

Die Mayenfeld-Ragazer Rheinbrücke

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12896>

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.

mittels 4 Schrauben pro Schwelle befestigt. Diese Schrauben hatten nur 17 mm Stärke. Erst in 1883, somit 18 Jahre später, mussten von diesen 40 000 Schrauben 2 000 Stück ersetzt werden; die übrigen jetzt 20 Jahre alten 38 000 Stück befinden sich heute (August 1885) noch im Betriebe!

Man wird zugeben, dass bei solchen Resultaten gute Bolzen von 22 mm Stärke nicht zu beunruhigen brauchen.

Die Fig. 2, 3, 4, 5, 6 und B zeigen die Klemmplatten, Schrauben und Federringe, welche für die Niederländische Staatsbahn-Gesellschaft jetzt als normal gelten. Es ist dies ein einfaches, im Princip längst bekanntes, Kleineisenzeug, welches gegenwärtig weniger als 1 Fr. pro Querschwellen kostet und sehr befriedigende Resultate gibt.

Da sich auf die Dauer die Bolzenköpfe etwas in die Schwellenplatte einfressen, hat man anstatt des üblichen schmalen Kopfes (Fig. 8) einen breiten Kopf (Fig. 4 und 5) vorgezogen, welche mehr Berührungsfläche mit der Schwelle hat. Der Nachtheil, dass der Bolzen nur von unten angebracht werden kann, ist unerheblich.

Die Klemmplatte Fig. 2 und 3 ist so einfach wie möglich gehalten (gewalzter Stab), jedoch mit 15 mm breiter Berührung mit der Schwellenplatte und 65 mm Länge. Einige Techniker befürchteten Schiefstellung und Einfressen der Bolzen durch den Seitendruck des Schienenfusses; dieses führte zu etwas complicirteren Anordnung Fig. 8, 9, 10, wobei der Bolzen nur auf Zug wirkt. Es sind aber beim einfacheren Kleineisenzeug Fig. 2, 3, 4, 5, 6 fragliche Uebelstände durchaus nicht beobachtet worden.

Die Stossverbindung ist durch die Fig. 12, 13 und 14 dargestellt; es werden kurze und lange Winkellaschen gebraucht, je nachdem Neigung oder Krümmung der Bahn das Festhalten bloss einer oder zweier Schwellen bedingen behufs Verhinderung des Wanderns der Schienen. Es ist aber im Allgemeinen bei Metallschwellen das Wandern weniger erheblich, als bei Holzschwellen und Haknägel (welche schon nach dem ersten Befahren lose lassen).

Spurerweiterung in Curven erhält man durch Combination verschiedener Stellungen der excentrischen Bolzen (Fig. 4 und 5); ein Zeichen auf dem Schafte deutet die Stellung des Bolzens an und erleichtert die Controle. Aus der „Instruction für das Verlegen“ Fig. 1 ist der Gebrauch der Bolzen ohne weiteres ersichtlich. Alle Schwellen sind gleich gelocht. Für Gerade und alle Curven gibt es nur 3 Spurweiten: 1,435 m, 1,443 m und 1,451 m, welche mit Normalbolzen a hergestellt werden können (Fig. 1), während zu den Uebergängen in Curven-Anfang und -Ende eine kleine Zahl Bolzen b erforderlich sind. Es lässt sich damit erreichen (Fig. 1), dass die Differenz in Spurweite auf 2 folgenden Schwellen nur 2 mm ist.

Alle Querschwellen werden mit darauf montirtem normalem Kleineisenzeug geliefert (Vereinfachung beim Verlegen), während eine kleine Quantität Bolzen b in Kistchen mitgeschickt wird. Die Bolzen a, welche von diesen Bolzen b in Curven-Anfang und -Ende ersetzt werden, dienen als Reserve.

Für diejenigen Gesellschaften¹⁾, welche nur eine Spurweite für Gerade und Curven durchführen, ist hier eine grosse Vereinfachung möglich.

Abgesehen von der Frage, welche Spurweiten erwünscht sind, ist es bewiesen, dass gute Stahlschwellen die einmal vorhandene Spurweite viel besser behalten, als Eichenschwellen, wie aus den Diagrammen der selbstregistrirenden Geleisemesser gleich ersichtlich ist.

Die Fig. 15, 16, 17, 19 zeigen Befestigungstheile für Tramwayschwellen. Dieses Kleineisenzeug kostet nur etwa 1/2 Fr. pro Schwelle, muss jedoch beim Verlegen und Erhalten mit Vorsicht behandelt werden. Die äusseren Theile können in ähnlichen Fällen vortheilhaft durch genietetete Klemmplättchen (Fig. 7) ersetzt werden, deren Fabrication jedoch nicht leicht ist.

Die Vertheilung der Stahlschwellen ist z. B. für 12 m Schienen der Niederländischen Staatsbahn-Gesellschaft in

¹⁾ Vide Herrn Jules Michel's Aufsatz in der „Revue générale des chemins de fer 1884.“

Fig. 11 dargestellt und ähnlich wie bei Holz. In Curven werden oft verspringende Fugen angewandt.

Ein Hauptpunkt, der bei der Verwendung von Stahlschwellen wol Beachtung verdient, ist die Stossverbindung der Schienen. Natürlich wird man den schwebenden Stoss wählen¹⁾ und eine kräftige Winkellasche oder Lasche (Flach- oder -Winkel) mit variablem Querschnitt wie Fig. 20 in Horizontalschnitt zeigt. Die Entfernung der Stossschwellen muss derart gewählt werden, dass die Stossschwellen im Betriebe eher weniger als mehr Nachstopfarbeit erfordern, als die Mittelschwellen.

Das Nachstopfen selbst endlich bei Stahlschwellen muss derart geschehen, dass die Mitte der Schwellen zwar gefüllt ist aber nicht mit compactem Ballast, dass dagegen die Schwelle immer zumeist und zuletzt über 30 à 40 cm zu jeder Seite der Schiene gestopft wird.

Wie man sieht sind viele Punkte in Betracht zu ziehen, bevor man dazu übergehen sollte, Stahlschwellen bei einer Bahn einzuführen, oder auch nur einfache Probestrecken mit Stahlschwellen zu verlegen. Es ist weit besser sich von den Schwierigkeiten gehörig Rechenschaft zu geben, ehe und bevor man auf solche Versuche eingeht.

Es genügt nicht, das beste bestehende System von Querschwellen und Kleineisenzeug zu wählen und die Fabrication streng überwachen zu lassen; man muss ausserdem noch vor und während des Verleges die Feindseligkeit des Streckenpersonals gegen die „Neuigkeit“ durch geeignete practische Instructionen überwinden und dadurch erreichen, dass der Oberbau, besonders in den ersten Monaten, intelligent, ehrlich und eifrig unterhalten werde. Denn in dieser Periode das Nachstopfen zu vernachlässigen, heisst einfach den Oberbau ermorden. Auch sollte man diese ersten Stopfarbeiten, bis der Hohlraum ausgefüllt ist, lieber als zum Verlegen gehörend, in Rechnung bringen.

Erst nachdem einige Tausend Züge darüber passirt sind und die Strecke sich consolidirt hat, fangen die Vortheile der Stahlschwellen in Bezug auf Sicherheit und Oeonomie an sich deutlich zu zeigen, wenn auch der Ankaufspreis 125 bis 150 Procent vom Holzschwellenpreise beträgt.

Die einzigen Strecken, wo Metallschwellen nie verlegt werden sollten, sind die glücklicherweise seltenen und im Allgemeinen kurzen sumpfigen Stellen, wo der Oberbau fortwährend wegsinkt und daher oft gehoben werden muss. Solche Strecken kosten auch bei Gebrauch von Holzschwellen viel Geld für die Erhaltung, aber da bei denselben kein Hohlraum immer wieder nachzufüllen ist, so sind die Stopfarbeiten in diesem und nur in diesem Falle bei Holzschwellen etwas geringer.

Concurrenz für ein eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern.

Auf Seite 45 dieser Nummer bringen wir vorläufig den Situationsplan und Grundriss des ersten Stockes des vom Bundesrathe auf die Empfehlung des Preisgerichtes angekauften Entwurfes der Herren Gebrüder Camoletti, Architekten in Genf, zum Abdruck, uns vorbehaltend, die Façaden und Schnitte nebst dem begleitenden Text später folgen zu lassen.

Die Mayenfeld-Ragazer Rheinbrücke.

Der Entscheid des schweizerischen Bundesrathes, nach welchem der auf dem Gebiete des Cantons St. Gallen befindliche Theil der im Bau begriffenen Rheinbrücke bei Ragaz sofort abzutragen ist, hat so allgemeines Aufsehen erregt, dass eine nähere Berichterstattung über diesen Vorfall angemessen erscheint:

¹⁾ Einstimmige Beantwortung der betr. „technischen Frage“ des „Vereins D. Eisen.-Verw.“

Der Bau einer Strassenbrücke über den Rhein zwischen Mayenfeld im Ct. Graubünden und Ragaz im Ct. St. Gallen ist von den bezüglichen Gemeinden schon seit Jahren angestrebt worden. Projecte der verschiedensten Art wurden ausgearbeitet, wobei, wie es hier zu Lande gewöhnlich der Fall ist, die Billigkeit des Entwurfes die hauptsächlichste Bedingung bildete. Nachdem im letzten Herbst der Bau einer hölzernen Brücke bereits beschlossen war, wurde die Brückenbaufirma Arnold Bosshard in Naefels eingeladen einen Entwurf für eine eiserne Brücke auszuarbeiten und denselben mit bezüglichen Offerten für die Ausführung zu begleiten. Herr Bosshard, welcher schon früher Entwürfe eingegeben hatte, legte hierauf ein Project für eine Eisenconstruction vor, das im Grundsätze angenommen wurde, wobei jedoch die pneumatische Foundation der Pfeiler nicht beliebte. Das erwähnte Project gelangte dann zur Begutachtung an eine Expertencommission, welche sich mit dem Unternehmer auf folgende Construction einigte: Die 116 m betragende Gesamtspannweite sollte durch einen continuirlichen Fachwerkträger mit drei Oeffnungen, nämlich zwei Seitenöffnungen von je 36,37 m und eine Mittelöffnung von 43,26 m überbrückt werden. Die zwei steinernen Pfeiler von ungefähr 7,2 m Höhe und einer Basis von $7,8 \times 2,2$ m sollten auf 8,2 m langen, 2,8 m breiten und 1,5 m hohen Betonklötzen aufruhren, welche wiederum durch je 24 Pfähle von 8 m Länge getragen werden sollten. Bezüglich der Pilotirung wurde bestimmt, dass die Pfähle mit einem 500 kg schweren Rammbar auf 90 cm Distanz von einander eingerammt werden sollten und dass das Eindringen bei der letzten Hitz von 20 Schlägen nicht mehr als 2 cm betragen dürfe. Die Pfähle sollten nicht mehr als 30 cm in den Beton hineinreichen, der noch durch eine Spuntwand, welche auf 3 m unter Niederwasser einzurammen war, geschützt werden sollte. Die Pfähle waren mit starken gusseisernen Pfahlschuhen von ungefähr 25 kg Gewicht zu versehen und 1,5 m unter dem Niederwasserstand mit einer Grundsäge abzuschneiden. Ferner war eine Pfeilerversicherung durch Steinwurf vorgesehen.

Dieses Project wurde von den beiden Cantonsregierungen gutgeheissen und es wurde vereinbart, dass der Canton Graubünden die Bauleitung zu übernehmen habe. Der Bau begann am 19. Februar dieses Jahres und sollte am 30. Juni vollendet sein. Da der eine Pfeiler in den meist trockensten Theil des Rheinbettes kam, so wurde mit den Pilotirungen des Flusspfeilers angefangen. Bald zeigte sich jedoch, dass die Pfähle nicht alle auf die vorgeschriebene Tiefe geschlagen werden konnten und früher abgeschnitten werden mussten, so dass die mittlere Tiefe bei dem einen Pfeiler 5,2 m, bei dem anderen bloss 4,6 m betrug. Das Terrain erwies sich als so fest, dass bei einzelnen Pfählen selbst nach 20 Schlägen kein weiteres Eindringen mehr wahrgenommen werden konnte. Der Unternehmer behauptet nun, dass kein Pfahl ohne Bewilligung der Bauleitung abgeschnitten und dass überhaupt alle Arbeiten im Einverständnis und mit der Genehmigung der Bauleitung ausgeführt worden seien.

Der Regierung des Cantons St. Gallen erschien jedoch die Art und Weise der Foundationen so bedenklich, dass sie die Weiterführung des Baues auf ihrem Gebiete verbot, was indess der bauleitende Canton Graubünden nicht berücksichtigte, indem er mit den Arbeiten weiterfuhr. Es entstand hiedurch ein Conflict zwischen den beiden Cantonen, dem von Seite des Bundesrathes entgegengetreten werden musste. Derselbe verfügte die Aufrechthaltung des Status quo, beziehungsweise die Einstellung der Arbeiten bis zum Entscheid durch das Bundesgericht. Da jedoch aus flusspolizeilichen Gründen der gegenwärtige Zustand nicht so lange aufrecht erhalten werden kann, bis ein solcher Entscheid, dem selbstverständlich noch Expertisen vorausgehen müssen, gefällt ist, so wurde bestimmt, dass das Holzgerüst und alle diejenigen Theile der Eisenconstruction, deren Bestand nicht bis zum Austrag der Sache vollständig gesichert erscheint, mit Beförderung vom bauleitenden Canton Graubünden abgetragen werden müssen. Es liegt näm-

lich die Gefahr nahe, dass bei Eintritt einer bedeutenden Wassergrösse das Holzgerüst sammt der unfertigen Eisenconstruction zum Einsturz gebracht werden, was unter Umständen für die untenherliegende Eisenbahnbrücke, sowie für die Rheincorrectionsbauten die unheilvollsten Consequenzen nach sich ziehen könnte. Dem Begehren von Graubünden, diesem Zustand durch sofortige Vollendung der Brücke abzuwenden, stand das Verbot der Fortführung der Arbeiten auf dem Gebiete des Cantons St. Gallen, sowie die Behauptung der Regierung dieses Cantons entgegen, dass durch die unzureichende Foundation des im Strome stehenden Pfeilers eine viel grössere, dauernde Gefahr geschaffen worden sei.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse hat der Bundesrath auf Grund von Artikel 3 des Wasserbaugesetzes (der Bundesrath ist berechtigt, Arbeiten, deren Wirkungen nachtheilig sind, zu untersagen und wo solche schon hergestellt wären, deren Entfernung zu verlangen) folgenden Beschluss gefasst:

- „ 1) Der Canton Graubünden ist gehalten, die Eisenconstruction der Rheinbrücke Mayenfeld-Ragaz, so weit sie auf Gebiet des Cantons St. Gallen aufgesetzt worden ist, sammt dem damit in nothwendigem Zusammenhange stehenden Stücke schleunigst demontiren und beseitigen zu lassen. Mit gleicher Beschleunigung ist das Gerüst zu beseitigen.
- „ 2) Für die Wiederaufnahme dieses Brückenbaues ist die Genehmigung des Bundesrathes erforderlich.
- „ 3) Aus dieser Angelegenheit allfällig entstehende staats- und civilrechtliche Fragen werden auf den Rechtsweg verwiesen.“

Miscellanea.

An der **technischen Hochschule zu Hannover** waren im abgelaufenen Studienjahre 426 Hörer, nämlich 246 reguläre Studirende und 180 Hospitanten eingeschrieben, welche sich auf die verschiedenen Abtheilungen wie folgt vertheilen: Architectur 75. Bauingenieurwesen 61. Maschineningenieurwesen 144. Chemie 85. Allgemeine Wissenschaften 61. Das Durchschnittsalter der Hörer betrug $23\frac{1}{2}$ Jahre.

Technische Hochschule zu Darmstadt. Es wird beabsichtigt im nächsten Jahre den fünfzigjährigen Bestand dieser technischen Hochschule durch ein Fest zu feiern.

Die Kosten für die Vollendung des Cölner Domes haben seit 1823 ungefähr 26 Millionen Franken betragen.

Preis Ausschreiben.

Instrument zur Verbesserung des Hörvermögens. Baron von Lenval hat einen Preis von 3000 Fr. gestiftet für die Prämüirung des besten nach dem Princip des Microphones construirten und bequem zu tragenden Instrumentes zur Verbesserung des Hörvermögens bei Schwerhörigen. Termin 31. December 1887. Preisertheilung im September 1888. Ausgeführte Instrumente sind an eines der nachfolgenden Mitglieder des Preisgerichtes zu senden, welche auch nähere Auskunft ertheilen: Prof. Dr. E. Hagenbach-Bischoff, Missionsstrasse 20, Basel. Dr. Benni, Bracka 16, Warschau. Prof. Dr. Burckhardt-Merian, 42 St. Alban-Vorstadt, Basel. Dr. Gellé, 49 Rue Boulard, Paris. Prof. Dr. Adam Politzer, I Gonzagagasse 19, Wien.

Preis Ausschreiben des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die geschäftsführende Direction des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen macht bekannt, dass nunmehr die Prämüirung für das im März 1883 erlassene Preis Ausschreiben erfolgt sei. Da das bezügliche Preis Ausschreiben in Bd. I Nr. 15 unserer Zeitung in extenso veröffentlicht worden ist, so wollen wir hier nur in Kürze erwähnen, dass dasselbe auf wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen Bezug hatte. In der Ausschreibung waren dieselben wie folgt gruppirt:

- A. Für Erfindungen und Verbesserungen in der Construction bezw. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen.
- B. Für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Verwendung derselben.