Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 25

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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: Schlussbericht der Bauleitung über die Bauarbeiten der Chur-Arosa-Bahn. — Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1914. — Landhaus P. Naef-Werner in Küsnacht. — Bauplatzstatik. — Der neue Bahnhof St. Gallen. — Miscellanea: Roheisenerzeugung im Elektro-Hochofen. Elektrische Lokomotiven der Ricksgränsbahn. Eidgen. Technische Hochschule. Ersparnisse bei Anwendung der autogenen Schweissung in Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten. Drahtlose Messung hoher elektrischer Spannungen. Eisen statt Kupfer für elektrische Leitungen. Grenchenbergtunnel. Die Vereinigung schweizer. Strassenbau-Fachmänner. Leiter des kgl. Material-Prüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde. Eine Tauchtiefe von 88 *m*. — Konkurrenzen: Kirche und Pfarrhaus in Lyss. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehem. Studierender: Frühjahrssitzung; Stellenvermittlung.

Tafeln 41 und 42: Landhaus P. Naef-Werner in Küsnacht.

Band 65. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 25.**

Schlussbericht der Bauleitung über die Bauarbeiten der Chur-Arosa-Bahn.

(Schluss von Seite 269.)

So sind wir denn am Ende dieser 3 *km* langen Leidensstrecke angelangt und erleichtert betritt der Fuss bei Km. 5,4 am Schmalztobel-Viadukt (Abb. 24) sicherern Boden, um bis Arosa, ganz wenige Stellen ausgenommen, darauf zu bleiben. Eine grosse Befriedigung für Bauleiter und Unternehmer ist, dass trotz allen geschilderten Schwierigkeiten die Linie rechtzeitig und ohne schweren Unfall beendigt werden konnte.

Der Castieler-Viadukt (Abb. 25) verdient als grösste Steinbaute der Chur-Arosa-Bahn hervorgehoben zu werden. Ein mehr durch Unachtsamkeit der Arbeiter entstandener Einsturz im daran anschliessenden Bärenfallentunnel sowie Verstärkungsarbeiten in der Schuttpartie am obern Portal drohten im April 1914 die mehrfach genannten Transporte zu verzögern; durch Prämien usw. gelang es aber auch hier, die Bahn im richtigen Augenblick doch noch frei zu bekommen.

Die Cuora-Eisschlag-Galerie Km. 7,85 (Abb. 26, S. 278) ist mehr wegen ihrer in die Felswand eingeklemmten Lage am Ausgang des Cuora-Tunnel erwähnenswert.

Die Capalserrutsch-Brücke, die an Stelle einer wandernden Moränenanschüttung bei Km. 11,7 eingeschaltet werden musste und die leider wegen der engen Kurve nicht in einer einzigen Oeffnung überspannt werden konnte, erforderte eine sehr tiefe Fundation des Mittelpfeilers (Abb. 27).

Die Gründjetobelbrücke mit 85 *m* weiter Mittelöffnung (Abb. 28, S. 278) von Müller, Zeerleder & Gobat gemeinsam mit Favre & Cie. erbaut, hat wie der grosse Langwieser-Viadukt bei den Brückenbelastungsproben (mit 90 *t*) eine elastische Durchbiegung von 2 bis $2^1/_2$ *mm* ergeben. Irgendwelche unvorhergesehene Fundations- und Bauerschwernisse traten hier nicht ein.

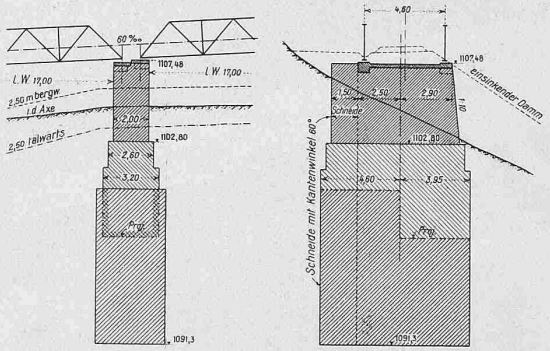

Abb. 27. Mittelpfeiler der Capalserrutsch-Brücke. — 1 : 400.

Grosse Mehrkubaturen hingegen brachte der Langwieser-Viadukt, wie man bei einem Vergleich des am 22. November 1913 in der „Schweiz. Bauzeitung" veröffentlichten Projektes mit dem Ausführungsplan (Abb. 29, Seite 280) ersieht. Auf der zu Rutschungen geneigten Aroserseite wurden alle Nebenpfeiler durch eine Betonplatte mit Verstärkungsrippen auf das Widerlager des grossen Bogens abgestützt und durch umfangreiche Sickerungs- und Stollen-Einbauten entwässert. Die eigentliche Brücke konnte bis auf die Fundation genau nach Projekt ausgeführt werden,

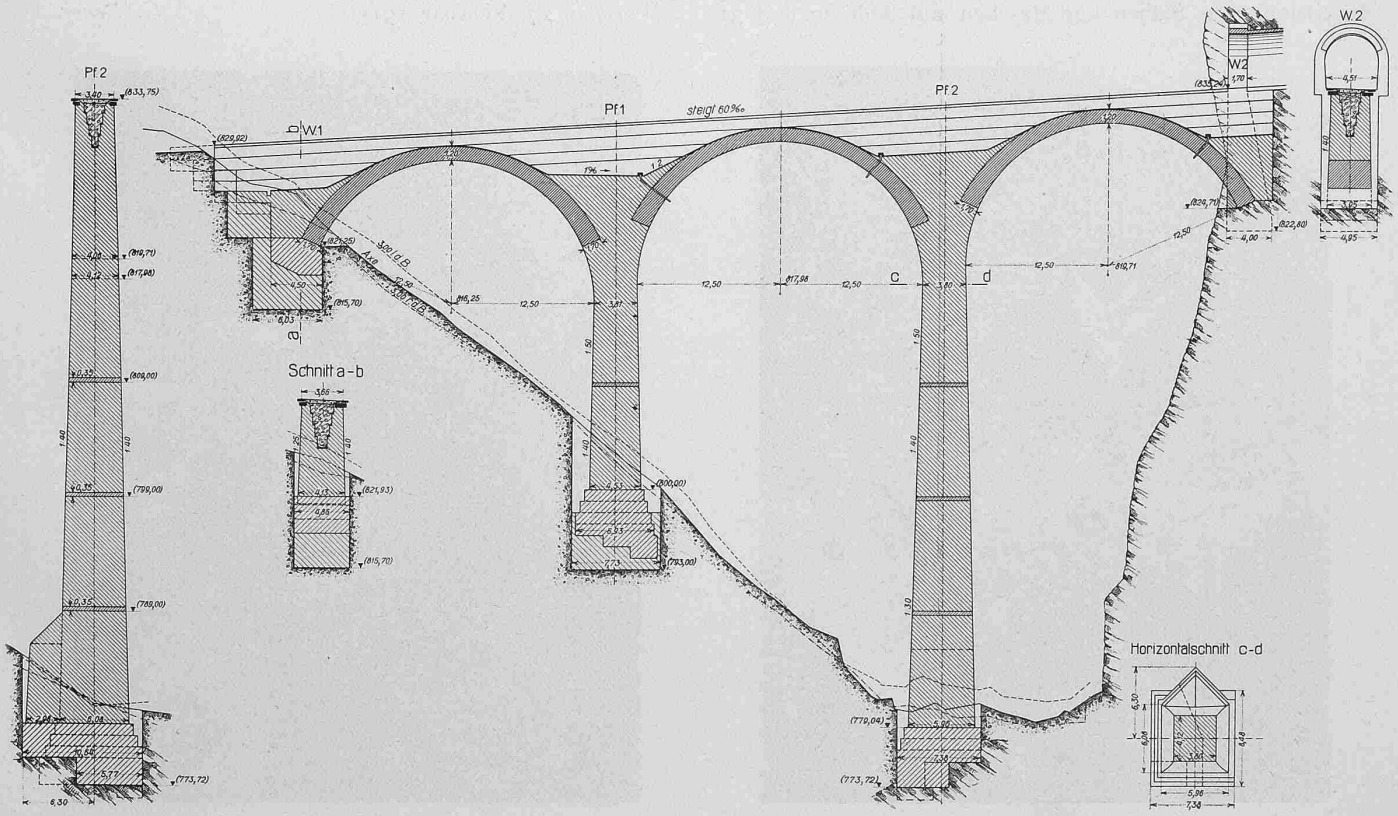

Abb. 25. Der Castieler Viadukt der Chur-Arosa-Bahn. — Längs- und Querschnitte, Masstab 1 : 600.