

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 3

Artikel: Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32956>

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: Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz. — Die neue Verordnung betr. Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transport-Anstalten. — Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan Bahnhofquai bis Zähringerstrasse in Zürich. — † Alfred Ilg. — Miscellanea: Historisches Museum auf dem Brühl, St. Gallen. — Die Detroit-Superiorbrücke in Cleveland, Kohlenfelder in Spitzbergen, Simplon-Tunnel. Prüfanstalt für Heiz- und Lüftungsanlagen in Charlottenburg. Brückensprengung durch Druckwasser. Uferschutzbauten mit Drahtschotter-

behältern. Die Elektrizitätswerke der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Turbodynamos von 35 000 kW. Die Eisenbahnbrücke über den Ohio bei Sciotosville. Der Hauenstein-Basistunnel. — Konkurrenz: Bebauungsplan von Zürich und Vorort. — Nekrologie: Adolf Kellenberger. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 4 und 5: Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz. Tafel 6: † Alfred Ilg.

Band 67. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 3.

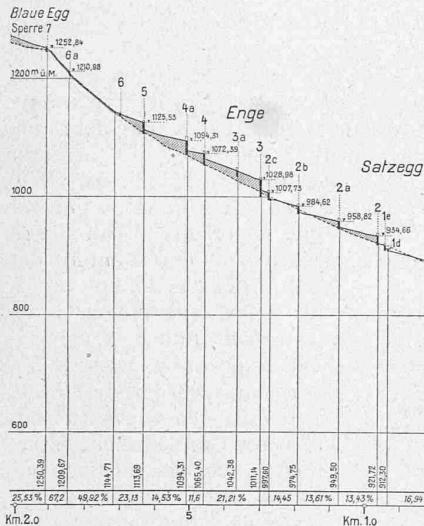
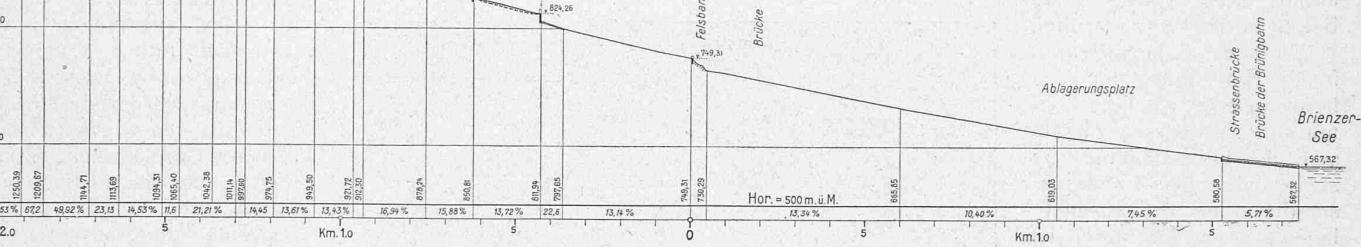


Abb. 1. Längenprofil der Lammbach-Verbauung bei Brienz.

Masstab
für die Längen
1 : 20 000,
für die Höhen
1 : 12 000.

(Seite 30) von uns zwecks Verkleinerung auf unser Format umgezeichnet, bzw. photographisch reduziert. Die zugehörigen textlichen Ausführungen auch nur auszugsweise abzudrucken, verbietet uns der verfügbare Raum, auch wäre damit nicht viel erreicht. Vielmehr wollen wir nachdrücklich das schöne Werk als reiche Fundgrube allen Interessenten zur Anschaffung bestens empfehlen.



Bauwerkes zurzeit noch angenommen werden muss.¹²⁾ Da es aber hierzu nach wie vor die bei uns (und auch in andern Staaten) eingebürgerte Ritter'sche Berechnungsweise als zweckdienlich erachtet, ergibt sich also, gegen den Wunsch des Departementes, eine Zweispurigkeit für die statischen Berechnungen.

Bei der Festlegung des Wertes $n = \frac{E_{\text{Eisen}}}{E_{\text{Beton}}}$ zu 20 liess man sich in Ergänzung der von den Erläuterungen zu den *K. V.* her bekannten Erwägungen besonders von der Erfahrungstatsache leiten, dass bei den üblichen Armierungen bis etwa 2,5 % des Betonquerschnittes (bei rechteckigen Balken) und bei der vorgeschriebenen Betonfestigkeit, die Tragfähigkeit von Bauteilen kaum durch Ueberwindung der Betondruckfestigkeit erschöpft sein wird, sondern durch Erreichung der Streckgrenze im Eisen. Inanbetracht solcher Verhältnisse schien es, wie bei Art. 1 Abs. d, überflüssig, den rechnungsmässigen Wert n in mathematischen Einklang mit der Elastizitätsziffer des Betons bringen zu wollen.

Dass ferner, laut *Absatz d*, für die Berechnung der Trägheitsmomente, behufs Ermittlung der äussern Kräfte statisch unbestimmter Systeme, nur der Betonquerschnitt ohne die Eiseneinlagen zu berücksichtigen ist, hat nicht bloss den Vorzug der Einfachheit, sondern begegnet auch dem Umstande, dass die wirklichen J kleiner sind als die mit einheitlichem E_b zu ermittelnden, weil die Elastizitätsziffer des Betons auf Zug kleiner ist als auf Druck.

Es wird auffallen, dass im *Absatz e* nebst der Berechnungsweise auch gleich die zulässigen Spannungen für den Zug im Beton bestimmt sind. Dies geschah, um zu kennzeichnen, dass diesen Spannungen, vom Standpunkt der Sicherheit der Bauteile aus, nicht die gleiche Bedeutung beigemessen werden darf wie den sonstigen, im Art. 4 festgesetzten Spannungen, die für die Tragfähigkeit der Bauteile unmittelbar massgebend sind. Es sei nebenbei auch bemerkt, dass die Ritter'sche Berechnungsweise grössere σ_{bz} liefert, als sie es in Wirklichkeit sind, und daher die zul. σ_{bz} entsprechend höher anzusetzen sind. Im Vergleich zu andern Verordnungen ist ferner zu beachten, dass infolge der grösseren Verteilungen der Lasten einerseits (vergl. Art. 2 a bis d), und infolge der Berechnung der Spannungen mit $n = 20$ anderseits, die Betonquerschnitte etwas kleiner ausfallen werden, sodass dem Nachweis der Zugspannungen im Beton nunmehr eine wesentlich höhere Bedeutung beizumessen ist. Zur besseren Beleuchtung

¹²⁾ Vergl. hierüber vorab das Heft 31 des D. A. E. und von früheren Abhandlungen u. a.: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Nr. 7 und 10, Jahrgang 1913: Zur Begrenzung der Zugspannungen des Betons in Eisenbahnbrücken aus Eisenbeton, von Geheimrat Labes; ferner über denselben Gegenstand in *Beton und Eisen*, 1913, Heft 8, bzw. 1914, Heft 24/25, von Dr. Ing. Schaechterle, im *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1914, Nr. 26, von Prof. Moersch.

dieser vielumstrittenen Frage müssen wir daher etwas ausführlicher sein, namentlich weil die Notwendigkeit des Zugspannungsnachweises auch bei uns sehr oft bestritten worden ist.

Gegenüber bisher üblicher Berechnung mit $n = 15$ wird, mit $n = 20$, das theoretische σ_{bz} kleiner, und zwar, in % des mit $n = 15$ berechneten σ_{bz} , um rund 3,5 % bis 9 % bei Platten und rund 6,5 % bis 14,5 % bei hohen Balken rechteckigen Querschnittes, bei einer Veränderlichkeit des Armierungsquerschnittes von 0,5 % bis 2,5 % des Betonquerschnittes. Im Mittel (bei einer Armierung von etwa 1,5 %) ist also die mit $n = 20$ berechnete Spannung σ_{bz} bei Balken rechteckigen Querschnittes ungefähr um 10 % kleiner als die mit $n = 15$ berechnete; das ungefähr gleiche Verhältnis erhält man für Plattenbalken. Dem Heft 24 des D. A. E. entnimmt man, dass für eine unserer neuen Verordnung entsprechende Güte des Betons und bei Abständen der Armierungseisen von den Kanten der Beton-Aussenflächen von 2 bis 4 cm, mit einem $\sigma_{bz} = 32 \text{ kg/cm}^2$ (mit $n = 15$) unmittelbar vor der Rissbildung gerechnet werden darf (d. h. mit $\sigma_{bz} = \sim 29 \text{ kg/cm}^2$ mit $n = 20$). Ganz ähnliche Werte lassen sich aus noch unveröffentlichten Versuchen der Materialprüfungsanstalt in Zürich ableiten. Aus dem Gesagten ergibt sich also, dass zur Zeit der vorgeschriebenen Probobelastungen, für einen Beton und für eine Ausführungsweise (namentlich inbezug auf Lage der Eisen) wie sie durch unsere Verordnung zweifelsfrei festgelegt sind, mit rechnungsmässigen Sicherheiten gegen das Eintreten der ersten Zugrisse gerechnet werden darf von 1,3 bis 1,4 bei Eisenbahnbrücken, $\sim 1,1$ bei Strassenbrücken und $\sim 1,0$ bei Hochbauten. Mit zunehmendem Alter werden sich diese Sicherheiten noch etwas erhöhen. Um die neuen Verhältnisse besser zu kennzeichnen seien noch folgende Angaben gemacht: die neue Verordnung erhöht die zulässige Spannung σ_{bz} im Vergleich zu den in den „Prov. Normen“ festgelegten Werten um 35 % bei Eisenbahnbrücken, 65 % bei Strassenbrücken und 10 % bei Hochbauten, bei gleichzeitiger Erhöhung der Mindest-



Abb. 3. Uebersichtskarte der Lammbach-Verbauung. — 1 : 40000. Verkleinerte Wiedergabe aus « Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz » (Text auf Seite 29).

würzelfestigkeit des Betons um 25 %. Am meisten begünstigt erscheinen demnach die Strassenbrücken, also jene häufigen Bauwerke auf Eisenbahngebiet, die zudem noch die Vorteile der Bestimmung in Art. 2d geniessen. Die neue Verordnung dürfte somit wohl an die Grenze dessen gegangen sein, was noch eine angemessene Sicherung gegen das Auftreten von ZugrisSEN im Beton bietet. Es sei daher nochmals betont, dass dies unter der grundsätzlichen Voraussetzung geschah, dass den Einflüssen von Temperatur und Schwinden in Berechnung und Ausführung und namentlich auch den Bestimmungen der Art. 2 Abs. 1, Art. 8 Abs. 1 bis 3, Art. 12 Abs. 2 und 3 bestmögliche Aufmerksamkeit geschenkt werde. Eine merkliche Erschwerung wird der Zugspannungsnachweis, inbezug auf Wirtschaft-



Aus: Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz.

Herausgegeben vom Eidg. Oberbauinspektorat (Text siehe Seite 29).



Verbauung des Lammbaches; unten: Gesamtansicht, oben: Sperre Nr. 5 und Schale (Original-Clichés des Buches).

Aus: Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz. — Verbauung des Lammbaches.



Blick von der „Satzegg“ aufwärts.



Ansicht der Sperren 1 e und 2.