

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 5

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: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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

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'architecture italiana. Jahrbuch der Freitagszeitung mit Chronik des Jahres 1905. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Zirkulare des Zentralkomitees. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer 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 gelassen 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 Anschaubungen 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 Anschlusstrecke 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 Maßstab 1:5000 ohne weiteres benutzt werden. Für mehr allge-

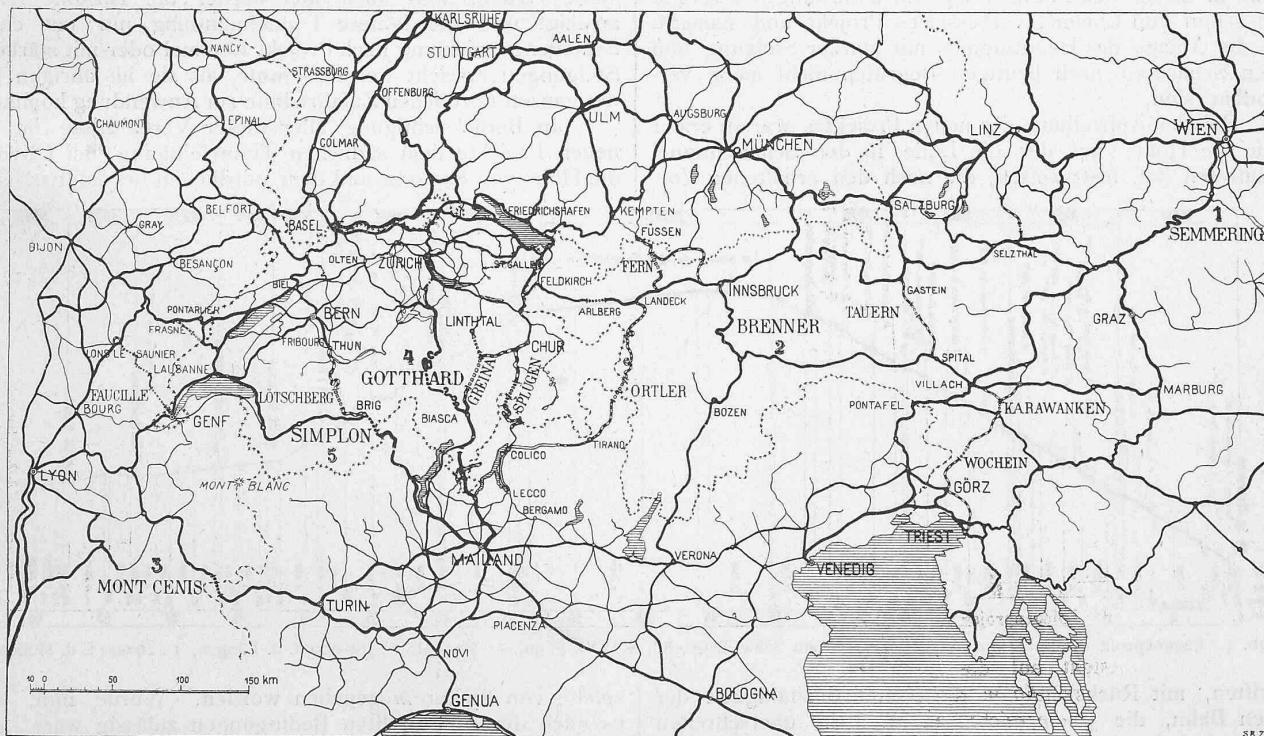


Abb. 1. Uebersichtskarte der Alpenbahnen. — Maßstab 1 : 5 000 000.

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 standen 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 (Andeer-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.