

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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: Neue schweizer. Eisenbahnprojekte. — «Christus der Kinderfreund». — Künstlerische Bahnhofsorten. — Miscellanea: Geschichtliche Entwicklung der Perspektive. Elektr. Hoch- und Untergrundbahn in Philadelphia. Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses. Wasserversorgung von Stuttgart. Türe eines Hauses in Kehrsatz. Schweizer Vereinigung für Heimatschutz. «Grand Hôtel de l'Univers» in Basel. Rücktritt von Stadtbaumeister A. Geiser. — Konkurrenzen: Höhere Töcherschule

auf der Hohen Promenade in Zürich. — Literatur: Der Eisenbeton und seine Anwendung im Bauwesen. Bautechn. Projekte. — Charakterist. Details von ausgeführten Bauwerken. Der innere Ausbau. L'architettura italiana. Jahrbuch der Freitagszeitung mit Chronik des Jahres 1905. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein: Zirkulare des Zentralkomitees. Zürcher Ingenieur- und Architektenverein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Neue schweizerische Eisenbahnprojekte.

IV. Das Greina-Projekt und die östlichen Alpenübergänge.

Von a. Oberingenieur Dr. R. Moser in Zürich.

In verschiedenen, zu Anfang des Jahres 1900 in dieser Zeitschrift erschienenen Artikeln¹⁾, beschäftigte sich der Verfasser mit dem Entstehen der Eisenbahnen im Kanton Graubünden und es wurde damals erwähnt, dass nach Erstellung der Gotthardbahn die Verbindung Chur-Bellinzona, die während Jahrzehnten angestrebt und festgehalten wurde, fallen lassen und an ihre Stelle die Splügenbahn aufgenommen worden sei. Im Laufe der Jahre seien für den Splügen denn auch eine Menge von Projekten ausgearbeitet worden, als deren letztes das Projekt von 1890 in der Schweiz. Bauzeitung näher beschrieben und durch Pläne erläutert wurde. Seit jener Zeit haben sich die Verhältnisse und Anschauungen wieder etwas geändert und es hat das Lukmanier- oder Greinaprojekt in verschiedenen Kantonen neuerdings Freunde gefunden; es bildete sich ein inter-

zureichende und deren Entfernung mit 12 km bei einer so starken Steigung der Bahn und nur einspuriger Anlage eine zu grosse, sondern es ist namentlich auch den Richtungsverhältnissen viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und ohne Not der kleinste Kurvenradius von 300 m allzuhäufig, beinahe durchwegs zur Anwendung gebracht worden. So haben z. B. auf der Südrampe von 87 Kurven mit einer Länge von 14 830 m nur drei von zusammen 422 m Länge einen etwas grösseren Radius, während alle andern, oder nahezu 60 % der gesamten Bahnlänge, den Minimalradius von 300 m aufweisen. Ganz unannehmbar ist endlich, zum Teil infolge seitheriger Bergstürze und sonstiger Veränderungen, die Anlage der nördlichen Anschlussstrecke im wilden Somvixertobel und die grosse Schleifenentwicklung oberhalb Somvix.

Bei der Ausarbeitung eines neuen, vollständigen Projektes, die nicht zu umgehen war, konnten jedoch die früher schon erwähnten, von Ingenieur *Wetli* in den Jahren 1857/58 erstellten, vorzüglichen Kurvenaufnahmen im Masstab 1:5000 ohne weiteres benützt werden. Für mehr allge-

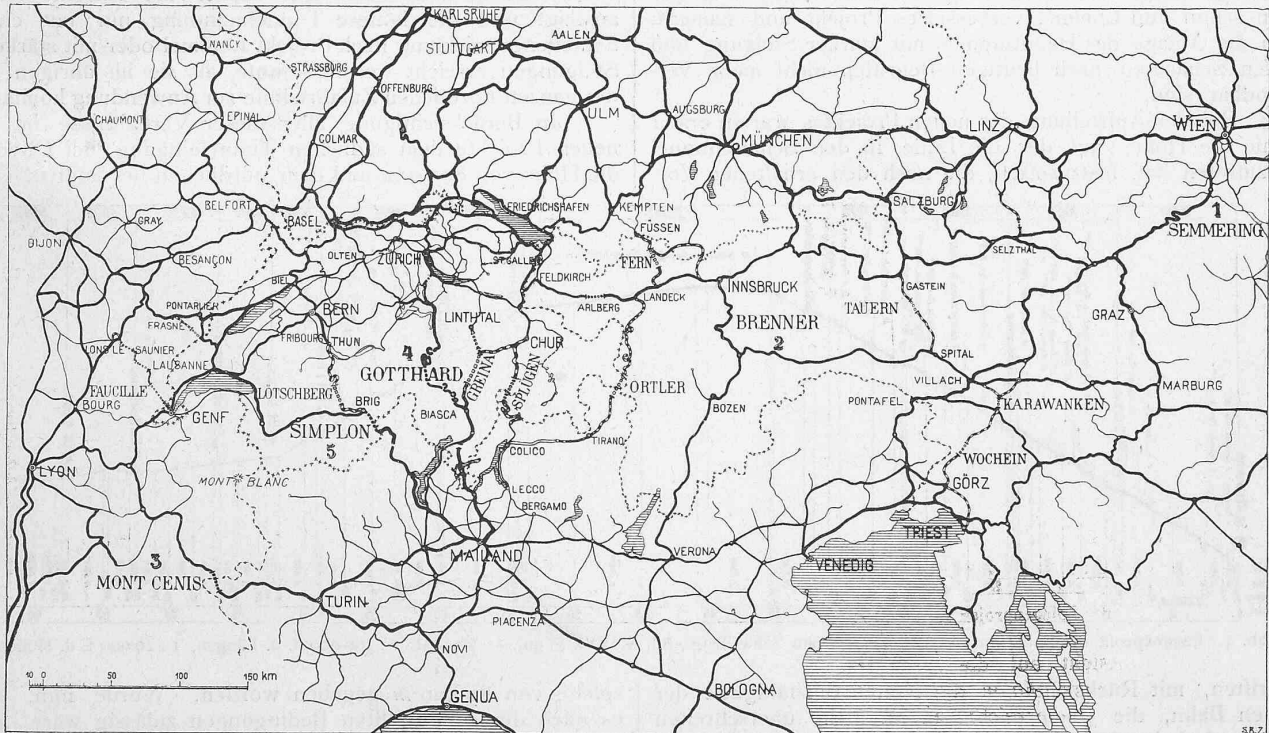


Abb. 1. Uebersichtskarte der Alpenbahnen. — Masstab 1:5 000 000.

kantonales Komitee, in dessen Einverständnis und Auftrag die Regierung des Kantons Tessin dem Verfasser die Ausarbeitung eines neuen, ebenbürtigen Alpenbahnprojektes für die Verbindung Chur-Biasca zum Anschluss an die Gotthardbahn übertragen hat. Dabei war man zuerst der Meinung, es werde mit einer kleinen Umarbeitung des im Jahr 1867 von Ingenieur *Lommel* im Auftrag der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen ausgearbeiteten Projektes getan sein. Es zeigte sich aber bald, dass dieses Projekt den Anforderungen, die heute an eine leistungsfähige Alpenbahn gestellt werden, nicht genügen würde; nicht nur ist die Steigung im Tunnel eine zu grosse, die für die Stationen vorgesehene Längenentwicklung von kaum 300 m eine un-

meine Fragen stunden noch die topographischen Karten 1:50 000 zur Verfügung, mit deren Beziehung in erster Linie zu untersuchen war, ob wirklich eine Bahnverbindung Chur-Biasca und Bellinzona am richtigsten den von *Wetli* zuerst gewiesenen Weg über die Greina zu nehmen habe. Nach der topographischen Karte können für die Verbindung von Chur mit Biasca oder Bellinzona nur die folgenden Richtungen und Täler in Betracht kommen:

1. Vorderrhein-Blegno-Tal (Somvix-Olivone).
2. Lugnetz-Blegno-Tal (St. Martin-Olivone).
3. Hinterrhein-Misoxer-Tal (Adeer-Misox).

Auf der Höhe von 1000 Meter über Meer beträgt der Kurvenabstand und damit die Tunnellänge in gleicher Reihenfolge 19, 23 und 25 km. Es ist aber nicht nur bei der

²⁾ Bd. XXXV, S. 75.