

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 25

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: 15.03.2025

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

INHALT: Die Bahnlinie Davos-Filisur. — Die Villa Graf-Freund in St. Gallen. — Ueberbauung des Riedliquartiers in Zürich IV. — Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908. — Miscellanea: Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Moskauer Ringbahn. Vogesendurchstich. Internat. Kongress für Bergbau, Hüttenwesen, angewandte Mechanik und praktische Geologie, Düsseldorf 1910. Denkmal für Max v. Pettenkofer.

Bauliche Veränderungen am Hof in Wien. Neues Verwaltungsgebäude der Stadt Zürich. — † Prof. Dr. A. Herzog. — Nekrologie: H. Pestalozzi. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehem. Studierender: XL. Adressverzeichnis 1909. Stellenvermittlung. Tafel XX: Die Villa Graf-Freund in St. Gallen. Tafel XXI: Professor Dr. A. Herzog.

Bd. 53.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 25.

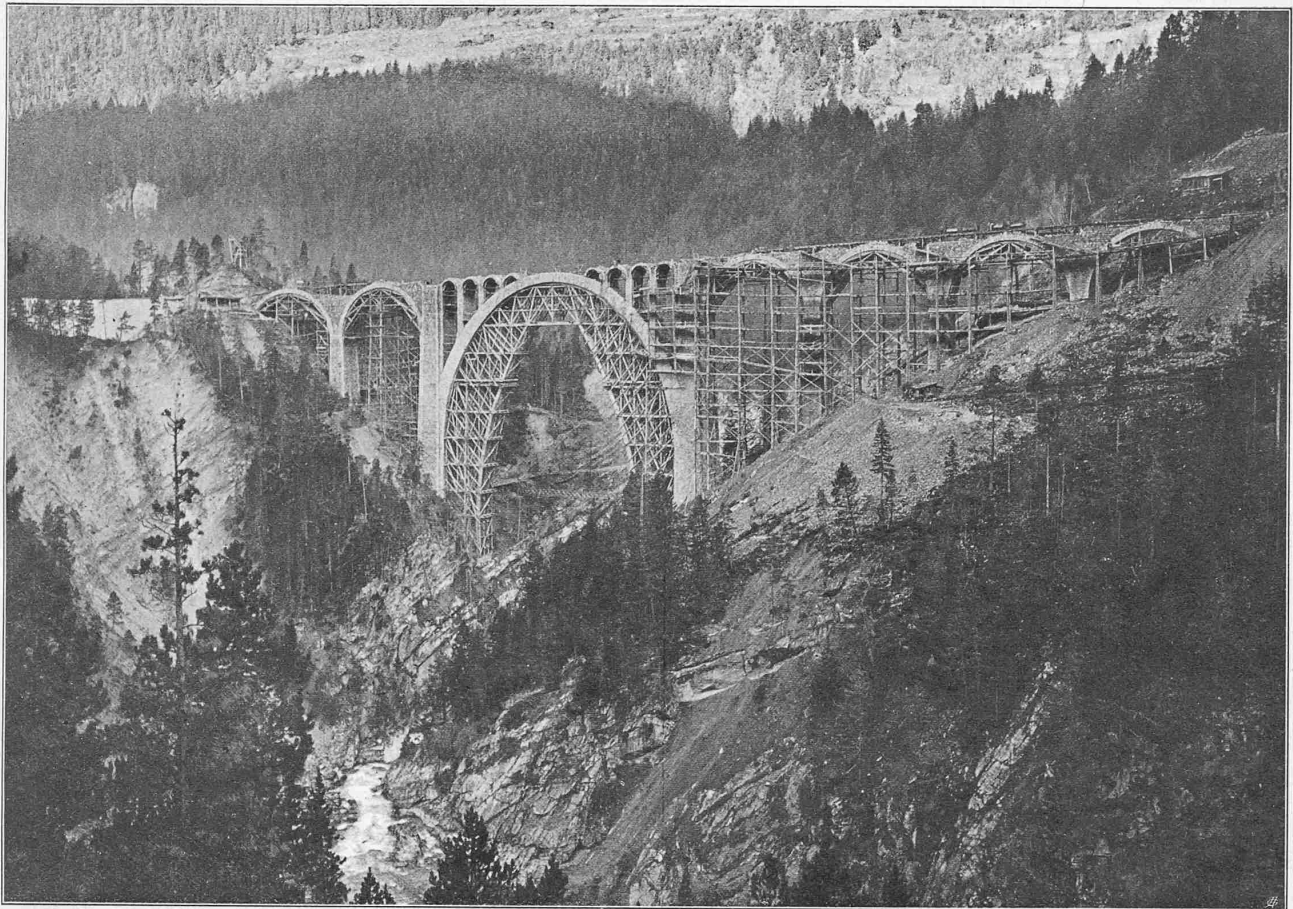


Abb. 23. Gesamtansicht des Wiesener Viadukts von links der Bahn, flussabwärts gesehen.

Die Bahnlinie Davos-Filisur.

Von Oberingenieur P. Salus.

(Fortsetzung.)

Es erübrigt noch auf Projekt und Ausführung des **Wiesener Viaduktes** näher einzutreten.

Lage und Höhe des Viaduktes sind aus dem Situationsplan und dem Längenprofil (Abb. 22 und 24, S. 320) ersichtlich. Sie waren durch die Lage der Station Wiesen und die Gestaltung der Landwasserschluft gegeben. Die allgemeine Anordnung dieses Objektes und die Weite der Oeffnungen entspricht der von Herrn Prof. Dr. F. Hennings bei Ausarbeitung des generellen Projektes verfassten Skizze (Band LXVII, Seite 142). Der Vergleich mit einer Eisenkonstruktion von 80 m Weite für die Mittelöffnung ergab nicht genügende Kostenersparnis, um von dem Grundsatz der Rhät. Bahn abzugehen, schon aus ästhetischen Gründen wo immer tunlich steinerne Brücken zu bauen. Das Projekt wurde im Winter 1905/06 unter Zugrundelegung der Normen der Rhät. Bahn ausgearbeitet und durch Herrn Ingenieur Hans Studer, der später auch als Bauführer die Ausführung leitete, statisch untersucht. Ueber diese Untersuchung wird derselbe am Schlusse dieses Artikels noch selbst näher berichten.

Die Gewölbe der Oeffnungen von 20 m sind Halbkreisgewölbe, während dasjenige der grossen Oeffnung von 55 m der Drucklinie angepasst ist und eine Pfeilhöhe

von 33,34 m hat. Die innere Leibung dieses Gewölbes wird gebildet durch einen Korbbogen mit den Radien 22,00 m und 36,50 m, die äussere Leibung von einem solchen mit den Radien 27,00 m und 37,00 m (Abb. 24).

Die Fundamente sind in rauhem Bruchsteinmauerwerk, die Pfeiler und sämtliches Mauerwerk über den Gewölben in regelmässigem (häufigem) Bruchsteinmauerwerk ausgeführt, wobei für die Bearbeitung der Kanten ein Zuschlag bezahlt wurde. Die durchgehenden Quaderschichten in den Pfeilern wurden aus Mangel an Quadern, wie bei der Albubahn, durch einen Quaderkranz ersetzt, der Stampfbeton aus Portlandzement umschliesst. Für die kleinen Entlastungsgewölbe war regelmässiges Bruchsteinmauerwerk, für das grosse Gewölbe von 55 m Weite Schichtenmauerwerk vorgesehen. Die Gewölbstürnen bestehen aus Schichtenmauerwerk, beim grossen Gewölbe in regelmässiger Einteilung. Der verwendete hydraulische Kalk wurde fast ausschliesslich von der Firma Ingenieur Borner & Cie., Zementwerke in Wallenstadt, der Portlandzement von dieser und von der Wallenstadter Roman- und Portland-Zementfabrik Ennenda geliefert. Die Bindemittel wurden durch häufige Bauproben und durch Untersuchungen der eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich kontrolliert.

Die Baustelle hatte, wie weiter oben bereits bemerkt, durch den frühzeitigen Bau der Zufahrtstrasse für die Station Wiesen auf dem rechten Landwasserufer Verbindung mit