Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die neuen Linien der Rhätischen Bahn Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls. — Ueber die Abrostungserscheinungen am eisernen Oberbau im Simplontunnel. — Städtische Miet- und Geschäftshäuser. — Nationaldenkmal in Schwyz. — Schweizerischer Schulrat. — Miscellanea: Schweiz. Eisenbeton-Industrie. Kantonales Baugesetz in Neuenburg. Hauenstein-Basistunnel. Grenchenbergtunnel. Polarlicht und drahtlose Telegraphie. Elektrotechnischer Verein Karlsruhe. Ostalpenbahn. Lötschbergtunnel. Turbodynamogruppen von 20 000 *kw* Leistung. Schiffahrt auf dem Oberrhein. Saurermotorboote. — Nekrologie: Richard Kuder. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel 52: Denzlerhäuser und Usterhof an der Rämistrasse.

Band 59. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 16.

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls

von Oberingenieur *P. Saluz.*

Als die Rhätische Bahn im Jahre 1903 ihre sogen. Prioritätslinien, die Linien Reichenau-Ilanz und die Albulabahn eröffnete, wurden als nächste Ziele der bündnerischen Eisenbahnbestrebungen der Bau der Linien Davos-Filisur, Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls genannt.

Dank der energischen Initiative der Gemeinde Davos, konnte die erstgenannte Linie Davos-Filisur im Jahre 1905 finanziert und am 1. Juli 1909 eröffnet werden. (Siehe Bauzeitung Bd. XLVII S. 141, Bd. LIII Nr. 23 bis 26 und Bd. LIV Nr. 1).

Schwieriger war die Verwirklichung der beiden andern Linien, die ein Baukapital von 23 Mill. Fr. erforderten, von dem nach bündnerischem Eisenbahngesetz die Hälfte in Aktien aufzubringen war. An ihre Finanzierung konnte nur mit eidgenössischer Hülfe gedacht werden. Ein bezügliches Gesuch des Regierungsrates von Graubünden fand beim Bundesrate und insbesondere bei der Bundesversammlung freundliche Aufnahme. Mit Botschaft vom 28. Mai 1907 beantragte der Bundesrat die Leistung eines Beitrages von 4 Mill. Fr. in Aktien II. Ranges (Subventionsaktien), die erst dann Anspruch auf Dividende haben, wenn der Reingewinn der Rhätischen Bahn mehr als 4 % des übrigen Aktienkapitals beträgt. Dieser Beitrag wurde durch Beschluss des Ständerates vom 12. Juni 1907 und des Nationalrates vom 18. Juni 1907 auf 5 Mill. Fr. erhöht.

Dank dieser hochherzigen eidgenössischen Hülfe konnte an die Finanzierung der beiden Linien gegangen werden, die immer noch vom Kanton und von den interessierten Gemeinden und Privaten grosse Opfer erforderte. Ihre Verwirklichung war nur im Zeichen bündnerischer Solidarität möglich, die sich auch bei diesem Anlasse bewährt hat.

Von dem 11 1/2 Mill. Fr. betragenden Aktienkapital waren, nach Abzug des Bundesbeitrages, noch 6 1/2 Millionen zu decken. Hieran beteiligt sich der Kanton nach bündnerischem Eisenbahngesetz mit 50 000 Fr. pro *km* (50 000 Fr. pro *km* für Linien, die mehr als 200 000 Fr. pro *km* kosten, bei kleineren Baukosten 40 000 Fr. pro *km*, im Maximum 1/4 der Anlagekosten) gleich 3 950 000 Fr. Der Rest im Betrage von 2 550 000 Fr. wurde durch Gemeinden und Private wie folgt gedeckt: Stadt Chur 100 000 Fr., Gemeinden des Oberlandes 463 000 Fr., Private des Oberlandes 177 000 Fr., Gemeinden des Engadins 920 000 Fr., Private und Hotels im Engadin 890 000 Fr. Am 18. Februar 1909 konnte die Aktionärversammlung der Rhätischen Bahn die Einzahlung von 20 % dieses Aktienkapitals konstatieren und damit war auch der Finanzausweis geleistet.

Schon gleich nach der Zusicherung der Bundessubvention hatten die Direktion und der Ausschuss des Verwaltungsrates die nötigen Schritte für die Vornahme der Terrainaufnahmen und die Ausarbeitung der definitiven Bahnprojekte eingeleitet.

Diese Arbeit wurde dem Bankhause Loste & Cie. in Paris, mit dem die Rhätische Bahn früher schon über die eventuelle Beschaffung des Baukapitals und die Bauausführung Unterhandlungen gepflogen hatte, übertragen, das sie durch die bekannte Bauunternehmerfirma Société des Batignolles in Paris ausführen liess. Die Aufnahmen sowohl als die Ausarbeitung des Projektes hatten nach einem von der Bahnverwaltung aufgestellten detaillierten Programme und unter der Aufsicht des Baubureau der Rhätischen Bahn zu erfolgen. Als Grundlagen dienten generelle Projekte nach topographischen Aufnahmen im Masstabe 1 : 5000 mit Horizontalkurven in Abständen von 5 *m*, die für die Linie Ilanz-Disentis im Jahre 1898 durch Herrn Alt-Oberingenieur Dr. *R. Moser* in Zürich und für die Linie Bevers-Schuls im Jahre 1905 durch Herrn Prof. Dr. *Hennings* ausgearbeitet worden waren.

Die Terrainaufnahmen wurden von zwei der Bahnaxe der generellen Projekte angepassten und verpflockten Polygonzügen aus grösstenteils im Sommer 1907 vorgenommen. Im folgenden Winter und Sommer fand die Ausarbeitung der Projekte und die Anfertigung der Pläne statt, nach der durchwegs auf dem Baubureau der Rhätischen Bahn im Detail festgelegten definitiven Bahnaxe. Im Frühjahr 1909 konnten die Pläne in den meisten Gemeinden aufgelegt und beim schweizerischen Eisenbahndepartement in Bern zur Genehmigung eingereicht werden. Am 27. August 1909 erfolgte die Bauausschreibung und auf Grund derselben und von zwei späteren Ausschreibungen die Vergebung der Unterbauarbeiten an die folgenden Unternehmerfirmen:

1. *Ilanz-Disentis:* Los 1 an Ackermann, Bärtsch & Cie. in Mels, Los 2a an Angelo Volponi in Kempten (Kt. Zürich), Los 2b an Solioz & Pérusset in Münster, Los 3 und 4 an Gebrüder Baumann & Stiefenhofer in Altdorf.

2. *Bevers-Schuls:* Los 1 an Rodari Gaspare & Cie. in Ascona, Los 2a an Annibale Lanfranconi in St. Pellegrino, Los 2b, 3, 4, 5, 6b und 7 an Müller, Zeerleder & Gobat in Zürich und Los 6a an Gebrüder Rolla in Ivrea.

Von diesen Unternehmern wurden noch im Herbst 1909 Vorkehrungen für den Beginn der Arbeiten getroffen und in den grösseren Tunnels der Linie Bevers-Schuls diese auch in Angriff genommen. Hier war in den beiden langen Tunneln Magnacun (1908 *m*) und Tasna (2353 *m*) der Stollenvortrieb bereits seit Ende 1908 von der Bahnverwaltung in Regie betrieben worden.

Im April 1910 wurde dann die Eisenkonstruktion der eisernen Brücken für beide Linien der Maschinenfabrik Th. Bell & Cie. A.-G. in Kriens übertragen.

Gegenwärtig sind die Bauarbeiten in vollem Gange und wir wollen versuchen, den Lesern der Bauzeitung eine kurze Beschreibung dieser neuen Linien der Rhätischen Bahn und einen Ueberblick über die grösseren Bauten derselben zu geben.

I. Ilanz-Disentis.

Diese Linie verbindet Disentis, den am Zusammenfluss von Vorder- und Mittelrhein in weiter, fruchtbarer Talmulde schön gelegenen Hauptort des oberen Teiles vom bündnerischen Oberland, mit dem Netze der Rhätischen Bahn in Ilanz. Sie wird wenige Jahre nach ihrer Eröffnung, dank der nunmehr erfolgten Finanzierung der Bahn Brig-Furka-Disentis, Teilstück einer Touristenbahn werden, die die Kurorte des Genfersees und des Wallis mit denjenigen Graubündens verbindet und zusammen mit der Schöllenenbahn, Göschenen-Andermatt, für den Sommerverkehr eine gewisse Bedeutung erlangen kann. Ihre Betriebslänge von Mitte Aufnahmegebäude Station Ilanz Km. 42,907 (ab Landquart) bis Mitte Aufnahmegebäude Station Disentis Km. 72,888 beträgt 29 981 *m*, ihre Baulänge von Ende Station Ilanz bis Ende Station Disentis 29 993 *m*.

Die neue Linie kreuzt gleich nach der Station *Ilanz* und hart an der hölzernen gedeckten Strassenbrücke über den Rhein die Landstrasse auf gleicher Höhe, woran sich ein gewölbter Viadukt mit 9 Oeffnungen von je 4 *m*. Weite zwischen dem Hotel Rheinkrone und dem Rhein anschliesst. Bei Km. 44,073 wird der Rhein auf einer