

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87 (1969)
Heft: 46

Artikel: Auflager-Bewegungen bei Brücken
Autor: Menn, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-70813>

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: 14.01.2026

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

Auflager-Bewegungen bei Brücken

Von Dr. Christian Menn, dipl. Bau-Ing., Chur

DK 624.21.094

Auflager-Bewegungen entstehen bei der Verformung oder Verschiebung des Brückenträgers infolge äußerer Lasten, Vorspannungen, Schwinden und Temperaturänderung. In der vorliegenden Untersuchung werden nur horizontale Auflager-Verschiebungen betrachtet, die bei längeren, mehrfach gestützten und im Grundriss gekrümmten Brücken erhebliche Kräfte in den Lagern und Stützen auslösen können.

Zur Aufnahme des Querwindes werden die Lager im allgemeinen bei beiden Brückewiderlagern in einer bestimmten Bewegungsrichtung geführt. Diese Führung hat bei gekrümmten Durchlaufträgern immer Zwängungen zur Folge, die – je nach der Lageranordnung bzw. deren Verschiebungsrichtung – grösser oder kleiner sein können. Das Problem des Konstrukteurs besteht somit darin, die Bewegungsrichtungen der Lager so festzulegen, dass die Zwängungskräfte möglichst klein werden. Die Voraussetzung für die Lösung dieses Problems ist die Kenntnis des Verformungsmechanismus. Obwohl diese Aufgabe relativ einfach und durchaus nicht neu ist, soll sie im folgenden kurz dargestellt werden, da es sich bei der Prüfung von Brückenprojekten immer wieder zeigt, dass der Verformungsmechanismus falsch beurteilt wird.

Die Einflüsse, die die horizontalen Auflager-Verschiebungen verursachen, lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen:

1. äussere Lasten, insbesondere Wind und Bremskräfte
2. Vorspannung mit elastischer und plastischer Verformung (Kriechen)
3. gleichmässige Temperaturänderungen und Schwinden.

Betrachtet man ein Element eines im Grundriss gekrümmten Brückenträgers von der Achslänge s_o und der Breite b_o (Bild 1), dann können für Verkürzung und Krümmungsradius folgende Formeln abgeleitet werden:

$$s_{ao} = (R_o + b_o) \varphi_o,$$

$$s_{io} = (R_o - b_o) \varphi_o.$$

Durch Elimination von φ_o folgt hieraus

$$(1) \quad R_o = \frac{s_{ao} + s_{io}}{s_{ao} - s_{io}} \cdot b_o$$

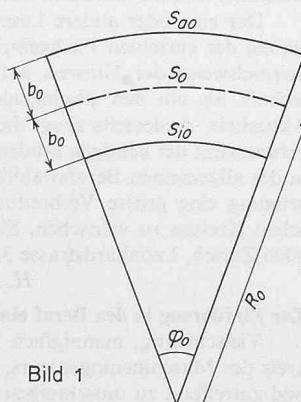


Bild 1

Unter achssymmetrischer Vorspannung beträgt nun die Länge des äusseren Randes

$$s_a = s_{ao} (1 - \varepsilon_v)$$

und jene des inneren Randes

$$s_i = s_{io} (1 - \varepsilon_v),$$

während die Breite b_o , von der Querkontraktion abgesehen, keine Änderung erfährt. Damit folgt für den Krümmungsradius

$$(2) \quad R = \frac{(s_{ao} + s_{io})(1 - \varepsilon_v)}{(s_{ao} - s_{io})(1 - \varepsilon_v)} b_o = \frac{s_{ao} + s_{io}}{s_{ao} - s_{io}} \cdot b_o = R_o.$$

Bei gleichmässiger Temperaturänderung oder Schwinden ergeben sich folgende Werte:

$$s_a = s_{ao} (1 - \omega t),$$

$$s_i = s_{io} (1 - \omega t)$$

und $b = b_o (1 - \omega t)$.

Am verformten Element beträgt somit der Krümmungsradius

$$(3) \quad R = R_o (1 - \omega t).$$

Aus dieser Berechnung lässt sich folgende Feststellung über den Verformungsmechanismus ableiten:

1. Äussere Lasten:

- keine primäre Änderung der Trägerlänge
- keine primäre Änderung des Krümmungsradius

2. Achssymmetrische Vorspannung, elastische und plastische Verformung (Kriechen):
 - Änderung der Trägerlänge
 - keine Änderung des Krümmungsradius (Querkontraktion = 0)
3. Gleichmässige Temperaturänderung und Schwinden:
 - Änderung der Trägerlänge
 - Änderung des Krümmungsradius (im gleichen Verhältnis wie die Trägerlänge).

Auf Grund der Verformungen der einzelnen Trägerelemente kann nun die Verformung des gesamten Trägers bzw. der Verschiebungsvektor an jedem beliebigen Punkt ohne weiteres bestimmt werden.

Die je nach Trägerform sehr unterschiedliche Verformung infolge achssymmetrischer Vorspannung oder gleichmässiger Temperaturänderung soll an drei Beispielen (Bilder 2, 3 und 4) veranschaulicht werden (Trägerform im Grundriss; Widerlager links fest eingespannt, Widerlager rechts frei verschieblich; v = Verschiebungsvektor).

Am Beispiel der Bilder 5 bis 8 wird der Berechnungsvorgang an einem einfachen System (im Grundriss gekrümmter Dreifeld-Träger) dargestellt.

Als Grundsystem wird am besten der auf zwei Stützen gelagerte und auf den Widerlagern frei verschiebbliche Träger gewählt (Bild 5). Zur Lösung dieses Systems dienen die Gleichgewichtsbedingungen

$$\Sigma H_x = 0; \text{ bzw. } = K_x$$

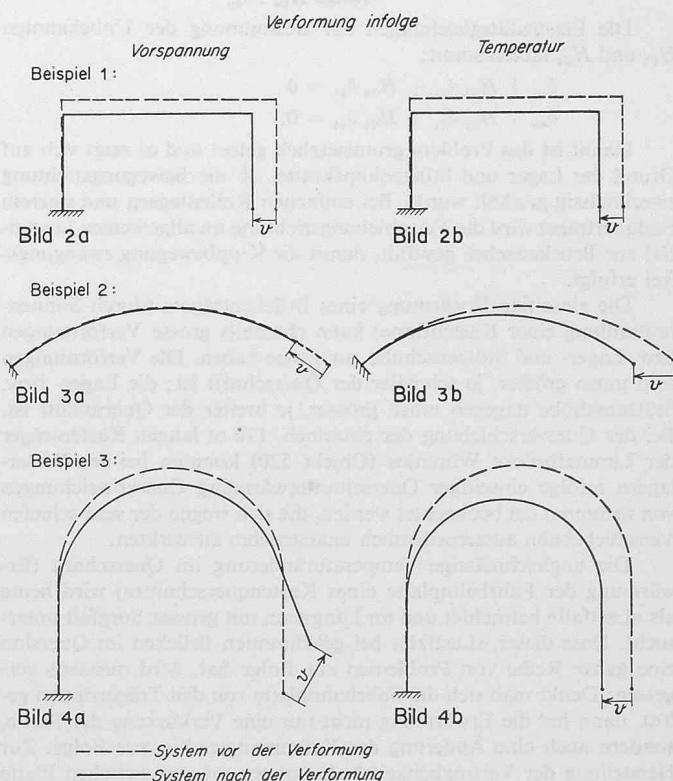
$$\Sigma H_y = 0; \text{ bzw. } = K_y$$

$$\Sigma M = 0; \text{ bzw. } = M_k$$

(K_x, K_y = äussere Kräfte, zum Beispiel Wind oder Bremskräfte) und die Verformungsbedingung für die Sehne zwischen den beiden Stützpunkten 2 und 3

$$\Delta S = \Delta S_o (1 + \varepsilon).$$

Für dieses System (mit der entsprechenden Primärverformung) kann nun der Verschiebungsvektor bei den Widerlagern genau berechnet werden. Die Abweichungen senkrecht zu den Verschiebungsrichtungen betragen δ_1 und δ_4 . Im allgemeinen wird die Verschiebung



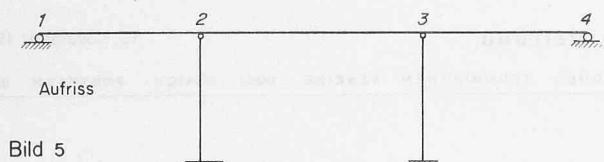


Bild 6
 v = Bewegungs-Richtung der Lager auf den Widerlagern

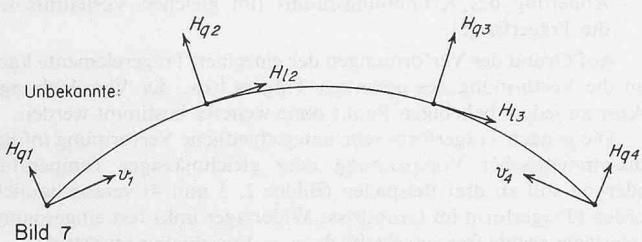


Bild 7

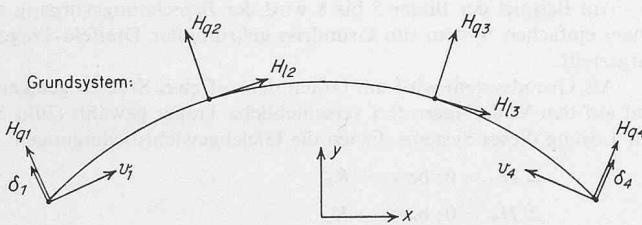


Bild 8
(Überzählige Größen Hq_1 und Hq_4)

nicht auf den vorgegebenen Verschiebelinien verlaufen, und es sind deshalb bei den Widerlagern die beiden senkrecht zu den Verschiebelinien wirkenden Unbekannten H_{q1} und H_{q4} so anzubringen, dass die Verschiebung auf den Widerlagern keine Abweichung von der Verschiebelinie aufweist.

Abweichung am Widerlager 1 infolge $H_{q1} : \delta_{11}$
infolge $H_{q4} : \delta_{14}$

Abweichung am Widerlager 4 infolge $H_{q1} : \delta_{41}$
infolge $H_{q4} : \delta_{44}$

Die Elastizitätsgleichungen zur Bestimmung der Unbekannten H_{q1} und H_{q4} lauten somit:

$$\delta_{10} + H_{q1} \delta_{11} + H_{q4} \delta_{14} = 0$$

$$\delta_{40} + H_{q1} \delta_{41} + H_{q4} \delta_{44} = 0.$$

Damit ist das Problem grundsätzlich gelöst und es zeigt sich auf Grund der Lager- und Stützenkopfkräfte, ob die Bewegungsrichtung zweckmäßig gewählt wurde. Bei einfachen Rollenlagern und starrem Endquerträger wird die Verschiebungsrichtung im allgemeinen tangential zur Brückenachse gewählt, damit die Kippbewegung zwängungsfrei erfolgt.

Die einseitige Erwärmung eines Brückenträgers (durch Sonnenbestrahlung einer Kastenrippe) kann ebenfalls grosse Verformungen bzw. Lager- und Stützenschübe zur Folge haben. Die Verformungen sind umso grösser, je schmäler der Querschnitt ist; die Lager- bzw. Stützenschübe dagegen umso grösser, je breiter der Querschnitt ist. Bei der Querverschiebung der einzelnen, 170 m langen Kastenträger der Limmatbrücke Würenlos (Objekt 520) konnten bei den Widerlagern infolge einseitiger Querschnitterwärmung Querabweichungen von mehreren cm beobachtet werden, die sich wegen der sehr schiefen Verschiebebahn ausserordentlich unangenehm auswirkten.

Die ungleichmässige Temperaturänderung im Querschnitt (Erwärmung der Fahrbahnplatte eines Kastenquerschnittes) wird heute als «Lastfall» betrachtet und im Längssinn mit grosser Sorgfalt untersucht. Dass dieser «Lastfall» bei gekrümmten Brücken im Quersinn eine ganze Reihe von Problemen zur Folge hat, wird meistens vergessen: Denkt man sich die Fahrbahnplatte von den Trägerrippen gelöst, dann hat die Erwärmung nicht nur eine Verkürzung der Platte, sondern auch eine Änderung des Krümmungsradius zur Folge. Zur Herstellung der Verträglichkeitsbedingungen müssen zwischen Platte

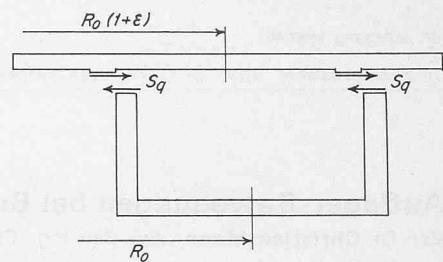


Bild 9

und Rippen Querschubkräfte S_q wirken, die im Querschnitt Quermomente und im Träger Torsionsmomente auslösen (Bild 9). Analoge Probleme entstehen natürlich auch bei quervorgespannten Fahrbahnplatten gekrümmter Brücken, da die Quervorspannung eine Reduktion der Krümmung der Fahrbahnplatte bewirkt.

Adresse des Verfassers: Dr. sc. techn Ch. Menn, dipl. Bau-Ing., 7000 Chur, Quaderstrasse 18.

Schriften zum Studium an der ETH

DK 378.962:378.14

Der Bauingenieur. Führer für das Studium an der ETH und EPUL. Herausgeber: Akad. Ingenieur-Verein an der ETH, Zürich

Es ist das Verdienst zweier Bauingenieurstudenten an der ETH, den in der Öffentlichkeit leider noch immer zu wenig bekannten Beruf des Bauingenieurs durch eine sehr gut redigierte Schrift darzulegen. In erster Linie soll der Studienführer dazu dienen, den frischgebackenen Studenten ihren Weg zum ersehnten Hochschuldiplom durch Ratschläge zu ebnen und sie gleichzeitig auf die Palette der Möglichkeiten aufmerksam zu machen, die der Beruf des Bauingenieurs nach dem Studium bietet.

In einem ersten Teil werden nach einer Einleitung von Bundesrat R. Bonvin seitens namhafter Schweizer Bauingenieure der Hochschule und Praxis Kurzbeiträge über die einzelnen Berufssparten wie Projektierung, Ausführung, Verwaltung, Wissenschaft und Forschung wiedergegeben. Der zweite Teil ist dem Studienweg an der Hochschule gewidmet und gibt einen Überblick über mögliche Gliederung des Studiums und die einzelnen Fachrichtungen.

Der eine oder andere Leser mag eine etwas ausführlichere Darlegung der einzelnen Fachgebiete als wünschenswert halten. So fehlt beispielsweise der Hinweis auf den Wasserbau und die Abwasser-technik als ein den Bauingenieur verpflichtetes Fachgebiet grosser Aktualität. Anderseits zeugt die vorliegende Publikation vom Unternehmergeist der heutigen Studentengeneration; sie schliesst eine Lücke in der allgemeinen Berufswahl-literatur und es ist ihr aus voller Überzeugung eine grosse Verbreitung in studentischen und vorstudentischen Kreisen zu wünschen. Sie ist zum Preis von 1 Fr. beim AIV, 8006 Zürich, Leonhardstrasse 33, zu beziehen.

H. Hofacker, dipl. Bau-Ing. ETH, Zürich

Zur Einführung in den Beruf eines Maschineningenieurs

Vielschichtig, mannigfach und spannungsvoll ist der Aufgabenkreis des Maschineningenieurs, und es ist nicht leicht, dessen Berufsbild zutreffend zu umschreiben. Dieser Umstand erschwert nicht nur die Berufswahl, sondern bereitet auch dem Studierenden, vor allem in den unteren Semestern, oft Mühe bei der Wahl der zu belegenden Fächer und bei der Beurteilung des gebotenen Stoffes hinsichtlich praktischer Verwendbarkeit.

Um diesem Notstand abzuholen, hat die Abteilung für Maschineningenieurwesen der ETH Zürich unter der Leitung des Vorstandes, Prof. Dr. P. Profos, und in Zusammenarbeit mit den Fachprofessoren eine sehr schön gestaltete Schrift herausgegeben, die bezweckt, den vor der Wahl eines akademischen Berufes stehenden Maturanden über Ausbildung, Berufstätigkeit und Berufsaussichten des Maschineningenieurs zu unterrichten. Nach einer einführenden Übersicht über Tätigkeit und Stellung des Ingenieurs werden zunächst die Ausbildungsmöglichkeiten an der ETH Zürich und anschliessend die da vertretenen Hauptgebiete besprochen. Am Schluss finden sich Hinweise auf die Weiterbildung nach dem Diplomabschluss an der Hochschule sowie für die Weiterbildung in der Praxis.

Die überaus wertvolle Schrift, zu deren Druckkosten die ETH, der Arbeitgeberverband Schweizerischer Maschinen- und Metall-industrieller sowie der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-verein namhafte Beiträge geleistet haben, kann kostenlos beim Vorstand der Abteilung für Maschineningenieurwesen (8008 Zürich, Sonneggstrasse 3) bezogen werden.

A.O.