

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Centovalli-Bahn Locarno-Domodossola (mit Tafeln 1 und 2). — Zugbildung und Effektschwankung im elektrischen Bahnbetrieb. — Neubau für das Naturhistorische Museum in Chur. — Mitteilungen: Von Versuchen über den Wasserrumlauf in Dampfkesseln. Laufkran der Zellulosefabrik Attisholz. Eidgen.

Technische Hochschule. Der schweizerische Geometerverein. Schweizerische Bundesbahnen Vom neuen Aufnahmegebäude des Bahnhofs Genf-Cornavin. Eidgenössische Technische Hochschule. — Wettbewerbe: Gesellschaftshaus in Ennenda (Glarus). — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 94

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1

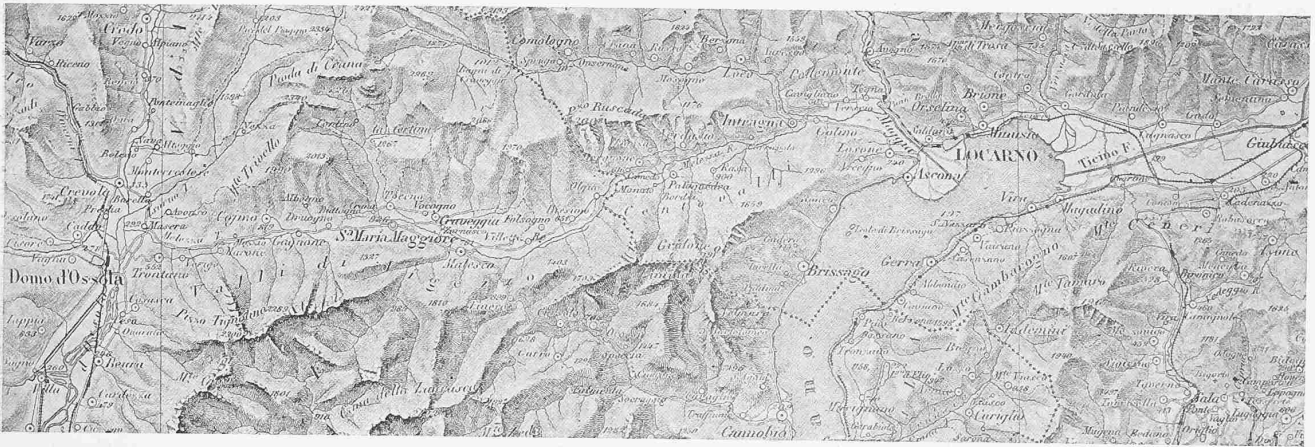


Abb. 1. Uebersichtskarte von Centovalli und Valle di Vigizzo (noch ohne das Bahntracé). 1:300000. — Mit Bewilligung der Landestopographie vom 19. Juni 1929.

Die Centovalli-Bahn Locarno-Domodossola.

Von Ing. MAX PASSET, Basel.

(Mit Tafeln 1/2.)

Die unter diesem Namen bekannte elektrische Schmalspurbahn Locarno-Domodossola über Santa Maria Maggiore verbindet die Simplon- mit der Gotthardbahn und schafft dadurch, über Italien, einen direkten Verkehr zwischen der Westschweiz und dem Tessin (Abb. 1).

Die Anfänge der bezügl. Bestrebungen reichen zurück bis zum Jahre 1905, als die Konzession des schweizerischen Teilstückes an Nationalrat Francesco Balli in Locarno erteilt wurde. Der Kanton Tessin übernahm eine einmalige Subvention von 30% der dazumal mit 3 240 000 Fr. bezifferten Baukosten, während die beteiligten Gemeinden das für den Bahnbau notwendige Land als Subventionsbeitrag zur Verfügung stellten. Die auf 80 Jahre befristete Konzession wurde später der „Società Ferrovie Regionali Ticinesi“ (F. R. T.) in Locarno übertragen. Die Konzession des italienischen Teilstückes, dessen Baukosten auf 6 325 000 Lire veranschlagt waren, wurde erst im Jahre 1911 an Ing. J. Sutter von Airolo, zu Händen der „Società Subalpina di Imprese Ferroviarie“ (SS), für eine Dauer von 70 Jahren erteilt. Projektierung und Bauausführung der ganzen Bahn war der Unternehmung J. Sutter übertragen.

Während der ersten Konzessionsbestrebungen verursachte die Internationalität grosse Schwierigkeiten; später, nach bereits begonnenem Bau, wurden diese noch grösser durch die unerwartete Liquidation der finanzierenden Bank und endlich durch den Weltkrieg, der zu vollständiger Arbeitseinstellung während mehrerer Jahre zwang. So konnte der im Winter 1912/13 begonnene Bau erst nach elf Jahren, im November 1923 beendet werden.

Wenn es gelungen ist, das Werk durch alle Fährnisse hindurch endlich glücklich zu vollenden, so ist es in erster Linie das Verdienst von Ingenieur J. Sutter, der mit unerschütterlichem Glauben an den Erfolg, mit unermüdlicher Energie und grosser Gewandtheit für die Centovalli-Bahn gekämpft hat.

Die Linienführung. Die Meterspurbahn verläuft durchgehend auf eigenem Bahnkörper, in Ost-Westrichtung am Südfuss der Alpenkette, von Locarno durch Centovalli und Valle Vigizzo nach Domodossola (Abb. 2 bis 5). Vom Bahnhof Locarno der S. B. B. führt die Bahn (in einer erst später erstellten, in Abb. 4 und 5 noch nicht eingetragenen, die Stadt im Süden umfahrenden Linie) zunächst dem

Seeufer entlang und durch den Bosco Isolino nach der Station St. Antonio, von wo sie bis zur Station Pontebrolla das Geleise der seit 1907 in Betrieb befindlichen, ebenfalls meterspurigen Valle Maggia-Bahn¹⁾ benützt. In Pontebrolla (260 m ü. M.) beginnt die neue Bahn; erst durch die fruchtbaren Weinberge der Tre Terre di Pedemonte führend und dann nach Ueberbrückung des Isorno (Valle Onsernone) bei Intragna (Tafel 1) in das eigentliche Centovalli eintretend. Der Name „Hundert Täler“ ist kennzeichnend, denn das Tal ist äusserst zerrissen und vielfach zerschnitten. Die wilde Gebirgswelt zeigt aber die dem Südfuss der Alpen eigene üppige Vegetation und ihren verschwenderischen Farbenreichtum. Auf hohen Brücken, über tiefe Schluchten, durch Tunnel und steilen Hängen entlang erreicht die Bahn den Wallfahrtsort Rè, nachdem bei Camedo auf dem Viadukt über die Ribellasca die italienische Grenze überschritten wurde. In Rè öffnet sich das Tal zum Hochplateau der Valle Vigizzo. Der Kulminationspunkt wird erreicht in Santa Maria Maggiore, dem Hauptort des Tales, auf 830 m ü. M. Eine Kette schmucker, von Wohlstand zeugender Dörfer zielt die Hochebene, umrahmt von grossen Wäldern. Wer diese Wälder in ihrer bunten Farbenpracht und darüber hinaus die Gletscherberge in der Oktobersonne glänzen sah, wird die Valle Vigizzo nicht so bald vergessen.

Während die Bahn bisher dem Fluss Melezza orientale folgte, tritt sie nun auf die linke Talseite der Melezza occidentale über, und erreicht, das Hochplateau verlassend, die Schluchten auf der Seite gegen Domodossola. Wieder folgt eine ununterbrochene Kette kühner Kunstbauten. In steilem Abstieg, erst durch Buchen-, dann durch Kastanienwälder und Weinberge, wird die Station Trontano erreicht. Anschliessend folgt der schwierigste Teil der Bahn, der 4 km lange Abstieg von 518 m auf 297 m, in Schleifenentwicklung und grösstenteils in 60‰ Neigung (Abb. 6, Seite 4) zur Station Masera. Er weist zwei offen geführte und eine im Tunnel verlegte Kehre von 50 m Radius auf. Dieser Abstieg durch Weinberge und Kastanienwälder gehört zum Schönsten der ganzen Bahn. Vor den Augen liegt Domodossola mit dem internationalen Bahnhof der Simplonbahn, die Valle d'Ossola (das Eschental) mit der vom Toce durchwühlten Ebene und sieben Seitentälern, umrahmt von hohen Gletscherbergen. Von Masera gehts durch die

¹⁾ Vergl. deren Beschreibung in Band 51, S. 60* ff. (Febr. 1908).