

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 25

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

INHALT: Die Linienverlegung der Rhätischen Bahn in Klosters. — Sanatorium Bella Lui in Montana, Wallis (mit Tafeln 17 bis 20). — Die Lage der schweizerischen elektrochemischen und elektrometallurgischen Industrie. — Mitteilungen: Schweizerische Portlandzement-Industrie. Schwenktraversen an Fernleitungen im Hinblick auf Rauhreifbelastung. Internationales Abkommen über Automobilverkehr. Eid-

genössische Technische Hochschule. Rheinschiffahrts-Direktion Basel-Stadt. Der Deutsche Beton-Verein. — Nekrologe: Albert Nüscheler. Cl. Bernardazzi. August Burckhardt. Anton Meyer. — Wettbewerbe: Evangelische Kirche mit Pfarrhaus in Basel. Bebauungsplan für die Stadt Zagreb. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortragskalender. — An unsere Abonnenten.

Band 96

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. 25



Abb. 1. Gesamtbild mit neuer und alter Landquartbrücke, aus Süden gesehen. In Bildmitte das neue Stationsgebäude.

## Die Linienverlegung der Rhätischen Bahn in Klosters.

Die im Jahre 1889 eröffnete erste Schmalspurbahnlinie Graubündens, Landquart-Klosters-Davos<sup>1)</sup> musste seit ihrer Erstellung, um mit dem stark wachsenden Verkehr Schritt halten zu können, schon manche Verstärkung und Erweiterung über sich ergehen lassen. Keine einzige Station trägt mehr ihr ursprüngliches einfaches Kleid und fast alle Brücken sind verstärkt oder umgebaut worden. Die im Jahre 1921 durchgeführte Elektrifizierung<sup>2)</sup> hat auch das äussere Bild der rauchenden Dampfbahn von Grund aus geändert, und die neulich durchgeführten Korrekturen der

<sup>1)</sup> Beschrieben in „S. B. Z.“, Band 16, S. 51\* ff. (Aug./Sept. 1890).

<sup>2)</sup> Bd. 75, S. 217\* (Mai 1920) und Bd. 79, S. 180\* ff. (April 1922).



Abb. 3. Dienstbrücke zum Portal des Kehrtunnels.

Ausfahrt in Landquart und der Einfahrt in Davos-Platz sind noch in frischer Erinnerung.

Ein immer unhaltbarer werdendes Verkehrshindernis bildete seit langem der Kopfbahnhof in Klosters. Zwischen dem Hotel Vereina und der Landquartbrücke eingeklemmt, betrug die nutzbare Länge des längsten Ausweichgleises nur 146 m, während heute eine solche von 200 m schon das Minimum darstellt. Die bekannten Nachteile des Kopfbahnhofes, das Umstellen der Lokomotiven bei jedem Zug, das Abdrehen im Winter, um den Schneepflug immer vorn zu haben, das Umstellen der Güterwagen an den Schluss des Zuges, um die Personwagen immer heizen zu können — die Güterwagen sind nicht mit Heizleitungen ausgerüstet — und die dadurch entstehenden langen Umschlagszeiten, womit auch ein Mehrbedarf an Stationspersonal verbunden ist, bewogen schliesslich im Frühjahr 1929 die Bahnverwaltung, das Uebel an der Wurzel zu fassen und an Stelle der Spitzkehre eine Schleife zu projektieren.

Die technische Lösung der Aufgabe ergab sich fast von selbst. Mit dem Areal des alten Sackbahnhofes war nichts mehr anzufangen. Dagegen eignete sich das talwärts davon gelegene Wiesengelände, über das das Bahntracé glücklicherweise schon horizontal verlief, vorzüglich zur Anlage einer neuen Station (Abb. 1 u. 2). Von hier aus war es möglich, in einer Rechtskurve von  $R = 120$  m die linke Talseite zu gewinnen und dort in einem 400 m langen halbkreisförmigen Tunnel von 125 m Radius, unmittelbar oberhalb der bisherigen Eisenbrücke wieder die Davoser-Linie zu erreichen. Die dadurch bedingte Linienverlängerung beträgt nur 144 m.

Während des Sommers 1929 wurden die endgültigen Geländeaufnahmen und Absteckungen vorgenommen und im Oktober begann man mit dem Objekt, das die längste Bauzeit erforderte, dem Tunnel (Abb. 3 bis 5). Die geologischen Verhältnisse des Waldrückens, den der Tunnel zu durchfahren hatte, waren nicht vertrauenerweckend. Man befindet sich hier im Bereiche einer postglazialen Berg-