

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 23

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Bahnlinie Davos-Filisur. — Lüftungseinrichtungen in schweizerischen Schulhäusern. — Miscellanea: IV. Generalversammlung des schweizer. Techniker-Verbandes. Gesamtausgabe der Werke Leonhard Eulers. Eidgen. Polytechnikum. Die Baukosten des Donau-Oderkanals. Neue Waisenhäuser der Stadt Zürich. — Preisauschreiben: Selbsttätige Kupplung für Eisenbahnwagen. — Konkurrenzen: Schulhausneubau Buttis-

holz. Transformatorenstationen der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich. Neue Rheinbrücke in Rheinfelden. — Literatur: Die Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Fernbahnen. Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: XL. Adressverzeichnis 1909. Stellenvermittlung.

Bd. 53.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 23.

Die Bahnlinie Davos-Filisur.

Von Oberingenieur P. Salus.

In der „Schweiz. Bauzeitung“ sind 1906¹⁾ an Hand des generellen Projektes einige Daten über die Bahnlinie Davos-Filisur von uns veröffentlicht worden. Gegenwärtig geht die Linie ihrer Vollendung entgegen. Da die Ausführung an mehreren Stellen von dem generellen Projekte abweicht, dürften einige Angaben über das Tracé, den Bau und die wichtigern Bauobjekte von Interesse sein.

Das definitive Tracé führt bei Km. 0,628, von Mitte Aufnahmegebäude Davos-Platz aus gerechnet, auf einer gewölbten steinernen Brücke mit drei Öffnungen von 6,0 m, 18,5 m und 6,0 m (Abb. 1, S. 292) auf das linksseitige Ufer des Landwassers, dann demselben entlang unter teilweiser Benützung des Korrektionsdammes bis Km. 2,860, wo sie auf einer eisernen Brücke von 20,0 m Weite wieder das rechte Ufer erreicht. Auf diesem liegt bei Km. 3,310 die Station Frauenkirch, 1508,10 m ü. M. Die Benützung



Abb. 11. Landwasserviadukt in den «Zügen», zwischen den Brombenz-Tunnels I und II.

des linksseitigen Landwasser-Ufers von Km. 0,628 bis 2,860 wurde in erster Linie veranlasst durch die seit der Aufstellung des generellen Projektes erfolgte Anlage einer Allee und einiger Häuserbauten auf dem im generellen Projekte in Aussicht genommenen Tracé. Zugleich gedachte man damit den drei auf dem rechten Ufer befindlichen Wildbächen (Albertibach, Bildlibach und Frauenbach) auszuweichen. Letzteres wurde nicht in vollem Masse erreicht, indem der Bildlibach in der Nacht vom 28. auf den 29. Juli 1908, infolge eines Gewitters mit Hagelschlag in seinem Sammelgebiet, eine gewaltige mit grossen Steinen untermischte Schuttmasse von etwa 5500 m³ ins Landwasser

¹⁾ Bd. XLVII, S. 141, mit Uebersichtskarte und Längenprofil.

führte und dessen Bett in der ganzen Breite und auf eine Länge von 120 m bis auf die Höhe des seiner Mündung gegenüberliegenden Bahndammes vollständig ausfüllte. Das zurückgestaute Landwasser überspülte und durchbrach den Bahndamm und ergoss sich in eine dahinterliegende Materialgrube, um 120 m weiter unten, den Bahndamm nochmals durchbrechend, in sein Bett zurückzufließen (Abb. 2). Dieser Ausbruch des Wildbaches erfolgte trotz einer bestehenden Verbauung mit 10 Talsperren, die bis auf eine Stand hielten. Durch eine bereits beschlossene Erweiterung der Verbauung mittelst Einbau einiger weitem Sperrern, Entwässerung, Konsolidierung und Bepflanzung der Hänge, wird beabsichtigt, ähnliche Ausbrüche des Bildlibaches zu verhüten. Auch wird der Bahndamm flussseits abgeplästert, um einem Rückstau des Landwassers besser widerstehen zu können.

Von Frauenkirch abwärts verbleibt die Bahn auf dem rechten Ufer des Landwassers bis Km. 5,375, wo sie auf einer eisernen Brücke von 20,0 m Weite auf das linksseitige Ufer und dann

dem Landwasser entlang zu der 1457,50 m ü. M. hart an der Landstrasse gelegenen Station Glaris bei Km. 6,336 führt. Die ganze Strecke Davos-Platz—Glaris war für den Bahnbau günstig. An einzelnen Stellen, im ganzen auf einer Länge von 825 m, mussten gegen das Landwasser Wuhrmauern erstellt werden. Diese sind auf 100 m Länge, wo sie auf Felsen fundiert werden konnten und der Platz für den Bahnkörper dem steilen Hang mittelst Stütz- und Futtermauern abgewonnen werden musste, als Stützmauern mit 1/5 Anzug in Mörtel, sonst aber mit Böschung 1 : 1 in Steinsatz erstellt. Bei Km. 5,656 ist die Landstrasse auf einer Brücke mit Betongewölben zwischen eisernen I Balken über die Bahn geführt. Die gleiche Konstruktion

dem Landwasser entlang zu der 1457,50 m ü. M. hart an der Landstrasse gelegenen Station Glaris bei Km. 6,336 führt. Die ganze Strecke Davos-Platz—Glaris war für den Bahnbau günstig. An einzelnen Stellen, im ganzen auf einer Länge von 825 m, mussten gegen das Landwasser Wuhrmauern erstellt werden. Diese sind auf 100 m Länge, wo sie auf Felsen fundiert werden konnten und der Platz für den Bahnkörper dem steilen Hang mittelst Stütz- und Futtermauern abgewonnen werden musste, als Stützmauern mit 1/5 Anzug in Mörtel, sonst aber mit Böschung 1 : 1 in Steinsatz erstellt. Bei Km. 5,656 ist die Landstrasse auf einer Brücke mit Betongewölben zwischen eisernen I Balken über die Bahn geführt. Die gleiche Konstruktion

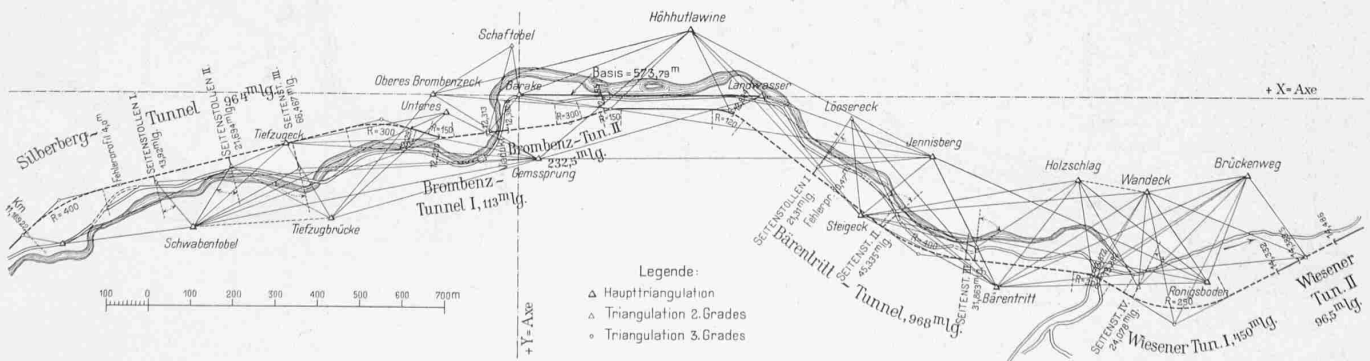


Abb. 10. Triangulation der Tunnelstrecke in den «Zügen». — Masstab 1 : 16 000.