

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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 Erstellung einer neuen Apenninbahn von Genua nach Tortona mit langem Basistunnel. — Das Bankgebäude der Aktiengesellschaft Leu & Cie. in Zürich. — Miscellanea: Der XIII. internationale Strassen- und Kleinbahnkongress in Wien. „Planoxyl“. Die Erweiterung der Stadt Lausanne. Ueber die Widerstandskraft einer Brücke. Brückenneubauten vom Standpunkt des Heimatschutzes. Eine einfache rotierende Dampfmaschine. Die XXXI. Jahresversammlung des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern. Das neue Volkstheater in Charlottenburg. Talsperrianlagen in

Königreich Sachsen. Deutsche Urteile über die Weltausstellung in St. Louis. Einzug der Kathedrale von Orleans. Die Vergrößerung des Emdener Hafens. Die steinerne Syratalbrücke in Plauen i. V. Ausmalung der Lutherkirche in Zwickau. — Konkurrenzen: Schulhaus in Vauseyon bei Neuchâtel. Neubau der Banca Popolare Ticinese in Bellinzona. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten.

Hierzu eine Tafel: Das Bankgebäude der Aktiengesellschaft Leu & Cie. in Zürich: Ansicht von der Bahnhofstrasse aus.

Die Erstellung einer neuen Apenninbahn von Genua nach Tortona mit langem Basistunnel.

Von E. Bavier, Ingenieur in Zürich.

I. Beschreibung der Bahnlinie.

Die beständige Verkehrszunahme und die infolgedessen in Aussicht genommene Vergrößerung des Hafens von Genua lassen die baldige Erstellung einer neuen und möglichst leistungsfähigen Bahnverbindung durch den Apennin, zwischen Genua und der Poebene, als unumgänglich notwendig erscheinen. Die Gemeindevertretung von Genua hat, in richtiger Erkenntnis der Dringlichkeit dieser Bahnanlage, durch eine technische Kommission den Entwurf

Dem Ende 1903 erschienenen Gutachten dieser Kommission, in welcher die Schweiz durch den Leiter der Durchbohrungsarbeiten der nördlichen Hälfte des Simplons vertreten war, sind mit Bewilligung der auftraggebenden Behörde die nachfolgenden Mitteilungen entnommen.²⁾

Die direkte Bahnlinie über Rigoroso, nach dem nun vorliegenden, gegenüber dem von der früheren Kommission beurteilten in einigen Punkten etwas abgeänderten Projekte, hat im Vergleich mit den beiden bestehenden Giovi-Linien und mit der von der Mittelmeerbahn vorgeschlagenen Linie über Voltaggio den grossen Vorteil, dass ihr höchster Punkt nur die Höhe von 235 m über Meer erreicht, während die drei andern genannten Linien Meereshöhen von 310 bis 360 m übersteigen. Auch in Bezug auf die Höhen- und

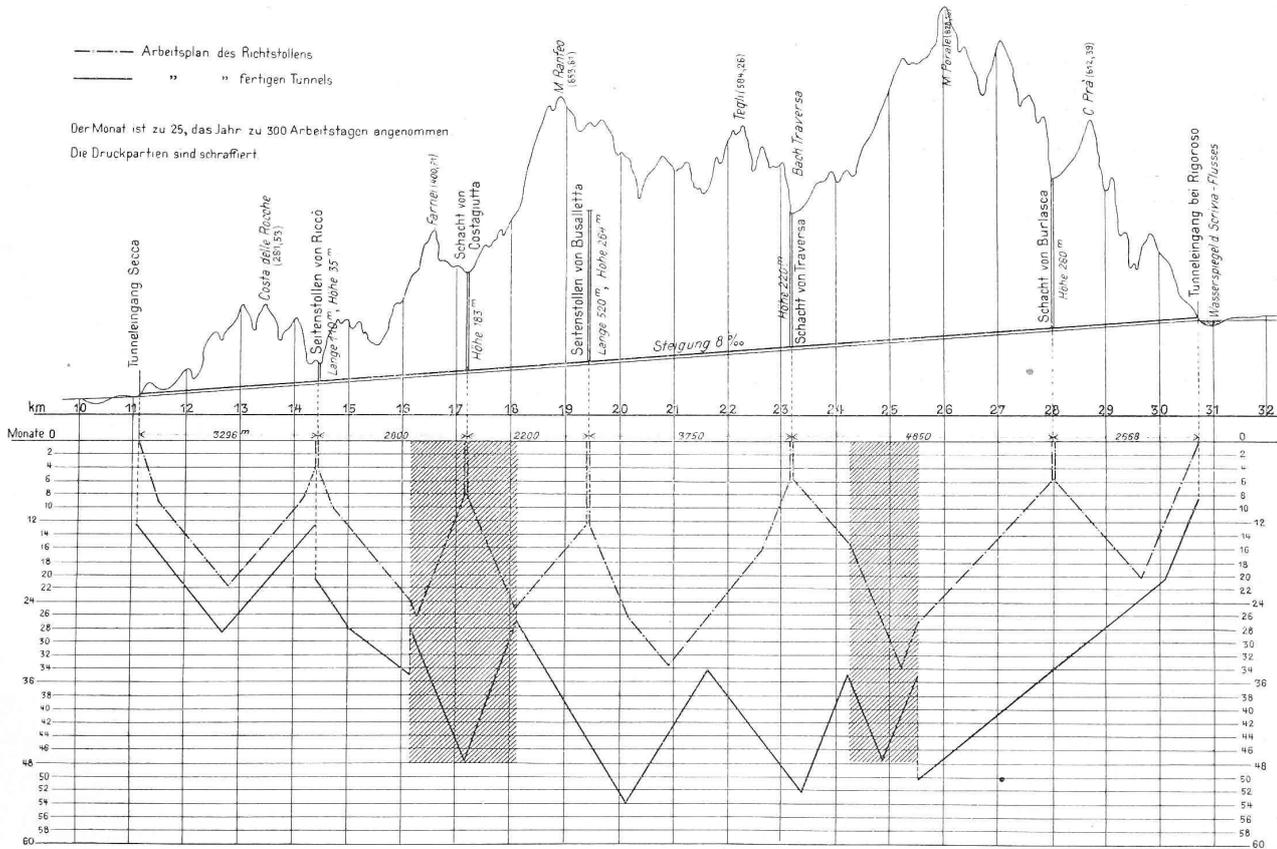


Abb. 1. Graphische Darstellung des Baufortschrittes für den projektierten Rigorosotunnel. Masstab 1 : 125 000 für die Längen, 1 : 12 500 für die Höhen.

einer tief liegenden direkten Linie von Genua nach Tortona über das Secca-Tal und Rigoroso anfertigen lassen, während die Mittelmeerbahn eine andere Linie vorschlug. Eine von der obgenannten Behörde zur Prüfung dieser zwei in Frage kommenden Linien eingesetzte internationale Kommission hervorragender Ingenieure hat, vom Standpunkte der Verkehrsinteressen aus, der tief liegenden Linie über Rigoroso unbedingt den Vorzug eingeräumt.¹⁾

Im Verfolge der vorliegenden wichtigen Frage hat der Gemeinderat von Genua im verflossenen Jahre eine weitere Kommission von Fachmännern einberufen, um von derselben ein Gutachten zu erhalten über die bauliche Ausführung der direkten Linie und namentlich über ihren schwierigsten Teil, den gegen 20 km langen Tunnel bei Rigoroso.

¹⁾ Neue Abfuhrlinien des Hafens von Genua. Von E. Bavier, Ing. in Zürich. Bd. XLII, Nr. 13, 14, 15.

Horizontalentwicklung bietet diese Linie bei einer grössten Steigung von 8 ‰ und bei nicht unter 1000 m herabgehenden Kurvenhalbmessern von allen genannten Linien die günstigsten Betriebsverhältnisse, ist daher am besten geeignet, die dem Hafen von Genua geographisch am nächsten gelegenen Länder, nämlich die Schweiz und Süddeutschland, demselben auch in eisenbahntechnischer Hinsicht möglichst nahe zu bringen und ihn durch stetige Vervollkommnung seiner Verkehrsmittel gegenüber den andern kontinentalen Häfen konkurrenzfähig zu machen.

Die Bahnstrecke von Genua bis zum Eingang des Haupttunnels enthält nur unbedeutende Kunstbauten mit

²⁾ Municipio di Genova. Questioni relative alla Costruzione della Nuova Linea *Dirrettissima* attraverso l'Appennino da Genova a Valle Scriva. Relazione dei Signori Prof. Torquato Taramelli, Ing. Edoardo Locher ed Ing. Luigi Capello.