

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 18

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske. II. (Schluss.) — Wettbewerb für ein eidg. Post- und Telegraphen-Gebäude

in Bern. II. (Schluss.) — Konkurrenzen: Ueberbauung des Obmannamt-Areals in Zürich.

Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske.

II. (Schluss.)

Der *Unterbau* der Hochbahn wird im allgemeinen aus eisernen Viadukten gebildet; gewölbte Viadukte finden dort Anwendung, wo Häuserblocks durchbrochen werden, ferner auf den Endstrecken am Zoologischen Garten und an der

Kanals — ist für jedes Geleis nur ein Hauptlängsträger und eine 3,5 m von einander entfernte Säulenreihe angeordnet; diese Entfernung wurde gewählt, weil sie die günstigste Beanspruchung für die nach beiden Seiten überstehenden, auf den obern Knotenpunkten der Hauptträger ruhenden Querträger ergibt. Indessen musste dieser günstigste Stützen- und Hauptträgerabstand mehrfach vergrössert werden, teils mit Rücksicht auf die Standfestigkeit des Viaduktes bei einer aus irgend welcher Veranlassung erhöhten Lage der Schienen-



Fig. 7. Der Hochbahn-Viadukt in der Gitschiner-Strasse (Im Bau).

Warschauerbrücke, sowie auf dem Gelände des Dresdener Bahnhofes bei Anlage der Unterführungen des Bogendreiecks. Steinernen Gruppenpfeiler sind nur für grössere Ueberbauten bei der Ueberführung der Wasserläufe und der Staatsbahn-

oberkante, teils an denjenigen Stellen, wo die Anordnung der Stützen von den im Untergrund befindlichen Rohrleitungen, von der Lage der Bordkanten oder Baumreihen u. s. w. abhängt. Die *Hauptträger* des Normalviaduktes, welchen Fig. 6

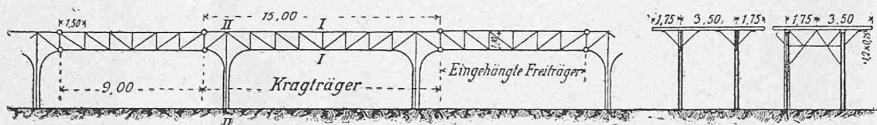


Fig. 6. System des Normalviadukt mit 12 m Stützweite. Querschnitt I-I II-II.

höfe vorgesehen. Einzelne Strecken des Bahnkörpers — so die Abzweigungslinie zum Potsdamer Platz, wo diese mit starkem Gefälle aus dem Auftrag in den Abtrag und

im System und Fig. 7 im Bau darstellt, sind abwechselnd als Kragträger und als eingehängte Freiträger ausgebildet, wobei die zwei Kragträger jedesmal mit den vier Stützen eines Systems zu einem festen, nach allen

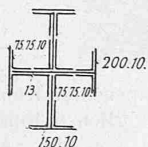


Fig. 8. Anordnung der Viaduktsäulen im Querschnitt.

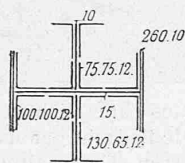


Fig. 9.

schliesslich in die Unterpflasterbahn übergeht — liegen zwischen massiven Futtermauern.

Bei der normalen Anordnung der eisernen Viadukte — in den Strassenzügen und auf dem Uferstreifen des

Seiten versteiften, räumlichen Fachwerk vereinigt sind; hierdurch wird der Vorteil erreicht, dass die Stützen keinerlei Verankerungen im Mauerwerk der Fundamente bedürfen und an ihrem Fusspunkte den geringsten Querschnitt erfordern. Zwischen die überhängenden Enden je zweier benachbarter Ueberbaugruppen sind die Freiträger mit besondern Gelenken beweglich eingehängt, so dass sich an

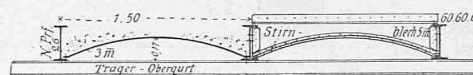


Fig. 10. Ausbildung der Fahrbahn.