

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 20

## 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:** 18.02.2026

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

INHALT: Von der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn. — Ueber die Beziehungen der wissenschaftlichen Forschung der Technik. — Zwei Nutzbaute in Herisau. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1919. — Miscellanea: Umbau von Kraftwagen in Schienenfahrzeuge. Internationale Rheinregulierung. Ein Wasserturm aus

Holz. Kongress für Wohnungswesen in London. — Literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

**Band 75.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 20.**

## Von der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn.

Von H. Lang, Bern, Ingenieur der A.-G. Kummler & Matter, Aarau.

Im Jahre 1910 hatte die Verwaltung der Rh. B. den Beschluss gefasst, die neue Linie Bevers-Schuls als Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb einzurichten und gleichzeitig auf den bestehenden Engadiner Strecken Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina zum elektrischen Betrieb überzugehen. Dieser Entschluss war von der Erwägung geleitet, dass die Erfahrungen auf diesen, unter den schwierigsten klimatischen Verhältnissen zu betreibenden Linien wertvolle Wegleitung für die Ausdehnung der Elektrifizierung auf das übrige Netz bieten würden. Nach eingehenden Studien wurde das System des Einphasenwechselstroms von  $16 \frac{2}{3}$  Perioden und 11000 Volt als das für das Netz der Rhätischen Bahn zweckmässigste erkannt und gewählt. Für die Kraftlieferung wurde mit den Kraftwerken Brusio ein Vertrag abgeschlossen, durch den diese sich verpflichteten, der Bahn aus einem in Bevers zu erstellenden Umformerwerk bahnfertigen Strom abzugeben.<sup>1)</sup> Die Kraft wird dem Umformerwerk durch zwei von einander unabhängige, über den Berninapass führende Hochspannungsleitungen aus den Kraftwerken Campocologno und Robbia in Form von Drehstrom mit 23000 Volt und 50 Perioden zugeführt.

Im Juli 1913 ist der elektrische Betrieb auf den Engadiner Linien aufgenommen worden. In einer von der Rhätischen Bahn im Jahre 1915 herausgegebenen Druckschrift<sup>1)</sup> sind die Anlagen im Engadin und die ersten Betriebserfahrungen in ausführlicher Weise geschildert worden.

Die in wirtschaftlicher Hinsicht bescheidenen Vorteile, die der Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb vor dem Kriege mit sich brachte, hatten zur Folge, dass das gute Beispiel der Rhätischen Bahn und der ebenfalls im Jahre 1913 eröffneten Lötschbergbahn zunächst wenig Nachahmung fand. Dann kam der Weltkrieg und durch ihn die ständige Steigerung der Kohlenpreise und

triebes innerhalb kurzer Zeit war nur dort möglich, wo er im Anschluss an eine schon elektrisch betriebene Linie unter Mitbenutzung ihrer Kraftquelle und ihrer Triebfahrzeuge erfolgen konnte.

Da bei der Elektrifizierung der Engadiner Linien die Leistung der Umformerstation sehr reichlich bemessen



Abb. 2. Holzmasten mit geraden Auslegern.

worden ist und auch die Zahl der Lokomotiven dem grössten Verkehr gewachsen war, standen der Rhätischen Bahn infolge der starken Verkehrsabnahme sowohl Kraft wie Lokomotiven zu sofortiger Benutzung zur Verfügung. Ihre Verwaltung nahm deshalb den weitern Ausbau der elektrischen Einrichtungen energisch an die Hand. Im Frühling 1918 entschloss sie sich zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Bevers-Filisur und förderte den Bau derart, dass trotz aller Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung der Betrieb im April 1919 aufgenommen werden konnte. Dem Ausbau der Strecke Bevers-Filisur folgte auf dem Fusse die Elektrifizierung der Strecken Filisur-Thusis und Filisur-Davos. Im Oktober 1919, sieben Monate nach Erteilung des Bauauftrages, wurde der elektrische Betrieb bis Thusis weitergeführt und seit Januar 1920 ist auch auf der Strecke Filisur-Davos der Dampfbetrieb durch den elektrischen ersetzt.

Es ist der Zweck dieses Aufsatzes, über die elektrischen Einrichtungen der Strecken Bevers-Filisur-Thusis und Filisur-Davos kurz zu berichten.

*Hauptdaten.* Spurweite 1 m; Max. Steigung 35%  
Betriebslängen:

Bevers-Filisur	31,240 km	davon Tunnel	11,330 km
Filisur-Thusis	23,175 km	davon Tunnel	4,538 km
Filisur-Davos	21,944 km	davon Tunnel	4,212 km
Kleinster Kurvenradius auf offener Bahn	.	.	100 m
"	"	in den Weichen	80 m
Maximale Fahrgeschwindigkeit	.	.	45 km/h
Minimale Fahrdrähtenhöhe über S. O.:			

auf offener Bahn	.	.	5200 mm
bei Bahnhöfen und in Tunnels	.	.	4150 mm
in Stationen	.	.	5800 mm
bei Niveauübergängen	.	.	5500 mm

Die überaus schwierigen klimatischen Verhältnisse der zu elektrifizierenden Strecken lassen es angezeigt erscheinen, das System der Vielfach-Aufhängung mit automatischer Nachspannung des Fahrdrähtes beizubehalten. Von den beiden auf den Engadinerlinien erprobten Systemen mit und ohne Hilfsstragdraht wurde das letztergenannte, ein-



Abb. 1. Zweispurige Station (Alvaneu) mit Holzmasten.

die wachsende Kohlennot. Der nun bei allen Bahnunternehmungen sich regende Wunsch nach beschleunigter Elektrifizierung scheiterte zunächst am Mangel an geeigneten Kraftwerken und an den langen Lieferfristen für die Triebfahrzeuge. Die Einführung des elektrischen Be-

<sup>1)</sup> Rhätische Bahn. Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins. Verlag Art. Institut Orell Füssli, Zürich. Preis 20 Fr. Besprochen in Band LXVI, S. 131 (11. September 1915).

Red.