

# Neue Strassenbrücke über den Rhein zwischen Schaffhausen und Flurlingen

Autor(en): **Roš, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 8: **Sonderheft zur Schaffhauser Generalversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins: 22.-24. August 1942**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52421>

## **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.

menarbeit zwischen den Vertretern der Bauverwaltung, den Herren Stadtrat E. Schalch, Stadttingenieur B. Im Hof, Stadtbaumeister G. Haug und der Arbeitsgemeinschaft für den Bauungsplan wurde in mehrjähriger Arbeit versucht, die Probleme möglichst vollständig darzulegen und Richtlinien für ihre Lösung zu geben, wobei auch die Ergebnisse des Durchgangstrassen-Wettbewerbes vom Jahre 1935<sup>13)</sup> verwertet werden konnten. Wir sind uns bewusst, dass damit nur ein Anfang gemacht ist und dass die schwerste Arbeit, die Umsetzung des Planes in die Wirklichkeit, noch bevorsteht. Möge das gute Einvernehmen und die verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Architektenschaft und den Organen der Bauverwaltung erhalten bleiben und dazu beitragen, die Früchte dieses mutigen Anfangs ausreifen zu lassen.

## Neue Strassenbrücke über den Rhein zwischen Schaffhausen und Flurlingen

Von Dipl. Ing. E. MAIER, Schaffhausen, Dipl. Ing. E. RATHGEB und Ing. Dr. C. F. KOLLBRUNNER, Prokurist der Fa. Brunner & Co., Zürich

Seit dem Jahre 1860 besteht bei der Tonwarenfabrik Schaffhausen ein hölzerner Rheinsteg für leichten Verkehr, der nach langjährigen Verhandlungen mit öffentlichen und privaten Beiträgen für wenig mehr als 15000 Fr. erstellt worden war. Als trotz umfassender und kostspieliger Instandstellungsarbeiten der (überdies auch vom Hochwasser gefährdete) Steg immer baufälliger wurde und deshalb seit vier Jahren nur noch dem Fussgängerverkehr offen steht, wurde das Verlangen nach einer soliden, auch dem schweren Verkehr genügenden Rheinbrücke dringend (Abb. 1 und 2).

In den Jahren 1939/40 durchgeführte Projektstudien für eine Brücke in Stahlkonstruktion von 6,0 bzw. 6,5 m Fahrbahnbreite und beidseitigen Gehwegen für zwei verschiedene Baustellen (rd. 110 m oberhalb und 150 m unterhalb des alten Holzsteges) ergaben mit je rd. 1 Mio Fr. Baukosten zu teure Lösungen. Zudem befriedigten diese doch nicht ganz, weil die Bedürfnisse der später einmal durchzuführenden Grossschiffahrt nicht genau bekannt sind. Weiterhin angestellte Studien für Provisorien in Holz bzw. Eisenbeton ergaben, dass Holz nur wenig billiger würde. Im Sommer 1941 erhielten dann die Ingenieurbüros E. Maier in Schaffhausen und E. Rathgeb in Zürich den Auftrag, ein definitives Projekt auszuarbeiten, das bei rd. 400000 Fr. Baukosten zur Ausführung gelangte (Abb. 3 und 4). Die neue Brücke sollte nur 3,5 m Fahrbahnbreite und beidseitige Gehwege von je 1,5 m Breite erhalten und so konstruiert sein, dass eine spätere Verbreiterung flussabwärts möglich würde; ausserdem hatten die Projektverfasser die Aufgabe, bei der konstruktiven Gestaltung der Brücke auf den projektierten Vorhafen der Rheinschiffahrt am linken Rheinufer Rücksicht zu nehmen. Es soll die Möglichkeit bestehen, beim Bau dieses Vorhafens die Brücke dort zu heben und über den Kanal hinweg zu verlängern. Das bedingte einmal ein einseitiges Strassengefälle von 4‰, sodann die Wahl des eingehängten Trägers in der Mittelloffnung, sowie die Lage des Widerlagers auf dem linken Ufer. Die Hebung erfolgt später in der Weise, dass der jetzt horizontale eingehängte Träger auf der linken Seite gehoben wird, bis er eine Neigung von 4‰ aufweist; der linksufrige Brückenteil ist dann so viel zu heben, dass eine durchgehende Strassensteigung von 4‰ entsteht (in Abb. 3 strichpunktiert). Der gute Baugrund aus Kalksteinfelsen hätte die Ausführung eines kontinuierlichen Balkens gerechtfertigt, der etwas billiger geworden wäre. Das Verhältnis der Spannweiten mit 25,40 m in den Aussenöffnungen und 36,60 m in der Mittelloffnung ergab sich einerseits aus der Bedingung

<sup>13)</sup> Dargestellt in Bd. 106, S. 244\* (1935).

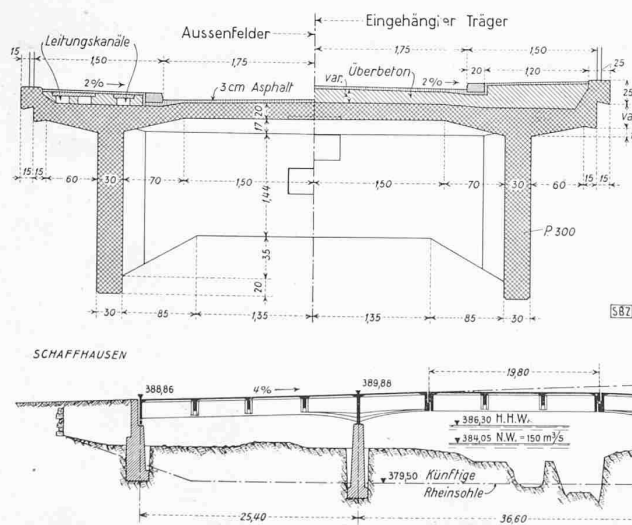


Abb. 1. Hölzerner Rheinsteg bei HW mit Steinen beschwert

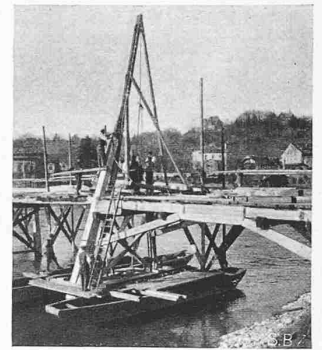


Abb. 2. Verstärkungsarbeiten am alten Rheinsteg

eines guten Ausgleiches der Feldmomente, andererseits aus der Gestaltung der Flusssohle. Beide Pfeiler stehen an Stellen, wo der Fels des Flussbettes hoch liegt, was die Kosten für Fangdämme und Wasserhaltung vermindert hat. Da die Flusssohle wegen des Ausbaues des Kraftwerkes Schaffhausen, wie in Abb. 3 strichpunktiert angegeben, später tiefer gelegt wird, wurden die Pfeiler jetzt schon 1,80 m tief unter die neue Flusssohle fundiert.

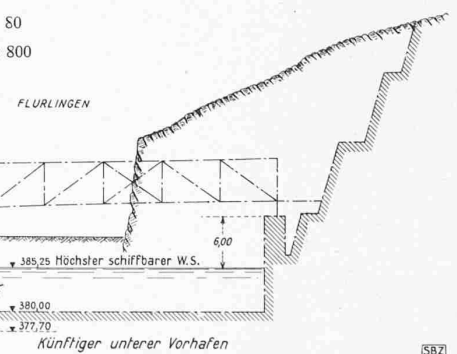
Die Brückenhauptträger sind auf den Pfeilern frei drehbar gelagert, jedoch ohne besondere Lagervorrichtungen, abgesehen von lotrechten Gelenkeisen; an den Widerlagern ruhen sie auf beweglichen Eisenbetonpendeln. Die Auflagerung des eingehängten Trägers erfolgte beim festen Lager in analoger Weise wie bei den Pfeilern und beim beweglichen Lager auf eisernen Rollen. Die Querträger auf dem linken Flusspfeiler und auf dem linken Widerlager sind so konstruiert, dass die spätere Hebung der Brücke mit Pressen möglich ist.

Da die Brücke mit einem möglichst geringen Aufwand an Eisen gebaut werden musste, sind die mit Chrombaustahl armierten Hauptträger verhältnismässig hoch. Die Fahrbahnplatten (Abb. 4) sind als kreuzweise armierte Platten mit variablem Trägheitsmoment und unter Berücksichtigung der Einspannung in die Haupt- und Querträger berechnet; als Armierung diente Idestahl. Bei den Pfeilern sind nur die Köpfe und bei den Widerlagern die Auflagerbänke armiert. Auf diese Weise liess sich der ursprünglich für St. 37 zu rd. 72 t berechnete Eisenaufwand bis auf 42 t herabdrücken. Allerdings mussten hierzu die Trägerhöhen nicht unwesentlich vergrössert werden, was der Brücke ein etwas schweres Aussehen verleiht, andererseits den Zementaufwand eher vergrösserte, obschon die Trägerbreite mit 30 cm so gering als möglich gehalten wurde.

Auf Grund der Ende Nov. 1941 erfolgten Submission wurde die Bauausführung der Gemeinschafts-Unternehmung Brunner & Cie., Zürich, Ed. Bolli und Jos. Schneider, Schaffhausen, übertragen. Die Baugruben sind, beim Widerlager Schaffhausen beginnend, durch Betonfangdämme abgeschlossen worden, die gegen Abgleiten mittels in den Fels eingebaute Rohre  $\varnothing 2''$  gesichert waren (Abb. 5). Für kleine Wassertiefen erfolgte die Bohrung mit Druckluft-Bohrhammer  $\varnothing 65$ , für grosse Wassertiefen mit Hartmetall-Rotationsbohrung  $\varnothing 64$  mm, Ausführung Swissboring Zürich; bei schlechtem Fels konnte dieser mit Injektionen durch die Rohre verdichtet werden. Ins ruhige Wasser zwischen den Schalungswänden wurde der Beton nicht geschüttet, sondern durch ein 18 cm weites Rohr eingefüllt und gelangte so im Innern des schon eingebrachten Betons zum Ausfliessen, was einen dichten Fangdamm gewährleistet. Einige Schwierigkeiten verursachten die teilweise sehr grossen Wassertiefen und Geschwindigkeiten, sowie die starke Unebenheit des Felsgrundes bei Pfeiler und Widerlager Seite Flurlingen, wo die Abdichtung durch einen Taucher ergänzt werden musste; beim Auspumpen der Baugruben erfolgte Wassereinbrüche durch den Fels unter dem Fangdamm konnten mit vorsichtigen Zementinpressungen behoben werden.

Abb. 4. Querschnitt 1:80

Abb. 3. Längsschnitt 1:800



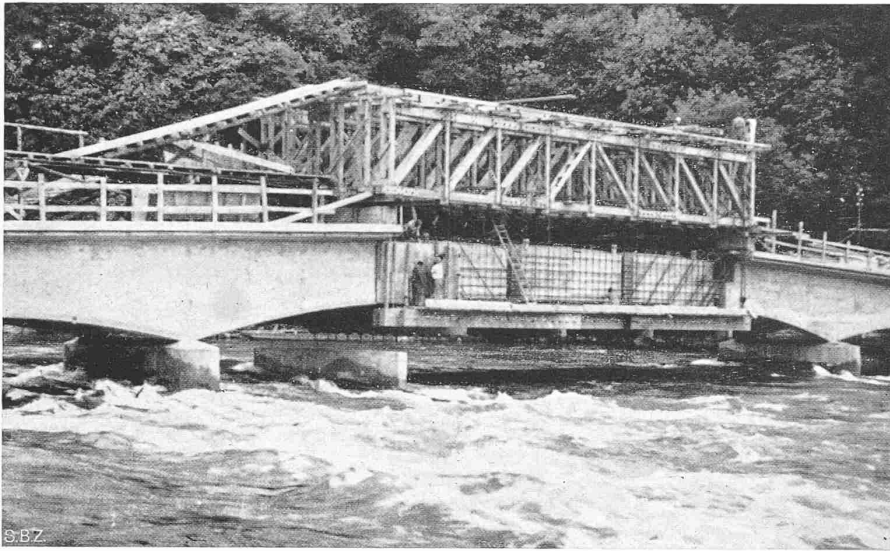


Abb. 6. Lehrgerüst-Fachwerkträger über der Mittelöffnung

Die Schalungen für die beiden Seitenöffnungen wurden auf zweiteilige verdübelte Balken, berechnet nach der neuen Theorie von Prof. Dr. F. Stüssi, abgestellt<sup>1)</sup>. Der Wirkungsgrad für Randspannungen und Widerstandsmoment war zu 0,8 angenommen,  $\beta$  für die Durchbiegungen und  $\gamma$  für die Verdübelung nach der Theorie; Versuche ergaben eine sehr gute Uebereinstimmung mit der Rechnung. Im tiefen Wasser sind die Lehrgerüste auf armierte Schleuderbetonrohre von 30 cm Innen- $\varnothing$  mit Verankerungsrohr aus Eisen  $\varnothing$  60/40 mm und Pfahlarmierung, ausbetoniert, abgestellt worden. Die Betonsäulen wurden über Wasser durch hölzerne Zangen miteinander verbunden. Am 11. Mai waren beide Seitenöffnungen samt den Kragarmen betoniert und bis 31. Mai die im Wasser stehenden Lehrgerüste entfernt, sodass dem raschen Anstieg des Rheinhochwassers nur noch die bleibenden Einbauten im Wege standen.

Für die Mittelöffnung durfte wegen Hochwassergefahr und Rückstau ins Unterwasser der städt. Zentralen kein Lehrgerüst mehr in den Rhein gestellt werden. Dieses wurde vielmehr an sechs hölzernen Fachwerkträgern von je 21 m Stützweite und 2,6 m Konstruktionshöhe (Berechnung durch Prof. Dr. F. Stüssi, Bau durch A. Oetiker's Erben, Bubikon) auf den vorspringenden Kragarmen der fertigen Seitenöffnungen aufgelagert, mit 48 Zugstangen  $\varnothing$  1 1/4" aufgehängt (Abb. 5 und 6). Die besonders sorgfältige Konstruktion dieses Fachwerk-Trägers sei veranschaulicht durch die Darstellung zweier Knotenpunkte in der Abb. 7. Unter einer angehängten Schalungs-, Armierungs- und Betonlast von rd. 200 t hat sich beim Betonieren eine Einsenkung des Trägers von max. rd. 3 cm ergeben.

Es ist noch zu erwähnen, dass die lang anhaltende Winterkälte dazu zwang, das Kiessandgemisch auf einer grossen Ofenplatte zu erwärmen, ferner, dass die Bauzeit eine sehr kurze war: Bezug der Baustelle 8. Dez. 1941, Beendigung des Betonierens 18. Juni 1942. —

#### Ergebnisse der Belastungsversuche (23./25. Juli 1942)

Als Belastungszug diente eine Gruppe, bestehend aus sechs Lastwagen von je 13 t, somit 78 t Gesamtgewicht, was einem Belastungsgleichwert von  $p \cong 620 \text{ kg/m}^2$  entspricht. Gemessen wurden die lotrechten Durchbiegungen, Drehungen und Span-

<sup>1)</sup> Vergl. F. Stüssi in «Technische Mitteilungen für Sappeure usw.», 1941, Nr. 3.

Bew. 6057. BRB 3. X. 39

nungen der Fahrbahnplatte in Brückenmitte und an den beiden Hauptträgern in den Mitten der beiden Seitenöffnungen. Die Ergebnisse waren folgende:

**Fahrbahnplatte** 20 cm stark, Feld in Brückenmitte von  $4,70 \times 6,60 \text{ m}$  Grösse, kreuzweise armiert. Belastung: Einzellast von 15 t.

**Grösste lotrechte Durchbiegung** in Plattenmitte  $\delta_v = 0,6 \text{ mm} \cong 1:800$  der Stützweite. Grösste Drehungen: längs, in Mitte der Querträger  $\alpha = 25''$  a.T.; quer, in Mitte der Hauptträger  $\alpha_q = 25''$  a.T. Die Einspannung der Fahrbahnplatte in den beiden Hauptträgern ist sehr wirksam.

**Hauptträger.** Grösste lotrechte Durchbiegungen: Mitten Seitenöffnungen Schaffhausen und Flurlingen  $\delta_v = +2,8 \text{ mm}$ ; Mitte Mittelöffnung  $\delta_v = +4,1 \text{ mm} = 1:9200$  der Stützweite, für welche Laststellung die Seitenöffnungen Hebungen von  $\delta_v = -2,2 \text{ mm}$  anzeigten. Die grössten Drehungen der Hauptträger wurden an den Gelenkstellen der seitlichen Kragträger zu  $60''$  a. T. gemessen.

Die Maximalwerte der Spannungen im Querschnitt Mitte Brücke betragen:

Oberkante Fahrbahn  $\sigma_{\max} = -20 \text{ kg/cm}^2$  (Druck),  
Unterkante Hauptträger  $\sigma_{\max} = +33,7 \text{ kg/cm}^2$  (Zug).

Die **Eigenfrequenz**, mit dem Schwinger Losenhausen bestimmt, stellte sich am stärksten für 12,0 Hertz ein. Das Verhalten der Brücke war, im Spiegelbild betrachtet, gleich für den Standort des Schwingers in den Mitten der Seitenöffnungen Schaffhausen und Flurlingen.

Anlässlich des **Ausrüstens** der Hauptträger wurden die nachfolgenden Grösstwerte der lotrechten Durchbiegungen gemessen:

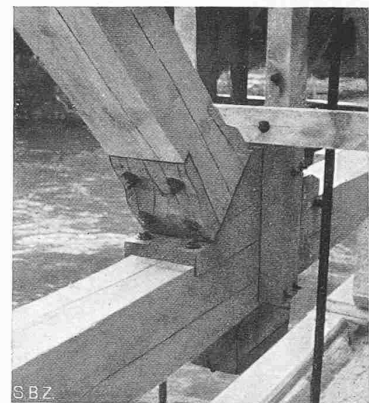
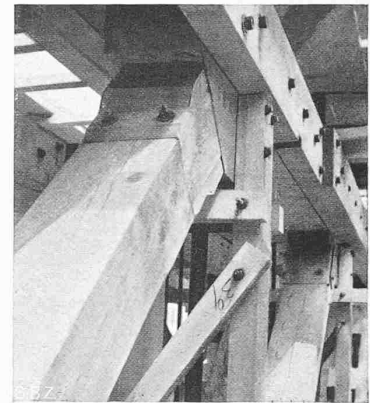


Abb. 7. Verbreiterung der Diagonalen-Enden in den Knotenpunkten durch eingepasste Eichenklötze

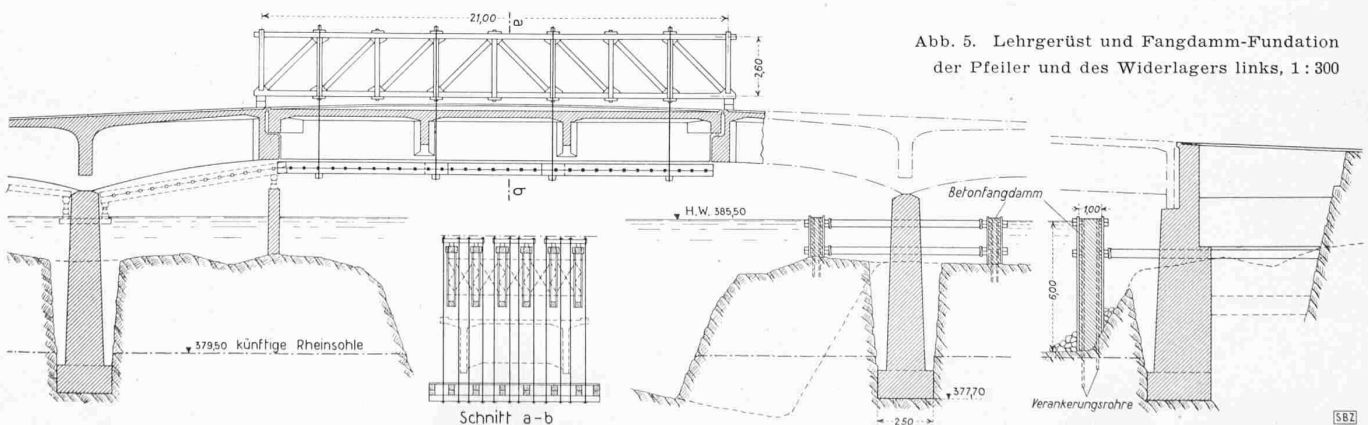


Abb. 5. Lehrgerüst und Fangdamm-Fundation der Pfeiler und des Widerlagers links, 1:300

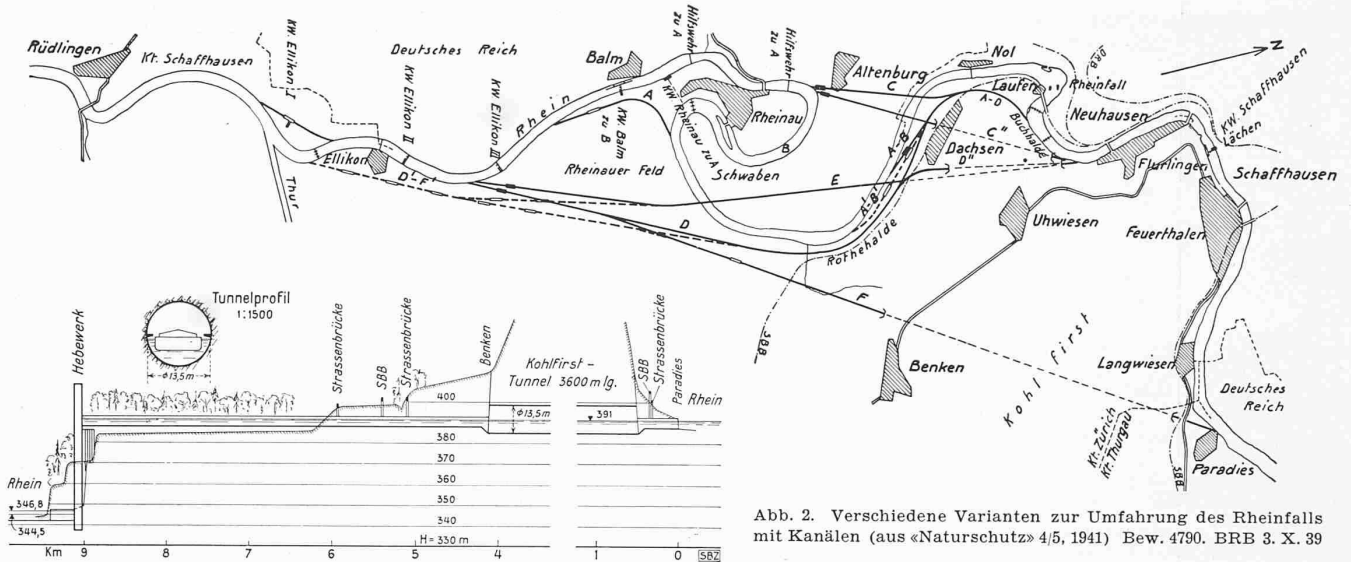


Abb. 2. Verschiedene Varianten zur Umfahrung des Rheinfalls mit Kanälen (aus «Naturschutz» 4/5, 1941) Bew. 4790. BRB 3. X. 39

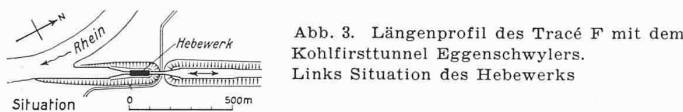


Abb. 3. Längenprofil des Tracé F mit dem Kohlfirsttunnel Eggenschwyler. Links Situation des Hebewerks

|                                             |        |
|---------------------------------------------|--------|
| Seitenöffnung Schaffhausen am 9. April 1942 | 3,4 mm |
| Seitenöffnung Flurlingen am 26. Mai 1942    | 3,2 mm |
| Mitte Mittelöffnung am 8. Juli 1942         | 5,6 mm |

Im Zeitpunkt des jeweiligen Ausrüstens haben sich die Hauptträger teilweise schon selbst getragen, sie lagen somit nicht mehr mit ihrem vollen Eigengewicht auf dem Gerüst.

Das Verhalten des Brückentragwerkes hat sich als regelmässig und praktisch völlig elastisch erwiesen; die Betonqualität ist hochwertig. Die gemessenen integralen Verformungen — Durchbiegungen und Drehungen — sowie örtlichen Verformungen — Spannungen — sind gering. Infolge des Bestrebens nach weitgehender Ersparnis an Armierungsstahl (hochwertiger von Roll

Cr-Stahl) musste die Höhe der Hauptträger mit  $\frac{1}{10}$  bzw.  $\frac{1}{14}$  der Stützweiten verhältnismässig gross gewählt werden, wodurch eine hohe lotrechte Steifigkeit des Brückentragwerks und hochliegende Eigenfrequenz bewirkt und damit die Gefahr einer Resonanz praktisch ausgeschlossen ist.

M. Roß

## Schaffhausen und die Rheinschiffahrt

Da der Rhein von Schaffhausen bis in den Bodensee von Natur aus schiffbar ist und auch mit Dampfschiffen befahren wird, sind bauliche Massnahmen für die Schifffahrt nur rheinabwärts nötig, hier allerdings gleich in beträchtlichem Ausmass. Dem Flussprofil in Abb. 3 (S. 92) ist zu entnehmen, dass die Stufe der Schaffhauser Stromschnelle, die «Lächen», durch eine Schleuse mit Vorhöfen am linken Ufer überwunden werden soll, in Verbindung mit dem Neubau des städt. Elektrizitätswerkes auf der Höhe der «Zentrale C»<sup>1)</sup>. Am Rheinfall soll auf weitere Kraftnutzung verzichtet und die Schifffahrt nach dem jüngsten der Projekte über zwei Schleusen und einen Kanal mit anschliessendem Tunnel in ziemlich scharfer Krümmung hinter dem Schloss Laufen, also für die Betrachter des Rheinfalls unsichtbar geführt werden (Abb. 1). An den oberen Vorhafen schliesst sich ein automatisch regulierendes Dachwehr an, dessen Pfeiler ganze 20 cm über den Wasserspiegel ragen und von der engen Bogenstellung der Eisenbahnbrücke völlig verdeckt werden, womit allen berechtigten Wünschen des Naturschutzes Genüge getan wird. Hierüber, wie über die ähnliche Lösung für die Stufe Rheinau berichten Näheres die Projektverfasser, Dipl. Ing. F. Steiner (Bern) und Ing. Dr. J. Büchi (Zürich)

<sup>1)</sup> Aehnlich dem Plan Abb. 21 in Bd. 77, S. 69\* (1921).

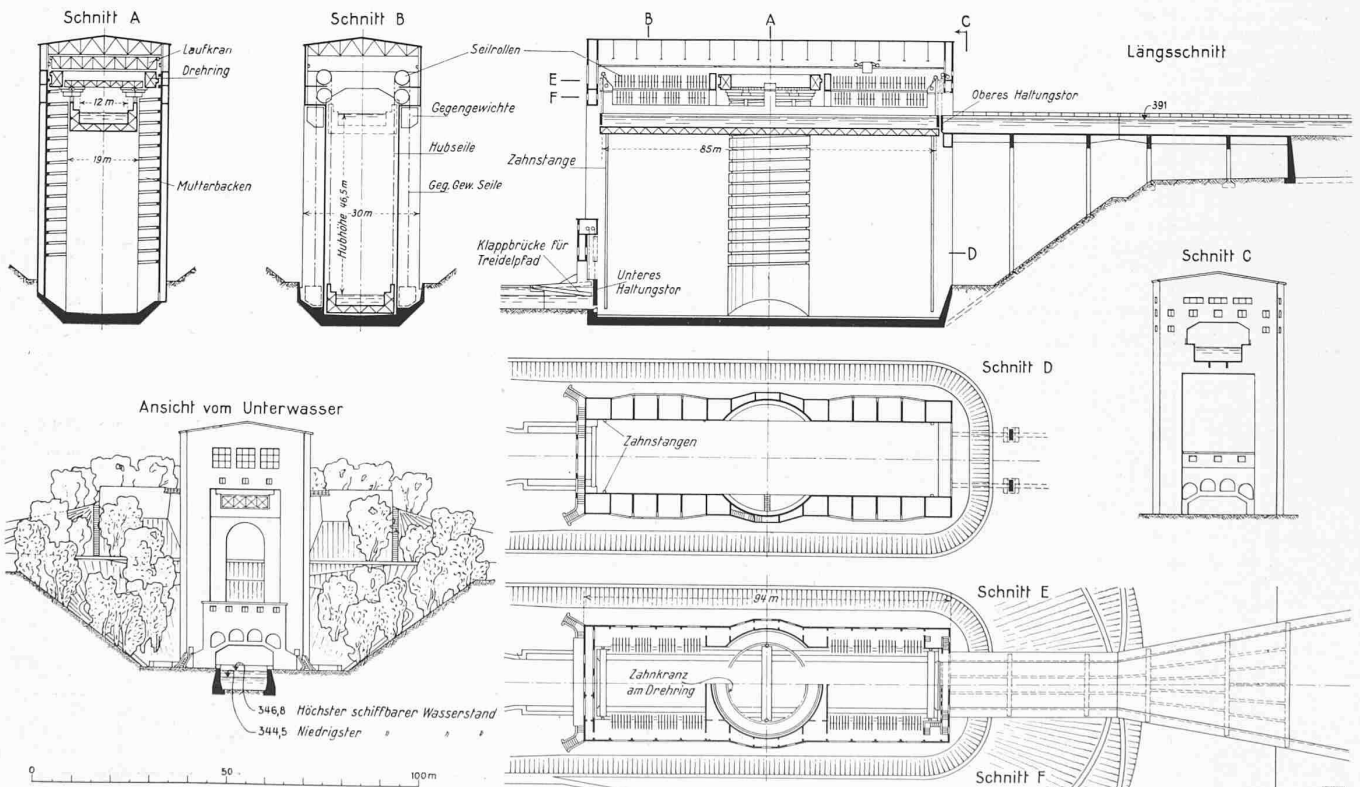


Abb. 4. Vorschlag von Dr. Ing. Ad. EGGENSCHWYLER, Schaffhausen, für ein Schiffshebewerk von 46,5 m Hubhöhe. — Masstab 1 : 1750