

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 17

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.e-periodica.ch>

INHALT: Die Drahtseilbahn des Rigiviertels in Zürich. (Schluss). — Nahtlos gewalzte Kesselschüsse. — Die neue Strafanstalt des Kantons Zürich in Regensdorf. (Schluss). — Neue Rechenschieber zur Berechnung von Decken und Stützen. — Miscellanea: Ueber Uferschutzanlagen durch verankerte Betondecken. Das technische Inspektorat für elektrische Starkstromanlagen. Der Wasserandrang auf der Südseite des Simplon-Tunnels. Verbund-Güterzuglokomotive mit fünfgekuppelten Achsen. Das Baureglement für die Stadt Bern.

Baggermaschine mit Petroleumtrieb. Ueber Verflüssigung von Wasserstoff. Eisenbahnprojekte in Kleinasien und Syrien. Elektr. Automobil für lange Fahrten. Kant. Technikum Burgdorf. Eidg. Polytechnikum. — Konkurrenzen: Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für zwei feste Strassenbrücken über die grosse Nawa. Stadthaus in Vallorbe. — Litteratur: Techn. Thermodynamik. Die Fixpunkte des schweizer. Präzisionsnivelements. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender.

Die Drahtseilbahn des Rigiviertels in Zürich

von H. Schleich, Ingenieur in Zürich.

(Schluss.)

Die Hadlaubbrücke. Wie bereits bemerkt, musste die Rigiviertelbahn unter Beibehaltung der gegenwärtigen Strassen-nivellette über die Hadlaubstrasse geführt werden, da deren Tieferlegung nicht thunlich gewesen wäre. Die Brückenkonstruktion konnte sich indessen nicht auf die Strassenbreite beschränken, sondern musste wegen den unmittelbar ober- und unterhalb der Strasse und nahe der Bahn gelegenen Villenbauten auf eine Länge von rund 54 m ausgedehnt werden, wodurch den Gebäuden möglichst wenig Aussicht entzogen wurde.

Aus demselben Grunde erschien auch eine möglichst leichte Konstruktionsart der Brücke angezeigt. Eine geringe Trägerhöhe war ferner auch mit Rücksicht auf das Längenprofil geboten, weil die maximale Steigung unterhalb der Brücke vorhanden ist; diese sollte schliesslich auch in ästhetischer Hinsicht befriedigen und beim Befahren möglichst geräuschlos sein.

Alle diese Erwägungen führten unwillkürlich zur Anwendung einer Konstruktion in armiertem Beton, die am besten die gestellten Bedingungen erfüllen konnte und die nach vergleichenden Kostenberechnungen auch billiger als eine eiserne Brücke zu stehen kam, sowie weniger Unterhaltungskosten erfordert.

Das zur Ausführung gelangte Projekt nach System Hennebique stammt von der Firma Froté & Westermann in Zürich, welche die Brücke um die Summe von 10 000 Fr. erstellte. Wenn auch die Hennebique'sche Bauweise sich naturgemäss hauptsächlich für Balkenträger, Fussböden und Decken mit grössern Belastungen eignet, so kann sie doch auch beim Brückenbau in gewissen Fällen gegenüber dem Stein- und Eisenbau erfolgreich in Konkurrenz treten.

Die Hadlaubbrücke (Abb. 4—8) hat drei Oeffnungen zu 12 m und eine Oeffnung zu 9 m Weite; sie ist als kontinuierlicher Balken ausgeführt, dessen Träger auf Doppelsäulen und gemauerten Widerlagern ruhen und, entsprechend dem Längenprofile der Bahn, ein Polygon bilden. Der Querschnitt ist möglichst leicht ausgestaltet und zeigt

zwei unterhalb der Schienen liegende armierte Betonbalken von 0,48 m Höhe und 0,30 m Breite, die durch eine Decke (Hourdis) von 0,10 m Dicke verbunden sind. Die beiden Gehwege werden durch überhängende Betonkörper gebildet. Zur Querversteifung der Tragbalken sind in jeder Brücken-Oeffnung drei armierte Rippen von 0,15 m Dicke vorhanden. Die Armaturo der Tragbalken besteht aus sechs paarweise gruppierten Rundeisen von 26 mm

Dicke, welche entsprechend den auftretenden Zugspannungen nahe an der oberen oder unteren Fläche liegen. In der Querrichtung sind in Entfernungen von 0,20 m ebenfalls schwächere Rundeisen auf der Zugseite eingebaut.

Die in diesen Konstruktionsteilen auftretenden Vertikalkräfte werden durch Bügel aus Flacheisen aufgenommen, welche die Rundeisen umfassen und am oberen Ende rechtwinklig abgebogen sind. Die viereckigen, oben mit einander verbundenen und auf breiten Fundamenten ruhenden Pfeilersäulen sind durch vier in den Ecken angebrachte Rundeisen und Quereisen armiert. Aus ästhetischen und konstruktiven Gründen ist der Pfeilerkopf durch abgerundete Konsolen verstärkt worden.

Die Widerlager sind in eigenartiger Weise so ausgeführt worden, dass sie bei der statischen Berechnung als an der Basis eingespannte drehbare Stützen betrachtet werden können. Sie bestehen deshalb aus einem winkelförmigen Hennebiquekörper, der die Verlängerung der Tragbalken bildet und

eingespannte drehbare Stützen betrachtet werden können. Sie bestehen deshalb aus einem winkelförmigen Hennebiquekörper, der die Verlängerung der Tragbalken bildet und

eingespannte drehbare Stützen betrachtet werden können. Sie bestehen deshalb aus einem winkelförmigen Hennebiquekörper, der die Verlängerung der Tragbalken bildet und

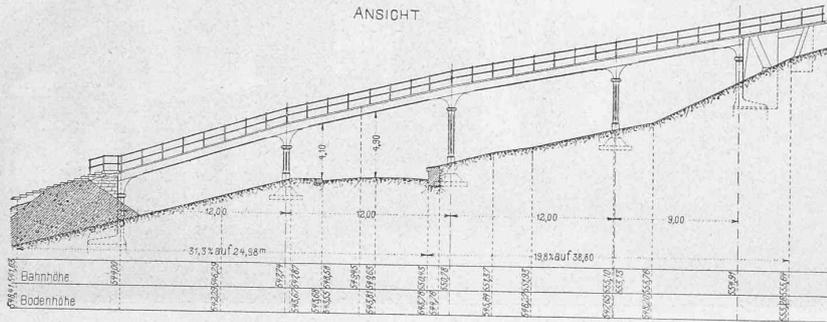


Abb. 4. Die Hadlaubbrücke. — Ansicht. — Masstab 1 : 500.

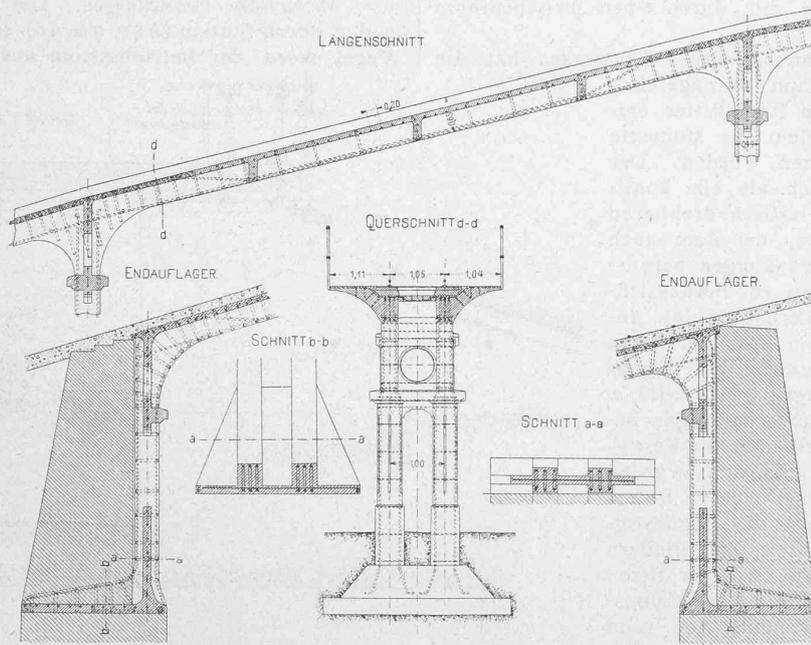


Abb. 5. Die Hadlaubbrücke. — Schnitte. — Masstab 1 : 125.

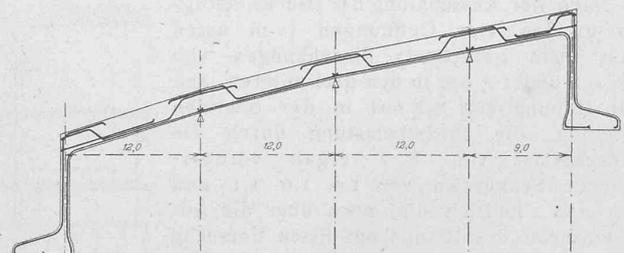


Abb. 6. Schema der Verteilung der Eiseneinlagen.

einem dahinterliegenden, gewöhnlichen Betonwiderlager, welches den horizontalen Schenkel dieses Körpers belastet mit dessen vertikalen Schenkel aber nicht ver-