

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 8

Artikel: Die Gmündertobel-Brücke bei Teufen im Kanton Appenzell
Autor: Mörsch, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28099>

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: 18.01.2026

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

INHALT: Die Gmündertobel-Brücke bei Teufen. — Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris. — Die Bodensee-Toggenburgbahn. — Ein bürgerliches Rathaus. — Vom Lötschbergtunnel. — Miscellanea: Das Watt als Einheit der elektr. Leistung. Neuartige Beurteilung eines Wettbewerbs. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Der Genfer Hauptbahnhof, die «Gare de Cornavin». Schweiz. Bundesbahnen. Schweiz. Bundes-

gesetzgebung über Ausnutzung der Wasserkräfte. — Gemeindehaus und Turnhalle in Oerlikon. Graubündner Kantonalbank. — Konkurrenzen: Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin. — Korrespondenz. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafel VII: Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris.

Bd. 53.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer Quellenangabe gestattet.

Nr. 8.

Die Gmündertobel-Brücke bei Teufen im Kanton Appenzell.

Von Prof. E. Mörsch, Ingenieur.

(Fortsetzung.)

Die Eisenbetonplatte der Fahrbahn wurde als kontinuierlicher Balken, auf den Längsträgern der Fahrbahn frei aufliegend berechnet und demgemäss mit oben und unten durchgehenden, sowie abgebogenen Eisen versehen, die in Abbildung 8 (S. 96) ersichtlich sind. Da die Längsträger der Fahrbahn unter den Raddrücken sich etwas durchbiegen, ist es durchaus notwendig, in solchen Fahrbahnplatten ausser den abgebogenen Eisen noch oben und unten gerade durchlaufende zu verwenden, damit die wech-

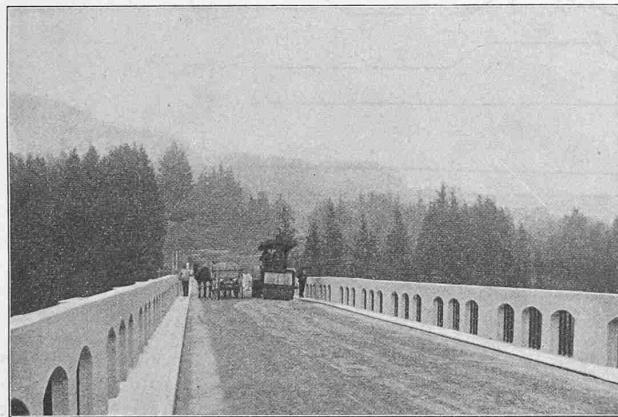


Abb. 11. Brüstung und Fahrbahn der fertigen Brücke.

selnden Momente der Platte aufgenommen werden können. Die stellenweise in der Literatur angegebene Armierung der Fahrbahnplatten mit nur abgebogenen Eisen muss als durchaus ungenügend bezeichnet werden. Infolge der zahlreich angeordneten Verteilungsstäbe wirkt eine grössere Plattenlänge zur Aufnahme der konzentrierten Raddrücke mit.

Die Längsträger der Fahrbahn sind als kontinuierliche Träger für die ungünstigsten Laststellungen mittels Einflusslinien berechnet worden. Die feste Verbindung mit den Säulen wurde dabei im Interesse einer grösseren Sicherheit

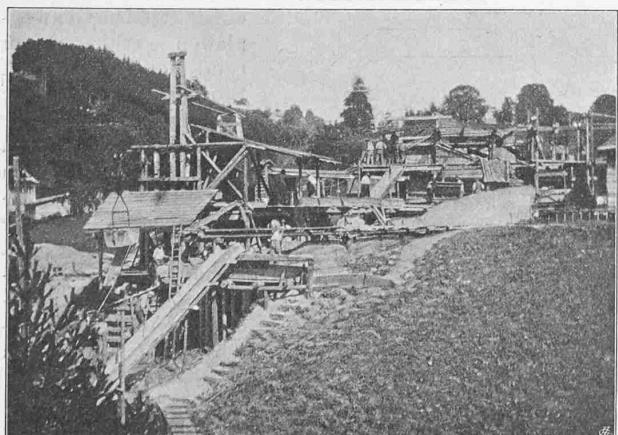


Abb. 21. Kieswäscherie, Steinbrecher und Betonbereitung bei der Antriebstation der beiden Luftseilbahnen.

ausser acht gelassen, d. h. es wurde einfach freie Auflagerung angenommen¹⁾. Die Armierung ist dem Verlauf der Maximalmomentenlinien angepasst und in Abb. 9 u. 9a (S. 96) dargestellt. Die Längsträger schliessen an die Säulen mit voutenartigen Verstärkungen an, damit die Druckspannungen an der Unterseite, die von den negativen Stützenmomenten herrühren, das zulässige Mass nicht überschreiten.



Abb. 19. Binder des Hauptbogengerüsts auf dem Reissboden.

Gegen die Schubkräfte wirken Vouten, abgebogene Eisen und Bügel zusammen. Die letztern wurden zahlreich angeordnet, auch um eine gute Verbindung von Trägern und Platte zu erreichen. Ausser den Längsträgern sind in der Querrichtung über den Säulen noch besondere Transversen angeordnet, die nur den Zweck haben, die obere Säulenenden starr miteinander zu verbinden. Die Dicke der Eisenbetonplatte der Fahrbahn nimmt von 20 cm in der Mitte auf 25 cm an den Rändern zu, damit ein Gefälle nach

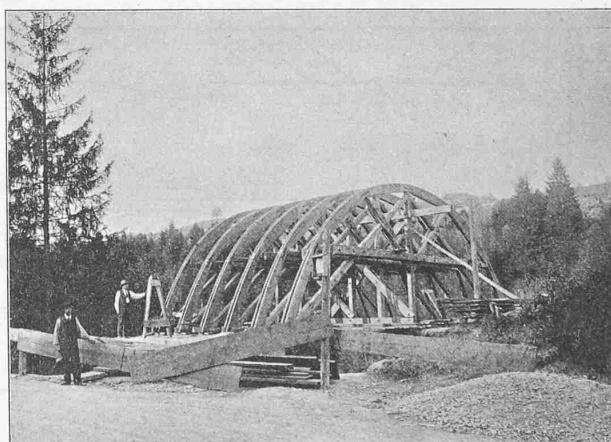
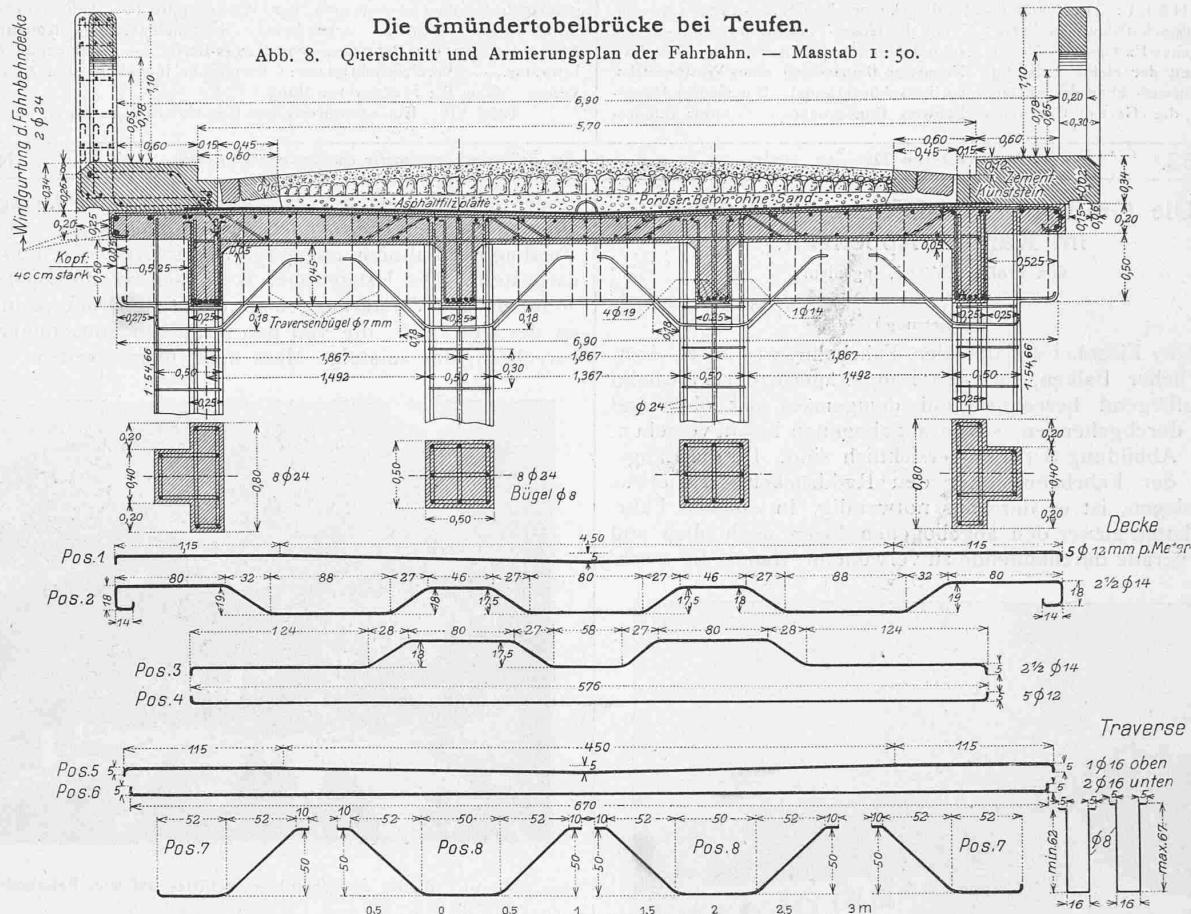


Abb. 20. Lehrgerüst einer Seitenöffnung.

der Mitte hin entsteht. Ueber der Platte folgt die wasserdichte Abdeckung aus Asphaltplatten mit Juteneinlage. Die Platten wurden in Goudron verlegt und nach erfolgtem Verlegen nochmals mit einem Goudronanstrich an der Ober-

¹⁾ Tatsächlich ist der Widerstand der hohen Säulen nur sehr gering, denn sie konnten vor dem Aufbetonieren der Fahrbahntafel ohne besondere Anstrengung am oberen Ende in leichte Schwingung versetzt werden.



seite versehen. Das durch die Chaussierung etwa durchdringende Wasser dringt durch eine Schichte von porösem Beton (ohne Sandzusatz) hindurch, fliesst dann auf der wasserdichten Schicht nach der Straßenmitte ab, wo es unter einem mit zahlreichen Löchern versehenen Belag Eisen nach den Entwässerungsrohren bei den grossen Pfeilern abgeleitet wird. Dort, wo die schräg geführten Abfallröhren die Dilatationsfuge durchschneiden, findet jedesmal ein

Wechsel in den Rohrweiten in der Weise statt, dass das engere Rohr in ein weiteres mit Spielraum einmündet, wodurch eine gegenseitige kleine Verschiebbarkeit gewahrt bleibt.

Die Platten für die 60 cm breiten Gehwege überdecken noch einen Streifen der wasserdichten Abdeckung; sie wurden an Ort und Stelle mit entsprechender Einschalung betoniert und mit Rücksicht auf die Belastung des ausladenden Teils mit Eiseneinlagen versehen und mit dem darunter befindlichen Beton verankert (Abb. 8). Zum Schutz der Kanten gegen Beschädigung durch streifende Wagenräder sind besondere Winkeleisen eingesetzt. Die Gehwegplatten erhielten in rund 1,2 m Abstand Stossfugen. Es wurde zunächst jede zweite Platte betoniert, nach genügendem Erhärten die Seitenschalung weggenommen und die Stossfugenfläche mit Prellit, einer teerähnlichen Masse, bestrichen. Alsdann konnten die freibleibenden Zwischenfelder ohne weitere Einlage an den Stossfugen ausbetoniert werden.

Besondere Sorgfalt wurde auf die Herstel-

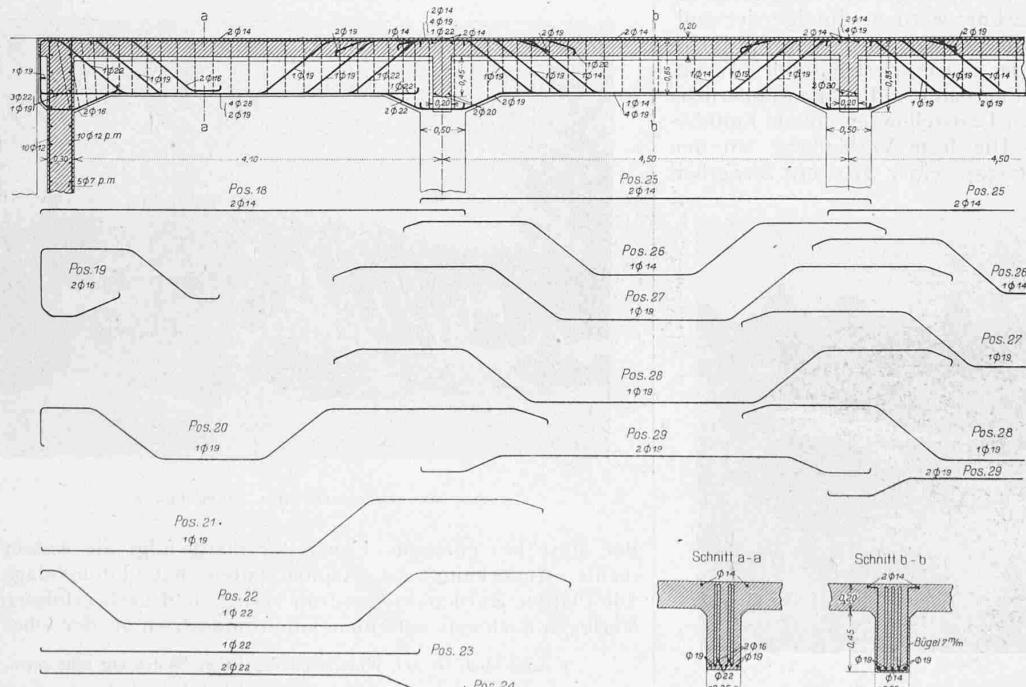


Abb. 9. Armierungsplan der Fahrbahn-Längsträger. — 1 : 75. — Abb. 9a. Schnitte zu Abb. 9. — 1 : 50.

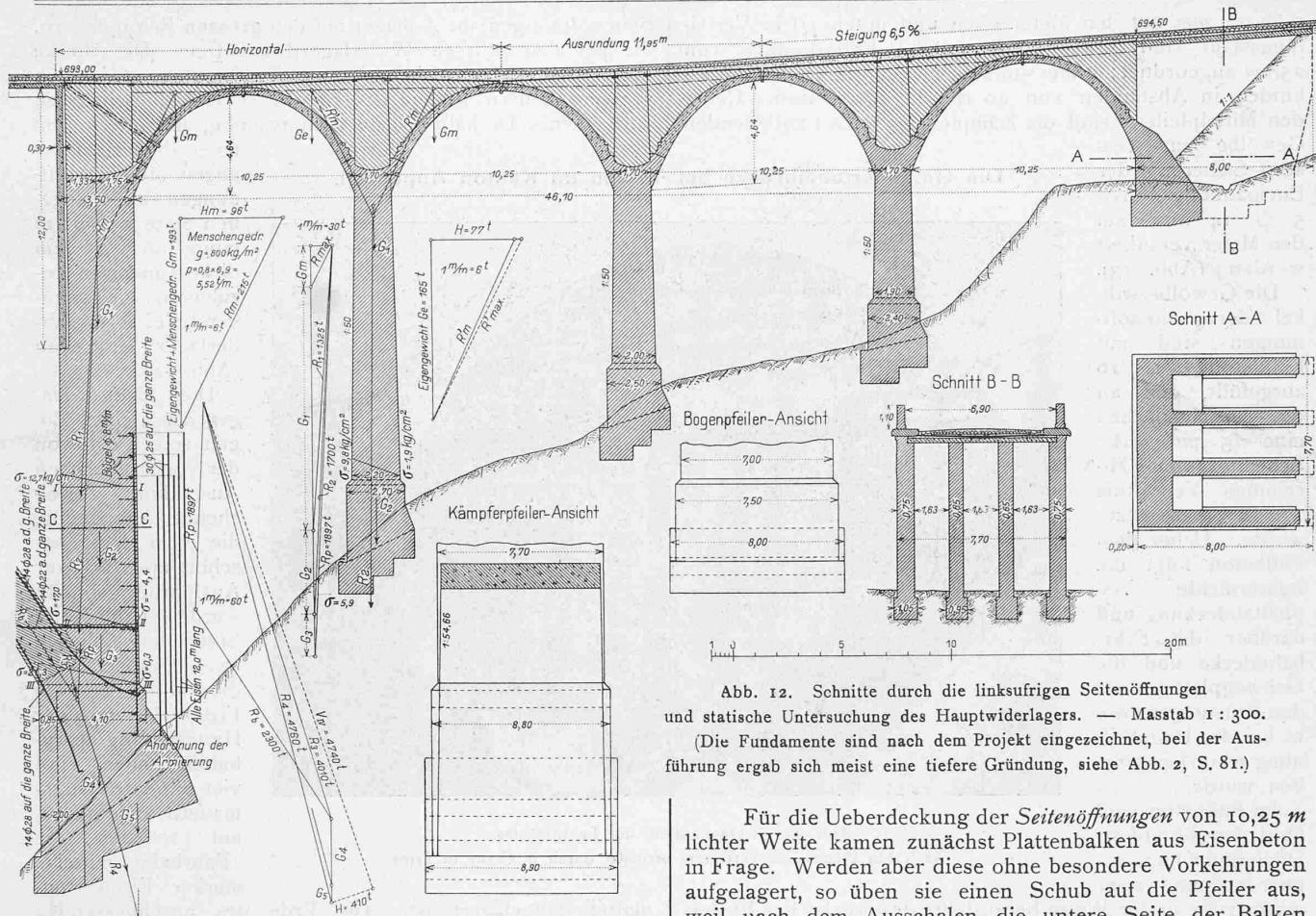


Abb. 12. Schnitte durch die linksufrigen Seitenöffnungen und statische Untersuchung des Hauptwiderlagers. — Masstab 1 : 300.
(Die Fundamente sind nach dem Projekt eingezeichnet, bei der Ausführung ergab sich meist eine tiefere Gründung, siehe Abb. 2, S. 81.)

Für die Ueberdeckung der Seitenöffnungen von $10,25\text{ m}$ lichter Weite kamen zunächst Plattenbalken aus Eisenbeton in Frage. Werden aber diese ohne besondere Vorkehrungen aufgelagert, so üben sie einen Schub auf die Pfeiler aus, weil nach dem Ausschalen die untere Seite der Balken sich infolge der Zugbeanspruchungen verlängern muss. Wenn nun wie hier auf der einen Seite ein unverschiebbares Endauflager, nach der andern Seite aber immer höhere Pfeiler folgen, so ist leicht denkbar, dass am andern hohen Endpfeiler die Verlängerungen der untern Gurtungen sich summieren würden, dass also der Pfeiler am oberen Ende eine merkliche Verschiebung erfahren müsste. Gleiche Uebelstände hätten sich bei Temperaturänderung zeigen müssen.

Durch Anordnung von Rollenlagern könnte man zwar die auf die Pfeilerköpfe von Plattenbalken ausgeübten Schubkräfte sehr vermindern; mit Rücksicht auf einen einfachen Unterhalt der Brücke wurde aber hieyon abgesehen und die Ueberdeckung der Seitenöffnungen erfolgte durch eingespannte armierte Betonbögen von $4,64\text{ m}$ Pfeilhöhe (Abb. 12). Ueber jedem Kämpfer der kleinen Gewölbe ist eine Dilatationsfuge angeordnet, sodass bei Temperaturänderung die Bögen frei spielen können, also die Zwischenpfeiler nicht beeinflussen. Alle vorhin angeführten Nachteile der Auflagerung von Plattenbalken sind so in einfacher Weise vermieden.

Die Form der kleinen Bögen ist, wie beim grossen Bogen, so gewählt, dass ihre Mittellinie eine Stützlinienform für die ganze ständige Belastung ist. Diese Form ist statisch richtiger, als die sonst für Viadukte übliche Halbkreisform. Weil sie statisch richtig ist, wirkt sie auch schön für denjenigen, der statisches Empfinden hat und im vorliegenden Fall erschien es besonders angezeigt, eine innere Harmonie zwischen dem Hauptbogen und den kleinen Bögen zum Ausdruck zu bringen. Dort, wo die Fahrbahn ansteigt, wurden die Kämpfer der Seitenöffnungen in dieselbe Steigung gelegt und die statisch richtige Bogenform ergab sich dann mit den gleichen Ordinaten, wie bei den andern Gewölben, jedoch vom schiefwinkligen System aus aufgetragen.

Die Armierung der nur wenig beanspruchten kleinen Gewölbe, deren Scheitelstärke 35 cm beträgt, besteht in je

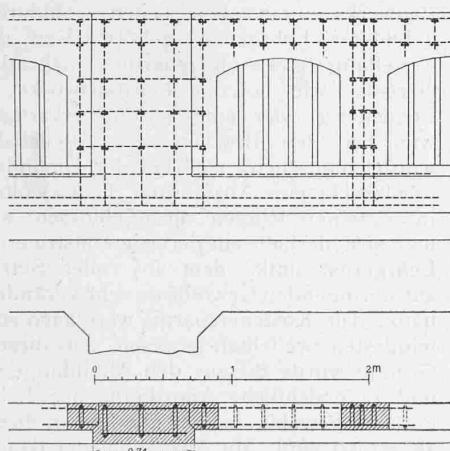


Abb. 10.
Armierung
der
Brüstung.
—
Masstab
1 : 50.

stell wurden, wie diejenigen in der Gehwegplatte, d. h. es wurden zuerst die Postamente betoniert und ihre Stoßfugenflächen wieder mit Preolit angestrichen, sodass dann die Brüstungen direkt dagegen gestampft werden konnten. Die Notwendigkeit dieser Fugen und auch wohl der Eisen-einlagen in der Brüstung war schon nach wenigen Wochen daran zu erkennen, dass fast alle Fugen sich etwas geöffnet hatten. Das Rinnenplaster ist auf einer Betonunterlage verlegt und mit Zementmörtel ausgegossen worden (Abb. 11).

$5 \phi 14 \text{ mm}$ auf den Meter oben und unten. Die Verteilungsstäbe sind 8 mm stark und in Entferungen von 25 cm angeordnet; 7 mm starke schleifenförmige Bügel verbinden in Abständen von 40 cm die Längseisen. Ueber den Mittelpfeilern sind die Kämpfer der beiden anliegenden Gewölbe zur besseren Sicherung der Einspannung durch $5 \phi 14 \text{ mm}$ auf den Meter verankert worden (Abb. 13).

Die Gewölbezwinkel der Seitenöffnungen sind mit Füllbeton $1 : 16$ ausgefüllt, dem an den Ansichtsflächen eine 25 cm starke Schichte vom Mischnungs-Verhältnis $1 : 12$ vorgesetzt wurde. Ueber dem Füllbeton folgt die wasserdichte Asphaltabdeckung und darüber die Fahrbahndecke und die Gehwegplatten mit den Brüstungen, wie es bei der Hauptöffnung schon beschrieben wurde.

Im Füllbeton sind über den Kämpfern Dilatationsfugen angeordnet und zwar wurden sie in der Weise hergestellt, dass zuerst der Pfeileraufbau betoniert und nach dem Erhärten dessen Seitenflächen mit Goudron angestrichen wurden; alsdann wurde der Füllbeton über den Gewölben ohne Zwischenraum dagegen gestampft. Beim Ablassen der Lehrgerüste öffnete sich dann die Fuge von selbst. Da in diesen Dilatations-

Seitenöffnungen ihr Auflager auf den grossen Betonpfeilern, die auf den grossen Widerlagern aufsitzen. Die Stärke von $3,5 \text{ m}$ reicht nicht aus, um Zugspannungen in den grossen Pfeilern infolge des einseitigen Gewölbeschubs zu vermeiden. Deshalb wurde es notwendig, im untern Teil

jener Pfeiler auf der gegen die Nebenöffnungen hin gelegenen Seite je 30 cm lange und 25 mm dicke Rundeisen einzulegen, die genügend tief in die Widerlager eingreifen (Abb. 12).

Die Endwiderlager der kleinen Bögen zeigen eine von der gebräuchlichen Ausbildung abweichende Anordnung, die vom Verfasser schon mehrfach zur Ausführung gebracht wurde (Abb. 12). Statt der üblichen zwei Flügelmauern, die einen grossen Erddruck von der Hinterfüllung auszuhalten haben, sind vier dünne Längsmauern angeordnet, auf welchen die Fahrbahn mittels starker Eisenbeton-

platten aufgelagert ist. Die Erde des anschliessenden Strassendamms ist dann in den Räumen zwischen den Längsmauern nach derselben Linie abgeböscht, wie aussen am Böschungskegel. Dadurch entsteht kein Erddruck auf die Längsmauern und ein Ausweichen der Flügel ist nicht zu befürchten.

Grosse Sorgfalt wurde auf Entwurf und Ausführung des Lehrgerütes vom grossen Bogen verwendet, denn es ist klar, dass zum Gelingen eines derartigen Bauwerks ein in allen Teilen wohl durchgebildetes Lehrgerüst gehört. Von der Erstellung eines bogenartig wirkenden Gerüsts wie bei der Petrussebrücke in Luxemburg oder eines sprengwerkartigen wie bei den Brücken der Albula-Bahn wurde abgesehen, weil bei der Gmündertobelbrücke eine Ausführung des Gewölbes in einzelnen Ringen ausgeschlossen war und sich deshalb ein derartig konstruiertes Lehrgerüst unter dem in voller Stärke aufzubringenden Gewölbe zu sehr verändert hätte. Die Kostenersparnis wäre auch zum mindesten zweifelhaft gewesen. Aus diesem Grunde wurde die aus den Abbildungen 4 und 14 ersichtliche Anordnung des Lehrgerütes gewählt, bei der alle Lasten direkt abgestützt sind. Mit Ausnahme der Kranzhölzer sind keine auf Biegung beanspruchten Teile vorhanden; alle übrigen Hölzer erleiden nur axiale Drucke. Zur weiten Verminderung der Senkungen dienten L-Eisen und Hartholzstücke, die jeweils

zwischen Pfosten und Schwellen eingeschaltet waren; sie verringerten die Pressung der Hölzer senkrecht zur Faser auf 15 bis 20 kg/cm^2 und verhinderten so das früher immer beobachtete Einpressen der Pfosten und Streben in die Schwellen. Ein Knotenpunkt ist in Abbildung 15 dargestellt.

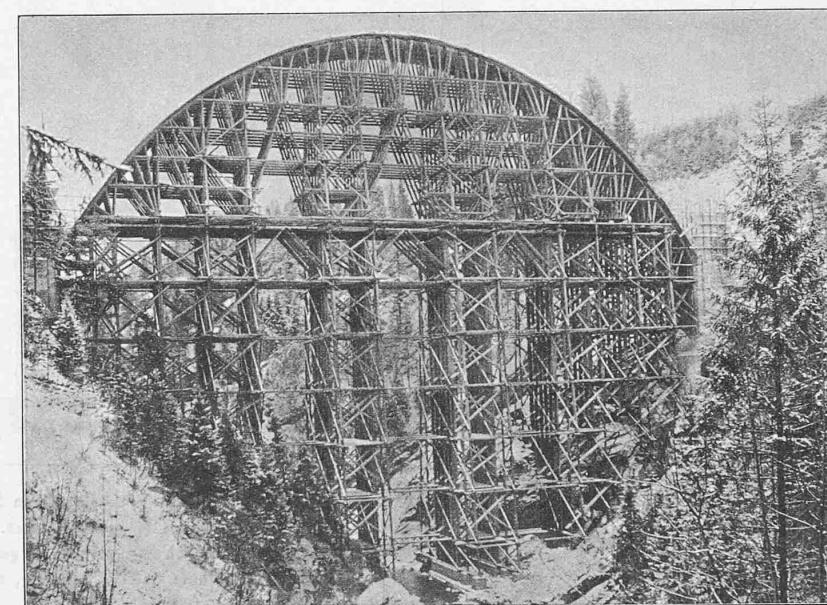


Abb. 14. Gesamtansicht des Lehrgerütes.
Nach den Plänen des Verfassers errichtet durch R. Coray in Trins.

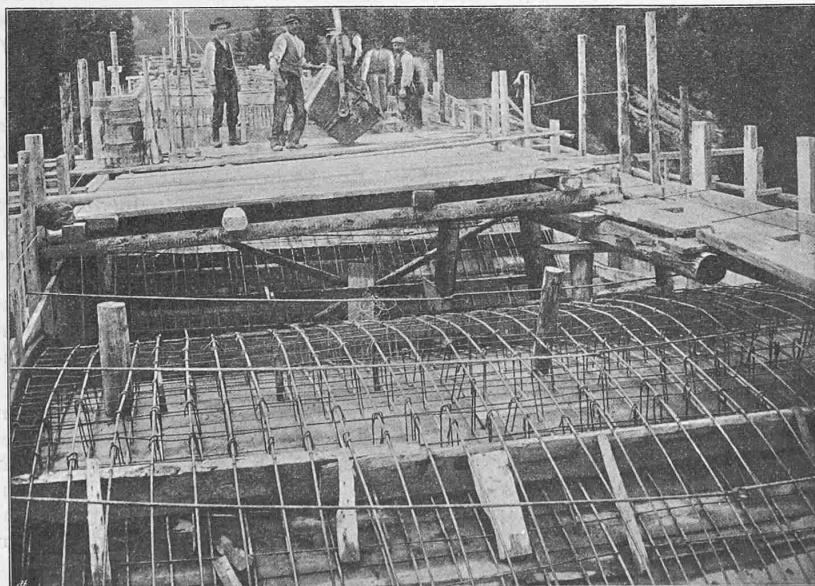


Abb. 13. Gewölbearmierung über den Seitenöffnungen.

fugen nur geringe Bewegungen zu erwarten sind, ist von einer besondern Ueberdeckung derselben unter der Fahrbahn abgesehen worden und die wasserdichte Abdeckung aus Juteasphaltplatten überdeckt ohne weiteres die Fugen.

Gegen die Hauptöffnung hin finden die Gewölbe der

Etwas über Kämpferhöhe war das Lehrgerüst durch die zum Ablassen dienenden Sandtöpfe in einen Oberbau und einen Unterbau geteilt. Die sechs Binder, in einem gegenseitigen Abstand von $1,40\text{ m}$ angeordnet, enthielten im obersten Teil, wo die Betonabteilungen noch kein Bestreben hatten, auf der Schalung zu gleiten, eine vertikale Abstützung, aus senkrechten Pfosten und geneigten Streben bestehend, deren Fusspunkte weiterhin nach den Turmpfeilern des Unterbaues abgestützt sind. Gegen die Kämpfer hin übten die einzelnen Gewölbeabteilungen keinen vertikalen Druck mehr auf das Lehrgerüst aus; der Druck konnte äusserstensfalls unter dem Reibungswinkel φ gegen die Normale zur Leibungsfläche geneigt wirken. Die auf das Lehrgerüst wirkenden Kräfte sind hier unter Annahme einer Abweichung von 20° gegen die Normale berechnet

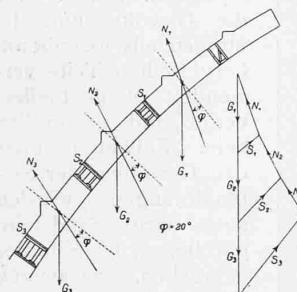


Abb. 16.

worden. Bei derartigen Berechnungen ergibt sich der in Abbildung 16 gezeichnete Kräfteplan, in welchem G_1 , G_2 , G_3 die Gewichte der Betonabteilungen, N_1 , N_2 , N_3 ihre Drücke auf das Gerüst unter Annahme eines Reibungswinkels φ und S_1 , S_2 , S_3 die Kräfte in den Abspreissungen bedeuten.

Infolge der schräaggerichteten Kräfte wurde die Abstützung im äussern Teil des Lehrgerüstes in entsprechender Neigung angeordnet. Die Schwelle über den Sandtöpfen wurde dort auf die Länge eines Feldes durch zwei L-Eisen N. P. 26 ersetzt, die mittels zwischengesetzter Winkel und Bleche die horizontalen Kräfte von den meisten Streben aufnahmen und an besondere Verankerungen aus 40 mm starken Rundeneisen abgaben. Von diesen wurden die horizontalen Kräfte nach den Widerlagern geführt, so dass auch in den seitlichen Teilen der Unterbau des Lehrgerüstes nur senkrecht belastet war. Die Details des obern Anschlusses der Verankerung sind aus den Abbildungen 15 und 17 ersichtlich.

Die Fundamente der Gerüstpfeiler waren teilweise an steilen Felshängen schwierig herzustellen, teilweise mussten sie bis 6 m unter die Oberfläche hinabgeführt werden, bis sie auf dem gewachsenen Fels aufsassen (Abb. 18). Die Ständer der Gerüstpfeiler wurden ohne Vermittlung einer Holzschwelle direkt auf dem Beton aufgestellt und mit Zementmörtel unterstopft. Da bei den meisten Gerüstpfeilern Doppelständer vorgesehen waren, mussten alle Pfosten mit Rücksicht auf genaue Montierung den Querschnitt 28×28 in der Säge passieren. Mit grosser Sorgfalt wurden dann die Stöße der Pfosten hergestellt, indem beim Abbinden der Stoss so oft durchgesägt wurde, bis eine vollständige Berührung der beiden Stirnflächen

stattfand. Der Oberbau des Lehrgerüstes wurde, wie auch die Gerüstpfeiler, mit Zuhilfenahme des Theodolits auf einem Reissboden aufgezeichnet und möglichst genau abgebunden, sodass an den Bögen nach erfolgtem Aufstellen keine Nacharbeiten mehr nötig wurden (Abb. 19, S. 95).

Bei der bedeutenden Höhe musste das Lehrgerüst zur Erlangung der seitlichen Stabilität nach unten verbrei-

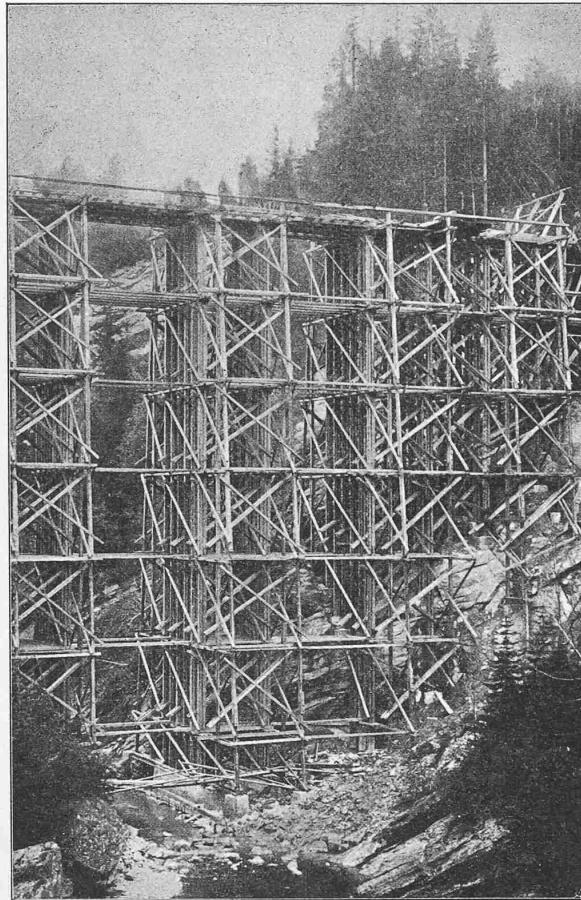


Abb. 18. Abgetreppte Fundamente der Gerüstpfeiler am rechten Ufer.

tert werden. Schon der Oberbau musste seitliche Windstreben erhalten, die sich im Unterbau bis zu 20 m Breite nach aussen fortsetzen (Abb. 18). Da das Lehrgerüst vom Dezember 1907 bis März 1908 in unbelastetem Zustand stand, war diese Vorsicht dringend geboten. Die sehr geringe Senkung von 32 mm während des Betonierens ist ein Beweis für die zweckmässige Konstruktion und die sorgfältige Aus-

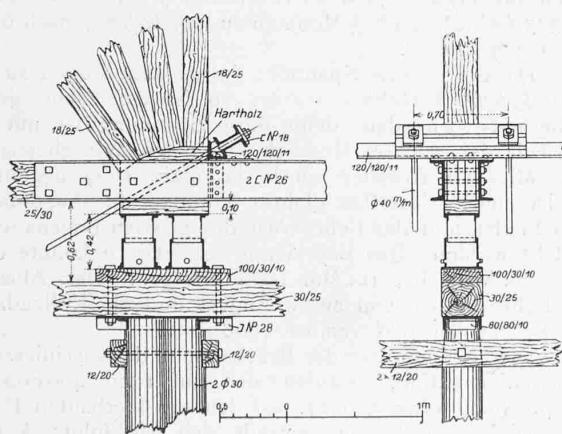
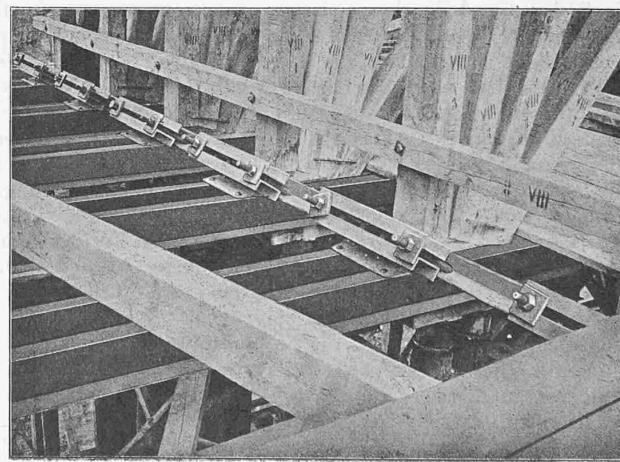
Abb. 15. Knotenpunkt-Verankerung des Lehrgerüstes.
Masstab 1 : 50.

Abb. 17. Knotenpunkt-Verankerung des Lehrgerüstes.

führung des Lehrgerüstes, bei dem der Höhe nach über zehn Stösse vorhanden sind. Von diesen 32 mm röhren aber etwa 10 mm von dem durch das Austrocknen bedingten Schwinden der drei horizontalen Schwellen her, denn sie zeigten sich erst beim Betonieren der kleinen Schlussabteilungen, als gleichzeitig warmes und trockenes Wetter eingetreten war und die vom Winter her durchnässten Hölzer austrockneten. Vom Gewölbeschluss bis zum Ablassen des Lehrgerüstes war eine messbare Senkung nicht mehr festzustellen.

Zwischen Oberbau und Unterbau waren als Absenkungsvorrichtung 144 Sandtöpfe eingesetzt, die bedeutend billiger als Senkschrauben sind und ein stabileres Auflager darbieten. Das Ablassen des Lehrgerüstes erfolgte in der Weise, dass zunächst an den beiden Mittelreihen auf ein gegebenes Signal die Verschlüsse der Sandtöpfe geöffnet und aus jedem $\frac{1}{4} l$ Sand herausgelassen wurde. Nachdem die Öffnungen wieder verschlossen waren, wurde gleichzeitig mit Hölzern ein paarmal gegen die Sandtöpfe geklopft, wodurch erst die geringe Senkung von etwa 2 mm eintrat. Dasselbe wurde dann bei den zwei nächsten Reihen wiederholt und so fort bis zur vierten, worauf das Verfahren von der Mitte ausgehend erneuert und weiter nach dem Kämpfer hin ausgedehnt wurde. Im ganzen sind also, außer dem nötigen Aufsichtspersonal, nur zwölf Mann erforderlich gewesen, von denen jeder mit Schraubenschlüssel, Haken, Messgefäß und Klopfholz ausgerüstet war. Trotzdem der Rand zwischen Blechmantel und Holzstempel bei den Sandtöpfen mit Goudron ausgegossen wurde, war doch der Sand in den meisten nass geworden, weil die Verbindung des Mantels mit dem Boden nicht ganz wasserdicht war. Bei dem beschriebenen Verfahren des Ablassens hat aber das Nasswerden des Sandes in den Sandtöpfen keinen ungünstigen Einfluss.

Während des Ablassens zeigte sich eine grösste Senkung von 7 mm, die aber auf 5 mm zurückging, nachdem die Sandtöpfe gegen die Kämpfer hin in schnellerem Tempo entleert wurden. Die Senkung des Gewölbescheitels beim Ablassen betrug also nur 5 mm; an den Widerlagern konnte keinerlei Senkung wahrgenommen werden. Der Aufbau war zur Zeit des Ablassens bis auf die Chaussierung fertiggestellt.

Die Lehrgerüste für die Seitenöffnungen sind als freitragende Sprengwerke konstruiert worden und fanden ihr Auflager auf Hölzern, die aus Öffnungen an den Pfeilerschaften auskragten. Die Senkungen dieser in Abbildung 20 dargestellten Lehrbögen betragen beim Aufbringen des Betons der Gewölbe 5 bis 7 mm. Beim Ausschalen senkten sich die kleinen Gewölbe um 2 bis 3 mm.

Wie schon eingangs erwähnt, standen für die Betonbereitung Gerölle, Kies und Sand aus der Sitter zur Verfügung; außerdem wurde noch zur Ergänzung feinerer Grubensand verwendet. Man erhält die besten Festigkeitszahlen, wenn der Sand zu gleichen Teilen aus gewaschenem groben Flussand, aus ungewaschenem Grubensand und aus Kalksteingries zusammengesetzt war. Dabei wurde zu einem Teil Sand ein Teil gewaschener Flusskies und ein Teil gebrochener Kalksteinschotter genommen. In dieser Mischung wurden die Zuschlagsmaterialien für die Gewölbe und die übrigen aus Eisenbeton hergestellten Teile verwendet. Beim Pfeilerbeton und namentlich beim Füllbeton über den Gewölben der Seitenöffnungen wurden auch harte Sandsteingerölle, zu Schotter gebrochen, zusammen mit Flusskies und -Sand verarbeitet. Der Zementzusatz richtete sich nach der Beanspruchung der einzelnen Bauteile und zwar wurden folgende Mischungsverhältnisse gebraucht:

Fundamentbeton

1 Z. : 4 S. : 8 K.

Pfeilerbeton

1 Z. : $3\frac{1}{2}$ S. : 7 K.

Gewölbe- und Eisenbeton 300 kg Z. : 420 / S. : 840 / Kies.

Der von der Jura-Zementfabrik in Aarau bezogene Zement zeigte durchweg sehr gute Eigenschaften. Die Mörtelproben 1 : 3 gaben bei Wasserlagerung

nach 7 Tagen nach 28 Tagen

Zugfestigkeit 28,0 kg/cm² 36,3 kg/cm²

Druckfestigkeit 303,0 " 436,3 "

Im Einklang mit diesen hohen Zahlen stehen auch die bei der Prüfung der Betonwürfel erhaltenen Werte.

Bei dem für die Gewölbe verwendeten Mischungsverhältnis ergab sich die Druckfestigkeit: Nach 28 Tagen zu 395 kg/cm², nach 3 Monaten zu 395 kg/cm², nach 6 Monaten 447 kg/cm².

Da die grösste Spannung im grossen Bogen zu nur 31,3 kg/cm² berechnet wurde, so ist eine sehr grosse Sicherheit vorhanden, denn diese Spannung ist nur der 14. Teil der nach 6 Monaten erreichten Würfelfestigkeit.

Mit den Arbeiten wurde im März 1907 begonnen; bis Dezember desselben Jahres konnten die Fundamente aller Pfeiler und das Lehrgerüst des grossen Bogens fertiggestellt werden. Das Betonieren des letztern konnte dann vom 26. März bis 16. Mai 1908 erfolgen. Das Ablassen des Lehrgerüstes fand am 1. August und die Kollaudation der Brücke am 7. November 1908 statt.

Die Gesamtkosten der Brücke, ohne die anschliessende Strassenkorrektion, belaufen sich auf rund 400 000 Fr., entsprechend etwa 300 Fr. auf den m² überbauten Raum.

Die ganze Summe verteilt sich wie folgt: Auf die Seitenöffnungen samt Pfeilern 170 000 Fr., auf den grossen Bogen samt Fahrbahn 90 000 Fr., auf dessen Lehrgerüst

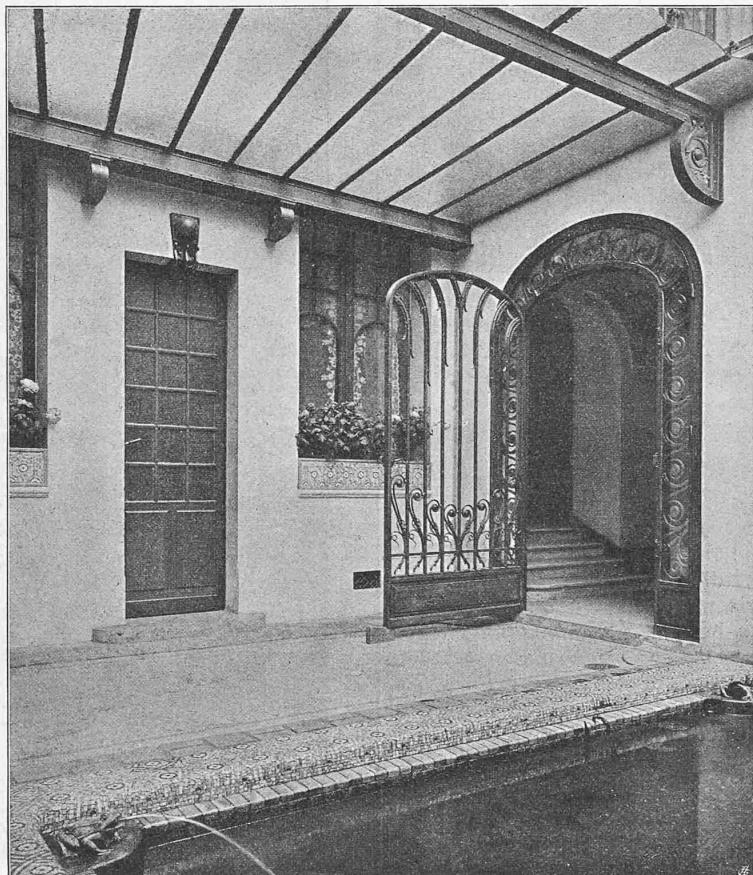


Abb. 13. Lichthof mit Bassin.

110000 Fr., auf Verschiedenes, Bauleitung usw. 30000 Fr. Die Arbeiten umfassten etwa 5300 m³ Erdaushub, 8400 m³ Beton, 1500 m³ Holz für Lehrgerüst, 60 t Eisenteile und Schrauben für das letztere, 70 t Eisen für die Armierungen.

Zur Gewinnung der Betonmaterialien und zum Transport des Betons an die Verwendungsstelle waren seitens der ausführenden Firma sehr zweckmässige Einrichtungen getroffen worden. Der im Flussbett der Sitter gewonnene Kies und Sand wurde zunächst auf einer Rollbahn bis 1000 m weit zur untern Seilbahnstation an der Einmündung des Rotbaches gebracht und dort in die Fördergefässe einer Hängebahn eingeladen, die zunächst eine Steigung von 70 m zu überwinden hatte und nach der etwa 500 m entfernten Baustelle führte, wo das Material sortiert, gewaschen und mittels Steinbrecher zerkleinert wurde (Abb. 21, S. 95). Das Mischen des Betons erfolgte durch eine Mischmaschine System Aebi. Der fertig gemischte Beton wurde sodann mit einer zweiten Seilbahn an den Ort seiner Verwendung gebracht und zwar war die Einrichtung so getroffen, dass durch eine doppelt wirkende Winde das Fördergefäß über der Brückennachse sowohl horizontal als auch an jeder Stelle vertikal bewegt werden konnte (Abb. 6, S. 84). Dadurch war ein besonderes Transportgerüst entbehrlich, dessen Erstellung in diesem Fall nicht nur grosse Kosten, sondern auch längeren Zeitaufwand erfordert hätte.

Immerhin muss bemerkt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Seilbahn für den Betontransport mit nur einem Fördergefäß etwas beschränkt ist; bei 50 m Transportweite konnten täglich rund 40 m³, bei 150 m Entfernung nur 30 m³ Beton befördert werden. Die Seilbahn für den Kiestransport lieferte in 10 Stunden rund 70 m³. Der zum

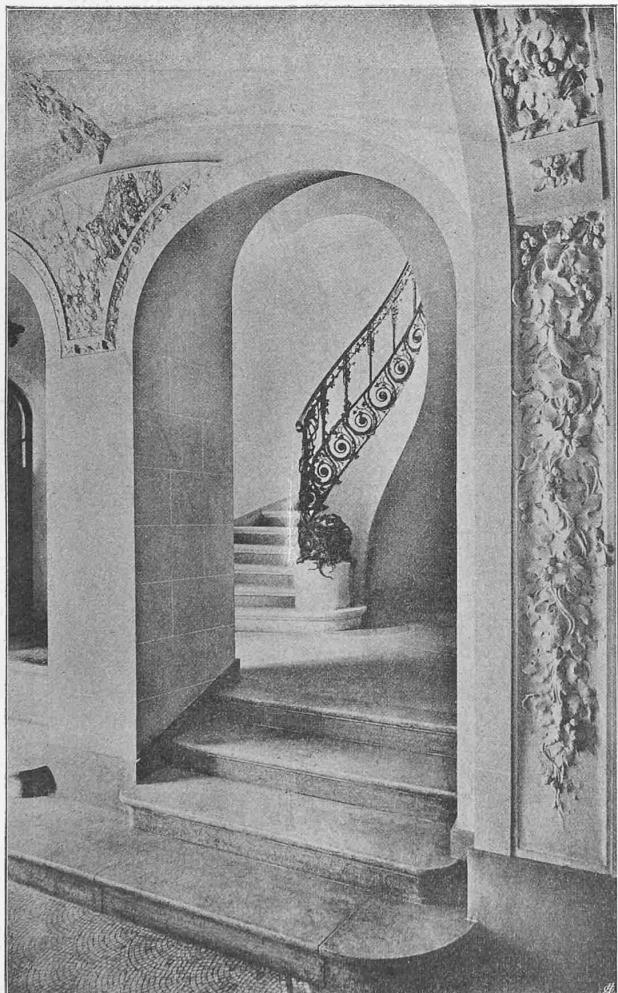


Abb. 14. Aufgang zur Haupttreppe.



Abb. 15. Haupttreppe im ersten Stock.

Betrieb aller Baumaschinen erforderliche elektrische Strom wurde der Leitung des Kubelwerkes entnommen.

Die Ausführung der Brücke wurde auf Grund einer engern Submission an die Firma *Froté, Westermann & Co. A.-G.* in Zürich übertragen. Die Erstellung des Lehrgerüstes erfolgte im Unterakkord durch Zimmermeister *R. Coray* aus Trins (Graubünden). Die Brüstung aus armiertem Beton wurde vom Kunststeingeschäft *Hans Hörbst* in Hauptwil hergestellt, die Installation der Seilbahnen besorgte die Firma *von Arx & Co.* in Zürich. Seitens des Kantons übte unter Oberaufsicht des Verfassers Kantonsingenieur *A. Sutter* die Bauleitung aus.

Die Gmündertobelbrücke ist z. Zt. die weitestgespannte Betonbrücke und liefert den Beweis, dass der Massivbau bei zweckentsprechender Anordnung und sonst günstigen Umständen auch bei grossen Spannweiten mit dem Eisen in Wettbewerb treten kann.

In einem folgenden Kapitel lassen wir noch die Rechnung der Fahrbahn und des grossen Bogens folgen, da wir annehmen dürfen, damit dem Wunsche eines grossen Teils unserer Leser zu entsprechen. (Forts. folgt.)

Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris.

Erbaut von Architekt *Eugen Meyer* in Paris.

(Mit Tafel VII).

II.

Der Darstellung der allgemeinen Verhältnisse und den Aussenansichten des Geschäftshauses der Herren *Gebrüder Sulzer* in Paris, die wir in der vorletzten Nummer brachten, lassen wir in den auf den Seiten 100 bis 103 folgenden Text-Abbildungen und in Tafel VII einige Bilder folgen, zur Veranschaulichung der dem Aeussern entsprechenden Behandlung der Innenräume des Gebäudes.

Die Eingangshalle und das Vestibül im Erdgeschoss sind in Stuck m Verkleidungen in Onyx und Paonazzo-Mar-