

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 25

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Linienverlegung der Rhätischen Bahn in Klosters. — Sanatorium Bella Lui in Montana, Wallis (mit Tafeln 17 bis 20). — Die Lage der schweizerischen elektrochemischen und elektrometallurgischen Industrie. — Mitteilungen: Schweizerische Portlandzement-Industrie. Schwenktraversen an Fernleitungen im Hinblick auf Rauhreifbelastung. Internationales Abkommen über Automobilverkehr. Eid-

genössische Technische Hochschule. Rheinschiffahrts-Direktion Basel-Stadt. Der Deutsche Beton-Verein. — Nekrologe: Albert Nüscheler. Cl. Bernardazzi. August Burckhardt. Anton Meyer. — Wettbewerbe: Evangelische Kirche mit Pfarrhaus in Basel. Bebauungsplan für die Stadt Zagreb. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortragskalender. — An unsere Abonnenten.

Band 96

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25



Abb. 1. Gesamtbild mit neuer und alter Landquartbrücke, aus Süden gesehen. In Bildmitte das neue Stationsgebäude.

## Die Linienverlegung der Rhätischen Bahn in Klosters.

Die im Jahre 1889 eröffnete erste Schmalspurbahnlinie Graubündens, Landquart-Klosters-Davos<sup>1)</sup> musste seit ihrer Erstellung, um mit dem stark wachsenden Verkehr Schritt halten zu können, schon manche Verstärkung und Erweiterung über sich ergehen lassen. Keine einzige Station trägt mehr ihr ursprüngliches einfaches Kleid und fast alle Brücken sind verstärkt oder umgebaut worden. Die im Jahre 1921 durchgeführte Elektrifizierung<sup>2)</sup> hat auch das äussere Bild der rauchenden Dampfbahn von Grund aus geändert, und die neulich durchgeführten Korrekturen der

<sup>1)</sup> Beschrieben in „S. B. Z.“, Band 16, S. 51\* ff. (Aug./Sept. 1890).

<sup>2)</sup> Bd. 75, S. 217\* (Mai 1920) und Bd. 79, S. 180\* ff. (April 1922).



Abb. 3. Dienstbrücke zum Portal des Kehrtunnels.

Ausfahrt in Landquart und der Einfahrt in Davos-Platz sind noch in frischer Erinnerung.

Ein immer unhaltbarer werdendes Verkehrshindernis bildete seit langem der Kopfbahnhof in Klosters. Zwischen dem Hotel Vereina und der Landquartbrücke eingeklemmt, betrug die nutzbare Länge des längsten Ausweichgleises nur 146 m, während heute eine solche von 200 m schon das Minimum darstellt. Die bekannten Nachteile des Kopfbahnhofes, das Umstellen der Lokomotiven bei jedem Zug, das Abdrehen im Winter, um den Schneepflug immer vorn zu haben, das Umstellen der Güterwagen an den Schluss des Zuges, um die Personwagen immer heizen zu können — die Güterwagen sind nicht mit Heizleitungen ausgerüstet — und die dadurch entstehenden langen Umschlagszeiten, womit auch ein Mehrbedarf an Stationspersonal verbunden ist, bewogen schliesslich im Frühjahr 1929 die Bahnverwaltung, das Uebel an der Wurzel zu fassen und an Stelle der Spitzkehre eine Schleife zu projektieren.

Die technische Lösung der Aufgabe ergab sich fast von selbst. Mit dem Areal des alten Sackbahnhofes war nichts mehr anzufangen. Dagegen eignete sich das talwärts davon gelegene Wiesengelände, über das das Bahntracé glücklicherweise schon horizontal verlief, vorzüglich zur Anlage einer neuen Station (Abb. 1 u. 2). Von hier aus war es möglich, in einer Rechtskurve von  $R = 120$  m die linke Talseite zu gewinnen und dort in einem 400 m langen halbkreisförmigen Tunnel von 125 m Radius, unmittelbar oberhalb der bisherigen Eisenbrücke wieder die Davoser-Linie zu erreichen. Die dadurch bedingte Linienverlängerung beträgt nur 144 m.

Während des Sommers 1929 wurden die endgültigen Geländeaufnahmen und Absteckungen vorgenommen und im Oktober begann man mit dem Objekt, das die längste Bauzeit erforderte, dem Tunnel (Abb. 3 bis 5). Die geologischen Verhältnisse des Waldrückens, den der Tunnel zu durchfahren hatte, waren nicht vertrauenerweckend. Man befindet sich hier im Bereiche einer postglazialen Berg-