

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 24

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://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. Grenchenbergtunnel. 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

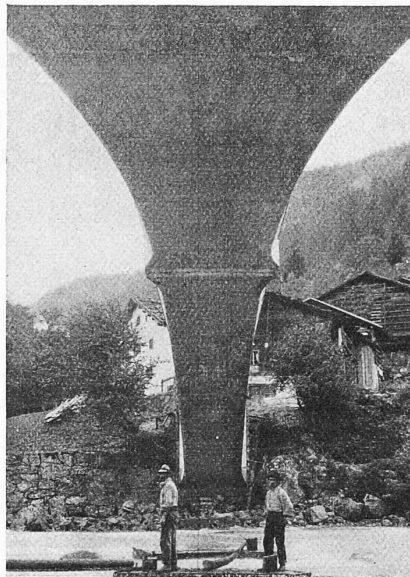


Abb. 4. Untersicht der Brücke.

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/m², 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/cm² betragen, gegenüber etwa 2,2 kg/cm² am rechtsseitigen Widerlager. Hinsichtlich der Konstruktion der Brücke und deren Armierung sei auf die Zeichnungen und die Photographien verwiesen.

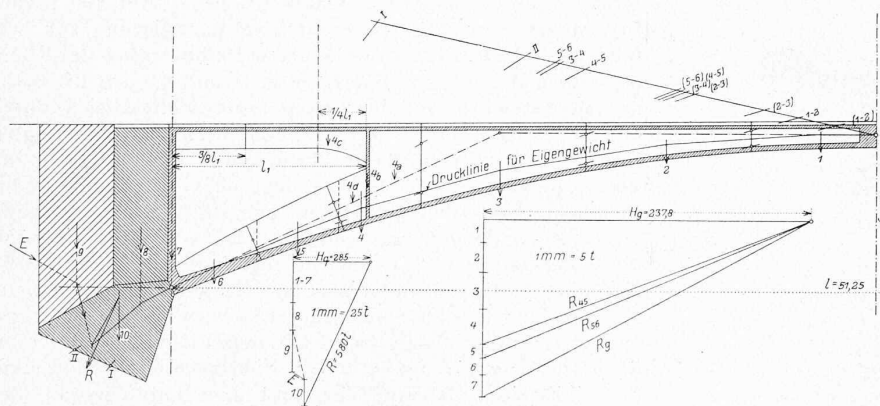


Abb. 3. Längsschnitt 1 : 250 einer Brückenhälfte mit Kräfteplan.

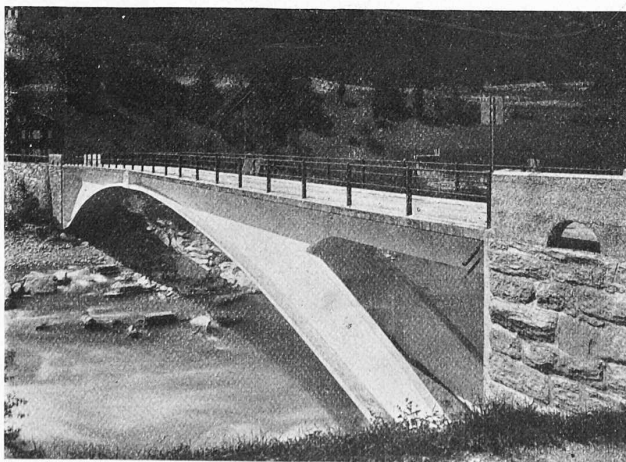


Abb. 2. Die Tavanasa-Brücke vom rechten Widerlager aus.

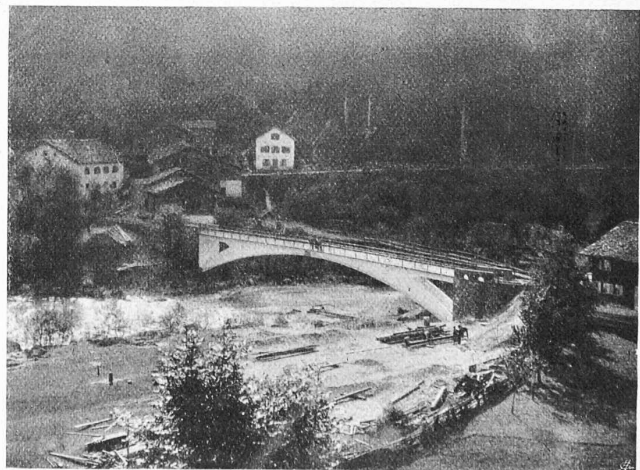


Abb. 1. Die Tavanasa-Brücke vom linken Ufer aus.