

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 3

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

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

INHALT: Die Bauarbeiten am Simplontunnel. VI. — Neuere Vermessungen im Kanton Zürich. — Sanatorium Schatzalp bei Davos. (Schluss.) — Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel. I. — Miscellanea: Monatsausweis über die Arbeiten im Albulatunnel. Funkentelegraphie an der amerikanischen Küste. Umwandlung einer elektrisch betriebenen Vollbahn auf Dampftrieb. Santa Maria della Pietà an der Riva degli Schiavoni. Eine elektrisch betriebene Kolbenpumpe. — Be-

richtigung. — Konkurrenzen: Chauderon-Montbenon-Brücke in Lausanne. Bauten für elektrische Kraftübertragung an den Wasserfällen vom Wittenberg-Halfredsfossen in Glommen, Norwegen. Dienstgebäude für die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. Provinzial-Museum zu Münster in Westfalen. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel.

Die Bauarbeiten am Simplontunnel.

Von Ingenieur S. Pestalozzi in Zürich.

VI. Die Installationsplätze.

Die in der Nähe der Tunnelmündungen angelegten Installationsplätze sollten alles enthalten, was einen programmgemässen Fortschritt der Arbeiten im Tunnel ermöglichte. Vor allem waren dort die verschiedenartigen Maschinen für den Bohrbetrieb unterzubringen; sodann mussten Werkstätten zur Reparatur der verschiedenen Gerätschaften geschaffen werden, ferner Lagerräume für Baumaterialien, Cement, Sand, Holz, Sprengstoffe u. s. w., Kohlenschuppen, Lokomotiv- und Wagenremisen. Endlich war, da die Arbeitsstellen von den nächsten bewohnten Orten ziemlich entfernt liegen, auch für Unterkunft und Verpflegung der Angestellten und Arbeiter zu sorgen durch Erstellung von Wohnhäusern und Wirtschaftslokalitäten, sowie von Magazinen für Lebensmittel und andere Gebrauchsgegenstände. Zur Pflege des körperlichen Wohles der Arbeiter wurden Badeeinrichtungen und für Aufnahme von Kranken und Verletzten Spitäler erstellt. Für den raschen und bequemen Transport der Arbeiter, der Baumaterialien und aller Requiriten, und zugleich zur Abfuhr des Tunnelausbruchmaterials wurden Transportgeleise angelegt. Dann musste für Wasserversorgung der verschiedenen Gebäude und Arbeitsstellen, für Entwässerung durch eine Kanalisation und für Beleuchtung gesorgt werden. Man sieht aus dieser Aufzählung, wie vielen Bedürfnissen bei der Anlage der Installationsplätze genügt werden musste.

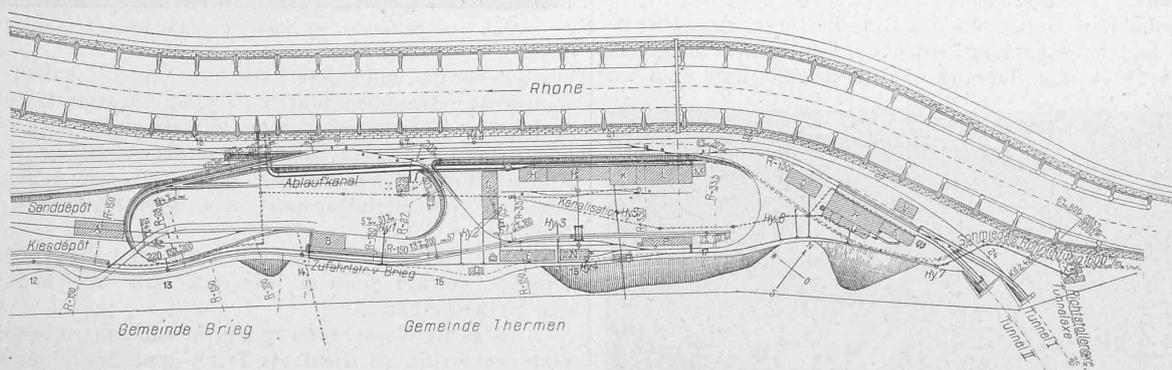
Auf der Nordseite bot die ebene Fläche zwischen der Berglehne und der Rhone in einer Länge von fast 2 km und einer Breite von 100—150 m reichlich Raum für die Installationen (Abb. 41 S. 27). Immerhin musste darauf Bedacht genommen werden, dass die zukünftige definitive

Unterbauarbeiten bereits ausgeführt worden, womit wir uns aber nicht weiter befassen; es genüge die Bemerkung, dass sich diese Anlagen östlich vom jetzigen Bahnhof in einer Länge von etwa 1 km der Rhone entlang erstrecken werden und dass das ganze Bahnhofplanum mit dem Ausbruchmaterial des Tunnels angeschüttet werden soll. — Eine Ansicht der Fundament- und Unterbauten der neuen Lokomotivremise ist in Abb. 42 gegeben. — Diese Bahnbauten



Abb. 46. Mündungen von Richtstollen, Tunnel I und Tunnel II (Nordseite) mit Arbeiterzug aus Tunnel II kommend. (Sommer 1900.)

haben ferner dazu Anlass gegeben, der Rhone, die vorher oberhalb des Bahnhofes Brig einen ziemlich unregelmässigen, in mehrere Arme gespaltenen Lauf hatte, vom Tunneleingang bis Brig ein ganz neues, regelmässig verlaufendes Bett anzuweisen. Dieses hat 6 ‰ Gefälle, 30 m Sohlenbreite, beidseitige flache Böschungen und steinerne Sporen von 30 zu 30 m, welche vorn mit runden Köpfen versehen sind,



Legende: A. Cementstschuppen, B. Cementmagazin, C. Abort, D. Bauhütte, E. Wagnerei, F. Portier, G. Bureau, Magazine und Wohnungen, H. Werkstätte, K. Dampfmaschinenhaus, L. Pumpenhalle, M. Dynamohaus, N. Lokomotivremise, O. Oelmagazin, P. Kohlenschuppen, Q. Tunnelbureau mit Magazin und Bohrschmiede, R. Bade- und Duscheräume, S. Restauration, T. Dampfkesselhaus, U. Wäscherei und Trocknerei, V. Doppel-Wärterhaus, W. Provisorisches Tunnelbureau der J.-S.-B., X. Provisorisches Tunnelbureau, Y. Provisorisches Ventilationsgebäude und Werkstätte.

Abb. 43. Lageplan des Installationsplatzes auf der Nordseite. — Masstab 1 : 5000.

Bahnanlage und der neu zu erstellende Bahnhof in Brig in keiner Weise von den Installationen berührt würden, zumal dieselben eventuell später nach Eröffnung des Betriebes auch noch für den vollständigen Ausbau von Tunnel II werden dienen müssen. Für die neue Bahnhofanlage sind von der Jura-Simplonbahn Projekte aufgestellt und einige

ein System, das bei der ganzen Rhonekorrektur im Kanton Wallis angewendet worden ist.

Der Installationsplatz selbst (Abb. 43 bis 47) befindet sich zwischen dem zukünftigen Bahnhof und der Tunnelmündung, und zieht sich zwischen der Berglehne und der projektierten Bahnlinie hin, welche letztere auf dem Damm