

# Ein neues "Gotthard Auto-Tunnel"-Projekt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49927>

## **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 neues «Gotthard Auto-Tunnel»-Projekt

Mussten wir in letzter Nr. 13 als Novum die Uebertragung der obersten Bauleitung einer Alpenstrasse an einen Architekten registrieren, so können wir heute einen Architekten als Urheber und energischen Initianten eines 15 km langen Gotthard-Auto-Tunnels unserm Leserkreis vorstellen: Arch. *Paul Hosch* in Basel hat sein Projekt in Buchform unter Beigabe von Bau- und Betriebskostenrechnungen, mit zahlreichen Tabellen, Diagrammen und Zeichnungen veröffentlicht und damit zur Diskussion gestellt. Sie sei hiermit eröffnet, was umso dringlicher erscheint, als Herr Hosch bereits Regierungsräte und andere Namen von Klang zu einem Initiativkomitee zu sammeln beginnt. Seine originelle Idee ist kurz folgende.

Im Axabstand von 25 m vom bestehenden 15 km langen Gotthardtunnel der SBB soll ein Parallel-Tunnel von 44 bis über 60 m<sup>2</sup> Ausbruchfläche, mit 6,4 m Fahrbahnbreite und 4,2 m l. Höhe für zweispurigen Autobetrieb erstellt werden, der durch insgesamt 17 Querschläge mit dem Bahntunnel zu verbinden wäre. Das Kolumbus-Ei bestünde nun darin, dass der Eisenbahntunnel als Frischluft-Zuführungskanal benützt würde, aus dem die in den Querstollen eingebauten Ventilatoren die Luft in den Autotunnel blasen würden; aus diesem müsste die Abluft durch einen Kalottenkanal an den beiden Portalen ausströmen, also eine Art Halb-Querlüftung. In Abständen von je 2,5 km sind Ausstellplätze vorgesehen. — Das alles wäre, wenn auch mit verschiedenen Vorbehalten, als Prinzip betriebstechnisch denkbar. Undenkbar und völlig ausgeschlossen ist aber die vorgeschlagene Bauweise: Arch. Hosch will während der Bauzeit das eine (westliche) Betriebsgeleise des Gotthardtunnels als Fördergeleise benützen, wobei der Autotunnel von acht Querschlägen aus in Angriff zu nehmen wäre; er kommt so auf insgesamt 18 Angriffe und meint, auf diese Weise, unter Aufteilung auf verschiedene Unternehmer, in 2 1/4 Jahren (auf 1941) den Autotunnel fertigstellen zu können, mit Baukosten von 3200 Fr./m!

Hierzu ist zweierlei zu sagen. Es braucht keine grossen Kenntnisse im Tunnelbaubetrieb um einzusehen, dass dieses Bauprogramm ein reines Phantasiegebilde ist. Man stelle sich das Aus- und Einfahren des Materials, einschl. Holz für die Zimmerung, mit Umlad in die senkrecht zum SBB-Geleise liegenden engen Querschläge, die Arbeiterzüge beim Schichtwechsel der 16 Vortriebe usw. vor! All dies dicht neben dem Bahnbetriebsgeleise mit seinen Express-, Personen- und Güterzügen; es ist völlig undenkbar. Sodann aber ist es absolut ausgeschlossen, während der jahrelangen Bauzeit den Bahnbetrieb im Gotthardtunnel einspurig zu führen. Um dessen Dichtigkeit zu beurteilen genügt es natürlich nicht, die fahrplanmässigen Züge zu zählen; man muss überdies wissen, dass die 110 tägl. Züge (nicht 60, wie Hosch annimmt) sich nicht gleichmässig auf die 24 Stunden verteilen, dass ferner dazu kommen die 10 Fahrordnungen der Schnelltriebwagen im Sommer. Die SBB waren daher genötigt, die 15,8 km lange Blockstrecke Göschenen-Airolo durch eine Blockstation in Tunnelmitte<sup>1)</sup> zu unterteilen, sodass jetzt gelegentlich bis vier Züge gleichzeitig im Tunnel fahren. Da ist die Einspurigkeit, und damit der Herr Arch. Hosch vorschwebende Bauvorgang *absolut ausgeschlossen*. Damit reduzieren sich aber die Angriffstellen auf die beiden Portale, und Bauzeit wie Baukosten nähern sich denen des Projektes Gruner (Bd. 106, S. 167\*). Der Vorschlag von Arch. Hosch gehört somit ins gleiche Reich der Utopie wie die einspurige Simplon-Idee. Damit erübrigt sich ein näheres Eintreten auf die mancherlei weiteren Punkte, die zu fachmännischer Kritik herausfordern. — Wir hoffen, sowohl Herrn Hosch wie die allfälligen Interessenten an einem bezügl. Initiativkomitee rechtzeitig von der Aussichtslosigkeit ihres Vorhabens überzeugt zu haben. Dabei sei die gute Absicht des Urhebers keineswegs in Zweifel gezogen; aber die ausgesprochenen Ingenieuraufgaben sind denn doch nicht so einfach, dass sie auch vom Architekten mit idealem Schwung gelöst werden könnten. Das Zeitalter eines Leonardo da Vinci ist vorbei, aber selbst er hätte es nicht fertig gebracht, den Bahnverkehr im Gotthardtunnel einspurig zu bewältigen.

In der Feststellung dieser Tatsache am konkreten Beispiel, dass der Architekt nicht *alles* versteht, liegt selbstverständlich nicht die leiseste Geringschätzung seines Berufes als solchem. Ebenso selbstverständlich liegt es uns durchaus fern, durch diese Feststellungen das gute kollegiale Einvernehmen zwischen unsern Architekten und Ingenieuren zu trüben — im Gegenteil dürfte eine Abgrenzung ihrer Arbeitsgebiete da, wo sie sich förmlich aufdrängt, die Zusammenarbeit an jenen andern Aufgaben erleichtern, die, wie z. B. Stadtbau und Landesplanung, gemeinsame Domäne beider Berufe sind.

<sup>1)</sup> Wie im Hauensteintunnel, vgl. Bd. 58, S. 238\* u. 343 (28. Okt. 1911)!

Bei diesem Anlass seien alle Autotunnel-Interessenten darauf aufmerksam gemacht, dass alle die technischen Probleme langer Autotunnel in den Alpen, vorab deren Lüftung gegenwärtig von einer kleinen Kommission zuständiger Fachleute im Bundesauftrag gründlich untersucht werden. Dieser Bericht dürfte die notwendige bau- und betriebstechnische Abklärung bringen, die zur Zeit noch fehlt.

## MITTEILUNGEN

**Das Kegums-Kraftwerk**, das im Bau befindliche grösste Kraftwerk Lettlands, liegt am Unterlauf des Daugawa-Flusses etwa 50 km oberhalb von Riga. Bei einem Stauziel von 32,00 m ü. M. beträgt das Nutzgefälle im Mittel 15,75 m. Das 360 m breite Wehr hat zwei mittlere, je 80 m breite, durch 4,5 m hohe Klappenwehre abgeschlossene Oeffnungen zum Durchlass von je 1500 m<sup>3</sup>/s und zudem neun je 20 m breite Seitenöffnungen mit 7,5 m hohen Segmentschützen, sodass bis zu 10 000 m<sup>3</sup>/s abgelassen werden können. Das Maschinenhaus bietet Platz für vier vertikale Hauptmaschinensätze, von denen zunächst zwei zur Aufstellung kommen. Jede der Kaplan-Turbinen wird für folgende Betriebsdaten gebaut:

H =	12,5	14,9	15,9 m
Q =	158	138	138 m <sup>3</sup> /s
N =	21 500	23 800	25 600 PS

Die Turbinen erhalten Leiträder mit 24 Schaufeln aus Stahlguss und Laufräder mit 4 Schaufeln aus nicht rostendem Stahl. Auch der das Laufrad umschliessende Gehäuseeteil wird mit nicht rostendem Stahl ausgekleidet. Der grösste Wellendurchmesser ist mit 700 mm, die Schmierung der Führungslager mit Fett vorgesehen. Jeder Maschinensatz erhält eine 20 at-Drucköl-anlage mit elektrischem Antrieb, die für zwei Turbinen ausreicht. Die Regler werden durch Synchronmotoren angetrieben. Die Tragkraft des Maschinenhauskranes beträgt 170 t. Die Inbetriebnahme des Werkes soll im Jahr 1939 erfolgen. (Näheres in «Wasserkraft und Wasserwirtschaft» Nr. 11/12, 1938.)

**Das Institut für angewandte Psychologie** in Zürich veranstaltet demnächst zwei Kurse für Praktiker, und zwar:

*Psychologie für Vorgesetzte*, ein «Kaderkurs» für mittlere und untere Vorgesetzte aus industriellen, handwerklichen und Verwaltungsbetrieben, also Abteilungsleiter, Techniker, Bureauchefs, Meister, Vorarbeiter und künftige Vorgesetzte, findet statt in Zürich je 14.00 bis 17.30 h am 4., 7., 11. und 24. Oktober und in Basel je 20.00 bis 22.30 h an den gleichen Tagen. Die Referenten Ing. Dr. A. Carrard, Dipl. Ing. P. Silberer und Dr. phil. A. Ackermann behandeln Fragen der Selbsterziehung, Menschenkenntnis und Menschenführung; anschliessend Aussprache. Kursgeld 30 Fr., einzuzahlen auf Postcheck VIII 9646 mit dem Vermerk «Kaderkurs in Zürich» bzw. «Basel».

*Psychologie hilft verkaufen*, «Verkaufskurs», für Geschäftsinhaber, Direktoren, Verkaufchefs und ähnliche höhere Angestellte, in Zürich je von 9.00 bis 11.45 h am 1., 2., 3. und 4. November. Als Referenten sprechen Dipl. Ing. P. Silberer und Emil Oesch über Psychologie im Dienste der Verkaufsplanung, der Arbeitsgemeinschaft, im richtigen Verkaufen und über wirksame Werbung. Kursgeld 28 Fr. einzuzahlen, wie oben. — Nähere Auskunft und Prospekte beim Sekretariat des Instituts, Hirschengraben 20 (Tel. 242 00) in Zürich.

**Die Eidg. Technische Hochschule** hat folgenden Absolventen die *Doktorwürde* verliehen:

a) der **technischen Wissenschaften**: Bornand René A., dipl. Maschineningenieur aus Ste-Croix (Waadt), Dissertation: Dynamisches Verhalten eines schwingenden Systems mit trockener Reibungsdämpfung unter Einwirkung periodischer Impulse; Ruckstuhl Jakob E., dipl. Ingenieur-Chemiker aus Winterthur, Dissertation: Weitere Beiträge zur Herstellung stickstoffreicher Humusdünger aus schweizerischen Torfen; Weidemann Markus, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Winterthur und Basel, Dissertation: I. Ueber die physikalischen Eigenschaften von Vinylbromid. II. Versuche zur Darstellung von Borchlorid.

b) der **Naturwissenschaften**: Clausen René, dipl. Naturwissenschaftler aus Bussigny (Waadt), Dissertation: Untersuchungen über den männlichen Copulationsapparat der Ameisen, speziell der Formicinae; Diehl Ernst A., dipl. Naturwissenschaftler aus Olten (Solothurn), Dissertation: Geologisch-Petrographische Untersuchung der Zone du Grand Combin im Val d'Ollomont (Prov. Aosta, Italien); Frei Jost, dipl. Naturwissenschaftler aus Hemberg (St. Gallen), Dissertation: Das Kohlenstoffgerüst der Triterpene; Kappeler Ulrich, dipl. Naturwissenschaftler aus Frauenfeld, Dissertation: Zur Geologie der Ortlergruppe und zur Stratigraphie der Ortlerzone zwischen Sulden und dem Engadin.

**Ferngedruckte Hauszeitung**. Einer Mitteilung der «R. G. E.» vom 3. September 1938 zufolge bietet eine amerikanische Rundfunkgesellschaft Apparate an, die, an den Empfänger angeschlossen und in den späten Nachtstunden durch ein Uhrwerk in Gang gesetzt, dem Abonnenten morgens ein fertiges Nachrichtenblatt auf den Tisch legen. Das zugrunde liegende Verfahren ist die seit Jahren angewandte Bildtelegraphie nach E. Belin, mit Hochfrequenzwellen statt Kabel als Uebertragungsmittel;