

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 16

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: 23.02.2026

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

INHALT: Der Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn. — Das Zürcher Kunsthau. — Neue Apparate zur Sicherung des Bahnbetriebs. — Les Travaux publics dans le Canton de Neuchâtel. — Miscellanea: Neubau des Personenbahnhofes der New-Yorker Zentralbahn. Induktionsregler mit automatischer Betätigung. Ein Wasserkraftwerk für die Elektrizitätsversorgung von St. Louis. Monatsausweis über die Arbeiten am Lössbergstunnel. Kreisdirektion V der Schweizerischen Bundesbahnen. Ein Ersatz des Kohlentransports durch elektrische Energieübertragung von der Kohlengrube aus.

II. internationale Kältekongress. Die Kraftübertragung Ventavon-Villeneuve. Gebäude der Generaldirektion der Württemberg Bahnen in Stuttgart. Frasné-Valloirbe. Musée d'Art et d'Histoire in Genf. Das Arniwerk. Weltausstellung Brüssel 1910. Primarschulhaus in Wald (Zürich). — Konkurrenzen: Post-, Telegraphen- und Telefongebäude in St. Blaise. Genfer Lokalarhitektur. — Nekrologie: Theodor Gohl. — Literatur. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Protokoll der XXXI. Generalversammlung; Stellenvermittlung. Tafel 46 bis 49: Das Zürcher Kunsthau.

Band 56.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 16.

Der Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn.

III. Die Eisenkonstruktion und ihre Montage.

von Ingenieur F. Ackermann in Kriens.

(Fortsetzung.)

Wahl der Aufstellungsart. Die Verhältnisse für die Montierung dieser 120 m weit gespannten Einzelöffnung waren bei der grossen Höhenlage der Eisenkonstruktion über der Flusssohle wesentlich ungünstiger als bei dem ursprünglich angefertigten Projekte einer ganz eisernen Brücke von 343 m Länge, wo die 147 m weite Mittelöffnung ohne Schwierigkeit von den beiden eisernen Seitenöffnungen aus hätte vorgebaut werden können. Da die Eisenkonstruktion gleichzeitig mit den steinernen Pfeilern und Bogen vollendet werden musste, war die Möglichkeit ausgeschlossen, die eiserne Mittelöffnung von den beidseitigen Steinviadukten aus vorzubauen. Das Studium einer zweckmässigen und sichern Aufstellungsweise bot daher dem Ersteller der eisernen Mittelöffnung eine schwierige Aufgabe. Es wurden natürlich mehrere Aufstellungsmöglichkeiten in Erwägung gezogen und deren Kosten miteinander verglichen.

Die bei kleinern Bauhöhen übliche Montierung auf durchgehendem festen Gerüste mit oder ohne eisernen Hilsträgern musste der grossen Kosten halber fallen gelassen werden, ebenso das Montieren der einen Brückenhälfte auf festem Gerüst und das Vorbauen der andern Hälfte ohne Gerüst. Schliesslich entschloss sich die Firma Theodor Bell & Cie., die Brücke von einem in der Brückenmitte aufgestellten Turm aus abwechselungsweise links und rechts vorzubauen.

Diese Montierungsart bot auch den Vorteil, dass die Aufstellung der Eisenkonstruktion von dem Baufortschritte der steinernen Pfeiler und Bogen vollständig unabhängig erfolgen konnte (Abb. 39 bis 50, Seiten 205 bis 209).

Allgemeines. Der dazu erforderliche Gerüsturm von 97 m Höhe bildet für sich allein schon ein gewaltiges und interessantes Bauwerk. Für dessen Konstruktion und Dimensionierung war in erster Linie die Windbelastung massgebend, die bei einem Winddruck von 150 kg/m^2 Ansichtsfläche allein auf den Turm etwa 300 t und auf die Eisenkonstruktion rund 100 t, also total rund 400 t betragen kann und die wegen dem grossen Hebelarm, an dem sie wirkt, für die Inanspruchnahme des Turmes wesentlich ungünstiger ist, als die vertikale Belastung aus der Eisenkonstruktion, den Montageeinrichtungen und dem Eigengewicht des Turmes von zusammen etwa 2500 t.

Von der Erstellung des Turmes aus Eisen musste

abgesehen werden, da mit Rücksicht darauf, dass sich für die benötigten Eisenkonstruktionen später keine Verwendung mehr geboten hätte, ein eiserner Turm gegenüber einer Holzkonstruktion zu teuer geworden wäre. Um einerseits die Kosten dieses Montageturmes nach Möglichkeit innerhalb normaler Grenzen zu halten, anderseits jedoch die Gewähr zu haben, dass die gewählte Holzkonstruktion absolute Sicherheit gegen Einsturz biete, da ein solcher, vor oder während der Montierung, schon mit Rücksicht auf die unmittelbare Nähe der Maschinenhausanlagen des Elektrizitätswerkes Kubel von unabsehbaren direkten und indirekten Folgen gewesen wäre, war ein sorgfältiges Studium der Berechnung und Konstruktion des gesamten Bauwerkes erste Bedingung. Es war nicht nur erforderlich, dass die Kräftewirkung und Materialinanspruchnahme für alle Belastungsmöglichkeiten in jedem Bauteile zahlenmässig ermittelt wurden; der Konstrukteur musste auch darüber klar sein, welche Tragkraft jede der angewendeten Holzverbindungen in Wirklichkeit besitze. Da ferner die Seitenschwankungen dieses hohen Holzturmes innerhalb gewisser Grenzen bleiben mussten, damit die Montierung der Eisenkonstruktion sicher und ohne Gefahr ausgeführt werden konnte, war es weiter nötig, dass man sich auch über die mutmassliche Grösse dieser Schwankungen Rechenschaft gab, wozu die Kenntnis der Formänderung nicht nur der

einzelnen Stäbe, sondern besonders auch der verschiedenen Holzverbindungen nötig war. In der dürftigen Literatur über Holzkonstruktionen war über das Verhalten, die Formänderung und die Tragkraft der hier zur Anwendung kommenden Holzverbindungen nichts Zuverlässiges zu finden. Um hierüber sichere Anhaltspunkte zu erhalten, entschloss sich die Firma Th. Bell & Cie., von den

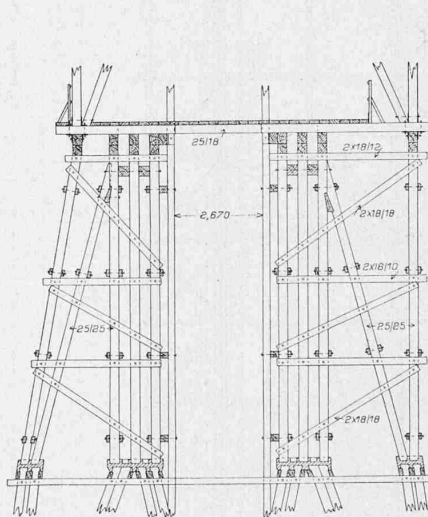


Abb. 48 Querwand A, Abb. 49 Querwand B des Kopfstückes auf dem Gerüsturm (vergl. Abb. 47 auf Seite 208). — Massstab 1:200.

wichtigsten in Frage kommenden Holzverbindungen Modelle in Naturgrösse anzufertigen und mit diesen auf einer hydraulischen Presse in ihren Werkstätten Belastungsversuche vorzunehmen.

Es würde zu weit führen, hier näher auf diese Versuche einzutreten. Sie boten wertvolle Anhaltspunkte über das Verhalten, die Formänderung und die Tragkraft solcher Holzverbindungen und bildeten die Grundlage für die zweckmässige Anordnung und Dimensionierung des Turmes. Die wesentlichsten Resultate der durchgeführten Belastungsproben mögen in folgenden Sätzen zusammengefasst werden:

1. Die Formänderung bezw. Nachgiebigkeit von Holzverbindungen, die durch Schrauben zusammengehalten sind, ist, sobald der Reibungswiderstand überwunden wird, *sehr gross*, da die Schrauben nicht wie bei Eisenkonstruktionen vorwiegend auf Abscheren, sondern wegen ihrer grossen Länge und dem geringen Lochleibungswiderstande des