

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 23

Artikel: Die neuen Linien der Rhätischen Bahn: die Hochbauten der Strecke Bevers-Schuls
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31474>

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: 17.05.2025

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

Einheiten, bestehend je aus Turbine, Generator, Transformator, die Nieder- und Hochspannungs-Schalter, Sammelschienen, Schaltpult usw. Wie aus dem Schnitt (Abbildung 25) ersichtlich, enthält der untere Teil der Zentrale die Turbinen, Generatoren und Transformatoren und der obere Teil die 100 000 Volt-Sammelschienen, Schalter und Blitzschutzvorrichtungen. Der Maschinenraum ist durch eine 4,5 m hohe armierte Betonmauer, die einen Wasserdruck von 4 m Höhe auszuhalten imstande ist, in einen die hydraulischen Maschinen enthaltenden Raum und in einen solchen für die elektrischen Maschinen geteilt. Diese Sonderung der hydraulischen und elektrischen Maschinen schien wünschenswert als eine vermehrte Sicherheit gegen Wasserbeschädigung der elektrischen Maschinen. In den letzten Jahren sind an verschiedenen Orten durch Bersten von Röhren u. dergl. grosse Schädigungen in Zentralen entstanden, sodass ganze Generatoren neu gewickelt, somit für längere Zeit ausser Betrieb gesetzt werden mussten. Im Hinblick auf die Grösse der Maschinen und die Betriebssicherheit für ein so wichtiges Versorgungsgebiet sind die Mehrkosten einer solchen Trennmauer von keinem Belang. Zudem ermöglichte diese Zweiteilung für Turbinen und Generatoren getrennte Laufkrane zu erstellen, was eine bedeutende Zeitersparnis im Montieren der Maschinen zur Folge hatte; der Kran für die Turbinen hat eine Tragfähigkeit von 50 t und jener für die Generatoren und Transformatoren eine von 100 t. Die Rohrleitungen durchdringen

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn.

Die Hochbauten der Strecke Bevers - Schuls.

(Mit Tafeln 55 bis 58.)

Vor zwei Jahren hatten wir eine Beschreibung der neuen Linien der Rhätischen Bahn aus der Feder von Oberingenieur P. Saluz, begleitet von Uebersichtskarten und Längenprofilen, sowie Zeichnungen der wichtigeren Bauobjekte veröffentlicht¹⁾. Eine Ergänzung zu jenem ersten Bericht, ebenfalls von einigen Bildern begleitet, finden unsere Leser in Bd. LXI, S. 32. Es bleibt uns noch übrig, der Hochbauten Erwähnung zu tun, zu denen M. Lorenz, der Architekt der Rh. B., die Entwürfe geliefert hat.

Getreu ihrem bisherigen Brauche war die Bahn-Verwaltung auch hier bestrebt, die Hochbauten dem jeweiligen Charakter der Gegend anzupassen. Die hier, auf beiliegenden Tafeln und auf Seite 335 vorgeführten Bilder zeigen das Ergebnis. Nicht nur der eigentlichen Stationsgebäude, auch der Schuppen, Wohnhäuser der Streckenwärter und Transformatoren-Häuschen hat sich die Hand des Architekten liebevoll angenommen, sodass diese Bauten ohne Beeinträchtigung ihrer Zweckbestimmung der Bahn wie der Landschaft zu freundlichem Schmuck gereichen. Zu beachten ist, dass in dem Hochtal von 1700 bis 1300 m Meereshöhe mit seinen kalten, schneereichen Wintern der Steinbau mit Schieferplatten-Deckung das Gegebene ist. Die

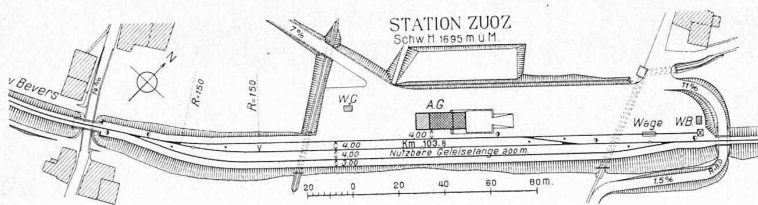


Abb. 1. Lageplan der Station Zuoz. — 1 : 3000.



Abb. 4. Blockstation und Ausweiche-Stelle Carolina.

die Fundamentmauern der Zentrale unter einem Winkel von etwa 60° und ungefähr in der Mitte zwischen zwei Turbinen und gabeln sich unter dem Boden des Maschinenraumes, in Beton eingebettet, zum Anschluss an die Doppelturbinen. (Forts. folgt.)

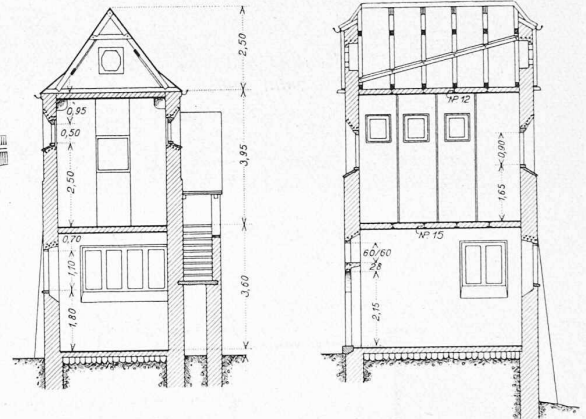
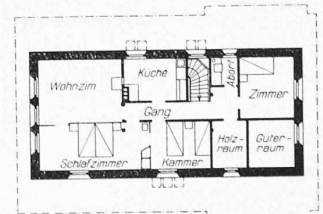
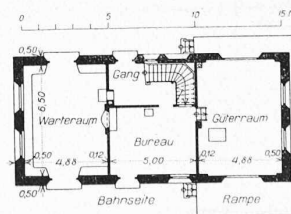


Abb. 2. Transformatoren-Häuschen Zuoz. — 1 : 200.

Abb. 3. Typus der Zwischen-Stationen. Grundrisse 1 : 400.



grösseren Stationen Zernez und besonders Schuls-Tarasp, die vorläufige untere Endstation, erhielten ihrer Bedeutung entsprechende grössere, z. T. mit mehreren Wohnungen ausgestattete Gebäude, während die Zwischenstationen nach dem Typ von Zuoz, teils mit, teils ohne offene Wartehalle erbaut wurden. Die Baukosten erreichten für ein Zwischenstations-Aufnahmegebäude rd. 29 000 Fr., für ein Wärterhaus rd. 18 000 Fr., für die Aufnahmegebäude Zernez rd. 68 000 Fr. und Schuls-Tarasp rd. 235 000 Fr.

¹⁾ Vergl. Bd. LIX, S. 209 und 239.



STATIONSGEBÄUDE ZUOZ IM OBERENGADIN

Oben von Süden

Unten von Westen



DIE HOCHBAUTEN DER RHÄTISCHEN BAHN

STRECKE BEVERS-SCHULS, ENGADIN

von M. LORENZ, Arch. der Rh. B.



Aufnahmegebäude Zerneß von Südosten



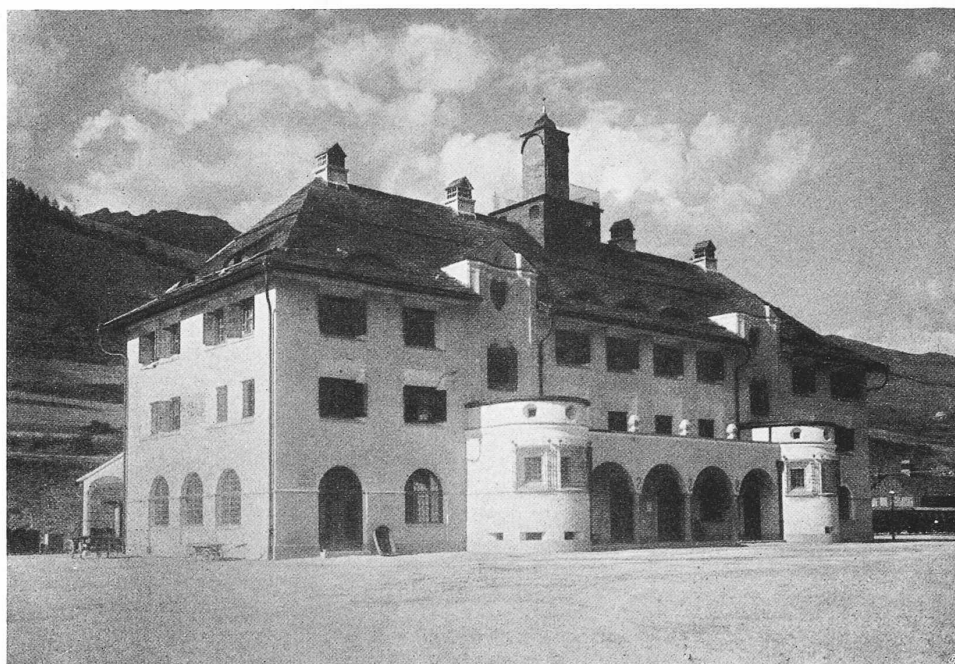
Aufnahmegebäude Zerneß von Norden



Aufnahmegebäude Zerneß von Osten



Wärter-Wohnhaus bei Ardez



AUFNAHMEGEBÄUDE DER STATION SCHULS-TARASP IM UNTERENGADIN

Oben von Süden

Unten Schalterhalle



DIE HOCHBAUTEN DER RH. B., STRECKE BEVERS-SCHULS

von M. LORENZ, Arch. der Rh. B.

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

Uebungsgemäss entnehmen wir dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1913 einige unsere Leser interessierende Angaben.

Organisation und Personal.

Im Berichtsjahre waren drei Kontrollingenieure zu ersetzen, der eine infolge Hinscheidens, die zwei andern infolge Austrittes aus der Verwaltung.

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Die Vorlage betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten, die das Departement mit Botschaft vom 31. Mai 1912 vorgelegt hatte, wurde von den eidg. Räten im Berichtsjahre noch nicht endgültig erledigt.

Mit Beschluss vom 7. Juni 1913 wurde eine Verordnung betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten aufgestellt. Durch diese Verordnung, die am 1. Juli 1913 in Kraft trat, wurde diejenige vom 19. August 1892 betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen ersetzt.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Wie wir im letztjährigen Berichte

ausgeführt haben, hätte der zwischen der Bundesbahnverwaltung und der P.-L.-M.-Bahngesellschaft unterm 4. April/23. Mai 1912 abgeschlossene Vertrag betreffend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin allseitig vor dem 25. Dezember 1912 genehmigt werden sollen. Die Schwierigkeiten, denen die französische Regierung hauptsächlich in der Kammer bei Behandlung dieser Angelegenheit begegnete, hatten zur Folge, dass der Vertrag von der französischen Abgeordnetenversammlung erst am 25. Juni 1913 angenommen wurde. Der Senat seinerseits genehmigte die Vorlage am 30. Juli 1913. Da schweizerischerseits der Verwaltungsrat der S. B. B. dem Vertrag bereits am 20. Juli 1912 seine Zustimmung erteilt hatte, kann die Angelegenheit als endgültig erledigt betrachtet werden.

Rückkauf des Jura-Neuchâtelois. Die Bundesversammlung behandelte das Geschäft in der Juni-Tagung und beschloss, nach dem Antrage des Eisenbahn-Departements, die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Erwerb der Bahn. Der Besitzübergang fand auf 1. Juli statt.

Rückkauf der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn. Die vom Eisenbahndepartement in Verbindung mit den S. B. B. vorgenommenen Untersuchungen über den Rückkaufswert der beiden Bahnen schritten im Berichtsjahre soweit vor, dass die bundesrätliche Eisenbahndelegation zu Ende des Jahres ermächtigt werden konnte, mit den Gesellschaften der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn unter Beiziehung des Regierungsrates Zürich Rückkaufverhandlungen anzuknüpfen. Eine erste Konferenz fand im Februar 1914 statt.

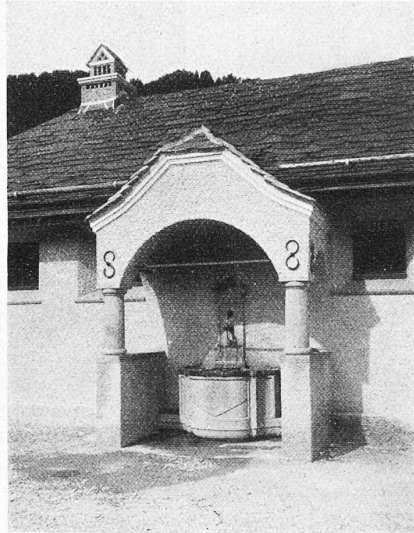


Abb. 9. Brunnen auf Station Schuls-Tarasp.

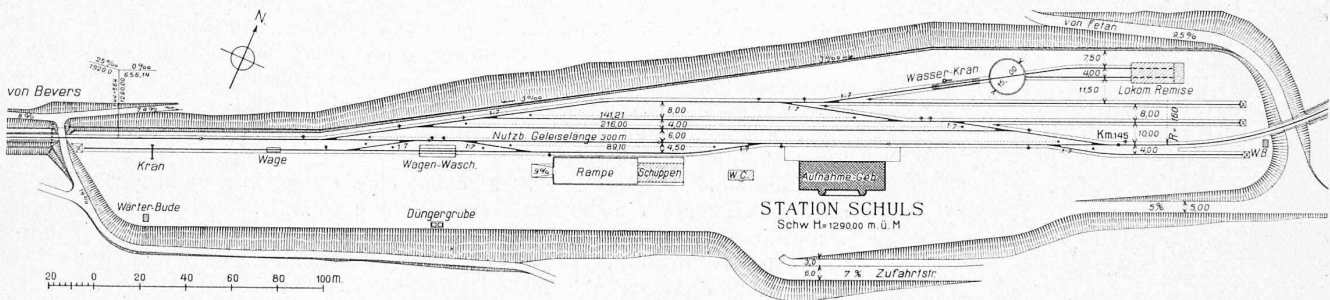


Abb. 5. Lageplan der vorläufigen Endstation Schuls-Tarasp. — Masstab 1 : 3000.

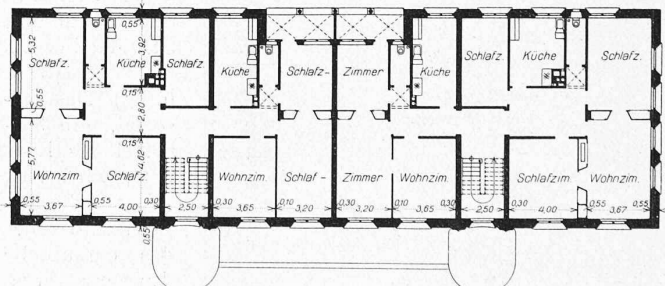
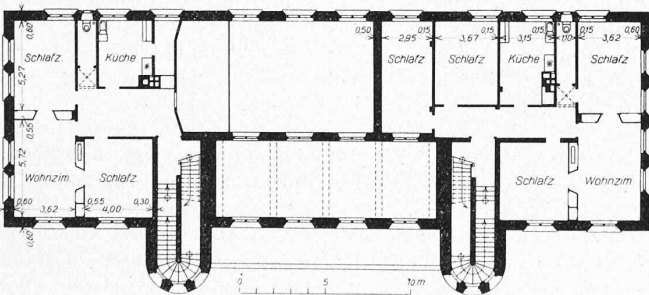
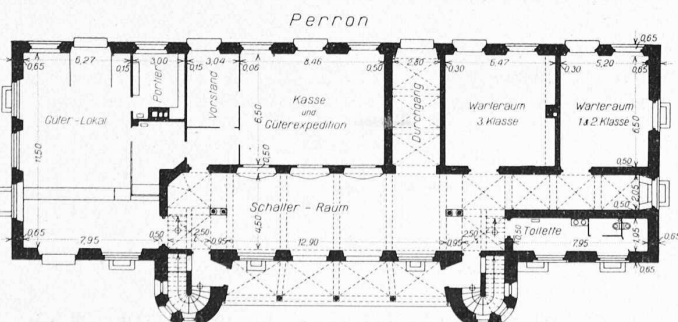


Abb. 6 bis 8. Aufnahmegebäude Schuls-Tarasp. — 1 : 400.



Verwaltung der S. B. B. An Stelle der zurückgetretenen Herren Ed. Eckenstein, Kaufmann in Basel und Oberstdivisionär Köchlin von Basel sind die HH. *Walter Boveri*, Ing., Präsident des Verwaltungsrates der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden, und *Walter Sängler*, Kaufmann, Präsident der Basler Kantonalbank in Basel, als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt worden. Der aus dem Kreiseisenbahnrat II ausgetretene Herr Alioth-Vischer wurde durch Herrn *Wilh. Preiswerk-Imhoff*, Vizepräsident der Handelskammer, in Basel ersetzt. In den Kreiseisenbahnrat IV wurde an Stelle des zurückgetretenen Herrn W. Sträuli-Knüsli Herr Dr. *Hans Sträuli*, Stadtpräsident von Winterthur, gewählt. (Forts. folgt.)