

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 18

## 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:** 19.02.2026

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

INHALT: Eisenbeton-Bogenbrücke mit Zugband über die Emme bei Gerlafingen. — Ideen-Wettbewerb für einen Zentralfriedhof am Hörnli in Basel. — Die Zukunft der Grossstadt. — Grundzüge industrieller Kostenlehre. — Zur Neuordnung der Architektenschule an der E. T. H. — Miscellanea: Ausfuhr elektrischer Energie. Ein aerodynamisches Gebäude von 1000 PS. Bücherofferten aus dem Ausland. Schiffahrt

auf dem Oberrhein. Der Schweizerische Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbau. Der Schweizerische Acetylen-Verein. Congrès du Chauffage Industriel, Paris. — Konkurrenzen: Wettbewerb des „Comité Olympique Français“ für Sport- und Spiel-Anlagen. Kirchgemeindehaus Zürich-Wipkingen. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein. Sektion Bern des S. I. A. S. T. S.

Band 81. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 18.

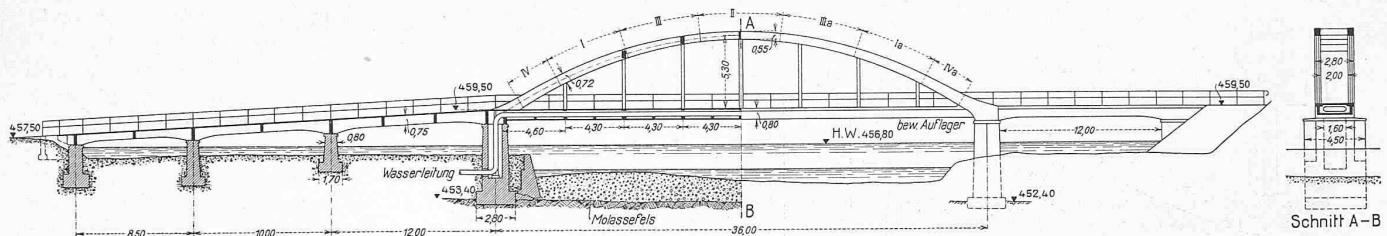


Abb. 1. Längs- und Querschnitt und Ansicht der Eisenbeton-Bogenbrücke über die Emme bei Gerlafingen; Gesamtlänge 84 m. — Maßstab 1:500.

### Eisenbeton-Bogenbrücke mit Zugband über die Emme bei Gerlafingen.

Von Ing. Werner Lüder, Solothurn.

Die neue Ueberbrückung der Emme oberhalb des Eisenwerkes Gerlafingen wurde zur Ueberführung der Rohrleitungen für die neuerstellte Wasserversorgung der Gemeinde Gerlafingen, sowie als Fussgängerbrücke auf dem Areal der von Roll'schen Eisenwerke erstellt. Projektierung und Bauleitung besorgte der Verfasser.

Die Hochwasser der Emme, die bis 500 m<sup>3</sup>/sek erreichen können, bestimmten die hohe Lage und machten neben der Hauptöffnung die seitlichen Flutöffnungen erforderlich. (Abbildungen 1 u. 2). Im korrigierten Flusslauf der Emme ist kein Zwischenpfeiler zulässig, das Nieder- und Mittelwasserbett musste deshalb mit einer Spannweite von 35 m überbrückt werden. Aus einer Reihe von Vorprojekten ergab sich als günstigste Eisenbetonkonstruktion ein Bogenträger mit Zugband und angehängter Fahrbahn, und zwar sowohl hinsichtlich der Kosten, als auch des Längenprofils der Nivelette und der Unterbringung der Röhren. Die Kastenkonstruktion für die Gussrohrleitungen von 35 und 25 cm lichtem Durchmesser konnte so auf einfache Weise in die Zugbänder eingebaut werden. Die Flutöffnungen sind am linken Ufer mit einem kontinuierlichen Balken überbrückt. Der Querschnitt wurde mit Absicht schmal gehalten, um jeglichen Wagenverkehr von vornherein auszuschliessen.

**Fundationen.** Die Mittelpfeiler sind mittels Spundwänden auf den rd. 4 m tief liegenden Molassefelsen hinunter fundiert. Der Grundwasserzufluss während der Bau-

als Rollenlager mit einer Stahlrolle von 16 cm Durchmesser; die Seitenöffnungen besitzen Gleitlager (Abb. 3, S. 214).

**Statische Berechnung.** Der statischen Berechnung der Mittelöffnung liegen als ruhende Lasten das Eigengewicht und das Gewicht der beiden gefüllten Wasserleitungen zu Grunde. Als Verkehrslast ist Menschengedränge von 350 kg/m<sup>2</sup>, jeweils in ungünstigster Stellung, berücksichtigt.

**Der Bogen** wurde als Zweigelenkbogen mit aufgehobenem Horizontalschub berechnet, wobei die Elastizität des Zugbandes berücksichtigt ist. Als maximale Spannungen ergaben sich:

Im Beton auf Druck 41 kg/cm<sup>2</sup> (zulässig 45 kg/cm<sup>2</sup>). Im Eisen auf Zug 670 kg/cm<sup>2</sup> (zulässig 1000 kg/cm<sup>2</sup>).

Die Nebenspannungen bei Berücksichtigung der Einspannung des Bogens in das Zugband werden hier verhältnismässig gering. Damit die Bogen die auf sie wirkenden Windkräfte von 150 kg/m<sup>2</sup> nicht selbständig auf die Widerlager übertragen müssen, sind die Hängesäulen biegungsfest ausgebildet, und es wurde angenommen, dass die gesamten Windkräfte auf die durch eine Platte und durch kräftige Querträger verbundenen Zugbänder übertragen werden. Die fünf mittlern Hängesäulen bilden mit den oberen und unteren Querträgern zusammen biegungsfeste Rahmen. Die Spannungen in den Hängesäulen betragen:

	Aus Vertikalbelastung als Rahmen-Axialzug:	Aus Windlast als Rahmenwirkung:	Max. Spannung
Im Eisen auf Zug (zulässig 1000)	330 kg/cm <sup>2</sup>	596 kg/cm <sup>2</sup>	926 kg/cm <sup>2</sup>
Beton auf Zug (zulässig 30)	7,4 kg/cm <sup>2</sup>	16 kg/cm <sup>2</sup>	23,4 kg/cm <sup>2</sup>
Beton auf Druck (zulässig 40)	—	33 kg/cm <sup>2</sup>	27,4 kg/cm <sup>2</sup>

Die Zugbänder wurden gleichzeitig als Fahrbahnträger ausgebildet, und haben ferner mit ihren Querverbindungen zusammen die gesamte auf die Brücke wirkende Windlast auf die Widerlager zu übertragen. Die in ihnen auftretenden Spannungen betragen:

	Axialzugkraft vom Bogen- schub	Zusatzzp. als Fahrbahn- längsträger	Zusatzzp. von Windlasten	Maximale Spannungen
Eisen auf Zug (zulässig 1000)	715	120	160	995 kg/cm <sup>2</sup>
Beton auf Zug (zul. 15 bzw. 30)	12	6,5	6	24,5 kg/cm <sup>2</sup>
Beton auf Druck (zulässig 40)	—	9,5	6	5,5 kg/cm <sup>2</sup>

Der Einfluss der Elastizität der Stützen auf das Zugband als Fahrbahnträger ist in unserem Falle ganz unbedeutend, ebenso erzeugen bei der angeordneten Auflagerung Temperaturänderungen nur unwesentliche Spannungen. Die Schubspannungen bleiben, sowohl im Bogen als auch in den Fahrbahnträgern, unter den für Beton zulässigen Werten. Da die Brücke sehr schmal ist, musste auch die Kippsicherheit nachgewiesen werden. Es ergab sich bei

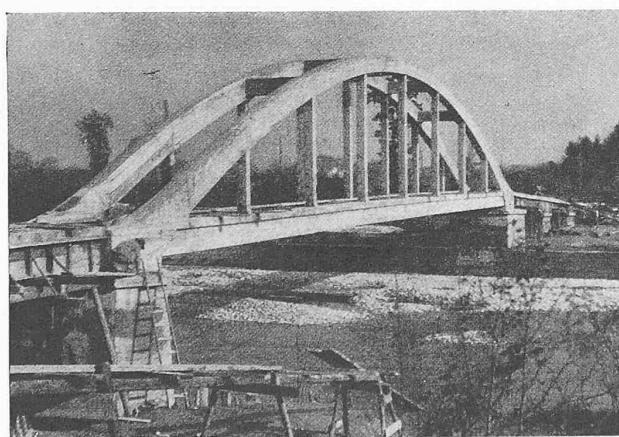


Abb. 2. Ansicht der Brücke im Rohbau, vom linken Ufer.

periode war ziemlich stark, sodass die Wasserhaltung, besonders beim Pfeiler links, einige Schwierigkeiten bereitete, d. h. leistungsfähige Pumpen erforderlich.

**Auflager-Konstruktionen.** Die festen Auflager sind als Federgelenke ausgebildet, die beweglichen der Bogenöffnung