

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 24

## 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:** 26.01.2026

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

INHALT: Schlussbericht der Bauleitung über die Bauarbeiten der Chur-Arosa-Bahn. — Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1914. — Bauplatzstatistik. — † A. Vögeli-Bodmer. — Miscellanea: Umbau des Bahnhofs Saint-Lazare in Paris. Neubau der Schweizerischen Nationalbank in Zürich. Simplon-Tunnel. Die Weichsel-Oder-Wasserstrasse. Der Verband schweizerischer Sekundärbahnen. Der Nordostschweizerische Schifffahrtsverband. Verband Schweizerischer Drahtseilbahnen. Eidgenössische

Geometerprüfungen. Volkssanatorium Arosa. Der neue Bahnhof St. Gallen. — Konkurrenz: Kirchliches Gebäude mit Pfarrhäusern in Basel. Kirche und Pfarrhaus in Lyss. — Nekrologie: C. Molo. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich: Stellenvermittlung. Tafel 40: † Oberst A. Vögeli-Bodmer.

## Band 65.

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

## Nr. 24.

### Schlussbericht der Bauleitung über die Bauarbeiten der Chur-Arosa-Bahn.

In Band LX, Nr. 20 vom 16. November 1912 und Band LXII, Nr. 21 vom 22. November 1913 der „Schweiz. Bauzeitung“ wurden die Grundlagen und die wesentlichsten Baumomente dieser Bahnlinie bis Ende 1913 in Wort und Bild veröffentlicht. Es sind also nur noch über die letzte, allerdings sehr schwierige Bauperiode von 1914 an Hand einiger Abbildungen Ergänzungen anzubringen.

Gemäss Bauprogramm vom 14. März 1912 hätte die Bahn im günstigsten Fall am 15. November 1914 eröffnet werden sollen. Trotz allen erdenklichen Schwierigkeiten, hervorgerufen durch grosse Rutschungen, die Mobilisation, Kupfermangel usw. wurde die Eröffnung auf 12. Dezember 1914 schon mehr *erzwungen* als möglich gemacht. Es galt aber, die Wintersaison des grossen Kurortes Arosa zu retten und deshalb *musste* dieser äusserste Termin hierfür eingehalten werden. Nach zweieinhalbmonatlichem Betrieb darf gesagt werden, dass Arosa durch diese forcierte Eröffnung wirklich ein grosser Dienst geleistet worden ist und dass die dortige Bevölkerung wie auch die Bahngesellschaft dem Schweizerischen Eisenbahndepartement sein Entgegenkommen bei den Kollaudationsarbeiten nicht vergessen wird. In den ersten Betriebswochen sind allerdings häufige Zugverspätungen vorgekommen, von Unfällen oder andern erheblichen Schäden, hervorgerufen durch die etwas überstürzte Eröffnung, ist jedoch die Bahn glücklicherweise verschont geblieben.

In Abb. 1 ist ein Felssturz am Sassaltunnel III, Km. 2,65 dargestellt, der am 10. März 1914 die fertige Bahn beschädigte und zur Anlage grösserer Felskopfunter-

mauerungen oberhalb der Bahn zwang.

Beim Nesslaries-tunnel (Km. 3,46) war nach belgischem System zuerst die Kalotte ausgemauert worden. Als dann beim Strossenabbau im bergseitigen Widerlager eine lehmige Gleitschicht blosgelegt wurde, rutschten die zwei obersten Tunnelringe von 10 m Länge in wenigen Stunden ab. Abbildung 2 zeigt die Deformation der Kalotte während dem Abrutsch, Abbildung 3 die als offener Einschnitt mit starker Futtermauer rekonstruierte Einsturzpartie.

Im Februar 1914 sank bei Km. 3,78 eine Stützmauer von mehr als 740 m<sup>3</sup> Trockenmauerwerk, die ohne je eine Spur von Bewegung gezeigt zu haben seit dem Sommer 1913 dagestanden hatte und über die schon ein halbes Jahr die Materialzüge auf dem definitiven Oberbau der Bahn verkehrten, in wenigen Wochen mit dem ganzen

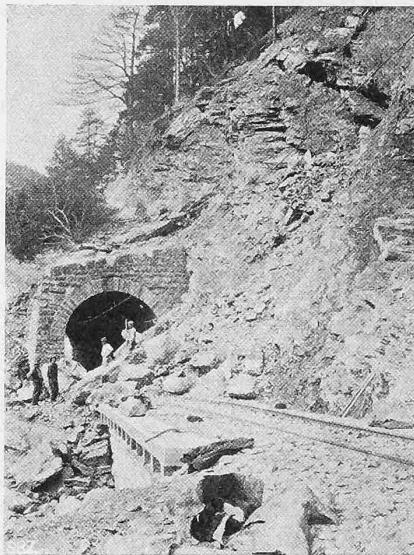


Abb. 1. Felssturz am Sassal-Tunnel III.

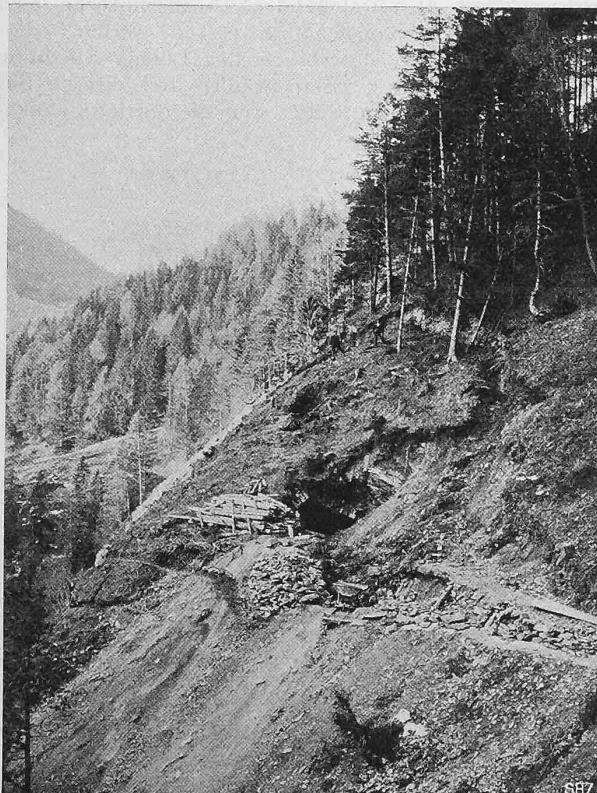


Abb. 2. Nesslaries-Tunnel-Einsturz (6. I. 1913).

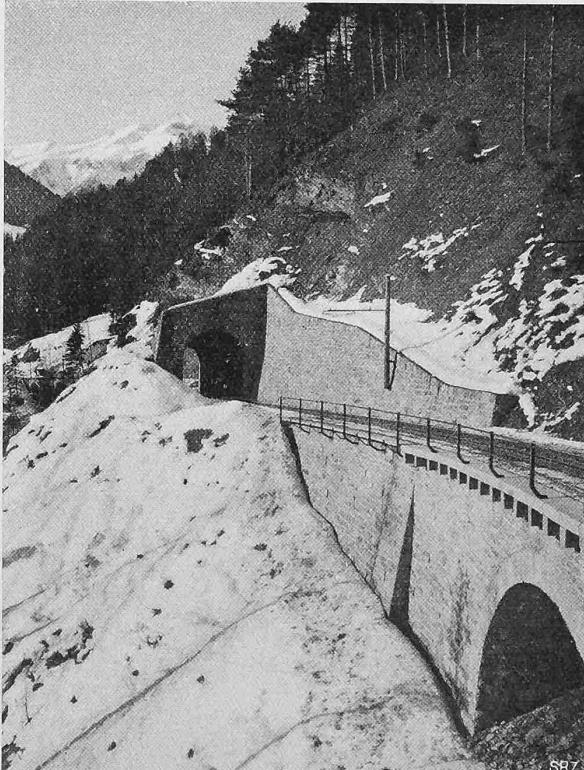


Abb. 3. Nesslaries-Tunnel-Ausgang (18. II. 1915).