

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 24

Artikel: Beitrag zur Berechnung von Stockwerkrahmen
Autor: Landolt, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35733>

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: 16.03.2025

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

wirkung weit überlegen ist. Ebenso muss aber hervor-
gehoben werden, dass diese so vorwiegende Betonung des
Abfahrt-Vorplatzes den Verkehrsverhältnissen nicht ganz
entspricht, indem der Ankunft-Vorplatz eine nicht un-
wesentlich grössere Verkehrsbedeutung besitzt. Denn hier
ist nicht nur der Halteplatz der zahlreichen Droschken,
Automobile und Hotel-Omnibusse, sondern hier tritt auch
bei Ankunft der Züge der Verkehr stossweise auf, während
er zum Abfahrt-Vorplatz mehr allmählich strömt. Die
stärkere Belastung des Ankunft-Vorplatzes ergibt sich ferner
aus dem Umstande, dass ein nicht unerheblicher Teil der
Lokalreisenden auch den Weg zum Bahnhof über den
Ankunft-Vorplatz nehmen wird. So entspricht die Anord-
nung im Durchgangs-Bahnhofprojekt, nach der der Abfahrt-
Vorplatz dem Ankunft-Vorplatz gegenüber weniger stark
betont ist, mehr den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen.
Im übrigen ist die Breite des Abfahrt-Vorplatzes nicht nur
für den Verkehrszweck mehr als ausreichend, sondern ge-
stattet auch eine gute Orientierung durch den Eingangsbau
des Aufnahmegebäudes, der den Platz abschliesst und be-
herrscht (Abbildung 33). Ferner gibt aber die Weiterfüh-

rung der Bahn über die Limmat bis zum Zürichbergtunnel
die Möglichkeit, für das Stadtbild der beiden Limmatufer
einen Abschluss zu finden, der einheitlicher wirken wird,
als der jetzt am Papierwerd geplante Riegelbau.“

Die von den S. B. B. beabsichtigte Einführung der
Sihltalbahn in den neuen Bahnhof Enge wird von den
Experten als „nichts weniger als einwandfrei“ bezeichnet.
Sie schlagen, unter teilweiser Verwertung der Sommerschen
Projekte, vor, die Heranführung der Sihltal- und Uetliberg-
Bahn bis an den Hauptbahnhof, aber im Tracé des trocken-
gelegten Sihlbettes, anzustreben. (Schluss folgt.)

Beitrag zur Berechnung von Stockwerkrahmen.

Von Ingenieur H. Landolt, Klein-Andelfingen.

Voraussetzungen. Lotrechte Lasten, konstantes Träg-
heitsmoment innerhalb eines Feldes bezw. Stockwerkes.
Knotenpunkte der wagrechten und lotrechten Rahmenstäbe
unverschieblich, dagegen elastisch drehbar.

Unsere Schlussformel (Gleichung 5) liefert die *J*-
und *K*-Punkte, die den tatsächlichen Einspannungen in Säulen
und Trägern entsprechen und mit deren Hilfe auf Grund
der erstmals von Professor W. Ritter gegebenen graphi-
schen Konstruktion Abb. 2 (Seite 294) die Schlusslinie
s — s und damit die Einspannungsmomente M_{A_1} und M_{B_1}
ermittelt werden. Einmal für einen bestimmten Belastungs-
fall M_{A_1} und M_{B_1} bekannt, ermöglichen die berechneten
J- und *K*-Punkte, sowie die Gleichung (6) die Konstruk-
tion aller übrigen von dem betreffenden Belastungsfall
abhängigen Einspannungs-
Momente.

Aus dem Bahnhof-Gutachten 1918. — Durchgangs-Bahnhof.

Arch. Prof. K. Moser in Zürich.

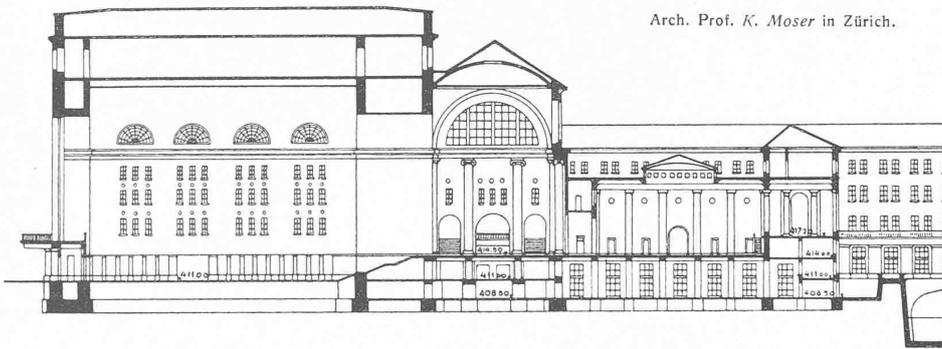


Abb. 31. Längsschnitt durch Eingangshalle, Querschnitt durch Haupthalle und Ausgangstunnel (414,00). — 1 : 1000.

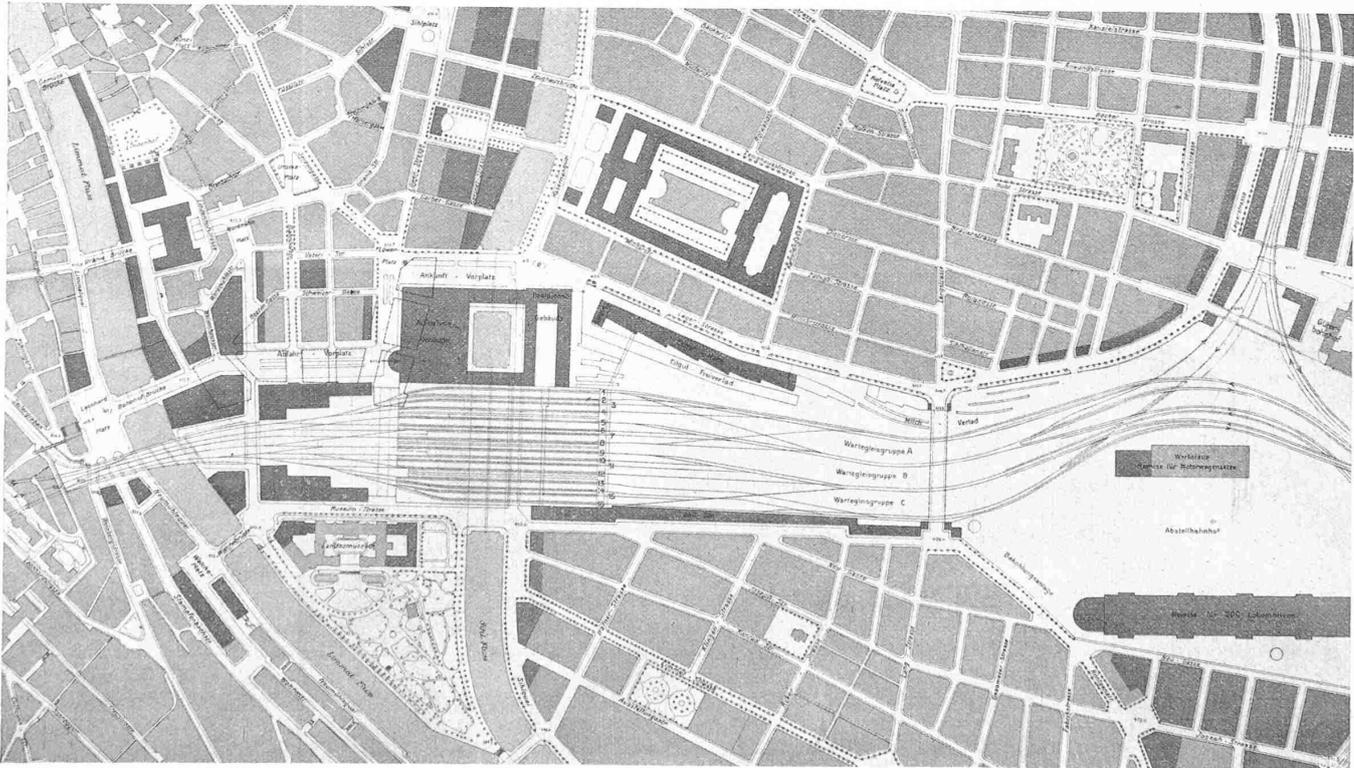


Abb. 30. Bebauungsplan zum Durchgangsbahnhof 1918, Arch. Prof. K. Moser. — Ausschnitt im Masstab 1 : 10 000.

Legende für die Perron-Gelände: 1 u. 2 von Basel nach Sargans; 3 u. 4 von Schaffhausen nach Gotthard; 5, 10 u. 15 Dienstgleise; 6 u. 7 von Winterthur nach Olten; 8 nach und von Oerlikon; 9 u. 11 von Meilen nach Baden und umgekehrt; 12 von und nach Oerlikon; 13 u. 14 von Olten nach Winterthur; 16 u. 17 vom Gotthard nach Schaffhausen; 18 u. 19 von Sargans nach Basel.

