**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 28 (1912)

Heft: 7

**Artikel:** Die Rothenburger Brücke bei Luzern

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-580409

### 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: 28.10.2025** 

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

koften nach diesem Projekt belaufen sich bei einem Inhalt von ca. 6400 m³ zu Fr. 22 auf Fr. 140,800 bezw. nach vorgeschlagener Vergrößerung gemäß Variante auf Franken 152,900, wozu noch Fr. 32,250 für die Turnhalle kommen. Die beiden andern Architekten, die einen größern kubischen Inhalt des Baues gefunden, kommen in ihren Berechnungen auf Fr. 195,525 bezw. Fr. 201,110. Die Baukommission hat die Prüfung der vorliegenden Entwürfe noch nicht abgeschlossen und wird erst nach einem orien= tierenden Referat des Herrn D. Senn in Zofingen, deffen Brojekt gegenüber den zwei andern anerkennenswerte Vorzüge aufweist, darüber Beschluß fassen, welches Projekt zur Ausführung fommen foll. Um jedermann Gelegenheit zu geben, von den Plänen und Kostenberechnungen Einficht zu nehmen, sind Liefelben im Gemeindehaus öffentlich ausgestellt. ("Zofinger Tagblatt".)

Das neue Schulhaus in Horn (Thurgau), das nach dem Plan von Herrn Architekt Stärkle in Rorschach erbaut wurde, ist am 6. Mai eingeweiht worden.

Bauliches aus dem Thurgau. Die Mittelthurgaubahn hat nicht allein in Weinfelden selbst eine rege Bautätigkeit nachgezogen, es wird auch in den Ortschaften und Gemeinden zwischen Weinfelden und Wilziemlich viel gebaut. Man erblickt Neubauten in Buß-nang und Märwil. Hart bei der Station Tobel-Affeltrangen und in unmittelbarer Nähe derselben werden zwei neue Häuser gebaut. In Bettwiesen steht gleich bei der Station ein Neubau zum Teil schon unter Dach und wird eben am Ausbau desselben gearbeitet, während nicht weit von der Station weg zwei neue Häuser sertig erstellt sind. So brachte der neue Berkehr auch neue Anregung und es ist zu hossen, daß diese lebhaftere Bautätigkeit weiter anhält und zur raschern Entwicklung und reichern Betätigung des regen Gewerbessleißes führen wird.

Sekundarschulhausbau Beinfelden. Die Schulsgemeinde bewilligte für eine Plankonkurrenz einen Kredit von Fr. 2000 und bestimmte als Bauplatz denjenigen von Keller-Riesers Erben an der Hirschenstraße, der

7829 m² groß ist und Fr. 30,000 kostet.

Die Genser Bahnhosstragen. Der Bundsrat hat am 6. Mai den Wortlaut für den Vertrag zwischen der Sidsgenossenschaft und dem Kanton Gens über die Genser Bahnhosstragen (Rückkauf des Bahnhoses Cornavin, Versbindungsbahn) sestgesett. Am Nachmittag sand im Bundeshause zwischen den Bundesräten Forrer, Motta und Perrier als Vertreter des Bundes einerseits und den Staatsräten Fazy, Charbonnet und Maunoir als Vertreter von Gens anderseits eine Konserenz statt. über diese Konserenzverhandlungen wird solgendes berichtet:

Nach dem Bertrag übernehmen Bund und Bundesbahnen <sup>2</sup>/<sub>3</sub> der auf 24 bis 25 Millionen veranschlagten Kosten der Berbindungsbahn, <sup>1</sup>/<sub>3</sub> fällt zu Lasten des Kantons Genf. Die Genfer hatten eine Zusicherung gewünscht, daß ihr Drittel nicht mehr als 8 Millionen übersteigen werde; der Bundesrat wollte im Gegenteil die diesen Betrag übersteigenden Expropriationskosten aus-

schließlich Genf auferlegen.

Nicht im Vertrage enthalten sind einige Punkte, auf die Genf Gewicht legte, so die Errichtung einer internationalen Zollstation und eines Kontrollbüros für Goldund Silberwaren in Genf, Zusicherungen betreffend den Betrieb der Verbindungsbahn (Zuleitung des Verkehrs von Vallorbe nach Savoyen durch eine Linie Morges—Bussign 2c.). Die Konferenz war einig darüber, daß diese Wünsche in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung berücksichtigt werden sollen.

Der Bertrag regelt nun folgende Hauptpunkte: 1. Den Rückfauf des Bahnhofs Cornavin und der Eisenbahnlinie Genf—La Plaine (Landesgrenze).



2. Die Errichtung und den Betrieb einer Berbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Caur-Vives.

3. Den unentgeltlichen übergang der dem Kanton Genf gehörenden Gifenbahn Caux-Bives-Unnemaffe

(bis zur Landesgrenze) an die Bundesbahnen.

Der Vertrag soll unverzüglich dem Großen Rate des Kantons Genf und dann der Bundesversammlung unterbreitet werden.

— Die Einigung in den Genfer Bahnhoffragen wird in Genf mit großer Befriedigung aufgenommen. Der Staatsrat erblickt in der Konvention eine gute Borbedeutung für die Faucillebahn. Obwohl der Bundesrat nicht alle Genfer Borschläge akzeptiert, wird die Konvention doch die ökonomische Entwicklung Genfs fördern und die Stadt durch das Raccordement, den Kückfauf, sowie die Herftellung der Linie Morges—Bussigigny und die Schaffung von Zügen Paris—Unnemasse von der disherigen Isoliertheit befreien. Man schätzt die Kosten der Ausführung auf etwa 50 Millionen.

## Die Rothenburger Brücke bei Luzern.

Wenn wir heute von der Rothenburger Brucke Naberes mitteilen, so geschieht es deshalb, weil gegenwärtig, wo das über die nahezu fertig erstellten mächtigen Pfeiler laufende, vom letten Pfeiler aus auf eine Länge von 20 m frei in der Luft schwebende Holzgerüft der Baubrücke alsbald die Rotenburger Seite des in der Bachsohle 36 m tiefen Rotbachtobels erreicht. Der Beobachter tann sich im gegenwärtigen Momente eine klare Vorftellung von der Eigenart diefes Brückenbaues machen, der, ohne daß von der Talfohle aus gerüftet werden durfte - die dort ftehenden Saufer mit landwirtschaftlichem Betriebe mußten intakt bleiben — vom rechtsufrigen Plateaurande aus erftellt worden ift. Schon stehen drei hohe Pfeiler fertig da, bis über die Kämpferplatte hinaus, der vierte und letzte Pfeiler steht schon " THE THE HEALT OF THE

einige Meter hoch fertig, an ihm wird lebhaft aufgemauert und betoniert, und demnächst wird das linkszufrige Widerlager erstellt werden. Mit verhältnismäßig wenig Arbeitskräften werden unter geschiefter Zuhilsenahme elektrischer Kraft von Rathausen, an die man nahe der Baustelle hat anschließen können, die Arbeiten aefördert. Bauunternehmer ist das Baugeschäft Gebr. Keller, Luzern. Den Bau leitet Hr. Ingenieur Franz Keller; an Ort führt die Aufsicht Herr Ingenieur Maisbohm.

Die neue Brücke überspannt mit fünf Bogen von je 22,5 m das Rotbachtobel auf eine Länge von 120 m in einer Höhe von 36 m. Der Arbeitsvorgang beim Bau der Brücke ist ein eigenartiger, besonders deshalb, weil ein Einruften der Pfeiler und der Bruckenhogen in normaler Weise nicht möglich war. Bor dem rechtsseitigen Widerlager findet sich ein großer Arbeits= und Die Baumaterialien, Schotter, Zement Devonierplak. 2c., werden auf den Schweiz. Bundesbahnen mit Extrazügen zur Bauftelle geführt und auf einer 80 m langen Rampe ausgeladen. Von da führen Rollbahnschienen zum Arbeitsplatz, wo mittelft elektrisch betriebener Maschine der Beton gemischt wird. Auf demselben Blate werden Betonquader von 50 zu 80 cm erstellt. Eine elektrische Bumpanlage liefert das nötige Waffer aus dem Rotbach. Mit Kranen werden die Quadersteine und der Beton auf Rollwagen gehoben und vor Ort gebracht.

Die Bauausführung geschah in der Weise, daß eine frei vorfragende Hilfsbrücke, ausgehend vom rechten Widerlager, vorgeschoben murde, bis sie mit dem freien Ende über dem erften Pfeiler fam. Dem Pfeiler murde bas Baumaterial über die freiauslaufende Brücke juge= führt und mittelft elektrischen Bebewerken von oben nach unten gebracht. Dhne Gerüftung wurden dieser erfte und alle folgenden Pfeiler aufgebaut. Im Innern der Pfeiler finden sich ausgesparte Steigöffnungen für das Arbeitspersonal. War ein Pfeiler auf die richtige Höhe aufgebaut, dann wurde die Hilfsbrücke darauf abgeftüßt und weiter vorgeschoben zum zweiten Pfeiler, mährend fie nach rückwärts um die vorgeschobene Länge von je 22,5 m wieder neu angebaut wurde. Nach Fertigstellung des zweiten Pfeilers wurde die Hilfsbrücke vorgeschoben jum dritten, dann jum vierten Pfeiler. Diefer ift gegenwärtig im Bau, und bald geht's zum linken Widerlager. Damit wird die provisorische überbrückung des ganzen Tobels fertig erstellt sein. Nun wird anlehnend an die Bilfsbrucke das Einruften der Lehrbogen begonnen. Das Einmessen und Kontrollieren der Gewölbebogen ist durch diese Bilfsbrücke sehr erleichtert. Zudem dient fie beftändig als Transportsteg.

Die Brückenbogen werden zweiteilig erstellt, so daß zwischen den beiden parallelen Bogenteilen ein Zwischenraum für die Breite der Hilfsbrückenkonstruktion frei bleibt. Die zweiteiligen Brückenbogen werden über den Hilfsbrücken mit armierten Querträgern verbunden und auf diese Querträger wird dann die armierte Fahrbahnplatte mit den auskragenden Trottoirs abgelegt. Die Fahrbahnbreite wird 6 m betragen, die Trottoirs sind je
1,5 m, die Gesamtbreite der Brücke somit 9 m breit.

Es darf noch speziell auf die eigenartige Erstellung der aus Beton gegossenen Quadersteine von 50/80 cm, der sogen. Verkleidungsmolons hingewiesen werden, mit denen nicht nur die mächtigen Betonpseiler an der Außensseite aufgemauert, sondern auch die übrigen Teile der Brücke verkleidet werden. Diese Quader geben der Brücke das Aussehen eines massiwen Steinbaues, der in seinen Formen und Verhältnissen ungemein schön wirken wird. Mit dem Bau der Brücke wurde im August 1911 bezonnen. Im Winter war die Arbeit eingestellt; dis Mitte Mai werden alle Pseiler erstellt sein. Die Fertig-

stellung der Brücke ist auf Ende diese Jahres vorgesehen. Die Konstruktionen sind derart bemessen, daß die Aufnahme eines Tramgeleises sederzeit möglich ist. Das malerische Brückenbild und der prachtvolle Ausblick von der Brücke, sowohl in das malerische Rotbachtobel und seine Umgebung, als auch auf das Gebirge werden künstighin einen Ausstug nach Rothenburg sehr belieht machen.

(Luz. Tagbl.)

# Schallsichere Wände und Decken in Hotelbauten.

Unsere modernen Hotels sind bestrebt, ihren Gaften den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten und die Störungen, die in diefen gewaltigen Betrieben unvermeidlich find, von den Zimmern der Befucher nach Möglichkeit fern zu halten. Es wird deshalb beim Bau auf Schallminderheit hoher Wert gelegt. Da aber bei den großen Hotelbauten Gifen und Beton eine fehr ausgedehnte Berwendung finden, so ift die Hellhörigkeit wesentlich verftärkt worden, und die Schallübertragung bei Benutung dieser Materialien macht sich unangenehm be-Der Reisende, der nach langer Fahrt in einem fomfortablen Hotel absteigt, will aber die Geräusche der Eisenbahn nicht durch andere ersett haben. Das Rauschen der Warm- und Kaltwaffer-Leitung der einzelnen Zimmer, die Sellhörigkeit der Wände, die an den Bewegungen und Unterhaltungen in einem Zimmer die Gafte ber Nachbarräume mit teilnehmen laffen, find recht unangenehme Erscheinungen. Das gleiche gilt für die Konfereng-Zimmer großer Burohäuser. Leider ift diese grund. fähliche Forderung erst bei wenigen Bauten berücksichtigt

Es werden allerdings feitens vieler Firmen fogen. "schalldämpfende" Wände und Decken angeboten, die durch Berwendung porofer Lochsteine oder durch Anordnung von Hohlräumen, oder durch Ginlagerung von Pappschichten usw. die Schallsicherheit erzielen wollen. Dem muß gegenüber gehalten werden, daß alle Luftgeräusche und um die handelt es sich hier vornehmlich, erstens durch sehr klingende (harte), dann aber auch durch porose Baumaterialien ihren Weg finden können. Bei den harten Baumaterialien liegt der Grund in der Resonanzwirfung, die die Wand oder Decke, namentlich bei geringer Stärke, ausübt. Bei ben porofen Baumaterialien (3. B. porösen Lochsteinen) werden die Schallwellen durch die Poren hindurchgehen. Es ift deshalb meines Erachtens durchaus verfehlt, auf die Borosität des Baumaterials Wert zu legen, vielmehr vor allen Dingen auf seine möglichst weit getriebene Weichheit, verbunden mit

