

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 18

## Inhaltsverzeichnis

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.02.2026

**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. Saluz.

### II. Bevers-Schuls.

Diese Linie verbindet Schuls, den Hauptort des Unterengadins und damit den weltbekannten Kurort Schuls-Tarasp mit der Station Bevers der Albula-Bahn. 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 49428 m, ihre Baulänge von Ende Station Bevers bis Ende Ausziehgeleise Station Schuls-Tarasp 49620 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 Berganges, den sie bei Km. 98,8 erreicht und dem sie dann bis Km. 111,255 unterhalb Cinuskel, stets in der Nähe der Landstrasse, 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 Mittelloffnung von 47 m Weite und 50 m Höhe und je drei Seitenöffnungen von 8 m Weite (Abbildung 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 günstigsten durchwegs bewaldeten rechten Innuferr geführt, das ausserdem, durch Einlegen einer Schleife im Spöltal bei Zernez (Abbildung 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 Hornblendeschiefen, 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 grössten gewölbten Viadukte: Val Mela mit einer Öffnung zu 39 m und fünf Öffnungen zu je 5 m (Abbildung 10), Val Verda mit einer Öffnung von 37,5 m und zwei Öffnungen zu je 3,8 m (Abbildung 10), Val Schüra mit einer Öffnung zu 29,8 m und vier Öffnungen zu je 6 m (Abbildung 10), Val Tantermozza mit einer Öffnung zu 25 m und zwei Öffnungen von je 24 m (Abbildung 10), Luftobel mit zwei Öffnungen zu je 12 m und eine Öffnung zu 11,5 m, Spöl mit einer Öffnung von 28,5 m Weite und 6 m Pfeihöhe und vier Öffnungen zu je 3 m (Abbildung 12, S. 242).

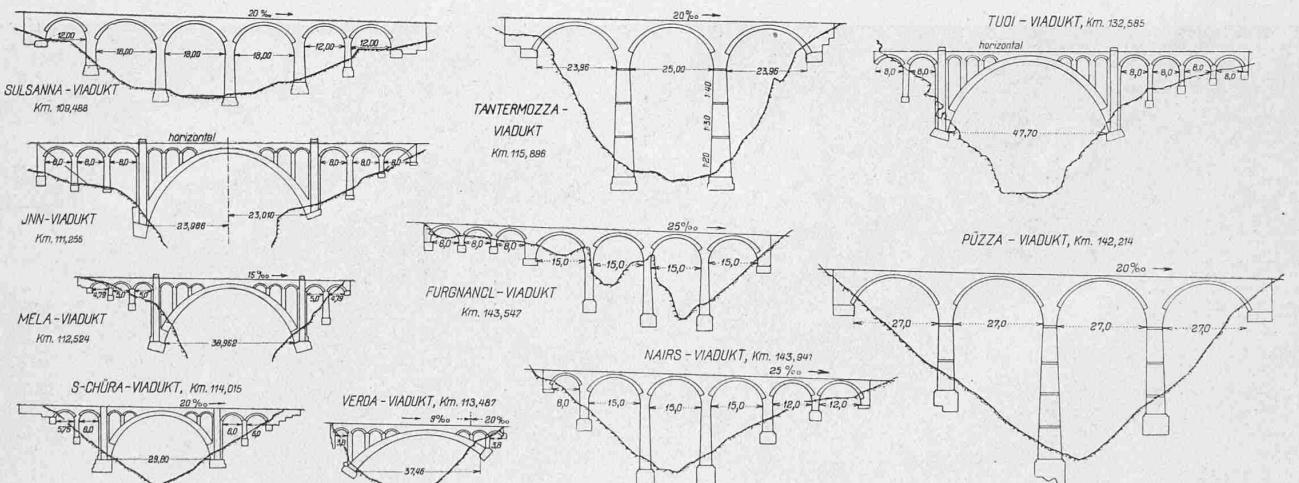


Abb. 10. Die wichtigsten Brücken und Viadukte der Linie Bevers-Schuls der Rh.B. — Masstab 1 : 2000.

Die Station Ponte-Campovasto Km. 99,993, die Haltestelle Madulein Km. 101,476 und die Stationen Zuoz Km. 103,804, Scanfs 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 Öffnungen zu 3 m und der 120 m lange und 24 m hohe gewölbte Sulsanna-Viadukt mit drei Öffnungen zu 18 m

Der Tunnel von 185 m Länge in Val Raschitsch 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