

Rhätische Bahn: Bevers-Schuls

Autor(en): **A.J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30746>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wir sprechen heute nicht von den Technikern, die den Bau entworfen und ausgeführt. Ihrer Verdienste, besonders des grossen Anteils der dabei zu unserer Freude und Genugtuung den *schweizerischen* Ingenieuren zukommt, ist an anderer Stelle schon gedacht worden. Heute tritt bei Würdigung der Gesamtleistung die Arbeit der führenden Männer der Berner Alpenbahn-Bestrebungen in den Vordergrund. Da ist vor allem der unermüdliche Befürworter der Lötschbergbahn, der gewesene Regierungsrat und Oberrichter *W. Teuscher* zu nennen, der leider die Krönung seines Lebenswerkes nicht mehr erleben konnte; dann die Herren Nationalrat *G. Bühler* in Frutigen, Baudirektor *Könitzer* und Finanzdirektor *Kunz* vom Bernischen Regierungsrat, von denen der letztere jetzt die Direktion der Bahn übernommen hat, und schliesslich Nationalrat *J. Hirter*, der Präsident der Berner Alpenbahn-Gesellschaft. Ihnen dankbar zu sein hat heute das Bernervolk allen Grund. Wir bringen diesem zur Vollendung des Werkes, das nicht nur ihm, sondern auch dem Gesamt Vaterlande zum Segen gereichen möge, auch unsererseits unsern Glückwunsch dar.

Aus bernischen Landsitzen des XVIII. Jahrhunderts.

Rötelzeichnungen von *Adolf Tièche*, Architekturmaler, Bern.
(Mit Tafeln 2 bis 5.)

Angeregt durch die günstige Aufnahme, die seine Publikation einer Sammlung von 26 Rötelzeichnungen von Ansichten der Stadt Bern, unter dem Titel „*Alt-Bern*“ im Winter 1909/1910 im Publikum und in der Presse gefunden hat, gedenkt *Adolf Tièche*, Architekturmaler in Bern, im Laufe dieses Jahres aus seinen Mappen eine neue Serie von ebenfalls 26 Blättern herauszugeben, die er aus seinen zahlreichen Aufnahmen von charakteristischen Ansichten und Details aus den Landsitzen in der Umgebung Berns zusammengestellt hat. Die Zeichnungen schildern in anschaulicher und stimmungsvoller Weise den leider zum grossen Teil schon verklungenen Zauber, der von jenen prächtigen Landsitzen, Häusern, Schlössern und namentlich den sie umgebenden Parkanlagen ausgeht; es ist ein höchst verdienstliches Werk von *Tièche*, diese Bilder festgehalten zu haben und sie nun auch weitem Kreisen zugänglich zu machen. Bald zeigt uns der Künstler eine herrliche Vase, wie sie nur noch in alten französischen Schlossanlagen zu finden sind, bald sind es Gartenhäuschen und Wasserschlösser und viele andere Einzelheiten. Sein geübtes Künstlerauge entdeckt überall den Reichtum an solchen Schätzen, die wir noch unser nennen und an denen Hunderte achtlos vorübergehen. Wenn auch oft vom Alter und wohl auch von unverständiger Menschenhand schon arg mitgenommen, fesseln sie uns noch immer durch ihre vornehme Schönheit und rufen uns in die Zeiten und in eine Umgebung zurück, in denen, da wo heute oft nur der Herbstwind in dem fallenden Laube sein Spiel treibt, früher auch bei uns einst fröhliche Schäferszenen spielten und alle die wunderschönen Architekturgebilde mit reichem Leben umgaben.

Unsern Lesern ist *Tièche* bekannt durch die Proben, die wir aus dem Werke „*Alt-Bern*“ im Band LV Nr. 3 auf den vier Tafeln Nr. 11 bis 14 geben durften; eine weitere Probe seiner Kunst konnten wir ihnen auf der Tafel 43 des gleichen Bandes bieten nach seiner Radierung „*Morcote, Aufstieg zur Madonna del Sasso*“. Sie werden uns dafür dankbar sein, dass wir, als er uns neulich einen Einblick in seine Zeichnungsmappen gestattete, von ihm die Zustimmung erhalten konnten, schon jetzt aus dem in Ausführung begriffenen neuen Werke¹⁾ einige Proben zu bringen. Die Zeichnungen sind für unsere Tafeln auf etwa die Hälfte verkleinert, sie erlauben immerhin, sich Rechenschaft zu geben über den hohen Wert, den die Mappe mit den 26 Tafeln darstellen wird. Es soll uns

freuen, wenn sie unsere Leser recht zahlreich veranlassen werden, sich bei dem Künstler schon heute dafür zu bewerben und ihn durch ihre Anerkennung in seinem löblichen Unternehmen zu unterstützen.

Rhätische Bahn. — Bevers-Schuls.

Wie im vergangenen Sommer die Strecke *Ilanz-Disentis* am 1. August programmgemäss dem Verkehr übergeben wurde, so ist am 1. Juli d. J., ebenfalls nach Programm, der Betrieb auf der Unterengadiner Linie *Bevers-Schuls* eröffnet worden.

Wir haben über die Fortschritte beim Bau dieser besonders wichtigen Teilstrecke der Rhätischen Bahn unsere Leser im Verlauf der letzten Jahre unterrichtet gehalten und verweisen auf diese Mitteilungen, von der generellen Darstellung der Linie, die im Bd. LIX, Seite 239 Oberingenieur *P. Saluz* gebracht hat, und der Beschreibung des von der Unternehmung *Müller, Zeerleder & Gobat* für den Bau ihrer Strecke erstellten Hängesteges über den Inn bei Brail auf Seite 253 des gleichen Bandes bis zu den Abbildungen einer Reihe fertiger Brücken in Band LXI, Seiten 32 u. ff. Mit Unterstützung der Bauleitung hoffen wir diese Berichte noch zu ergänzen, namentlich nach der Richtung der originellen und schmucken Stationsbauten, sowie insonderheit hinsichtlich der Ausstattung der Linie für den elektrischen Betrieb, der hier auf der Rhätischen Bahn zum ersten Mal zur Anwendung gelangt ist und nach sorgfältigster Erprobung zur vollen Befriedigung funktioniert.

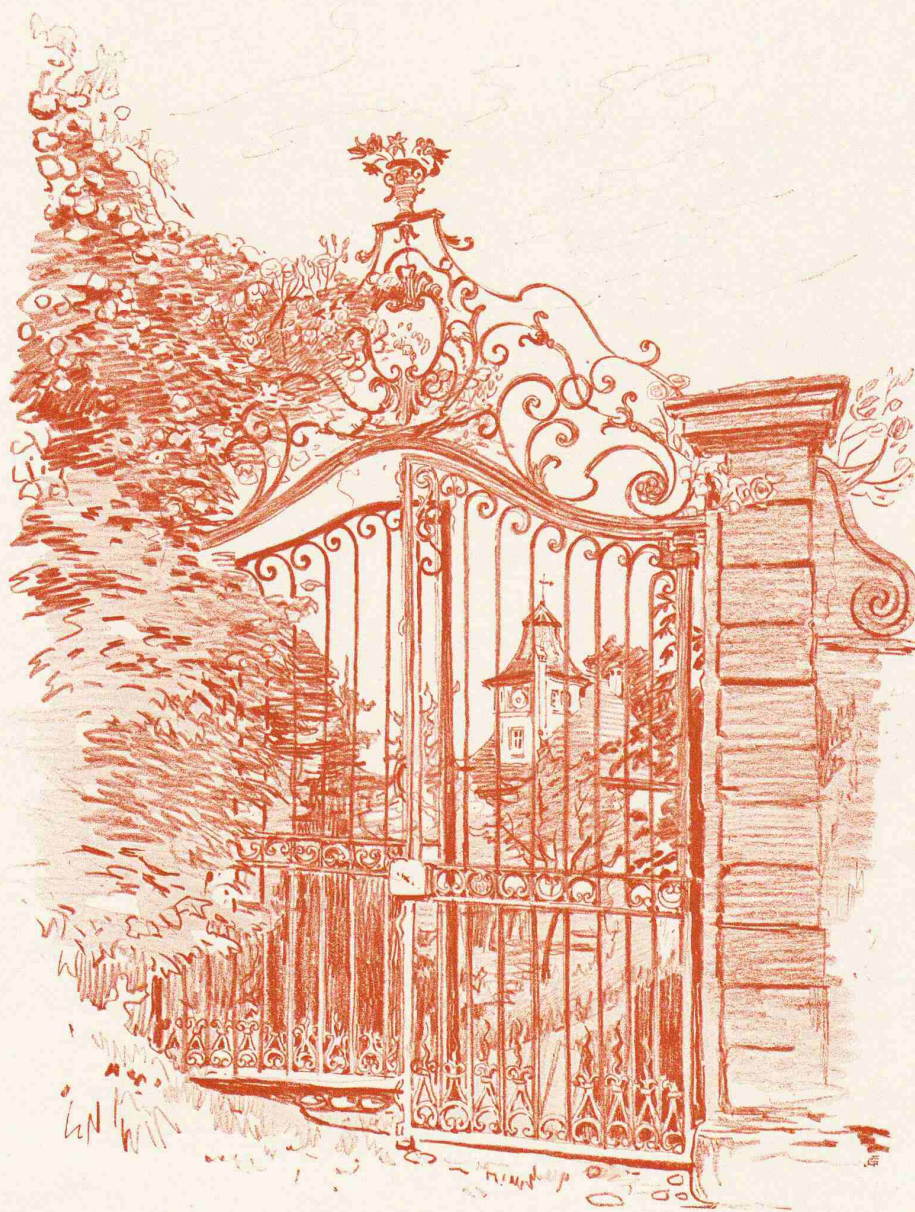
Heute haben wir nur über die *feierliche Eröffnung* der Strecke von *Bevers* bis *Schuls-Tarasp* zu berichten, der die Tage vom 28. und 29. Juni gewidmet waren.

Das Fest hatte den gleichen intimen Charakter, der auch dem Tag vom 28. Juli 1912 im Bündner Oberland eigen gewesen ist, wenn auch hier im Engadin die grössere Bevölkerungszahl, die bedeutungsvollere Lage der Engadinerbahn, die einerseits nach Tirol hin (das Inntal hinunter nach Landeck und über den Ofenberg nach Meran), andererseits durch das Bergell hinunter nach Chiavenna alle Aussicht hat, das Bindeglied eines internationalen Verkehrs zu werden, und endlich die neue Errungenschaft des elektrischen Betriebes dem Eröffnungsakt eine besondere Bedeutung verliehen. Dieser entsprechend hatte die Rhätische Bahn die Bundesbehörden eingeladen, der Feier beizuwohnen; sie konnte drei Mitglieder des Bundesrates, Abordnungen der beiden eidg. Räten, des Bundesgerichts, des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen III und IV der S. B. B. unter ihren Gästen begrüssen, sowie auch einige Vertreter des nachbarlichen Tirols. Selbstverständlich waren Regierung und Grossrat von Graubünden, sowie die Vertreter aller Talschaften des Kantons vollzählig zur Stelle, denen sich von der Direktion geladene, zahlreiche Ehrengäste anschlossen.

Schon am Vorabend empfing die Rhätische Bahn die Eingeladenen im Grand-Hotel St. Moritz. Am 28. kam zu diesen die Grosszahl derer, die den um 6¹⁰ Uhr in Chur abgehenden Sonderzug der Rhätischen Bahn benutzt hatten und deren Wagen in Bevers dem von Samaden kommenden Festzug eingereiht wurden. Den stattlichen Zug führte eine der von der *Lokomotivfabrik Winterthur* gebauten und von der *Maschinenfabrik Oerlikon* elektrisch ausgestatteten 600 PS-Lokomotiven (zur Rückfahrt waren Maschinen eingestellt, die ebenfalls von der Lokomotivfabrik Winterthur stammten, aber von *Brown Boveri & Cie* elektrisch eingerichtet sind.) Sowohl Talfahrt wie Bergfahrt hielten den Fahrplan auf die Minute ein. Der Festzug wurde bei den einzelnen Stationen, denen er je einen kurzen Aufenthalt widmete, von der Bevölkerung feierlich begrüsst.

In *Zuoz*, dem frühern Hauptorte des Tales, war ein längerer Aufenthalt vorgesehen mit Festzug der Zugsteilnehmer, und der Ortsbevölkerung durch das geschmückte Dorf und Festakt auf dem bekannten, von den charakteristischen Engadinerhäusern umrahmten Hauptplatz. *Landammann v. Planta* begrüsst den Festzug namens der *Zuoz*er und der Talschaft. Nach ihm sprach der Präsident der Rhätischen Bahn, Nationalrat *A. v. Planta*. Er hob die Bedeutung des Platzes hervor, auf dem die Feier stattfand, von dem aus während langer Zeit die Geschicke des Oberengadins geleitet wurden, und war glücklich, hier zwei um die Rhätische Bahn besonders verdiente *Zuoz*er Bürger mit wärmsten Dank begrüssen zu können, den Direktionspräsidenten der Rhätischen Bahn, Ingenieur *Dr. A. Schucan*, dessen Verdienste um den Ausbau und die Führung der Rhätischen

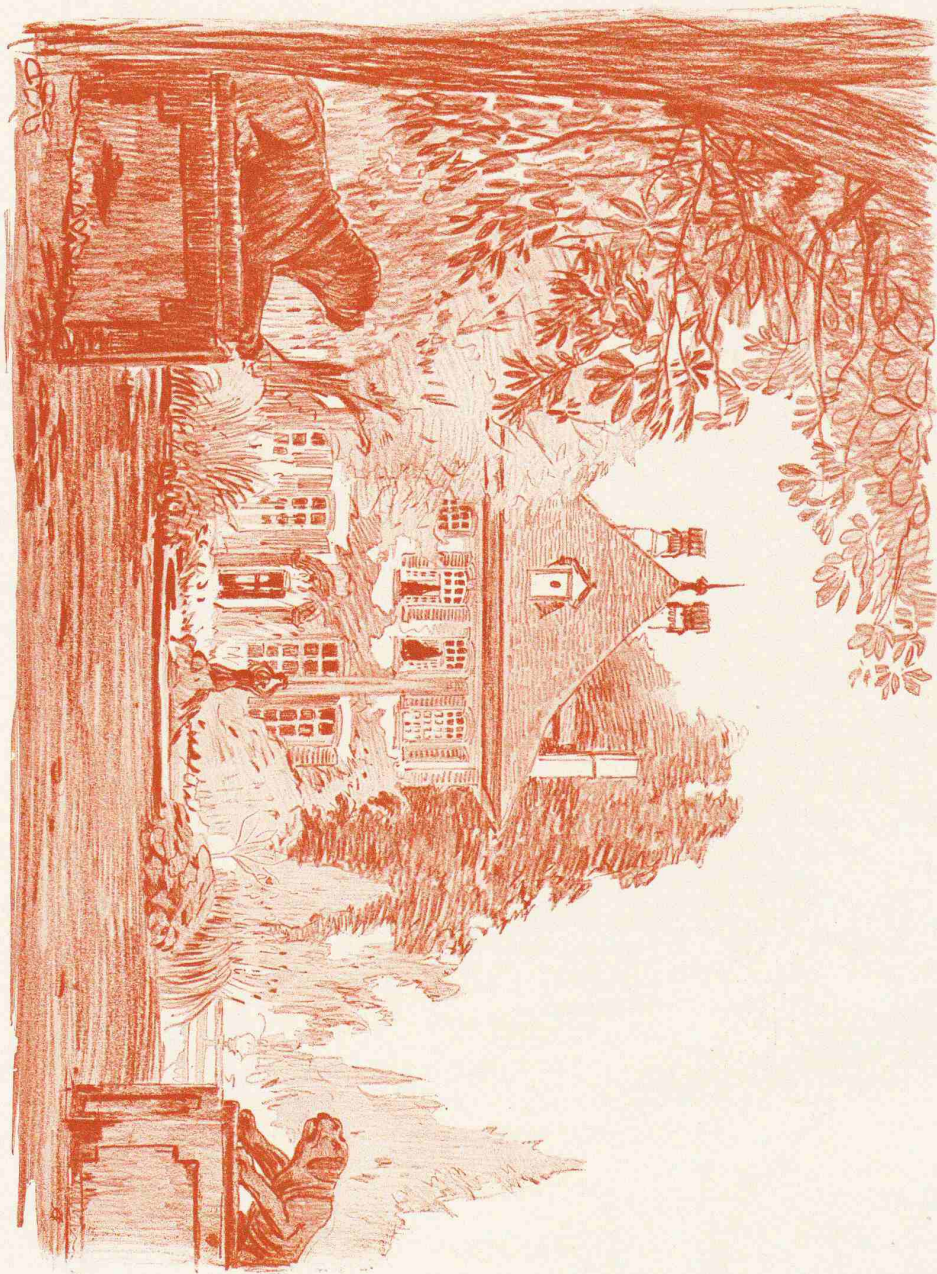
¹⁾ Siehe unter Literatur auf Seite 14 dieser Nummer.



AUS BERNISCHEN LANDSITZEN DES XVIII. JAHRHUNDERTS

RÖTELZEICHNUNGEN VON AD. TIÈCHE

Architekturmaler in Bern



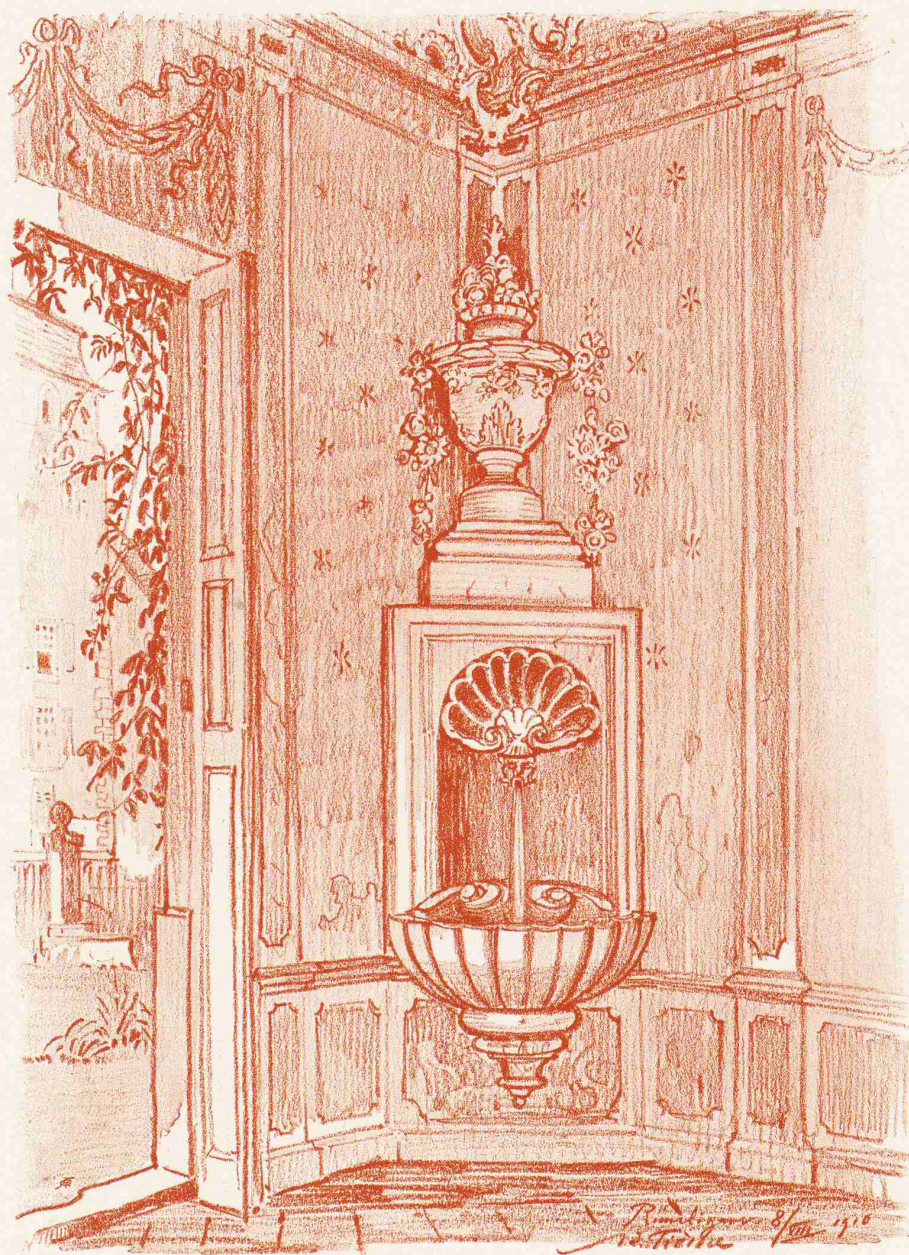
AUS BERNISCHEN LANDSITZEN DES XVIII. JAHRHUNDERTS

Nach einer Rötzeichnung von AD. TIËCHE, Architekturmaler in Bern



AUS BERNISCHEN LANDSITZEN DES XVIII. JAHRHUNDERTS

Nach einer Rötzelzeichnung von AD. TIÈCHE, Architekturmaler in Bern



AUS BERNISCHEN LANDSITZEN DES XVIII. JAHRHUNDERTS

RÖTELZEICHNUNGEN VON AD. TIÈCHE

Architekturmaler in Bern

Bahn seit deren Gründung allbekannt sind, und den Oberingenieur der Rhätischen Bahn, *G. Gilli*, den ersten Inhaber der Konzession für die Albulabahn. Pfarrer *Lechner* brachte einen Gruss der Gemeinde Zuoz, die zu Ehren des Tages auf dem Dorfplatze eine Arve gesetzt habe, zu deren Gedeihen die anwesenden Mitglieder des Bundesrates und Bundesgerichtes, sowie unser, aus dem benachbarten Scafs gebürtiger, bei seinen 93 Jahren immer rüstiger, eidgen. Oberforstinspektor Dr. *J. Coaz* eingeladen wurden, je eine Schaufel Erde beizusteuern. Von der ganzen Einwohnerschaft geleitet wandte sich der Festzug wieder dem Bahnhof zu.

In *Zernez*, dem künftigen Ausgangspunkt der nach Meran führenden Linie über den Ofenpass, brachte der greise Pfarrer *Guidon* in markiger kraftvoller Rede die Grüsse seiner Gemeinde dar. In *Lavin* wurde der von hier gebürtige Oberingenieur für den Bau der Rhätischen Bahn, *P. Saluz*, besonders begrüsst, sowie durch einen Blumengruss und Ueberreichung einer Urkunde geehrt.

Besonders zahlreich war bei der Einfahrt in den Bahnhof *Schuls-Tarasp* die Einwohnerschaft der Umgebung erschienen. Regierungsrat *Steinhauser* begrüsst namens der Regierung von Graubünden die Vertreter der Rhätischen Bahn und die Eidgenossen, die von jenseits der Berge herbeigeeilt waren mit dem Engadin und dem Bündnervolk sich des gemeinsam vollbrachten Werkes zu erfreuen. In langem Festzuge gings ins Dorf *Schuls* hinunter, das in reichstem Festschmuck prangte. Das Hotel *Belvedere* nahm die grosse, wohl über 400 Teilnehmer zählende Gesellschaft auf, wo beim Bankett die grossartige gastliche Bewirtung ihren Anfang nahm, die *Schuls-Tarasp-Vulpera* am Samstag und Sonntag ihren Gästen zuteil werden liessen.

Von den zahlreichen Reden, die beim Bankett gehalten wurden, sei nur jene erwähnt, mit der der Präsident, Nat.-Rat *A. v. Planta*, den Redefluss eröffnete und in der er den Dank zusammenfasste an die Davoser, die vor 25 Jahren mutig mit dem Bahnbau vorangegangen sind, an das Bündnervolk, das mit Vertrauen und Entschlossenheit die Last auf sich genommen hat, und an die Eidgenossen, die ihm in hochherziger Weise zu Hülfe gekommen sind; alle nach dem Wahlspruch, den sich die Rhätische Bahn erkoren, „Aufwärts und Vorwärts“, wie er auf der schönen Denkmünze¹⁾ prangt, die den Gästen zur Erinnerung an den heutigen Tag überreicht wurde. Namentlich gedachte der Redner des unter uns weilenden Professor Dr. *F. Hennings*, des verdienten Bauleiters der Albulabahn und Verfassers des Projektes der Linie *Bevers-Schuls*, das fast unverändert zur Ausführung gelangt ist, des Oberingenieurs *P. Saluz*, der deren Bau geleitet, seiner Mitarbeiter, der Unternehmer und der Arbeiter, die alle ihr Bestes zur Durchführung des Werkes geleistet haben.

Dass man sich noch vieles zu sagen hatte, beweist der Umstand, dass es nahezu 6 Uhr war, als die Tafel aufgehoben wurde. Die Gäste waren auf Hotels in *Schuls*, das *Kurhaus Tarasp* und das *Waldhaus Vulpera* verteilt, wo sie alle die beste Aufnahme fanden. Wer das Glück hatte, in dem prächtig im grünen Wald gebetteten, behaglich und vornehm geführten *Waldhaus Vulpera*, der Schöpfung des Vaters *Pinösch*, untergebracht zu sein, konnte von hier aus so recht die Herrlichkeiten dieses Erdenwinkels geniessen, den uns die Rhätische Bahn nun um so viel näher gebracht hat. In vollem ungetrübten Einklang lag da die linke Tallehne bis zu den Spitzen der sie bekronenden Bergriesen vor uns. Auf den Höhen die stattlichen Engadinerdörfer *Fetan* links, *Sent* rechts und in der Tiefe rechts am Inn *Schuls* um sein freundliches Kirchlein geschart, dem *Waldhaus* gegenüber, jenseits des tief eingeschnittenen Flusses, die neue Bahn

mit drei Viadukten und die Station, auf geräumiger Terrasse bequem gelagert. Das flache Gelände davor, heute noch unberührt, dürfte wohl bestimmt sein, bald eine neu erstehende Erweiterung des Dorfes *Schuls* aufzunehmen. Mögen sich noch zur rechten Zeit die Männer finden, die kräftig eingreifen können, um zu wehren, dass sich hier nicht das Geschick wiederhole, dem im Oberengadin hinsichtlich der planlosen Bebauung *St. Moritz* und manche andere Teile verfallen sind. Es wäre geradezu ein Verbrechen, wenn das grosszügige, harmonische Landschaftsbild, das heute dieser Teil des Tales bietet, zerstört werden sollte!

Der zweite Festtag war dem historischen Festzug und einem Engadiner Volksfeste gewidmet. Letzteres erlitt durch den mittlerweile eingetretenen Regen starke Einbusse. Den sorgfältig vorbereiteten Festzug, an dem Jung und Alt der ganzen Taltschaft begeistert aktiv teilnahmen und der grosses Interesse bot, konnten wir noch an uns vorbeiziehen lassen, bevor wir uns der Rhätischen Bahn um 3⁰⁷ Uhr anvertrauen mussten, um 10²² Uhr wieder in Zürich zu sein.

Die beiden Tage werden allen Teilnehmern lange in bester Erinnerung bleiben. Mögen sie für das Unterengadin der Ausgangspunkt eines neuen kräftigen Aufschwunges bedeuten. Der Rhätischen Bahn ein herzhaftes Glückauf zu ihren fernern Bestrebungen!

A. J.

50jähriges Jubiläum des Verbandes der Studierenden an der Eidgenössischen Technischen Hochschule.

Am 27. und 28. Juni feierte der „Polytechniker-Verband“, unter welchem Namen unsern „Ehemaligen“ der heutige Delegierten-Konvent unserer Eidg. Techn. Hochschule in Erinnerung ist, sein 50jähriges Stiftungsfest. Zwar ist sein Geburtstag nicht einwandfrei festgestellt, auch fehlen zusammenhängende Berichte über seine Jugendjahre, und so machte man eben, wie in mancher wissenschaftlichen Ableitung, einmal die Annahme es sei so, und auf dieser Grundlage baute sich das sehr schön verlaufene Fest auf. Damit verknüpft war die Weihe einer neuen Verbandsfahne, für die seitens der Studierenden die G. e. P. als Patin gebeten war, welchem Gesuche natürlich mit Vergnügen und unter gewissenhafter Erfüllung auch der klingenden Patenpflichten entsprochen wurde.

Ein Festzug am 27. Juni führte uns, die Studierenden im Wuchs, die Abordnung der G. e. P. im Frack und Zylinder in offenen Zweispännern und unter strömendem Regen endlich vor das Polytechnikum, wo auf der Freitreppe die feierliche Fahnenübergabe durch Dir. *F. Mousson*, Generalsekretär der G. e. P., an das D. C.-Präsidium stud. rer. ing. *Longoni* erfolgte. *Mousson* führte aus, dass es Männer der aktiven Arbeit sind, ehemalige Angehörige der Techn. Hochschule, die sich in der G. e. P. zu einer über den ganzen Erdball sich ausbreitenden Gesellschaft zusammengetan, um in Dankbarkeit gegen ihre alma mater deren weiteres Gedeihen fördern zu helfen. Diese Mithilfe sei von den Jungen gelegentlich nicht durchweg beifällig aufgenommen worden, was seine natürliche Erklärung in dem Unterschied der Anschauungen von Alt und Jung habe. „Geniessen Sie Ihr sonniges Vorrecht der Jugend im begeisterten Dahinstürmen, aber vergessen Sie dabei nicht, was dem älteren Praktiker in erster Linie wegleitend ist, die ernsten Pflichten gegen sich selbst, die Hochschule und das Vaterland!“ Ferner gedachte *Mousson* der Zeit, da er selbst als Präses des Polytechniker-Verbandes dessen alte Fahne vorantragen durfte, die jetzt abgelöst werde durch die neue, ein einfaches Schweizerbanner. Mit einem Hoch auf das Vaterland, dem wir Techniker unsere alma mater danken, übergab *Mousson* das Banner dem Vertreter der Studierenden. Mit kurzen, kräftigen Worten des Dankes und der Versicherung treuer Hut nahm



Silberne Denkmünze zur Eröffnung der Bahn *Bevers-Schuls-Tarasp*.
Entworfen von Ch. Conradin. Ausgeführt von Gebr. Baltensperger.

¹⁾ Die vornehme silberne Denkmünze ist, wie das ebenfalls silberne Festzeichen von Ch. Conradin entworfen und von Gebr. Baltensperger in Zürich in musterhafter Weise ausgeführt worden.