

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 15

Artikel: Hölzerne Notbrücke der M.O.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28689>

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: 22.02.2026

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

Hölzerne Notbrücke der M. O. B.

Infolge der aussergewöhnlichen Schneeschmelze, verbunden mit starken Niederschlägen, erfolgte am 21. Januar d. J., morgens 7 Uhr, ohne irgendwelche wahrnehmbare Anzeichen, an der Montreux-Oberland-Bahn eine Schuttrutschung, die den Bahnkörper auf eine Länge von 32 m derart beschädigte, dass das Geleise, wie Abbildung 1 zeigt, frei in der Luft hing. Das Bahntracé hatte hier

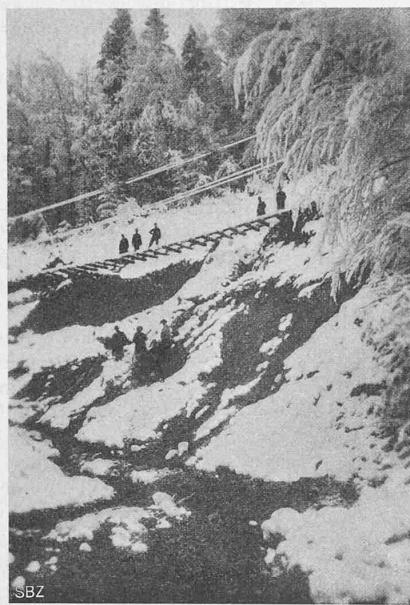


Abb. 1. Rutschung am 21. Januar 1910.

angedeutete endgültige Erneuerung des Bahnkörpers auf das Frühjahr zu verschieben und zur provisorischen Wiederherstellung der Bahnverbindung sofort eine hölzerne Gerüstbrücke zu bauen, zu der das Holz am Platze geschlagen werden konnte. Ein Notsteg vermittelte den Umsteigeverkehr der Reisenden. Infolge des namentlich an der Stelle der tiefsten Einsenkung wenig tragfähigen kiesigen Untergrundes war man genötigt, die spezifische Bodenbelastung

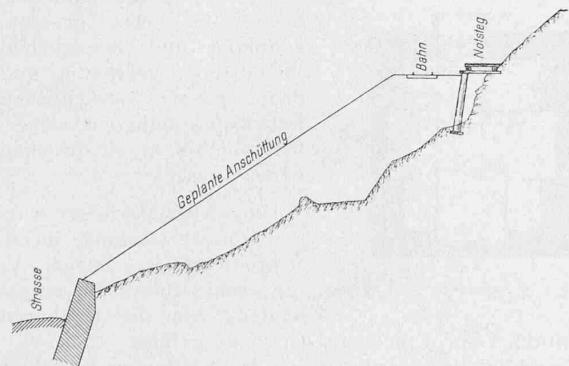


Abb. 2. Profil der Rutschung bei Bahn-Km. 25,210. — Maßstab 1:400.

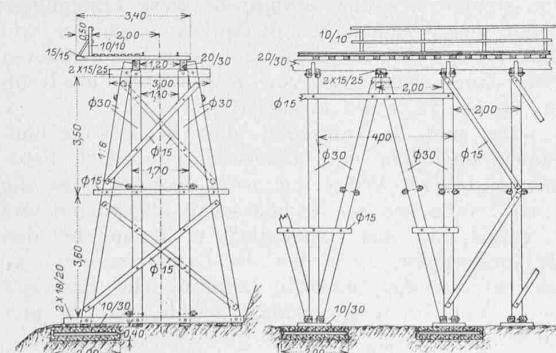


Abb. 3. Hölzerne Notbrücke: Schnitt und Ansicht. — Maßstab 1:200.

bei Km. 25,210 einen alten, etwa 250 m hohen Schuttkegel mit teilweise 35-jährigem Baumwuchs, leicht angeschnitten, an dem niemals Feuchtigkeit beobachtet worden war. Erst die ungewöhnliche Durchfeuchtung vermochte das Abrutschen des Böschungsfusses mit einer Masse von schätzungsweise 1800 m³ zu bewirken, die auch die unterhalb liegende Kantonsstrasse 4 bis 6 m hoch überschüttete. Da in den folgenden Tagen kaltes Wetter die Aufführung einer Stützmauer nicht zuließ, entschloss man sich, die in Abbildung 2

möglichst gering zu gestalten. Diese konnte an den Enden der Brücke durch engere Pfeilerstellung und reichliche Unterlagen auf rechnerisch $1,3 \text{ kg/cm}^2$ gebracht werden (Abbildung 3, Ansicht rechts). In Brückenmitte dagegen ersetzte man je das zweite Joch durch zwei schräggestellte Jocher ohne senkrechte Mittelposten, deren äussere Pfosten den normalen seitlichen Anzug von 1:6 haben und zu den Auflagern der links und rechts benachbarten Jocher geführt sind, wie es Abbildung 3 (Ansicht links) und Abbildung 4 zeigen. Die hier gruppenweise vereinigten Pfosten ruhen auf $0,40 \text{ m}$ starken Fundamentplatten aus Beton, die zur grössten Sicherheit mit kreuzweise gelegten Eiseneinlagen (Rund-eisen und alte Rollbahnschienen) versehen wurden. Diese Anordnung ermöglichte es, die Bodenpressung hier auf $0,2 \text{ kg/cm}^2$ zu ermässigen. Bei der Belastungsprobe (Abbildung 5) wurde als grösste Einsenkung $3,5 \text{ mm}$ gemessen, während seitliche Schwankungen auch bei Durchfahrt eines Zuges nicht zu beobachten waren. Die armierten Fundamentplatten wurden an Ort und Stelle während der Mittagsstunden bei 2 bis 3° C gegossen, und zwar in einer Mischung von 200 kg schnell-bindendem Romanzement auf 1 m^3 Kies-Sand, unter Verwendung warmen Wassers mit Sodazusatz. Nach 7 bis 8 Tagen wurden sie durch die Belastung voll beansprucht; der ganze Bau der Notbrücke erforderte 10 Tage. Die Unterlagen zu dieser Mitteilung, wie die Photographien verdanken wir Herrn Ingenieur *R. Zehnder-Spärry*, Direktor der *M. O. B.* in Montreux.

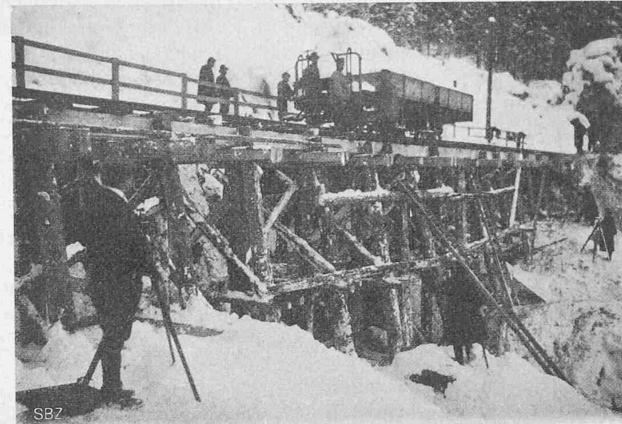


Abb. 5. Belastungsprobe der Notbrücke.



Abb. 4. Mittelöffnungen der Notbrücke.

Die elektrischen Lokomotiven der Berner Alpenbahn.

Im Anschluss an unsere früheren Mitteilungen über die zur Zeit im Bau befindlichen elektrischen Lokomotiven der Berner Alpenbahn¹⁾ bringen wir heute unsern Lesern die Typenskizzen dieser Lokomotiven zur Kenntnis, wobei wir zu deren Erläuterung noch die folgenden Angaben aufzuführen haben:

Die Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon, die bei einer normalen Geschwindigkeit von 42 km/std eine normale Zugkraft von

¹⁾ Vergl. Band LIII, Seite 13, Band LIV, Seite 202 und 329.