

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 24

## **Inhaltsverzeichnis**

### **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:** 23.02.2026

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

INHALT: Die Rheinbrücken bei Tavanasa und Waltensburg. — Die neuen Linien der Rhätischen Bahn. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913. — Neue Kraftübertragungs-Anlage der Shawinigan Water & Power Co. in Montreal. — Miscellanea: Eidg. Technische Hochschule. Hauenstein-Basistunnel. Simplon-Tunnel II. Grenchenberg-Tunnel. Roheisenerzeugung im Elektro-Hochofen. Die Sonnenkraftanlage bei Meadi. Transafrikanische Eisenbahn. Neue Schlachthofanlage in Bern. Drahtlose

Telephonie. Die Hafenanlagen von Bremerhaven. Ein Verfahren zum Walzen von hohlen Stangen. Schweiz. Schifffahrtstag. — Nekrologie: G. Schmid. William Lossow. — Konkurrenzen: Kirche und Pfarrhaus Lyss. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Zirkular des Central-Comité. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 59 bis 60: Die Hochbauten der Strecke Ilanz-Disentis der Rh. B.

Band 63.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24.

## Die Rheinbrücken bei Tavanasa und Waltensburg.

Von J. Solca,  
Oberingenieur des Kantons Graubünden.

Anschliessend an die Ausführungen über die Glennerstrasse von Ilanz nach Peidnerbad mit der Glennerbrücke auf Seite 336 seien noch zwei in den letzten Jahren im Vorderrheintal oberhalb Ilanz erbaute Strassenbrücken kurz beschrieben. Die eine, bei Tavanasa gelegene Brücke dient zur Ueberführung des in den Jahren 1904/05 von der Oberländerstrasse in Tavanasa zu den Fraktionen Danis und Dardin der Gemeinde Brigels am rechtsseitigen Talabhang erstellten 3,0 m breiten und 3 km langen fahrbaren Strässchens über den Rhein. Die andere, anlässlich der Erbauung der neuen Linie Ilanz-Disentis der Rhätischen Bahn, bei Waltensburg erstellte Brücke verbindet die Landstrasse und diese auf dem

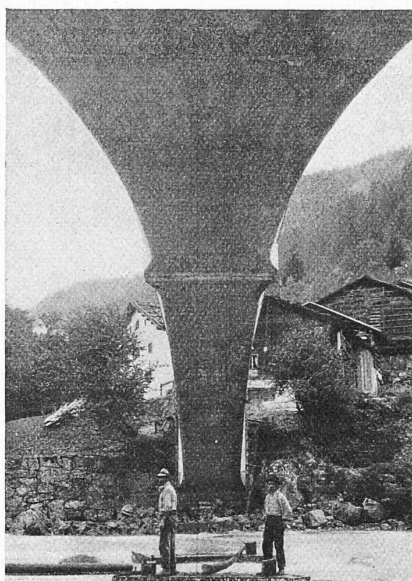


Abb. 4. Untersicht der Brücke.

linken Rheinufer gelegene Ortschaft mit der Station auf der rechten Talseite.

Die Brücke bei Tavanasa (Abbildungen 1 bis 9) hat eine lichte Weite von 51,0 m, eine Pfeilhöhe von 5,50 m und eine Gesamtlänge von 61,0 m. Die Fahrbahn steigt von beiden Seiten gegen die Brückenmitte mit 1 % und hat, zwischen den eisernen Geländern gemessen, eine Breite von 3,20 m, die Brücke selbst eine Totalbreite von 3,60 m. Der statischen Berechnung wurde eine gleichmässig verteilte, zufällige Last von 250 kg/m<sup>2</sup>, bezw. ein Wagen von 6 t Gewicht zugrunde gelegt.

Die Widerlager wurden 1,50 bis 2 m unter Niederwasser fundiert. Auf der Tavanaserseite besteht das Fundament aus grossen, fest verkitteten Felsblöcken (Verucano), linksseitig stiess man im Fundament, wie bei der Glennerbrücke, auf eine mächtige Lehmschicht, sodass zur Konsolidierung und bessern Druckverteilung etwa 40 Stück 3,5 bis 4,5 m lange Holzpfähle eingeschlagen werden mussten, die bei 3 bis 3 1/2-facher Sicherheit zusammen einen Druck von etwa 150 t aufnehmen dürften (Rambbürgewicht 57 kg, Eindringung bei der letzten Hitze von 20 Schlägen noch 1 mm pro Schlag). Der Raum zwischen den Pfählen wurde mit Steinen ausgepflastert. Nach Abzug der von den Pfählen direkt aufgenommenen Last dürfte die Bodenpressung daselbst noch etwa 1,6 kg/cm<sup>2</sup> betragen, gegenüber etwa 2,2 kg/cm<sup>2</sup> am rechtsseitigen Widerlager. Hinsichtlich der Konstruktion der Brücke und deren Armierung sei auf die Zeichnungen und die Photographien verwiesen.

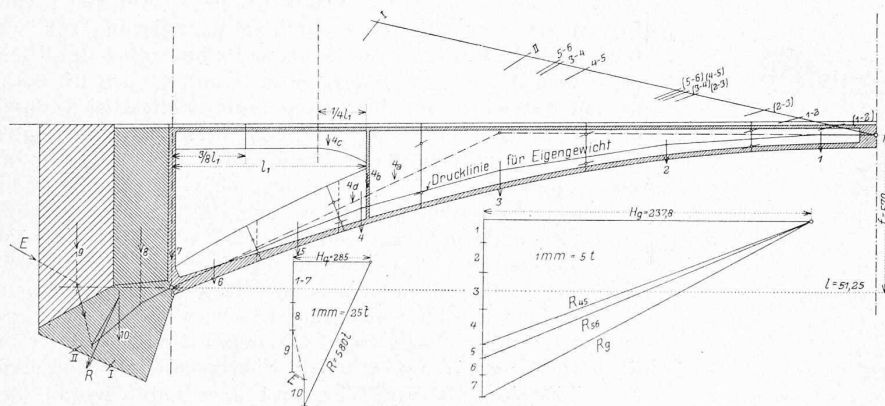


Abb. 3. Längsschnitt 1:250 einer Brückenhälfte mit Kräfteplan.

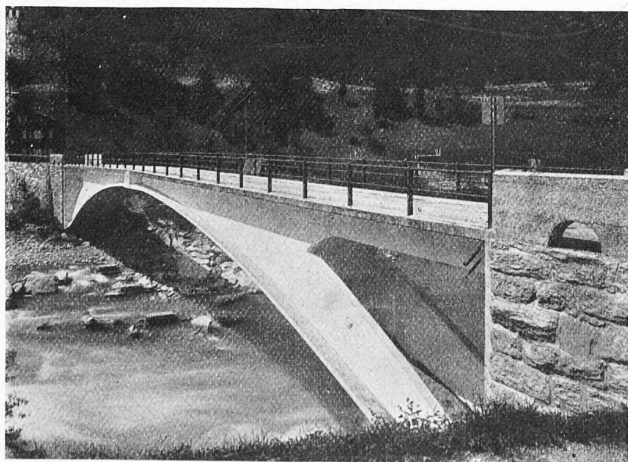


Abb. 2. Die Tavanasa-Brücke vom rechten Widerlager aus.

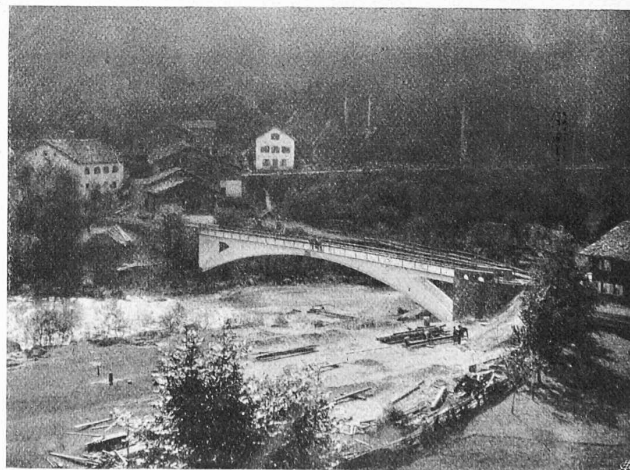


Abb. 1. Die Tavanasa-Brücke vom linken Ufer aus.