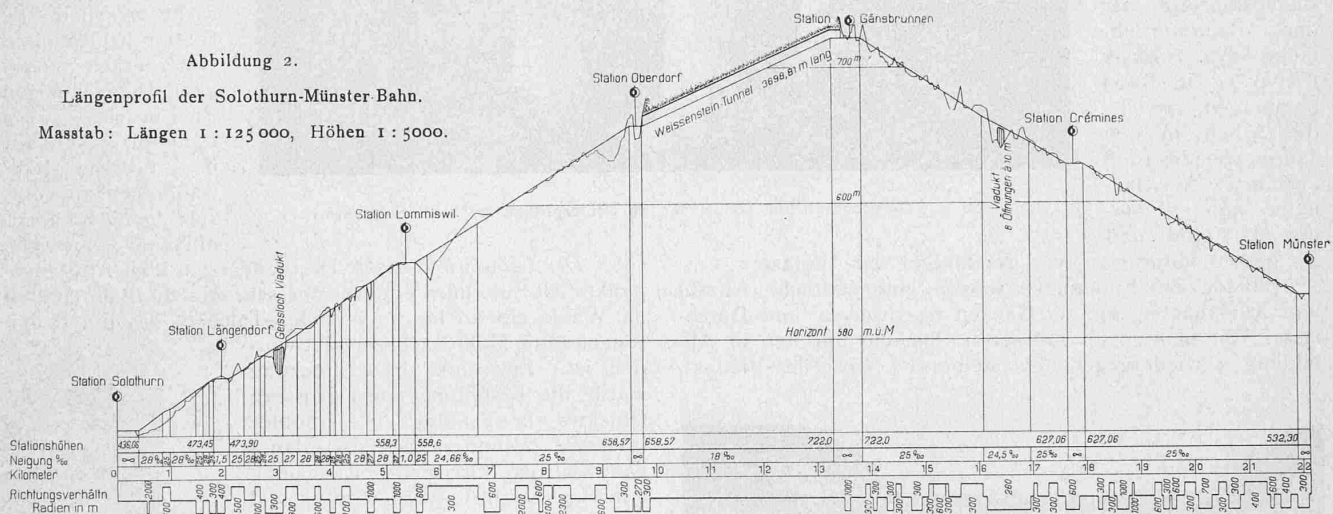
Am 1. August 1908 wurde die Solothurn-Münster-Bahn (Weissensteinbahn) dem Betriebe übergeben. Bis heute ist über diese technisch interessante Linie wenig veröffentlicht worden¹⁾; die nachstehende Abhandlung soll dies nachholen, jedoch nicht in der Meinung, eine genaue Beschreibung der Linie oder eine Darstellung der Bauge-schichte wiederzugeben; der Verfasser möchte durch Herausgreifen einiger in technischer und geologischer Hinsicht interessanter und lehrreicher Punkte einen Beitrag zur Charakterisierung des Eisenbahnbaus im Jura liefern. Einige kurze Angaben über die allgemeine Anlage der

Kote 658,57 und die Station Alt-Solothurn auf Kote 536,06 liegen. Die Nordrampe besitzt ausserhalb der Stationen eine Steigung von durchgehend 25‰, die Südrampe desgleichen, mit Ausnahme von einigen geraden Strecken, in denen die Steigung infolge von Tracéverschiebungen in der Nähe von Solothurn auf 26 bis 28‰ erhöht worden ist. Es geschah dies, wie dem Längenprofil zu entnehmen ist, nur in Geraden und in ganz flachen Kurven, während bei kleineren Radien die 25‰ nicht überschritten wurden. Der Tunnel liegt in einseitiger Steigung von 18‰. Der Minimalradius der Bahn beträgt 300 m mit einer einzigen Ausnahme beim Corcelles-Viadukt, wo ein Radius von 260 m eingeschaltet worden ist. Das Normalprofil weist eine Kronenbreite des Erdplanums von 4,65 m und eine Stärke des Schotterbettes von 0,35 m auf.

Abbildung 2.

Längenprofil der Solothurn-Münster-Bahn.

Maßstab: Längen 1 : 125 000, Höhen 1 : 5000.



Bahn seien immerhin vorausgeschickt.

Die Solothurn-Münster-Bahn verbindet das jurassische Birstal mit dem Aaretal, indem sie die vorderste Jurakette, die Weissensteinkette, mit einem Tunnel durchfährt; sie stellt die kürzeste Verbindung der Eisenbahnknotenpunkte Delle und Delsberg mit Solothurn und der Zentralschweiz her. (Abbildung 1.) Die beiden Tunnelmündungen sind durch Zufahrtsrampen mit den Ausgangspunkten Münster und Solothurn verbunden; die Nordrampe folgt der rechten Seite des Raustales bis zur Klus von Gänstrunnen, wo das Nordportal des Tunnels sich befindet; die Südrampe steigt mit einer grossen Schleife vom Südabhange des Juras allmählich ins Aaretal hinunter.

Aus dem Längenprofil (Abbildung 2) erkennen wir, dass die Station Münster auf Kote 532,30, der Scheitelpunkt der Bahn bei der Station Gänstrunnen auf Kote 722,09, die Station Oberdorf am Südportal des Tunnels auf



¹⁾ Bd. XXXIII, S. 116; Bd. XXXV, S. 186 und 194; Bd. XLV, S. 64.

Abb. 1. Uebersichtskarte 1 : 125 000. — Mit Bewilligung der eidg. Landestopographie.