

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	63/64 (1914)
Heft:	24
 Artikel:	Die neuen Linien der Rhätischen Bahn: die Hochbauten der Strecke Ilanz-Disentis
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-31478

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: 23.02.2026

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

in unmittelbarer Nähe befindlichen Elektrizitätswerk Bündner Oberland. Das Lehrgerüst wurde ziemlich leicht gebaut und zwar fast ganz aus Rundholz; es hat sich aber bei der Ausführung bewährt. Die Brücke wurde am 1. Februar 1912 begonnen, am 1. August 1912 konnte sie dem Verkehr übergeben werden. Sie hat rund 45000 Fr. gekostet oder 750 Fr. pro m, 225 Fr. pro m^2 . Die Ausführung besorgte die Firma *Westermann & Cie. A.-G.* in St. Gallen, die auch die Detailpläne, zum Teil nach den Angaben des kantonalen Bauamtes, anfertigte.

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn.

Die Hochbauten der Strecke Ilanz - Disentis.

(Mit Tafeln 59 und 60.)

Im Gegensatz zu den Stationsbauten im Engadin konnte hier, im mildern, waldreichen Bündner Oberland, für die kleinere Gebäude die ortsübliche Holzbauweise angewendet werden. Wenn dies bei dem kleinen Wärterwohnhaus (Abb. 1 bis 3 und Tafel 59) in einwandfreier Weise möglich war, so scheint dies nicht im gleichen Masse zutreffend für die Bauten der Zwischenstationen (Abb. 4 und 5), wo durch das weit vorspringende Dach Schlafzimmerfenster und besonders Küchenfenster empfindlich verdeckt werden. Beim Bahnhofgebäude Disentis, das ein eigentliches Perrondach erhalten hat, ist die Belichtung aller Räume gut erreicht (Abb. 7 bis 9, Seite 347 und Tafel 60). Die Kosten eines hölzernen Aufnahmegebäudes für Zwischenstationen mit angebautem Güterschuppen betrugen etwa 23000 Fr. (32 Fr./ m^3), jene eines

Wärterwohnhauses 12000 Fr. (34 Fr./ m^3) und diejenigen des massiv gebauten Aufnahmegebäudes Disentis etwa 90000 Fr. (28 Fr./ m^3). Die kubischen Kosten der kleinen Bauten sind ungefähr gleich hoch wie jene der entsprechenden in letzter Nr. dargestellten Engadiner-Bauten.

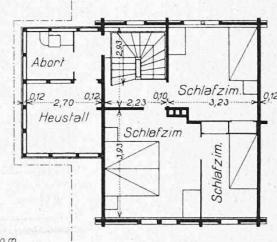
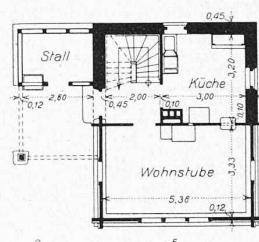
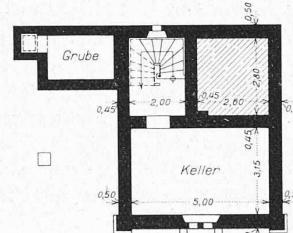


Abb. 1 bis 3. Streckenwärter-Wohnhaus. — Grundrisse 1:250.

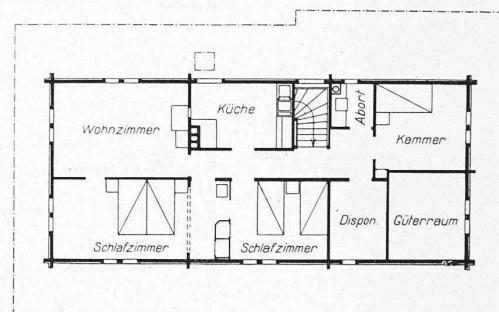
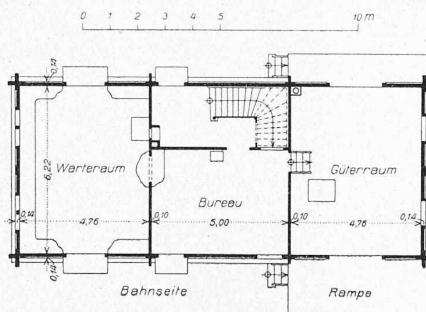


Abb. 4 und 5. Typus der Zwischenstationen Ilanz-Disentis. — Grundrisse 1:250.

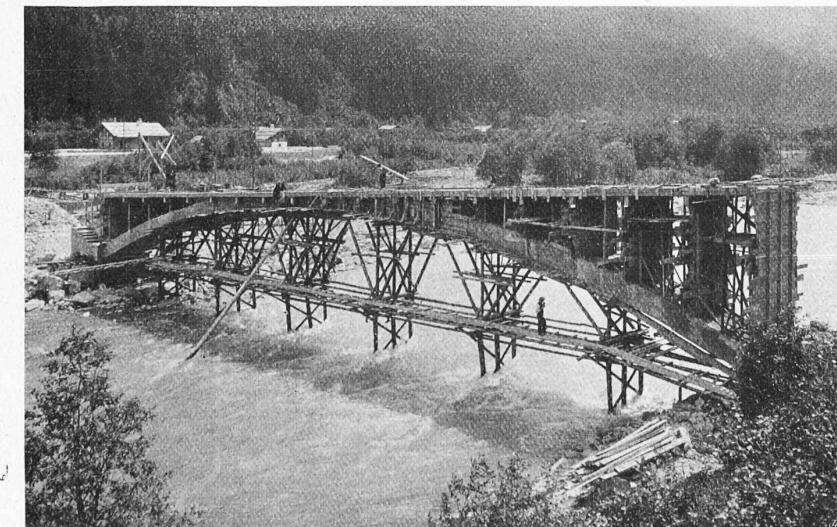


Abb. 15. Rheinbrücke bei Waltensburg mit Lehrgerüst vom linken Ufer aus.

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

(Fortsetzung von Seite 335.)

Internationale Verhältnisse.

Die im letzten Berichte erwähnten Entwürfe zu Staatsverträgen befußt Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchen-Polizeidienstes im *internationalen Bahnhof Vallorbe* konnten der französischen Regierung unterm 14. Februar 1913 durch Vermittlung unserer Gesellschaft in Paris zur Prüfung und Genehmigung eingereicht werden. Trotz zweimaliger Recharge sind aber von Paris noch keinerlei Mitteilungen über das Ergebnis der Prüfung der Vertragsentwürfe durch die französischen Behörden eingegangen.

Die internationale *Simplon delegation* hielt zwei Sitzungen ab und befasste sich mit Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsangelegenheiten. Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonstrecke, Tunnel I., wurde am 22. April gutgeheissen.

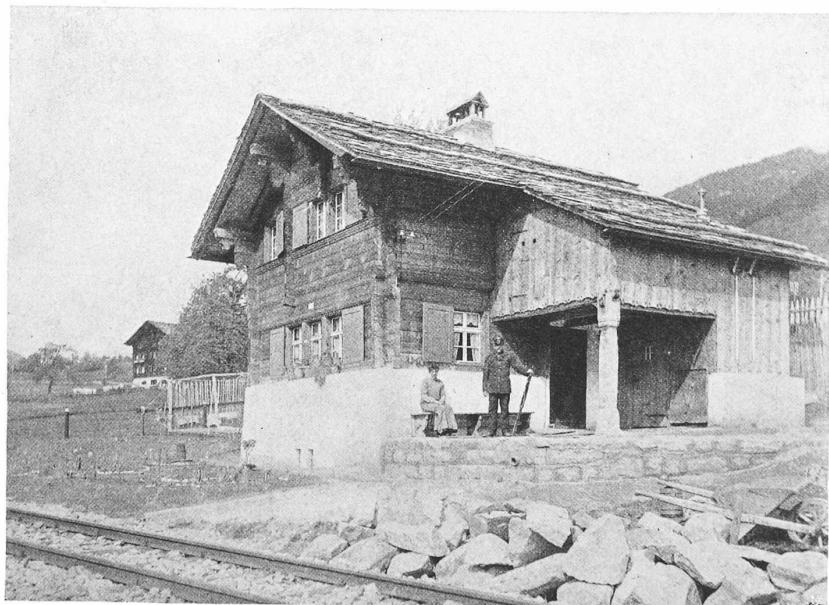
Der in unserem letzten Berichte erwähnte, zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur abgeschlossene Vergleich über die Beilegung der Differenzen betreffend den *zweiten Simplontunnel* wurde am 20. März 1913 vom Verwaltungsrat der S. B. B. genehmigt, womit diese Angelegenheit nun endgültig erledigt ist.

Gotthardvertrag. Unterm 18. Februar 1913 wurde noch ein Ergänzungsbericht zur Botschaft vom 9. November 1909 erstattet. Die neuen Gotthardverträge wurden in der ausserordentlichen Frühjahrssession genehmigt. Der Austausch der Ratifikationen fand am 4. Oktober 1913 in Bern statt. Nun konnte auch die Erstellung besonderer Rechnungen über den Ertrag der ehemaligen Gotthardbahn fallen gelassen werden. Die von der Generaldirektion der Bundesbahnen inskünftig noch zu veranlassenden Erhebungen bleiben auf den Transit im Personen- und Güterverkehr der ehemaligen Gotthardbahn beschränkt.

Ostalpenbahn. Die für den Bau einer Greinabahn und einer Splügenbahn eingereichten Konzessionsgesuche konnten der Bundesversammlung noch nicht zur Beratung vorgelegt werden, da die von der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements unternommenen neuen Untersuchungen über die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Projekte noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

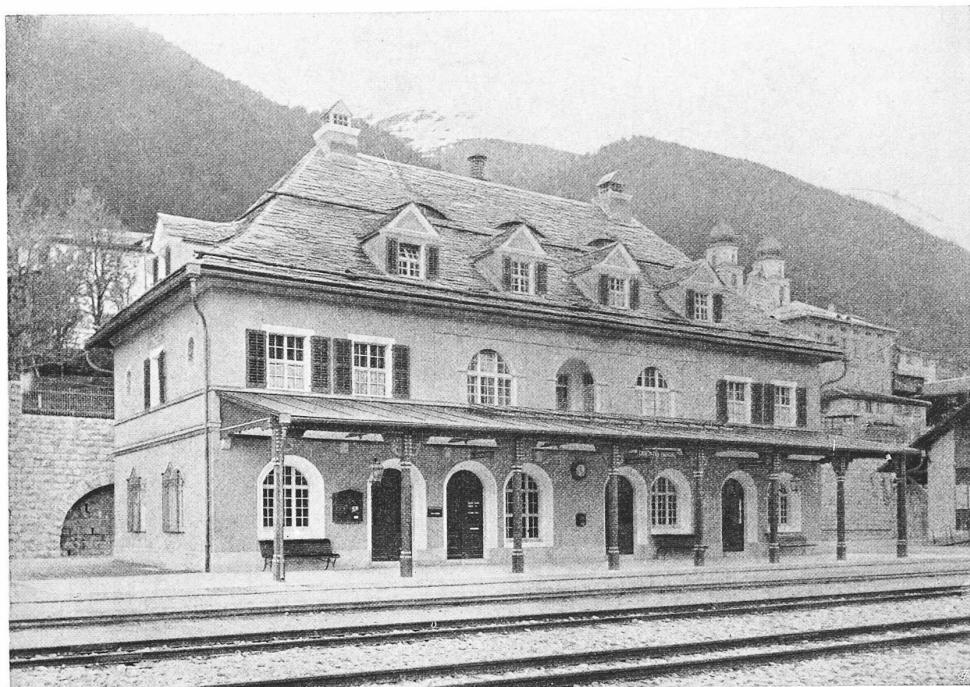


STATIONSGEBÄUDE RABIS-SURRHEIN UND WÄRTERWOHNHAUS



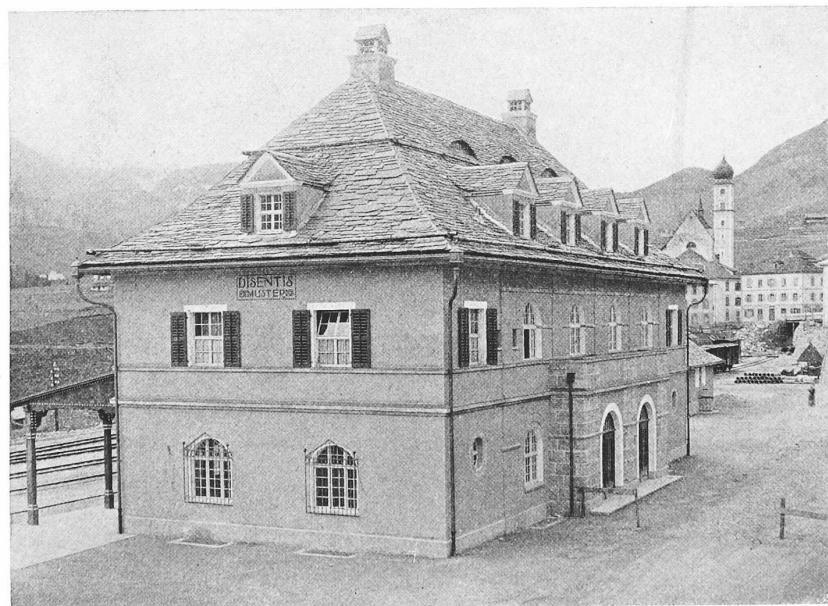
DIE HOCHBAUTEN DER RHÄTISCHEN BAHN, STRECKE ILANZ-DISENTIS

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



AUFNAHME-GEBAUDE DER STATION DISENTIS

Bahnseite und Strassenseite



DIE HOCHBAUTEN DER RHÄTISCHEN BAHN, STRECKE ILANZ-DISENTIS

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

Das Schlussprotokoll vom 14. Dezember 1912 der internationalen Kommission für die Aufstellung einer *allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen* konnte wegen nachträglicher Änderung der Anlagen zum Protokoll den beteiligten Staaten erst am 10. Juli 1913 zugesandt werden. Es haben bis Ende des Jahres noch nicht alle Staaten ihre Zustimmung zu den Beschlüssen erklärt, und es musste deshalb die auf 1. Januar 1914 in Aussicht genommene Inkraftsetzung jener Beschlüsse auf den 1. Mai 1914 verschoben werden.

Versuche mit einer durchgehenden selbsttätigen Westinghouse-Güterzugbremse wurden von den königl. ungarischen Staatsbahnen in der Zeit vom 25. September bis 4. Oktober 1913 auf den Flachlandstrecken Pozsony-Párkánynána und auf der Gebirgsstrecke Ljubljana vorgenommen. Den Versuchsfahrten wohnten 44 Abgeordnete aus 14 der an der technischen Einheit im Eisenbahnwesen beteiligten Staaten, sowie eine grössere Anzahl anderer Gäste bei. Der Vorsitz in den an die Versuche sich anschliessenden Verhandlungen der internationalen Kommission wurde wieder dem technischen Direktor des schweizerischen Eisenbahndepartements übertragen.

Die Vorführungen der königl. ungarischen Staatsbahnen nahmen einen sehr gelungenen Verlauf, und es gelangte die internationale Kommission zu einstimmigen Schlussnahmen, deren Wortlaut sich eng an die im Vorjahr in Wien gefassten Beschlüsse anlehnt.

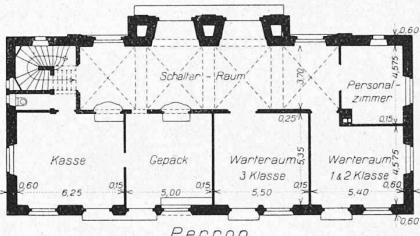
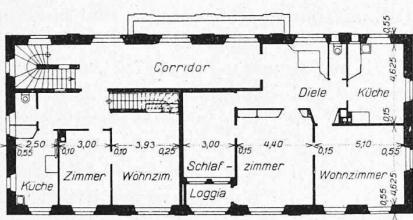


Abb. 7 und 8. Grundrisse vom Aufnahmegebäude Disentis. — 1:400.

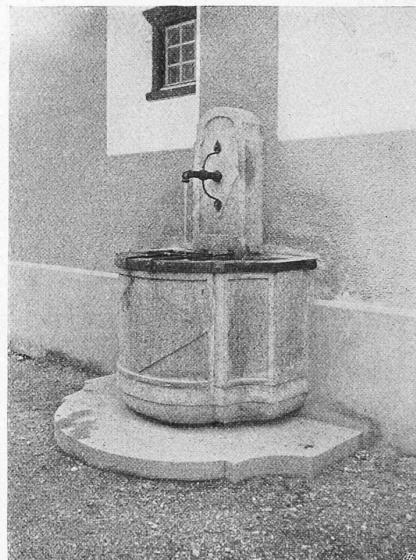


Abb. 10. Brunnen auf Station Disentis.

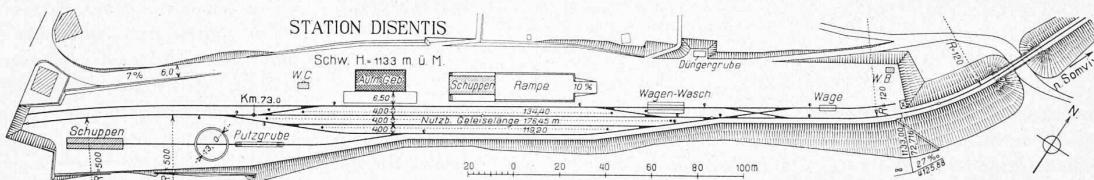


Abb. 6. Lageplan der Station Disentis, Endstation der Rh. B., Uebergangsstation zur Furkabahn. — 1:3000.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahn-Unternehmungen.

Ende 1912 waren noch 63 Konzessionsgesuche anhängig. Im Berichtsjahre wurden 24 neue Gesuche eingereicht. Konzessionen wurden im Laufe des Jahres 9 erteilt. Da 4 Konzessionsgesuche zurückgezogen wurden und 13 andere, weil gegenstandslos geworden, abgeschrieben werden konnten, waren auf Ende 1913 noch 61 Konzessionsgesuche in Behandlung.

Iedrigkeit. Einem schon im Vorjahr eingereichten Konzessionsgesuche konnte im Berichtsjahr entsprochen werden. Zwei Konzessionen wurden, gestützt auf die Vorschrift in Art. 8, Absatz 1 der Schiffahrtsverordnung vom 19. Dezember 1910, auf neue Kurse ausgedehnt, aber nur für ein Jahr, da es sich um provisorische Verhältnisse handelte. Ein Konzessionsausdehnungs-Gesuch für einen neuen, endgültig einzurichtenden Kurs, fand ebenfalls Berücksichtigung.

Ferner sind 7 Konzessionen für Automobilkurse erteilt worden. Auf Ende 1913 waren noch drei Konzessionsgesuche hängig. Eine Automobilunternehmung hat den Betrieb infolge Eröffnung einer Bahnlinie in der von ihr bedienten Gegend eingestellt.

Neue Bahnlinien. Während des Berichtjahres befanden sich 41 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 54); davon wurden die folgenden 13 Linien neu in Angriff genommen:

Solothurn-Bern-Bahn: Strecke Neu-Solothurn-Zollikofen; Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovali); Städtische Strassenbahn Zürich: Limmatquai-Urania-brücke-Bahnhofstrasse; Städt. Strassenbahnen Bern: Papiermühlestrasse-Gemeindegrenze (Anschlusslinie für die Worblentalbahn), Ringbahn in der Landesausstellung; Basler Strassenbahnen: Clarastrasse-neuer Badischer Bahnhof, Thiersteiner-allee-Bruderholzallee; Städtische Strassenbahn Biel: Biel-Mett; Schaffhauser Strassenbahn: Bahnhof-Mühlenthal; Tramway Locarno: Verlängerung der Linie Locarno-Minusio bis zum Kurhotel Esplanade; Göschenen-Andermatt (Schöllenbahn); Aigle-Leysin: Verlängerung der Linie bis zum Grand Hotel in Leysin; Treib-Seelisberg.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahr folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

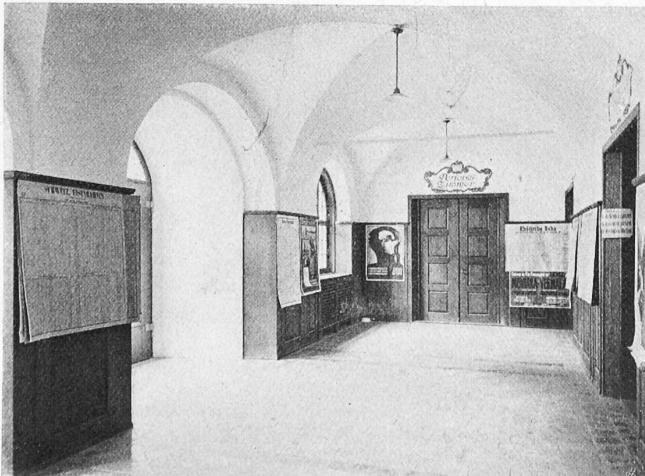


Abb. 9. Schalterhalle der Station Disentis.