

# Hölzerne Notbrücke der M.O.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28689>

## **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.

### Hölzerne Notbrücke der M. O. B.

Infolge der aussergewöhnlichen Schneeschmelze, verbunden mit starken Niederschlägen, erfolgte am 21. Januar d. J., morgens 7 Uhr, ohne irgendwelche wahrnehmbare Anzeichen, an der Montreux-Oberland-Bahn eine Schutrutschung, die den Bahnkörper auf eine Länge von 32 m derart beschädigte, dass das Geleise, wie Abbildung 1 zeigt, frei in der Luft hing. Das Bahntracé hatte hier bei Km. 25,210 einen alten, etwa 250 m hohen Schuttkegel mit teilweise 35-jährigem Baumwuchs leicht angeschnitten, an dem niemals Feuchtigkeit beobachtet worden war. Erst die ungewöhnliche Durchfeuchtung vermochte das Abrutschen des Böschungsfusses mit einer Masse von schätzungsweise 1800 m<sup>3</sup> zu bewirken, die auch die unterhalb liegende Kantonsstrasse 4 bis 6 m hoch überschüttete. Da in den folgenden Tagen kaltes Wetter die Aufführung einer Stützmauer nicht zulies, entschloss man sich, die in Abbildung 2

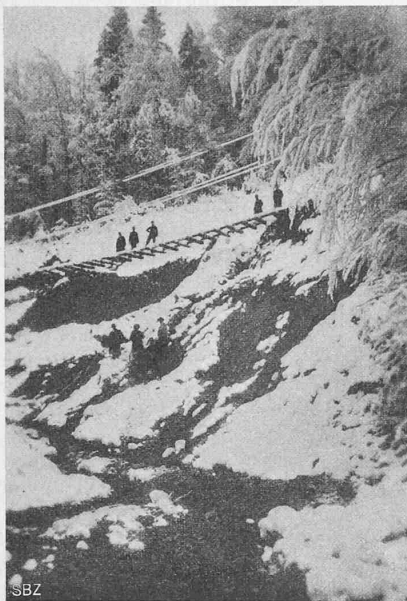


Abb. 1. Rutschung am 21. Januar 1910.

angedeutete endgültige Erneuerung des Bahnkörpers auf das Frühjahr zu verschieben und zur provisorischen Wiederherstellung der Bahnverbindung sofort eine hölzerne Gerüstbrücke zu bauen, zu der das Holz am Platze geschlagen werden konnte. Ein Notsteg vermittelte den Umsteigeverkehr der Reisenden. Infolge des namentlich an der Stelle der tiefsten Einsenkung wenig tragfähigen kiesigen Untergrundes war man genötigt, die spezifische Bodenbelastung

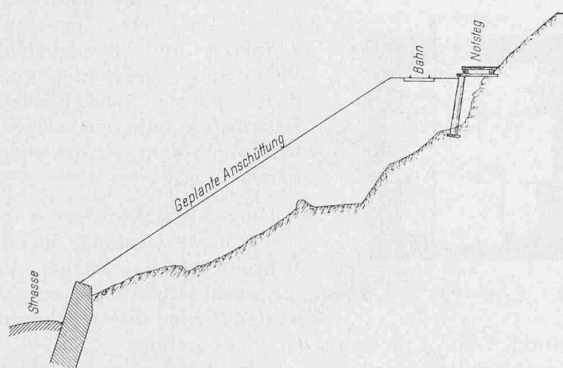


Abb. 2. Profil der Rutschung bei Bahn-Km. 25,210. — Masstab 1 : 400.

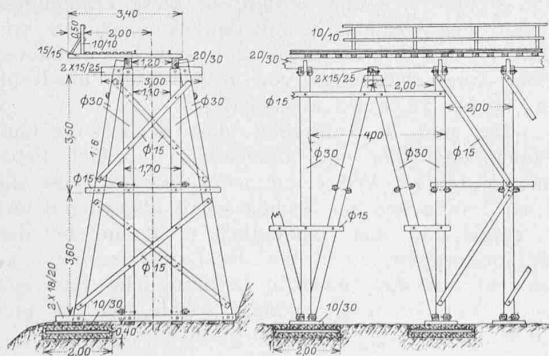


Abb. 3. Hölzerne Notbrücke; Schnitt und Ansicht. — Masstab 1 : 200.

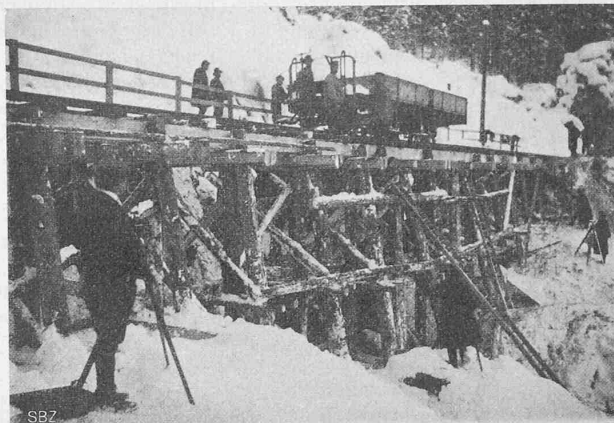


Abb. 5. Belastungsprobe der Notbrücke.

möglichst gering zu gestalten. Diese konnte an den Enden der Brücke durch engere Pfeilerstellung und reichliche Unterlagen auf rechnerisch 1,3 kg/cm<sup>2</sup> gebracht werden (Abbildung 3, Ansicht rechts). In Brückenmitte dagegen ersetzte man je das zweite Joch durch zwei schräggestellte Joche ohne senkrechte Mittelpfosten, deren äussere Pfosten den normalen seitlichen Anzug von 1:6 haben und zu den Auflagern der links und rechts benachbarten Joche geführt sind, wie es Abbildung 3 (Ansicht links) und Abbildung 4 zeigen. Die hier gruppenweise vereinigten Pfosten ruhen auf 0,40 m starken Fundamentplatten aus Beton, die zur grösseren Sicherheit mit kreuzweise gelegten Eiseneinlagen (Rundeisen und alte Rollbahnschienen) versehen wurden. Diese Anordnung ermöglichte es, die Bodenpressung hier auf 0,2 kg/cm<sup>2</sup> zu ermässigen. Bei der Belastungsprobe (Abbildung 5) wurde als grösste Einsenkung 3,5 mm gemessen, während seitliche Schwankungen auch bei Durchfahrt eines Zuges nicht zu beobachten waren. Die armierten Fundamentplatten wurden an Ort und Stelle während der Mittagsstunden bei 2 bis 3 ° C gegossen, und zwar in einer Mischung von 200 kg schnellbindendem Romanzement auf 1 m<sup>3</sup> Kies-Sand, unter Verwendung warmen Wassers mit Sodazusatz. Nach 7 bis 8 Tagen wurden sie durch die Belastung voll beansprucht; der ganze Bau der Notbrücke erforderte 10 Tage. Die Unterlagen zu dieser Mitteilung, wie die Photographien verdanken wir Herrn Ingenieur R. Zehnder-Sperry, Direktor der M. O. B. in Montreux.



Abb. 4. Mittelloffnungen der Notbrücke.

### Die elektrischen Lokomotiven der Berner Alpenbahn.

Im Anschluss an unsere früheren Mitteilungen über die zur Zeit im Bau befindlichen elektrischen Lokomotiven der Berner Alpenbahn<sup>1)</sup> bringen wir heute unsern Lesern die Typenskizzen dieser Lokomotiven zur Kenntnis, wobei wir zu deren Erläuterung noch die folgenden Angaben aufzuführen haben:

Die Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon, die bei einer normalen Geschwindigkeit von 42 km/std eine normale Zugkraft von

<sup>1)</sup> Vergl. Band LIII, Seite 13, Band LIV, Seite 202 und 329.