

**Zeitschrift:** Cementbulletin  
**Herausgeber:** Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)  
**Band:** 18-19 (1950-1951)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Rahmenbrücken  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-153275>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.01.2026

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

# CEMENTBULLETIN

JUNI 1951

JAHRGANG 19

NUMMER 18

---

## Rahmenbrücken

### Beschreibung des Systems, Dimensionierung.

In vielen Fällen ist es möglich, für Brücken kleiner Spannweiten an Stelle des heute meist verwendeten einfachen Balkens eine Rahmenkonstruktion zu wählen, die vielfache Vorteile bietet.

Der Rahmen (Abb. 1) besteht aus einem Riegel, der die Fahrbahn trägt und aus den zwei Widerlagern, mit denen er im Gegensatz zum einfachen Balken (Abb. 2) biegssteif verbunden ist.

Meist wird für Riegel und Widerlager die massive Platte vorgezogen, doch sind auch aufgelöste Konstruktionen mit einem System von Längs- und Querträgern und dazwischenliegender Platte denkbar.

Für die Wahl der Dimensionen sind folgende allgemeine Richtlinien sehr zweckmäßig (Abb. 1):

a soll nicht grösser als  $\frac{L}{35}$  sein  
(nur auf sehr hartem Baugrund bis  $\frac{L}{40}$ )

b  $\approx \frac{L}{15}$

d: für  $L = 8 \text{ m}$   $d = 40 \text{ cm}$

    für  $L = 15 \text{ m}$   $d = 65 \text{ cm}$

    für  $L = 25 \text{ m}$   $d = 95 \text{ cm}$

    für beliebige Spannweiten L werden die d-Werte  
durch Interpolation bestimmt.

2 Untersicht A—B: gleichmässig gekrümmte Kurve, z. B. Parabel.  
Für die statische Berechnung sei auf die unten angeführte Literatur  
verwiesen.

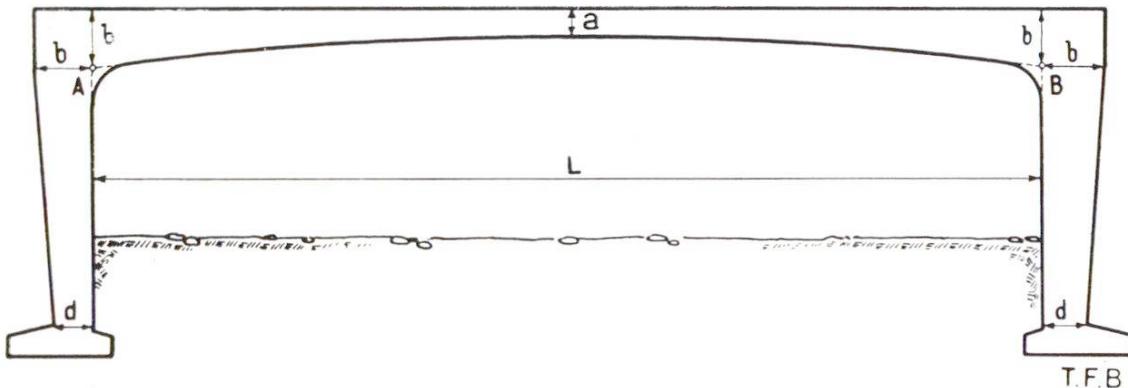


Abb. 1 Rahmenbrücke

Bei stark schiefen Brücken empfiehlt es sich, auf Grund von Modellversuchen zu dimensionieren und auf umfangreiche Berechnungen zu verzichten.

Dieses Vorgehen wurde z. B. für die in Abb. 5 und 6 gezeigten Brücken gewählt.

### Auflagerung der Fundamente.

Je nach der Art des Baugrundes können wir folgende Fälle unterscheiden:

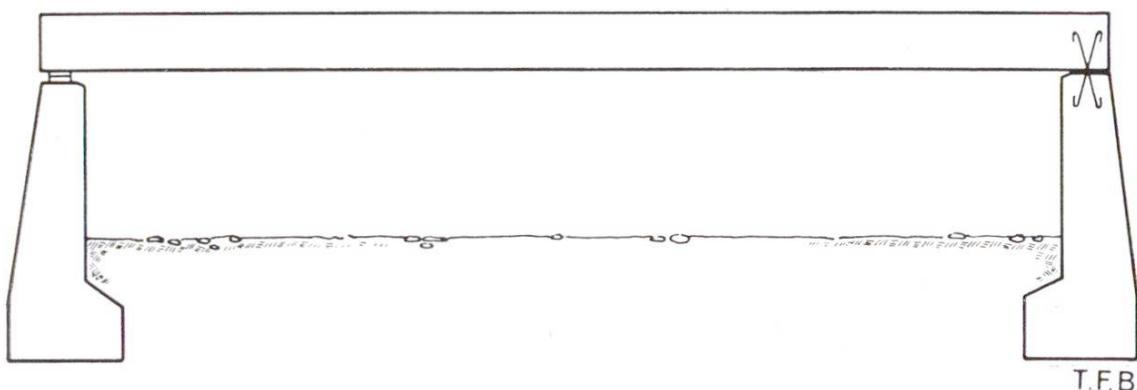


Abb. 2 Einfacher Balken

- 1) Sehr fester Boden (z. B. Fels oder dicht gelagerter Kies). Die Widerlager sind praktisch vollständig eingespannt und verdrehen sich in der untersten Partie gar nicht (Abb. 3). Dies ist der günstigste Fall.

3) 2) Sehr nachgiebiger Boden (z. B. lehmiges Material). Dieser Untergrund setzt der Verdrehung der Widerlager nur geringen Widerstand entgegen, so dass mit gelenkiger Auflagerung gerechnet werden muss (Abb. 4).

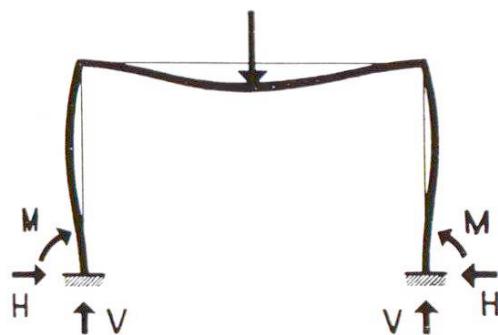


Abb. 3 Vollständige Einspannung der Widerlager

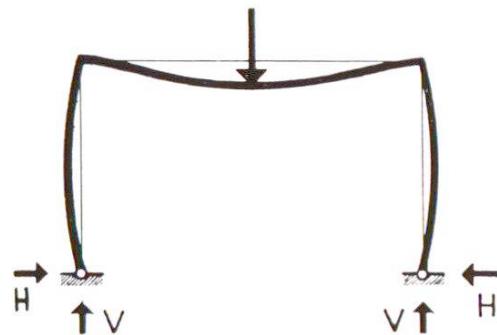


Abb. 4 Gelenkige Auflagerung

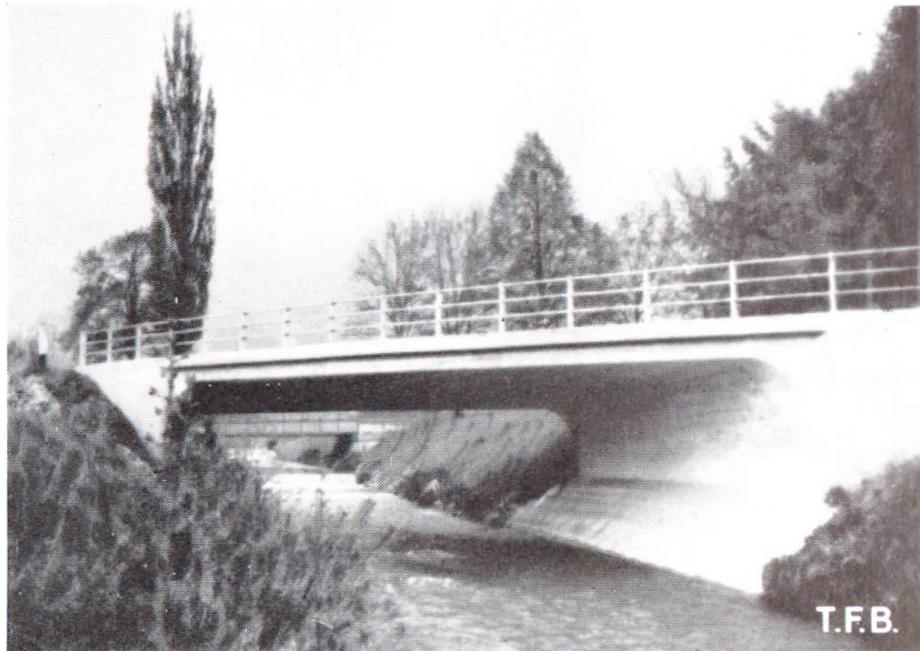
3) In den meisten Fällen ist die Einspannung der Widerlager je nach der Nachgiebigkeit des Baugrundes nur eine teilweise. Für die statische Berechnung ist es häufig genügend genau, den 2. Fall zu Grunde zu legen, da der daraus resultierende Fehler gering ist; doch ist es möglich, den Grund der Einspannung rechnerisch zu berücksichtigen, wenn die dazu nötigen Bodenkennziffern bekannt sind.

### Vorteile gegenüber dem einfachen Balken.

Die Auflagerung des einfachen Balkens auf den Widerlagern bereitet insbesondere beim beweglichen Auflager Schwierigkeiten. Für die kleinen Spannweiten lohnt es sich meistens nicht, ein einwandfrei wirkendes Rollenlager auszuführen. Es treten dann dort in der Folge häufig Schäden auf. Dieses Problem stellt sich beim Rahmen nicht, da hier Widerlager und Fahrbahnplatte aus einer zusammenhängenden Konstruktion bestehen.

Wegen dem Zusammenwirken von Widerlager und Platte reduzieren sich beim Rahmen die Momente in der Plattenmitte beträchtlich, so dass aus diesem Grunde einerseits Material gespart, anderseits grössere Spannweiten überbrückt werden können.

Da die Widerlager beim Rahmen integrierender Bestandteil des Bauwerks sind, wird für diese ein reicher dosierter und sorgfältiger



verarbeiteter Beton verwendet als beim einfachen Balken. Folglich weist dieser Beton schönere Sichtflächen und eine längere Lebensdauer auf.

Zu diesen wirtschaftlichen Vorteilen kommt noch hinzu, dass die Rahmenbrücke wegen ihrer geringeren Plattenstärke und der geschwungenen Untersicht vom ästhetischen Standpunkt aus schöner und weniger massig wirkt.

### Anwendungsmöglichkeiten.

Rahmenkonstruktionen können mit Spannweiten bis 22 m und mehr gebaut werden und eignen sich sehr gut zum Überbrücken

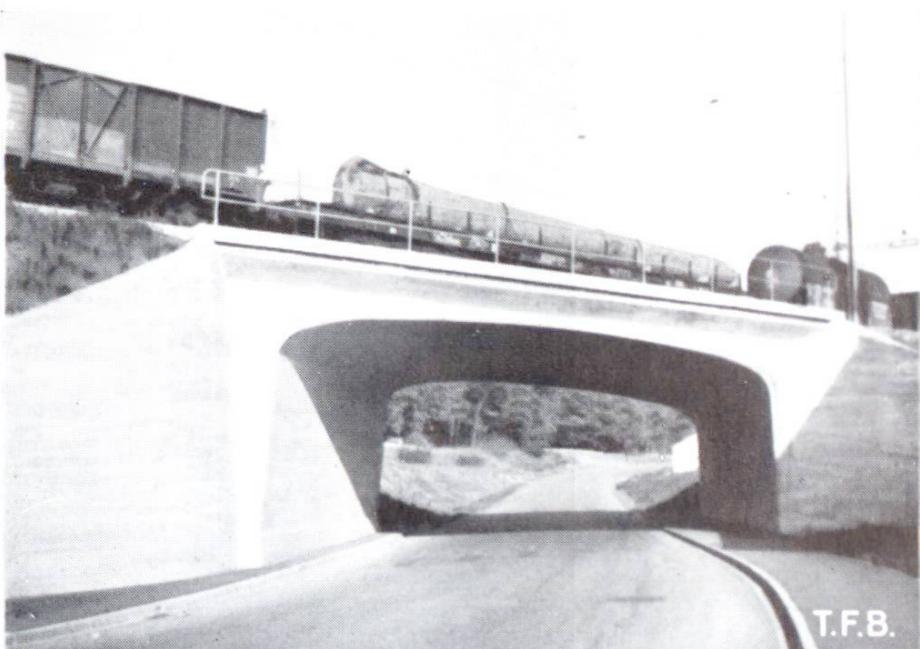
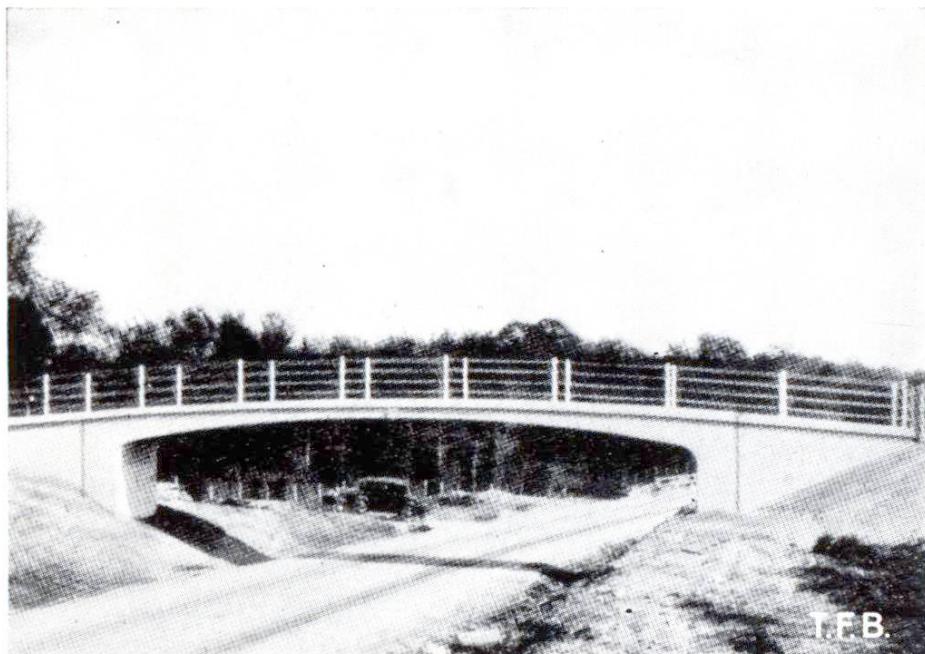


Abb. 6  
Interessante  
schiefe Bahn-  
überführung  
in Rahmen-  
konstruktion

Abb. 7  
Strassenunter-  
führung  
in Amerika



T.F.B.

von kleinen Flüssen, Bächen und Kanälen, ganz besonders aber von Bahngeleisen und Straßen. Für derartige Überführungen haben sie in Amerika in letzter Zeit eine sehr grosse Verbreitung gefunden. Es ist auch bei uns wünschenswert, dass sie der wirtschaftlichen und ästhetischen Vorteile wegen mehr verwendet werden.

### Ausgeführte Bauten.

Einige Photos von Rahmenbrücken in der Schweiz und in Amerika mögen die oben skizzierten Vorteile bestätigen.



T.F.B.

Abb. 8 Bach-  
brücke in Ame-  
rika. Beachten-  
wert ist die gute  
architektonische  
Wirkung

## Literatur:

Guldan: Rahmentragwerke und Durchlaufträger. Springerverlag Wien, 1949.

Dernedde: Das Cross'sche Verfahren zur schrittweisen Berechnung durchlaufender Träger und Rahmen. Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, 1948.

M. Ritter: Der biegungsfeste Rahmen mit Flächenlagerung. Schweiz. Bauzeitung Nr. 20, Bd. LXI.