

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Eine schmalspurige schweizerische Alpenbahn. Von Ingen. C. Wetzel in Davos. — Ueber die Verwendung des Schienen-Materials bei Eisenbahnen. — Die Kraftübertragung mittels comprimierter Luft in Paris. — Wettbewerb für eine evang. Kirche in Bern. — Eine schmalspurige schweizer. Alpenbahn. — Miscellanea: Der Verein deutscher Portland-Cement-Fabricanten. Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

Wasserversorgung der Stadt Mailand. Schweiz. Patentanwalts-Syndicat. Der Lopperberg-Tunnel. Eidg. Polytechnikum. La Compagnie du chemin de fer funiculaire Ecluse-Plan. Weissensteinbahn. Schweiz. Nordostbahn. Nationalmuseum. Berner-Tramway. Jura-Bern-Luzern-Bahn. — Concurrerenzen; Electriche Beleuchtung der Stadt Zürich. Kath. Kirche in Wetztingen. — Preisausschreiben. — Correspondenz. — Stellenvermittlung.

Eine schmalspurige schweizerische Alpenbahn.

Von Ingenieur C. Wetzel in Davos.

Durch die unter obigem Titel erfolgte Besprechung meines Projectes in Nr. 5 dieser Fachschrift vom 2. Februar d. J. veranlasst, bezwecken die nachstehenden Bemerkungen, im Verein mit dem Situationsplan und Längenprofil des neuen Eisenbahnprojectes „Davos-Samaden“, ein möglichst anschauliches Bild von der projectirten Fortsetzung der Bahn Landquart-Davos, sowie deren Entstehung zu geben.

In der oben bezeichneten Besprechung ist die Bedeutung gestreift worden, welche eine Alpenbahn für Graubünden hat, wenn sie den ganzen Canton durchzieht.

Es mag daher einiges Interesse erregen, über den ersten Beginn dieser angestrebten Alpenbahn durch einige Notizen Kenntniss zu erhalten, welche hiermit folgen:

Im Jahre 1886 wurde von Herrn W. J. Holsboer in Davos als Präsident und Herrn Reg.-Rath Peter Salzgeber-Rofler, als Vertreter des Executiv-Comite für die Gemeinden des Prätigau und von Davos, die Concession für die erste Strecke Landquart-Davos beim schweizer. Bundesrathe nach-gesucht.

Sämmtliche von der Bahn berührten Gemeinden subventionirten in demselben Jahre gemeinsam:

- 1) Die Expropriation des für das ganze Bahnunternehmen nöthigen Bodens.
- 2) Die unentgeltliche Anweisung von Sand, Kies und Steinen.
- 3) Die Lieferung des für den Bahnbau nöthigen Holzes als Rundholz.
- 4) Unentgeltliche Concessions-Ertheilung der für Bahnzwecke nöthigen Wasserkräfte.
- 5) Eine Baarleistung von 500 000 Fr.

Im Jahre 1888 gelang es den Concessionsinhabern, sowie dem energischen Eingreifen des Herrn F. Rickenbach-Stehlin in Basel, den Finanzausweis für den Bau der Bahn zu erbringen, und zwar durch die unter dem Präsidium von Herrn alt Nationalrath R. Geigy-Merian in Basel gegründete „Actiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos“.

Im September 1889 sollen 33 km dieser Bahn, welche für sich eine Höhendifferenz von etwa 700 m aufweisen, in Betrieb genommen sein; ein Jahr darauf wird die ganze Linie dem Verkehre übergeben werden.

Am 25. Januar d. J. ist von Herrn W. J. Holsboer das Concessionsgesuch „Davos-Samaden“ beim schweizer. Bundesrathe eingereicht worden.

Der durch den letzten Satz ausgesprochene Gedanke einer Alpenbahn war vom ersten Moment an bei dem jetzigen Concessionsbewerber die eigentliche Triebfeder des ganzen Unternehmens; ausgesprochen durfte er allerdings nicht werden, wenn die Realisirung desselben nicht in unabsehbare Ferne gerückt werden sollte.

Der Versuch, eine „schmalspurige“ Alpenbahn zu bauen, wäre durch hundert Hindernisse im ersten Keime erstickt worden.

Nachdem jedoch die bei Wolfgang eine Höhe von 1631 m ü. M. übersteigende Theilstrecke Landquart-Davos gesichert und für die Weiterführung die Concession nach-gesucht ist, wird das angestrebte Ziel von selbst offenkundig und es kann nur erhofft werden, dass dasselbe in weiteren Kreisen Aufnahme und Förderung finde.

Wohl sind sich die Förderer der Idee einer „schmal-spurigen“ Bahn bewusst, dass dieselbe bei ihrem Zustande-kommen nur eine Transit-Bahn bescheidener Bedeutung sein würde, doch hegen sie anderseits die feste Ueberzeugung,

diese Bahn würde gerade durch ihren besonderen Character Leben und Verkehr in die theilweise stillen Thäler des Bündner Landes tragen und den jetzt schon ausserordent-lichen Fremdenverkehr nach Davos und in das Engadin mächtig heben; weiterhin wird sich die Bahn bei den ver-hältnissmässig nicht hohen Baukosten rentiren, wenn es ge-lingt, die Kosten des Tunnel-Durchbruches auf die lange Strecke Landquart-Chiavenna zu vertheilen.

Davos-Sertig-Sulsanna-Samaden.

Höhe üb. d. Meere	Lage		Länge in Meter	Hori- zontale Strecken Meter	Steigungs- Verhältnisse		Bemerkungen
	Kilometer	Höhe üb. d. Meere			steigend	fallend	
1560	0,000-0,150	1560	150	150	—	—	Station Central- bahnhof Davos
1560	0,150-0,920	1543	770	—	—	22,1 ⁰ /100	
1543	0,920-2,100	1537	1180	—	—	5,1 ⁰ /100	
1537	2,100-4,320	1550	2220	—	—	5,8 ⁰ /100	
1550	4,320-4,520	1550	200	200	—	—	Station Frauen- kirch-Clavadel
1550	4,520-4,920	1556	400	—	—	15 ⁰ /100	
1556	4,920-5,920	1590	1000	—	—	34 ⁰ /100	Tunnel bei Clavadel
1590	5,920-11,920	1860	6000	—	—	45 ⁰ /100	
1860	11,920-12,070	1863	150	—	—	17,3 ⁰ /100	
1863	12,070-12,170	1863	100	100	—	—	Stat. Sertig Dörfli
1863	12,170-13,750	1890	1580	—	—	17,3 ⁰ /100	
1890	13,750-19,750	2014	6000	—	—	20,7 ⁰ /100	} Grosser Tunnel
2014	19,750-21,850	2010	2100	—	—	2 ⁰ /100	
2010	21,850-28,516	1710	6666	—	—	45 ⁰ /100	
1710	28,516-29,716	1680	1200	—	—	25 ⁰ /100	
1680	29,716-30,016	1680	300	300	—	—	Station Sulsanna- Unterengadin Viaduct-Sulsanna
1680	30,016-30,541	1667	525	—	—	25 ⁰ /100	
1667	30,541-33,680	1680	3139	—	—	4,1 ⁰ /100	
1680	33,680-33,880	1680	200	200	—	—	Station Scans
1680	33,880-35,650	1680	1770	1770	—	—	
1680	35,650-35,580	1680	200	200	—	—	Station Zuoz
1680	35,850-38,280	1680	2430	2430	—	—	
1680	38,280-38,480	1680	200	200	—	—	Station Madulein
1680	38,480-39,580	1689	1100	—	—	8,3 ⁰ /100	
1689	39,580-39,780	1689	200	200	—	—	Station Ponte
1689	39,780-42,380	1703	2600	—	—	5,3 ⁰ /100	
1703	42,380-43,580	1707	1200	—	—	3 ⁰ /100	
1707	43,580-43,780	1707	200	200	—	—	Station Bevers
1707	43,780-46,050	1707	2270	2270	—	—	
1707	46,050-46,350	1707	300	300	—	—	Station Samaden
			46350	8,520			

Variante durch das Dischma-Thal.

1564	0,000-0,150	1564	150	150	—	—	Stat. Davos-Dörfli
1564	0,150-0,510	1560	360	—	—	11,1 ⁰ /100	
1560	0,510-2,430	1590	1920	—	—	15,6 ⁰ /100	
1590	2,430-5,560	1730	3130	—	—	44,7 ⁰ /100	
1730	5,560-5,660	1730	100	100	—	—	Station Dischma
1730	5,660-12,160	2010	6500	—	—	41,8 ⁰ /100	
2010	12,160-15,455	2026	3295	—	—	5 ⁰ /100	} Grosser Tunnel
2027	15,455-18,750	2010	3295	—	—	5 ⁰ /100	
2010	18,750-43,250	1707	24500	8070	—	—	Tunnelportal- Samaden
			43250	8320			

Eine Normal-Bahn bis in das Hochgebirge Graubünden zu bauen, war nicht nur verschiedentlich von anderer Seite, sondern selbst von denselben Männern, welche eine Schmalspur-Bahn von Landquart nach Davos glücklich zu Stande gebracht haben, häufig und mit aller Energie versucht worden; das Normalbahn-Project Landquart-Davos von Herrn Ingenieur Bavier im Jahre 1873 und dasjenige von Herrn Ingenieur Lutz im Jahre 1876 waren die Grundlagen hiefür.