Schweizerischer Autostrassenverein

Autor(en): **Fontana, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 37

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65596

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

Die Messung zeigt, dass der in der S. I. A.-Norm vorgeschriebene Wert $\varphi_{28} = 2$ durchaus den Realitäten entspricht und keine Reserven aufweist.

Ein Einfluss, der bei der Berechnung von Spannbetonbauwerken nicht vernachlässigt werden darf, die Relaxation des Spanndrahtes, ist hier nie erwähnt worden. Ob diese an der Brücke eine nennenswerte Rolle spielt, lässt sich auf Grund der Messung nicht ermitteln, ist aber bei der guten inneren Uebereinstimmung der Messresultate nicht zu erwarten. Immerhin könnte bei Berücksichtigung der Relaxation des Spanndrahtes der effektive Kriechwert noch etwas höher liegen, ebenso die errechnete Spannkraftabnahme.

5.3 Rissebildung

Zwischen der 1. und 2. Vorspannetappe hat sich an der Brücke 1 im Brückenviertel an der Konsole oben ein Riss gebildet. Ursache war vermutlich eine durch die Vorspannung hervorgerufene ungünstige Entlastung des Lehrgerüstes, die das Brückenende als Kragträger wirken liess. Zufälligerweise lag der Riss mitten in einer unserer Messtellen und liess sich somit sehr gut beobachten. Nachdem sich der Riss zwischen der 1. und 2. Vorspannetappe gebildet hat, hat er sich zwischen der 2. Vorspannetappe und dem Absenken der Brücke erweitert. Ein letztes Mal hat er sich verbreitert im 1. Monat nach der letzten (3.) Vorspannetappe. Seither — d. h. während praktisch der ganzen Messperiode — hat er bei einer konstant gebliebenen Rissbreite von rd. 0,13 mm die Dehnungen und Stauchungen des Querschnittes mitgemacht mit einer Streuung, die die Streuung der übrigen Messpunkte kaum überschreitet. Der Riss ist somit seit fast sieben Jahren absolut ruhig geblieben und der Querschnitt verhält sich auch im Rissbereich homogen.

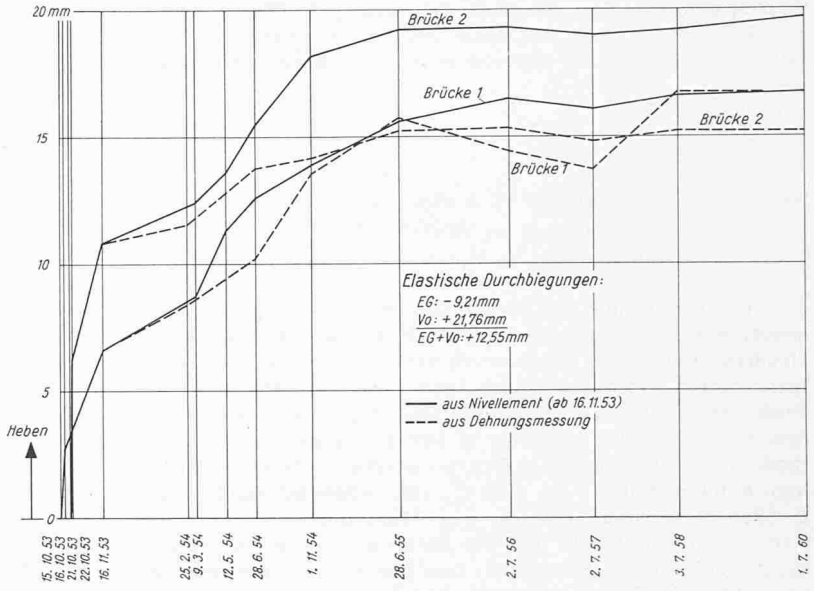

Bild 7. Durchbiegungen infolge Kriechen des Betons

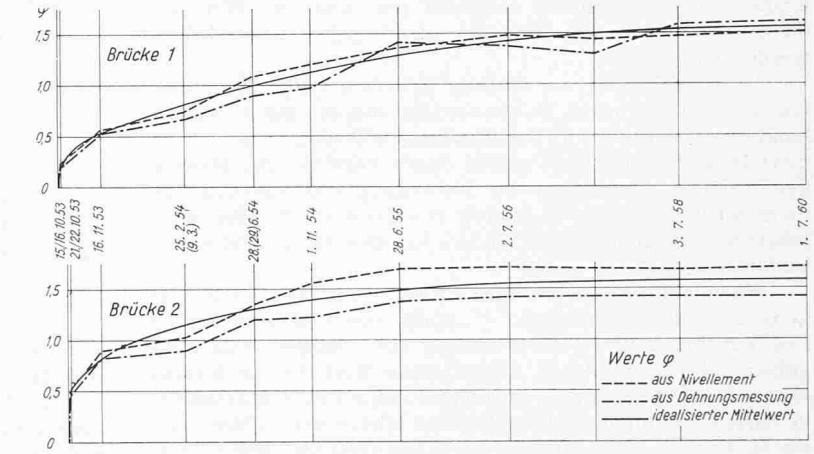

Bild 8. Kriechmasse (φ_{35})

6. Durchführung und Weiterführung der Versuche

Die Durchführung der beschriebenen Versuche lag in den Händen der Sektion Brückenbau des Kreises III der SBB. Sehr dankbar waren die SBB dem Tiefbauamt des Kantons Zürich für die finanzielle Unterstützung der Messung und die selbstverständliche Bereitschaft, die mit den Messungen verbundenen Unannehmlichkeiten für den Strassenverkehr auf sich zu nehmen.

Die Versuche sollen in Abständen von 1 bis 2 Jahren in gleicher Weise weitergeführt und erst abgeschlossen werden, wenn das Verhalten der Brücke mit Sicherheit stationär geworden ist.

Adresse des Verfassers: *H. R. Wachter,* dipl. Ing., Sonneggstrasse 9, Worb BE.

Schweizerischer Autostrassenverein

DK 061.2:625.711.3

Am Samstag, den 26. August, fand im Kantonsratssaal in Solothurn die ordentliche Mitgliederversammlung des Schweiz. Autostrassenvereins statt. In den Vorstand wurde Dr. *H. Erzer,* Regierungsrat und Bau-Direktor des Kantons Solothurn, neu gewählt. Im Mittelpunkt der anschliessenden, gut besuchten Generalversammlung stand ein Referat des Vereinspräsidenten, a. Regierungsrat *O. Stampfli,* Biberist, der am 1. August 1961 nach 25jähriger, erfolgreicher Tätigkeit als Bau-Direktor aus der Regierung des Kantons Solothurn ausgetreten ist. Er gab unter dem Titel «Solothurn und seine Nationalstrassen» eine Uebersicht über die vielseitigen politischen und technischen Probleme, die sich für den Kanton Solothurn in Zusammenhang mit den Vorbereitungen und dem Bau der Nationalstrassen ergeben. In der ersten Etappe sollen rd. 36 km Nationalstrassen I. Klasse erstellt werden, was eine grosse Anstrengung aller technischen Organe und Unternehmungen bedarf. Die Planbearbeitung, die weitgehend durch private Ingenieurbüros ausgeführt wird, ist bereits weit fortgeschritten, und die Detailprojekte werden noch diesen Herbst den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt. Mit dem Bau soll wenn möglich Ende 1962 begonnen werden. In die erste Etappe fällt auch die Projektierung und der Bau des 3,3 km langen Bölchen-Tunnels, dessen Erstellung allein eine Kostensumme von rd. 75 Mio Fr. erfordern wird. Die Kantone Baselland und Solothurn sind insbesondere an der bis heute noch unentschiedenen Frage interessiert, ob der Tankwagenverkehr durch den Bölchen-Tunnel zugelassen werden soll oder nicht, da sonst die bestehenden Hauensteinstrassen in noch grösserem Umfange ausgebaut werden müssten. — Mit einem gemeinsamen Mittagessen bei strahlendem Wetter auf dem Weissenstein fand die diesjährige Mitgliederversammlung ihren wohlgelungenen Abschluss.

Der Autostrassenverein verfolgt vorwiegend verkehrspolitische und propagandistische Ziele. Für die Behandlung von Spezialaufgaben steht ihm eine technische Kommissione zur Verfügung. Durch Studienreisen sucht der Verein neue Kenntnisse zu vermitteln. Unmittelbar vor der Generalversammlung hatte eine erfolgreiche Exkursion durch Deutschland stattgefunden. Kantonsing. *F. Fontana,* Solothurn