

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 1

Artikel: Versteifte Balkenbrücken
Autor: Kihm, K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38108>

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: 05.02.2025

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

INHALT: Versteifte Balkenbrücken. — Die kirchlichen Baudenkmäler Graubündens. — Die exakte Ermittlung von Arbeitszeiten auf Grund von Zeitbeobachtungen. — Parallelflanschtige Breitflansch-Träger. — Miscellanea: Die Wasserkräfte des schottischen Hochlandes. Ausfuhr elektrischer Energie. Schweizerisches Luftverkehrswesen. Schmal-

spurbahn Mesocco - San Bernardino - Thusis. Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Eidgenössische Technische Hochschule. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. Stellenvermittlung. — Tafeln 1 bis 4: Die kirchlichen Baudenkmäler Graubündens.

Band 80.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1.

Versteifte Balkenbrücken.

Von Ing. K. Kihm, Luzern.

Die gegenwärtigen hohen Arbeitslöhne und geringen Arbeitsleistungen zwingen dazu, Mittel und Wege zu suchen, um durch zweckentsprechende Disposition die Arbeit so viel wie möglich zu vereinfachen. Dies kann allerdings nur dadurch erreicht werden, dass man mit alten Anschau-

weisen es Breitflanschträger¹⁾ oder für grössere Stützweiten Blechträger in Verbindung mit Versteifungsbogen, so tritt infolge der Möglichkeit einer kompakteren Querschnitt-Anordnung eine wesentliche Vereinfachung der Arbeit und gleichzeitig eine bedeutende Gewichtseinsparung ein. Ausserdem sind die Nebenspannungen in einem solchen Versteifungsträger bedeutend kleiner als bei einem Fachwerkträger. Im nachstehenden soll als Beispiel hierfür eine

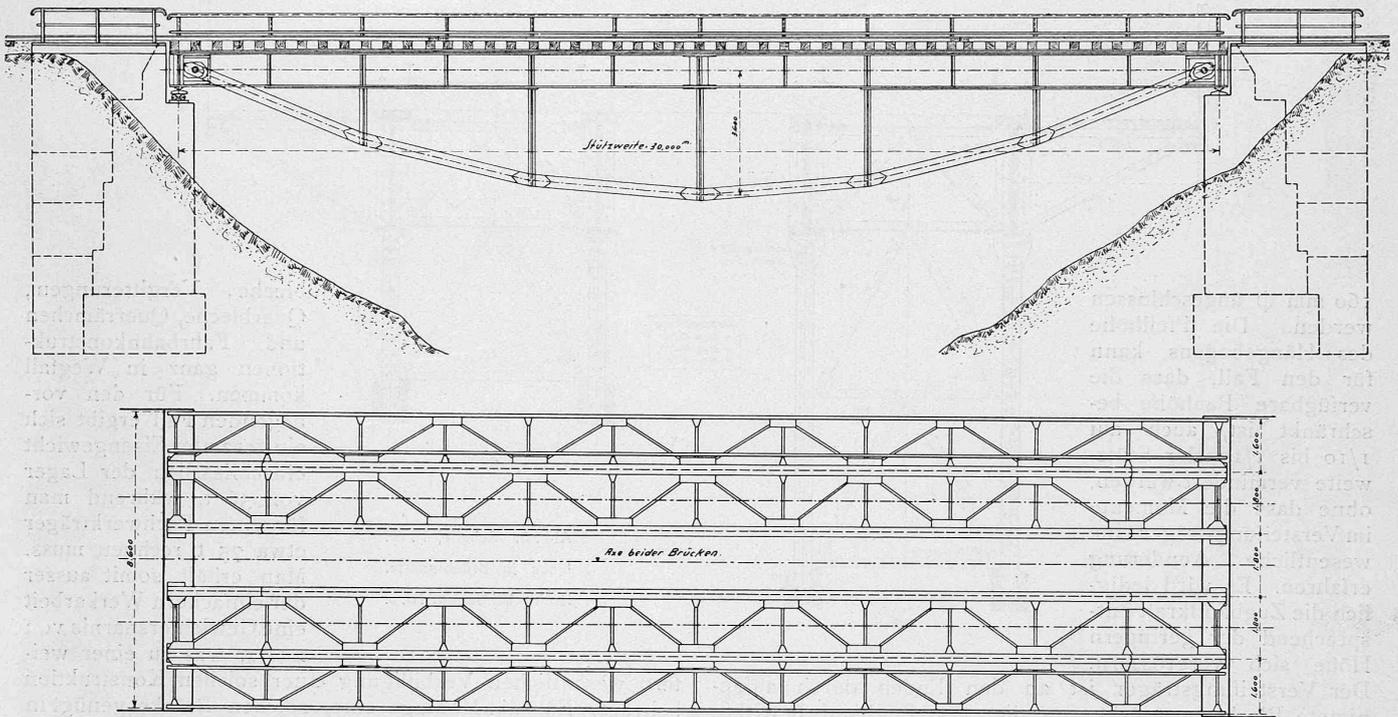


Abb. 1 und 2. Ansicht und Draufsicht für Doppelspur in der Geraden. — Masstab 1:200.

ungen bricht und nicht ängstlich an althergebrachten Methoden und Konstruktionen festhält.

Im Brückenbau ist ein Fortschritt schon darin zu erblicken, dass man von den frühern engmaschigen bereits zu den einfachen Systemen übergegangen ist und für kleinere Stützweiten Vollwandträger verwendet. Durch die Einführung der Differingsträger und insbesondere der parallelflanschtigen Breitflanschträger, ist ein weiteres Hilfsmittel für eine grosse Vereinfachung der Werkarbeit gegeben. Sie lassen sich mit Vorteil auch als Hauptträger für Brücken grösserer Stützweite verwenden, indem diese entweder durch einen Hänge- oder durch einen Druckbogen versteift werden. Das auf diese Weise entstehende unter dem Namen „Langer'scher Balken“ bekannte System bietet allerdings nichts Neues, da bereits im Jahre 1881 in Graz eine Brücke über die Mur erstellt wurde, bei der ein Parallelträger durch einen Druckbogen versteift, und ferner bei zahlreichen Brücken nachträglich Hänge- oder Druckbogen als Verstärkung eingebaut wurden. Das Fachwerk erfordert jedoch infolge der vielen Nieten und Anschlüsse hohe Werk- und Aufstellungskosten. Verwendet man nun an Stelle der Fachwerkträger vollwandige Träger,

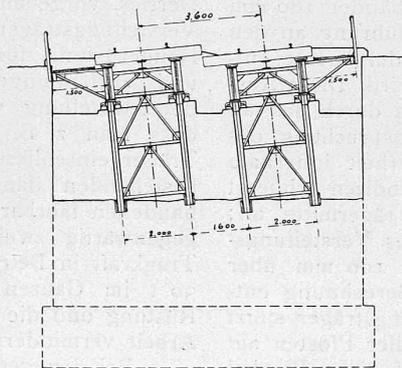


Abb. 7. Schnitt in Minimal-Kurve, mit vergrössertem Trägerabstand.

Eisenbahnbrücke von 30 m Stützweite, Fahrbahn oben, die aus einem durch einen Hängebogen versteiften Balken besteht, näher beschrieben werden (siehe Abb. 1 und 2); sie ist für den neusten Lastenzug der schweiz. Brückenverordnung vom Jahre 1913 berechnet.

Die Hauptträger erhalten einen Abstand von nur 1,80 m, wobei die Schwellen direkt aufgelagert werden können, sodass jegliche Fahrbahnkonstruktion vermieden wird. Zur Erzielung der nötigen Seitensteifigkeit wird mit Vorteil der seitliche Fussweg, der bei Brücken mit oberliegender Fahrbahn fast stets vorhanden ist, verwendet, indem der Geländerträger als Windgurt ausgebildet und zwischen

diesen und die beiden Hauptträger der horizontale Verband eingebaut wird. Man erreicht dadurch bei einseitigem Fussweg eine Trägerhöhe des Windträgers von 3,40 m, sodass die Konstruktion in horizontaler Richtung genügend steif ist. Bei einer beidseitigen Ausbildung des Fussweges liess sich die Trägerhöhe des Horizontalträgers sogar auf 5 m vergrössern. Bei Anordnung von zwei nebeneinanderliegenden eingeleisigen Brücken kann durch eine gelenkartige Verbindung in Brücken-Mitte die Seitensteifigkeit

¹⁾ Bezüglich Parallelflansch-Träger vergl. auch Seite 8 dieser Nr. Red.

bis 15% höher als das eines versteiften Balkenträgers. Ausserdem sind die Material- und Bearbeitungskosten so hoher Blechträger grösser als bei dem versteiften Balkenträger, sodass die Kosten für eine Blechträgerbrücke von 30 m Stützweite sich auf etwa $63 \times 1000 = 63\,000$ Fr. stellen, d. h. rund 30% mehr betragen würden.

Die Ersparnis an Kosten tritt namentlich bei grösseren Stützweiten besonders hervor. So ermittelt sich bei einer Brücke von 60 m Stützweite, deren Hauptträger-Abstand ebenfalls zu 1,8 m angenommen werden kann, und deren Windverband bei Anordnung eines beidseitigen Fussweges eine Trägerhöhe von 5 m besitzt, ein Eisengewicht von 245 t; für den Versteifungsträger wurde hierbei ein Blechträger von 1,60 m Höhe gewählt. Für eine Fachwerk-

Zug zu 22,0 mm oder $1/1350$ der Stützweite, woraus ersehen werden kann, dass auch in dieser Richtung das System trotz des wesentlich geringern Eisengewichtes als durchaus günstig bezeichnet werden kann. Die Verwendung der Breitflanschträger dürfte je nach der Grösse der Belastung bei den gegenwärtig erhältlichen Profilen bis zu 40 m Stützweite möglich sein. Darüber hinaus wird man Blechträger verwenden.

Liegt nun das Geleise in einer Kurve, so wird man nicht umhin können, ein oder zwei Längsträger je nach der Grösse des Radius und der Stützweite unter entsprechender Vergrösserung der Tragwandentfernung einzubauen (siehe Abb. 7, S. 1). Um jedoch die Konstruktion im übrigen normal ausführen zu können, wird man die ganze Brücke entsprechend der Ueberhöhung quer geneigt anordnen; besondere Nachteile bietet diese Schrägstellung der Brücke nicht. Es ergeben sich die gleichen Vorteile sowohl bezüglich der billigeren Herstellung als auch des geringern Gewichtes und es stellt sich beispielsweise für eine Stützweite von 30 m und einem Radius von 300 m, wobei die Tragwandentfernung auf 2 m vergrössert und ein Schwellen-Längsträger eingebaut wird, das Gewicht auf 65 t, während für eine Parallelträgerbrücke 90 t gerechnet werden muss.

An Stelle des Hängebogens kann nun bei Brücken mit Fahrbahn unten, bei denen keine genügende Bauhöhe zur Verfügung steht, ein Druckbogen nach oben angeordnet werden, unter gleichzeitiger Verwendung von Blech- oder Differdinger-Trägern für den Versteifungsträger, wobei der Druckbogen natürlich knicksicher ausgebildet werden muss. Der Anschluss an den Versteifungsträger bietet auch in diesem Falle keine besonderen Schwierigkeiten (die nähere Beschreibung einer solchen Konstruktion behalte ich einer spätern Veröffentlichung vor). Die Anordnung kann auch für Strassenbrücken ebenfalls mit Vorteil in der gleichen Weise verwendet werden. Selbst für ganz grosse Stützweiten sind solche versteifte Balkenträger bereits in Vorschlag gebracht worden, wie der seinerzeitige Wettbewerb um die Kölner Brücke und neuerdings der internationale Wettbewerb für den Ersatz der Pontonbrücke in Aalborg zeigten. Auch in ästhetischer Hinsicht dürfte das System infolge der ruhigen Flächenwirkung überaus günstig wirken.

Eine solche Konstruktion erfordert ferner wesentlich geringere Unterhaltungskosten, da infolge der wenigen Verbindungsstellen gegenüber den Fach-

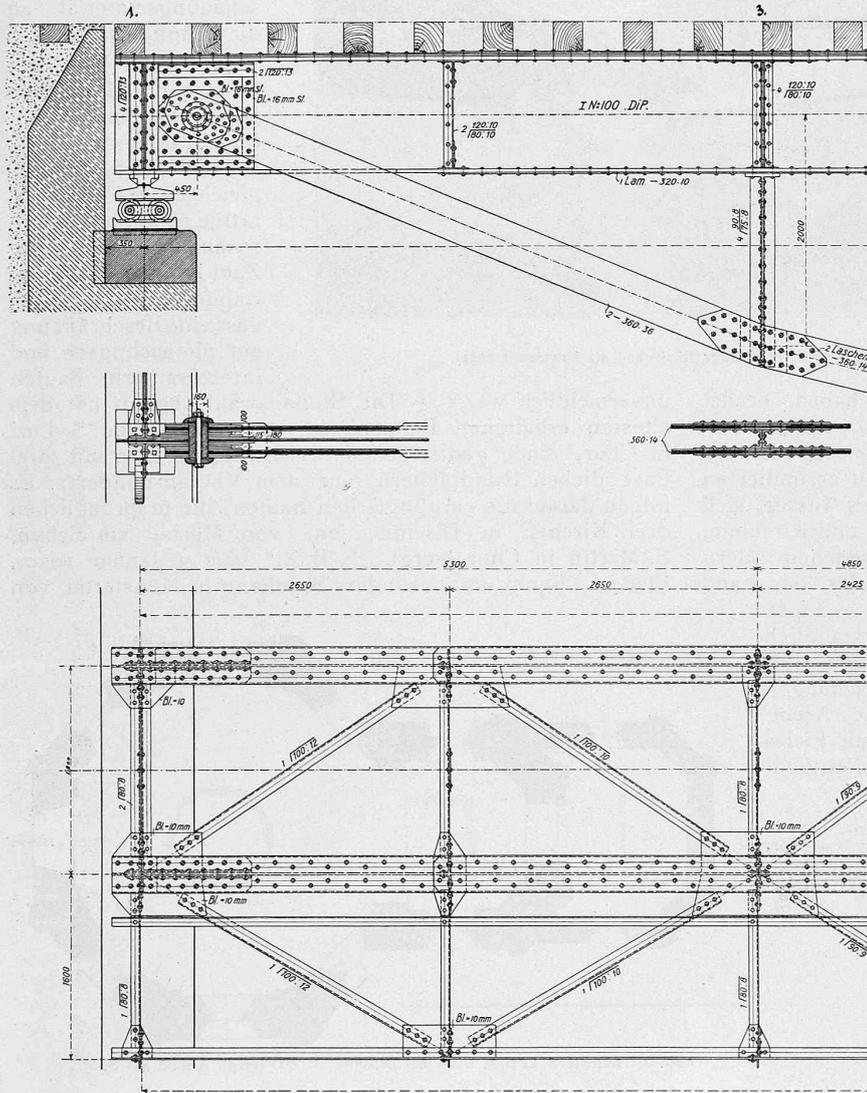


Abb. 4 bis 6. Ansicht, Schnitte und Draufsicht. — Masstab 1:60.

Brücke mit der normalen Fahrbahnkonstruktion ist mit einem Eisengewicht von mindestens 280 t zu rechnen. Die Kosten der versteiften Balkenbrücke stellen sich auf etwa $245 \times 1000 = 245\,000$ Fr. und die der Fachwerkbrücke auf etwa $280 \times 1200 = 336\,000$ Fr., die Kostenersparnis beträgt somit 91 000 Fr.

Was dem vorliegenden System vielleicht als Nachteil vorgeworfen werden könnte, ist die infolge ihrer einfach statischen Unbestimmtheit bedingte, etwas kompliziertere Berechnung. Dem Ingenieur dürfte jedoch bei den heutigen Fortschritten in der Statik und bei einiger Uebung diese Aufgabe keine besondere Schwierigkeit bereiten.

Auf Grund der statischen Berechnung ergibt sich die elastische Einsenkung in Brückenmitte für den Lokomotiv-

werkträgern die Gefahr des Auftretens von losen Nieten nur gering ist, ausserdem der Anstrich infolge der kompakten Querschnitt-Anordnung von grösserer Dauerhaftigkeit ist und leichter erneuert werden kann.

Die kirchlichen Baudenkmäler Graubündens.

Mit Illustrationsproben im Text (Abb. 1 bis 5) und auf Tafeln 1 bis 4.

Graubünden, das uralte, tälerrdurchfurchte Transitland zwischen Nord und Süd, um dessen zahlreiche Passübergänge so viel gekämpft worden ist und dessen Bewohner trotz allen über sie hingegangenen Stürmen an der rauhen heimatlichen Scholle festgehalten und sich zum