

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Die neue Strassenbrücke bei Rothenburg, Kanton Luzern  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30682>

#### 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:** 12.02.2026

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

**INHALT:** Die neue Strassenbrücke bei Rothenburg, Kt. Luzern. — Berechnung gewölbter Platten. — Beamtenwohnhäuser in Schlieren. — Einfamilienhaus in Schlieren. — Landhäuser von Hermann Muthesius. — Zum Gotthardvertrag. — Miscellanea: Kohlenversorgung der Po-Ebene über Genus und Savona. Geologisches vom Grenchenberg-Tunnel. Monumentale Verbindung des drei Paläste auf dem Kapitol in Rom. Walchensee-Kraftwerk. Dampfturbinen mit Zahnradgetrieben. Berliner Untergrundbahn und Heimatkunstsele. Moderne Ladeneinbauten in alte Häuser. Waggonfördermaschinen für Rangiergleise. Professor Dr. C. F. Geiser. Radiumgewinnung in Australien. Luitseibahn

nach Indemini. American Society of Mechanical Engineers. Neue Aarebrücke bei Aarburg. Am Stauwehr Augst-Wyhlen. — Nekrologie: Otto Schaefer, W. Heene, B. Gmür. — Konkurrenz: Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Schulhaus mit Turnhalle an der Hofstrasse in Zürich. Quaianlagen zwischen der Promenade du lac und dem Port noir in Genf. Sekundarschulhaus Wattwil. — Literatur. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ing.- und Arch.-Verein, G. e. P.; Mitteil. d. Sekr.; Stellenvermittlung. Tafel 27: Beamten-Wohnhäuser der Schweiz. Waggonfabrik Schlieren. Tafel 28: Landhaus in Harleshausen von Arch. Hermann Muthesius.

## Die neue Strassenbrücke bei Rothenburg, Kanton Luzern.

Im Jahre 1909 hatte das Baudepartement des Kantons Luzern einen Wettbewerb veranstaltet zur Gewinnung von generellen Projekten zu einer neuen Brücke über das Rothbach-tobel bei Rothenburg, wobei das Hauptgewicht auf niedrige Bau- und Unterhaltungskosten gelegt war. Den ersten Preis erhielt der Entwurf der Herren *Jäger & Cie.* in Zürich in Verbindung mit den Freiburger Architekten *Broillet & Wulffleff* und den Luzerner Baunternehmern *Gebr. Keller*.<sup>1)</sup> In der Folge wurde dann die Ausführung auf Grund eines in der Konstruktion modifizierten Entwurfs, der aber in den äussern Formen dem Konkurrenzprojekt ziemlich genau entspricht, den Herren *Gebr. Keller* in Luzern übertragen, die den Bau im September 1911 in Angriff nahmen. Infolge Verschiebung der Brückenstelle und Hebung der Nivellette gegenüber den ursprünglichen Annahmen musste der Entwurf unter Anfügung einer fünften Öffnung gleich-

<sup>1)</sup> Darstellung der vier prämierten Entwürfe Bd. LIV, S. 354.

cher Spannweite umgearbeitet werden. Als Nachfolger der Firma *Jäger & Cie.* bearbeiteten *J. Bolliger & Cie.* in Zürich die Ausführungspläne, deren wesentliche Teile in unsrern Abbildungen 1 bis 4 veranschaulicht sind. Die Berechnung geschah unter Annahme einer Belastung durch einen Strassenbahn-Wagen von 20 t und eine Strassenwalze von 12 t; in den Querschnitten ist das Schmalspurgleise eingezeichnet, das indessen z. Zt. nicht ausgeführt worden ist.

Es handelt sich um einen Viadukt mit fünf Öffnungen von je 22 m Spannweite. Während der Konkurrenz-Entwurf einfache Betonquader-Gewölbe von 6,8 m Breite als Hauptkonstruktion zeigte, sind bei der Ausführung nur zwei Gewölbe-Rippen aus Stampfbeton von 1,60 m Breite in Stützlinienform mit einem vorgesetzten, 0,5 m starken

Stirnkranz als Halbkreisbogen aus Betonquadern zur Anwendung gelangt. Ueberhaupt ist für den Bau eine aussergewöhnlich weitgehende Auflösung der Konstruktionsteile in Einzellemente charakterisch, wie aus Abbildung 1 zu erkennen. Auf die Bogenrippen sind in 3,15 m Abstand Pfeiler-Querwände gestellt und über diese, zentrisch zu den

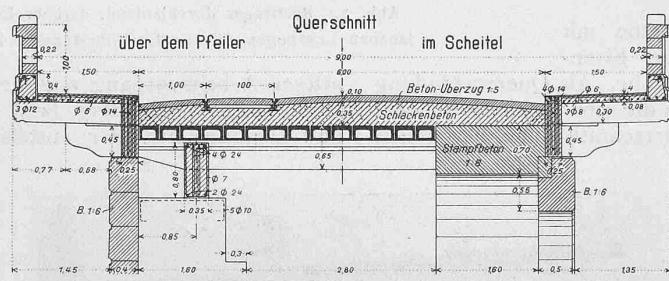


Abb. 2. Querschnitt der Brücke. — Masstab 1:100.

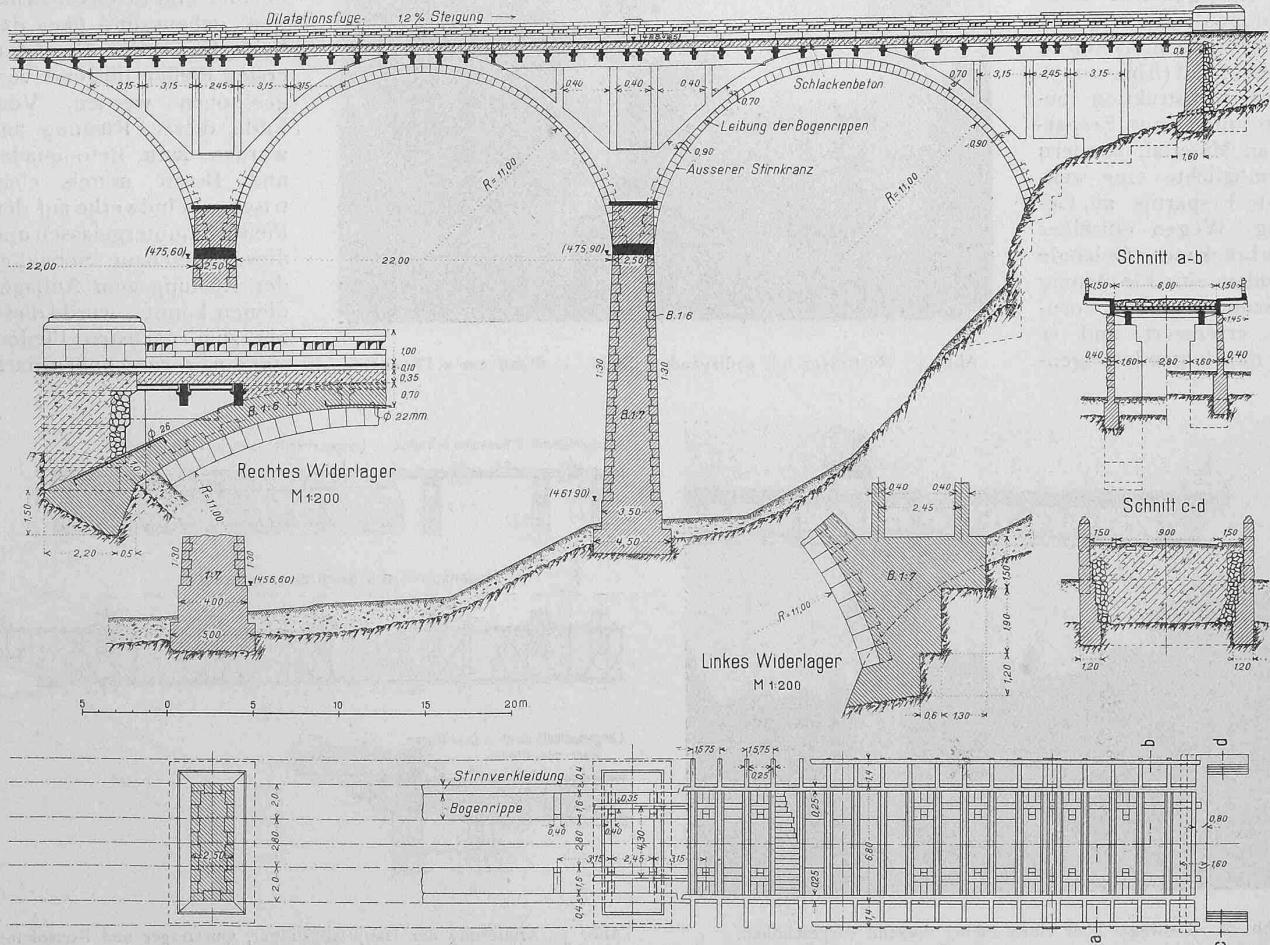


Abb. 1. Längsschnitt in Brückenaxe, Draufsicht und Schnitte 1:400; Längsschnitte der Widerlager 1:200.

Bogenrippen, zwei kräftig armierte Hauptlängsträger gelegt; diese wiederum tragen armierte Querträger (Abbildung 3), die mittels Längskonsolen der aus Siegwartbalken gebildeten Fahrbahntafel Auflagerung gewähren (Abbildung 4). Die Siegwartbalken tragen eine Schlackenbetonenschicht und diese endlich einen Beton-Ueberzug (Abbildung 2). Zur Aufnahme der seitlichen Gehwege dienen zunächst die über die Gewölbe-Rippen ausladenden Enden der Querträger, über die zwei armierte Randträger als Abschlusswand der Fahrbahn gelegt sind (Abbildungen 2 und 3). In diese sind sekundäre Eisenbetonkonsolen verankert, die sich auf die Kragenden der Querträger stützen und so die ebenfalls armierten Trottoirplatten und Brüstungen tragen (Abb. 2 und 3). Die Verkleidungswände der Gewölbezwickel ruhen auf den Stirnkränzen und sind wie diese aus Betonquadern aufgemauert; die Gehweg-Konstruktion ist von ihnen völlig unabhängig (Abbildung 9).

Die Pfeiler sind aus Stampfbeton mit Betonquaderverkleidung und einer Eisenbeton-Abgleichschicht in Kämpferhöhe. Als Querverbindung der Gewölberippen dienen jeweils die vier über dem Scheitel liegenden und in den Bogenquerschnitt miteinbezogenen Querträger. Die beidseitig an den Scheitel anstossenden Längsträger ruhen vermittels Gleitlagern auf den Gewölben auf, sodass sich beidseitig eines jeden Bogen scheitels bis in die Fahrbahn durchgehende Dilatationsfugen ergaben, die an der Oberfläche mit Goudron vergossen sind (Abb. 1 u. 3).

Diese Konstruktion be zweckte nicht nur Erspar nisse an Material, sondern sie ermöglichte eine weit gehende Ersparnis an Ge rüstung. Wegen einzelner zu überbrückender Gebäude war zudem eine Einrüstung von Grund auf von vorn herein erschwert und es wurde nun folgender eigen-

### Die neue Strassenbrücke bei Rothenburg, Kanton Luzern.

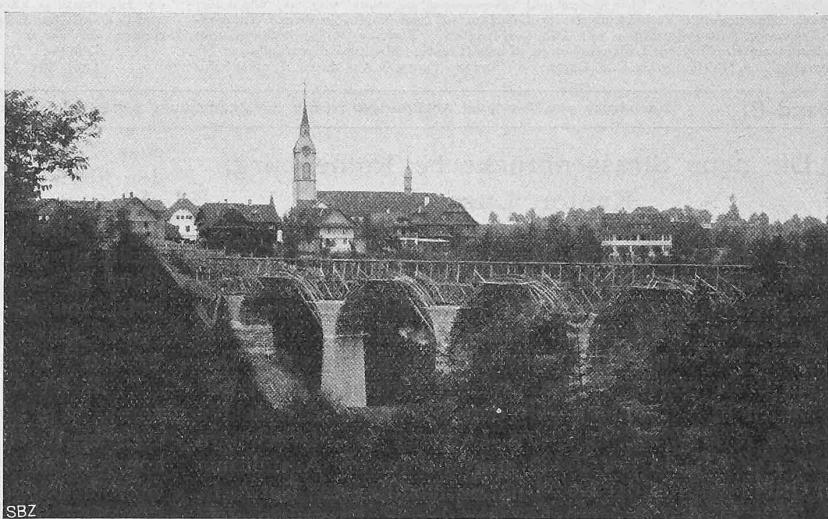


Abb. 7. Rüstträger durchlaufend, darüber Dienststeg mit Geleise, daneben Lehrbögen für die Gewölberippen. Stand am 1. Juli 1912.

artiger Arbeitsvorgang angewendet: Anschliessend an das rechtsseitige Widerlager fand sich ein günstiger Arbeits und Deponieplatz, der mittels einer 80 m langen Rampe mit dem Bahngleise in Verbindung gebracht werden konnte, auf dem das Bau material von Luzern her zugeführt wurde. Hier konnte auch eine Hilfsbrücke, in Form eines Parallelträgers in Holz- und Eisenkonstruktion, gebaut und über das Widerlager bis über den ersten Pfeiler fliegend vor geschoben werden. Vom Ende dieser Rüstung aus wurden dann Betonquader und Beton mittels elektrischer Windwerke auf den Pfeiler hinuntergelassen und dieser aufgebaut. Sobald er der Rüstung zum Auflager dienen konnte, wurde diese bis zum nächsten Pfeiler standort vorgeschoben, nach

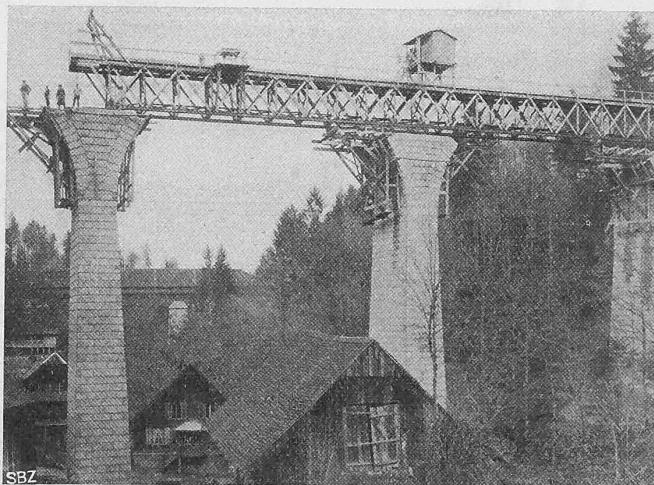


Abb. 5. Rüstträger mit aufliegendem Ende. — Stand am 2. IV. 1912.

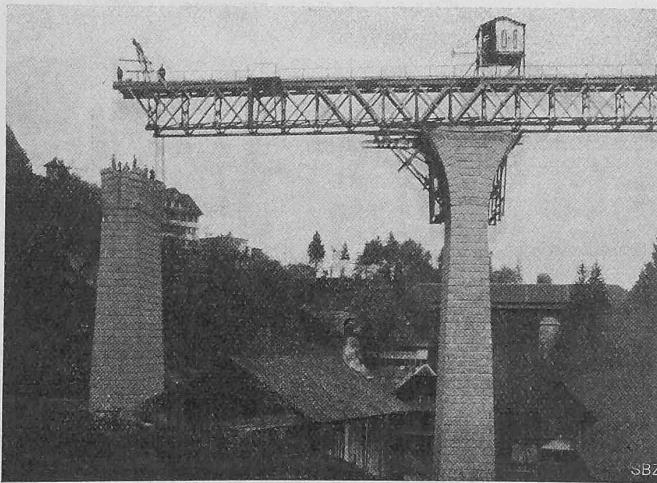


Abb. 6. Rüstträger über einen Pfeiler fliegend vorgeschoben, Aufbau des folgenden Pfeilers. — Stand am 2. V. 1912.

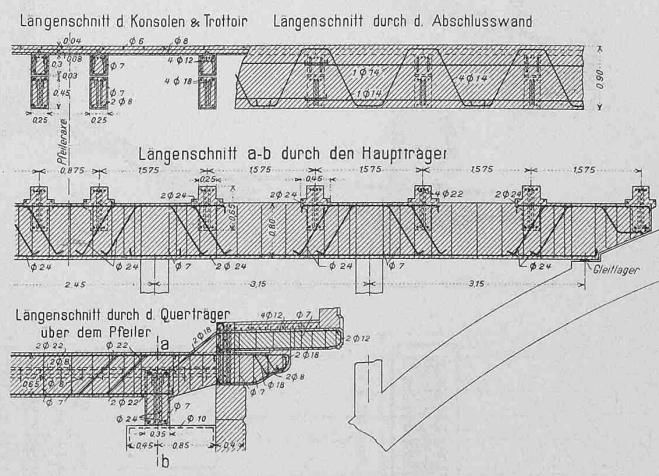


Abb. 3. Armierung der Hauptlängsträger, Querträger und Konsolen, sowie der Fahrbahn-Abschlusswand. — 1:100.

hinten wieder um die Länge von 24,50 m verlängert und so fort, wie aus den Abbildungen 5 und 6 zu entnehmen. Die Breite dieses Rüstträgers war so bemessen, dass er nur den Raum zwischen den beiden Gewölberippen beanspruchte, sodass von ihm aus die Gewölberüstungen aufgestellt und die Gewölbe betoniert werden konnten. Ein leichter, aufgesetzter Dienststeg mit Geleise ermöglichte die Materialzufuhr über das ganze Bauwerk (Abbildung 7). Auf Abbildung 8 ist der Rüstträger samt dem Dienststeg noch

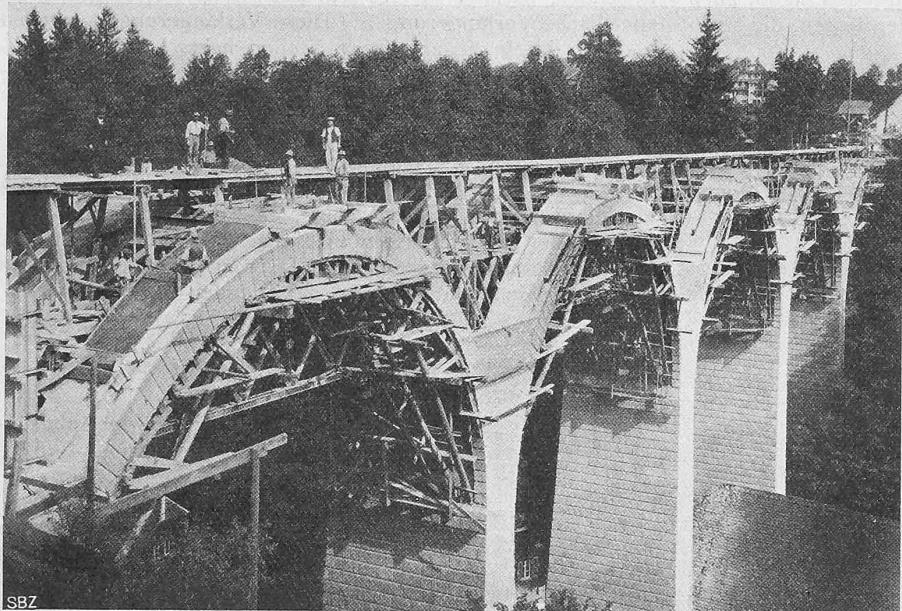


Abb. 8. Betonieren der Gewölberippen vom Dienststeg aus. Stand am 26. VII. 1912.  
Zwischen den Bogenrippen ist der durchlaufende Rüstträger sichtbar.

gut zu erkennen; ersterer ermöglichte auch eine seitliche Abstützung und Verankerung der sehr leichten Gewölberüstungen. Einen weitern Baufortschritt zeigt Abbildung 9; hier werden paarweise, gleichsam an einem Wagebalken hängend, der drehbar auf einem Rollschemel ruht, die Siegwartbalken zwischen die Querträger versetzt. Abb. 10 (S. 113) lässt die ganze Gerüstung von unten erkennen, nachdem die von den Stirnkränzen getragenen Verkleidungsmauern bis unter die Gehwegkonsole hochgeführt sind. Abbildung 11 endlich zeigt das fertige Bauwerk. Die Betonquader erhielten eine Vorsatzschicht aus grobem Kies, sodass sie ein nagelfluhähnliches Aussehen zeigen. Der Schotter zum ganzen Bau, rund 5000 m<sup>3</sup>, wurde an der Reussmündung in den Vierwaldstättersee bei Flüelen gebaggert, sortiert und zu Schiff bis Luzern befördert.

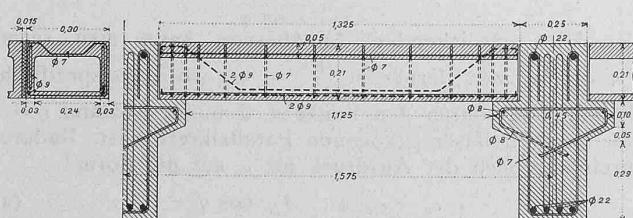


Abb. 4. Armierung der Querträger und Siegwarthälen — 1 : 25.

## Berechnung gewölbter Platten.<sup>1)</sup>

Von Dipl. Ing. Dr. *Huldreich Keller* in Zürich.

Durch vorliegende Arbeit soll der Weg gezeigt werden für eine annäherungsweise Berechnung von gewölbten Platten. Er ist ähnlich demjenigen, den ich einer früheren Arbeit über die Berechnung von umlaufenden Radscheiben zugrunde gelegt habe<sup>2)</sup>. Das Hauptkennzeichen dieses Rechnungsverfahrens liegt darin, dass man die Differentialgleichungen, auf die man gelangt, durch das annäherungsweise „Rechnen mit kleinen Differenzen“ löst.

Unsere neue Aufgabe ist aber wesentlich umfangreicher, als die Berechnung von Radscheiben, weil zu den Normalspannungen in radia- und tangentialer Richtung, wie sie in Radscheiben fast allein vorkommen, in einer einseitig belasteten, gewölbten Platte noch Schub- und Biegungsspannungen hinzutreten.

Der Zweck vorliegender Arbeit soll insbesondere auch darin bestehen, die teils ziemlich verwickelten Formeln in eine möglichst einfache Form zu bringen, wie sie für ein am Konstruktionstisch gefordertes, hinreichend zuverlässiges Rechnen brauchbar ist, das nicht allzusehr ermüdet.

Die Berechnung soll die Möglichkeit schaffen, in einer als Drehkörper durchgebildeten, gewölbten (oder ebenen) Platte, welche von einer Seite durch einen Gas- oder

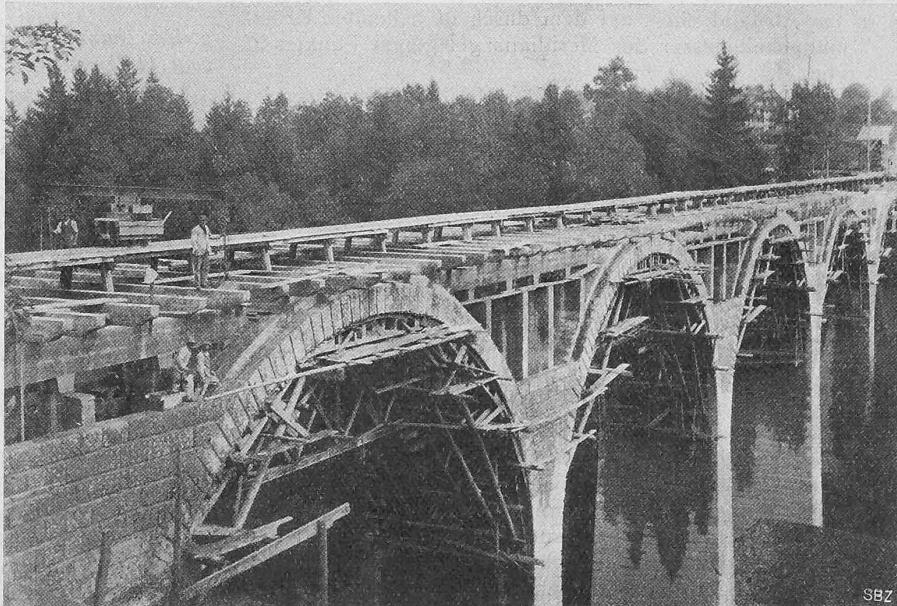


Abb. 9. Aufmauern der Verkleidungswände, Versetzen der Siegwartbalken. 3. IX. 1912.

Flüssigkeitsdruck belastet ist, in jedem Punkt die Beanspruchung und die Formänderung zu ermitteln. Es kommen

<sup>1)</sup> Wir bringen hier in abgekürzter Form eine Promotionsarbeit zur Kenntnis unserer Leser, in der für die schwierige Berechnung gewölbter Platten (z. B. Abschlussdeckel von Druckrohrleitungen, Dampfdomen u. dgl.) ein neuer, den Bedürfnissen der Praxis angepasster Weg gezeigt wird. Die Arbeit ist vollinhaltlich veröffentlicht in Heft Nr. 124 der «Forschungsarbeiten» des Vereins deutscher Ingenieure. *Red.*

<sup>2)</sup> Siehe « Schweiz. Bauzeitung » vom 27. Nov. 1909, Seite 307.

Hierin sind aber vorläufig weder  $\varepsilon_{r0}$  noch  $A\varphi$  bekannt.

### 3. Berechnung der im Punkt C herrschenden Radialspannung $\sigma_r$ und Tangentialspannung $\sigma_t$ .

Die Elastizitätslehre<sup>1)</sup> gibt zwischen den Spannungen und den Dehnungen die Beziehungen:

$$\sigma_r = \frac{m E}{m^2 - 1} [m \varepsilon_r + \varepsilon_t];$$

$$\sigma_t = \frac{m E}{m^2 - 1} [\varepsilon_r + m \varepsilon_t],$$

wo  $m$  das Verhältnis der spezifischen Längsdehnung zur linearen Querzusammenziehung eines auf reinen Zug beanspruchten Stabes bedeutet<sup>2)</sup>.

Wir setzen

$$c = \frac{m E}{m^2 - 1}.$$

Unter Verwendung der Gleichungen (1) und (2) erhalten wir

$$\begin{aligned} \sigma_r &= c \left[ m \varepsilon_{r0} + m \omega \frac{\eta}{q} + \right. \\ &\quad \left. + \varepsilon_{t0} + \frac{\eta}{x} A\varphi \cos \varphi \right] \text{ und} \end{aligned}$$

$$\sigma_t = c \left[ \varepsilon_{r0} + \omega \frac{\eta}{q} + m \varepsilon_{t0} + m \frac{\eta}{x} A\varphi \cos \varphi \right].$$

Setzen wir in diesen beiden Gleichungen  $\eta = 0$ , so erhalten wir als Sonderfälle die Normalspannungen im Abstand  $x$  von der Symmetrieaxe und in der jeweiligen Mittelfaser des Meridianschnittes und des Parallelkreisschnittes:

$$\begin{aligned} \sigma_{r0} &= c [m \varepsilon_{r0} + \varepsilon_{t0}] \\ \sigma_{t0} &= c [\varepsilon_{r0} + m \varepsilon_{t0}]. \end{aligned}$$

Berücksichtigt man ferner, dass

$\omega = \frac{A d\varphi}{d\varphi}$ ;  $\frac{\omega}{q} = \frac{A d\varphi}{q d\varphi} = \frac{A d\varphi}{ds}$ ;  $ds = \frac{dx}{\cos \varphi}$ ;  $A d\varphi = d\psi$ , so gehen die Gleichungen für  $\sigma_r$  und  $\sigma_t$  über in die Form

$$\sigma_r = \sigma_{r0} + c \eta \cos \varphi \left[ m \frac{d\psi}{dx} + \frac{\psi}{x} \right]. \quad (3)$$

$$\sigma_t = \sigma_{t0} + c \eta \cos \varphi \left[ \frac{d\psi}{dx} + m \frac{\psi}{x} \right]. \quad (4).$$

Setzen wir in diesen beiden Gleichungen als Sonderwerte für  $\eta$  die Grenzwerte ( $\pm \frac{h}{2}$ ) ein, so erhalten wir die

<sup>1)</sup> Siehe Föppl's «Festigkeitslehre», Band III, 1909, Seite 246.

<sup>2)</sup> z. B. für Stahl  $m \approx 10/3$ ; für Gusseisen:  $m = 5$  bis 9.

### Die neue Strassenbrücke bei Rothenburg, Kanton Luzern.

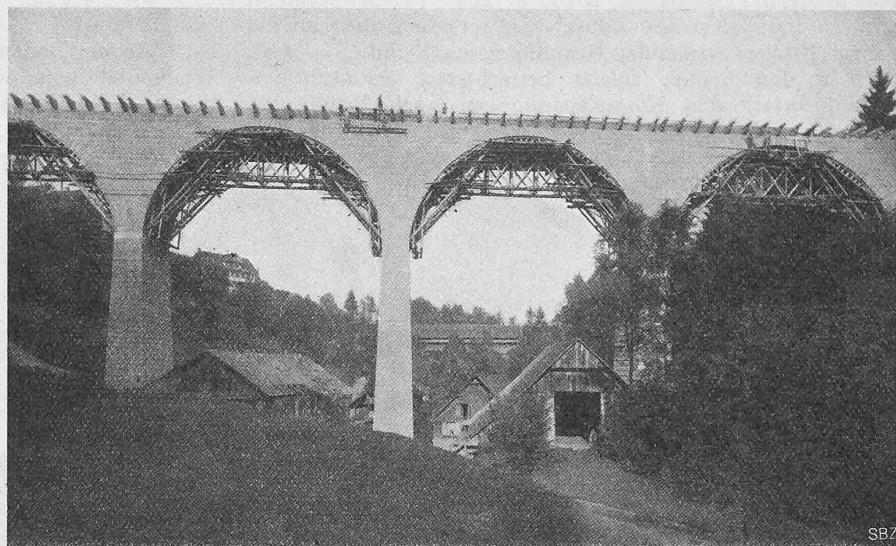


Abb. 10. Blick von unten in die Rüstungen. Stand der Arbeiten am 30. IX. 1912.

Spannungen  $\sigma_r$  und  $\sigma_t$  in den Außen- und Innenfasern der Platte. — Um nun für jeden Punkt der Platte die Werte  $\sigma_r$  und  $\sigma_t$  berechnen zu können, wollen wir vorerst für  $\sigma_{r0}$ ,  $\sigma_{t0}$  und  $\psi$  Beziehungen aufstellen.

### 4. Berechnung von $\sigma_{r0}$ unter Vermittlung der Gleichgewichtsbedingung der am Plattenelement angreifenden Kräfte.

Wir denken uns gemäss Abbildung 3 im Abstand  $x$  von der Symmetrieaxe aus der Platte ihrer ganzen Höhe nach ein Element in Richtung des Meridians und des Parallelkreises von vorerst unendlich kleinen Grundriss-Abmessungen herausgeschnitten. Die vier Schnittflächen sollen alle senkrecht stehen zu den Meridian- und Parallelkreis-Mittelfasern des Elementes. Zwei dieser Schnittflächen sollen Ebenen sein, durch die Symmetrieaxe gehen und unter sich den Winkel  $d\alpha$  einschliessen. Winkelrecht auf die von ihnen gebildeten Seitenflächen  $GCDH$  und  $EFKI$  des Plattenelementes wirken die Tangentialspannungen  $\sigma_t$  im Abstand  $\eta$  von der mittleren Meridianfaser und  $\sigma_{t0}$  in der Mittelfaser selbst, und diese haben die Richtung der Tangenten an die bezüglichen Parallelkreise. Die auf diese beiden Seitenflächen wirkenden Resultierenden seien  $T$ , welche ebenfalls den Winkel  $d\alpha$  miteinander einschliessen.

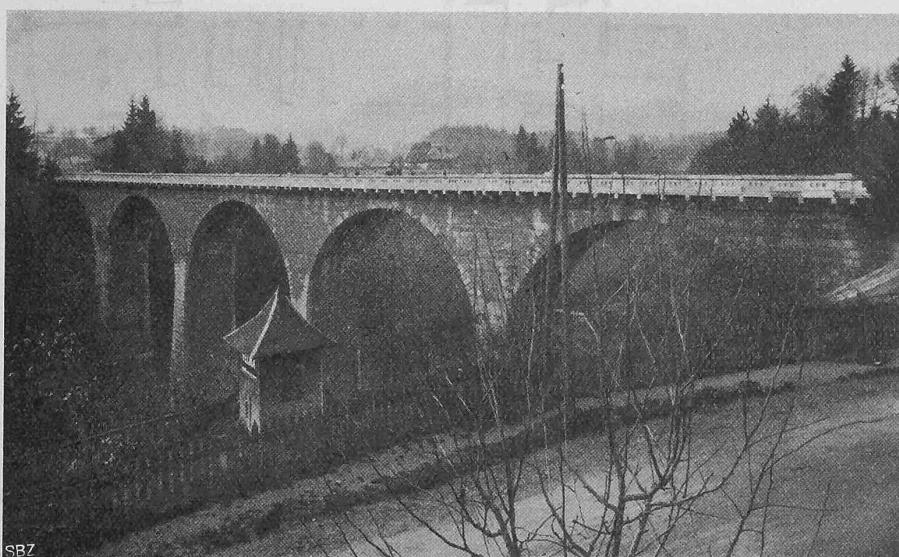
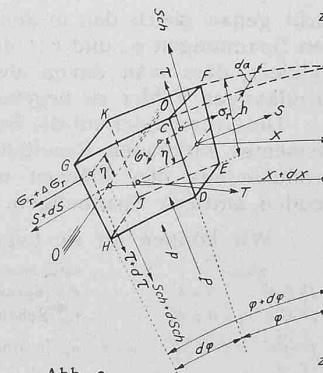


Abb. 11. Ansicht der vollendeten Rothenburger Brücke. — 15. X. 1912.



Die beiden andern Schnittflächen für das Plattenelement, nämlich  $CDEF$  und  $GHIK$ , sind eigentlich Kegelflächen, dürfen ihrer Kleinheit wegen jedoch als Ebenen betrachtet werden. Sie schliessen unter sich den Winkel  $d\varphi$  und mit der Symmetrieaxe  $z-z$  die Winkel  $\varphi$