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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 41 (1925)

Heft: 19

Artikel: S.B.B.-Sitterbrücke Bruggen-St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581687

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: 16.07.2025

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

S. B. B.-Sitterbrücke Bruggen-St. Gallen.

(Korrespondenz.)

Dank der außerordentlich günstigen Witterung, die ganz ausnahmsweise auch über den Winter 1924/25 fast nie eine Einstellung der Bauarbeiten nötig machte, was namentlich der rechtzeitigen Fertigstellung des Pfeilers IV zugute kam, schreitet das ganze Bauwerk planmäßig und rasch vorwärts. Seit unserem letzten Besuch sind auch die Bauinstallationen wesentlich umgestaltet worden. Unsere Aufnahme I zeigt auf der rechten Talseite (Richtung St. Gallen) den ersten Bogen von 17 m Halbmesser vollendet, die folgenden 2, von je 30 m Spannweite mit dem fertigen, im Scheitel je mit zwei Lamellen belasteten Lehrgerüst. Die Aufmauerung der Bogen geschieht zur Zeit von den Pfeilern aus gegen den Scheitel. Die Sichtfläche besteht — wie bei den Pfeilern — aus

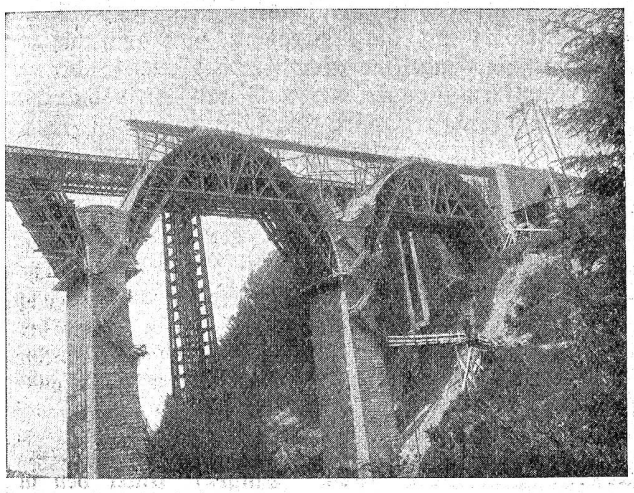


Abbildung 1. Bogen I (vollendet), II und III (mit Lehrgerüsten), rechte Talseite.

Nagelfluh vom Bruch Schachen an der Bodensee-Toggenburgbahn (sog. Appenzellergranit); zwischen den Verkleidungssteinen wird Beton eingefüllt. Die Zubereitung dieses Baustoffes erfolgt unmittelbar beim ersten Pfeiler. (Auf Abb. 1 und 4 ist das Dach der Betonmaschine sichtbar). Vermittelst einer Seilbahn, die unter dem zweiten Brückenbogen durchgeht, wird Sand und Kies von der Zubereitungsstelle im Flußbett der Sitter, etwas unterhalb der alten Brücke (auf Abb. 4 sichtbar), zu einer hochgelegenen Entladestelle am rechten Ufer gebracht, in Rollwagen entleert und unter dem früheren, doppelgeleisigen Schrägaufzug (Abb. 4) unter den ersten, neuen

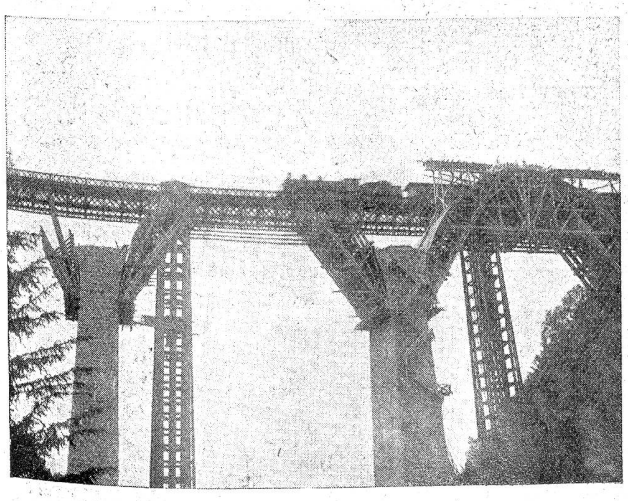


Abbildung 2. Pfeiler Nr. III und IV.

Brückenbogen gefahren. Dieser Hohlraum dient als Lagerplatz für Kies und Sand; aus ihm fließen diese selbsttätig und vermittelst Rinnen, wie bei Silos, zur Betonmischmaschine. Der fertige Beton fällt in gewöhnliche Rollbahn-Muldenwagen, die vermittelst einfachem Drehkran hochgezogen, geschwenkt und auf das über die oberste Gerüstbrücke gelegte Geleise abgestellt werden. In diese Brücke sind Trichter eingelassen, damit der Beton durch Schwenkrohre an die gewünschte Stelle gebracht wird. (Auf Abb. 4 sind der Kran, die zwei Geleise und ganz vorn, über dem Pfeiler III, auch ein Trichter mit Ablaufrohr zu sehen; in Abbildung 1 sieht man zwei Abfüllvorrichtungen). Für die Zufuhr der Verkleidungssteine bedient man sich einer einfachen Kabelbahn, die über zwei Holztürme führt, je einer am rechten und linken Ufer. (Siehe Abb. 1, 3 und 4). Der doppelte Schrägaufzug, der ursprünglich die Steine für die Pfeiler hinab-,

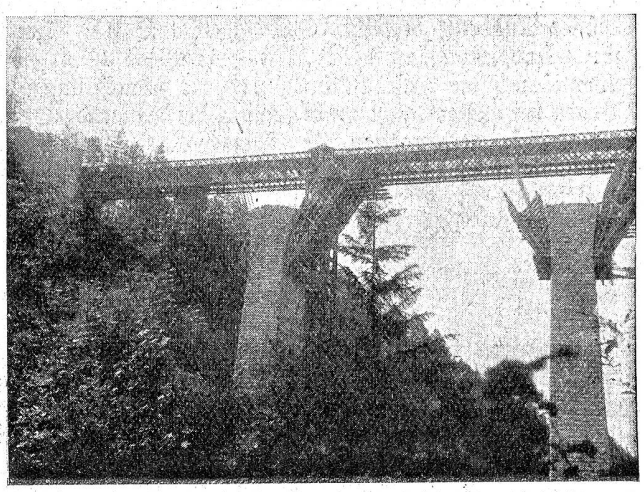


Abb. 3. Linke Talseite, Pfeiler Nr. IV und V und Widerlager.

Kies und Sand von der Sitter hinaufschaffen mußte, besteht nur noch in seinem obersten Teil.

Dem Fortschreiten der Arbeiten entsprechend, ist der Abbindeplatz für die Gerüste auf das linke Ufer (Richtung Winkeln) verlegt worden. Dort befindet sich ebenfalls eine Entladevorrichtung für die aus der Sitter ge-

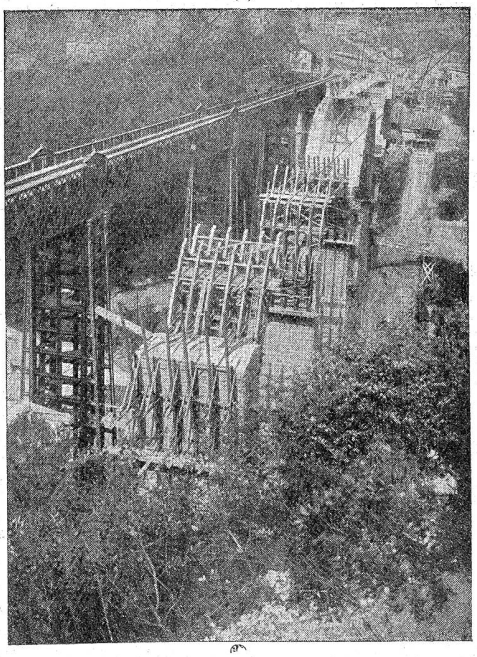


Abbildung 4. Baustelle von der linken Talseite aus, mit Ueberblick auf sämtliche Brückenpfeiler.

wonnenen Baustoffe Kies und Sand. (Das Tragseil dieses Aufzuges, der unter der alten Bahnbrücke durchführt, ist auf Abb. 4 sichtbar. Ferner ist hier ein größerer Lagerplatz für Verkleidungssteine angelegt. Letztere werden also teils unmittelbar westlich der Station Bruggen (für die östliche Brückenhälfte), teils über der Sitterschlucht (für die westliche Brückenhälfte) abgeladen. Abbildung 1 zeigt den Stand der Arbeiten bei den Bogen II und III, zwischen den Pfeilern I/II bezw. II/III. Aus Abbildung 2 ist der Vorbau des Lehrgerüstes für die Bogen IV u. V ersichtlich, mit einem Zug auf der alten Gitterbrücke. Abbildung 3 zeigt das westliche Ende der Brücke, mit den kaum begonnenen Gerüstungen für den Bogen VI. Abbildung 4 ermöglicht einen Ueberblick über den gesamten Bauplatz und die alte Eisenbahnbrücke. Sehr gut erkennt man die 6 Bogen der Lehrgerüste für die Gewölbe. Im Hintergrund ist die Entladerampe für die Schachensteine. Die Lehrgerüste werden unmittelbar an die Pfeiler angesetzt, was ihnen einen ungemein leichten, kühnen Ausdruck verleiht. Die Bogen von 30 m Spannweite sind am Kämpfer 2 m, im Scheitel 1,20 m stark. Wenn auch die Installationen und die Abmessungen der Bogen bei weitem nicht an diejenigen bei der neuen Hundwilerbrücke heranreichen, so überzeugt ein Besuch der Baustelle jeden Fachmann von der ebenso einfachen wie praktischen Bauinstallation für diese etwa 210 m lange und 63,5 m hohe Bahnbrücke.

Verschiedenes.

† **Polier Heinrich Siegmann in St. Gallen** starb am 25. Juli im Alter von 56 Jahren an den Folgen eines Unfalles in Ausübung seiner Berufspflichten. Er stand seit 21 Jahren im Dienste der Baufirma Hans Bendel Sohn in St. Gallen.

† **Architekt Friedrich Hahn in Schaffhausen** starb am 26. Juli im hohen Alter von 83 Jahren. Aus Norddeutschland stammend, ließ er sich hier vor mehreren Dezennien nieder und übte seinen Beruf erfolgreich aus.

† **Maurermeister Anton Ceresa in Schiers** (Graubünden) starb am 27. Juli.

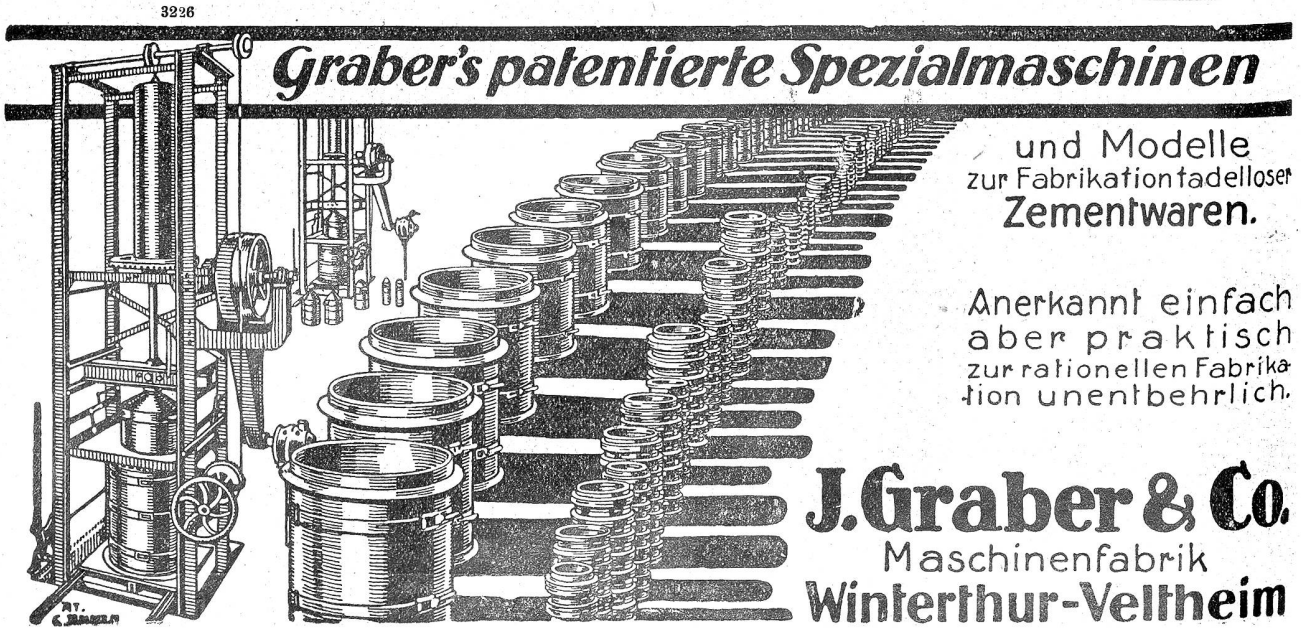
† **Installateur Louis Métral-Segin in St. Gallen** starb am 28. Juli nach langem Leiden im Alter von 50½ Jahren.

† **Werkzeugfabrikant Joh. G. Großmann in Zürich 7** starb am 2. August im Alter von 69 Jahren.

† **Wagnermeister Joseph Anton Villiger-Bär in St. Gallen W** (Lachen-Vonwil) starb nach langem Leiden im Alter von 62 Jahren.

† **Malermeister Joh. Scharffenberg-Sieber in Chur** starb am 30. Juli im Alter von 63 Jahren.

Eine Ehrung. Anläßlich der Feier ihres fünfundsiebzigjährigen Bestehens hat die Deutsche Technische Hochschule in Brünn den Professoren der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, Dr. Prasil, Rektor Rohn und Direktor Ros, in Würdigung ihrer Verdienste auf dem Gebiete der Wissenschaft und Industrie, die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen.

50 Jahre Meter-Konvention. Ende Mai 1878 kam in Paris die sogenannte Meter-Konvention zum Abschluß, die dann am 1. Januar 1879 in Kraft trat. Dieses internationale Übereinkommen hat eine ungeheure Bedeutung für das internationale Wirtschaftsleben, indem es sowohl für die Längenmaße wie auch für die Gewichtsmaße Einheiten geschaffen hat, die in der gesamten Kulturwelt anerkannt und mit Ausnahme der englisch sprechenden Länder eingeführt sind. Die Wichtigkeit der Meter-Konvention wird am besten dadurch dokumentiert, daß ihr Weiterbestehen im Versailler Vertrag, der sonst fast alle internationalen Verträge aufgehoben hat, ausdrücklich festgelegt worden ist. In der „Deutschen Optischen Wochenschrift" lesen wir hierzu: Die Meter-Konvention besagt kurz zusammengefaßt, daß die vertragsschließenden Mächte die in Paris befindlichen Urmaße (die sogenannten Prototypen) des Meters und des Kilogramms als Grundlagen für ihre Maße und Gewichte anerkennen und ihre nationalen Prototypen von der Internationalen Meter-Konvention beziehen. Nach diesen nationalen Prototypen erfolgt dann in den einzelnen Ländern die Eichung der im Wirtschaftsleben im Gebrauch befindlichen Maße und Gewichte, so daß erreicht wird, daß innerhalb der vertragsschließenden Mächte einheitliches Maß und Gewicht vorhanden ist. Die hierzu von den vertragsschließenden Mächten geschaffene Einrichtung heißt: „Internationales Gewichts- und Maßbureau". Dieses steht unter ausschließlicher Leitung und Aufsicht des internationalen Komitees für Maß und Gewicht und besorgt die Aufbewahrung der internationalen Prototypen, ebenso die Vergleichungen und Beglaubigungen der Prototyen mit den fundamentalen in den verschiedenen Ländern und der Wissenschaft

3226