

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 25

Inhaltsverzeichnis

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: 15.03.2025

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

INHALT: Der Eisenbau auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig 1913. — Das Sanatorium Adelheid in Unter-Aegeri. — Wettbewerb für das Emmersberg-Schulhaus in Schaffhausen. — Der Städtebau an der Schweiz, Landesausstellung. — Die Dreihundertjahrfeier der Logarithmentafel. — Miscellanea: Eidg. Technische Hochschule. Versuchsstände für Lokomotiven. Das deutsche Kompass-System in Frankreich. Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Eine Unternehmer-Streik-

versicherung. Schweiz. Bundesrat. Schweiz. Bundesbahnen. Normalspurbahn Locarno-Valmara. Von der 30000 PS-Dampfturbine System Zöly. — Konkurrenzen: Bebauungsplan der Einwohnergemeinde Interlaken. Mädchenschule in Sitten. — Nekrologie: Oberst Schott. A. Weiss. — Literatur. — Vereinsnachrichten; Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Tafeln 59 bis 62: Das Sanatorium Adelheid in Unter-Aegeri.

Band 62.

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

Nr. 25.

Der Eisenbau auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig 1913.

Von Ingenieur A. Bühler in Bern.

(Fortsetzung von Seite 330.)

1. Brückenbau.

Die drei neuen Hochbrücken bei Holtenau, Rendsburg und Hochdunn, die über den Kaiser Wilhelm-Kanal führen, wurden notwendig infolge der Neuordnung des an jenen Uebergangsstellen bestehenden Landverkehrs.¹⁾ Die genannten Brücken geben alle 42 m Höhe über dem Wasserspiegel frei und besitzen über dem Kanal selbst Spannweiten von ungefähr 150 m. Die Anlage dieser Brücken, die zum Teil als Ersatz für bestehende Drehbrücken dienen, machten die Herstellung grosser Rampen notwendig; Dammschüttungen sind bis zu 30 m Höhe angewendet.

Die Strassenbrücke bei Holtenau, welche zugleich für die Ueberführung eines zweigleisigen Trams dient, besitzt fünf Öffnungen, und zwar bilden die drei mittlern Öffnungen einen Gerberträger mit auskragenden Enden; die zwei Seitenöffnungen sind sogenannte Schleppträger. Die Abmessungen und die Anordnung der

¹⁾ Die Projektierung erfolgte durch das Kanalbauamt in Kiel unter Leitung des Herrn Regierungsbaumeister Voss.

Brücke gehen aus Abbildungen 8 und 9 hervor. Die Gelenke sind bei den Punkten G angeordnet, sie sind in gleicher Weise wie bei der Ruhrort-Homburgerbrücke konstruiert, mit dem Unterschied, dass hier gelenkete Hängelglieder verwendet wurden. Das Emporziehen der Hauptträgergurte in der Mittelöffnung erinnert an die Lachinbrücke in Canada; nur ist die Linienführung der Gurte straffer. Wie Abbildung 10 zeigt, ist das Aussehen ganz gefällig und es gewinnt noch mehr bei der Betrachtung des Bauwerkes an Ort und Stelle. Die Brückenform ist



Abb. 20. Kuhmühleleichen-Brücke der Hamburger Hochbahn.

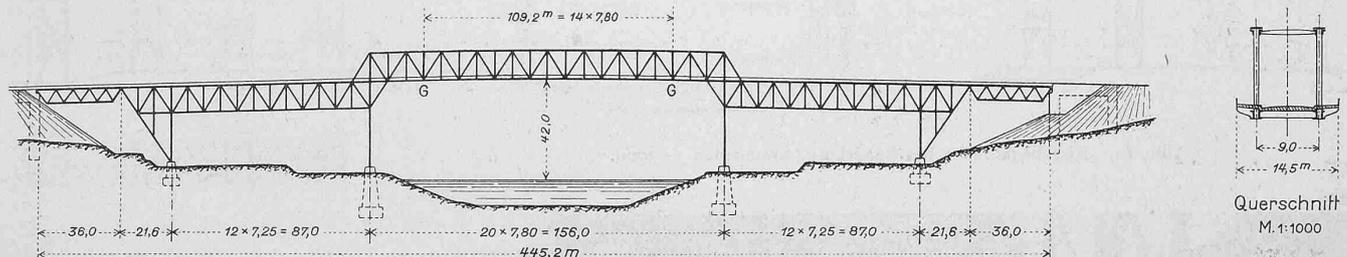


Abb. 8 und 9. Strassenbrücke bei Holtenau. Systemplan 1:3000.



Abb. 10. Strassenbrücke über den Kaiser Wilhelm-Kanal bei Holtenau.

einfach und sachlich und der Fussgänger wird dem Erbauer Dank wissen, dass er ihm auf dem grössten Teil der Brücke freie Aussicht verschafft hat. Die Mittelöffnung wurde freivorkragend zusammengebaut. Als Material fand das gewöhnliche Flusseisen Verwendung. Mit der Lieferung und Aufstellung war die Gutehoffnungshütte beauftragt.

Die Brücke bei Rendsburg, welche der Ueberführung einer zweigleisigen Bahn dient, besitzt die ausserordentliche Länge von 2,5 km.¹⁾ Eine Uebersicht geben die Abbildungen 11 bis 13 in Zeichnung und

¹⁾ Diese Brücke wird an Länge noch übertroffen werden von der Eisenbahnbrücke zwischen Stralsund und der Insel Rügen, die bei 3,3 km Länge und 32 m Fahrbahnhöhe über dem Meeresspiegel 25 Öffnungen erhält.