

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**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:** 19.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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-

Ruffbildung auf Strassenbahnschienen. Höhere Töchterschule in Zürich. Das Konversationshaus 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 &amp; Cie., Bauunternehmung in Basel.

(Fortsetzung)

Auch die Strecke Puntalto-Poschiavo war der Gegenstand eifriger 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 dringend 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 ver-



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

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



Abb. 20. Die Cavagliasco-Brücken oberhalb Robbia.

anlasst 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 Tracelänge 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 zweie Oeffnungen zu 10 m, daneben bedeutende Fels- und Materialeinschnitte und grössere Stütz- und Futtermauern (Abb. 19 und 20).

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-Poischavo 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).