

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115/116 (1940)
Heft: 24: Sonderheft zur 56. Generalversammlung des S.I.A. in Bern

Artikel: Zwei Eisenbetonbrücken im Tessin
Autor: Krüsi, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51300>

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: 22.02.2026

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

der Hotellerie an die neue Situation. Die Hotellerie ist betrieblich übersetzt, die Struktur des Fremdenverkehrs ist zu ändern, die Zeiten der Luxushotels sind vorbei. In einem Teil der Maschinenindustrie macht sich ein Auftragsmangel bemerkbar, wo das Wehrprogramm oder ausländische Kriegslieferungen nicht genügend Ersatz stellen. Die Bundesbahnen können durch Auftragerteilung von elektrischen Triebfahrzeugen und durch die Fortführung der Elektrifizierung eine besondere Hilfsaktion einleiten, sie können aber die erforderlichen Mittel nicht auf dem normalen Budgetwege aufbringen. Das gleiche gilt für die Elektrifizierung der Privatbahnen. Ferner sind subventionsfähig die Stallsanierungsaktion, die Renovation und die bauliche Sanierung von Werkstätten und die bisherigen Aktionen für Renovationsarbeiten, Altstadtsanierungen usw. (Schluss siehe S. 285)

Zwei Eisenbetonbrücken im Tessin

Von Dipl. Ing. W. KRUSI S. I. A., Lugano

I. Brücke über den Brenno bei Biasca.

Die Gotthardstrasse führt unmittelbar nordwärts von Biasca über die Brennibrücke, einen Steinbau mit sechs Stichbögen von rd. 11 m Stützweite, ungefähr um das Jahr 1850 auf den Fundationen einer noch älteren Brücke erstellt (Abb. 1). Plötzliche Hochwasser des Brennofusses können bis zum Scheitel der Brückengewölbe ansteigen. Die alte Brücke hat eine Fahrbahnbreite von nur 3,20 m; auf Seite Biasca weist die Zufahrt zudem eine unübersichtliche S-Kurve auf. Daher beschloss der Grosse Rat des Kantons Tessin auf Antrag des Baudepartementes die Korrektion der Strasse und den Bau einer neuen Brücke. Projekt und Bauleitung wurden dem Verfasser übertragen; die Oberbauleitung hatte das Baudepartement inne, Regierungsrat Dipl. Ing. E. Forni und Kant.-Obering A. Zoppi.

Die neue Brücke sollte wegen des wilden Charakters des Brenno ohne Flusspfeiler ausgeführt werden. Ferner war die Nivelette der Strasse, rd. 5 m über der Flussohle, festgelegt. Es ergab sich daraus als zweckmässige Konstruktion ein Bogen mit aufgehängter Fahrbahn (Abb. 2 bis 4).

Der statischen Berechnung lag die Eidg. Verordnung vom Januar 1935 für eine Strassenbrücke erster Ordnung zu Grunde. Die Brücke hat folgende konstruktive und statische Merkmale: Stützweite der Bögen 78,50 m, Pfeilhöhe 15,10 m; somit Pfeilverhältnis 1 : 5,2. Im Scheitel ist der Bogenquerschnitt 90×132 cm, an den Widerlagern 90×367 , bzw. 90×352 cm. Die Bogenaxe fällt zusammen mit der Stützlinie für ständige Last; der Armierungsprozentsatz an gewöhnlichen Rundisenen beträgt rd. 70 kg/m³ Beton (Abb. 5 und 6). Die Bögen sind in den Fundamenten eingespannt; diese bilden vier Pyramidenstumpfe von je $4,50 \times 8,00$ m Grundfläche, in armiertem Beton von 300 kg Portlandzement pro m³ fertigen Beton. Die Fundamente

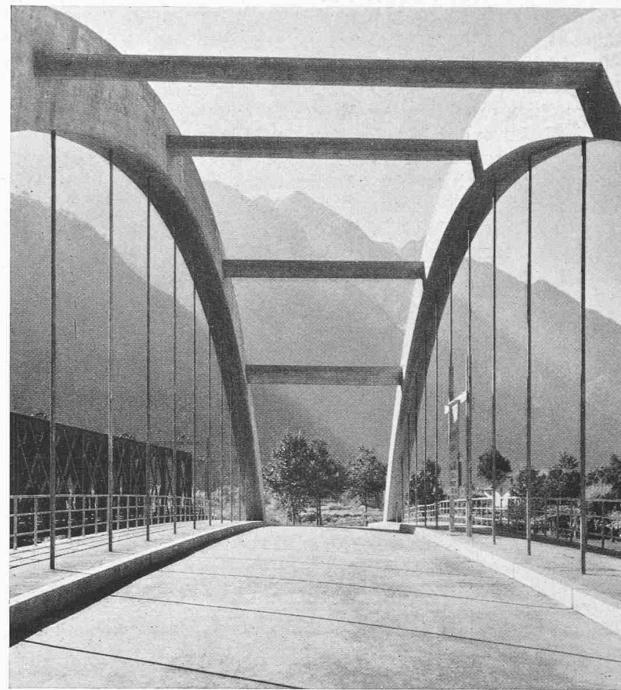


Abb. 4. Durchblick durch die Brennibrücke

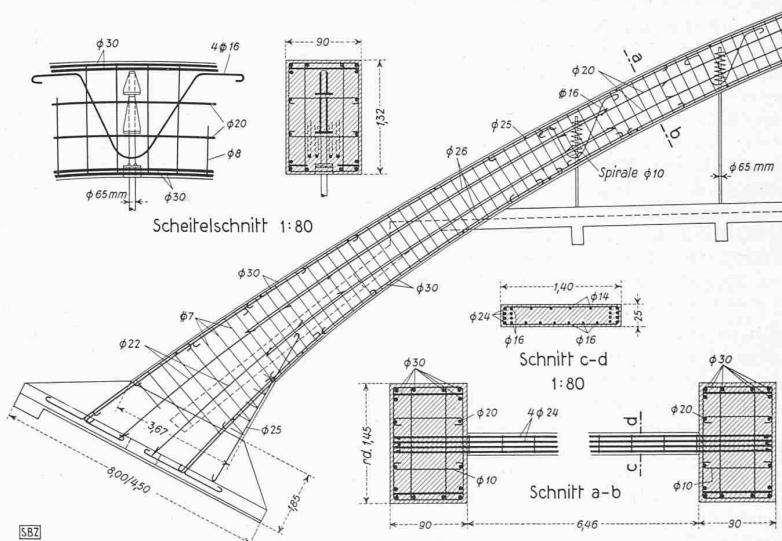


Abb. 5. Armierungspläne der Brennibrücke, Ansicht 1:200, Schnitte 1:80

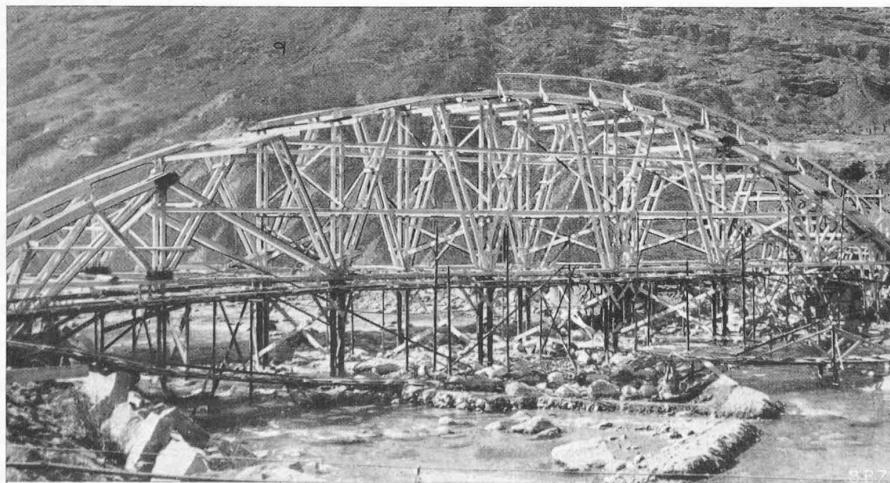


Abb. 8. Ansicht des Lehrgerüstes vom linken Ufer des Brenno aus

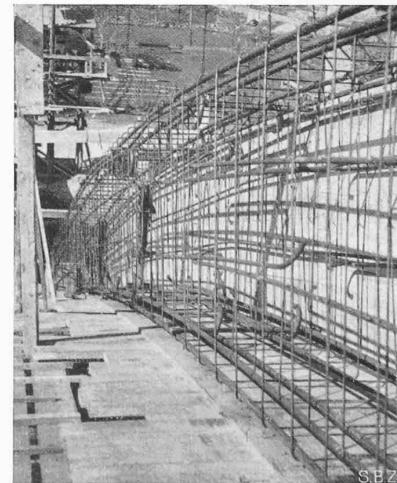


Abb. 6. Bogenarmierung im Scheitel

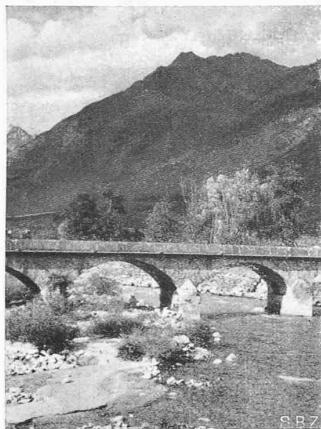
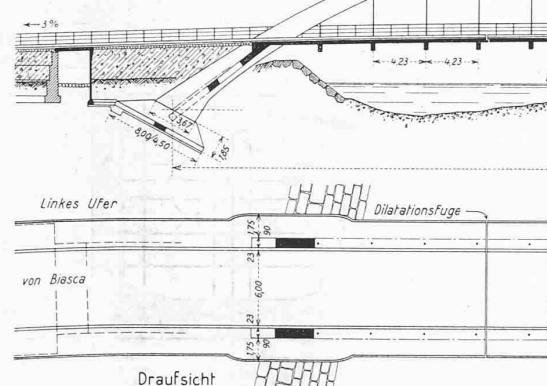


Abb. 1. Alte Brenno-Brücke

Bewilligt gemäss
BRB vom 3. Oktober 1939
am 14. November 1940



ruhen auf fest gelagertem Kies und Sand; die maximale Bodenpressung beträgt $2,4 \text{ kg/cm}^2$ zufolge der Normalkraft, und $1,2 \text{ kg/cm}^2$ zufolge der Momente, total also $3,6 \text{ kg/cm}^2$. Die Fundamente reichen bis etwa 3 m, bzw. 5 m unter die Flussohle.

Die Fahrbahn besitzt eine Breite von 6,0 m für den Wagenverkehr und zwei beidseitig auskragende Gehwege von je 2,50 m für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr; die Randsteine, die die Fahrbahn von den Gehstegen trennen, haben zum Schutze der Hängestangen gegen Beschädigungen durch Fahrzeuge 26 cm Auftrittshöhe. Die Fahrbahn ist an die Bogen aufgehängt. Ihre Hängestangen bestehen aus Chromstahl der v. Roll'schen Eisenwerke Gerlingen und haben einen Durchmesser von 65 mm; sie sind auf die ganze Länge verzinkt und in den Bögen und Querträgern einbetoniert und verankert. Von der Verwendung unbetonierter Rundseisen als Hängestangen wurde wegen der

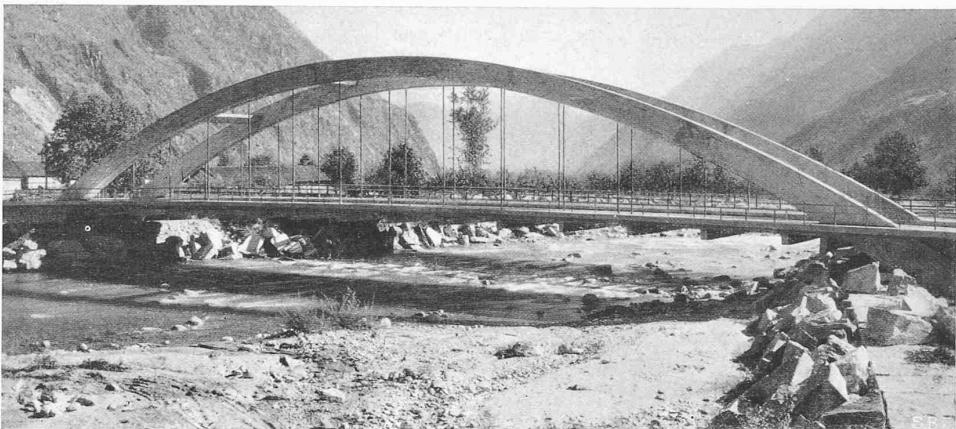


Abb. 2. Gesamtbild der neuen Brenno-Brücke vom rechten Ufer

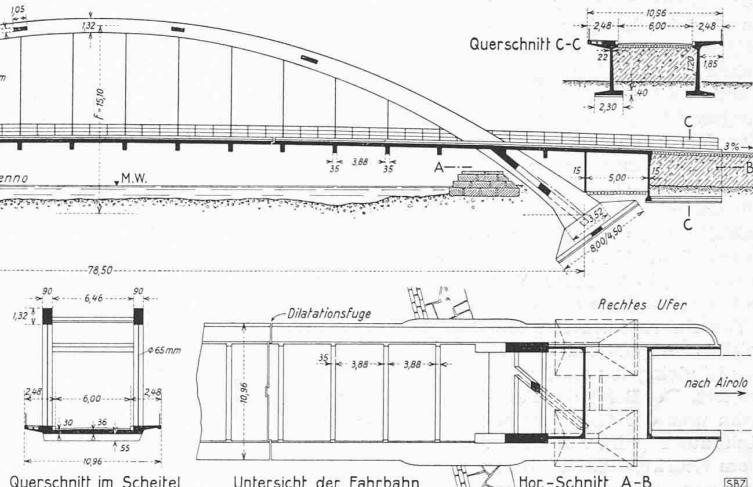


Abb. 3. Zeichnung 1:550

Rissgefahr des gezogenen Betons und der Rostgefahr der Rund-eisen abgesehen.

In der Längsrichtung der Brücke ist die Fahrbahnplatte über die Querträger auf 4,23 m Feldweite gespannt. Sie besitzt keine Längsträger, ist somit wenig steif und gegen elastische Senkungen der Querträger infolge der Verformung von Bögen und Hängestangen wenig empfindlich. Beim Austritt der Bögen aus der Fahrbahn sind die Gehwege balkonartig verbreitert. An zwei Stellen ist die Fahrbahn in der Querrichtung durchgetrennt, sie kann somit nicht als Zugband wirken; die Fugen erlauben ihre freie Dehnung in der Längsrichtung, die bis 15 mm pro Fuge betrug. Diese Fugen erschweren zwar die Konstruktion, ergeben aber klare statische Verhältnisse.

Die Fahrbahn wirkt gleichzeitig als unterer Windverband; das mittlere Stück als eingehängter Träger, die Teile gegen die Auflager als Konsolen. Eine Strebe leitet die Windkräfte vom Schnitt des Bogens mit der Fahrbahn zu den Widerlagern. Vier flachliegend angeordnete Querriegel bilden zusammen mit den Bögen den räumlichen oberen Windverband. Um dessen Abmessungen möglichst zu beschränken und dadurch das Innere der Brücke frei zu halten, wurden die Bögen eingehend auf seitliches Ausknicken untersucht; die vorhandene Sicherheit bei gleichzeitig wirkendem Winddruck ist eine vierfache.

Zum Arbeitsprogramm ist folgendes zu bemerken: Gleichzeitig mit den Widerlagern wurde das Lehrgerüst ausgeführt. Hierauf wurden die Bögen in drei Segmenten betoniert, sodass für jeden Bogen vier Arbeitsfugen entstanden (Widerlager, Scheitel, beide Viertel). Das Schliessen der Bögen erfolgte anschliessend an das Betonieren des Viertelsegmentes. Für die Bögen wurde Portlandzement «Granit» der Jura-Zement-Fabriken Aarau-Willegg verwendet (300 kg/m^3 fertigen Betons); der Beton der Bögen wurde pervibriert.

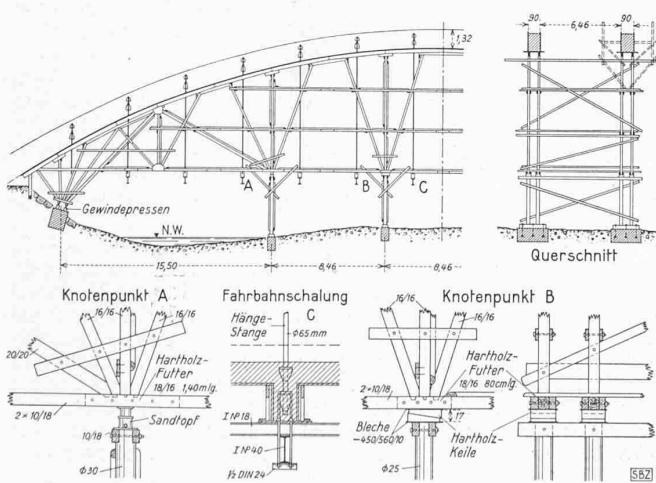


Abb. 7. System und Einzelheiten vom Lehrgerüst, 1 : 500 und 1 : 100

Eisenbeton-Stabbogenbrücke über den Orino bei Malvaglia, von Dipl. Ing. W. Krüsi S. I. A., Lugano

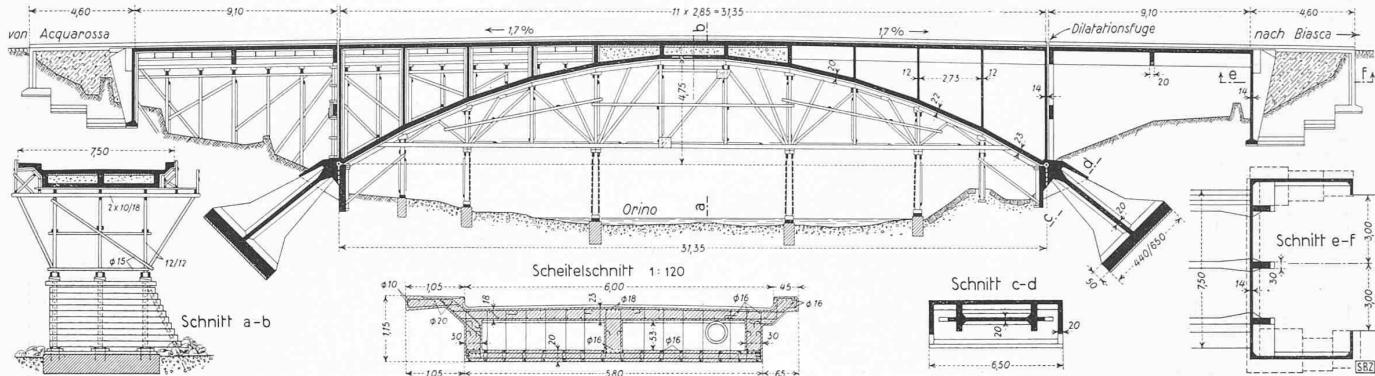


Abb. 10. Längs- und Querschnitte 1:300, Scheitelschnitt 1:120

der Fahrbahn in der Folge an den in den Bögen einbetonierten Zugstangen aufgehängt. Das Betonieren der Fahrbahn hatte nach einem vorgeschriebenen Schema zu erfolgen, da die Gewichte der Fahrbahnsegmente auf die Bögen wie zufällige Lasten wirken. Ein aussergewöhnliches Hochwasser anfangs Juni 1938 liess die Notwendigkeit dieser Vorsichtsmassnahme erkennen.

Die Fahrbahntafel wurde mittels Asphaltoid gegen das Eindringen von Wasser isoliert. Der Belag der Fahrbahn und der Gehstege besteht aus Topeka von 5, bzw. 3 cm Stärke, das Geländer aus geschweißten Röhren. Als Armierungseisen wurden für die Bögen gewöhnliche Rundesen verwendet, für die übrigen Konstruktionsteile in der Hauptsache Istegeisen. Die verwendeten Materialien umfassen: Eisenbeton (300 kg/m³ fertiger Beton) 888 m³, Rund- und Istegeisen 78 t, Schalung 2700 m²; für das Lehrgerüst wurden 88 m³ Rund- und Kantholz verwendet. Der Bau wurde durch die Unternehmung Lorenzo Riva in Lugano ausgeführt; die Gestehungskosten beliefen sich einschliesslich der seitlichen Anschlüsse für eine Gesamtlänge von rd. 100 m auf rd. 150 000 Fr. oder rd. 136 Fr./m² überbrückte Fläche.

Die Brenno-Brücke gehört zu den weitest gespannten ihrer Art auf dem Kontinent und ist die grösste Brücke dieser Art in der Schweiz. In aesthetischer Hinsicht wäre es wünschenswert gewesen, den Durchmesser der Hängestangen, trotz ihrer niedrigen Beanspruchung von 950 kg/cm², von 65 mm auf etwa 75 mm zu erhöhen. — Die Verformungsmessungen wurden unter der Leitung von Prof. Dr. Ing. M. Ros, Direktionspräsident der EMPA Zürich, durchgeführt. Sie erstreckten sich auf die Messungen während des Baues und am Tage der Kollaudation. Die Ergebnisse nebst den Schlussfolgerungen sind im Bericht Nr. 99 der EMPA (Versuche und Erfahrungen an ausgeführten Eisenbetonbauwerken in der Schweiz) dargestellt; die Untersuchungen und ihre wertvolle wissenschaftliche Auswertung gewähren einen Einblick in die Wirkungsweise dieses Brückensystems.

Es seien davon folgende Daten hier wiedergegeben:

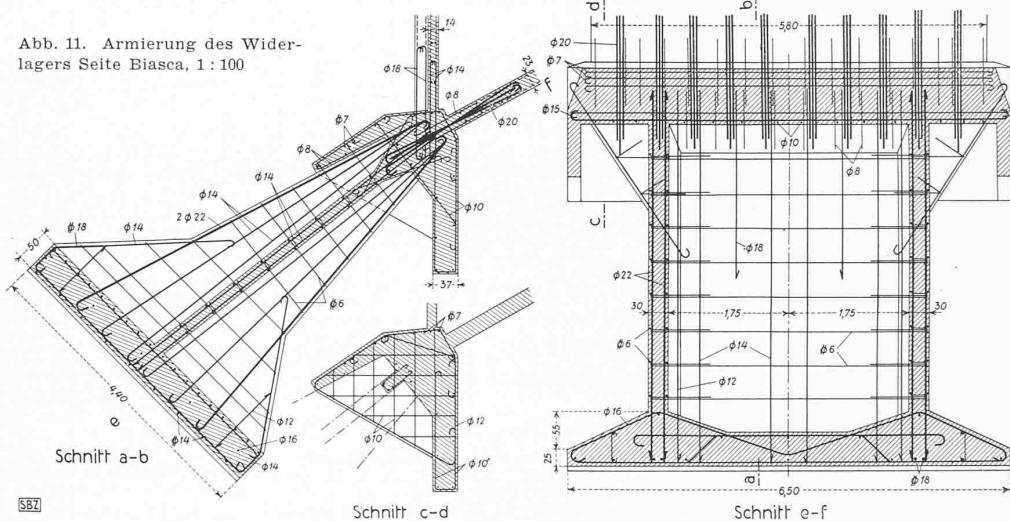
1. Bogenausstattung: Lotrechte Durchbiegung im Scheitel 11 mm; horizontale Verschiebung (Ausweichen der Widerlager) total 10 mm, unverändert geblieben; Drehung der Widerlager (für Seite Biasca) 15 Winkelsekunden a. T., nach aussen; Druckspannung im Scheitel, obere Faser, 37 kg/cm².

2. Die Messungen zwischen dem Ausrüsten der Bögen (28. April 1938) und dem Tag der Belastungsversuche (17. Nov. 1938) ergaben grosse Einflüsse der Temperatur, des Schwindens und des Kriechens des Betons auf die Bögen.

3. Belastungsversuche, mit acht Lastwagen von total 94 t: Durchbiegungen im Scheitel, am Bogen gemessen + 5,34 mm — 0,87 mm

Durchbiegungen im Viertel, am Bogen gemessen + 7,66 mm — 6,10 mm

Abb. 11. Armierung des Widerlagers Seite Biasca, 1:100



Durchbiegungen im Viertel, unter der Fahrbahn
gemessen

+ 9,17 mm
— 5,70 mm

Grösste Drehungen am Widerlager

3 Winkelsekunden a. T.

Grösste Drehungen im Viertel

114 Winkelsekunden a. T.

Grösste Spannung im Scheitel, oben

— 22,1 kg/cm²

Grösste Spannung im Scheitel, unten

+ 11,8 kg/cm²

Grösste Spannung im Viertel, unten

— 18,2 kg/cm²

Grösste Spannung im Viertel, unten

+ 9,0 kg/cm²

Grösste Spannungen in einem der oberen Querriegel bei der Stellung der Lasten in der Mitte der Strasse (in Querrichtung)

+ 1,9 kg/cm²

Desgleichen nach dem Randstein hin verschoben

— 0,2 kg/cm²

Grösste Spannung in der Hängestange

+ 6,3 kg/cm²

Gemessener Stosszuschlag bei der Fahrt eines Lastwagens von 14,4 t Gewicht und einer Geschwindigkeit von 25 km/h:

im Scheitel des Bogens etwa 27 %

im Viertel des Bogens etwa 20 %

Sprungversuche über zwei Bretter von je 25 mm Stärke = 50 mm, bei einer Fahrgeschwindigkeit des Lastwagens von 20 km/h:

Eigenschwingungsdauer des Bogens im Scheitel etwa 2,6 Hertz

Eigenschwingungsdauer des Bogens im Viertel etwa 2,0 Hertz

Die Dämpfung erfolgt langsamer als bei Brücken mit Ueberbau.

Entsprechender Stosszuschlag im Scheitel rd. 50 %

Entsprechender Stosszuschlag im Viertel rd. 37 %

Schlussfolgerungen: Die Verformungen sind regelmässig; die bleibenden Deformationen betragen 2 bis 3 %. Die gemessenen Verformungen der Bögen sind etwas grösser als bei Brückensystemen mit Fahrbahnaufbau. Ebenso werden die Bögen leichter zum Schwingen angeregt, was bei einer Eisenbahnbrücke berücksichtigt werden müsste. Die grössten Durchbiegungen der Bögen betragen etwa 1/10000 der Stützweite. Die Drehungen der Widerlager zufolge Verkehrslast betragen im Maximum 3 Winkelsekunden; die Bögen können somit als eingespannt betrachtet werden. Der Grösstwert der Betonspannungen des Bogens infolge sämtlicher Einflüsse beträgt rd. 90 kg/cm².

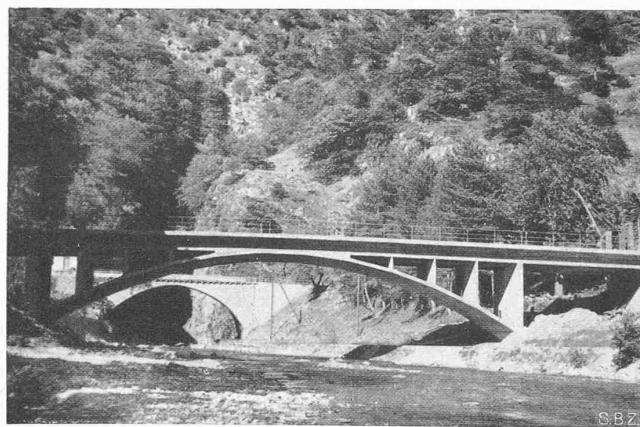


Abb. 9. Stabbogen-Brücke und alte Steinbrücke über den Orino bei Malvaglia. — Bew. lt. BRB 3. Okt. 1939 am 14. Nov. 1940

II. Brücke über den Orino in Malvaglia.

Die Brücke liegt im Zuge der Lukmanierstrasse, zwischen Biasca und Acquarossa. Sie ersetzt die in den Jahren um 1820 bis 1824 erbaute alte Steinbrücke, die wegen schlechter Strassenführung ausgeschaltet wurde (Abb. 9). Projekt und Bauleitung waren dem Verfasser übertragen; die Oberbauleitung lag in den Händen des Kantons. Die Brücke ist nach den Normen des S.I.A. 1935 für eine Strasse erster Ordnung berechnet, mit Fahrbahn von 6,00 m Breite und einem Gehsteg von 1,05 m; auf beiden ist ein Belag von Gussasphalt aufgebracht.

Als Tragsystem wurde gewählt ein Stabbogen von 31,35 m Spannweite und 4,75 m Pfeilhöhe, 20 bis 23 cm stark und versteift durch drei Träger von 81 und 86 cm Höhe, die aus Schönheitsgründen in gleicher Höhe über den Seitenöffnungen durchlaufen; diese sind vom Bogen durch Dilatationsfugen getrennt (Abb. 10). Die Träger ruhen auf durchgehenden Wänden; die Widerlager sind konsolartig vorgebaut.

Der Stabbogen besitzt obere und untere durchgehende Eisen-Einlagen; es sind also keine Federgelenke vorhanden mit Ausnahme bei den Kämpfern (Abb. 11). Hier wurde indessen zur Erreichung einer gleichmässigen Verteilung allfälliger Risse im Beton in der untern und obern Leibung des Bogens eine schwache Armierung aus \varnothing 8 mm Eisen angeordnet, die die hohen zusätzlichen Spannungen von etwa $\pm 25 \text{ kg/cm}^2$ erklärt. Die gemessenen Nebenspannungen zufolge der Steifigkeit der Knotenpunkte stimmen mit den gerechneten Werten gut überein.

Die Belastungsproben wurden ebenfalls unter der Leitung von Prof. Dr. M. Roß durchgeführt, anschliessend an die Messungen an der Brennabrücke in Biasca. Der Lastenzug bestand aus vier Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 54 t. Die gerechneten Durchbiegungen und Spannungen bezogen sich auf den Stabbogen mit Gelenken; die gemessenen Werte sind wesentlich kleiner infolge der in Wirklichkeit auftretenden Einspannungen und infolge des Zusammenwirks der gesamten Konstruktion.

Es betragen:

die Durchbiegungen im Scheitel	+ 1,64 mm
	- 0,00 mm
die Durchbiegungen im Viertel	+ 4,38 mm
	- 2,57 mm

Die maximale Durchbiegung entspricht etwa 1/7000 der Stützweite des Stabbogens. Bei Belastung ausserhalb Flussmitte gegen den talseitigen Gehweg hin ergab sich zufolge der Quersteifigkeit durch die Querwände ein Unterschied der Durchbiegungen zwischen der Unterwasserseite und der Oberwasserseite des Bogens von nur 1,16 mm. Die bleibenden Verformungen erreichten 3 bis 4 %.

Die grössten Spannungen betragen im Bogen:
im Scheitel — 4,6 kg/cm^2 , + 3,0 kg/cm^2 (gleichzeitig Untergurt der Versteifungsträger)
im Viertel — 6,3 kg/cm^2 , + 1,0 kg/cm^2
am Kämpfer — 28,1 kg/cm^2 , + 23,2 kg/cm^2 (zufolge der erwähnten Armierung gegen Rissbildung)
am talseitigen Versteifungsträger im Viertel — 21,1 kg/cm^2
+ 42,5 kg/cm^2

Die Spannungen an der dritten Vertikalwand, vom linksufrigen

Widerlager aus gerechnet, betragen für

die obere Einspannstelle — 33,5 kg/cm^2 , + 30,1 kg/cm^2

die Wandmitte — 4,0 kg/cm^2 , + 2,6 kg/cm^2

Die maximalen Drehungen am Kämpfer erreichten 23 s a. T.

Bei den Sprungversuchen über ein 47 mm Brett in Brückenzentrum mit einem Lastwagen und 25 km/h Fahrgeschwindigkeit ergeben sich Stoßzuschläge von 120 % für den Scheitel und 17 % im Viertel. Die Eigenfrequenz für den Scheitel ergibt sich dabei zu etwa 7 Hertz, für den Viertel zu etwa 4 Hertz.

Die Brücke wurde im Jahre 1938 von der Unternehmung F'lli. Giulio e Antonio Vicari, Lugano-Cassarate, ausgeführt. Ihre Baukosten beliefen sich auf rd. 52 000 Fr., für die Gesamtlänge der Brücke einschliesslich der Flügelmauern von rd. 59 m, bzw. nur etwa 117 Fr./m² überbrückter Fläche.

W. K.

*

Dass schon die alten Tessiner Meister waren im Steinbrückenbau¹⁾, zeigt untenstehendes Bildchen, gleichzeitig als Meisterwerk photographischer Kunst bemerkenswert (Aufnahme aus rd. 1 1/2 km Entfernung mit Teleobjektiv von 60 cm Brennweite, Blende 36). Es ist zu finden in doppelter Grösse nebst 82 andern markanten Aufnahmen Heinigers in seinem, soeben bei Fretz & Wasmuth (Zürich) erschienenen Prachtwerk «Tessin, Ein Bilderbuch» (Format 22 × 29 cm, in Leinen geb. Fr. 13,50), das wir bei dieser Gelegenheit als Weihnachtsgeschenk angelegentlich empfehlen möchten.

Red.

Aktuelle Fragen der Arbeitsbeschaffung

(Schluss von Seite 282)

Der Bericht stellt ferner fest: «Die Intellektuellen werden im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogrammes weitgehend Betätigung finden. Architekten, Ingenieuren, Technikern und Geometern bieten sich aber schon bei der Vorbereitung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen willkommene Arbeitsgelegenheiten. Soll die Aktion rasch und unverzüglich einsetzen, wenn der Arbeitsmarkt überflutet wird, sind ohne Säumen Projektstudien zu machen, Projekte aufzustellen und Detailpläne auszuarbeiten. Hierfür werden sich vorab die selbständigen Architektur- und Ingenieurbüros eignen.»

Was die Finanzierung der Arbeitsbeschaffung anbetrifft, ist die Kommission der Ansicht, dass Arbeitsbeschaffung in der heutigen Zeit wirtschaftliche Landesverteidigung sei. Sie muss der militärischen Landesverteidigung in ihrer

¹⁾ Vgl. auch Melezza-Brücke im Centovalli, «SBZ» Bd. 94, S. 5* (1929).

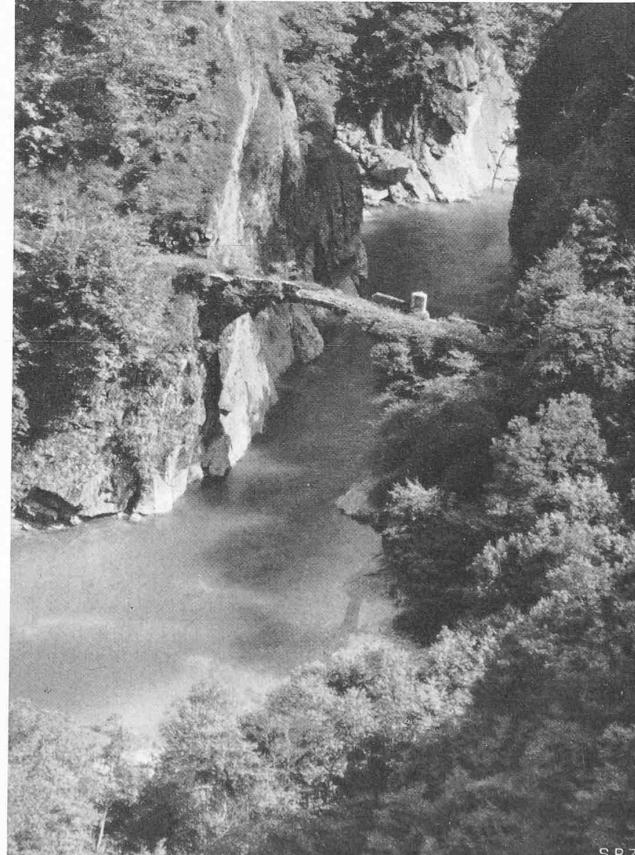


Abb. 12. Altes Steinbrücklein im Onsernonetal (Tessin)
Aufnahme von E. A. Heiniger, aus seinem «Tessin, Ein Bilderbuch»