Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 27

Sonstiges

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: 09.07.2025

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

INHALT: Abonnements-Einladung. — Neue Linien der Pariser Stadtbahn. (Schluss.) — Der Farbengarten. — Miscellanea: Die Bodensee-Toggenburgbahn. Der neue Koppentalbrunnen in Stuttgart. — Literatur: Betonkalender 1906. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Jubiläum des Eidgenössischen Polytechnikums. Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Meine ersten Bauherren. (Schluss).

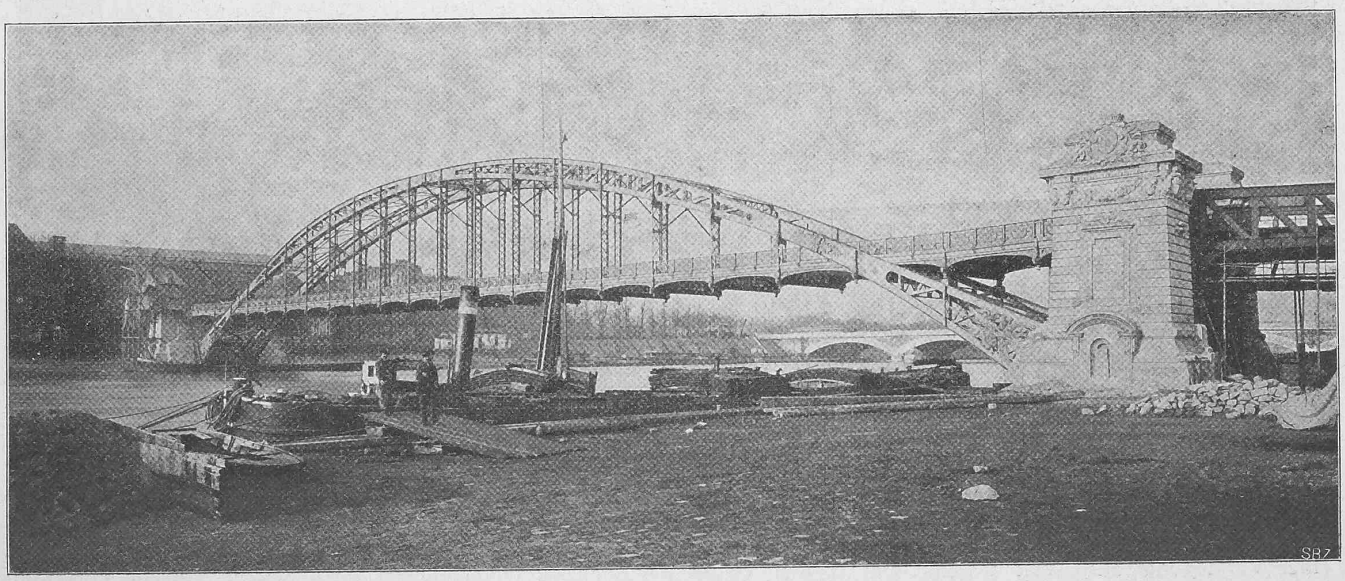
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 6. Januar 1906 beginnenden XXIV. Jahrgang der *Schweizerischen Bauzeitung* kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei Herren **Ed. Raschers Erben,** Meyer & Zellers Nachfolger in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bezw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:
A. WALDNER, Ingenieur,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Zürich, den 30. Dezember 1905.



Aufgenommen für die Schweiz. Bauzeitung — Dezember 1905. Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Abb. 21. Ansicht der neuen Austerlitzbrücke.

Neue Linien der Pariser Stadtbahn.

(Schluss.)

Unter den zahlreichen Kunstbauten der Pariser Stadtbahn ist unstreitig die im Zuge der Linie Nr. 5 befindliche *Austerlitzbrücke* das interessanteste Bauwerk; sie übersetzt die Seine mit einem einzigen Bogen von 140 *m* Spannweite und ist nach einem neuen Systeme ausgebildet. Das ursprüngliche Bahnprojekt wollte die bestehende Brücke auch für den neuen Verkehrsweg benützen; da jedoch die statischen Untersuchungen ein solches Vorgehen als unzulässig erscheinen liessen, musste auf Verlangen der Strassenbauverwaltung ein Neubau 190 *m* oberhalb der alten Austerlitzbrücke erstellt werden. Die nachfolgende Beschreibung der neuen Brücke konnte dem „Génie Civil" Nr. 26, 1905 entnommen werden.

Auf Grundlage eines von der Bauleitung entworfenen Vorprojektes wurde im Anfange des Jahres 1903 ein allgemeiner Wettbewerb für die Ausführung des Eisenwerkes eröffnet und in der Folge die „Société de Constructions de Levallois-Perret" mit derselben betraut. Nach dem Vorprojekte sollte die ganze Breite der Seine für die Schifffahrt frei gelassen werden, aus welcher Forderung sich, wie bereits erwähnt, eine notwendige Lichtweite von 140 *m* ergab, die von keiner der andern Seinebrücken in Paris erreicht wird, da die zweitgrösste, die Alexanderbrücke, einen Bogen von nur 107,5 *m* Spannweite besitzt. Das unter der Leitung des Oberingenieurs Bienvenue ausgearbeitete städtische Vorprojekt charakterisierte sich als ein gewöhnlicher, dreigelenkiger Sichelträger, dessen Scheitel 20,2 *m* über und dessen Kämpfer 7,8 *m* unter der Fahrbahn lagen. Die Lichthöhe zwischen der Eisenkonstruktion und dem mittlern Wasserstande betrug 11,3 *m*.

Dem von der oben genannten Baufirma aufgestellten Entwurfe liegt ebenfalls die Voraussetzung zu grunde, dass nur ein sich über die Fahrbahn erhebender Bogenträger in Betracht fallen könne. Für die konstruktive Durchbildung des Eisenwerkes waren im übrigen die nachfolgenden Erwägungen massgebend:

1. Da bei einer überhöhten Bogenbrücke nur der mittlere, über den Fahrzeugen gelegene Bogenabschnitt seitliche Versteifungen erhalten kann, musste die Brücke mit Berücksichtigung des Winddruckes und der beträchtlichen Trägerhöhe in der Querrichtung möglichst widerstandsfähig ausgestaltet werden.

2. Die Fahrbahn konnte an den zwei Durchschnittspunkten mit den Bogenträgern mit diesen nicht fest verbunden werden, da sie sonst als Zugband gewirkt und den Bogen deformiert hätte. Bei der Befestigung an nur einem der beiden Punkte hätte sich hinwiederum die Dilatation der Längs-