Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 20

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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 Werra-Brücke bei Heringen, eine Eisenbahnbrücke aus Eisenbeton. — Neuerungen im Dampfkessel- und Feuerungsbau. — Schulhaus in Ayully bei Genf. — Das „Musée d'art et d'histoire" in Genf. — Ueber die zeichnerische Parallelschaltung von Wechselstromwiderständen. — Berner Alpenbahn. — Miscellanea: Eidg. Landeshydrographie. Schweizerische Landesausstellung Bern 1914. Edison-Akkumulatoren für die elektrische Traktion. Segelschiffe mit Dieselmotoren als Hülfsmaschinen. Heimatschutz-Verordnung im Kanton Bern. Kirchgemeindehaus Winterthur. Universitätsgebäude Freiburg i. B. Schweizerische Bundesbahnen. — Konkurrenzen: Arbeiter-Kleinhäuser in Basel. — Literatur: Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel 53: Das „Musée d'art et d'histoire" in Genf.

Tafeln 54 und 55: Schulhaus in Avully bei Genf.

Band 58. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 20.

Die Werra-Brücke bei Heringen, eine Eisenbahnbrücke aus Eisenbeton.

Im Hamburger Ingenieur- und Architekten-Verein hat im Februar d. J. Dipl. Ingenieur *Rud. Christiani,* in Firma Christiani & Nielsen, Kopenhagen und Hamburg, einen Vortrag gehalten über „Eisenbahnbrücken aus Eisenbeton", in dem er u. a. die von seiner Firma erbaute Werrabrücke bei Heringen näher beschrieben hat. Wir verdanken Herrn Christiani die freundliche Ueberlassung seines Manuskripts, das wir, soweit es sich auf die Baubeschreibung dieser Brücke bezieht, im Folgenden wiedergeben, sowie die Unterlagen zu den begleitenden Abbildungen.

In der Einleitung erörterte der Vortragende die sachlichen Gründe, die der Anwendung des Eisenbetons im Eisenbahnbau anfänglich überall entgegenstanden, die aber nach und nach der bessern Erkenntnis weichen mussten. Er erwähnte sodann eine Reihe ausgeführter Eisenbahnbrücken aus Eisenbeton, neben grössern amerikanischen Objekten insbesondere die schon 1906 erbaute Dreigelenkbogenbrücke über die Prinzregentenstrasse in Wilmersdorf bei Berlin, die in flachem Bogen mit 24,4 *m* Stützweite eine Hauptlinie der preussischen Staatsbahn, die Berliner Ringbahn, überführt [1]). Weiter verwies Christiani auf die vielen Eisenbetonbauten der fortschrittlichen württembergischen Staats-Eisenbahnverwaltung, z. B. die Neckarbrücke bei Tübingen von 2 × 34 *m* Spannweite [2]), sodann auf die Rhonebrücke bei Chippis mit 59 *m* Spannweite [3]). Von österreichischen Eisenbeton-Bahnbrücken nannte er die vier Brücken der Linie Klaus-Agoniz mit Spannweiten von 17, 23 und 40 *m*. [4]) Hier wären noch beizufügen die von uns in Band LIII, Seite 287 kurz beschriebenen beiden Bogenbrücken der Bahnlinie Fogaras-Kronstadt mit 36 bezw. 60 *m* Spannweite der Mittelöffnung.

Wie die Brücke bei Chippis dient auch die 1910 erbaute Werra-Brücke einem normalspurigen Industrie-Anschlussgeleise und zwar der Gewerkschaft Heringen, Kalisalzbergwerk, nach der Station Heringen an der Nebenlinie Gerstungen-Wacha in Thüringen, im Bezirk der kgl. Eisenbahndirektion Erfurt, der die Prüfung, Genehmigung und Ueberwachung der gesamten Arbeiten oblag.

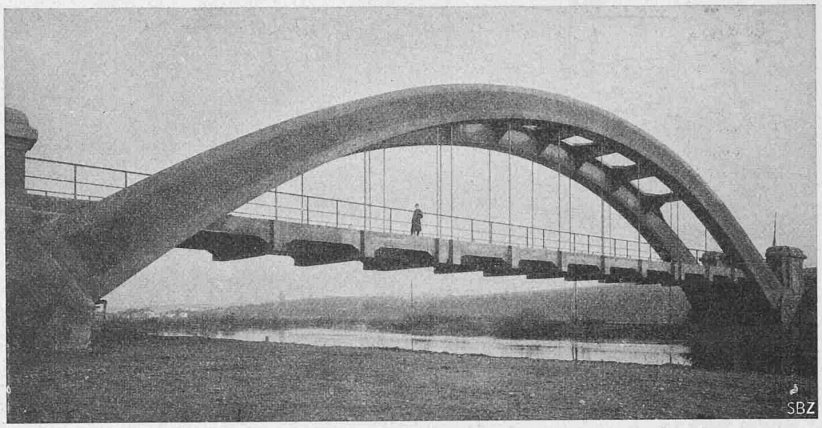

Abb. 1. Eisenbahnbrücke bei Heringen, erbaut 1910 durch Christiani & Nielsen.

Die etwa 1 *km* lange Anschlusstrecke führt beiderseits auf Erddämmen bis an den Fluss, den sie ziemlich senkrecht schneidet und mit 53 *m* Spannweite übersetzt. Ueber die Brücke selbst schreibt Herr Christiani im wesentlichen was folgt.

„Die Werrabrücke war ursprünglich in Eisen vorgesehen. Mit Rücksicht auf die Unterhaltungskosten bezw. nach Abhalten eines engern Wettbewerbs wurde aber beschlossen, die Brücke aus Eisenbeton durch meine Firma in Hamburg ausführen zu lassen, und zwar nach dem von uns ausgearbeiteten Entwurf, der aus Abb. 1 bis 5 ersichtlich ist.

Der Wasserspiegel der Werra wechselt von Kote 214,2 bis Kote 217,4, also 3,2 *m*. Die Tiefe des Flusses bei Niedrig

[1]) Beschrieben in: «Deutsche Bauzeitung» 1908, Eisenbeton-Beilage Nr. 6. Seite 42 ff. sowie «Zeitschr. f. Bauwesen» 1908, Heft I bis III.

[2]) Bd. LVII, S. 241. [3]) Bd IL, Seite 307 der Schweiz. Bauztg.

[4]) Zeitschrift des österr. Ing.- u. Arch.-V. 1911, Seite 33 ff.

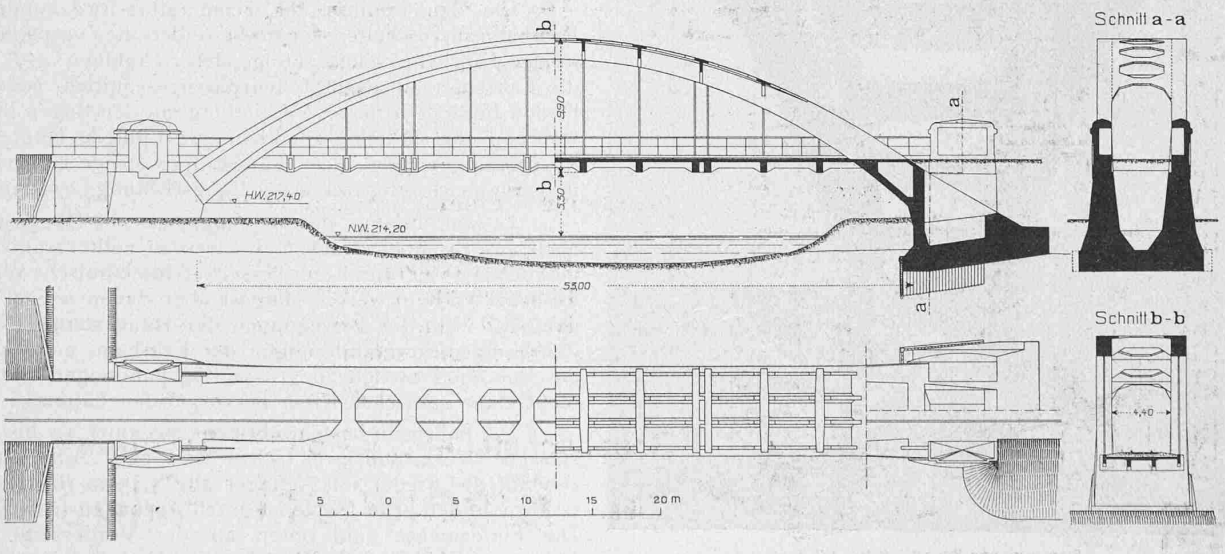

Abb. 2. Ansicht, Draufsicht, Untersicht und Schnitte der Werrabrücke bei Heringen. — Masstab 1 : 500.