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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.10.2025

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-Altmateriales bei Eisenbahnen. — Die Kraftübertragung mittels comprimirter 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. — Concurrenzen: Electrische Beleuchtung der Stadt Zürich. Kath. Kirche in Wettingen. — Preisausschreiben. — Correspondenz. — Stellenvermittelung.

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 nachgesucht.

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 nachgesucht 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 „schmalspurigen" Bahn bewusst, dass dieselbe bei ihrem Zustandekommen 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 ausserordentlichen Fremdenverkehr nach Davos und in das Engadin mächtig heben; weiterhin wird sich die Bahn bei den verhältnissmässig nicht hohen Baukosten rentiren, wenn es gelingt, die Kosten des Tunnel-Durchbruches auf die lange Strecke Landquart-Chiavenna zu vertheilen.

Davos-Sertig-Sulsanna-Samaden.

Lage			Länge in Meter	Horizontale Strecken	Steigungs-Verhältnisse		Bemerkungen
Höhe üb. d. Meere	Kilometer	Höhe üb. d. Meere		Meter	steigend	fallend	
1560	0,000– 0,150	1560	150	150	—	—	Station Central-bahnhof Davos
1560	0,150– 0,920	1543	770	—	—	22,1 ‰	
1543	0,920– 2,100	1537	1180	—	—	5,1 ‰	
1537	2,100– 4,320	1550	2220	—	5,8 ‰	—	
1550	4,320– 4,520	1550	200	200	—	—	Station Frauen-kirch-Clavadel
1550	4,250– 4,920	1556	400	—	15 ‰	—	
1556	4,920– 5,920	1590	1000	—	34 ‰	—	Tunnel bei Clavadel
1590	5,920–11,920	1860	6000	—	45 ‰	—	
1860	11,920–12,070	1863	150	—	17,3 ‰	—	
1863	12,070–12,170	1863	100	100	—	—	Stat. Sertig Dörfli
1863	12,170–13,750	1890	1580	—	17,3 ‰	—	
1890	13,750–19,750	2014	6000	—	20,7 ‰	—	Grosser Tunnel
2014	19,750–21,850	2010	2100	—	—	2 ‰	
2010	21,850–28,516	1710	6666	—	—	45 ‰	
1710	28,516–29,716	1680	1200	—	—	25 ‰	
1680	29,716–30,016	1680	300	300	—	—	Station Sulsanna-Unterengadin
1680	30,016–30,541	1667	525	—	—	25 ‰	Viaduct-Sulsanna
1667	30,541–33,680	1680	3139	—	4,1 ‰	—	
1680	33,680–33,880	1680	200	200	—	—	Station Scanfs
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 ‰	—	
1689	39,580–39,780	1689	200	200	—	—	Station Ponte
1689	39,780–42,380	1703	2600	—	5,5 ‰	—	
1703	42,380–43,580	1707	1200	—	3 ‰	—	
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 ‰	
1560	0,510– 2,430	1590	1920	—	15,6 ‰	—	
1590	2,430– 5,560	1730	3130	—	44,7 ‰	—	
1730	5,560– 5,660	1730	100	100	—	—	Station Dischma
1730	5,660–12,160	2010	6500	—	41,5 ‰	—	
2010	12,160–15,455	2026	3295	—	5 ‰	—	Grosser Tunnel
2027	15,455–18,750	2010	3295	—	—	5 ‰	
2010	18,750–43,250	1707	24500	8070	—	—	Tunnelportal-Samaden
			43250	8320			

Eine Normal-Bahn bis in das Hochgebirge Graubündens 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.