Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**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 Berninabahn. — Wohnhaus Dr. Frischknecht bei St. Gallen. — † Oberst H. Bleuler. — King-Kessel mit Zirkulationsrohr. — Berner Alpenbahn. — Miscellanea: Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins für architektonische Wettbewerbe. Vollbahn-Elektrifizierungen auf deutschen Staatseisenbahnen. Zweiter Simplontunnel. Schweizerischer Acetylen-Verein. Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum. Umbau des Heidelberger Rathauses. — Konkurrenzen: Plakat für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914. Schulhaus Igis (Graubünden). — Nekrologie: W. Bügler. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 23 bis 26: Wohnhaus Dr. Frischknecht im Sittertobel bei St. Gallen.

Tafel 27: † Oberst Hermann Bleuler.

Band 59. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 7.

# Die Berninabahn.

Von *E. Bosshard*, Ingenieur
der A.-G. Alb. Buss & Cie., Bauunternehmung in Basel.

## II. Die Linienführung.

Es liegt in der Natur der Sache, dass ein Bahnbau in ausgesprochener Hochgebirgsgegend ein wesentlich vielseitigeres Studium erfordert als eine Anlage im Flachlande. Neben den üblichen Wünschen und Forderungen von lokalen Interessenten, Gemeinden und Behörden treten bei einer Gebirgsbahn noch zahlreiche andere Momente hinzu, die sogar in erster Linie für die Wahl des Tracé mitbestimmend sein sollen, z. B. die Vermeidung der von Steinschlag bedrohten Stellen, das Bestreben auf Verminderung der Möglichkeit von Schneeverwehungen der Bahn durch geeignete Anlage und Führung der Linie, die Umgehung der Rüfen und Lawinenzüge usw. Leider wird es nur äusserst selten möglich sein, allen diesen Umständen nach Wunsch Rechnung zu tragen; es kann sich beim Projektieren einer Gebirgsbahn nur darum handeln, unter eingehendem Studium eine Lösung zu suchen, die unter bestmöglicher Berücksichtigung der vorliegenden Forderungen und Wünsche in erster Linie die Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit der Bahn am besten wahrt. In zweiter Linie werden auch die Baukosten, bezw. die zur Verfügung stehende Bausumme, ein gewichtiges Wort mitsprechen.

Nur ein vollständiges Durchstudieren der verschiedenen möglichen Lienenführungen mit vorsichtigem gegenseitigem Abwägen ihrer Vor- und Nachteile kann auf die anscheinend beste Lösung, auf das rationellste Tracé führen, welches, im Falle einer Touristenbahn wie der Berninabahn, zudem noch suchen soll, die landschaftlichen Schönheiten der durchfahrenen Gegend möglichst vorteilhaft zum Ausdruck zu bringen. Auf jeden Fall stellt das Projektieren einer solchen Bahn im Hochgebirge ein grosses Stück Arbeit dar, das erschwert wird durch die mühsamen und teilweise gefährlichen Terrainaufnahmen in schwierigem Gelände und unwirtlicher Gegend.

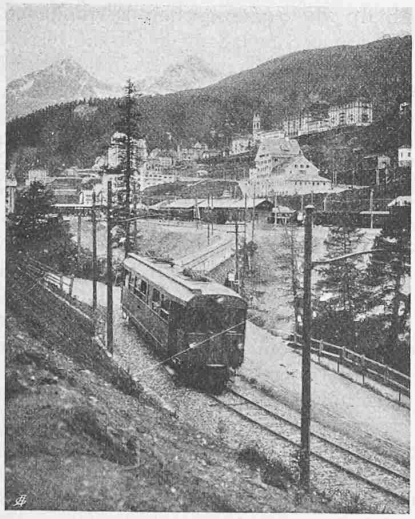

Abb. 10. Innviadukt und Station St. Moritz.

Bei der Berninabahn war noch während der Bauperiode das Bestreben fortwährend auf die Vornahme von eventuell noch möglichen Verbesserungen in der Linienführung gerichtet, bis sich endlich aus der Unzahl von Varianten das heutige Bahntracé herauskristallisiert hat. Ob dasselbe wirklich die erstrebte beste Lösung darstellt, kann mit Sicherheit erst eine weitere Zukunft zeigen.

Die Berninabahn bedient sich also der Station St. Moritz der Rhätischen Bahn, Höhe 1778,00 *m* ü. M., als Ausgangsstation, die zu diesem Zwecke wesentlich erweitert und für den speziellen Dienst der Berninabahn mit Einsteigperron und einem eisernen Perrondach versehen worden ist. Sofort nach Verlassen der Station St. Moritz überfährt die Bahn den Innfluss bei seinem Ausfluss aus dem St. Moritzersee auf einem steinernen Viadukt mit einer Oeffnung zu 18 *m* und drei Oeffnungen zu 10 *m*, der in einer ∽-Kurve liegt und der Bahn die Richtung nach der Charnadüra-Schlucht zuweist (Abbildungen 9 und 10).

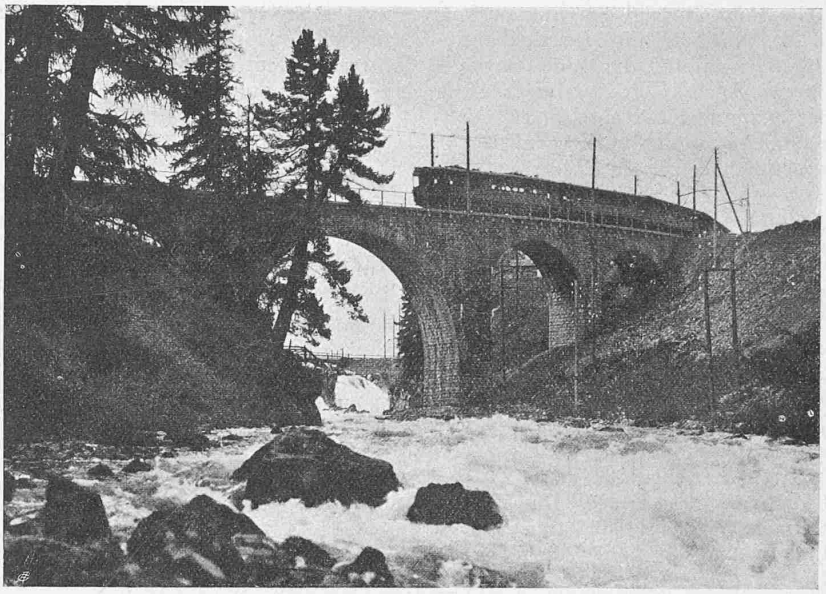

Abb. 9. Innviadukt (2 × 10 + 18 + 10 *m* Spannweite), dahinter der Inn-Fall.

Schon das erste Teilstück St. Moritz-Pontresina gab Anlass zu langen Unterhandlungen und den bekannten öffentlichen Auseinandersetzungen. Das Projekt sah kürzeste und einfachste Linienführung durch den Statzerwald vor, in unmittelbarer Nähe an dem in idyllischer Ruhe gelegenen Statzersee vorbei. Die Gemeinden des Oberengadins erhoben Einsprache gegen dieses Tracé als profane Schädigung des von allen treuen Engadinergästen so hoch geschätzten ruhigen Statzerwaldes; auch der „Heimatschutz" legte sich sehr energisch ins Mittel, um die Entheiligung dieses Naturparkes durch das moderne Verkehrsmittel zu verhindern. Verschiedene Varianten wurden studiert, um den Statzerwald möglichst zu schonen, die aber alle gegenüber dem einfachen Statzerwaldtracé sehr bedeutende Mehrkosten verursachten. Verkehrstechnische Interessen haben dazu beigetragen, das ausgeführte Tracé zu wählen, welches gleichzeitig ermöglichte, das Dorf Celerina in nicht allzugrosser Entfernung mit einer Haltestelle zu bedienen und ferner durch die Haltestelle Punt Muraigl direkten Anschluss zu schaffen an die Drahtseilbahn nach Muottas Muraigl. An den Mehrkosten dieser Variante, die das Bahntracé um rund einen Kilometer verlängerte, beteiligten sich auch die Gemeinden des Oberengadins und interessierte Privatkreise (Hoteliers). Besonders die Strecke durch die Charnadüra-