

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 14

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: 04.02.2026

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

INHALT: Die neue Strassenbrücke über die Thur bei Billwil-Oberbüren, Kt. St. Gallen. — Vom Etzelwerk. — Architektur von 1750 bis 1850. — Das städt. Tiefbauwesen in Frankfurt a. M. — Miscellanea: Angliederung der techn. Hochschulen an die Universitäten. Erster internationaler Kongress für Wohnungshygiene. Isolatorenversuche bei hochgespanntem Gleichstrom und Wechselstrom. Das Kaiser Friedrich-Museum in Berlin. Neue Stationen für drahtlose Telegraphie. Versuchsbetrieb mit Einphasen-

Wechselstrom. Der badische Bahnhof in Basel. Versorgungshaus für arbeitsfähige Handwerker in Köln a. Rh. Wiederherstellung einer Moschee in Milet. Die XXXI. Jahresversammlung des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasseraufzähmern. Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen. — Konkurrenz: Knaben-Primarschulgebäude in Nyon. Neubau der Banca Popolare Ticinese in Bellinzona. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten.

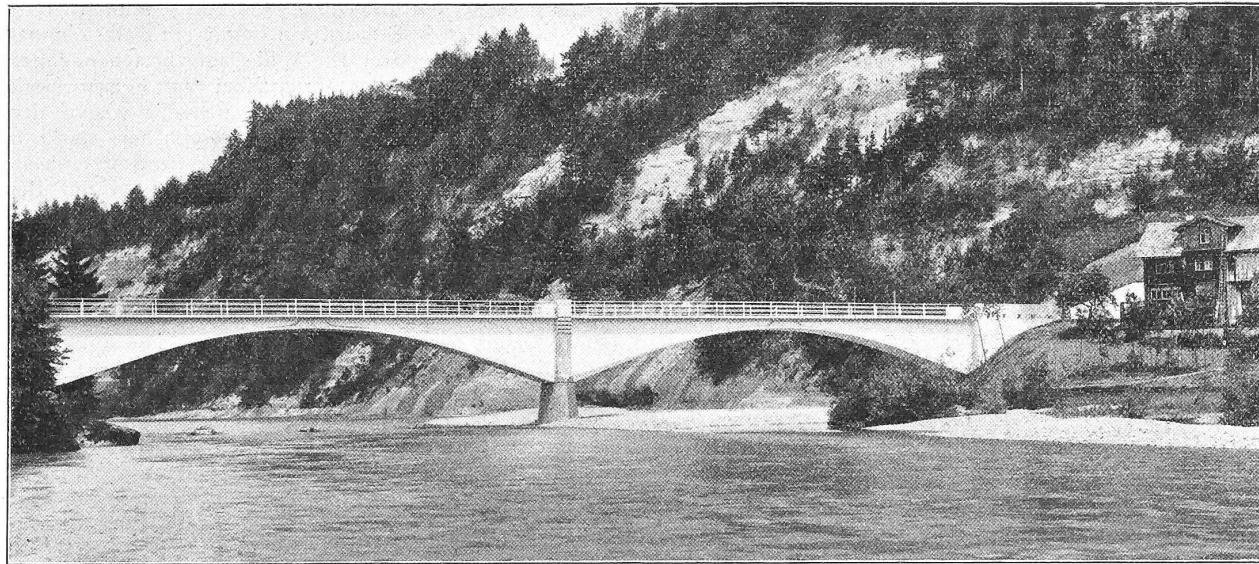


Abb. 1. Ansicht der Brücke.

Die neue Strassenbrücke über die Thur bei Billwil-Oberbüren, Kanton St. Gallen.

Die Brücke über die Thur bei Billwil ist ein Bestandteil der noch nicht vollständig ausgebauten, sekundären Strassenverbindung zwischen Oberbüren und Niederhelfenswil. Bis zur Mitte der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde der Verkehr an jener Stelle durch eine Fähre vermittelt. An Stelle dieser Fähre trat später ein Drahtseilsteig für die Fussgänger-Passage. Die mangelhafte Konstruktion des letztern nötigte jedoch zum baldigen Ersetze desselben. Für diesen wurden vom kantonalen Bau-

ziehung sehr günstig, indem sich die Thur dortselbst zwischen Felsufer eingegraben hat, die einerseits eine geringe Lichtweite zuließen, andererseits günstige Fundationen ermöglichen.

Die nun ausgeführte Brücke besteht aus zwei Bogenöffnungen von je 35 m Lichtweite und 4 m Pfeilhöhe. An den Kämpfern und im Scheitel erhielten die Bogen Gelenke aus Bleiplatten. Von Geländermitte zu Geländermitte beträgt die Fahrbahnbreite 3,80 m.

Die Konstruktionsart der Brücke ist neu. Es lassen sich daran wie bei einem eisernen Bogen drei Teile unterscheiden, nämlich: Das Gewölbe, welches in der Nähe des Scheitels 16 cm und am Widerlager 60 cm stark ist, dann die Fahrbahnplatte mit einer Stärke von 10 bis 14 cm und

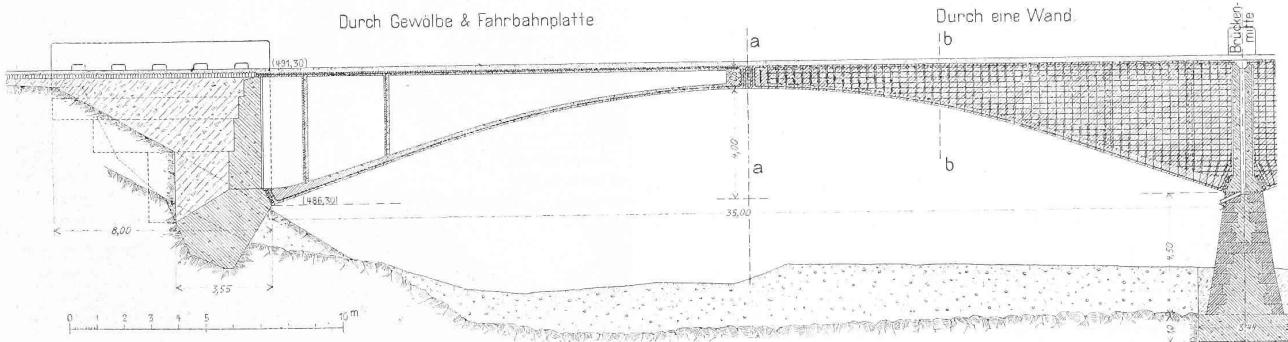


Abb. 2. Längsschnitt einer Brückenöffnung mit den Eiseneinlagen. — Masstab 1 : 250.

bureau verschiedene Projekte, sowohl für die Erstellung eines Fussgängersteges als auch für die Anlage einer leichteren Brücke, angefertigt. Schliesslich einigten sich die massgebenden Baubehörden auf das Projekt einer Brücke von 3,60 m freier Fahrbahnbreite, für die eine Eisenkonstruktion mit einem steinernen Mittelpfeiler in Aussicht genommen war. Im Vorsommer 1903 wurde die Konkurrenz für die Bauausführung eröffnet, wobei jedoch auch Konkurrenzprojekte von Seite der Submittenten zugelassen wurden. Die Bauvergebung erfolgte Ende Juni 1903 an die Herren Maillart & Cie., Bauunternehmer in Zürich, auf Grund des von ihnen eingereichten Konkurrenzprojektes für eine Brücke in armiertem Beton.

Die Uebergangsstelle ist in technisch-ökonomischer Be-

schliesslich die Verbindung von Gewölbe mit Fahrbahnplatte, die aus drei, 16 cm starken, Längswänden besteht. Diese Längswände sind zur Versteifung noch mittels einiger Querwände verbunden.

Als Verkehrslast für die Brücke war vorgeschrieben: 250 kg/m² gleichmässig verteilt oder ein Wagen von 7,5 t. Um die Erhütterungen zu berücksichtigen, wurden hiezu noch 20 und 60% zugeschlagen, das heisst es wurden eine verteilte Belastung von 300 kg/m² und ein Wagen von 12 t in die Rechnung eingeführt. Bei diesen nun durchaus als ruhend gedachten Lasten wurden folgende höchste Materialbeanspruchungen zugelassen:

Druckspannung im Beton $\sigma_d = 36 \text{ kg/cm}^2$

Zugspannung im Eisen $\sigma_e = 1400 - 5 \sigma_d \text{ kg/cm}^2$,