

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Die Tacomabrücke im Staate Washington, USA  
**Autor:** Gilg, B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-60480>

### **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:** 05.04.2026

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

## Die Tacomabrücke im Staate Washington, USA

DK 624.53.059 (73)

Ueber den Wiederaufbau dieser im Jahre 1940 durch einen Sturm zerstörten Brücke<sup>1)</sup> orientiert «The Engineer» vom 11. und 18. Juli 1952. In der ersten Bauetappe wurden die neuen Pilonen auf den alten Fundamenten errichtet, in der zweiten Etappe die Haupt- und die Aufhängekabel gespannt und in der dritten Etappe die Fahrbahn von den Türmen aus gegen die Mitte und gegen die Ufer vorgebaut. Da die neue Brücke vier Fahrstreifen erhielt, musste der Abstand der beiden Turmsäulen auf rd. 20 m verbreitert werden. Die alten Podeste von 15 m Abstand wurden deshalb ersetzt. Da nun aber die Arbeitsfuge zwischen altem Fundamentsockel und neuen Podesten keine grossen Einspannmomente an der Pilonbasis erlaubte, versah man diese vorübergehend mit je zwei Auslegerrahmen, die mit schweren Gewichten behängt und auf den äusseren Fundamentrand abgestützt wurden. Die rd. 150 m hohen Türme wurden mit Hilfe je eines Derricks gebaut, der beim Fortschreiten des Baues Stufe um Stufe in die Höhe gezogen wurde. Ein Lift mit einer Tragkraft von gefäher 2 t beförderte Mannschaft und Material in die hochgelegene Arbeitsstätte. Er benötigte für 50 m eine Minute und wurde nach dem Bau wieder abgebrochen. Für das Schlagen der 146 000 Nieten wurden Luftdruckhämmer benutzt. Vier L-förmige bewegliche Gerüstplatten ermöglichten den Zugang zu allen Nietstellen.

Nach Vollendung der Pilonen wurden die Kabel verlegt. Die Verankerungen mussten dem grösseren Kabelzug von rd. 17 000 t entsprechend verstärkt werden. Der Verankerungsabstand beträgt 1820 m, von welchen 850 m auf die Mittelöffnung und je 340 m auf die Seitenöffnungen entfallen; die restlichen  $2 \times 145$  m stellen die Abstände der Verankerungsblöcke von den Widerlagern dar. Somit ist die Tacoma-Brücke die drittlängste Hängebrücke der Welt. Der Durchhang der Kabel in der Mittelöffnung beträgt etwa 85 m, das Durchhang-Verhältnis also 1/10. Jedes Hauptkabel besteht aus 19 Bündeln zu je 460 galvanisierten Drähten, deren Zugfestigkeit 160 kg/mm<sup>2</sup> und deren Dicke 5 mm beträgt. Das gesamte Kabel ist mit einem ebenfalls galvanisierten Draht umhüllt, besitzt einen ungefähren Stahlquerschnitt von 1700 cm<sup>2</sup> und einen Durchmesser von 52 cm. Alle 10 m ist eine Aufhängevorrichtung, bestehend aus vier Dräh-

ten von 3,5 cm Dicke, angebracht. Unter jedem Hauptkabel wurde ein Fussteg aufgehängt, der durch besondere Drahtseile gehalten wird und der Montage sowie dem Unterhalt der Kabel dient. Die Kabelspinnmaschine beförderte gleichzeitig je vier Drähte über die Fusstege.

Die aerodynamisch ungünstige Vollwandkonstruktion des Versteifungsträgers<sup>2)</sup> hat man durch eine aufgelöste Konstruktion ersetzt: Hauptträger als Fachwerk-Balken von 10 m Höhe. Der Abstand der ebenfalls fachwerkförmigen Querträger beträgt auch 10 m. Acht sekundäre Längsträger mit einem Abstand von rund 2 m, sowie zwei Windverbände und Querverbände vervollständigen die Stahlkonstruktion. Der Vorbau ging von den Türmen aus gegen die Mitte und gegen das Ufer. Die ersten zwei Felder wurden vorübergehend als Kragarme konstruiert, bis sie an die fertig erstellten Kabel angehängt werden konnten. Vier Derricks bewältigten die Montage. Als Schienen benutzten sie die vier inneren Längsträger, während die zwei äusseren Längsträger an beiden Brückenrändern von den Materialwagen als Schienen benutzt wurden. Das Material wurde von den Turmfundamenten, die als Landeplätze dienten, auf die Brücke gezogen. Da sich die Pilonen nach der Spannung der Kabel anfänglich stark gegen die Ufer neigten, wurde zuerst ein grosser Teil der Mittelöffnung gebaut und an die Aufhängeseile befestigt, bis diese Neigung wieder verschwand; dann erst begann auch der Bau der Seitenöffnungen.

Die letzte Bauetappe bestand im Anbringen der Fahrbahndecke aus Eisenbeton. Hier musste darauf geachtet werden, dass die Verteilung der Betonierabschnitte eine möglichst günstige Belastung der Hauptträger ergab. Die Dicke der Platte beträgt 15 cm, der Beton ist sehr leicht (rd. 2 t/m<sup>3</sup>) und besass nach 28 Tagen eine Druckfestigkeit von 350 kg/cm<sup>2</sup>. Der Strassenbelag besteht aus einer 16 mm-Asphaltdecke. Um der neuesten Forschung über das Verhalten von Versteifungsträgern in strömender Luft gerecht zu werden, liess man in der Fahrbahndecke fünf Längsschlitze frei, die durch massive Drahtgitter ausgefüllt wurden. Diese Schlitze verhindern grosse Schwingungen bei Sturm<sup>2)</sup>. Das imponierende Bauwerk war im Oktober 1950, nach einer Bauzeit von nicht ganz zwei Jahren, vollendet.

B. Gilg

<sup>2)</sup> Siehe F. Stüssi in SBZ 1947, S. 262\*.<sup>1)</sup> Siehe F. Stüssi und J. Ackeret in SBZ Bd. 117, S. 137\* (1941).

## Das Kraftwerk Juan Carosio-Moyopampa bei Lima

DK 621.311.21 (85)

Mitgeteilt von der MOTOR-COLUMBUS AG. für elektrische Unternehmungen, Baden

Schluss von Seite 33

### D. Hydraulische Anlagen

#### 1. Kugelschieber

Jeder Turbine ist ein Kugelschieber von 650 mm Durchmesser, Konstruktion und Patent BELL, vorgeschaltet. Der

Schieber besteht im wesentlichen aus dem kugeligen, zweiseitigen Schiebergehäuse, mit Schiebersitz aus Spezialbronze, der leicht ausbaubar ist, dem darin eingeschlossenen, röhrenförmigen Drehkörper mit angeschraubtem Schiebersitz und dem Servomotor, der sowohl das Abheben vom Schiebersitz als auch das Drehen des Drehkörpers bewirkt, sowie der automatisch gesteuerten Umleitung. Am Gehäuseunterteil sind zudem noch Spül- und Entleerungsleitungen angebracht. Die Steuerung wird mit einem einfachen, sicher wirkenden Steuerventil vorgenommen. Die Wirkungsweise ist aus dem Schema Bild 21 ersichtlich. Die Schieber zeichnen sich aus durch das Fehlen von beweglichen Teilen und Dichtungs-Manschetten im Schieberinnern, durch sehr robuste Schiebersitze, die längs einer grossen Druckfläche mit dem vollen Wasserdruck aufeinander gepresst werden und deshalb eine gute Abdichtung gewährleisten, und durch eine sehr einfache, zuverlässige Steuerung.

#### 2. Turbinen

Bei der Projektierung wurde aus verschiedenen, nicht zuletzt auch aus wirtschaftlichen

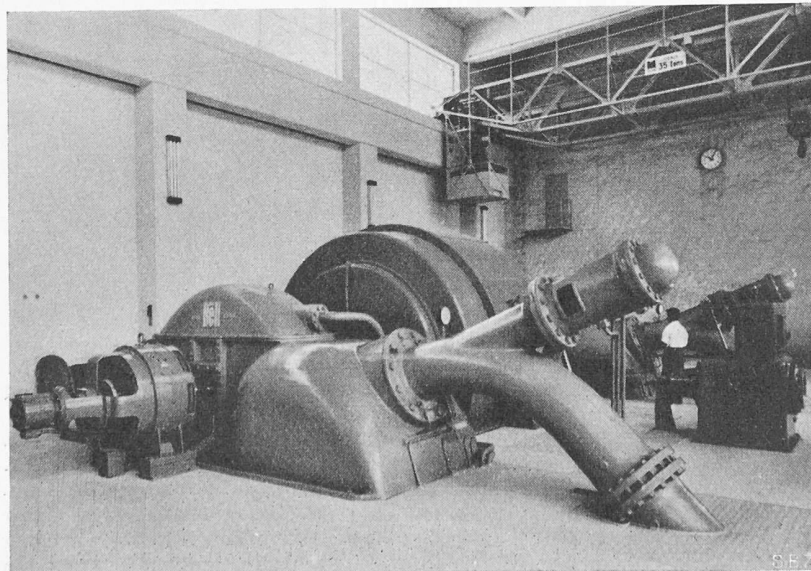


Bild 15. Ansicht einer Maschinengruppe