Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 8

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: Die Berninabahn. — Haus Göggel in St. Gallen. — Die Wärmemotoren an der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung Turin 1911. — Zur Frage der Gebirgs- und Gesteinsfestigkeit. King-Kessel mit Zirkulationsrohr. — Städtische Entlastungs-Strassen. — Miscellanea: Die elektrische Bahn Milano-Varese-Porto-Ceresio. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Eidg. Technische Hochschule. Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum. Schweizerische Bundesbahnen. Elektrischer Hauptbahnbetrieb auf der New Haven-Bahn. Ueber Riffelbildung auf Strassenbahnschienen. Höhere Töchterschule in Zürich. Das Konservationshaus in Baden-Baden. Monte Brè-Bahn. Campanile di S. Marco. — Konkurrenzen: Post- und Telegraphengebäude Ennenda. Plakat für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914. — Nekrologie: E. Oeri. — Literatur: Die Leiden eines Rückständigen. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafeln 28 bis 31: Haus Göggel in St. Gallen.

Band 59. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 8.**

Die Berninabahn.

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

(Fortsetzung.)

Auch die Strecke Puntalto-Poschiavo war der Gegenstand eifrigen Studiums verschiedener Varianten. Das frühere Projekt überschritt zweimal das tief eingeschnittene Val Verona, das von den lokalen Behörden als sehr lawinengefährlich bezeichnet und dessen Umgehung dringendst empfohlen war (Abb. 19). Zunächst wurde studiert, die Tracéführung über Campello beizubehalten und die Lawinengefahr des Val Verona für die Bahn unschädlich zu machen durch Untertunnelung desselben, durch seine geeignete Verbauung oder endlich durch Lawinenverbauung im Ablösungsgebiete. Alle diese Lösungen stellten sich aber als viel zu kostspielig heraus, sodass die projektierende Firma sich veranlasst sah, die gänzliche Umgehung des Val Verona zu suchen. Sie arbeitete das im Prinzip zur Ausführung gekommene Projekt aus, das die drei vorgesehenen Traversen, von denen eine bis Campello verlief, durch fünf sich nördlich des Val Verona entwickelnde Traversen ersetzte. Die fehlende Länge wurde durch Ueberschreitung der wilden aber absolut lawinenfreien Cavagliascoschlucht gewonnen. Auch diese neue Linienführung verursachte erhebliche Mehrkosten durch wesentliche Tunnelverlängerung gegenüber dem ersten Projekt und namentlich durch die vielen im unzuverlässigen Terrain der Cavagliascoschlucht notwendigen Kunstbauten. Auf eine Tracélänge von 600 *m* mussten hier vorgesehen werden: drei Tunnel zu 32, 122 und 20 *m* Länge, zwei steinerne Bogenbrücken von je 26 *m* Spannweite und ein Lehnenviadukt von zwe Oeffnungen zu 10 *m*, daneben bedeutende Fels- und Materialeinschnitte und grössere Stütz- und Futtermauern (Abb. 19 und 20).

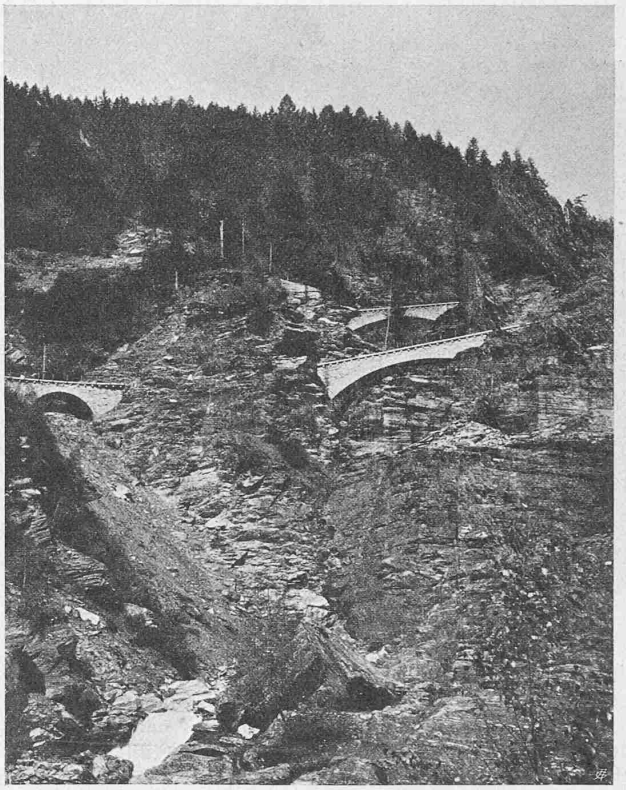
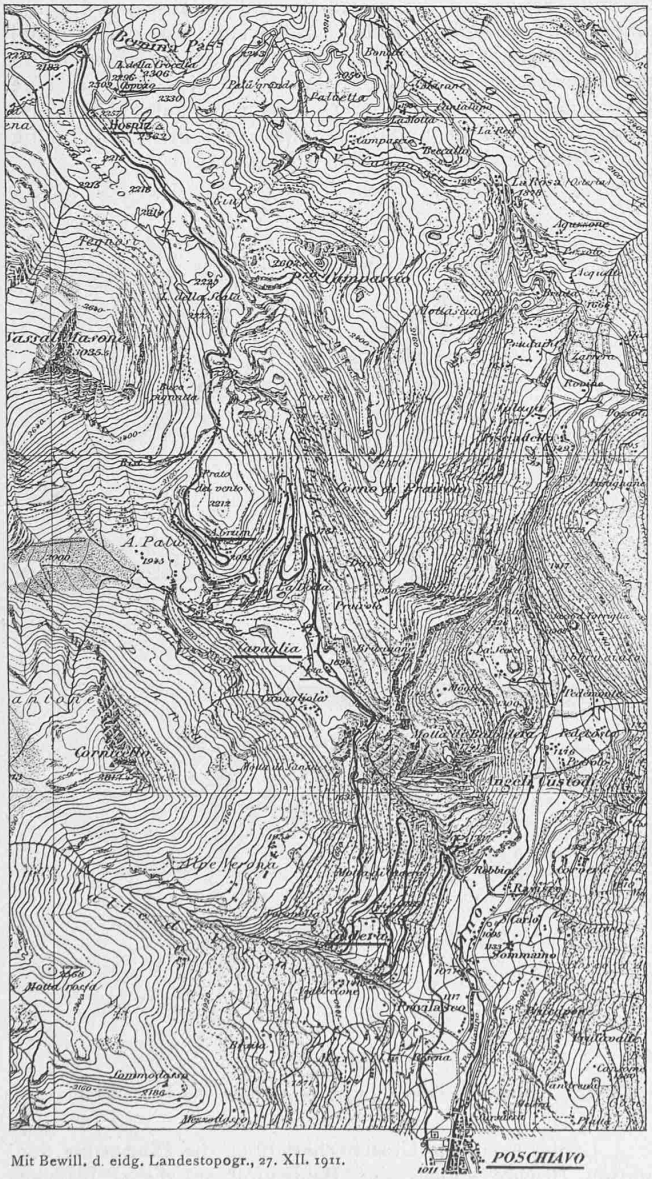


Abb. 20. Die Cavagliasco-Brücken oberhalb Robbia.



Mit Bewill. d. eidg. Landestopogr., 27. XII. 1911.

Abb. 19. Uebersichtskarte der Strecke Hospiz-Poschiavo. — 1 : 60 000.

Auf das empfehlende Gutachten von Ing. A. Schucan, Direktor der Rhät. Bahn, hin wurde dieses neue Tracé endgültig für die Ausführung gewählt. Neben den Objekten am Cavagliasco weist diese Variante Puntalto-Poschiavo drei weitere Tunnel auf, den 46 *m* langen Puntalto-Tunnel und die beiden Verona-Tunnel von 148 und 147 *m* Länge in den beiden Kehren am Val Verona, ferner neben verschiedenen kleineren Objekten die drei Cadera-Viadukte, von denen der oberste zwei Oeffnungen zu 8 *m*, der mittlere zwei Oeffnungen zu 8 *m* und eine zu 2,5 *m* und der untere drei Oeffnungen zu 8 *m* besitzt. Ungefähr in der Mitte der Strecke, bei Km. 38,180 auf 1383,50 *m* ü. M., liegt die Haltestelle Cadera mit prächtigem Ausblick ins Puschlavertal (Uebersichtskarte Abbildung 19).