

# Mittelträgerbrücke in Meppen

Autor(en): **Haupt, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 35

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61978>

## **Nutzungsbedingungen**

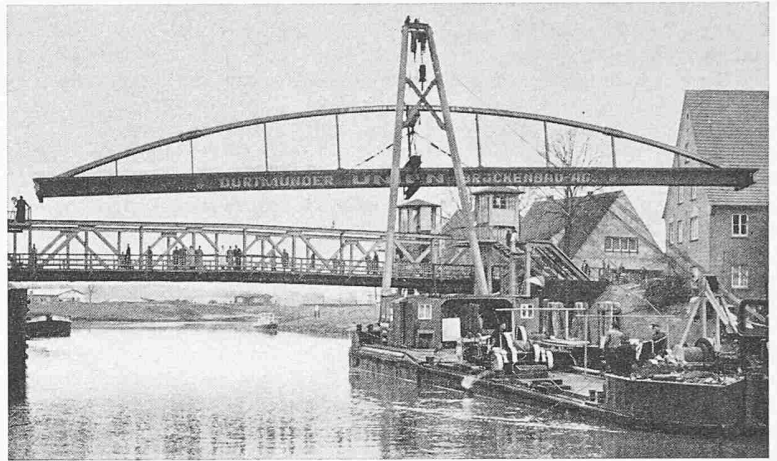
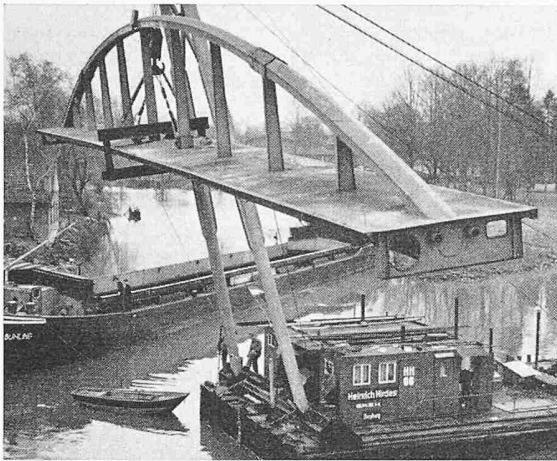
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Bilder 1 und 2. Einschwimmen der Mittelträgerbrücke in Meppen am 5. April 1955

keiner Weise beeinträchtigt, sollte einen Anreiz darstellen, mit seinem Ausbau baldigst zu beginnen.

11. Die *Innenstadt* wird durch die künftigen Verkehrsnetze für den öffentlichen und den individuellen Verkehr in einem solchen Ausmass von fließendem Verkehr entlastet, dass sie ihrer Bedeutung als hochwertige Geschäftsstadt und als Verwaltungszentrum auch in fernerer Zukunft gerecht werden kann. Hierzu trägt auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs bei. Die Erweiterung des Fahrverbotes in der Altstadt schliesslich gibt dem *Fussgängerverkehr* eine grössere Bewegungsfreiheit.

12. Ein sehr ernstes Problem in der Zürcher Innenstadt ist die *Parkraumnot*. Auch hier kann nur die vertikale Auflockerung Abhilfe schaffen, indem durch die Anlage von elf Parkhäusern mit 3500 Pkw-Ständen der vorhandene Parkraum verdoppelt und seine Ausnutzung durch die Unterbringung der Langparker auf den strassenfreien Parkflächen vervielfacht wird. Dazu gehört aber eine entsprechende Betriebsform für den ruhenden Verkehr, indem die strikte Einhaltung von Parkzeitbeschränkungen gewährleistet wird.

Adresse des Verfassers: Dr.-Ing. M.-E. Feuchtinger, Prittwitzstrasse 37, Ulm/Donau.

NB. Die Kurzfassung des Gutachtens Kremer-Leibbrand wird in den Heften vom 10. und 17. September erscheinen. Nachher wird ein Sonderdruck erstellt, der beide Kurzfassungen mit den zugehörigen Tafeln in einem Heft vereinigt und zum Preis von 3 Fr. bei der Stadtkanzlei Zürich, Stadthaus, Zimmer 214, Tel. (051) 23 16 00, vom 26. September an bezogen werden kann.

## Mittelträgerbrücke in Meppen

DK 624.21.023.93

Am 5. April wurde über dem Dortmund-Ems-Kanal in Meppen (im Hannoverschen, nahe der holländischen Grenze) eine zweite Mittelträgerbrücke nach dem System Haupt-Dortmunder Union Brückenbau-AG.<sup>1)</sup> eingebaut. Die nur für Fussgänger und Rohrleitungen bestimmte Brücke besitzt eine Stützweite von 36,5 m und eine Breite zwischen den Geländern von 2,73 m. Sie ist vollkommen geschweisst. Die in Bild 1 am Bogen sichtbaren Verdickungen sind keine Stosslaschen, sondern vorübergehende hölzerne Schutzverkleidungen für Abstützungen während des Transportes. Das Stahlgewicht (St. 37) beträgt nur 23 t.

Die Brücke wurde im ganzen in einem Schiff verladen, zur Baustelle gebracht und dort mit einem Schwimmkran aus dem Schiff herausgehoben (Bild 2) und auf die Widerlagerstützen gelegt.

Die neue Brücke liegt unmittelbar neben einer alten Hubbrücke für Strassenverkehr und ist so hoch gelegt, dass ihre Unterkante mit der Unterkante der gehobenen Strassenbrücke bündig liegt (Bild 3). Der Zu- und Abgang an den Enden der Brücke erfolgt mittels 2,80 m hohen Treppen. Der Fussgängerverkehr kann also auch bei geöffneter Hubbrücke ungehindert vonstatten gehen. Bei der alten Hubbrücke sind an den Hubtürmen Treppenanlagen vorhanden mit Austritten

<sup>1)</sup> Vgl. Dreigurtträger System Haupt in SBZ 1948, Nr. 16, S. 219.

auf die in die höchste Lage gehobene Strassenbrücke. Abgesehen von der Zeit des Hebens und Senkens war also auch bisher ein Fussgängerverkehr bei geöffneter Brücke möglich. Dazu musste aber die Brücke jeweils bis in die höchste Lage (2,8 m) gehoben werden, auch wenn mit Rücksicht auf die Schifffahrt nur ein Heben von wenigen cm genügt hätte. Dadurch wurde die Zeit der jeweiligen Strassensperrung ungebührlich lang.

Die Mittelträger-Bauweise war in dem vorliegenden Falle deswegen noch besonders vorteilhaft, weil die Bauhöhe (Abstand von Fussweg-Oberkante bis Konstruktions-Unterkante) so klein wie möglich gemacht werden musste, um die Zugangstreppen möglichst niedrig halten zu können. Deswegen kam eine Brücke mit vollkommen unter dem Fussweg liegenden Hauptträgern überhaupt nicht in Frage. Ausserdem musste das über den Fussweg hinausragende Tragwerk möglichst durchsichtig sein, damit die freie Sicht für den Bedienungsmann der Hubbrücke möglichst wenig behindert wurde.

Dipl.-Ing. W. Haupt

Adresse: Dortmund-Hörde, Niederhofenerstrasse 45

## MITTEILUNGEN

**Flugzeughallen Typ L.-J. Dubois.** Ein neues System für den Bau von Flugzeughallen wird in der «Ossature Métallique» vom Dezember 1954 beschrieben. Für die von L.-J. Dubois geschaffene Konstruktion waren zwei Hauptgesichtspunkte bestimmend, nämlich eine möglichst günstige Ausnutzung der überdeckten Fläche mit Hilfe einer wandlosen Bauart sowie eine einfache Vergrösserungsfähigkeit der Halle parallel zur Portalfront, wobei die ursprünglichen Seitenwände ohne Schwierigkeit entfernt werden können. Eine Stahlkonstruktion war deshalb für die erstmalig in Villacoublay (Paris) erstellten Hangars das Gegebene. Die Elementarhalle, die später beliebig verbreitert werden kann, besteht aus einer Dachkonstruktion von 100 m Breite und 65 m Tiefe. Sie ruht primär auf drei in 50 m Abstand voneinander aufgestellten 65 m langen Hauptträgern, welche eine Stütze in der Rückwand besitzen, die zweite 39 m davor, d. h. vom Portal aus betrachtet in einer Tiefe von 26 m. Zwischen den Fachwerkhauptträgern, deren statische Höhe rd. 5 m beträgt, und der aus Wellblech und Glasfenstern gebildeten, shedförmigen Dachhaut schieben sich die fünf Querträger mit 50 m Spannweite, die alle 5 m angeordneten sekundären Längsträger und die Wind- und Aussteifungsverbände ein. Der ganze Nutzraum von 6500 m<sup>2</sup> Fläche und 10 m lichter Höhe wird also nur durch eine Stütze zerschnitten, was — zur besseren Ausnutzung der Halle — auch ein «diagonales» Einstellen der Flugzeuge erlaubt. Rückwand und Seitenwände sind ebenfalls aus Wellblech leicht demontierbar errichtet und wie die Dachhaut gegen Wärme isoliert. Sie können auch aus Leichtbauplatten erstellt werden. Durch das Dach und durch die Wände fällt im allgemeinen sekundäres Licht. Das Oberlicht wird durch die die Dachkonstruktion verkleidende Nylonplattendecke gemildert, welche gleichzeitig noch den isolationstechnisch günstigen abge-

**Abdichtung und Bautenschutz****ING. PELLASCIO**

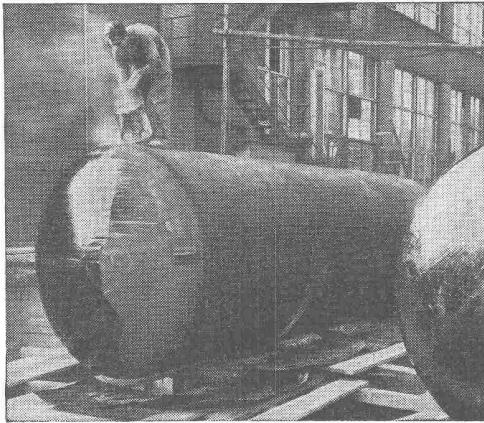
Ohmstrasse 16 • Telephon 46 63 73

**ZÜRICH - OERLIKON****Einige Lieferungen:**

SBB-Tunnelabdichtungen • Druckstellen bei Bernischen Kraftwerken • SBB-Kraftwerke • Kraftwerk Rabiusa-Realta • Maggia Kraftwerke • Militärlagerstellen

**Fabrikation seit 1933**

Prospekte • Referenzen • Ingenieurbesuch

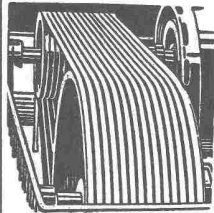
**„WABERIT“-TANKISOLIERUNG**Die Tankisolierung ist seit Jahren eine **Spezialität** unserer Firma.

Langjährige Beobachtungen haben erwiesen, dass das «Beerdigen» eines Tanks nur mit dem üblichen hauchdünnen Teer- oder Asphalt-Anstrich unmöglich den vorhandenen Gefahren der Rostanfressungen und vagabundierenden elektrischen Strömen Einhalt gebieten kann.

Die Kontrolle des **Waberit-Belages** mit unserem patent. Prüfgerät gewährleistet eine **absolut wasserundurchlässige Isolierung**. Belagstärke ca. 3—4 mm.

Isolierung auf der Baustelle.

Referenzen, Muster und Offerten stehen gerne zur Verfügung.

**STRASSENBAUMATERIAL AG. BERN** Neuengasse 28  
Tel. (031) 3 21 35**Industrie-Artikel**Treibriemen      Transportbänder  
Keilriemen      Riemenverbinder  
Dichtungsmaterial      Gummischläuche**Adolf Schlatter A.G. Zürich**

Tel. (051) 26 17 86      Stampfenbachstr. 73

**St. Margrether-Sandstein**

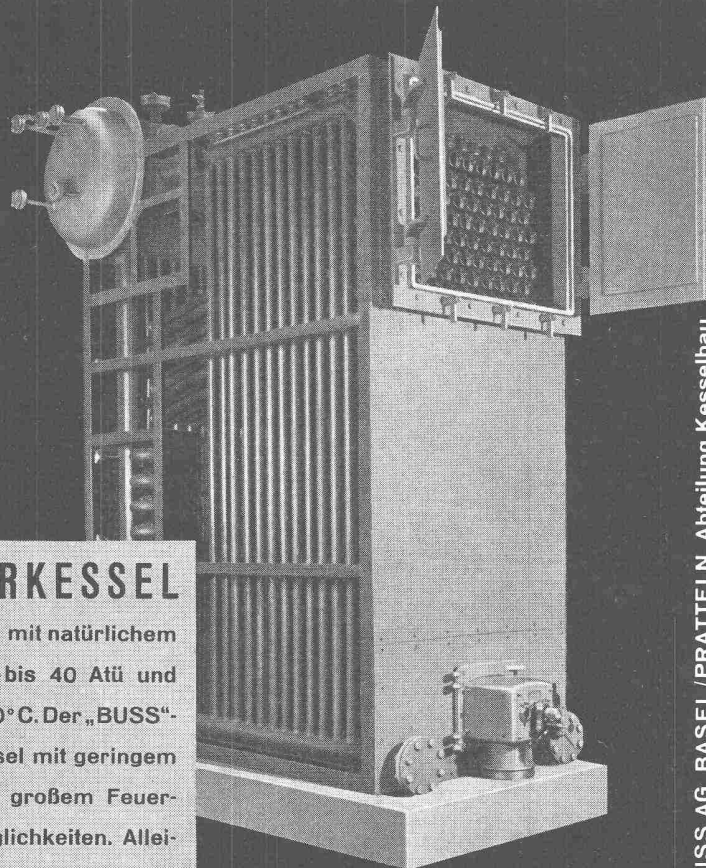
Kennen Sie die Vorzüge meines Materials? Jegliche Steinhauerarbeiten, Tür- u. Fenstereinfassungen, Cheminées etc.

Verlangen Sie unverbindlich Offerte oder Vertreterbesuch.

STEINBRUCH- UND STEINMETZGESCHAFT

**E. GAUTSCHI St. Margrethen** Tel. 7 84 86**BUSS****„BUSS“-ECKROHRKESSEL**

ein moderner Wasserrohrkessel mit natürlichem Umlauf, konstruiert für Drücke bis 40 Atü und Überhitzung des Dampfes bis 400° C. Der „BUSS“-Eckrohrkessel ist ein Leichtkessel mit geringem Raumbedarf, kurzer Anheizzeit, großem Feuer-raum und guten Reinigungsmöglichkeiten. Alleinnige Baurechte für die Schweiz.



BUSS AG, BASEL/PRATTELN Abteilung Kesselbau