

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 8

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

INHALT: Eine schmalspurige schweizerische Alpenbahn. Von Ingen. C. Wetzel in Davos. — Ueber die Verwendung des Schienen-Altmateriales bei Eisenbahnen. — Die Kraftübertragung mittels comprimierter Luft in Paris. — Wettbewerb für eine evang. Kirche in Bern. — Eine schmalspurige schweizer. Alpenbahn. — Miscellanea: Der Verein deutscher Portland-Cement-Fabricanten. Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

Eine schmalspurige schweizerische Alpenbahn.

Von Ingenieur C. Wetzel in Davos.

Durch die unter obigem Titel erfolgte Besprechung meines Projectes in Nr. 5 dieser Fachschrift vom 2. Februar d. J. veranlasst, bezwecken die nachstehenden Bemerkungen, im Verein mit dem Situationsplan und Längenprofil des neuen Eisenbahnprojectes „Davos-Samaden“, ein möglichst anschauliches Bild von der projectirten Fortsetzung der Bahn Landquart-Davos, sowie deren Entstehung zu geben.

In der oben bezeichneten Besprechung ist die Bedeutung gestreift worden, welche eine Alpenbahn für Graubünden hat, wenn sie den ganzen Canton durchzieht.

Es mag daher einiges Interesse erregen, über den ersten Beginn dieser angestrebten Alpenbahn durch einige Notizen Kenntniss zu erhalten, welche hiermit folgen:

Im Jahre 1886 wurde von Herrn W. J. Holsboer in Davos als Präsident und Herrn Reg.-Rath Peter Salzgeber-Rofler, als Vertreter des Executiv-Comite für die Gemeinden des Prätigau und von Davos, die Concession für die erste Strecke Landquart-Davos beim schweizer. Bundesrathe nachgesucht.

Sämmtliche von der Bahn berührten Gemeinden subventionirten in demselben Jahre gemeinsam:

1) Die Expropriation des für das ganze Bahnunternehmen nöthigen Bodens.

2) Die unentgeltliche Anweisung von Sand, Kies und Steinen.

3) Die Lieferung des für den Bahnbau nöthigen Holzes als Rundholz.

4) Unentgeltliche Concessions-Ertheilung der für Bahnzwecke nöthigen Wasserkräfte.

5) Eine Baarleistung von 500 000 Fr.

Im Jahre 1888 gelang es den Concessionsinhabern, sowie dem energischen Eingreifen des Herrn F. Rickenbach-Stehlin in Basel, den Finanzausweis für den Bau der Bahn zu erbringen, und zwar durch die unter dem Präsidium von Herrn alt Nationalrath R. Geigy-Merian in Basel gegründete „Actiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos“.

Im September 1889 sollen 33 km dieser Bahn, welche für sich eine Höhendifferenz von etwa 700 m aufweisen, in Betrieb genommen sein; ein Jahr darauf wird die ganze Linie dem Verkehre übergeben werden.

Am 25. Januar d. J. ist von Herrn W. J. Holsboer das Concessionsgesuch „Davos-Samaden“ beim schweizer. Bundesrathe eingereicht worden.

Der durch den letzten Satz ausgesprochene Gedanke einer Alpenbahn war vom ersten Moment an bei dem jetzigen Concessionsbewerber die eigentliche Triebfeder des ganzen Unternehmens; ausgesprochen durfte er allerdings nicht werden, wenn die Realisirung desselben nicht in unabsehbare Ferne gerückt werden sollte.

Der Versuch, eine „schmalspurige“ Alpenbahn zu bauen, wäre durch hundert Hindernisse im ersten Keime erstickt worden.

Nachdem jedoch die bei Wolfgang eine Höhe von 1631 m ü. M. übersteigende Theilstrecke Landquart-Davos gesichert und für die Weiterführung die Concession nachgesucht ist, wird das angestrebte Ziel von selbst offenkundig und es kann nur erhofft werden, dass dasselbe in weiteren Kreisen Aufnahme und Förderung finde.

Wohl sind sich die Förderer der Idee einer „schmalspurigen“ Bahn bewusst, dass dieselbe bei ihrem Zustandekommen nur eine Transit-Bahn bescheidener Bedeutung sein würde, doch hegen sie anderseits die feste Ueberzeugung,

Wasserversorgung der Stadt Mailand. Schweiz. Patentanwalts-Syndicat. Der Lopperberg-Tunnel. Eidg. Polytechnikum. La Compagnie du chemin de fer funiculaire Ecluse-Plan. Weissensteinbahn. Schweiz. Nordostbahn. Nationalmuseum. Berner-Tramway. Jura-Bern-Luzern-Bahn. — Concurrenzen: Electriche Beleuchtung der Stadt Zürich. Kath. Kirche in Wettingen. — Preisausschreiben. — Correspondenz. — Stellenvermittlung.

diese Bahn würde gerade durch ihren besonderen Character Leben und Verkehr in die theilweise stillen Thäler des Bündner Landes tragen und den jetzt schon ausserordentlichen Fremdenverkehr nach Davos und in das Engadin mächtig heben; weiterhin wird sich die Bahn bei den verhältnissmässig nicht hohen Baukosten rentiren, wenn es gelingt, die Kosten des Tunnel-Durchbruches auf die lange Strecke Landquart-Chiavenna zu vertheilen.

Davos-Sertig-Sulsanna-Samaden.

Höhe üb. d. Meere	Lage		Länge in Meter	Hori- zontale Strecken Meter	Steigungs- Verhältnisse		Bemerkungen
	Kilometer	Höhe üb. d. Meere			steigend	fallend	
1560	0,000—0,150	1560	150	150	—	—	Station Central- bahnhof Davos
1560	0,150—0,920	1543	770	—	—	22,1 ⁰ /00	
1543	0,920—2,100	1537	1180	—	—	5,1 ⁰ /00	
1537	2,100—4,320	1550	2220	—	—	5,8 ⁰ /00	Station Frauen- kirch-Clavadel
1550	4,320—4,520	1550	200	200	—	—	
1550	4,520—4,920	1556	400	—	—	15 ⁰ /00	
1556	4,920—5,920	1590	1000	—	—	34 ⁰ /00	Tunnel bei Clavadel
1590	5,920—11,920	1860	6000	—	—	45 ⁰ /00	
1860	11,920—12,070	1863	150	—	—	17,3 ⁰ /00	
1863	12,070—12,170	1863	100	100	—	—	Stat. Sertig Dörfli
1863	12,170—13,750	1890	1580	—	—	17,3 ⁰ /00	
1890	13,750—19,750	2014	6000	—	—	20,7 ⁰ /00	
2014	19,750—21,850	2010	2100	—	—	2 ⁰ /00	Grosser Tunnel
2010	21,850—28,516	1710	6666	—	—	45 ⁰ /00	
1710	28,516—29,716	1680	1200	—	—	25 ⁰ /00	
1680	29,716—30,016	1680	300	300	—	—	Station Sulsanna- Unterengadin Viaduct-Sulsanna
1680	30,016—30,541	1667	525	—	—	25 ⁰ /00	
1667	30,541—33,680	1680	3139	—	—	4,1 ⁰ /00	
1680	33,680—33,880	1680	200	200	—	—	Station Scans
1680	33,880—35,650	1680	1770	1770	—	—	
1680	35,650—35,580	1680	200	200	—	—	
1680	35,580—38,280	1680	2430	2430	—	—	Station Zuoz
1680	38,280—38,480	1680	200	200	—	—	
1680	38,480—39,580	1689	1100	—	—	8,3 ⁰ /00	
1689	39,580—39,780	1689	200	200	—	—	Station Ponte
1689	39,780—42,380	1703	2600	—	—	5,3 ⁰ /00	
1703	42,380—43,580	1707	1200	—	—	3 ⁰ /00	
1707	43,580—43,780	1707	200	200	—	—	Station Bevers
1707	43,780—46,050	1707	2270	2270	—	—	
1707	46,050—46,350	1707	300	300	—	—	
			46350	8,520			Station Samaden

Variante durch das Dischma-Thal.

1564	0,000—0,150	1564	150	150	—	—	Stat. Davos-Dörfli
1564	0,150—0,510	1560	360	—	—	11,1 ⁰ /00	
1560	0,510—2,430	1590	1920	—	—	15,6 ⁰ /00	
1590	2,430—5,560	1730	3130	—	—	44,7 ⁰ /00	Station Dischma
1730	5,560—5,660	1730	100	100	—	—	
1730	5,660—12,160	2010	6500	—	—	41,3 ⁰ /00	
2010	12,160—15,455	2026	3295	—	—	5 ⁰ /00	Grosser Tunnel
2026	15,455—18,750	2010	3295	—	—	5 ⁰ /00	
2010	18,750—43,250	1707	24500	8070	—	—	
			43250	8320			Tunnelportal- Samaden

Eine Normal-Bahn bis in das Hochgebirge Graubündens zu bauen, war nicht nur verschiedentlich von anderer Seite, sondern selbst von denselben Männern, welche eine Schmalspur-Bahn von Landquart nach Davos glücklich zu Stande gebracht haben, häufig und mit aller Energie versucht worden; das Normalbahn-Project Landquart-Davos von Herrn Ingenieur Bavier im Jahre 1873 und dasjenige von Herrn Ingenieur Lutz im Jahre 1876 waren die Grundlagen hiefür.