

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 23

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Neubau der Achereggbrücke über die See-Enge des Vierwaldstättersees bei Stansstad. — Kantonales Verwaltungsgebäude in Zug und Wohnhaus „Im Vogelsang“ bei Zug. — Miscellanea: Elektrischer Betrieb auf den schwedischen Staatsbahnen. Untersee-Kraftübertragung von Schweden nach Dänemark. Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten. Erweiterung der Wasserkraftanlagen am Niagara. Eine Abkürzung der Bahnverbindung Stockholm-Malmö. Schweizerischer Werkbund. Die Gewinnung von

Natargas in den Vereinigten Staaten. Schweizerische Bundesbahnen. Eidgenössische Technische Hochschule. Polnische Technische Hochschule Warschau. — Konkurrenzen: Reformierte Kirche in Zürich-Fluntern. Primarschulhaus im Länggass-Quartier Bern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 34 bis 36: Kantonales Verwaltungsgebäude in Zug. Tafel 37: Wohnhaus „Im Vogelsang“ in Zug.

Band 66.

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

Nr. 23.

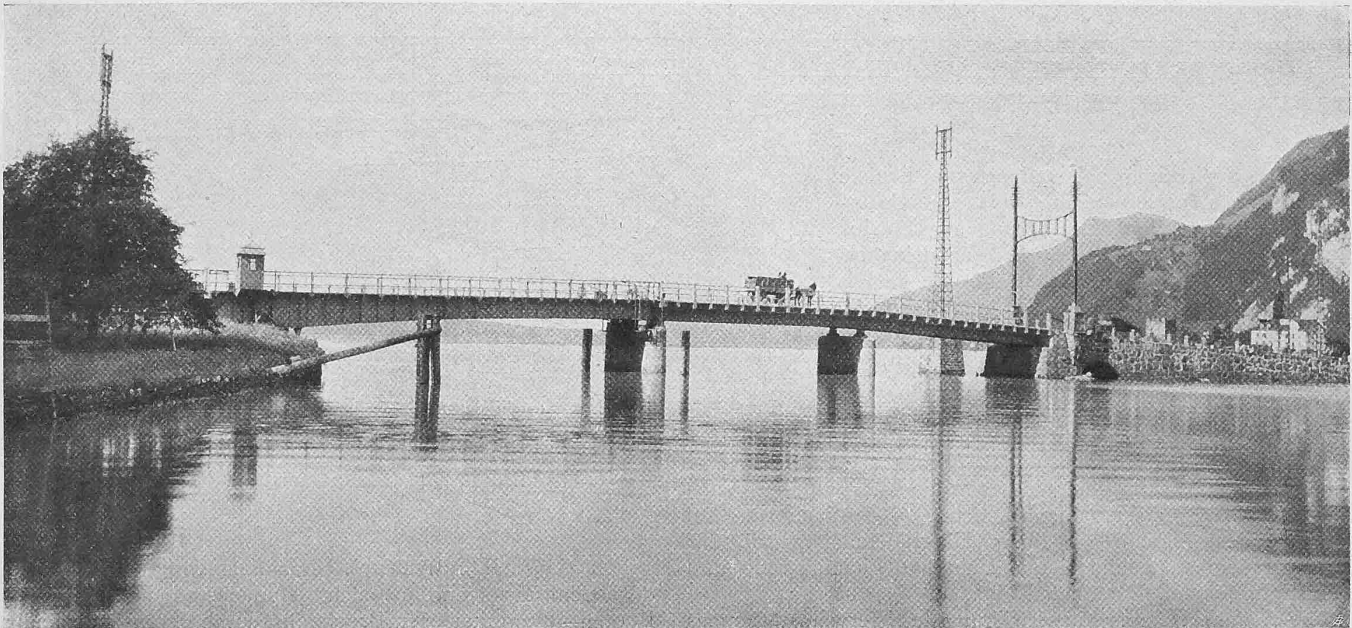


Abb. 7. Gesamtansicht von Südwest der neuen Drehbrücke (links) und des neuen festen Brückenteils (rechts).

## Neubau der Achereggbrücke über die See-Enge des Vierwaldstättersees bei Stansstad.

Von Prof. A. Rohn, Zürich.

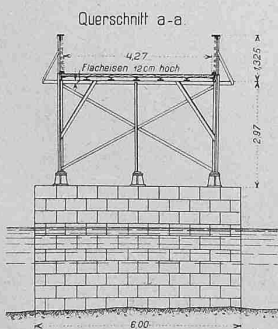
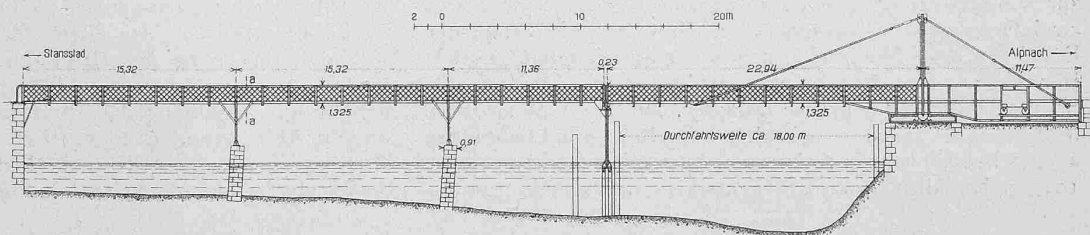
Im Herbst 1911 beauftragte das Bauamt von Nidwalden den Verfasser dieses Berichtes, den Zustand des festen Teiles der Achereggbrücke bei Stansstad zu prüfen. Diese alte Brücke ist durch Abb. 1 und 2 dargestellt; ihr fester Teil war durchlaufend über drei Oeffnungen von

stehenden, etwa 0,90 m breiten, gemauerten Sockeln aufgestellt waren. Der eiserne Endpfeiler der aus dem Jahr 1858 stammenden festen Brücke, gleichzeitig Stützpunkt der Drehbrücke, ruhte auf Holzpfählen, wie aus untenstehender Abbildung 1 ersichtlich ist.

Die 1888 an Stelle einer Klappbrücke errichtete Drehbrücke bestand aus einem durchlaufenden Ueberbau von 22,94 m + 11,47 m = 34,41 m Gesamtlänge; die freie Durchfahrt zwischen den Schutzpfeilern betrug etwa 18 m. Auch die Drehbrücke hatte querliegenden Holzbelag;

Abb. 1 (rechts). Ansicht der alten Achereggbrücke. Masstab 1 : 500.

Abb. 2 (unten). Schnitt der alten festen Brücke. Masstab 1 : 200.



15,32 m + 15,32 m + 11,36 m = 42,00 m. Die Länge des Endfeldes Seite Alpnach-Hergiswil ist, anlässlich einer früheren Vergrößerung der Durchfahrtsweite des beweglichen Brückenteils, von 15,32 m auf 11,36 m vermindert worden; der Hauptträgerabstand betrug 4,54 m. Ein einfacher, querliegender Holzbelag ruhte auf längslaufenden Schienen; die Querträger bestanden aus einfachen Flacheisen in 1,93 m Abstand,

er ruhte auf [ ]-Längsträgern, diese auf Querträgern aus [ ]-Eisen. Ihr langer Arm war durch ein aus grossen Steinen gebildetes Gegengewicht ausbalanciert, ausserdem war ein bewegliches Gegengewicht vorhanden. Die Ausbiegung der offenen Brücke blieb angenähert auch im geschlossenen Zustand bestehen, weil die beiden Brückenenden nur mit Hülfe von unmittelbar von Hand bewegten Schraubenspindeln abgestützt werden konnten. Die Stützungsart der geschlossenen Brücke war daher eine veränderliche, da die Endstützen negative Auflagerkräfte aus Verkehrslast nicht aufnehmen. Nachdem diese Schraubenspindeln zurückgedreht waren, konnte die Brücke mit Hülfe einer am Ende des Gegengewichtsarmes befestigten Kette von Hand ausgedreht werden. Eine Bremse war nicht vorhanden, sodass es bei starkem Wind äusserst schwierig war, die Brücke zu bewegen, bzw. festzuhalten. Die Mittelstütze bestand aus einem festen Kugellager nebst vier Laufrädern.

die später durch einige querlaufende Schienen ausgesteift wurden. Das Widerlager auf der Seite Stansstad ist auf einer Steinschüttung aufgebaut, die zwei Mittelpfeiler bestanden aus eisernen Jochen, die auf ziemlich schräg-