

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 7

Artikel: Von der Rhätischen Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30677>

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: 14.03.2025

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

Hoch über dem Gundeldingerquartier an der Kante des durch seine landschaftlich schöne Lage ausgezeichneten Bruderholzplateau liegt das Gartenhaus des Christ-Ehingerschen Landgutes (Tafel 22 und Abbildung 13, Seite 89). Beschattet von mächtigen Nussbäumen bietet es nach allen Seiten ausgedehnte Fernsicht auf Jura, Schwarzwald, Vogesen und auf den Lauf des Rheins von Rheinfeldern bis weit hinunter ins Elsass. Seiner freistehenden, den Winden ausgesetzten Lage wegen wurden die Bänke in Nischen angeordnet und die Mauern aussen mit gestemmt, nach den Seiten klappbaren Holzwänden verkleidet, die als schützende Windschirme gebraucht werden können.

Von der Rhätischen Bahn.

Am letzten Freitag und Samstag hat die Rhätische Bahn den 25. Jahrestag ihres Bestehens gefeiert. Es war am 7. Februar 1888, dass in Basel die Aktiengesellschaft *Schmalspurbahn Landquart-Davos* gegründet wurde. Am folgenden Tag berief der Verwaltungsrat der neugegründeten Gesellschaft zum Direktor und Oberingenieur für den Bau der Bahn Ingenieur *Achilles Schucan* von Zuoz, der heute als Direktionspräsident der Rhätischen Bahn amtiert.

Mit grosser Genugtuung und berechtigtem Stolze konnte in seiner Ansprache an den Verwaltungsrat am 8. Februar dieses Jahres dessen Präsident, Nationalrat Dr. *A. v. Planta*, das Bild der Entwicklung zeichnen, die das Unternehmen in diesen ersten 25 Jahren seines Bestehens genommen hat. Er gedachte dankend der Männer, deren Unternehmungsgeist und Mut den Grund dazu gelegt und das stete Gedeihen des Werkes gefördert haben, vor allem *William Jann Holsboer's*, des Mannes mit dem fremdländischen Namen, aber dem bündnerischen Herzen, wie ihn Regierungsrat Petrelli einst genannt hat; dann der Basler Finanzleute, die der Sache ihre mutige Hilfe geliehen; der Gemeinden im Prättigau und Davos, die die grossen Lasten willig auf sich genommen und damit im ganzen Lande die Bahn frei gemacht haben für die Entwicklung des Verkehrswesens und so den Ausgangspunkt bildeten für die dahin zielenden Beschlüsse des Grossen Rates und des Volkes von Graubünden. Schon am 2. November 1896 konnte die Schmalspurbahn Landquart-Davos in die „*Rhätische Bahn*“ aufgehen, die seither dank der nachhaltigen, weitsichtigen Unterstützung durch den Kanton und ebenso dem freundeidgenössischem Entgegenkommen und der Förderung durch den Bund die Entwicklung genommen hat, die uns allen bekannt ist.

Wir haben das Wachsen des Unternehmens in der „*Schweiz. Bauzeitung*“ regelmässig verfolgt und konnten unsern Lesern wiederholt und oft über die kühnen Werke berichten, zu deren Ausführung sich unsern dabei beschäftigten Kollegen so beneidenswerte Gelegenheit bot. Heute blicken diese mit Genugtuung auf die geleistete Arbeit zurück, und mit ungeschwächtem Vertrauen auf die ihrer noch harrende, kommende Arbeit in die Zukunft. Möge der gute Stern, der ihnen bisher geleuchtet, sie zu weiteren Erfolgen führen.

Unsere Eidgenössische Technische Hochschule, der die leitenden ausführenden Kräfte, die dabei tätig waren und sind, in überwiegender Zahl ihr Wissen und technisches Können verdanken, konnte bei dieser Feier nicht beiseite stehen. Sie hat den gebotenen, seltenen Anlass ergriffen, um ihrer Freude ebenfalls Ausdruck zu geben, und den Direktionspräsidenten Ingenieur *Achilles Schucan*, unsern geehrten Kollegen, der im Jahre 1864 an ihrer Ingenieur-Abteilung das Diplom erworben hat, zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum die Würde eines *Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber* verliehen „in Würdigung seiner Verdienste um die Schaffung und Entwicklung des grosszügigen Unternehmens der Rhätischen Bahn“.

Wir beglückwünschen den Gefeierten und alle unsere unter seiner Leitung wirkenden Kollegen, denen die Hochschule mit ihm ihre Anerkennung zum Ausdruck bringen

wollte. Sie empfinden besser als wir, wie ihr Direktionspräsident, der gewohnt ist, mit ihnen unermüdlich zu arbeiten und dabei doch Jedem Raum zu gönnen, seine Kräfte in eigener Verantwortung zum Wohle des ganzen Unternehmens zu entfalten, gewiss Jedem unter ihnen seinen Anteil an der ihm gewordenen Ehrung zuerkennt.

Auch der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 8. d. M., in der er aus Anlass der Feier mehrere Stiftungen zugunsten des Personals beschloss, seinem Direktionspräsidenten den „tiefempfundenen Dank und seine vorbehaltlose Anerkennung für seine 25jährige Tätigkeit“ ausgesprochen und ihm mit dem Wunsche, es möge ihm noch lange vergönnt sein, zum Nutzen des Unternehmens und zur Freude seiner Mitarbeiter in gleicher Weise zu wirken, ein passendes Andenken überreichen lassen.

Elektrische Automobilstrecke Fribourg-Posieux.¹⁾

Vor Jahresfrist, d. h. am 4. Januar 1912, ist diese nach dem System Mercedes-Stoll eingerichtete elektrische Automobilstrecke von 7,730 km Länge und 5% Maximalsteigung dem Betrieb übergeben worden. Ueber die technischen Einzelheiten der Radnabenmotoren, der Wagenbauart, der zweipoligen Fahrleitung und der Stromabnehmer u. s. w. hat anhand von Zeichnungen und Bildern Ingenieur H. Maurer in Band LVI, Seite 261 unsere Leser unterrichtet, sodass wir das System als bekannt voraussetzen dürfen. Ueber dessen Anwendung auf obengenannter Strecke entnehmen wir einem von Ingenieur P. J. Blaser in Freiburg im dortigen Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrag das Folgende. Die Linie beginnt am Bahnhof der S. B. B. und benützt die in südwestlicher Richtung verlaufende Kantonsstrasse nach Bulle; bei Km. 3,4 wird die Glâne mit Kote 616 überschritten und bei Km. 7,730 auf 680 m ü. M. der Endpunkt von Posieux, unweit Ecuwillens erreicht. Bei Km. 3,3 liegt die Umformerstation in Verbindung mit der für fünf Wagen Raum bietenden Remise. Ein 75 PS Drehstrommotor ist direkt gekuppelt mit einem 50 kw Gleichstromgenerator, der den zum Betriebe erforderlichen Strom von 570 bis 600 Volt Spannung erzeugt. Diese Anlage ist mit den üblichen Sicherungs-Apparaten, u. a. mit einem automatischen, bei 170 Amp. in Tätigkeit tretenden Maximal-Ausschalter versehen. Da Reserve-Kraftquellen fehlen, wird die Frage des Anschlusses der Fahrleitung an jene der Freiburger Strassenbahn und damit der Strombezug von jener erwogen. Gegenwärtig liefert das Elektrizitätswerk Thusy-Hauterive die Energie in Form von Dreiphasenstrom von 500 Volt und zum Preise von 5 Rappen für die *kwstd.* Die zweipolige Fahrleitung hat Kupferdrähte von je 65 mm² erhalten; sie liegt normal 5,80 m, minimal 3,60 m über der Fahrbahn der Strasse und wird nur von einem Punkt aus, bei der Umformerstation gespeist.

An Rollmaterial besitzt das Unternehmen zur Zeit drei Personen- und einen Last-Automobilwagen mit übereinstimmendem Unterbau. Die Personenwagen haben 22 Sitzplätze, ihr Dienstgewicht beträgt leer 3,2 t, mit Belastung von 30 Personen 5,5 t; sie sind 5,50 m lang, 1,80 m breit und 3,20 m hoch. Die Wagen haben seitlichen Einstieg und zwar vorn rechts, sodass der vorn links sitzende Wagenführer auch die Kontrolle und Einkassierung des Fahrgeldes besorgen kann; der Betrieb wird demnach einmännig besorgt. Das Dienstgewicht des Lastwagens beträgt 2,5 t, seine Tragfähigkeit 3 t; das Gewicht des Chassis allein samt den zwei Radnabenmotoren der Hinterräder beläuft sich auf 1950 kg. Es sind hölzerne Räder mit vorn einfachen, hinten doppelten Vollgummireifen (870×100) zur Anwendung gekommen. Alle Wagen besitzen zwei von einander unabhängige mechanische Bremsen; zudem sind vor den Triebrädern durch Pedal vom Führer zu betätigende Sandstreuer eingebaut.

Die Bauart der Stromabnehmer entspricht jener unserer eingangs genannten Beschreibung; die Kabellänge der Wagen erlaubt diesen eine Entfernung von der Fahrleitung von 6 bis 8 m nach jeder Seite zum Zweck des Ausweichens und Wendens. Ebenfalls bekannt ist die Bauart der Motoren von je 20 PS. Sie ermöglichen eine kräftig wirkende Kurzschlussbremsung, wobei die erzeugte Energie in den Widerständen der beiden ersten Fahrstellungen vernichtet wird.

¹⁾ Nach einem Vortrag, gehalten im Freiburger Ingenieur- und Architekten-Verein am 13. Dezember 1912, von Ingenieur P. J. Blaser in Freiburg.