

Zum Vollausbau der Kerenzbergstrasse

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-48399>

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.

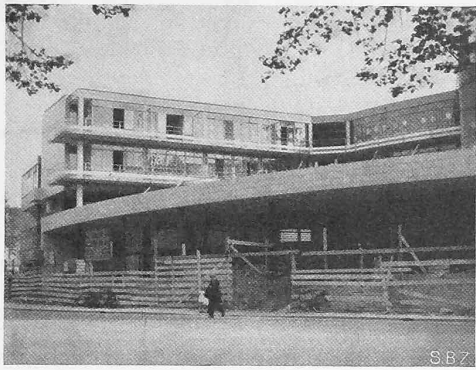


Abb. 3. Hotel Gooi, Strassenansicht.

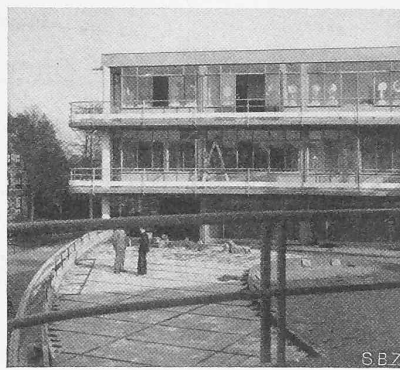


Abb. 4. Terrassendach über dem Café.

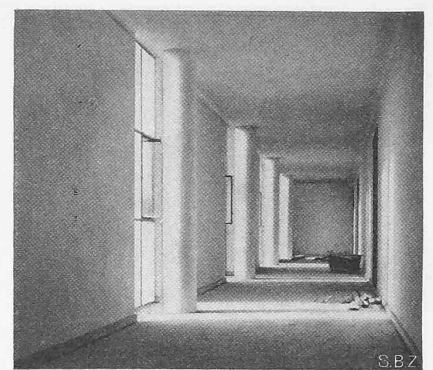


Abb. 5. Gang vor den Hotelzimmern.

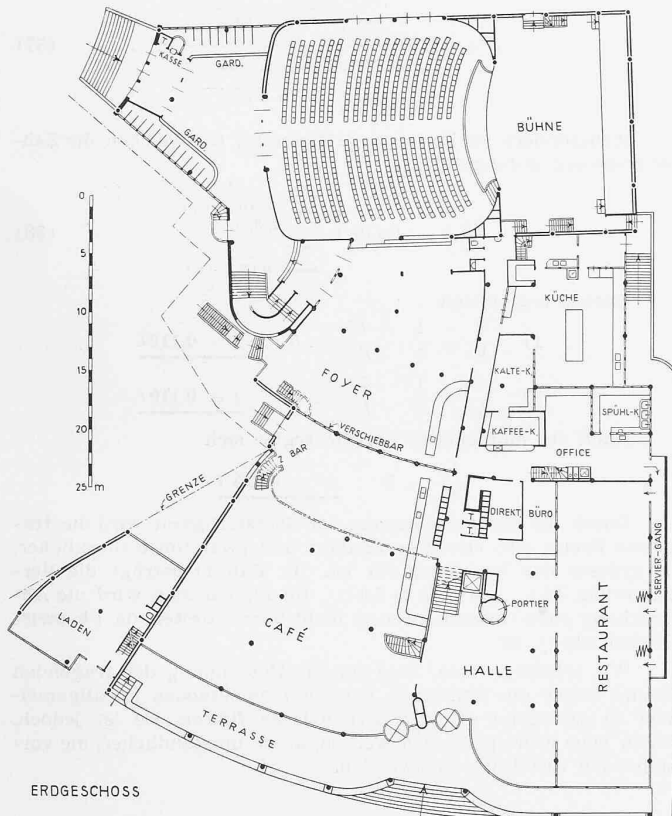


Abb. 1 und 2. Grundrisse und Schnitt 1:600 des Grand Hotel Gooi in Hilversum. — Arch. † J. DUIKER.

Anders jedoch, wenn man sich für den Spannungszustand selbst interessiert und sich nicht damit begnügt, eine Analogie zur elementaren Berechnungsmethode durchzuführen. Wenn man z. B. wissen möchte, welche Last ein Versteifungsbalken erhält, dann lässt es sich nicht umgehen, die Plattensteifigkeit zu berücksichtigen. Es bereitet keine Schwierigkeit, anhand der vorstehenden Ausführungen diese weiteren Fragen im Bedarfsfalle zu klären, worauf hier nicht eingegangen wird. Es soll nur noch einmal auf das wesentlich neue dieser Arbeit: die Aufstellung der Übergangsbedingungen (8*) und (9*), hingewiesen werden.

Zum Vollausbau der Kerenzerbergstrasse

Nachdem der Kanton Glarus bis zum Herbst 1933 die bestehende Strasse über den Kerenzerberg von Mollis bis Stocken im Wesentlichen ausgebaut hatte (vergl. Bd. 103, Seite 91*), vollzieht sich der Anschluss an die Uferstrasse bei Mühlehorn zu vollziehen. Hierfür waren verschiedene Varianten studiert worden, von denen schliesslich die auf den Seiten 192 und 193 dargestellte den Vorzug erhielt; die Finanzierung ist vollzogen, die Ausführung ist im Gang. Damit glaubt der Kanton Glarus den Forderungen des internationalen Verkehrs für viele Jahre Genüge geleistet zu haben. Sollte der Bundesrat trotzdem eine linksufrige Walensestrasse für notwendig erachten, so würde Glarus an deren Bau (Strecke Mühlehorn-Niederurnen) herantreten; der von Graubünden, St. Gallen und Zürich als dringend bezeichnete

Bau der rechtsufrigen Walensestrasse dagegen (die den Kanton nicht berührt, vergl. «SBZ» 30. Mai d. J.) wird von Glarus aus verkehrswirtschaftlichen und technischen Gründen bekämpft.

Neue Bauten in Holland

von HANS SUTER, Dipl. Arch., Uetikon a. See

Wenn ich im Folgenden von einigen neuen Bauten berichte, will ich damit nicht den Eindruck erwecken, als ob in Holland immer noch die regste Bautätigkeit herrsche. Im Gegenteil, das Baugewerbe ist schon länger als bei uns beinahe stillgelegt. Dazu kommt noch eine eigentümliche behördliche Abneigung gegen Veranstaltung von Wettbewerben; die grössten Bauaufgaben werden durch direkten Auftrag vergeben. Ueber diesen Zustand hörte ich manche bittere Klage aus der jungen Architekten-Generation, der dadurch die Möglichkeit zu Talentproben zum vornherein genommen wird. Erst nach langem, zähem Kampf und unter dem Druck der Verhältnisse haben die Architekten-Vereinigungen für den Neubau des Amsterdamer Rathauses die Ausschreibung eines allgemeinen Ideenwettbewerbes erzwingen können.

Dass diese junge Generation wirklich Talente aufweist, zeigt das Haus D. in Leeuwarden von Arch. M. Duintjer, Amsterdam (Abb. 21 und 22, S. 197). Fünf Backstein-Tragwände bestimmen klar — ohne dass dadurch die Grundriss-Entwicklung behindert würde — die konstruktive Anlage; diese gibt im Gegenteil Anlass

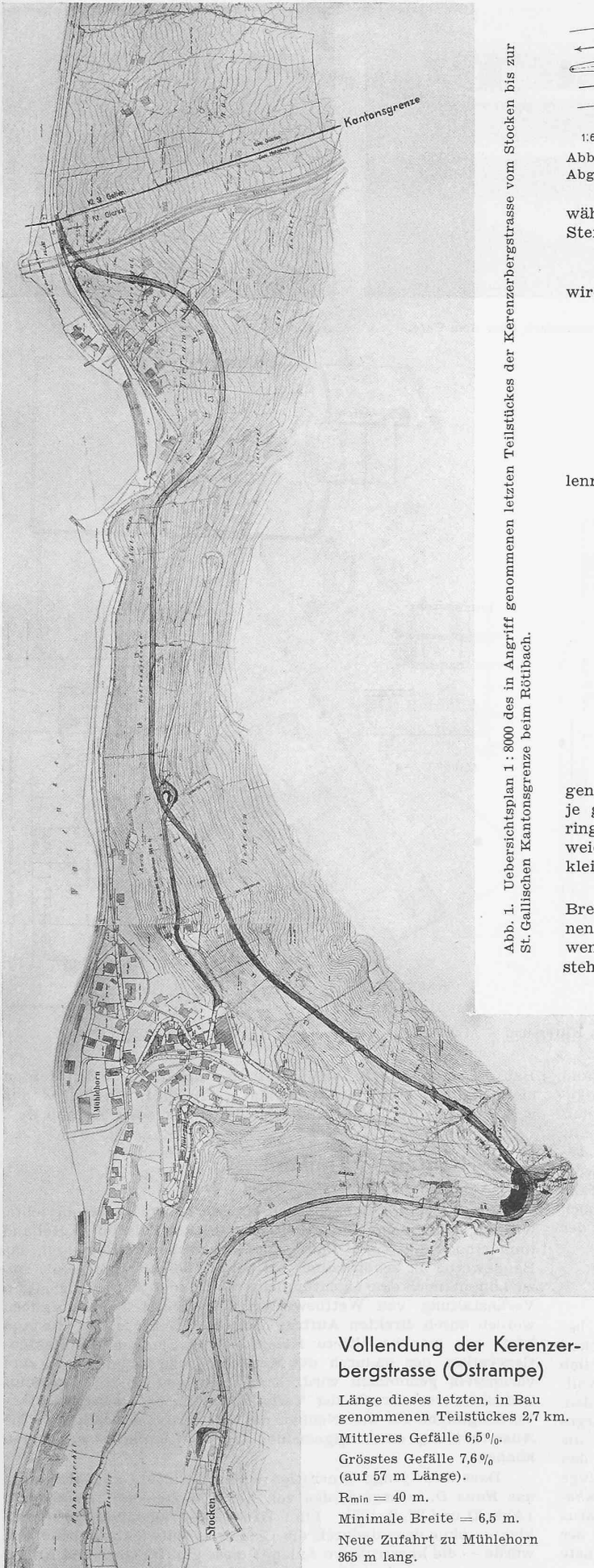


Abb. 1. Uebersichtsplan 1:8000 des in Angriff genommenen letzten Teilstückes der Kerenzbergstrasse vom Stocken bis zur St. Gallischen Kantonsgrenze beim Rötibach.

Vollendung der Kerenzbergstrasse (Ostrampe)

Länge dieses letzten, in Bau genommenen Teilstückes 2,7 km.
 Mittleres Gefälle 6,5 ‰.
 Grösstes Gefälle 7,6 ‰ (auf 57 m Länge).
 $R_{min} = 40$ m.
 Minimale Breite = 6,5 m.
 Neue Zufahrt zu Mühlehorn 365 m lang.

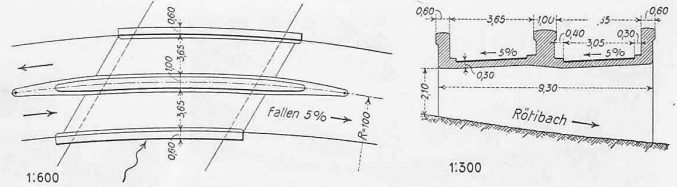


Abb. 4. Eisenbetonbrücke über den Rötibach. Abgestufter Fahrbahnquerschnitt wegen geringer Bauhöhe.

während nach der üblichen Theorie, deren Ergebnisse durch einen Stern * gekennzeichnet werden mögen,

$$c_{n^*} = 1,434 \frac{l \delta}{h \alpha} \dots \dots \dots (36)$$

wird.

Mit (34) ergibt sich

$$\lambda = 0,179 l \frac{\sum_{n=1}^{\infty} \frac{\sin \frac{n\pi}{2} \sin an x}{n^2 (n + c_n)}}{\sum_{n=1}^{\infty} \frac{\sin \frac{n\pi}{2} \sin an x}{n (n + c_n)}} \dots \dots \dots (37)$$

Insbesondere ist im Lastangriffspunkt, für welchen die Zahlenrechnung durchgeführt ist

$$\lambda \left(\frac{l}{2} \right) = 0,179 l \frac{\sum_{n=1,3,5,\dots}^{\infty} \frac{1}{n^2 (n + c_n)}}{\sum_{n=1,3,5,\dots}^{\infty} \frac{1}{n (n + c_n)}} \dots \dots \dots (38)$$

Daraus ergibt sich

- 1) $\frac{\delta}{h} = \frac{1}{4}$, $\frac{l \delta}{h \alpha} = 5$: $\lambda = 0,112 l$
- 2) $\frac{\delta}{h} = \frac{1}{3}$, $\frac{l \delta}{h \alpha} = 5$: $\lambda = 0,110 l$

Nach der einfacheren Theorie ergibt sich

$$\frac{l \delta}{h \alpha} = 5 : \lambda^* = 0,115_6 l$$

Durch die Berücksichtigung der Gurtsteifigkeit wird die tragende Breite also etwas *verkleinert* und zwar umso merklicher, je grösser das Verhältnis δ/h ist. Im Fall 1) beträgt die Verringerung 3,1 ‰, im Fall 2) 5,0 ‰. Im allgemeinen wird die Abweichung diese Grössenordnung nicht überschreiten, da δ/h meist kleiner als $1/3$ ist.

Wir erkennen also, dass für die Berechnung der tragenden Breite selber die bisherigen Berechnungsmethoden im allgemeinen zu genügend genauen Ergebnissen führen. Es ist jedoch, wenn neue Fälle gerechnet werden, kaum umständlicher, die vorstehenden Resultate anzuwenden.

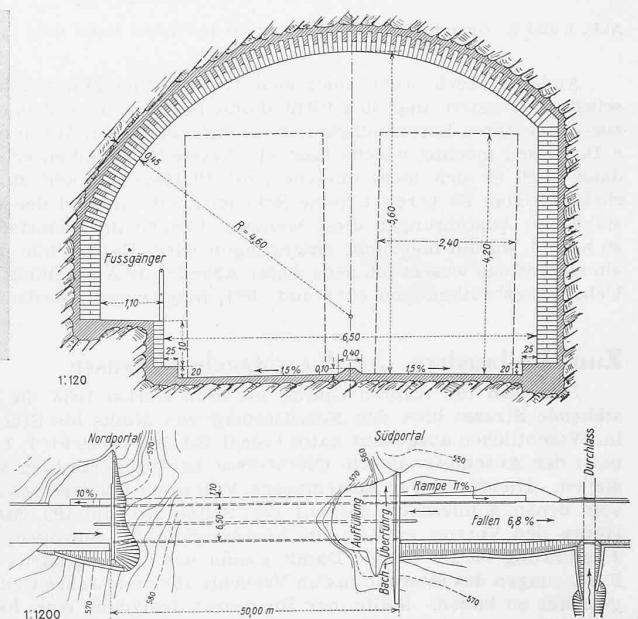


Abb. 2. Tunnel durch das Fuchsfallenhorn. Ausbruchquerschnitt rund 38 m².