Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 7

Artikel: Die Rothenburger Brücke bei Luzern

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580409

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.07.2025

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

kosten nach diesem Projekt belaufen sich bei einem Inhalt von ca. 6400 m³ zu Fr. 22 auf Fr. 140,800 bezw. nach vorgeschlagener Vergrößerung gemäß Variante auf Franken 152,900, wozu noch Fr. 32,250 für die Turnhalle kommen. Die beiden andern Architekten, die einen größern kubischen Inhalt des Baues gefunden, kommen in ihren Berechnungen auf Fr. 195,525 bezw. Fr. 201,110. Die Baukommission hat die Prüfung der vorliegenden Entwürfe noch nicht abgeschlossen und wird erst nach einem orientierenden Referat des Herrn O. Senn in Zofingen, dessen Projekt gegenüber den zwei andern anerkennenswerte Vorzüge aufweist, darüber Beschluß fassen, welches Projekt zur Ausführung kommen soll. Um jedermann Gelegenheit zu geben, von den Plänen und Kostenberechnungen Einsicht zu nehmen, sind dieselben im Gemeindehaus öffentlich ausgestellt. („Zofinger Tagblatt".)

Das neue Schulhaus in Horn (Thurgau), das nach dem Plan von Herrn Architekt Stärkle in Rorschach erbaut wurde, ist am 6. Mai eingeweiht worden.

Bauliches aus dem Thurgau. Die Mittelthurgaubahn hat nicht allein in Weinfelden selbst eine rege Bautätigkeit nachgezogen, es wird auch in den Ortschaften und Gemeinden zwischen Weinfelden und Wil ziemlich viel gebaut. Man erblickt Neubauten in Bußnang und Märwil. Hart bei der Station Tobel-Affeltrangen und in unmittelbarer Nähe derselben werden zwei neue Häuser gebaut. In Bettwiesen steht gleich bei der Station ein Neubau zum Teil schon unter Dach und wird eben am Ausbau desselben gearbeitet, während nicht weit von der Station weg zwei neue Häuser fertig erstellt sind. So brachte der neue Verkehr auch neue Anregung und es ist zu hoffen, daß diese lebhaftere Bautätigkeit weiter anhält und zur raschern Entwicklung und reichern Betätigung des regen Gewerbefleißes führen wird.

Sekundarschulhausbau Weinfelden. Die Schulgemeinde bewilligte für eine Plankonkurrenz einen Kredit von Fr. 2000 und bestimmte als Bauplatz denjenigen von Keller-Riesers Erben an der Hirschenstraße, der 7829 m² groß ist und Fr. 30,000 kostet.

Die Genfer Bahnhoffragen. Der Bundsrat hat am 6. Mai den Wortlaut für den Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf über die Genfer Bahnhoffragen (Rückkauf des Bahnhofes Cornavin, Verbindungsbahn) festgesetzt. Am Nachmittag fand im Bundeshause zwischen den Bundesräten Forrer, Motta und Perrier als Vertreter des Bundes einerseits und den Staatsräten Fazy, Charbonnet und Maunoir als Vertreter von Genf anderseits eine Konferenz statt. Über diese Konferenzverhandlungen wird folgendes berichtet:

Nach dem Vertrag übernehmen Bund und Bundesbahnen ²/₃ der auf 24 bis 25 Millionen veranschlagten Kosten der Verbindungsbahn, ¹/₃ fällt zu Lasten des Kantons Genf. Die Genfer hatten eine Zusicherung gewünscht, daß ihr Drittel nicht mehr als 8 Millionen übersteigen werde; der Bundesrat wollte im Gegenteil die diesen Betrag übersteigenden Expropriationskosten ausschließlich Genf auferlegen.

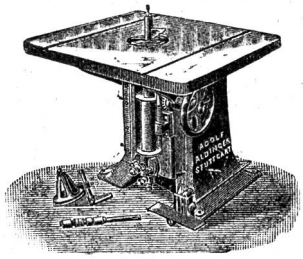
Nicht im Vertrage enthalten sind einige Punkte, auf die Genf Gewicht legte, so die Errichtung einer internationalen Zollstation und eines Kontrollbüros für Gold- und Silberwaren in Genf, Zusicherungen betreffend den Betrieb der Verbindungsbahn (Zuleitung des Verkehrs von Vallorbe nach Savoyen durch eine Linie Morges—Bussigny 2c.). Die Konferenz war einig darüber, daß diese Wünsche in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung berücksichtigt werden sollen.

Der Vertrag regelt nun folgende Hauptpunkte:

1. Den Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Eisenbahnlinie Genf—La Plaine (Landesgrenze).

Holzbearbeitungsmaschinen

jeder Art



Erstklassiges Fabrikat

liefert 4112 6

Gasmotoren-Fabrik „Deutz" A.-G.

Zürich.

2. Die Errichtung und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives.

3. Den unentgeltlichen Übergang der dem Kanton Genf gehörenden Eisenbahn Eaux—Vives—Annemasse (bis zur Landesgrenze) an die Bundesbahnen.

Der Vertrag soll unverzüglich dem Großen Rate des Kantons Genf und dann der Bundesversammlung unterbreitet werden.

— Die Einigung in den Genfer Bahnhoffragen wird in Genf mit großer Befriedigung aufgenommen. Der Staatsrat erblickt in der Konvention eine gute Vorbedeutung für die Faucillebahn. Obwohl der Bundesrat nicht alle Genfer Vorschläge akzeptiert, wird die Konvention doch die ökonomische Entwicklung Genfs fördern und die Stadt durch das Raccordement, den Rückkauf, sowie die Herstellung der Linie Morges—Bussigny und die Schaffung von Zügen Paris—Annemasse von der bisherigen Isoliertheit befreien. Man schätzt die Kosten der Ausführung auf etwa 50 Millionen.

Die Rothenburger Brücke bei Luzern.

Wenn wir heute von der Rothenburger Brücke Näheres mitteilen, so geschieht es deshalb, weil gegenwärtig, wo das über die nahezu fertig erstellten mächtigen Pfeiler laufende, vom letzten Pfeiler aus auf eine Länge von 20 m frei in der Luft schwebende Holzgerüst der Baubrücke alsbald die Rotenburger Seite des in der Bachsohle 36 m tiefen Rotbachtobels erreicht. Der Beobachter kann sich im gegenwärtigen Momente eine klare Vorstellung von der Eigenart dieses Brückenbaues machen, der, ohne daß von der Talsohle aus gerüstet werden durfte — die dort stehenden Häuser mit landwirtschaftlichem Betriebe mußten intakt bleiben — vom rechtsufrigen Plateaurande aus erstellt worden ist. Schon stehen drei hohe Pfeiler fertig da, bis über die Kämpferplatte hinaus, der vierte und letzte Pfeiler steht schon

einige Meter hoch fertig, an ihm wird lebhaft aufgemauert und betoniert, und demnächst wird das linksufrige Widerlager erstellt werden. Mit verhältnismäßig wenig Arbeitskräften werden unter geschickter Zuhilfenahme elektrischer Kraft von Rathausen, an die man nahe der Baustelle hat anschließen können, die Arbeiten gefördert. Bauunternehmer ist das Baugeschäft Gebr. Keller, Luzern. Den Bau leitet Hr. Ingenieur Franz Keller; an Ort führt die Aufsicht Herr Ingenieur Maibohm.

Die neue Brücke überspannt mit fünf Bogen von je 22,5 m das Rotbachtobel auf eine Länge von 120 m in einer Höhe von 36 m. Der Arbeitsvorgang beim Bau der Brücke ist ein eigenartiger, besonders deshalb, weil ein Einrüsten der Pfeiler und der Brückenbogen in normaler Weise nicht möglich war. Vor dem rechtsseitigen Widerlager findet sich ein großer Arbeits- und Deponierplatz. Die Baumaterialien, Schotter, Zement 2c., werden auf den Schweiz. Bundesbahnen mit Extrazügen zur Baustelle geführt und auf einer 80 m langen Rampe ausgeladen. Von da führen Rollbahnschienen zum Arbeitsplatz, wo mittelst elektrisch betriebener Maschine der Beton gemischt wird. Auf demselben Platze werden Betonquader von 50 zu 80 cm erstellt. Eine elektrische Pumpanlage liefert das nötige Wasser aus dem Rotbach. Mit Kranen werden die Quadersteine und der Beton auf Rollwagen gehoben und vor Ort gebracht.

Die Bauausführung geschah in der Weise, daß eine frei vorkragende Hilfsbrücke, ausgehend vom rechten Widerlager, vorgeschoben wurde, bis sie mit dem freien Ende über dem ersten Pfeiler kam. Dem Pfeiler wurde das Baumaterial über die freiauslaufende Brücke zugeführt und mittelst elektrischen Hebewerken von oben nach unten gebracht. Ohne Gerüstung wurden dieser erste und alle folgenden Pfeiler aufgebaut. Im Innern der Pfeiler finden sich ausgesparte Steigöffnungen für das Arbeitspersonal. War ein Pfeiler auf die richtige Höhe aufgebaut, dann wurde die Hilfsbrücke darauf abgestützt und weiter vorgeschoben zum zweiten Pfeiler, während sie nach rückwärts um die vorgeschobene Länge von je 22,5 m wieder neu angebaut wurde. Nach Fertigstellung des zweiten Pfeilers wurde die Hilfsbrücke vorgeschoben zum dritten, dann zum vierten Pfeiler. Dieser ist gegenwärtig im Bau, und bald geht's zum linken Widerlager. Damit wird die provisorische Überbrückung des ganzen Tobels fertig erstellt sein. Nun wird anlehnend an die Hilfsbrücke das Einrüsten der Lehrbogen begonnen. Das Einmessen und Kontrollieren der Gewölbebogen ist durch diese Hilfsbrücke sehr erleichtert. Zudem dient sie beständig als Transportsteg.

Die Brückenbogen werden zweiteilig erstellt, so daß zwischen den beiden parallelen Bogenteilen ein Zwischenraum für die Breite der Hilfsbrückenkonstruktion frei bleibt. Die zweiteiligen Brückenbogen werden über den Hilfsbrücken mit armierten Querträgern verbunden und auf diese Querträger wird dann die armierte Fahrbahnplatte mit den auskragenden Trottoirs abgelegt. Die Fahrbahnbreite wird 6 m betragen, die Trottoirs sind je 1,5 m, die Gesamtbreite der Brücke somit 9 m breit.

Es darf noch speziell auf die eigenartige Erstellung der aus Beton gegossenen Quadersteine von 50/80 cm, der sogen. Verkleidungsmolons hingewiesen werden, mit denen nicht nur die mächtigen Betonpfeiler an der Außenseite aufgemauert, sondern auch die übrigen Teile der Brücke verkleidet werden. Diese Quader geben der Brücke das Aussehen eines massiven Steinbaues, der in seinen Formen und Verhältnissen ungemein schön wirken wird. Mit dem Bau der Brücke wurde im August 1911 begonnen. Im Winter war die Arbeit eingestellt; bis Mitte Mai werden alle Pfeiler erstellt sein. Die Fertigstellung der Brücke ist auf Ende dieses Jahres vorgesehen. Die Konstruktionen sind derart bemessen, daß die Aufnahme eines Tramgeleises jederzeit möglich ist. Das malerische Brückenbild und der prachtvolle Ausblick von der Brücke, sowohl in das malerische Rotbachtobel und seine Umgebung, als auch auf das Gebirge werden künftighin einen Ausflug nach Rothenburg sehr beliebt machen. (Luz. Tagbl.)

Schallsichere Wände und Decken in Hotelbauten.

Unsere modernen Hotels sind bestrebt, ihren Gästen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten und die Störungen, die in diesen gewaltigen Betrieben unvermeidlich sind, von den Zimmern der Besucher nach Möglichkeit fern zu halten. Es wird deshalb beim Bau auf Schallminderheit hoher Wert gelegt. Da aber bei den großen Hotelbauten Eisen und Beton eine sehr ausgedehnte Verwendung finden, so ist die Hellhörigkeit wesentlich verstärkt worden, und die Schallübertragung bei Benutzung dieser Materialien macht sich unangenehm bemerkbar. Der Reisende, der nach langer Fahrt in einem komfortablen Hotel absteigt, will aber die Geräusche der Eisenbahn nicht durch andere ersetzt haben. Das Rauschen der Warm- und Kaltwasser-Leitung der einzelnen Zimmer, die Hellhörigkeit der Wände, die an den Bewegungen und Unterhaltungen in einem Zimmer die Gäste der Nachbarräume mit teilnehmen lassen, sind recht unangenehme Erscheinungen. Das gleiche gilt für die Konferenz-Zimmer großer Bürohäuser. Leider ist diese grundsätzliche Forderung erst bei wenigen Bauten berücksichtigt worden.

Es werden allerdings seitens vieler Firmen sogen. „schalldämpfende" Wände und Decken angeboten, die durch Verwendung poröser Lochsteine oder durch Anordnung von Hohlräumen, oder durch Einlagerung von Pappschichten usw. die Schallsicherheit erzielen wollen. Dem muß gegenüber gehalten werden, daß alle Luftgeräusche und um die handelt es sich hier vornehmlich, erstens durch sehr klingende (harte), dann aber auch durch poröse Baumaterialien ihren Weg finden können. Bei den harten Baumaterialien liegt der Grund in der Resonanzwirkung, die die Wand oder Decke, namentlich bei geringer Stärke, ausübt. Bei den porösen Baumaterialien (z. B. porösen Lochsteinen) werden die Schallwellen durch die Poren hindurchgehen. Es ist deshalb meines Erachtens durchaus verfehlt, auf die Porosität des Baumaterials Wert zu legen, vielmehr vor allen Dingen auf seine möglichst weit getriebene Weichheit, verbunden mit

E. Beck
Pieterlen bei Biel-Bienne
Telephon Telephon
Telegramm-Adresse:
PAPPBECK PIETERLEN.
Fabrik für
Ia. Holzzement Dachpappen
Isolirplatten Isolirteppiche
Korkplatten
und sämtliche Theer- und Asphaltfabrikate
Deckpapiere
roh und imprägniert, in nur bester Qualität,
zu billigsten Preisen. 1106 u