

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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: Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin. — Die 15 kV Einphasenstrom-Fahrleitungen der Schweizer Bundesbahnen. — Bezirksschulhaus an der Burghalde Baden. — Neuere bemerkenswerte Brückenbauten der S. B. B. — Moderne Architektur und Tradition. — Mitteilungen: „E. T. H.-Fest.“ Eine Wanderausstellung „Das Kleinhaus“. Zur Rhein-Hochwasser-

katastrophe. Schweizerische Portlandzement-Industrie. Kommission für rationelles Wirtschaften. — Wettbewerbe: Neubau der Landesbibliothek in Bern. Kantonalbankgebäude in Arbon. — Korrespondenz. — Literatur: Die Bernhardin-Bahn. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Sektion Bern des S. I. A. S. T. S.

Band 90.

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

Nr. 17

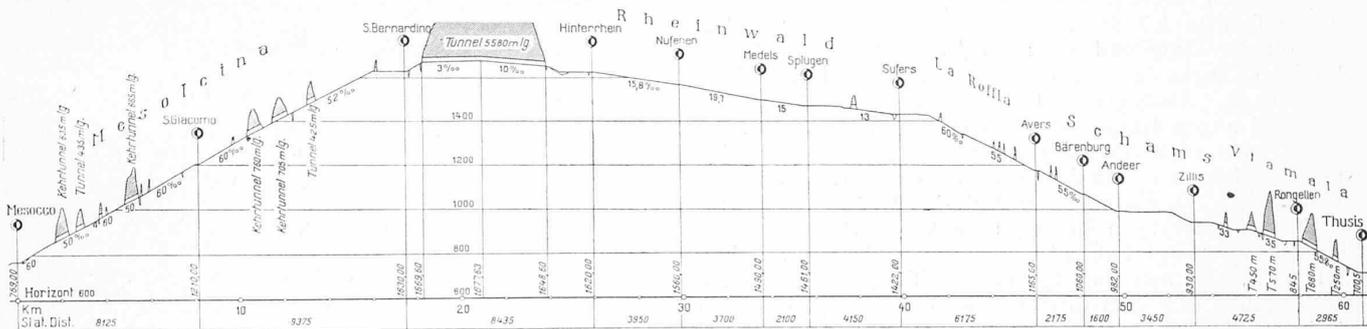


Abb. 1. Längenprofil des Bernhardin-Bahn-Projektes von Ing. F. Prader (Zürich). — Längen 1 : 300 000, Höhen 1 : 30 000.

Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin.

Anhand des Berichtes des Bündnerischen Bernhardin-Komitee und der uns von Ing. F. Prader (Zürich) als Verfasser des Projektes gemäss Konzession vom 2. Februar 1923 überlassenen Pläne orientieren wir hiermit über Verlauf und Charakter dieser neuen Linie, die vom oberen Endpunkt der elektrischen Meterspurbahn Bellinzona-Mesocco ausgehen und diese mit der Rhät. Bahn in Thuisis verbinden soll.

Gewiss mahnen die noch immer nicht genügend stabilisierten wirtschaftlichen Verhältnisse, die noch nicht abgeklärte finanzielle Lage vieler Bahnen im Schweizerlande, insbesondere der S. B. B., sowie die Finanzlage von Bund und Kanton zur Vorsicht bei Aufstellung neuer Verkehrsprojekte von grösserer Bedeutung.

Allein sowohl wirtschaftliche wie sehr beachtenswerte innerpolitische Faktoren drängen auf eine Lösung in absehbarer Zeit dieser wichtigsten bündnerisch-tessinischen Verkehrsfrage, die berufen sein dürfte, auf lange Zeit hinaus an die Stelle der beide Kantone in hohem Masse interessierenden Ostalpenbahn zu treten. Eine spätere, glücklichere Zukunft mag dann die definitive Lösung jener Frage bringen, die durch den Bau dieser schmalspurigen, mehr nationalen und interkantonalen Charakter tragenden Bahn: Graubünden und Rhätische Bahn via Bernhardin nach der Mesolcina und dem Tessin und seinen Nebenbahnen, in keiner Weise präjudiziert sein soll.

Graubünden als spezieller Ostalpenbahnkanton hat vor allem einen unbestreitbaren Anspruch auf eine leistungsfähige, seinen Bedürfnissen vorläufig genügende Bahnverbindung nach dem Süden. Der im Sommer auch auf diesem wie auf andern Pässen manche Bedürfnisse befriedigende Automobilverkehr kann angesichts der klimatischen und sonstigen Faktoren für die grösste Zeit des Jahres und den wichtigsten Teil des Verkehrs als dauernde Lösung nicht in Frage kommen. Nur die Bahn kann hier den vorhandenen und künftigen Verkehrsbedürfnissen genügen. Dass und warum die Verwirklichung dieser Bahn keine wirtschaftliche Utopie ist, hat der in diesen Fragen gewiss erfahrene Direktor der Rh. B., Ing. G. Bener, im „Bericht“ sehr klar dargelegt (vergl. S. 225 dieser Nr.). An anderem Orte („N. Z. Z.“ Nr. 1356) äusserte er sich dazu wie folgt: „Von den 34 Millionen Kapitalbedarf für die 61 km Thuisis-Misox und die Uebernahme der bestehenden 32 km Misox-Bellinzona samt deren Ausbau können nach den heutigen Verkehrserfahrungen nur 15 Mill. Fr. in Obligationen mit einiger Wahrscheinlichkeit auf Verzinsung rechnen. Von den übrigen 19 Mill. Fr. Aktien sind 10 Mill. dem Bund, 7 Mill. dem Kanton Graubünden (einschl. Talschaftinteressenten und Rh. B.) und 2 Mill. dem Tessin zugedacht. Vermögen diese drei Aktionär-

Gruppen schlimmsten Falles einen direkten Jahreszinsausfall, zu 5% gerechnet, Bund 500 000 Fr., Graubünden 350 000 und Tessin 100 000 Fr. auf sich zu nehmen, um dadurch Landesteile der exponierten Südostecke des Schweizerlandes näher unter sich und mit der ganzen Heimat zu verbinden, um die volkswirtschaftliche Entwicklung und damit die Steuerkraft dieser Gebiete zu heben und um den Verkehr von Südostdeutschland mehr der Schweiz als dem Brenner zuzuhalten? — Ist der Schweiz als längstem Bodensee-Anstösser daran gelegen, seine österreichischen, bayrischen und württembergischen Ufernachbarn, die jedenfalls kaum nach dem Brenner tendieren, mehr für einen internationalen Aufbau des Bodenseebeckens in weitestem Sinne zu interessieren und dadurch in absehbarer Zeit auch wohl die Elektrifizierung der wichtigen deutschen Zufahrtlinie München-Lindau zu erreichen?

Die schweizerischen Handelsemporen Zürich und Basel brauchen diese schmalspurige Bernhardinbahn ebensowenig zu fürchten, wie die Rhätische Bahn die Personenautomobil-Konkurrenz in Graubünden, denn jede Art Verkehr bringt neue Belebung und Verdienstmöglichkeiten für das ganze Land. Der Bund hat eine grosse Kommission beauftragt, Massnahmen gegen die Entvölkerung der Gebirgskantone vorzuschlagen. Gute und zuverlässige Verkehrswege während des ganzen Jahres und gute Gemeindeverwaltungen sind die besten Massnahmen gegen diese Entvölkerung, das beweisen Engadin, Davos, Klosters und Arosa. Wo diese Grossverkehrsanschlüsse fehlen, nützen alle Bundes-subsidien für Landwirtschaft und Lebenshaltung nichts, das beweisen gerade die Gebiete zwischen Thuisis und Bellinzona, so vor allem Schams, Avers, Rheinwald, das obere Misox und Calanca. Auf die oben gestellten beiden Fragen wird der ängstliche Kleinstaatbürger mit Nein antworten, die weitsichtigern Glieder unseres Verkehrs- und Transitlandes par excellence aber müssen sie trotzdem zuversichtlich bejahen. Mögen die kantonalen und eidgenössischen Behörden, die diese wichtige Landesfrage nächstens zu entscheiden haben, sich auf diese höhere Warte stellen!“

Dem Projekt liegen Aufnahmen im Masstab 1 : 500 und 1 : 2000, d. h. Kurvenpläne mit 5 und 2 m Aequidistanz zu Grunde; an einzelnen Stellen sind diese durch Querprofile ergänzt. Nachdem ein Projekt, die Bahn über den Berg zu führen, schon 1922 fallen gelassen worden war, hat das interkantonale Komitee dem Projekt mit beidseitigem Gefälle im Scheiteltunnel (gegenüber einseitigem Gefälle und höherem Tunnelleingang auf der Südseite) den Vorzug gegeben (Abbildungen 1 und 2, Seite 215).