

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 6

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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. — Automatisch bewegliche Wehrklappe. — Städtische Entlastungsstrassen. — Der Kurs über elektrische Traktion. — Miscellanea: „Aufnahme des Bürgerhauses in der Schweiz.“ E^o/₁₀-Lokomotiven der Paris-Orléans-Bahn. Zur „Brücken-Konkurrenz“ der internationalen Rheinregulierung. Eidg. Technische Hochschule. Die Physikalische Gesellschaft Zürich. Transportables Ausstellungsgebäude für die nationalen Kunstausstellungen. Hauenstein-Basistunnel. Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum. Staatliche Heimatschutz-Kommission in Basel. Bibliothekswesen in

Preussen. Schweiz. Bundesbahnen. Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik. Bundesgesetz über Mass und Gewicht. Schweiz. Eisenbahndepartement. — Konkurrenzen: Plakat für das Eidg. Turnfest in Basel 1912. Neues Museumsgebäude Winterthur. Zürich, Schulhaus im Letten. Bebauungsplan für das „Waidareal“ in Zürich. — Literatur. — Nekrologie: H. Bleuler. — Vereinsnachrichten: Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen. Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 19 und 20: Wohnhaus Dr. Frischknecht im Sittertobel bei St. Gallen.

Band 59.

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

Nr. 6.

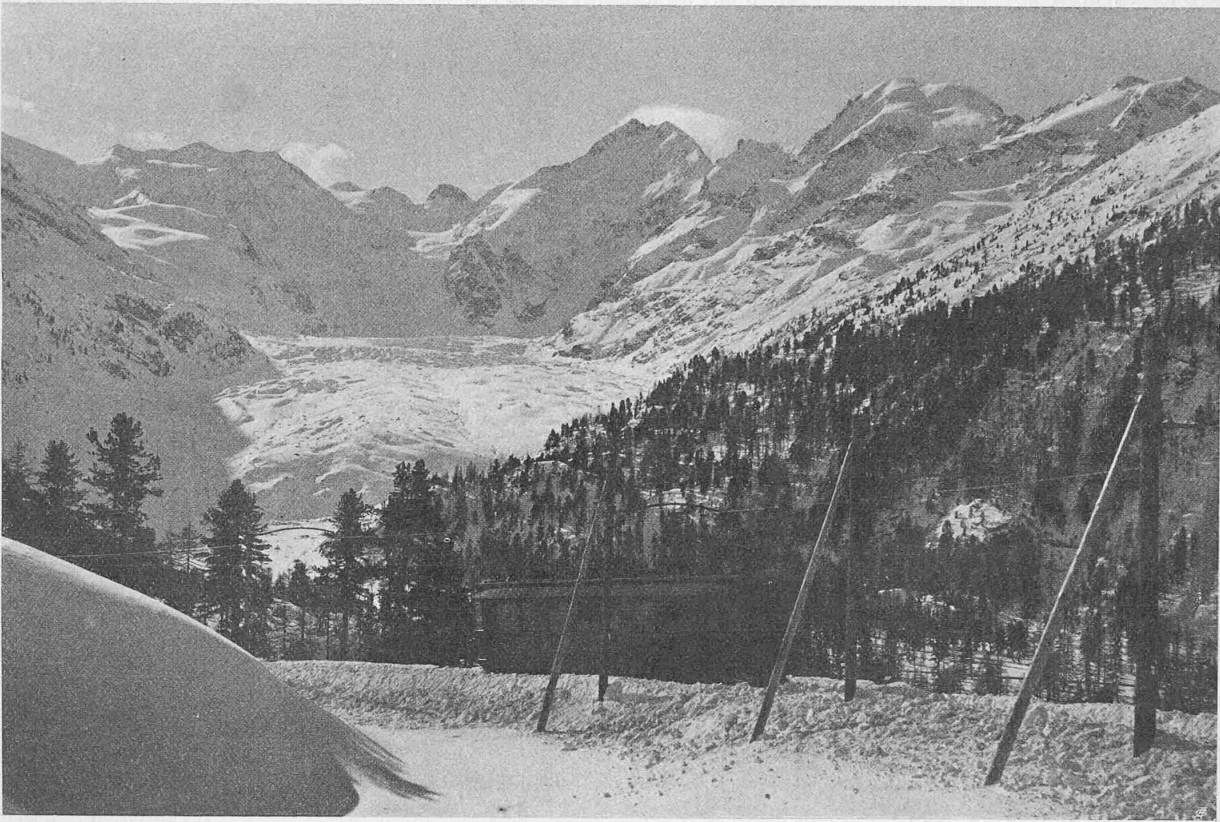


Abb. 4. Piz Bernina und Morteratschgletscher von der Berninabahn bei Km. 14 aus gesehen, unterhalb Berninahäuser. (Phot. Wehrli, Kilchberg.)

Die Berninabahn.

Von E. Bosshard, Ingenieur

der A.-G. Alb. Buss & Cie., Bauunternehmung in Basel.

Die bei Beginn der Sommersaison 1910 nach vierjähriger Bauzeit dem durchgehenden Betriebe übergebene Berninabahn bildet die direkte Fortsetzung der Albulalinie vom Oberengadin nach dem rebenreichen italienischen Veltlin und überfährt offen einen der höchsten Alpenpässe der Schweiz, den rund 2300 m hohen Berninapass; sie hat damit der Albulalinie, als bisher höchste Adhäsionsbahn in Europa, den Rang abgewonnen. Der ausgesprochene Charakter der Berninabahn als Hochgebirgsbahn kennzeichnet sie als ein besonders interessantes Unternehmen, sodass es angebracht sein dürfte, auch über ihre Vorgeschichte an dieser Stelle kurz zu berichten.

I. Generelles.

Die ersten Bestrebungen auf Verwirklichung einer Berninabahn gehen in die letzten Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Der immer lebhafter empfundene Wunsch, den jenseits der Bernina gelegenen Kantons- teil, das Puschlav, dem Bündnerland räumlich näher zu bringen und enger anzuschliessen, sowie die althergebrachten, regen, freundschaftlichen und geschäftlichen Beziehungen zwischen Graubünden und dem Veltlin riefen nach einem schnelleren und modernen Verkehrsmittel über den Berninapass an Stelle der bisherigen Postverbindung, die allerdings ihren schweren Dienst sowohl im Sommer wie im Winter, auch bei den ärgsten Unbilden der Witterung in jenem Hochgebirge auffallend regelmässig

versah, aber dem Reisenden allzugrosse Opfer an Zeit und Bequemlichkeit zumutete. Zwischen den beiden gegenseitigen Ausgangspunkten im Engadin und Veltlin, zwischen Samaden und Tirano, betrug die Post-Fahrzeit volle neun Stunden (Uebersichtskarte Abb. 1 auf Seite 75).

Zu diesen lokalen Verkehrsinteressen, denen die Berninabahn in hohem Masse zu dienen berufen ist, tritt der Fremden- und Touristenverkehr. Die Berninabahn macht ein ausgedehntes Touristengebiet von hervorragender landschaftlicher Schönheit zugänglicher, das schon beim beschwerlichen Post- und Fuhrwerkverkehr auf den langen zulaufenden Tal- und Alpenstrassen und auf der im Jahre 1865 vollendeten Berninastrasse seit Jahren einen sehr regen Reisenden- und Touristenverkehr in immer steigendem Masse anzulocken und zu fesseln vermochte. Es war geradezu ein Gebot der Rücksichtnahme auf die zahlreichen, treuen jährlichen Besucher unseres Landes, ein den gesteigerten Anforderungen des verwöhnten Reisepublikums besser entsprechendes Verkehrsmittel über das Berninagebiet zu schaffen, das den Genuss dieser grossartigen Natur mit Bequemlichkeit gestattet und deren erhabene Schönheiten in reicher Abwechslung am Auge vorüberziehen lässt. In nur zwei Stunden bringt die Berninabahn den Reisenden aus der Tiefe des heissen, traubenbrütenden Veltlins in die kühle Gletscherluft und die herrlichste Alpenwelt. An nicht weniger als drei Gletschern führt die Bahn in nächster Nähe vorbei, am gewaltigen Morteratschgletscher, am Cambrenagletscher über dem gletschermilchfarbigen Lago Bianco (Weisser See) und am Palügletscher (Abb. 4 bis 6, S. 74 und 76).