Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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: Strassenbrücke über die Sihl bei Scheeren. — Das Regierungs-Gebäude Schaffhausen mit Gerichtshaus und Untersuchungs-Gefängnis. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1915. — Miscellanea: Gegenläufige Turbodynamo für Wasserkraftbetrieb. Elektrifizierung der S. B. B., Gotthardstrecke Erstfeld-Bellinzona. Schweizerischer Techniker-Verband. Eidgenössische Technische Hochschule. Neue Universität in Zürich. — Berichtigung: Aufpressen von Scheibenrädern. Kraftwerk an der Vièze bei Monthey. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Geiserstiftung. Gesellschschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule: Stellenvermittlung.

Tafel 1: Strassenbrücke über die Sihl bei Scheeren.

Tafeln 2 und 3: Das Regierungs-Gebäude Schaffhausen mit Untersuchungs-Gefängnis.

Band 68. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 1.

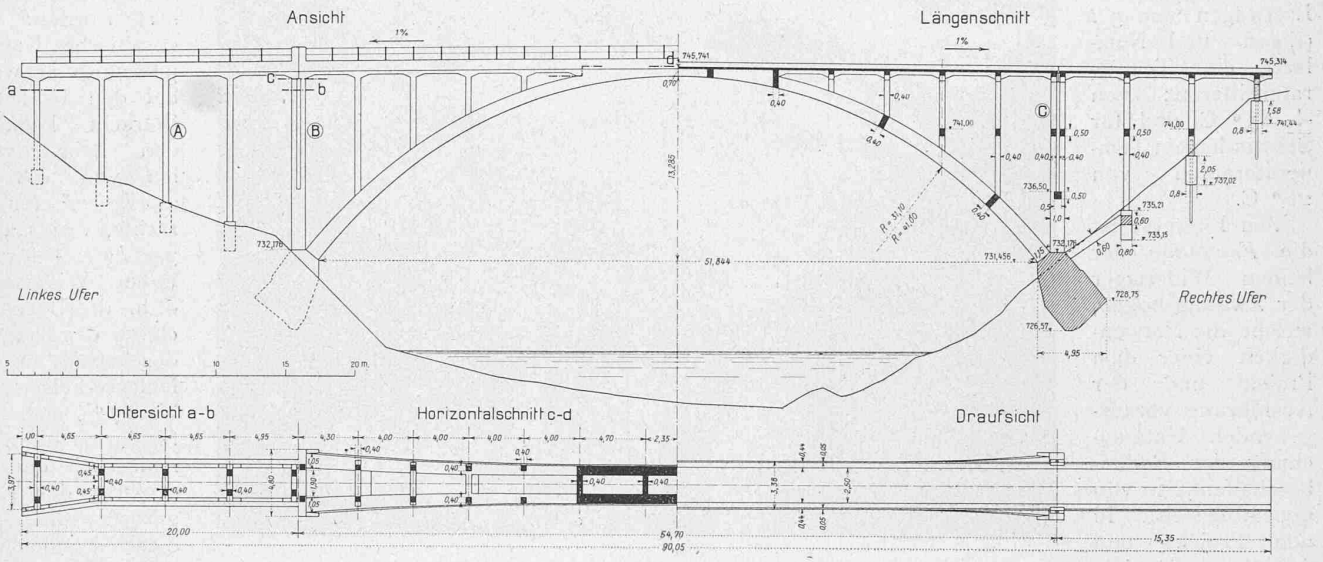

Abb. 1. Ansicht, Vertikal- und Horizontal-Schnitte und Draufsicht der Scheeren-Brücke. — 1 : 500.

Strassenbrücke über die Sihl bei Scheeren.

Von Dipl. Ing. *Fritz Locher*, in Firma Locher & Cie., Zürich.

(Mit Tafel 1.)

Im Mai 1915 veranstaltete die Korporation Wollerau eine Ideen- und Preiskonkurrenz für die Erstellung einer im Zuge der neuen Strassenanlage Scheeren-Sennrüti liegenden Bogenbrücke über die Sihl. Im Juli erfolgte die Uebertragung der Ausführung an die Firma Locher & Cie. auf Grund ihres Projektes vom 22. Mai 1915, das gemäss den Konkurrenz-Unterlagen ein Gefälle der Fahrbahn von 3,6 % vom rechten nach dem linken Sihlufer aufwies. Auf Vorschlag der Projektverfasser wurde dann infolge der bedeutenden Höhendifferenz zwischen der Strasse Hütten-Schindellegi und dem rechtsseitigen Brückenende die Kote der Fahrbahn über dem Scheitel des Bogens um 2,29 *m* gehoben und das Gefälle der Brücke beidseitig mit 1 % festgelegt. Gegenüber dem ursprünglichen Projekt bot diese Abänderung in statischer, betriebstechnischer und ästhetischer Beziehung wesentliche Vorzüge. Die Korporation Wollerau hat in Erkenntnis dieser Verhältnisse die Mehrkosten der Abänderung einer Ersparnis an Baukosten, sowie der ursprünglichen unbefriedigenden Lösung mit steigender Brükkenfahrbahn, vorgezogen.

Die Bauleitung war von der Korporation Herrn Kantonsingenieur O. Schaub von Schwyz übertragen.

Die 3,00 *m* breite Eisenbetonbrücke von 90,05 *m* Länge überspannt die Sihl in einem Bogen von 51,844 *m* lichter Weite und 13,285 *m* lichter Pfeilhöhe. Beidseitig schliessen sich die Zufahrten in einer Gesamtlänge von 35,35 *m* an (Abbildung 1). Die eingespannten Zwillingsbogen von trapezförmigem Querschnitt sind untereinander mit sechs Querriegeln verbunden (Abb. 2 und 3, S. 3). Der Anzug vom Scheitel nach den Widerlagern entspricht demjenigen der Stützen; im Kämpferquerschnitt setzt das durchgehende Widerlager mit einer Breite von 4,80 *m* an. Sämtliche Stützen sind 40×40 *cm* stark. Kräftige Querriegel von 40×50 *cm* versteifen die Stützen untereinander, die unter der Fahrbahn überdies noch durch einen Querträger verspannt sind. Die Stützen über den Widerlagern sind als Pendelstützen ausgebildet und es ist mit diesen auch die Trennung der Fahrbahn als Dilatationsfuge durchgeführt. Die Fahrbahntafel ruht in der Brükkenmitte unmittelbar auf den Zwillingsbogen, gegen die Kämpfer hin dagegen auf kontinuierlichen Unterzügen, die ihrerseits ihre Lasten durch die Stützen auf die Bogen, bei den beidseitigen Zufahrten direkt auf die Fundamente übertragen. Der für das Schotterbett erforderliche seitliche Abschluss der Fahrbahn wird durch zwei Längsrippen gebildet, die zugleich zur Aufnahme des aus autogen geschweissten Röhren bestehenden Geländers dienen. Ausserhalb des Geländers sind zum Schutze der Fussgänger 30 *cm* hohe Beton-

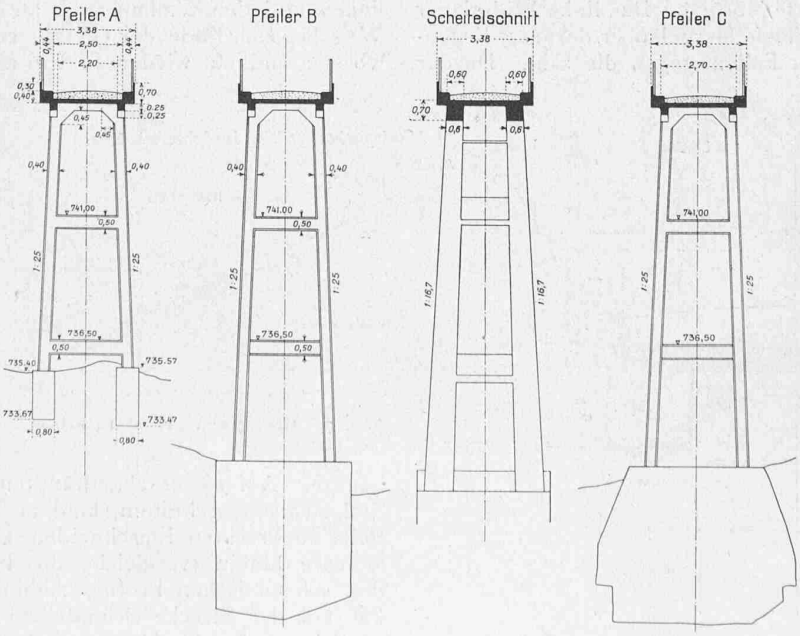

Abb. 2. Querschnitte der Scheeren-Brücke. — 1 : 250.