

Die neue Seebrücke von Lindau im Bodensee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 17

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43446>

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.

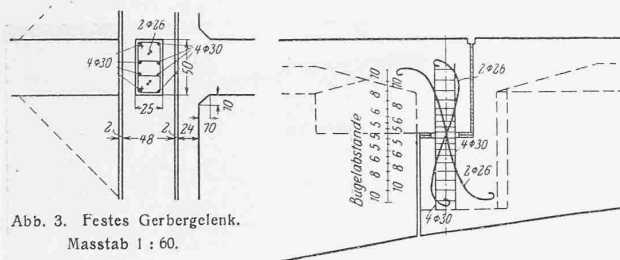


Abb. 3. Festes Gerbergelenk.
Masstab 1:60.

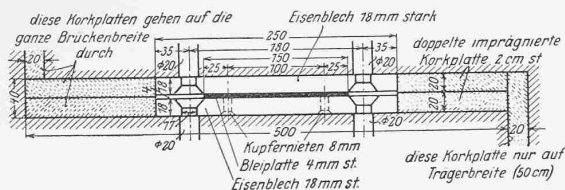


Abb. 5. Mit Graphit geschmierte Auflagerplatten des Gleitlagers.

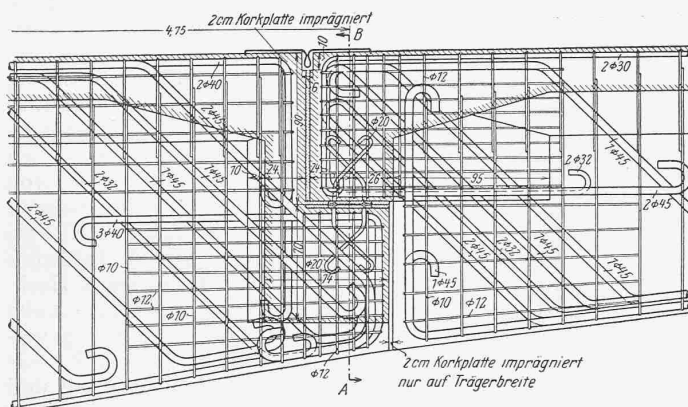


Abb. 4. Bewegliches Gerbergelenk; Masstab 1:40. Detail des Platten-Gleitlagers siehe Abb. 5.

tativ messbar sind. Wir können nur die *Tendenz der Entwicklung* von uns beobachteter und untersuchter Vorgänge erkennen, und wenn wir auch hier und dort, zur Veranschaulichung, die Methode graphischer Darstellung wählen werden, so dürfen wir den Kurven nicht die gleiche Bedeutung zumessen, wie es die exakte Naturwissenschaft und die Technik darf. Wenn wir die Mathematik zu Rate ziehen, soll es nur die Wahrscheinlichkeitsrechnung sein. Nur jene Erkenntnisquellen, die technischer Natur sind, werden wir mit den bewährten Methoden der technischen Wissenschaften erschliessen können. Auch das *Experiment*, das ausschlaggebende Forschungsmittel von Naturwissenschaft und Technik, ist uns aus den vorentwickelten Gründen *versagt*. Wir müssen es durch Beobachtung der wirklichen Vorgänge im Betrieb ersetzen, und es wird daher für die *Entwicklung unserer Forschungsabteilung* von *entscheidender Bedeutung* sein, dass uns Industrie und Gewerbe den Einblick in ihre Betriebe ermöglichen, der für unsere Arbeit unumgänglich ist. Wir sind in dieser Hinsicht guter Hoffnung, denn die Praxis hat in ihrem Betriebs-Erfahrungsaustausch, einer Geschäftsarbeit, die dem Fortschritt der Betriebsführung dient und allen Beteiligten Nutzen bringt, schon vielfach das Bedürfnis nach systematischer Abklärung verwickelter Fragen empfunden. Unsere Hoffnung, dass sich zwischen der Abteilung für allgemeine Betriebsforschung und der Praxis ein nützlicher Kontakt herstellen lasse, begründet sich auch auf dem erfreulichen Interesse, das öffentliche Verwaltung, Industrie und Gewerbe heute schon durch Beitritt in die Förderungsgesellschaft unserem Institut entgegenbringen.

Daneben wird sich unsere wissenschaftliche Arbeit auch auf die Literatur des In- und Auslandes stützen müssen und auch dankbar jede Anregung von Seiten der Privatwirtschaftslehre entgegen nehmen. *Grössten Wert*

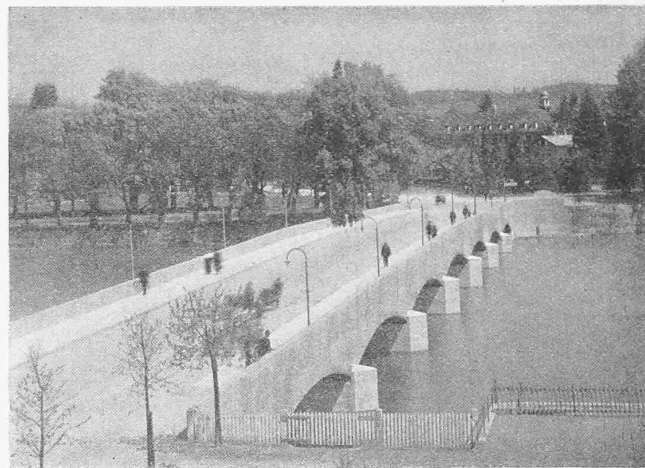
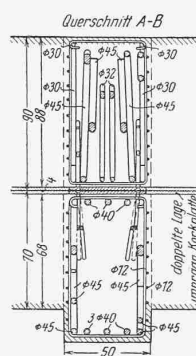


Abb. 2. Ansicht der neuen Brücke von der Stadt aus.



legen wir auf die Mitarbeit von Praktikern, die bereit sind, in ihrem eigenen Wirkungsfeld Fragen der Betriebsführung systematisch zu behandeln. Ihnen sichern wir jede mögliche Unterstützung zu und richten an alle, denen die Entwicklung der Betriebswissenschaft am Herzen liegt, einen Appell zur Mitarbeit.

A. Walther.

Die neue Seebrücke von Lindau im Bodensee.

Diese Brücke, ein schönes Beispiel einer modernen Eisenbetonkonstruktion, ist im Jahre 1927 nach dem Entwurf von Direktor Dr. Ing. h. c. Oscar Muy der Wayss & Freytag A.-G. erbaut worden, der sie in „Beton und Eisen“ vom 5. März 1929 ausführlich darstellt. Zur Ergänzung der Abbildungen ist folgendes zu sagen:

Die Länge der ganzen, über sieben Felder sich erstreckenden Gerberträgerbrücke ist 146 m; Abb. 1 stellt die Hälfte davon dar. Die hauptsächlichsten Querschnittabmessungen sind dem Grundriss zu entnehmen; die Randträger bilden zugleich die Brüstung, sodass die Ansicht der Brücke eine glatte Aussenfläche ohne irgendwelchen Schnörkel bietet. Die Absicht, diese Ebene auch über die Widerlager unabgesetzt durchlaufen zu lassen, bis sie sich mit der schrägen Ebene der Uferböschung schneidet, hat zur besondern Ausbildung der Oeffnung 1 geführt, die man aus Abb. 1 erkennt: Das Widerlager steigt nicht auf die gleiche Höhe wie die Pfeiler empor, sondern es bleibt im Baugrund verborgen, und der Träger besitzt einen vertikalen Wandstiel, der sich auf das Widerlager hinab stützt. An diesen Stiel schliesst sich nach hinten ein um 3,90 m über Widerlageraxe hinausragendes Ende, bestehend aus der 1,70 m breiten versteifenden Fussplatte, den ebenso langen Mittelträgerfortsätzen und den beiden längeren Stirnwänden, an die mit senkrechter Fuge in gleicher Flucht die Flügelmauern anschliessen. Statisch hat diese Lösung den Vorteil, eine Kantenbelastung des Widerlagers zu vermeiden und es ohnehin durch die tiefe Lage des Angriffspunktes des Erddrucks klein zu halten. Dieser wird durch verzinkte Ankereisen auf das Widerlager übertragen, während auf den beiden festen Pfeilerauflagern die bleiernen Gelenkplatten nur lose verlegt sind.

Die beweglichen Pfeilerauflager sind 1,20 m hohe Pendelquader von 60 cm Breite und 120 cm Länge unter den Mittelträgern, bzw. 67 cm Länge unter den Randträgern; sie sind in unsichtbaren, durch Schleppbleche abgedeckten

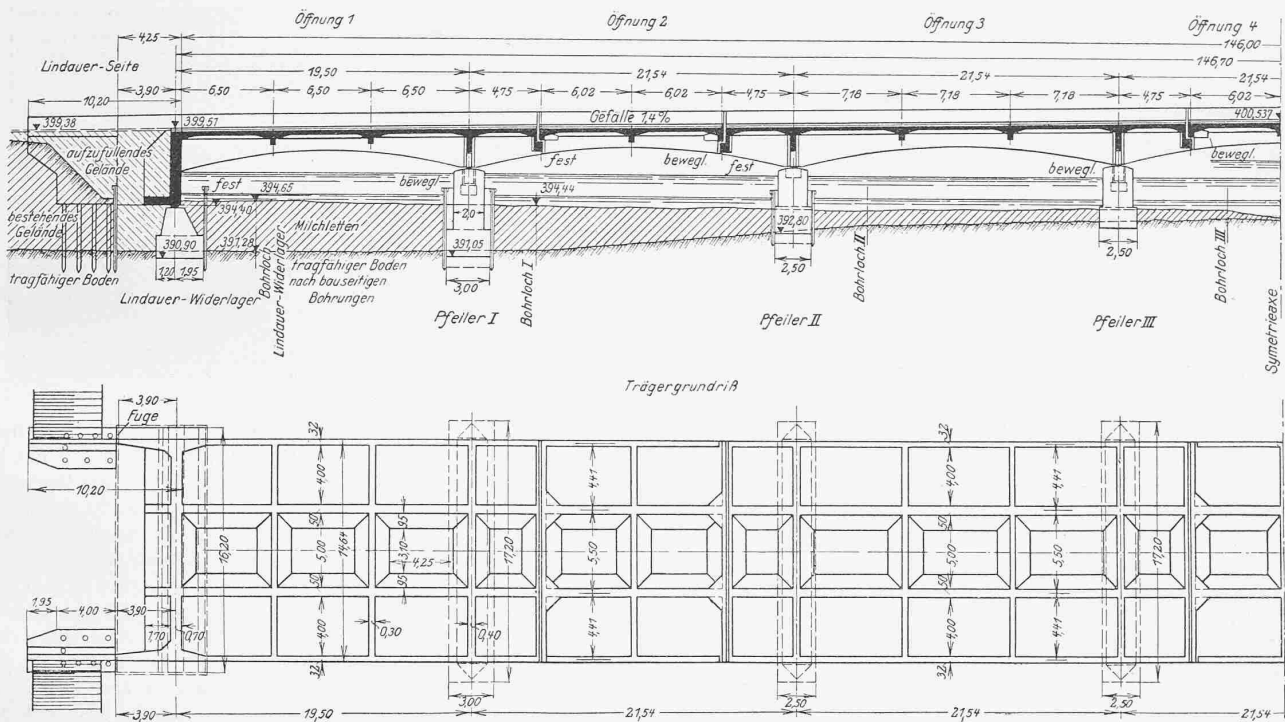


Abb. 1. Längsschnitt und Grundriss der neuen Seebücke von Lindau. — Masstab 1 : 450.

Kammern mit 10 cm Spielraum untergebracht. Die Gelenkplatten sind 15 mm dicke Bleistreifen von 25 cm Breite und dem Quader entsprechender Länge, der übrige Fugenraum ist durch Korkplatten gleicher Dicke ausgefüllt. Ueber die ebenso sorgfältige Ausbildung der festen und beweglichen Zwischengelenke geben die Abbildungen 3, 4 und 5 Auskunft.

Die Bewehrung der Mittelträger, die in Oeffnungsmitte 1,40 m Höhe aufweisen, besteht hauptsächlich aus Eisen $\varnothing$ 45, 40 und 30; jene der 2,60 m hohen Randträger aus $\varnothing$ 30 und 26. Die Mittelträger haben vierschnittige, die Randträger zweischnittige Bügel $\varnothing$ 10 alle 30 cm. Die Berechnung ist erfolgt nach Dinorm 1072 für Strassenbrücken I. Klasse ohne Berücksichtigung eines Stosszuschlages. Die Fahrbahnplatte und ihre Abstützung auf die Hauptträger sind unter Vermeidung einer unwirtschaftlichen, kleinteiligen Gliederung sehr einfach gestaltet. Die Platte ist kreuzweise armiert unter Berücksichtigung ihrer Einspannung durch den Voutenanschluss an die Randträger, ihre Dicke ist 26 cm in Feldmitte. Bezüglich der gut durchgebildeten Einzelheiten wie Gehwege (abnehmbare Eisenbetonplatten über Leitungsraum), Leitungen, Entwässerung sei auf obengenannte Publikation verwiesen. Der Fahrbahnbelag ist Kleinpflaster in Sandbettung; die Höhe der Brüstung über Gehweg beträgt nur 85 cm.

MITTEILUNGEN.

Ueber den elektrischen Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sprach am 15. Oktober d. J. Reichsbahnbaumeister Norden (Breslau) im Schosse der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft in Berlin. Trotz weitgehender Elektrifizierung aller Stadtschnell- und Vorortbahnen ist von den Fernstrecken erst ein geringer Teil elektrifiziert, nämlich 0,7% des gesamten Streckennetzes. Wirtschaftlichkeit versprechen nur die stark befahrenen Strecken des Ostens und die Bahnlinien mit besonders schwierigen Betriebsbedingungen. Die Chicago-Milwaukee-St. Paul-Bahn hat mit 1100 km Streckenlänge das ausgedehnteste elektrische Netz; es folgen die New York-New Haven-Hartford-Bahn und die Virginian-Bahn mit rd. 200 km Streckenlänge. Nennenswert sind ferner die elektrischen Betriebe der Norfolk Western, der Great Northern, der Ford- und der New York Central-Bahn. Das Stromsystem ist nicht einheitlich: die Chicago-Milwaukee-St. Paul-

Bahn¹⁾ und einige andere verwenden das Gleichstromsystem, die New York-New Haven²⁾ und die übrigen Wechselstrom mit 11000 Volt und 25 Perioden. Bei den Bahnen mit starkem Frachtverkehr herrscht die Umformer-Lokomotive vor, entweder mit Phasenspalter³⁾ oder mit Motorgenerator; im ersten Falle werden die Fahrmotoren mit Drehstrom, im letzten mit Gleichstrom betrieben. Das gute Anfahren, die weitgehende Regulierbarkeit und die Möglichkeit der Nutzbremung haben diese Lokomotiven in Amerika sehr beliebt gemacht. Besonders hervorzuheben sind die 540 t schweren dreiteiligen Lokomotiven der Virginianbahn, die Züge mit einem Gewicht von 9000 t über Steigungen von 20‰ befördern, wodurch die Förderleistung gegenüber dem frühern Dampfbetrieb erheblich gesteigert wurde. Die Lokomotiven haben eine Dauerleistung von 6200 PS und können Anfahrzugkräfte bis zu 70 t abgeben. Von der Nutzbremung wird weitgehend Gebrauch gemacht. Der Phasenspalter bietet den Vorteil, dass die Bremswirkung nicht von der Netzspannung, sondern nur von der Netzfrequenz abhängig ist. Phasenspalter-Lokomotiven sind im Aufbau verhältnismässig einfach und kaum schwerer als Lokomotiven mit Reihenschlussmotoren; für die Motorgenerator-Lokomotiven gilt das Gegenteil. Lokomotiven mit Reihenschlussmotoren verkehren auf der New York-New Haven-Bahn, wo sie sich in zum Teil 20jährigem Betriebe gut bewährt haben. Bemerkenswert ist, dass diese Bahn im Weichbilde von New York mit Gleichstrom betrieben wird. — Von den zahlreichen im Verkehr befindlichen Triebwagen sind besonders interessant die Wagen der Illinois Central in Chicago. Ein Triebwagen besitzt 1000 PS Leistung und weist ein Gewicht von 65 t auf. Teilweise Verwendung von Leichtmetall, völlig automatische Kupplung einschliesslich der elektrischen Leitungen und der Faltenbälge sind typische Merkmale. — Die Stromversorgung zeigt überwiegend Tendenz zum Anschluss an die allgemeine Landesversorgung. Dreileiterspeisung für die Fahrleitung und Freiluftausführung der Unterwerke sind vielfach gebräuchlich. Neu sind Hochspannungs-Schnellschalter in Luft- oder Oelausführung auch für Wechselstrombahnen. Bei Gleichstrombahnen findet der Gleichrichter nur zögernd Eingang, da sich die Einankerumformer hervorragend bewährt haben. Die Fahrleitungsanlage zeigt die gleichen Entwicklungstendenzen wie in Europa. Zum Schluss wurde das grosszügige Elektrifizierungsprojekt der Pennsylvania-Bahn beschrieben, die beabsichtigt, 520 km

¹⁾ Vergl. u. a. Band 65, Seite 190 (24. April 1915), Band 69, Seite 8 (6. Januar 1917), Band 73, Seite 50 (1. Februar 1919), Band 77, Seite 49* (29. Januar 1921), Band 78, Seite 228* (5. November 1921), und Seite 318 (24. Dezember 1921).

²⁾ Vergl. Band 67, Seite 81*, 97* und 111* (Februar 1916).

³⁾ Vergl. Band 62, Seite 276 (15. November 1913).