

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 18

## 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:** 15.10.2024

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

INHALT: Die neuen Linien der Rhätischen Bahn Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls. — Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Waidarels in Zürich. — † Professor Dr. Joh. Rud. Rahn. — Miscellanea: Berner Alpen-Bahn. Schweizerischer Schulrat. Für das Anwärmen von Radreifen auf elektrischem Wege. Regelung der Wasserstände

des Bodensees. Schweizerische Landesausstellung. Schweizerische Bundesbahnen. — Konkurrenzen: Schulhausbau Ruswil (Luzern). — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Tafel 53: Dr. J. R. Rahn.

Band 59.

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

Nr. 18.

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

von Oberingenieur P. Salus.

#### II. Bevers-Schuls.

Diese Linie verbindet Schuls, den Hauptort des Unterengadins und damit den weltbekanntesten Kurort Schuls-Tarasp mit der Station Bevers der Albulabahn. Sie wird einmal, als Teilstück einer künftigen Verbindung Landeck-Chiavenna, beziehungsweise München-Fernpass-Landeck-Mailand, die Bedeutung einer internationalen Bahnlinie erlangen, an die auch eine von Meran kommende Ofenbergbahn in Zernez Anschluss finden würde. Ihre Betriebslänge von Mitte Aufnahmegebäude Station Bevers, Km. 95,595 (ab Landquart) bis Mitte Aufnahmegebäude Station Schuls-Tarasp Km. 145,023 beträgt 49 428 m, ihre Baulänge von Ende Station Bevers bis Ende Ausziehgeleise Station Schuls-Tarasp 49 620 m.

Die neue Linie kreuzt unterhalb Bevers bei Km. 97,5 die Landstrasse auf gleicher Höhe, verbleibt jedoch noch 1 km weit in der breiten Talsohle, möglichst entfernt von dem hier durch Lawinen gefährdeten Fuss des Berghanges, den sie bei Km. 98,8 erreicht und dem sie dann bis Km. 111,255 unterhalb Cinuskel, stets in der Nähe der Talstrasse, folgt. Noch fünfmal wird diese von der Bahn gekreuzt. Dreimal wird sie überführt, einmal unterführt und einmal auf gleicher Höhe durchgeführt. Die Bahn befindet sich bis Km. 102,180 und von Km. 105,080 bis 108,555 und Km. 109,530 bis 110,110 bergseits, im übrigen talseits der Landstrasse und es bietet deren Bau keine besonderen Schwierigkeiten.

und drei Öffnungen zu 12 m, wovon eine für die Landstrasse (Abbildung 10).

Unterhalb Cinuskel bei Km. 111,255 wird der Inn an günstiger Stelle auf einem 113 m langen gewölbten Viadukt mit einer Mittelöffnung von 47 m Weite und 50 m Höhe und je drei Seitenöffnungen von 8 m Weite (Abbild. 10) überschritten. Das linke Ufer ist zwischen Cinuskel und Zernez von neun grossen Lawinenzügen bedroht, die gemauerte Galerien in einer Gesamtlänge von 1,5 Km. erfordert hätten. Die Bahn wurde daher bis Zernez auf dem in dieser Hinsicht günstigeren durchwegs bewaldeten rechten Innufer geführt, das ausserdem, durch Einlegen einer Schleife im Spöltal bei Zernez (Abb. 11, S. 242), bis dorthin die Anwendung von 20‰ Gefälle gestattet. Von Cinuskel abwärts wird das Inntal enger, die beidseitigen Hänge steiler und der Bahnbau unvergleichlich schwieriger, als auf der oberen Strecke. Bis Zernez sind auszuführen: vier Tunnel von 895 m, 308,5 m, 185 m und 93 m Länge, in Hornblendeschiefer, teilweise Glimmerschiefer, ferner vier gewölbte Durchfahrten von 3 m und 3,5 m Weite, eine gedeckte Durchfahrt von 3 m Weite, eine gewölbte Ueberfahrtsbrücke für einen Waldweg, ein Lehnengewölbe von 10 m Weite, dann die grösseren gewölbten Viadukte: Val Mela mit einer Oeffnung zu 39 m und fünf Oeffnungen zu je 5 m (Abb. 10), Val Verda mit einer Oeffnung von 37,5 m und zwei Oeffnungen zu je 3,8 m (Abb. 10), Val Schüra mit einer Oeffnung zu 29,8 m und vier Oeffnungen zu je 6 m (Abb. 10), Val Tantermozza mit einer Oeffnung zu 25 m und zwei Oeffnungen von je 24 m (Abb. 10), Luftobel mit zwei Oeffnungen zu je 12 m und eine Oeffnung zu 11,5 m, Spöl mit einer Oeffnung von 28,5 m Weite und 6 m Pfeilhöhe und vier Oeffnungen zu je 3 m (Abb. 12, S. 242).

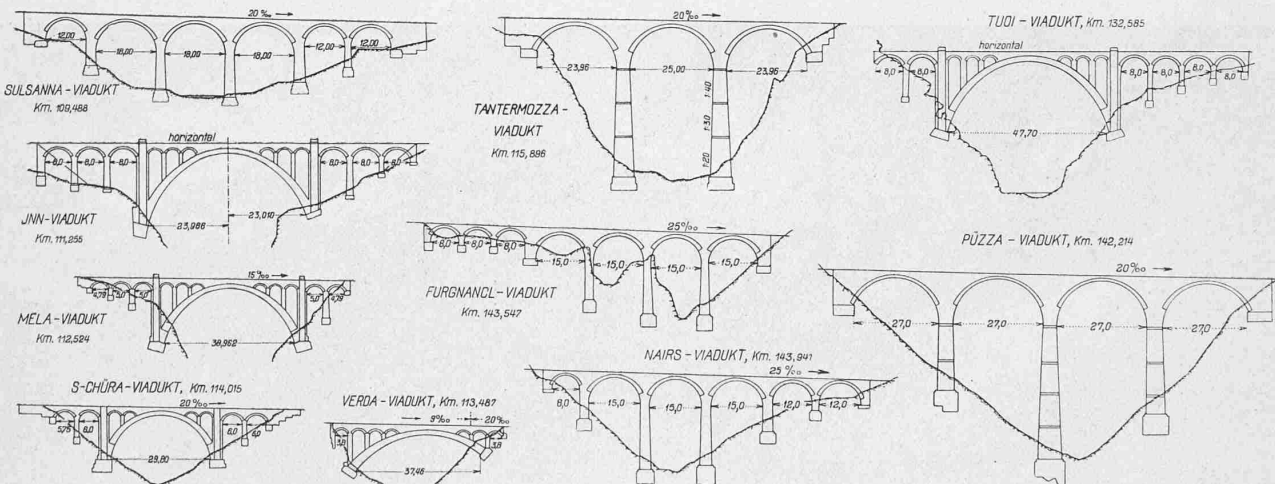


Abb. 10. Die wichtigsten Brücken und Viadukte der Linie Bevers-Schuls der Rh.B. — Masstab 1 : 2000.

Die Station Ponte-Campovasto Km. 99,993, die Haltestelle Madulein Km. 101,476 und die Stationen Zuoz Km. 103,804, Scansf Km. 105,997 und Cinuskel-Brail Km. 110,281 liegen alle günstig und mit Ausnahme der letzteren, in unmittelbarer Nähe der Ortschaften. An Objekten sind auszuführen zwei offene Durchfahrten je 4 m weit, ein gedeckter Durchlass 2,5 m weit, drei gedeckte Durchgänge je 2,5 m weit, zwei gedeckte Durchfahrten je 4 m weit, acht gewölbte Durchfahrten 3 bis 4 m weit, drei gewölbte Durchlässe 5 bis 8 m weit, drei gewölbte Strassenüberführungen, ein gewölbter Viadukt mit vier Oeffnungen zu 3 m und der 120 m lange und 24 m hohe gewölbte Sulsanna-Viadukt mit drei Oeffnungen zu 18 m

Der Tunnel von 185 m Länge in Val Raschtsch dient zum Schutze gegen die dortige Lawine, die, trotz einer Verbauung im Anbruchgebiet, in ganz schneereichen Wintern bis in den Inn gelangt. Die Lawinen in Val Mela, Val Verda und Val Schüra, die ebenfalls nur ausnahmsweise fallen, finden ihren Weg durch die dortigen Viaduktöffnungen mit 32 m, 18 m und 21 m Höhe. Für kleinere Lawinenzüge bei Km. 118,7 bis 119,1 sind Verbauungen im Anbruchgebiet in Aussicht genommen, falls der tiefe und breite bergseitige Bahngraben nicht als Fallboden genügen sollte.

Die Stationen Cinuskel und Zernez liegen mehr als 10 km voneinander entfernt, weshalb bei Km. 115,186 eine