Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 18

Inhaltsverzeichnis

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: 02.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 Warschauerbrücke, sowie auf dem Gelände des Dresdener Bahnhofes bei Anlage der Unterführungen des Bogendreiecks. Steinerne Gruppenpfeiler sind nur für grössere Ueberbauten bei der Ueberführung der Wasserläufe und der Staatsbahnhöfe vorgesehen. Einzelne Strecken des Bahnkörpers — so die Abzweigungslinie zum Potsdamer Platz, wo diese mit starkem Gefälle aus dem Auftrag in den Abtrag und schliesslich in die Unterpflasterbahn übergeht — liegen zwischen massiven Futtermauern.

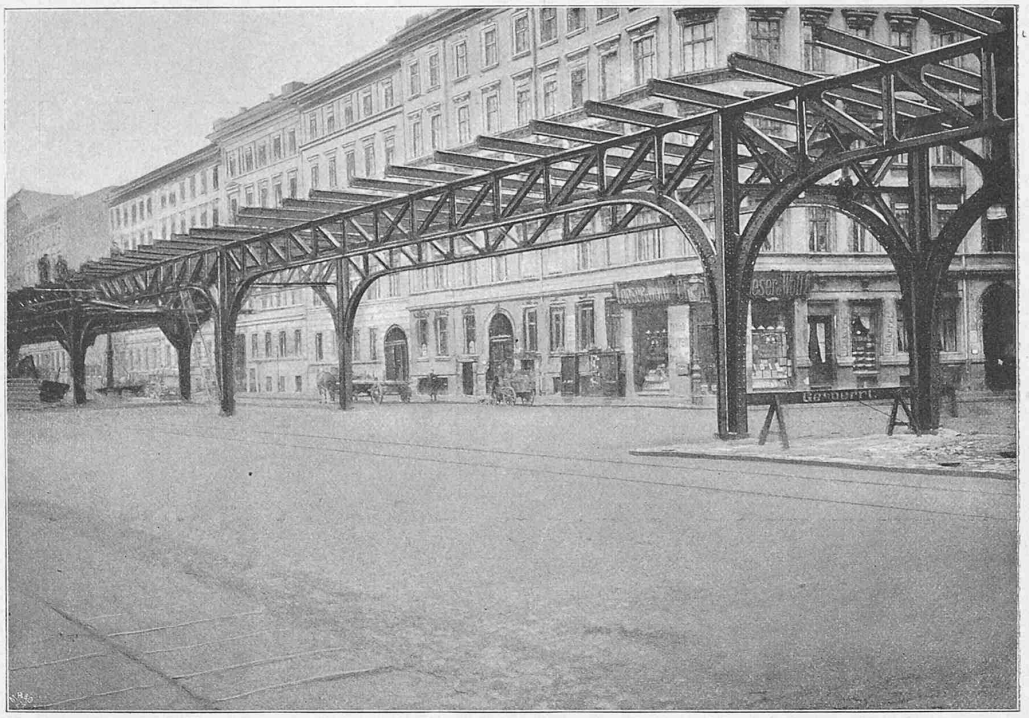

Fig. 7. Der Hochbahn-Viadukt in der Gitschiner-Strasse (Im Bau).

Bei der normalen Anordnung der eisernen Viadukte — in den Strassenzügen und auf dem Uferstreifen des 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 ergiebt. 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 Schienenoberkante, 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 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

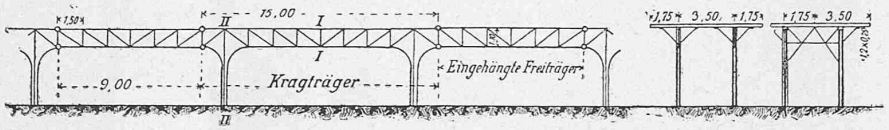

Fig. 6. System des Normalviadukt mit 12 *m* Stützweite. Querschnitt I-I II-II.

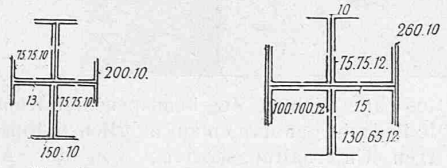

Fig. 8. Fig. 9.

Anordnung der Viaduktsäulen im Querschnitt.

Seiten versteifen, 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

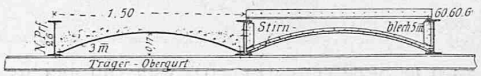

Fig. 10. Ausbildung der Fahrbahn.