

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 9

Artikel: Die Gmündertobel-Brücke bei Teufen im Kanton Appenzell
Autor: Mörsch, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28106>

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: 15.01.2026

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

Die Gmündertobel-Brücke bei Teufen im Kanton Appenzell.

Von Prof. E. Mörsch, Ingenieur.

(Fortsetzung.)

Statische Berechnung der Fahrbahnkonstruktion.

Gemäss eidg. Verordnung vom Jahre 1892 wurde der Berechnung des Bauwerks als Belastung eine gleichmässig verteilte Last von 450 kg/m^2 oder ein Lastwagen von 20 t und $4,0 \text{ m}$ Achsabstand zugrunde gelegt.

a) Die Deckenplatte hat eine theoretische Spannweite von $l = 1,87 \text{ m}$ und ist belastet durch: Chaussierung $0,25 \cdot 2000 = 500 \text{ kg/m}^2$, Füllbeton $0,14 \cdot 2000 = 280 \text{ kg/m}^2$, Eigenlast $0,20 \cdot 2500 = 500 \text{ kg/m}^2$, zusammen somit $g = 1280 \text{ kg/m}^2$.

Mit Rücksicht auf die Kontinuität der Deckenplatte kann in Feldmitte und über den Trägern mit einem Moment von $g \frac{l^2}{12}$ gerechnet werden. Der Raddruck von 5 t wird mit Rücksicht auf die Erschütterungen in sehr ungünstiger Weise konzentriert in Feldmitte angenommen und das Moment für einen 1 m breiten Streifen zu $\frac{Pl}{5,5}$ gesetzt, ein Wert, der dem tatsächlich auftretenden Moment gegenüber etwas zu gross ist. Dasselbe Moment wird auch als negatives Stützenmoment über den Trägern gewählt.

$$Mg = \frac{g l^2}{12} = 1280 \cdot \frac{1,87^2}{12} = 37300 \text{ cmkg}$$

$$Mp = \frac{P \cdot l}{5,5} = 5000 \cdot \frac{1,87}{5,5} = 170000 \text{ „}$$

Daher zusammen $M_{tot} = 207300 \text{ cmkg}$

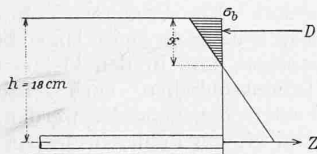


Abb. 22.

$$h = 18 \text{ cm}, b = 100 \text{ cm}, F_e = 13,35 \text{ cm}^2$$

$$x = \frac{n \cdot F_e}{b} \left(-1 + \sqrt{1 + \frac{2bh}{n \cdot F_e}} \right)$$

$$x = \frac{15 \cdot 13,35}{100} \left(-1 + \sqrt{1 + \frac{2 \cdot 100 \cdot 18}{15 \cdot 13,35}} \right) = 6,72 \text{ cm}$$

$$Z = D = \frac{M}{h - \frac{x}{3}} = \frac{207300}{18 - 2,24} = 13200 \text{ kg}$$

$$\sigma_e = \frac{13200}{13,35} = 990 \text{ kg/cm}^2$$

$$\sigma_b = \frac{2 \cdot 13200}{100 \cdot 6,73} = 39,2 \text{ kg/cm}^2$$

b) Der Längsträger erhielt eine theoretische Spannweite von $l = 4,50 \text{ m}$.

In Abb. 23 sind für den Längsträger die Einflusslinien für die Momente einiger Querschnitte, in Abb. 24 die Maximalmomentenlinie der ersten und der mittleren Öffnungen aufgetragen. Das Auftragen der Kurven erfolgte unter Benutzung der Griotschen Tabellen, und zwar für die erste Trägeröffnung nach den Werten des ersten Feldes eines kontinuierlichen Trägers mit vier Öffnungen, für die mittlere Trägeröffnung nach den Werten der Mittelfelder des ∞ langen Trägers. Der Lastwagen wirkt durchweg ungünstiger als Menschengedränge. Von den beiden Raddrücken von 5 t wurde immer derjenige vernachlässigt, welcher auf eine Beitragsstrecke von anderem Vorzeichen fiel, um dadurch eine grössere Sicherheit zu erhalten und auch von dem Achsabstand des Wagens unabhängig zu werden. Nur bei den Stützenmomenten fallen beide Raddrücke auf Beitragsstrecken von gleichen Vorzeichen und wurden dementsprechend berücksichtigt.

Ständige Last:

$$\begin{aligned} \text{Fahrbahn und Decke } 1,3 \cdot 1,867 &= 2,44 \text{ t/m} \\ \text{Eigenlast } 0,45 \cdot 0,3 \cdot 2,5 &= 0,34 \text{ „} \\ g &= 2,78 = \text{rd } 2,80 \text{ t/m} \end{aligned}$$

Erste Öffnung:

$$\begin{aligned} Mg &= 0,07714 \cdot 2,8 \cdot 4,5^2 = 4,37 \text{ mt} \\ Mp &= 5 \cdot 0,1998 \cdot 4,5 = 4,50 \text{ mt} \left(\text{rd } \frac{Pl}{5} \right) \\ M_{tot} &= 8,87 \text{ mt} \end{aligned}$$

Die gezeichnete Kurve ergibt noch ein grösseres Maximum $M_m = 9,05 \text{ mt}$, das der Berechnung zu Grunde gelegt werden soll.

$$b = 150 \text{ cm}, h = 64 \text{ cm}, n = 15 \text{ (Ab. 25)}$$

$$F_e = 4 \Phi 22 + 2 \Phi 19 = 20,88 \text{ cm}^2$$

$$x = \frac{15 \cdot 20,88}{150} \left(-1 + \sqrt{1 + \frac{2 \cdot 150 \cdot 64}{15 \cdot 20,88}} \right) = 14,4 \text{ cm}$$

$$Z = D = \frac{M}{h - \frac{x}{3}} = \frac{905000}{64 - \frac{14,4}{3}} = 15250 \text{ kg}$$

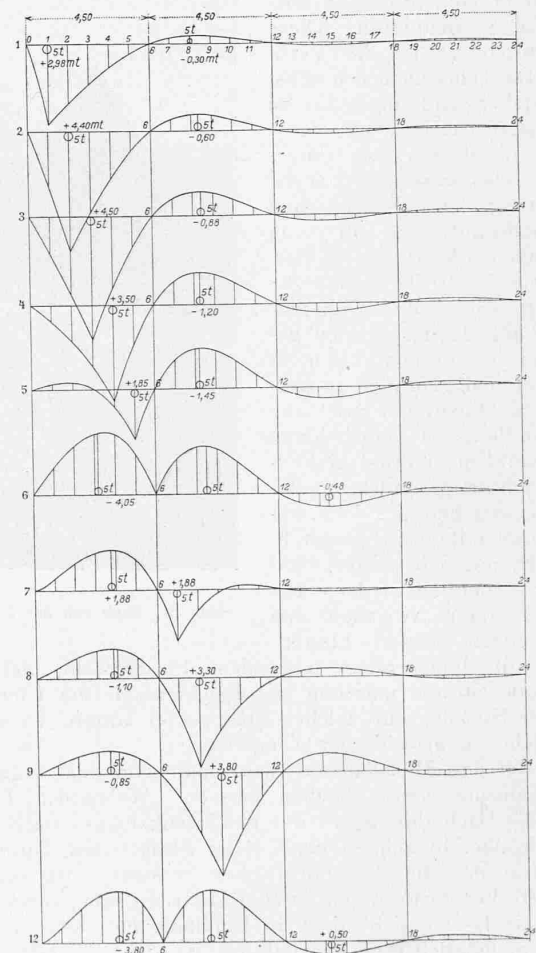


Abb. 23. Einflusslinien der Momente im Fahrbahnträger.
Masstab für die Längen 1:250, für die Ordinaten 2 cm = 1 m.

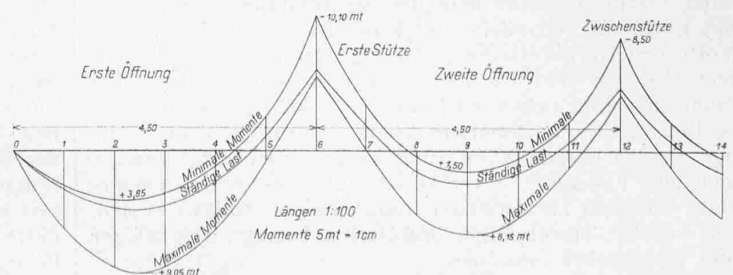


Abb. 24. Maximale und minimale Momente im Fahrbahnträger.

$$\sigma_e = \frac{15250}{20,88} = 731 \text{ kg/cm}^2$$

$$\sigma_b = \frac{2 \cdot 15250}{150 \cdot 14,4} = 14,1 \text{ kg/cm}^2$$

Zweite Öffnung und mittlere Öffnung:

$$Mg = 2,8 \cdot \frac{4,5^2}{24} = 2,35 \text{ mt}$$

$$Mp = 0,1707 \cdot 4,5 \cdot 5 = 3,80 \text{ mt}$$

$$M_{tot} = 6,15 \text{ mt}$$

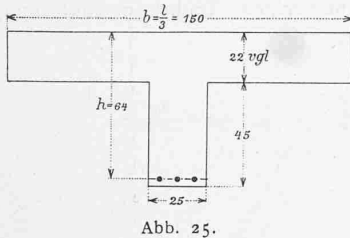


Abb. 25.

Man kann hier mit dem gleichen Hebelarm zwischen Zug und Druck rechnen wie in der ersten Öffnung und erhält:

$$Z = D = \frac{M}{h - \frac{x}{3}} = \frac{615000}{64 - \frac{14,4}{3}} = 10400 \text{ kg}$$

Vorhanden ist ein Eisenquerschnitt von

$$F_e = 4 \Phi 19 + 1 \Phi 14 = 12,88 \text{ cm}^2$$

sodass $\sigma_e = \frac{10400}{12,88}$ zu 810 kg/cm^2 sich ergibt.

Erste Zwischenstütze. Moment wie bei der ersten Zwischenstütze eines kontinuierlichen Trägers mit vier Öffnungen

$$Mg = -2,8 \cdot 0,107 \cdot 4,5^2 = -6,04 \text{ mt}$$

$$Mp = -5 \cdot (0,45 + 0,36) = -4,05 \text{ mt}$$

$$M_{tot} = -10,09 \text{ mt}$$

$$h = 80 \text{ cm}, b = 25 \text{ (Abb. 26),}$$

$$F_e = 4 \Phi 19 + 1 \Phi 22 + 2 \Phi 14 = 18,22 \text{ cm}^2$$

$$x = \frac{15 \cdot 18,22}{25} \left(-1 + \sqrt{1 + \frac{2 \cdot 25 \cdot 80}{15 \cdot 18,22}} \right) = 32,4 \text{ cm}$$

$$Z = D = \frac{M}{h - \frac{x}{3}} = \frac{1009000}{80 - 10,8} = 14580 \text{ kg}$$

$$\sigma_e = \frac{14580}{18,22} = 798 \text{ kg/cm}^2$$

$$\sigma_b = \frac{2 \cdot 14580}{25 \cdot 32,4} = 36,0 \text{ kg/cm}^2$$

Mittlere Zwischenstützen:

$$Mg = -2,8 \cdot \frac{4,5^2}{12} = -4,74 \text{ mt}$$

$$Mp = -5 \cdot 0,2 \cdot 0,084 \cdot 4,5 = -3,80 \text{ mt}$$

$$M_{tot} = -8,54 \text{ mt}$$

Man kann den gleichen Hebelarm zwischen Zug und Druck annehmen wie vorhin, so dass sich ergibt:

$$Z = D = \frac{854000}{80 - 10,8} = 12340 \text{ kg};$$

vorhanden ist $F_e = 4 \Phi 19 + 2 \Phi 14 = 14,42 \text{ cm}^2$

$$\text{somit } \sigma_e = \frac{12340}{14,42} = 856 \text{ kg/cm}^2$$

Abscheerung. Am Beginn der Trägervoute ist die von der ständigen Last herrührende Querkraft:

$$V_g = 2,8 \cdot 1,60 = 4,5 \text{ t},$$

$$\text{dazu vom Lastwagen } V_p = 5,0 \cdot \frac{3,85}{4,5} = 4,3 \text{ t},$$

$$\text{somit zusammen } V_{tot} = 8,8 \text{ t}.$$

Daraus folgt die Schubspannung des Betons

$$\tau_o = \frac{8800}{25 \left(64 - \frac{14,4}{3} \right)} = 5,9 \text{ kg/cm}^2$$

und die Beanspruchung der geneigten Eisen, die am Beginn der Trägervoute 20 cm weit von einander entfernt sind

$$\sigma_s = \frac{5,9 \cdot 25 \cdot 20}{2,84} = 1040 \text{ kg/cm}^2, \text{ wobei angenommen ist,}$$

dass die ganzen schiefen Zugspannungen von den Eisen allein aufgenommen werden. Ausser den abgelenkten Eisen wirken noch die Bügel zur Aufnahme der Querkraft mit.

Beachtet man noch, dass die 50 cm starken Säulen die freie Trägerspannweite noch ziemlich verkürzen, so sind die Träger selbst als reichlich dimensioniert zu bezeichnen.

c) Säulen. Auf eine mittlere Säule kommt eine Belastung: Von den Längsträgern $2,8 \cdot 4,5 = 12,6 \text{ t}$, von Verkehr, Raddruck = $5,0 \text{ t}$, als Eigenlast der längsten Säule $0,5 \cdot 0,5 \cdot 2,5 \cdot 18 = 11,2 \text{ t}$, im gesamten daher von $P = 28,8 \text{ t}$. Die Druckbeanspruchung wird im untersten Säulenquerschnitt:

$$\sigma_d = \frac{28800}{50 \cdot 50} = 11,5 \text{ kg/cm}^2.$$

Die Eisenarmierung beträgt etwa $1,5\% = 8 \Phi 24 \text{ mm}$. Die Bügel aus $\Phi 8 \text{ mm}$ in Schleifenform folgen sich in Höhenabständen von 30 cm.

Für die Knicksicherheit der Säulen kommt der vermittelte Druck in Frage, d. h. der Druck in halber Höhe. Er beträgt bei der längsten Säule von $l = 18,25 \text{ m}$:

$$P = 28,8 - \frac{11,2}{2} = 23,2 \text{ t}.$$

Nach der Euler-Formel wird die Bruchlast:

$$P = \frac{\pi^2}{l^2} E \cdot J = \frac{10 \cdot 200000 \cdot 50^4}{1825^2 \cdot 1825 \cdot 12} = 313000 \text{ kg}.$$

Die Sicherheit gegen Knicken wird

$$\frac{313}{23,2} = 13,5 \text{ fach.}$$

Nach der Ritterschen Knickformel wird:

$$\sigma_k = \frac{250}{1 + \frac{0,0001 \cdot 1825 \cdot 1825 \cdot 12}{50 \cdot 50}} = 96 \text{ kg/cm}^2$$

$$\text{und } \sigma_{eff} = \frac{23200}{2500} = 9,28 \text{ kg/cm}^2.$$

$$\text{also die Sicherheit} = \frac{96}{9,28} = 10,4 \text{ fach.}$$

Auf die Vermehrung des Trägheitsmomentes durch die Eiseneinlagen ist hierbei nicht einmal Rücksicht genommen. Die äusseren Säulen (an den Stirnflächen) haben einen grösseren Querschnitt und wegen dessen T-Form auch ein grösseres Trägheitsmoment als die mittlern Säulen, brauchen daher nicht besonders berechnet zu werden.

(Schluss folgt.)

Vereinfachtes amerikanisches „A“-Bockwehr.

Bei der unter der Leitung des Militärdepartements der Bundesregierung in den Vereinigten Staaten in erfreulicher Weise fortschreitenden Kanalisierung bzw. Schiffbarmachung der Nord-Amerikanischen Flüsse sind neben einer Anzahl typisch amerikanischer Konstruktionen auch sehr viele nach europäischen Vorbildern, insbesondere aus Frankreich, entworfene Chanoine'sche Klappen-, Boulé'sche Schützen- und Poirée'sche-Nadel-Wehre zur Ausführung gelangt.

Beim erstern dieser Wehrsysteme werden die Stauklappen von einer zunächst aufzustellenden, aus niederlegbaren Poirée-Böcken gebildeten Dienstbrücke aus aufgerichtet und nach der praktischen Modifikation von Pasqueau, unter Umständen auch von einem Schiffe aus, auch niedergelegt. Ebenso muss bei den beiden letztgenannten Systemen der Herstellung einer möglichst dicht abschliessenden Stauwand die Aufstellung von Böcken vorausgehen. Der umgekehrte Vorgang findet beim Niederlegen der Wehre statt. Die Entfernung der die eigentliche Stauwand bildenden Teile, namentlich der schweren Holzadeln von Hand oder mittels fahrbarer Kranen von einem Bedienungsstege aus ist bei rasch eintretenden Anschwellungen des Flusses und bei beträchtlicher Stauhöhe stets mit Gefahr für die Bedienungsmannschaft verbunden. Das Aufstellen und Niederlegen erfordert stets einen erheblichen Zeitaufwand. Nach der Entfernung der Stauwand fängt sich in den noch nicht niedergelegten Wehrböcken allerlei Treibzeug, welches das Niederlegen derselben bedeutend er-