

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.

INHALT: Fünf Jahre Brückenbau in Graubünden. — Das Eisenbahn-Maschinenwesen und -Rollmaterial an der Pariser Ausstellung 1937. — Druckgasflaschen aus Leichtmetall. — Wettbewerb Schulhaus Hochstrasse Zürich 7. — Mitteilungen: Haftpflicht bei elektrischen Anlagen. Neuzzeitliche Verkehrsflughäfen. Japanische Francis-Turbinen von 60000 PS.

Die Lybische Küstenstrasse. VIII. Internationaler Strassenkongress im Haag 1938. Metallographische Ferienkurse an der Techn. Hochschule Berlin-Charlottenburg. Studenten-Kunstaussstellung in Zürich. Basler Rheinhafenverkehr. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Schweizer Verband für die Materialprüfungen der Technik. Vortrags-Kalender.

Band 111

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 3

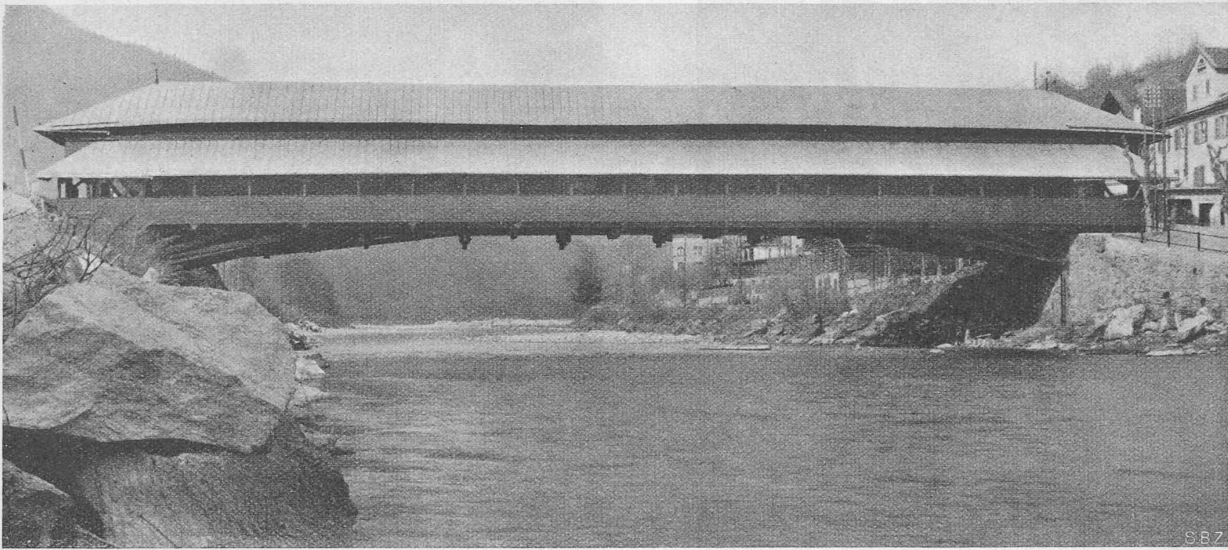


Abb. 3. Alte Holzbrücke über den Vorderrhein bei Ilanz mit einseitig vorkragend angebautem Gehsteg

## Fünf Jahre Brückenbau in Graubünden

Von A. SUTTER, Oberingenieur des Kantons Graubünden

In den Jahren 1932 bis 1937 sind in Graubünden eine grössere Anzahl Brücken umgebaut, andere neu erstellt worden. Die Gründe hierfür bestanden teils in der Notwendigkeit, durch Hochwasser oder Muhrgänge beschädigte, oder ganz oder teilweise weggerissene Brücken wieder herzustellen, teils altersschwach gewordene Brücken umzubauen oder zu ersetzen, und endlich darin, Brücken mit zu wenig Tragkraft für die neuen Verkehrsbelastungen um- oder neu zu bauen. Von den vielen Objekten sollen nur einige Beispiele herausgegriffen werden, die in dieser oder jener Beziehung für die Technik von Interesse sind.

In Bezug auf das bei diesen Brücken verwendete Material kann gesagt werden, dass dabei sowohl Holz wie Stein, als auch Beton und Eisen in Anwendung kamen. Holzbrücken errichten wir nur dort, wo die Uebersichtlichkeit des Verkehrs es gestattet, also in geraden Strecken. Wegen der Einwirkung von Regen und Schnee auf das Tragwerk hölzerner Brücken ist es unbedingt erforderlich, Holzbrücken gedeckt zu erstellen. Diese aber können, wie verschiedene Ausführungen zeigen, ein sehr hohes Alter erreichen, und sofern sie für die höhern Verkehrslasten verstärkt werden können, lohnt es sich ab und zu, diese alten, teilweise als «Wunder der Technik» anzusprechenden Bau-

werke zu erhalten. Voraussetzung dabei ist aber, dass auch eine für den heutigen Verkehr genügende Brückenbreite erreicht werden kann.

Ein solches Beispiel einer 90 Jahre alten, heute noch in sehr gutem Zustande sich befindenden Holzbrücke ist die *Rheinbrücke bei Ilanz*. Durch Einbau neuer Querträger (Hetzer-Träger) war es möglich, den Gehsteg einseitig ausgekragt von der Fahrbahn zu trennen, sodass diese eine genügende Breite auch für kreuzende Fuhrwerke erhielt. Auch architektonisch konnte durch diese Konsolkonstruktion des Gehweges eine befriedigendere Lösung erzielt werden. Diese Verstärkung einer alten Holzbrücke wurde durch Brückeninspektor Prof. Fr. Hübner (Bern) vorgeschlagen und berechnet, während Bezirksingenieur J. Pajarola (Ilanz) die örtliche Bauleitung ausübte. Aus untenstehender Abbildung 1 ersieht man die eingezogenen Hetzer-Querträger auskragend, zur Aufnahme des ebenfalls gedeckten Gehweges; aus Abb. 2 ist der Querschnitt, aus Abb. 3 die Ansicht der Brücke mit ausgekragtem Gehsteg zu ersehen.

Neue grössere Ausführungen von Holzbrücken streben wir wohl an, namentlich mit Rücksicht auf den Holzreichtum des Kantons, doch ist, wenn die oben erwähnte Forderung der Uebersichtlichkeit für Durchgangstrassen eingehalten werden soll, die Zahl der Beispiele, die diese gedeckten Holzbrücken zulassen, heute sehr beschränkt. Insbesondere sind die vielen Kurven un-

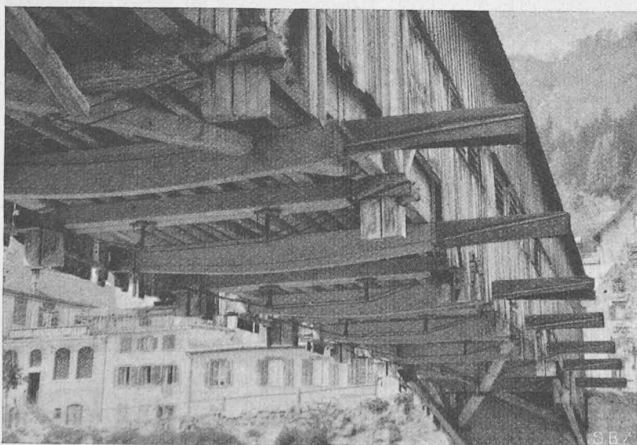


Abb. 1. Auskragende Hetzerträger für den Gehsteg



Abb. 2. Durchblick mit flussabwärts angebautem Gehsteg