

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 15

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

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

INHALT: Die Rheinbrücke der Albulabahn bei Thusis. — Der Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle in Sursee, I. — Zur Einweihung des eidg. Parlaments-Gebäudes in Bern, III. — Das obergerichtliche Urteil betreffend den Eisenbahnunfall im Bahnhof Aarau vom 4. Juni 1899. — Die Ausstellung von Zeichnungen und Diplomarbeiten am eidg. Polytechnikum zu Ende des Wintersemesters 1901/1902. — Miscellanea: Motorwagen Serpollet, Elektrochemische Anlagen an den Niagarafällen, Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel, Unterirdisches Wasser in Australien, Feuergefährlichkeit von Glühlampen, Selbstthätige Block-

signale in Nordamerika. Elektrischer Schiffszug auf dem Miami-Erie-Kanal. Die schiefe Ebene auf Queen Station in Glasgow. Das neue Polizeigebäude in Augsburg. Die eisenbahn-fachwissenschaftlichen Vorlesungen, Japanische Industrie-Ausstellung, Fernleitung Colgate-San Francisco. — Litteratur: Gewerblich-technischer Ratgeber. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten; Gesellschaft ehemaliger Studierender; Stellenvermittlung. — Hierzu eine Tafel: Eidgenössisches Parlaments-Gebäude in Bern; Ansicht der Kuppelhalle.

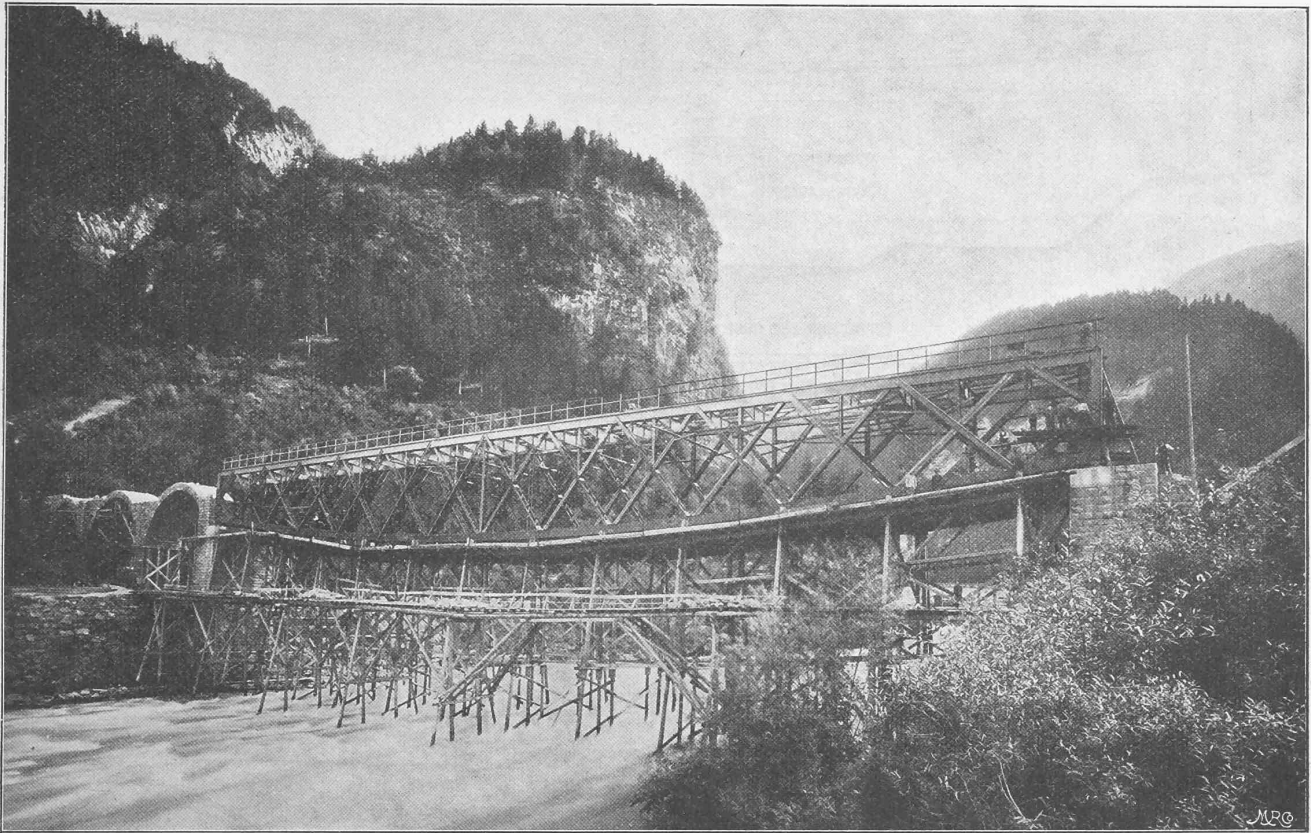


Abb. 2. Eisenkonstruktion der Rheinbrücke in Montage. — Erbaut von der A.-G. Theodor Bell & Cie. in Kriens.

Die Rheinbrücke der Albulabahn bei Thusis.

Die beiden im Bau begriffenen Strecken der Rhätischen Bahn, sowohl Thusis-St. Moritz wie auch Reichenau-Ilanz, weisen in ihrem Zuge eine Reihe von Kunstbauten auf, über die im Bd. XXXVIII Nr. 1, 2 u. 4 u. Z. eine Uebersicht gegeben ist. Der Unterbau der neuen Linien soll im wesentlichen im laufenden Jahre fertig gestellt werden, da dieselben laut Programm im Sommer kommenden Jahres dem Betriebe zu übergeben sind. An dem Objekte, durch das die Einhaltung des Zeitprogrammes zunächst bestimmt wird, d. h. am Albulatunnel schreiten die Arbeiten regelmässig vorwärts und man erwartet den Durchschlag des Richtstollens anfangs Juni. Auch die zahlreichen Kehrtunnels und die Brücken, an denen die Linien besonders reich sind, zeigen entsprechende Baufortschritte, sodass die Strecken voraussichtlich auf den genannten Zeitpunkt eröffnet werden können.

Wir beabsichtigen im Laufe dieses Jahres die Beschreibung und Darstellung einiger der wichtigsten dieser Bauwerke zu bringen.

Als erstes unter denselben ist die Brücke der Albulabahn, welche unmittelbar oberhalb der gegenwärtigen Endstation der Bahn, bei Thusis über den Hinterrhein führt, bereits im verflossenen Winter vollendet und — vorläufig zum Materialtransport — dem Betriebe übergeben worden, indem die Lagerplätze für alle mit der Bahn ankommenden und für die Albulalinie bestimmten Oberbaumaterialien nunmehr nach der hierfür bequemer gelegenen neuen Station Sils verlegt worden sind.

Die Rheinbrücke ist das einzige grössere Objekt auf dieser Linie, das in Eisen ausgeführt ist, da für sämtliche weiter aufwärts vorkommenden Ueberbrückungen des Albulathales und der Seitenschluchten, der reichlich vor-

handene treffliche Baustein, meist ein derber Kalkstein, verwendet werden konnte. Die durch Eisenkonstruktion überspannte Flussöffnung misst zwischen den Hauptpfählern 80 m; zu derselben führen beidseitig gemauerte Bogenstellungen, auf der linken Seite mit drei Oeffnungen zu 15 m Lichtweite und auf der rechten Seite mit sechs Oeffnungen, davon drei zu 15 m und drei zu 11 m lichter Weite (Abb. 1 S. 158).

Der Baugrund besteht aus kompaktem Rheinkies mit vielen grossen Findlingen. Beide Hauptpfeiler wurden in überdachter Baugrube im Winter fundiert, wobei das Wasser mittels Handpumpen bewältigt werden konnte. Die Mauerung der Hauptpfeiler begann Ende März 1901 und war anfangs Juni bis Oberkante der Auflager vollendet. Ende September war der ganze Viadukt fertig erstellt.

Sämtliches Mauerwerk besteht aus vorzüglichem Kalkstein, der in der Nähe gewonnen wurde, mit Ausnahme der Deckplatten aus Rofnagneiss, die von Andeer kommen, und der Auflagerquader aus Gotthardgranit von Lavorgo.

* * *

Die Eisenkonstruktion der Brücke ist nach eigenem Entwürfe und Berechnung von der Brückenbauanstalt A. G. der Maschinenfabrik von Theodor Bell & Cie. in Kriens ausgeführt worden. Im Winter 1900/1901 wurde das Montiergerüst (Abb. 2) erstellt. Die Montierung der Eisenkonstruktion dauerte von Anfang Mai 1901 bis Mitte August und am 10. Dezember vorigen Jahres fand die Brückenprobe statt.

Den Mitteilungen der ausführenden Firma verdanken wir die folgenden Darstellungen des interessanten Bauwerkes und der Ergebnisse der an demselben veranstalteten Belastungsproben.