

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **23.09.2024**

### **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.

INHALT: Die Bahnlinie Davos-Filisur. — Die Villa Graf-Freund in St. Gallen. — Ueberbauung des Riedliquartiers in Zürich IV. — Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908. — Miscellanea: Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Moskauer Ringbahn. Vogesendurchstich. Internat. Kongress für Bergbau, Hüttenwesen, angewandte Mechanik und praktische Geologie, Düsseldorf 1910. Denkmal für Max v. Pettenkofer.

Bauliche Veränderungen am Hof in Wien. Neues Verwaltungsgebäude der Stadt Zürich. — † Prof. Dr. A. Herzog. — Nekrologie: H. Pestalozzi. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehem. Studierender: XL. Adressverzeichnis 1909. Stellenvermittlung. Tafel XX: Die Villa Graf-Freund in St. Gallen. Tafel XXI: Professor Dr. A. Herzog.

Bd. 53.

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

Nr. 25.

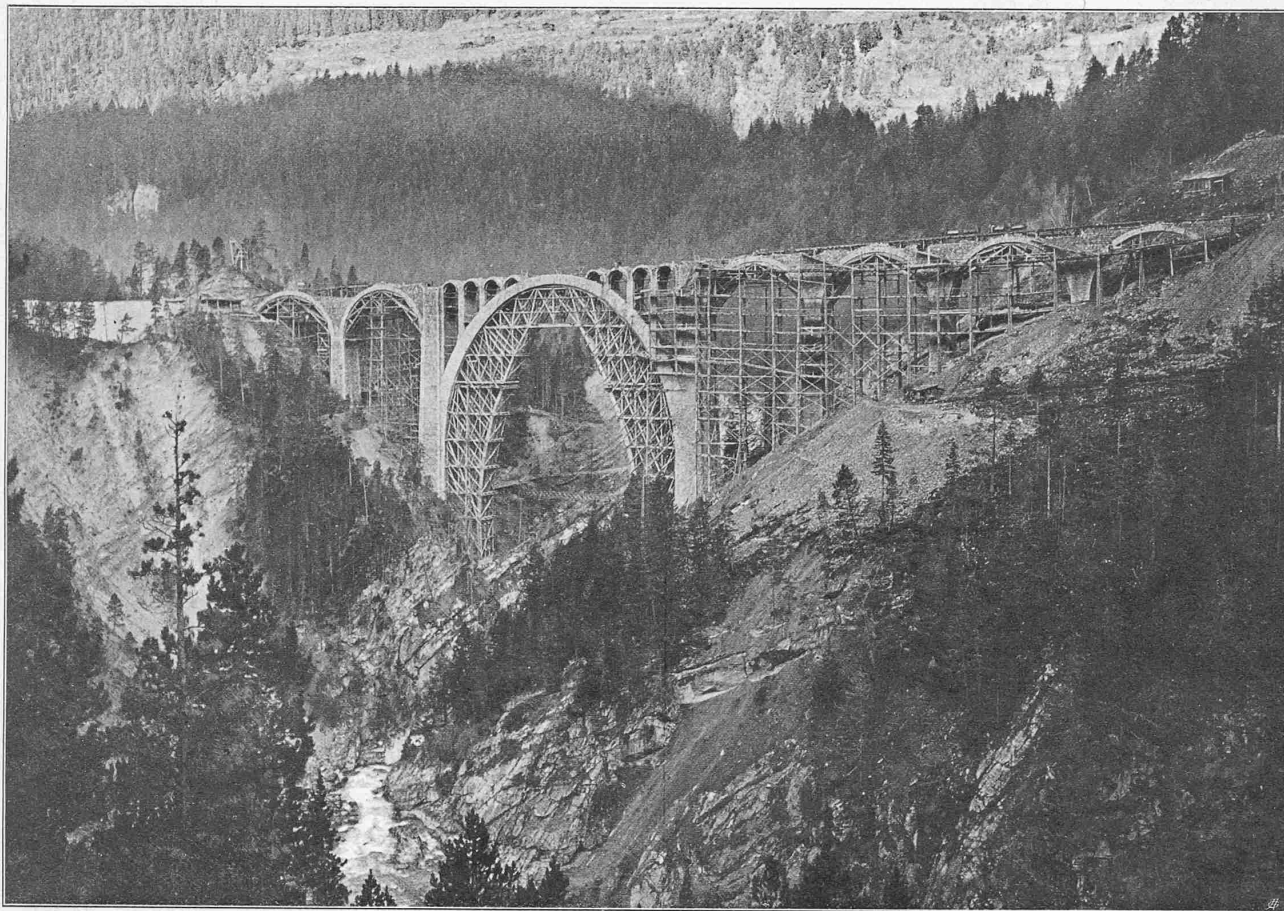


Abb. 23. Gesamtansicht des Wiesener Viadukts von links der Bahn, flussabwärts gesehen.

## Die Bahnlinie Davos-Filisur.

Von Oberingenieur P. Salus.

(Fortsetzung.)

Es erübrigt noch auf Projekt und Ausführung des Wiesener Viaduktes näher einzutreten.

Lage und Höhe des Viaduktes sind aus dem Situationsplan und dem Längenprofil (Abb. 22 und 24, S. 320) ersichtlich. Sie waren durch die Lage der Station Wiesen und die Gestaltung der Landwasserschluft gegeben. Die allgemeine Anordnung dieses Objektes und die Weite der Oeffnungen entspricht der von Herrn Prof. Dr. F. Hennings bei Ausarbeitung des generellen Projektes verfassten Skizze (Band LXVII, Seite 142). Der Vergleich mit einer Eisenkonstruktion von 80 m Weite für die Mittelöffnung ergab nicht genügende Kostenersparnis, um von dem Grundsatz der Rhät. Bahn abzugehen, schon aus ästhetischen Gründen wo immer tunlich steinerne Brücken zu bauen. Das Projekt wurde im Winter 1905/06 unter Zugrundelegung der Normen der Rhät. Bahn ausgearbeitet und durch Herrn Ingenieur Hans Studer, der später auch als Bauführer die Ausführung leitete, statisch untersucht. Ueber diese Untersuchung wird derselbe am Schlusse dieses Artikels noch selbst näher berichten.

Die Gewölbe der Oeffnungen von 20 m sind Halbkreisgewölbe, während dasjenige der grossen Oeffnung von 55 m der Drucklinie angepasst ist und eine Pfeilhöhe

von 33,34 m hat. Die innere Leibung dieses Gewölbes wird gebildet durch einen Korbbogen mit den Radien 22,00 m und 36,50 m, die äussere Leibung von einem solchen mit den Radien 27,00 m und 37,00 m (Abb. 24).

Die Fundamente sind in rauhem Bruchsteinmauerwerk, die Pfeiler und sämtliches Mauerwerk über den Gewölben in regelmässigem (häufigem) Bruchsteinmauerwerk ausgeführt, wobei für die Bearbeitung der Kanten ein Zuschlag bezahlt wurde. Die durchgehenden Quaderschichten in den Pfeilern wurden aus Mangel an Quadern, wie bei der Albubahn, durch einen Quaderkranz ersetzt, der Stampfbeton aus Portlandzement umschliesst. Für die kleinen Entlastungsgewölbe war regelmässiges Bruchsteinmauerwerk, für das grosse Gewölbe von 55 m Weite Schichtenmauerwerk vorgesehen. Die Gewölbstirnen bestehen aus Schichtenmauerwerk, beim grossen Gewölbe in regelmässiger Einteilung. Der verwendete hydraulische Kalk wurde fast ausschliesslich von der Firma Ingenieur Borner & Cie., Zementwerke in Wallenstadt, der Portlandzement von dieser und von der Wallenstadter Roman- und Portland-Zementfabrik Ennenda geliefert. Die Bindemittel wurden durch häufige Bauproben und durch Untersuchungen der eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich kontrolliert.

Die Baustelle hatte, wie weiter oben bereits bemerkt, durch den frühzeitigen Bau der Zufahrtstrasse für die Station Wiesen auf dem rechten Landwasserufer Verbindung mit