

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 25

## 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:** 23.02.2026

**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. — Landhaus P.-Naef-Werner in Künschacht. — Bauplatzstatik. — Der neue Bahnhof St. Gallen. — Miscellanea; Roh-eisenerzeugung im Elektro-Hochofen. Elektrische Lokomotiven der Ricksgärbahn. Eidgen. Technische Hochschule. Ersparnisse bei Anwendung der autogenen Schweißung in Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten. Drahtlose Messung hoher elektrischer Spannungen

Eisen statt Kupfer für elektrische Leitungen. Grenchenbergtunnel. Die Vereinigung schweizer. Strassenbau-Fachmänner. Leiter des kgl. Material-Prüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde. Eine Tauchtiefe von 88 m. — Konkurrenzen: Kirche und Pfarrhaus in Lyss. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehem. Studierender; Frühjahrssitzung; Stellenvermittlung.

**Band 65.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 25**

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

(Schluss von Seite 269.)

So sind wir denn am Ende dieser 3 km langen Leidensstrecke angelangt und erleichtert betritt der Fuss bei Km. 5,4 am Schmalztobel-Viadukt (Abb. 24) sicherern Boden, um bis Arosa, ganz wenige Stellen ausgenommen, darauf zu bleiben. Eine grosse Befriedigung für Bauleiter und Unternehmer ist, dass trotz allen geschilderten Schwierigkeiten die Linie rechtzeitig und ohne schweren Unfall beendigt werden konnte.

Der Castieler-Viadukt (Abb. 25) verdient als grösste Steinbaute der Chur-Arosa-Bahn hervorgehoben zu werden. Ein mehr durch Unachtsamkeit der Arbeiter entstandener Einsturz im daran anschliessenden Bärenfallentunnel sowie Verstärkungsarbeiten in der Schuttpartie am oberen Portal drohten im April 1914 die mehrfach genannten Transporte zu verzögern; durch Prämien usw. gelang es aber auch hier, die Bahn im richtigen Augenblick doch noch frei zu bekommen.

Die Cuora-Eisschlag-Galerie Km. 7,85 (Abb. 26, S. 278) ist mehr wegen ihrer in die Felswand eingeklemmten Lage am Ausgang des Cuora-Tunnel erwähnenswert.

Die Capalserrutsch-Brücke, die an Stelle einer wandernden Moränenanschüttung bei Km. 11,7 eingeschaltet werden musste und die leider wegen der engen Kurve nicht in einer einzigen Oeffnung überspannt werden konnte, erforderte eine sehr tiefe Fundation des Mittelpfeilers (Abb. 27).

(Abb. 28, S. 278) von Müller, Zeerleder & Gobat gemeinsam

mit Favre & Cie. erbaut, hat wie der grosse Langwieser-Viadukt bei den Brückenbelastungsproben (mit 90 t) eine elastische Durchbiegung von 2 bis  $2\frac{1}{2}$  mm ergeben. Irgendwelche unvorhergesehene Fundations- und Bauerschwernisse traten hier nicht ein.

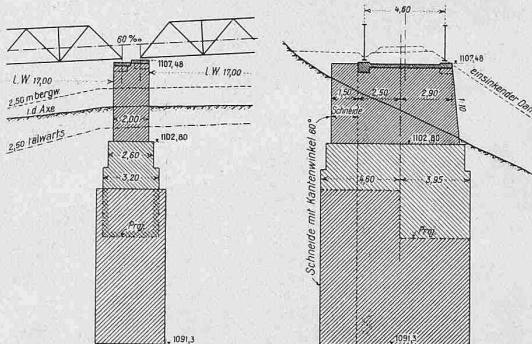


Abb. 27. Mittelpfeiler der Capalserrutsch-Brücke. — 1 : 400.

Grosse Mehrkubaturen hingegen brachte der Langwieser-Viadukt, wie man bei einem Vergleich des am 22. November 1913 in der „Schweiz. Bauzeitung“ veröffentlichten Projektes mit dem Ausführungsplan (Abb. 29, Seite 280) ersieht. Auf der zu Rutschungen geneigten Aroseseite wurden alle Nebenpfeiler durch eine Betonplatte mit Verstärkungsrippen auf das Widerlager des grossen Bogens abgestützt und durch umfangreiche Sickerungs- und Stollen-Einbauten entwässert. Die eigentliche Brücke konnte bis auf die Fundation genau nach Projekt ausgeführt werden,

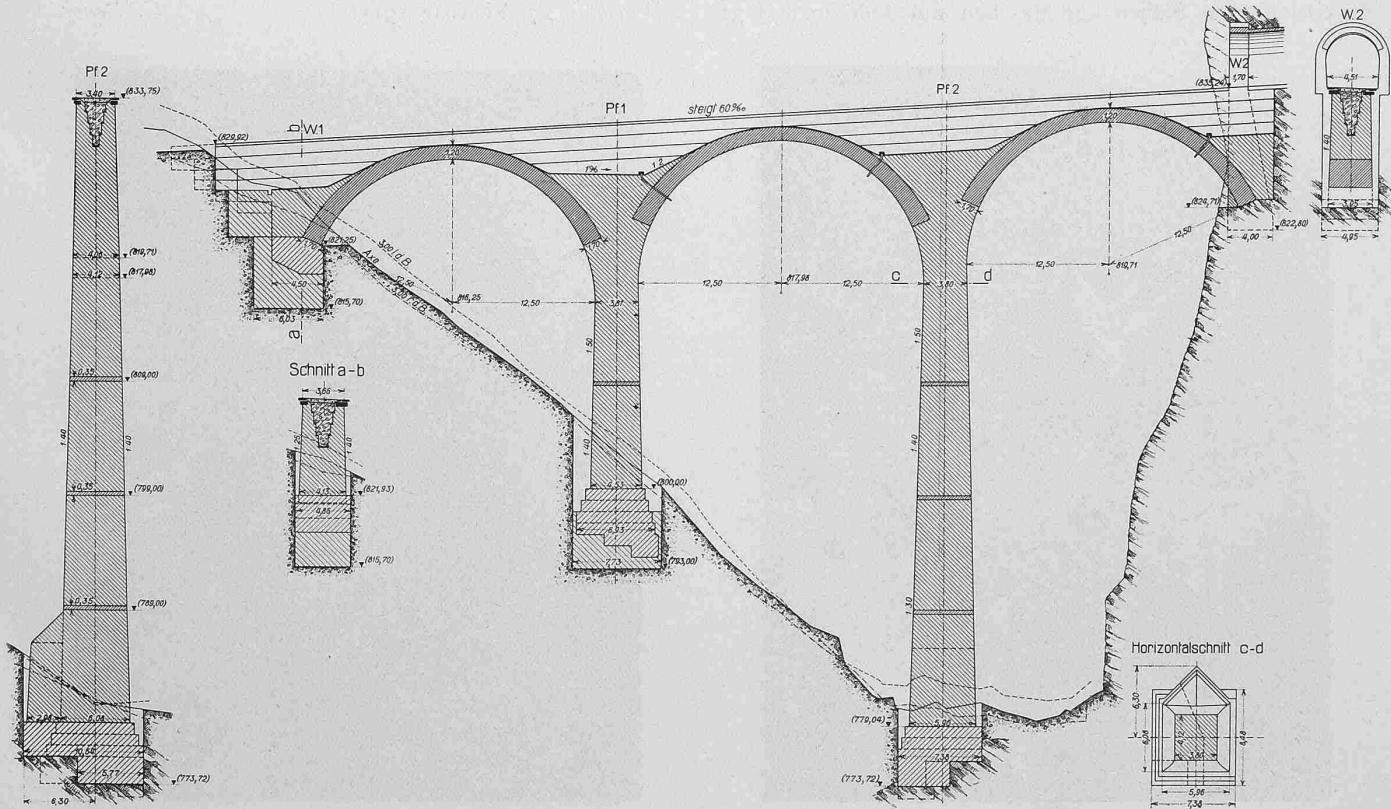


Abb. 25. Der Castieler Viadukt der Chur-Arosa-Bahn. — Längs- und Querschnitte, Maßstab 1 : 600.