

Zeitschrift: Cementbulletin
Herausgeber: Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)
Band: 20-21 (1952-1953)
Heft: 4

Artikel: Vorgespannter Beton, heute. Teil 2
Autor: Schubiger, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-153285>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CEMENTBULLETIN

APRIL 1952

JAHRGANG 20

NUMMER 4

Vorgespannter Beton, heute

Von E. Schubiger, dipl. Ing., Zürich

2. Teil

Deutschland (Abb. 9, 10 und 11)

Strassenbrücke über die Lahn bei Balduinsteinst, ausgeführt nach System Dywidag, Spannweite 62 m, mit Gegengewichten hinter den Widerlagern. Ausführung im Freivorbau, konsolförmig von beiden Ufern her in die Luft hinaus, ohne Gerüst. Diese früher nur im Stahlbau bekannte Montage wird dank An-

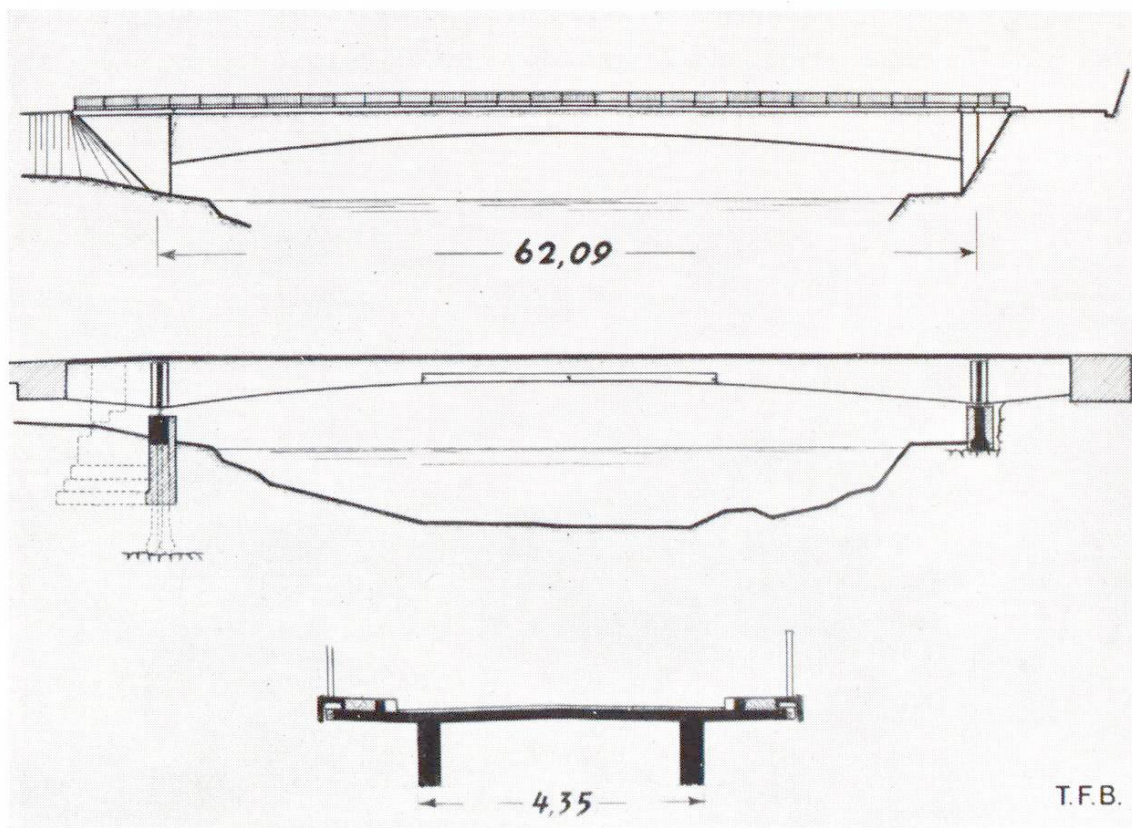


Abb. 9 Zeichnung der Lahnbrücke Balduinsteinst, einfacher Balken mit Gegengewichten (DYWIDAG München)

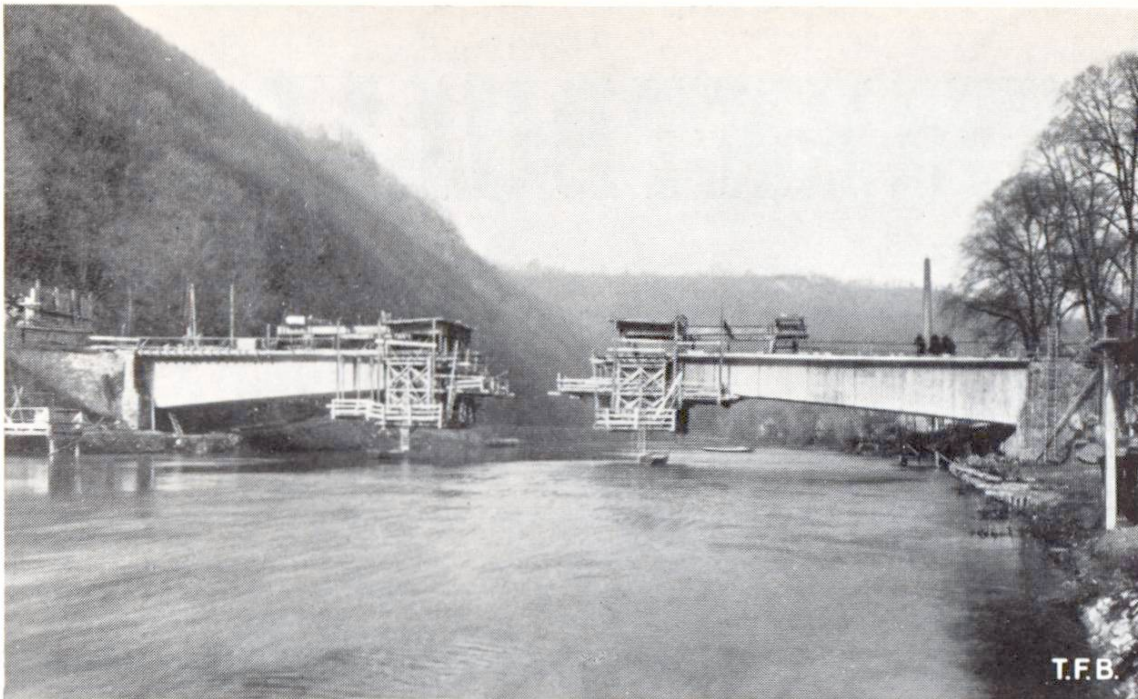


Abb. 10 Lahnbrücke Balduinstein. Freivorbau der Brückenträger mit fahrbaren Betoniergerüsten; DYWIDAG München (Photo Mais, Limburg)

wendung des Spannbetons auch im Massivbau möglich. Es werden je drei Meter von beiden Ufern weg vorbetoniert und jedes Mal für sich mit Spannkabeln verankert.

Deutschland (Abb. 12 und 13)

Eisenbahnbrücke über den Neckarkanal in Heilbronn, 108 m lang, kontinuierlich über 5 Öffnungen von 18—22 m Spannweite durchlaufend, 6 Bahngleise tragend, ausgeführt: 3 Geleise 1950 und 3 Geleise 1951. Hohlplatte von 1,2 m Höhe, etappenweise vorgespannt nach dem System Baur-Leonhardt. Bemerkung:

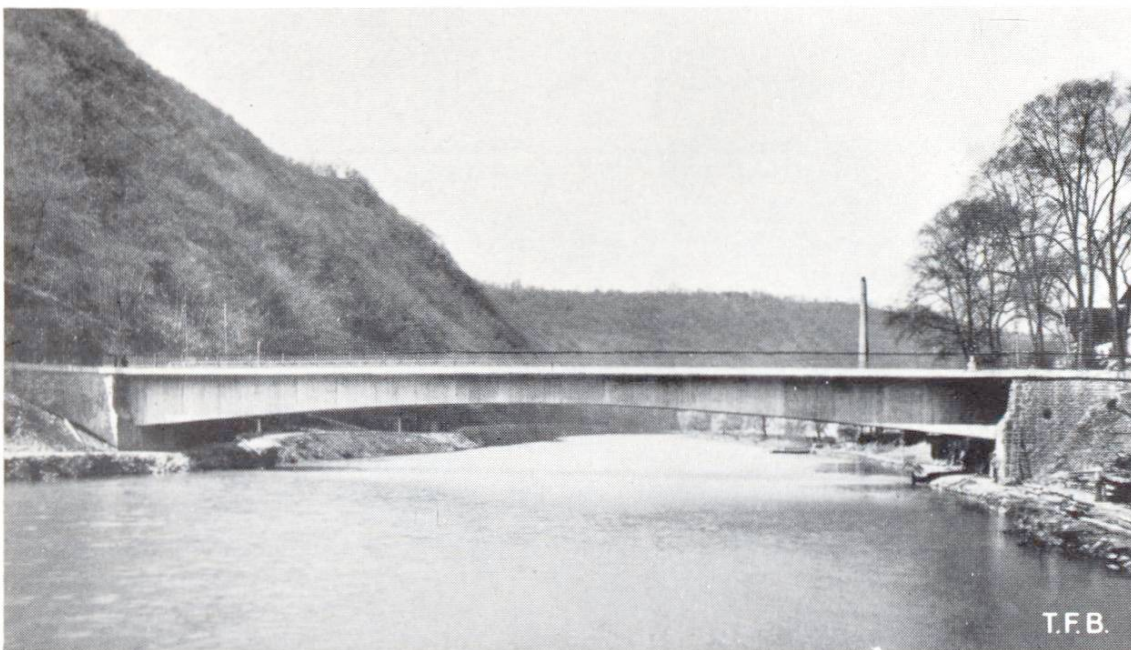


Abb. 11 Fertige Strassenbrücke über die Lahn, Spannweite 62 m (Photo Mais, Limburg)

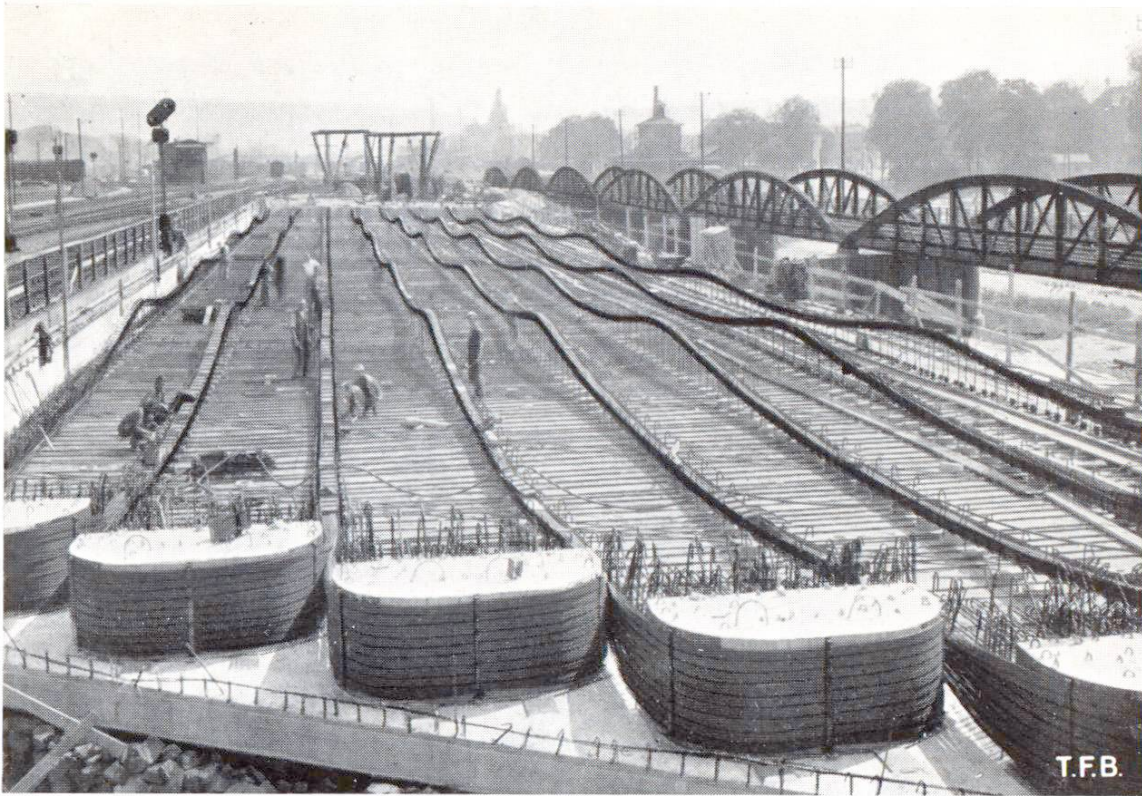


Abb. 12 Bahnbrücke Heilbronn. Bauzustand vor dem Betonieren mit halbrunden Spannblöcken, herumgewickelten Drahtlitzen, welche in geschlängelten Blechkanälen zum andern Ufer gehen, über jedem Zwischenpfeiler hochgebogen

kenswert ist die grosse Steifigkeit der relativ schlanken Balkenbrücke. Unter dem Gewicht von 6 Lokomotiven beträgt die Durchbiegung ein Siebentausendstel der Spannweite, d. h. ca. 3 mm. Die gesamte Vorspannkraft beträgt 18000 Tonnen. Die deutsche Bundesbahn hat erst nach zahlreichen technischen Versuchen und Materialprüfungen einer solch wichtigen Bahnbrücke in vorgespanntem Beton zugestimmt. Die erste Etappe war bereits längere Zeit in Betrieb, als die zweite in Angriff genommen wurde, und die gemachten Erfahrungen befriedigten.

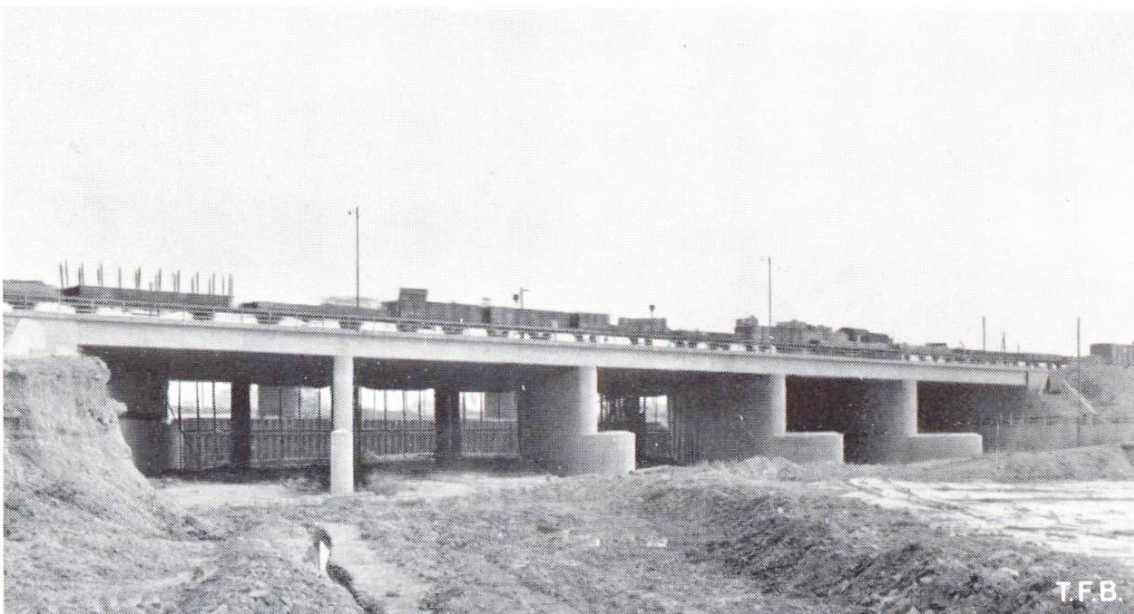


Abb. 13 Eisenbahnbrücke über den Neckarkanal in Heilbronn, sechs Geleise



Abb. 14 Aaresteg Aarau, Bauzustand vor dem Einschalen einer Tragrippe, 3 Kabel à 80 Tonnen, über dem Flusspfeiler hochgekrümmt, im Vordergrund Lehrgerüst aus Stahlprofilen, dahinter aus verleimten Holzträgern

Schweiz (Abb. 14 und 15)

Fussgängerstege über die Aare und den Werkkanal der Jura-Cementfabrik in Aarau, Brückenlängen ca. 70 und 110 m, grösste Spannweite 41 m. Ausgeführt 1951 nach System BBRV nach Projekt Schubiger durch die Firma Rothpletz, Lienhardt & Co., Aarau. Kosteneinsparung gegenüber Lösung in Stahl 20 %, gegenüber normalem Eisenbeton 15 %. Foundation auf Eisenbetonpfählen, Flusspfeiler bei Temperaturschwankungen elastisch beweglich. Uferabstützung auf Pendellagern; kontinuierliche Balkenbrücken mit äusserst sparsamem Materialaufwand, 16 cm breite Rippen und 12 cm starke Platte.

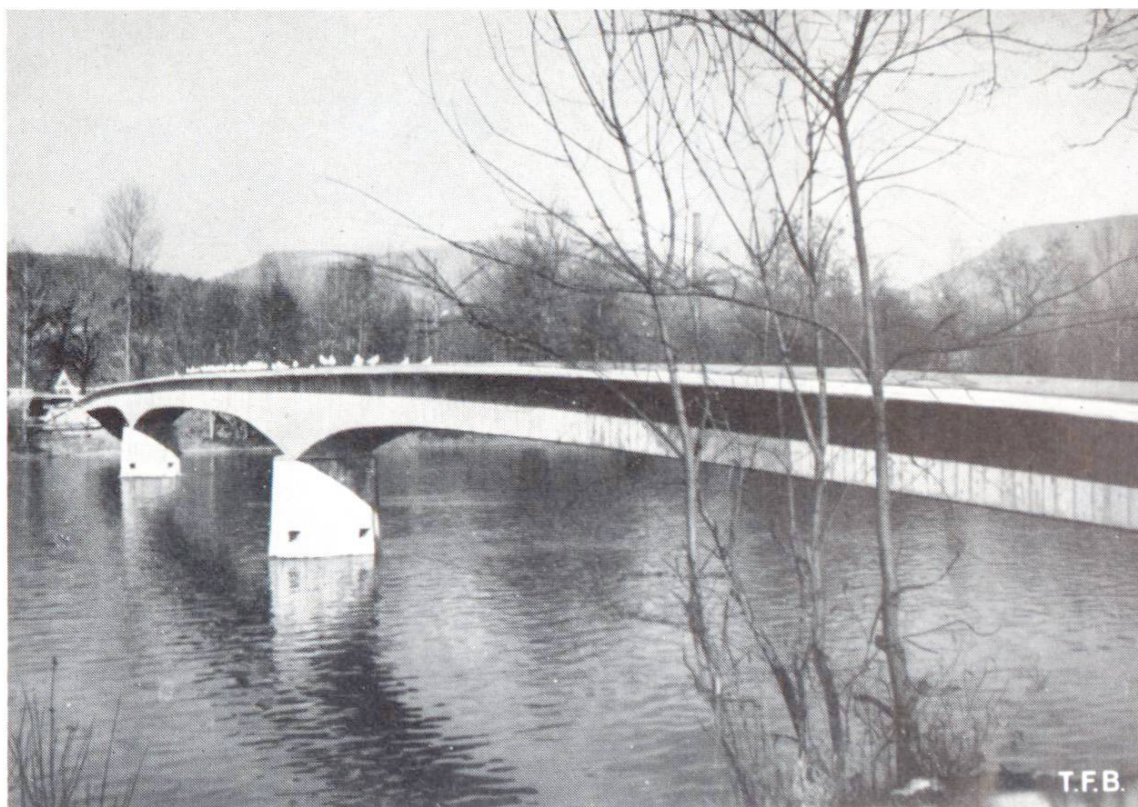


Abb. 15 Fussgängersteg über die Aare in Aarau, 110 m lang, Mittelöffnung 41 m. Bauzustand nach dem Entfernen des Lehrgerüsts

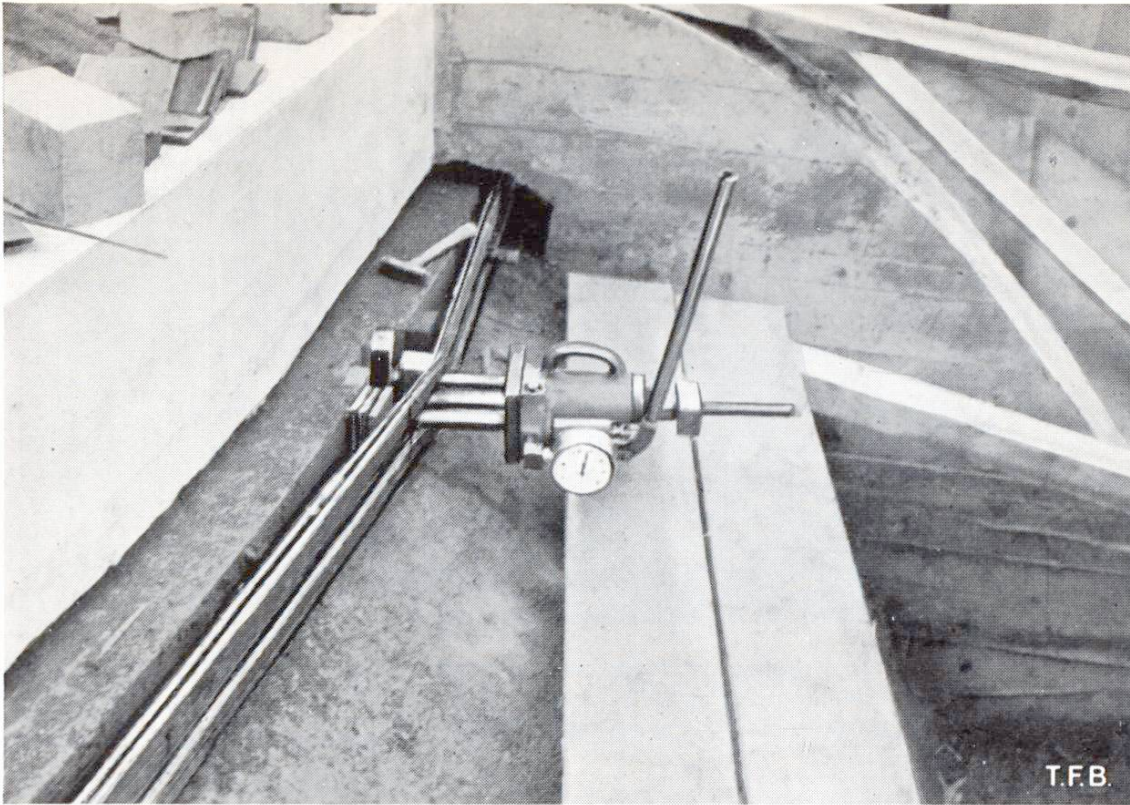


Abb. 16 Felix und Regulakirche Zürich. Radial gerichtete Spannpressse mit Manometer und polygonal verlaufendes Kabel von 85 Tonnen Ringkraft am Kuppelrand

Schweiz (Abb. 16 und 17)

Schalenkuppel der Felix und Regula-Kirche in Zürich, mit Ringkabel vorgespannt nach Vorschlag Schubiger. Aus diesem Beispiel ist ersichtlich, dass auch ausserhalb der fünf genannten Verankerungssysteme vorgespannte Bauwerke

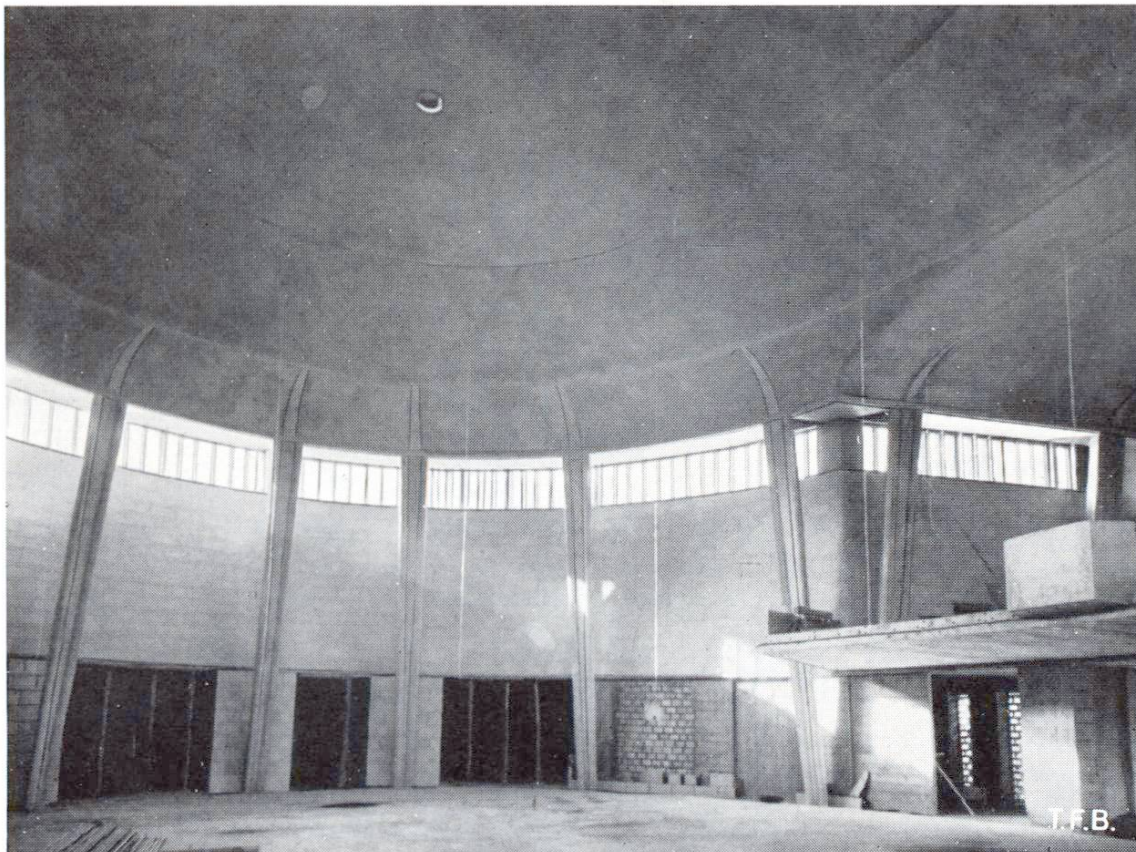


Abb. 17 Vorgespannte Schalenkuppel der Felix und Regula-Kirche Zürich, Raumweite 31 m, Betonstärke 8 cm

6 möglich sind. Hier wurde ein Draht vierzigmal um den Rand der Kuppel gewickelt und mit radial angeordneten hydraulischen Pressen in ein Polygon verwandelt. Dabei hob sich der Beton von selbst vom Gerüste ab und zeigte auch später eine Tendenz zur Hebung, wodurch die Tragfähigkeit zunahm. Weitere Anwendungsmöglichkeiten für ringförmig gespannte Kabel liegen im Reservoirbau, wo hohe Betonzyylinder durch Umschnürungen unter Druck gesetzt werden. Für den Küfer bedeutet dies nichts Neues, indem ja jedes Fass eine vorgespannte Holzkonstruktion darstellt.

Die Beispiele zeigen, wie mannigfaltig die Anwendung des vorgespannten Betons schon ist und wie daraus immer schlankere Tragwerke entstehen werden.

Literaturnachweis.

E. Freyssinet, « L'Idée de précontrainte ». Inst. Techn. du Bâtiment et Trav. publ. Paris 1949.

G. Magnel, « Le béton précontraint ». Gand 1949.

F. Leonhardt, Dr. ing., Stuttgart, «Beton- und Stahlbetonbau», Heft 8 und 9, 1950.

U. Finsterwalder, Dr. ing., München, «Der Bauingenieur», Heft 10, 1951.

M. Birkenmaier, A. Brandestini & M. R. Ros, «Zur Entwicklung des vorgespannten Betons in der Schweiz», S.B.Z. Nr. 8, 1952.

E. Schubiger, Ing., Zürich, «Kontinuierliche Plattenbrücke», S.T.Z. Nr. 11/12, 1952.