

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 97/98 (1931)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Die Stifserjoch-Bahn, 1930: nach Projekt von Prof. F. Tajani  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-44731>

### **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**

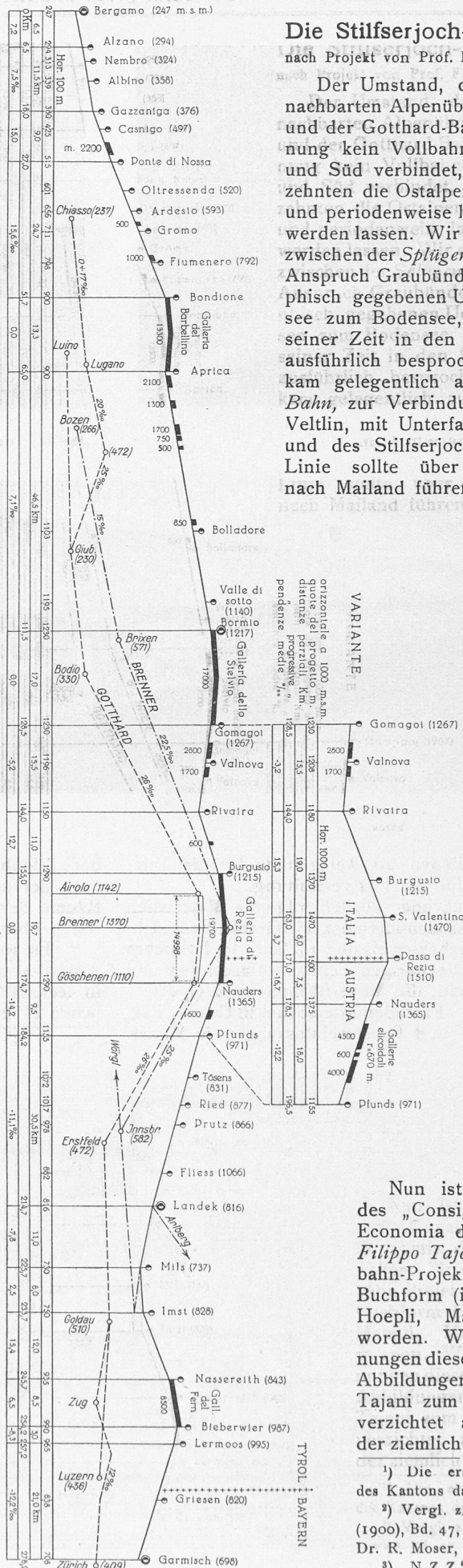
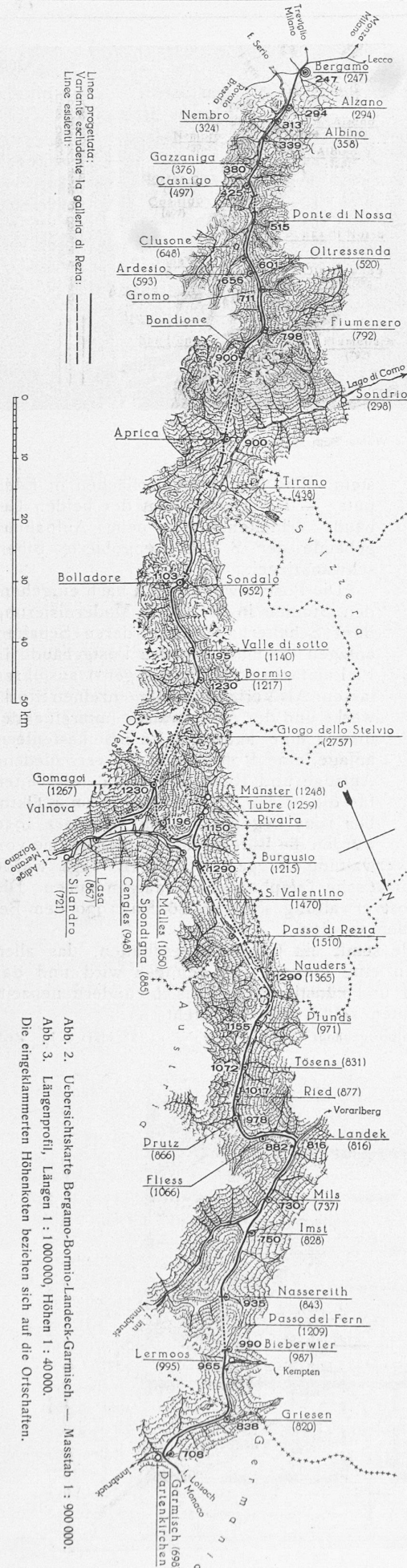
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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>**



### Die Stilfserjoch-Bahn, 1930

nach Projekt von Prof. F. TAJANI.

Der Umstand, dass zwischen den benachbarten Alpenübergängen der Brenner und der Gotthard-Bahn auf 225 km Entfernung kein Vollbahn-Schienenstrang Nord und Süd verbindet, hat schon vor Jahrzehnten die Ostalpenbahn-Frage entstehen und periodenweise lauter und wieder stiller werden lassen. Wir erinnern an die Kämpfe zwischen der Splügenbahn, dem historischen Anspruch Graubündens<sup>1)</sup> auf den topographisch gegebenen Uebergang vom Comersee zum Bodensee, und der Greina, die seiner Zeit in den Spalten der „S.B.Z.“ ausführlich besprochen wurden.<sup>2)</sup> Dabei kam gelegentlich auch eine Fern-Ortler-Bahn, zur Verbindung München-Landeck-Veltlin, mit Unterfahrung der Malserheide und des Stilfserjochs, zur Sprache; die Linie sollte über Sondrio-Colico-Lecco nach Mailand führen, also die bis Tirano bestehende Bahn am Ostufer des Comerseees benützen. Das letzte dieser Projekte wurde 1924<sup>3)</sup> bekannt und stammt vom italienischen Ing. C. Gaviraghi. Der wesentliche Unterschied zwischen Splügen bzw. Greina und einer Stelvio-bahn ist dieser: die beiden schweizerischen Routen überschreiten, wie Gotthard und Brenner, nur eine Wasserscheide, während die den Kanton Graubünden und damit die Schweiz östlich umfahrende Stilfserjoch- oder Stelvio-Bahn mindestens drei Wasserscheiden überwinden muss, um über Tirol nach Deutschland zu gelangen, was ihre Wirtschaftlichkeit sehr beeinträchtigt.

Nun ist jüngst im Auftrage des „Consiglio Provinciale dell' Economia di Milano“ durch Prof. Filippo Tajani ein neues Stelvio-bahn-Projekt bearbeitet und in Buchform (im Verlage von Ulrico Hoepli, Mailand) veröffentlicht worden. Wie unsern, nach Zeichnungen dieses Buches angefertigten Abbildungen zu entnehmen, geht Tajani zum Teil neue Wege. Er verzichtet auf die Einbeziehung der ziemlich kurvenreichen Comer-

<sup>1)</sup> Die erste Splügenbahn-Konzession des Kantons datiert vom 22. Juli 1869!  
<sup>2)</sup> Vergl. z. B. „S.B.Z.“ Bd. 35, S. 95 (1900), Bd. 47, S. 55 (1906), von Obering. Dr. R. Moser, mit Plänen und Profilen.  
<sup>3)</sup> „N.Z.Z.“, 25. Juli 1925 (Nr. 1108).

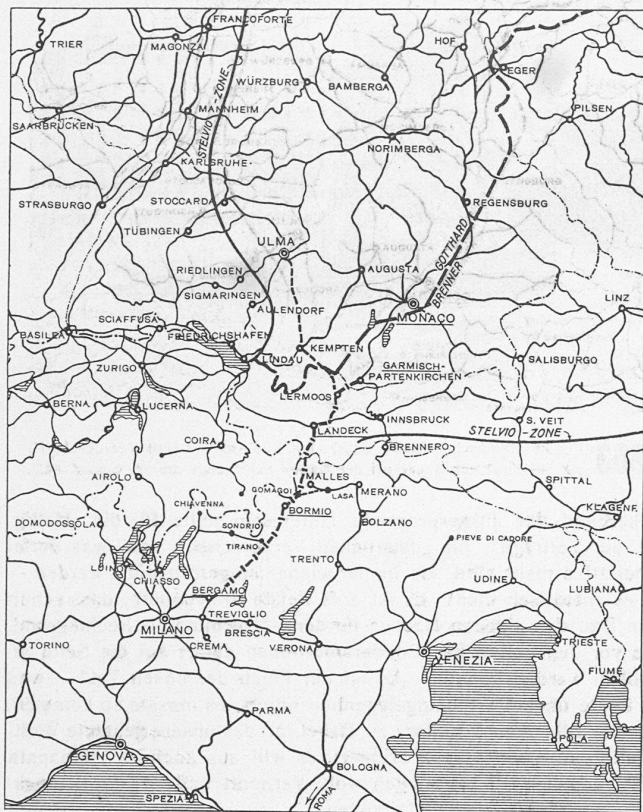


Abb. 1. Uebersichtskarte 1:6000000 des Stelviobahnprojektes F. Tajani (1930) mit Einzeichnung seiner Einflusszone, sowie der nördlichen Zonengrenze Gotthard-Brenner, bezogen auf Mailand.

seebahn, geht statt dessen von Mailand bzw. Bergamo in sehr gestreckter Linie auf sein nordöstliches transalpinisches Ziel München los (Abb. 1). Seine Neubaustrecke beginnt in Bergamo und schliesst in Garmisch-Partenkirchen an die Mittenwaldbahn München-Innsbruck an, wie im Einzelnen der Uebersichtskarte Abb. 2 zu entnehmen. Dazu muss allerdings die Ueberwindung einer vierten Wasserscheide mit einem 13,3 km langen Barbellino-Tunnel in Kauf genommen werden, wie aus dem Längenprofil ersichtlich. Die weiterhin erforderlichen Scheiteltunnel erhalten Längen von 17 km unter dem Stilsferjoch, 19,7 km unter der Malserheide (Passo di Rezia) und von 8,5 km unter dem Fernpass. Eine „Variante“ zur Ueberschneidung der Malserheide auf 1500 m Scheitelhöhe würde mit 12,3 km Mehrlänge den Rezia-Tunnel vermeiden, der ohnehin wegen der Unterfahung der Malserheide-Seen bei geringer Ueberlagerung nicht besonders erwünscht erscheint. Erhebliche Kunstbauten auf den grossenteils über 1000 m ü. M. liegenden Lehnstrecken dürfte der Minimalradius von 600 m erfordern; diese schlanke Führung in Verbindung mit der Maximalsteigung von 15,6‰ ist wohl etwas luxuriös, im Vergleich mit Brenner und Gotthard ( $R_{\min}$  300 m), deren Längenprofil wir vergleichsweise ebenfalls eingezeichnet haben. In welchem Plan-Massstab Prof. Tajani sein Tracé studiert hat, geht aus der Veröffentlichung nicht hervor, vermutlich sind diese Studien ziemlich generell. So rechnet der Verfasser hinsichtlich der Baukosten mit folgenden kilometrischen Ansätzen (die wir zu 100 Lire = 27 Fr. umgerechnet haben): Barbellino-, Stelvio- und Rezia-Tunnel 6,5 Mill. Fr./km, somit 89, bzw. 114, bzw. 133 Mill. Fr., der Fernstrecke 4 Mill. Fr./km bzw. 34 Mill. Fr.; für die kleinern Tunnel sind 1,6 Mill. Fr./km angesetzt, für die offenen Strecken (zweispuriger Lehnbau) 540 000 Fr./km, Oberbau 135 000 Fr./km, „Elektrifikation“ 108 000 Fr./km usw. Für die ganze Neubau-Strecke Bergamo-Garmisch stellt sich der Voranschlag, bzw. die Kostenschätzung (ohne Kraftwerke, Rollmaterial usw.) auf 575 Mill. Fr., für die Variante ohne Rezia-Tunnel auf 482 Mill. Fr.; 170 km der Bahn liegen auf italienischem Territorium. Dazu kommt

die Doppelschleifen-Anschlussstrecke von Gomagoi nach Lasa (Richtung Meran) mit 18,5 km; diese ist in obigen Gesamtkosten mit 4 Mill. Fr. inbegriffen, nicht aber die nötigen Verbesserungen an den beidseitigen Anschlussbahnen, wie z. B. Leermoos-Kempton u. dergl.

Sehr eingehend und mit vielen Tabellen behandelt sind die Fragen der Einflusszonen und der Rentabilität. Wir müssen hierüber auf unsere Quelle verweisen, aus der wir lediglich die Uebersichtskarte in Abb. 1 wiedergeben. Wir haben diese ergänzt durch Eintragung der mutmasslichen nördlichen Zonengrenze zwischen Gotthard und Brenner, bezogen auf Tarifentfernungen ab Mailand (die dick gestrichelte Linie). Welche Verluste die beiden benachbarten Alpenübergänge durch diese neue Stelvio-bahn erleiden müssten, zeigt der Verlauf der westlichen und südlichen Grenze der Stelvio-Zone (volle Linien). Ohne auf die, diesen Annahmen zugrunde gelegten Tarife usw. eingehen zu können, sei zum Schluss nur noch erwähnt, dass Prof. Tajani damit rechnet, dass seine Stelvio-bahn allein an Transitgüter-Einnahmen dem Gotthard 11,5 Mill. Fr. jährlich abnehmen würde. Für das 170 km lange italienische Teilstück rechnet er mit jährlichen Brutto-Einnahmen von 24,6 Mill. Fr. für Güter, 8,1 Mill. Fr. für Personen und Gepäck, samt Verschiedenem mit insgesamt rd. 35 Mill. Fr. Dabei kommt er zum Schluss, dass von dem (für die italien. Strecke) benötigten Kapital nur 138 Mill. Fr. verzinst werden könnten, während 283 Mill. Fr. à fonds perdu aufgebracht werden müssten, d. h. ziemlich genau  $\frac{2}{3}$  des investierten Kapitals blieben zinslos.

Die Aussichten auf eine Verwirklichung dieser Stelvio-bahn zu bewerten, ist nicht unsere Sache; immerhin dürften die beteiligten Länder, die Angehörigen des vorkriegszeitlichen Dreibundes, vorläufig noch dringendere Bedürfnisse zu befriedigen haben.

### Bausorgen des Völkerbundes in Genf.

Unter diesem Titel wird der „Neuen Zürcher-Zeitung“ (Nr. 1447, vom 29. Juli d. J.) folgendes berichtet, was wir, mit freundlicher Erlaubnis der Redaktion, unserm Leserkreis nicht vorenthalten dürfen:

„Die Erstellung der Völkerbund-Neubauten im Ariana-Park scheint — nach der peinlichen Geschichte ihrer Planentwürfe, die noch jüngst im Völkerbunds-ausschuss für Kunst und Literatur eine bedenkliche Zensur erfahren haben — einfach nicht aus den Missgeschicken herauszukommen. Als zu Beginn dieses Frühjahrs, anderthalb Jahre nach der Grundsteinlegung, endlich das erste Baulos, der gesamte Rohbau, vergeben war und mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden konnte, glaubte man, dass die architektonischen Vorbereitungen endgültig abgeschlossen seien. Man meinte dies auch aus der verhältnismässig kurz bemessenen Bauzeit von nur 18 Monaten schliessen zu können. Die Bauunternehmung selber, ein Konsortium von zwei Firmen in Genf, einer französischen und einer italienischen unter der Führung der Zürcher Baufirma Hatt-Haller, ging auch mit einem dem Umfang des Baues entsprechenden maschinellen Rüstzeug sofort ans Werk. Der riesige Bauplatz von über 600 m Länge und teilweise bis 150 m Breite gleicht beinahe einem Petroleum-Bohrfeld. Nicht weniger als sieben Betongiesstürme (mehrere von 60 bis 70 m Höhe) und etwa ein Dutzend gewaltige Krane ragen aus dem terrassierten gelbbraunen Baugrund in die Lüfte, doch leider zumeist noch regungslos. Die Installationen würden genügen, um 1000 bis 1200 Arbeiter zu beschäftigen und sämtliche Gebäude gleichzeitig aufführen zu können, was zur Vertragserfüllung erforderlich wäre und auch in der Absicht der Bauunternehmung lag. Statt dessen konnten aber bis heute höchstens 300 bis 350 Arbeiter beschäftigt werden, von denen in den letzten Tagen etwa 50 noch entlassen werden mussten, weil — die Projektarbeiten heute noch nicht definitiv bereinigt sind.

Man weiss zur Genüge, wie es mit dem für die Ausarbeitung der Baupläne bestellten Architekten-Konsortium stand. Jeder der fünf Herren, die gleichberechtigt darin sitzen, wollte am endgültigen Bauplan irgend etwas Eigenes, Besonderes durchsetzen, und so stritt man sich zunächst jahrelang herum, bis nur die allgemeinen Bauentwürfe erstellt waren. Das Hin- und Herzanken der fünf Architekten scheint aber auch heute noch kein Ende zu nehmen; denn