

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 21

Artikel: Die Drahtseil-Hängebrücke bei Landquart
Autor: Walther, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33009>

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>

Die Kräfte im Seil sind dann: $S = H \cdot \cos \alpha$. Sie erreichen ihren grössten Wert bei Vollbelastung der Fahrbahn.

Für die den Versteifungsträger beanspruchenden Momente lässt sich der Ausdruck ableiten:

$$M_x = M_{x_0} - H \cdot y_x,$$

wobei man die Form der gleichmässig belasteten Kettenlinie als Parabel angenommen hat. Diese Gleichung zeigt uns, dass die Einflussflächen die Differenz der Momentenflächen des einfachen Balkens und der mit y_x multiplizierten



SBZ

Abb. 5. Durchblick gegen das rechte Ufer.

H -Fläche sind (Abbildung 2). Die grössten Momente treten ungefähr im Brückenviertel auf und erreichen, wie aus einer Betrachtung der Einflusslinien hervorgeht, ihren Grösstwert mit ungefähr $\frac{p l^2}{60}$ bei einseitiger Belastung. Bei gleichmässig über die ganze Brücke verteilter Belastung werden die Momente sehr klein, ungefähr $\frac{p l^2}{400}$.

Diese Art der Beanspruchung erhält ihre Bestätigung durch die Aufgabe des Versteifungsträgers, die Formveränderung des Kabels zu verhüten. Weil das Kabel seine Form nur beibehält, wenn die Belastung eine gleichmässige bleibt, muss der Versteifungsträger die einseitige Belastung aus dem Verkehr als gleichmässig über die ganze Brücke verteilte Last auf das Kabel übertragen. Der Versteifungsträger wird deshalb bei einseitiger Belastung am stärksten auf Biegung beansprucht; er tritt natürlich nicht in Wirklichkeit, wenn die Belastung an sich schon gleichmässig über die ganze Brücke verteilt ist. In diesem Falle wird er nur durch einen kleinen Bruchteil der Last (etwa 2 bis 4%) beansprucht, den er infolge seiner Steifigkeit ohne Vermittlung des Seils direkt überträgt.

Während man bei gewöhnlichen Balkenbrücken ungefähr $\frac{1}{8}$ der Stützweite als günstigste Höhe annimmt, wird man hier entsprechend dem grössten Moment $\frac{p l^2}{60}$ mit $\frac{1}{60}$ der Stützweite auskommen. Der Balken ist dann einerseits genügend steif, um seine Aufgabe als Versteifungsträger zu erfüllen, kann aber anderseits nicht wesentlich an der Lastübertragung teilnehmen, was auch nicht seine Aufgabe wäre.

Die Durchbiegung der Fahrbahntafel ist vornehmlich durch die Längenänderung des Kabels bedingt und bedeutend grösser als bei Balken- oder Bogenbrücken. Wir haben die Einflusslinie für die Durchbiegung in der Mitte bestimmt und eine befriedigende Uebereinstimmung zwischen der theoretisch berechneten und der bei den Belastungsproben gemessenen Einsenkung gefunden, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

| Gewicht des Motorlastwagens | Durchbiegung berechnet | Durchbiegung gemessen |
|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 2500 kg | 32 mm | 31 mm |
| 3970 " | 51 " " | 50 " " |
| 4200 " | 54 " " | 52 " " |

Die gemessenen Resultate sind aus je vier Messungen gemittelt. Sie wurden mit dem Griot'schen Biegungsmesser aufgenommen.

Eine sich über die Brücke bewegende Last bewirkt zuerst eine Hebung des Scheitels; wenn die Last gegen das Brückenviertel wandert, geht die Hebung in eine Senkung über und erreicht ihren Grösstwert bei einer Laststellung in der Mitte. Aus dieser Bewegung der Brückemitte erklärt es sich auch, dass die Hängebrücken vertikale Schwingungen ausgesetzt sind, die auch horizontale Schwingungen auslösen. Das Eintreten dieser Schwingungen hängt mehr von der Art als von der Grösse der Belastung ab und es können die Schwingungen durch rythmische Bewegung der Last künstlich gesteigert werden. Gefährlich für die Brücke sind sie nicht und können auch nicht als Anzeichen für irgend eine Schwächung der Brücke gedeutet werden. Da sie aber für den Verkehr unangenehm sind, sucht man sie durch konstruktive Mittel einzudämmen. Es ist deshalb vor allem nötig, dass man die Fahrbahn gegen horizontale Schwingungen so steif als möglich ausgestaltet. Gut ist auch ein Spreizen der beiden Kabel, die dann eine wirksame Querversteifung bilden. Die Brücke wurde für eine Belastung von 250 kg/m^2 und für einen Lastwagen von 6 t berechnet.

Bau der Brücke.

Nachdem mit dem Fällen des Bauholzes, für welches bestes Lärchenholz verwendet wurde, schon im September angefangen worden war, begann der eigentliche Bau der Brücke Ende Oktober 1915 mit dem Aushub für die Widerlager. Der unsichere, zum Teil erst nach dem Hochwasser von 1910 angefüllte Baugrund machte eine tiefe Fundierung bis unter die Flussohle nötig (Abb. 3 und 4). Die Fundamente wurden aber nur in einigen Pfeilern so tief hinabgeführt. Gleichzeitig wurden die beiden Ankerklötze betoniert, auf die durch ein einbetonierte I-Eisen NP 24 der ganze Zug der Kabel übertragen wird.

Die Fahrbahn wurde am Ufer fertig abgebunden. Sie besteht aus sechs Längsbalken 20×25 , die über zwei oder drei Felder durchgeführt (Abb. 3) und an den Stößen durch Ueberblattung mit starken Bolzen und eichenen Keilen biegungsfest verbunden sind, um eine möglichst grosse Steifigkeit in vertikaler Richtung zu erzielen. Dem gleichen



Abb. 6. Portal am rechten Ufer; Spannschlösser.

Zweck dienen die beidseits aufgeschraubten Bordschwellen. Um den Zusammenhang zu vergrössern, hat man zwischen Randsbalken, Belag und Bordschwellen scharfkörnigen, getrockneten Sand eingebracht, da Dübel nicht gut anzubringen waren.

Der Belag besteht aus einer doppelten Lage von 5 cm starken Bohlen. Der untere Belag liegt senkrecht zur Brückeaxe mit Zwischenräumen von 1 bis 2 cm, die oberen Bohlen liegen direkt aneinander unter 45° zur Axe; sie sollen gleichzeitig den Querverband, der nur in der Mitte eingebaut ist, ersetzen. Ein weiterer Vorteil der

schiefen Anordnung des oberen Belages ist, dass dadurch die Kanten weniger abgefahrene werden.

Eine Lage Dachpappe auf den Längsbalken soll letztere vor Anfaulen bewahren. Bei der ganzen Konstruktion wurde darauf geachtet, dass überall da, wo Holz

Ganz einfach ist die Auflagerung der Kabel auf den Kabelböcken. Sie besteht aus einem halbkreisförmigen abgebogenen L-Eisen NP 10. Das Spannen der Kabel erfolgte zuerst mit gewöhnlichen dreifachen Seilflaschenzügen, dann mit den Spannschlössern, die sich gut bewährten.

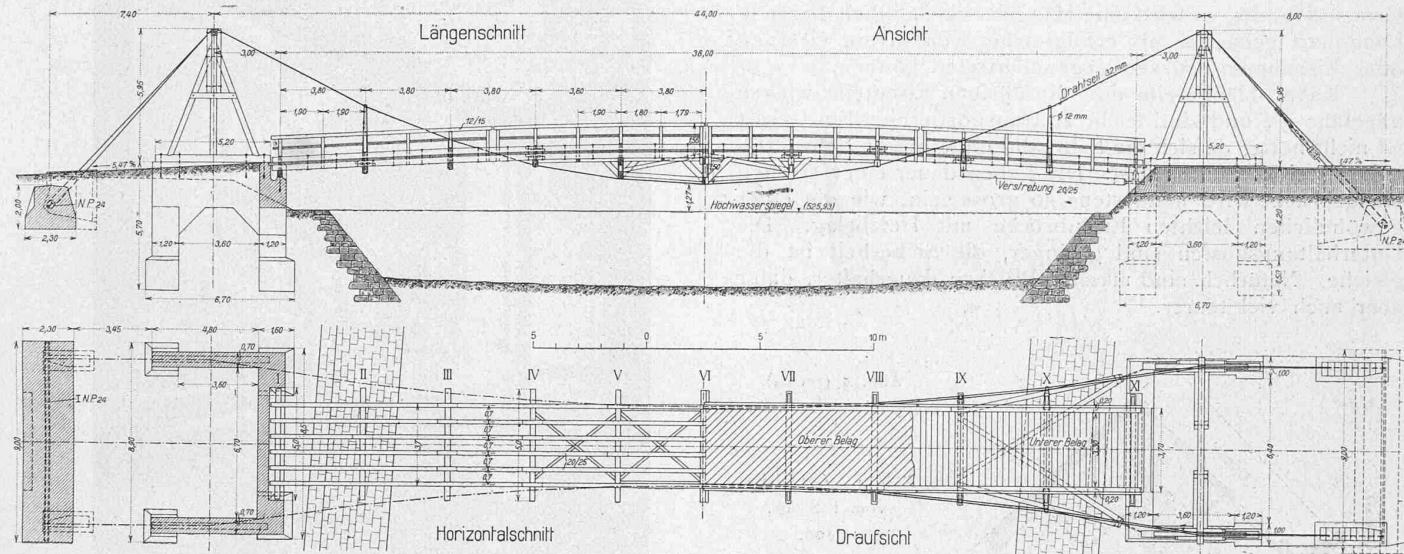


Abb. 3. Ansicht, Grundriss und Längsschnitte der Drahtseil-Hängebrücke in Landquart. — 1 : 300

auf Holz liegt, der Luftzutritt möglich ist. Zwischen den Köpfen der Längsbalken und dem Beton der Widerlager wurde ein Zwischenraum gelassen und für gute Entwässerung gesorgt.

Aus aesthetischen Gründen wurde die Fahrbahn in Parabelform leicht nach oben gekrümmmt. Sie wurde auf einem leichten Gerüst montiert; bevor dann die steife Verbindung der Stöße vorgenommen war, wurden die beiden Kabel eingebaut und angespannt. Erst als die Fahrbahn frei schwebte, wurden die Balken verbolzt und verdübelt und der Belag fest gemacht, sodass auf diese Weise die Biegungsbeanspruchungen der Fahrbahn infolge Eigengewicht stark vermindert, wenn auch nicht ganz vermieden worden sind. Die beiden Stahldrahtkabel haben 32 mm Durchmesser und sind beidseits doppelt gespannt.

Die beiden Kabelböcke sind portalartig verschalt, zunächst zum Schutz gegen die Witterung, sodann auch um dem ganzen Bau einen wirksamen Abschluss zu geben.

Der Bau war in fünf Wochen vollendet; es wurde täglich neun Stunden mit etwa 50 Mann daran gearbeitet. Bauhandwerker standen nur wenige zur Verfügung, zwei Maurer und fünf Holzarbeiter; bei den übrigen Pontonieren ersetzten die Freude an diesem interessanten Bau und die Gewohnheit, jede Arbeit energisch anzupacken, die fehlenden Fachkenntnisse. Am 26. November 1915 wurde die Brücke in Anwesenheit höherer Offiziere den Vertretern der Gemeinde übergeben. Als erste überschritten die Pontoniere des Divisionsbrückentrain 6 die Brücke, voll Stolz, am Ende eines langen Dienstes dem Kanton Graubünden ein bleibendes Bauwerk hinterlassen zu können.

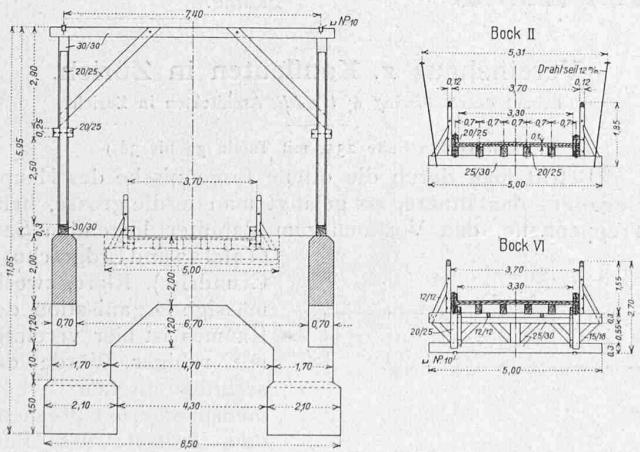


Abb. 4. Querschnitte. — 1 : 200.

Sie sind durch Spannschlösser (Abb. 6) zu endlosen Seilen verbunden. Die geprüfte Bruchfestigkeit beträgt 42 t pro Seil, die Elastizitätsgrenze wird bei 30 t erreicht. Die Last der Fahrbahn wird teils durch den Unterbau in der Mitte, teils durch vierfache Hängeseile von 12 mm Durchmesser, die auf aufgeklemmten Seilreitern aus Britannitguss ruhen, übertragen (Abb. 7). Auch diese Hängeseile können durch Spannschrauben korrigiert werden.



Abb. 7. Brückenende rechts, flussabwärts geschen.

Betrachtungen über die Möglichkeit weiterer Verwendung dieses Brückensystems.

Hängebrücken sind in neuerer Zeit in unserem Lande wenig gebaut worden. Auch in Deutschland zieht man bis auf sehr grosse Spannweiten Balken- oder Bogenbrücken den Hängebrücken vor, die, wie nachgewiesen worden ist, erst bei 300 m Spannweite rentabel werden, Eisenbahnbrücken sogar erst bei 600 m.

Handelt es sich aber um leichte Bauten, die tiefe, unzugängliche Schluchten zu überbrücken haben, so wird es sich schon lohnen, das Projekt einer Hängebrücke mit andern Brücken zu vergleichen. Ist der Transport der Baumaterialien weit und teuer, dagegen Holz, wie z. B. im Kanton Graubünden, leicht in der Nähe zu beschaffen und gewöhnlich in Gemeindebesitz, so wird eine Hängebrücke, ähnlich dieser in Landquart gebauten, als erfolgreicher Konkurrent eisernen oder Eisenbeton-Brücken gegenüberstehen können.

Kabel, Hängeseile und die übrigen Eisenteile wiegen ungefähr 3 t und sind leicht zu transportieren. Ein Gerüst ist nicht nötig, da sich die Fahrbahn ohne grosse Schwierigkeiten frei vorbauen lässt. Die Lebensdauer einer solchen Hängebrücke wird mindestens so gross sein, wie die einer gewöhnlichen leichten Eisenbrücke mit Holzbelag. Die Unterhaltungskosten sind geringer, die Sicherheit ist die gleiche. Natürlich sind massive Brücken dauerhafter, dafür aber auch viel teurer.

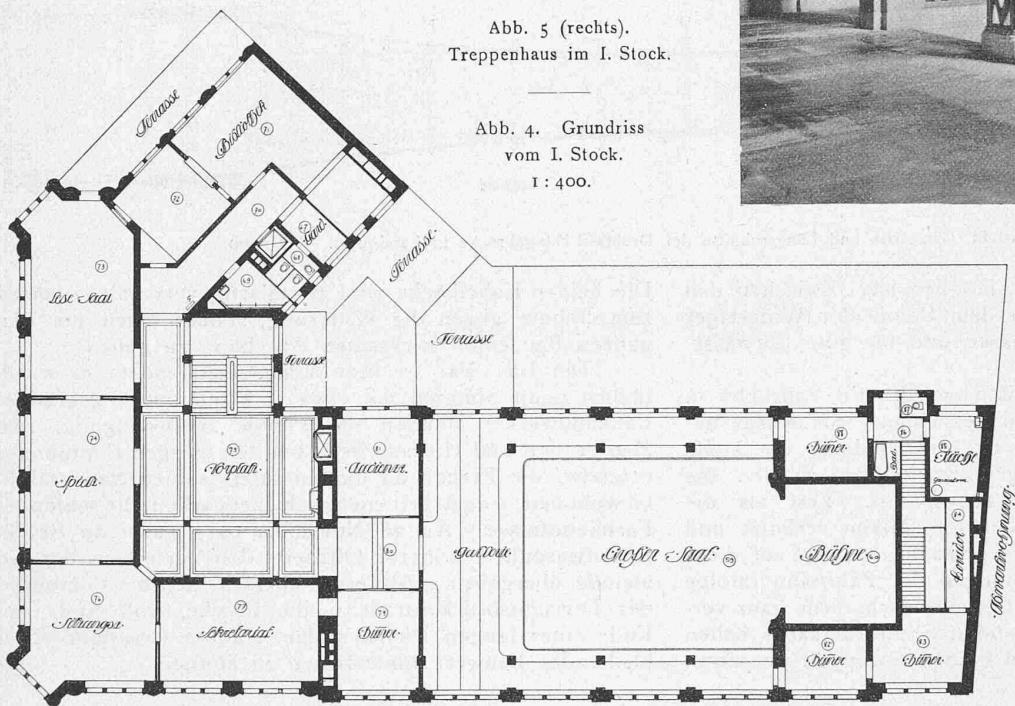


Abb. 3.
Grundriss vom
Erdgeschoß.
I : 400.

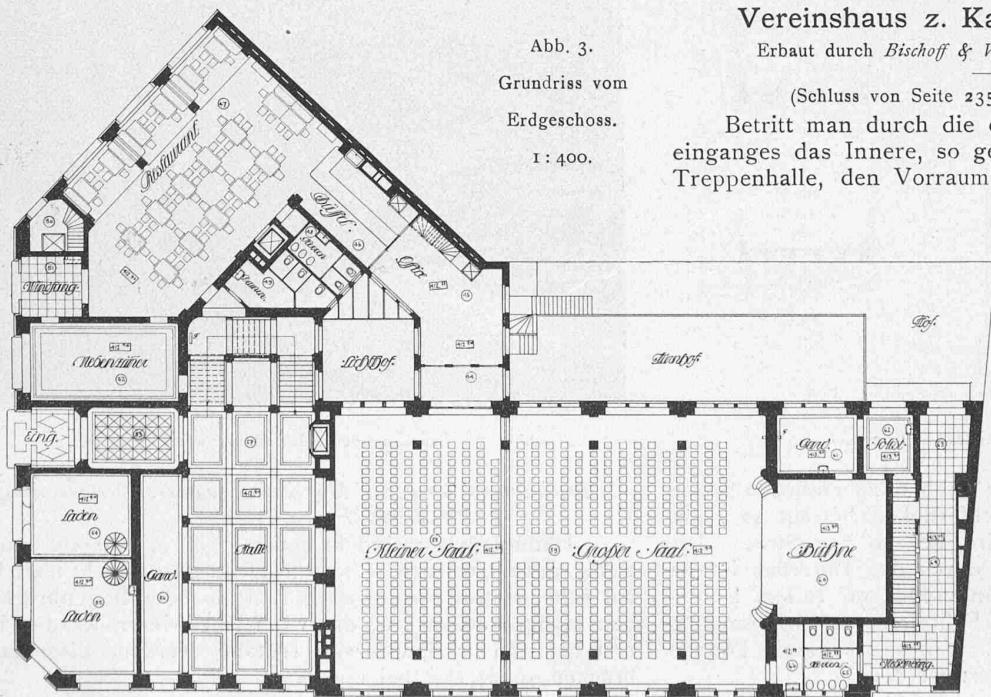
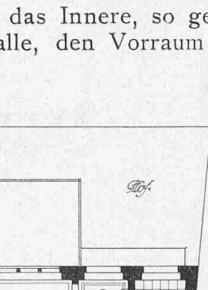


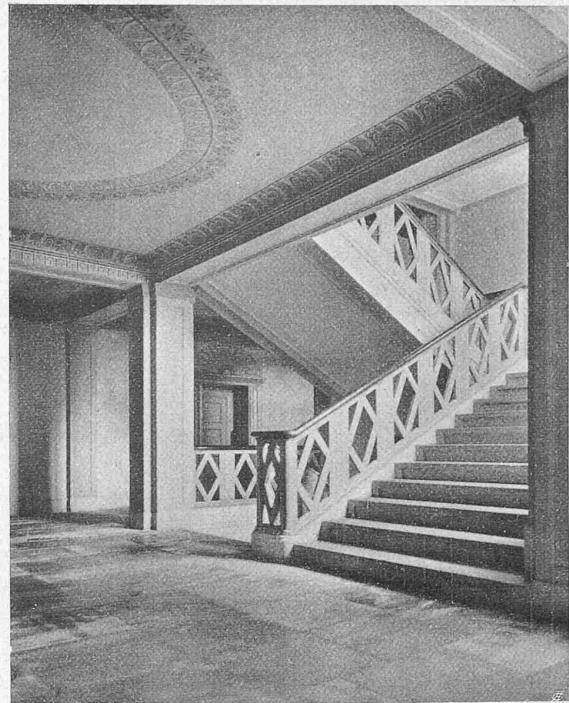
Abb. 3.
Grundriss vom
Erdgeschoss.
I : 400.

Vereinshaus z. Kaufleuten in Zürich.

(Schluss von Seite 235, mit Tafeln 33 bis 36.)

Betritt man durch die offene Bogennische des Haupteinganges das Innere, so gelangt man in die grosse, helle Treppenhalle, den Vorraum zum dahinter liegenden Saal (Tafel 33 und Erdgeschoss-Grundriss). Klare, zweckmässige Organisation des Raumes ist hier vereinigt mit ruhiger Würde der architektonischen Formensprache, entsprechend dem Leitsatz des Bauprogramms: Es soll kein Prunkbau sein, wohl aber den Charakter währschafter Gediegenheit tragen. Rechts vom Haupt-Eingang liegt in der Halle die Garderobe für die Säle. Wird das letzte Feld der Halle, längs der Fensterwand bis zur dritten Saaltüre, durch be-





Wir glauben, dass auch vom Standpunkt des Heimatschutzes gegen das in Landquart angewandte Brückensystem keine Einwendungen zu erwarten sein dürften, sodass es erfreulich wäre, wenn da oder dort eine Berggemeinde, welche die Kosten einer massiven Brücke nicht erschwingen kann, durch Anwendung des hier beschriebenen Systems zu einer billigen, brauchbaren Brücke käme.