

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 2

Artikel: Die Erneuerung der Schanzengraben-Brücke
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49881>

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: 09.02.2026

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

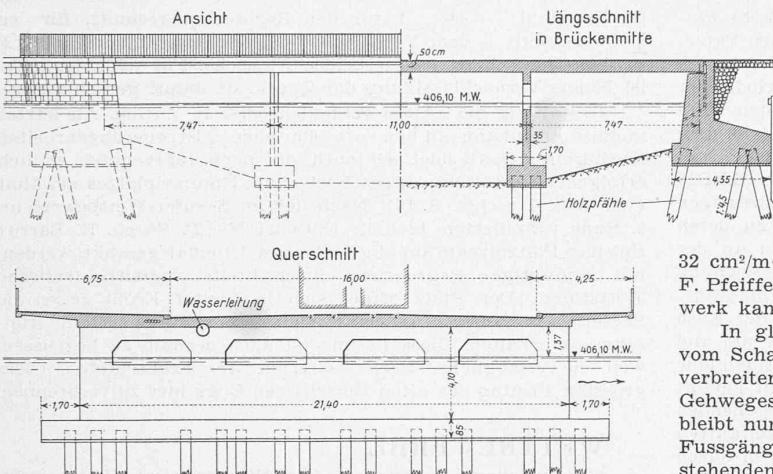


Abb. 3. Neue Brücke über den Schanzengraben in Zürich. 1:300

um die Mehrlast der Verbreiterung aufzunehmen, und es sei für diese eine Pfahlfundation notwendig. Inzwischen hat sich ergeben, dass die alten Pfeiler doch nicht verlängert werden müssen, wobei Stadtgenieur H. Steiner folgende interessante Aufschlüsse erteilt:

«Die vier Pfeiler und die beiden Widerlager sind auf Holzpfählen fundiert. Der ursprünglichen Berechnung dieser Fundationen war die Annahme zugrunde gelegt worden, dass sich die gesamte Brückenlast gleichmässig auf die einzelnen Pfähle verteile. Diese Annahme entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Die Pfeilerfundamente über den Pfahlköpfen sind nämlich in der Brückenaxe weitgehend unterteilt und deshalb nicht in der Lage, durch Biegsungsbeanspruchungen die Brückenlasten gleichmässig auf die Pfähle zu übertragen. Geht man bei der Berechnung von der Annahme aus, dass die Pfeilerlasten lotrecht sind und deshalb an der Fundamentsohle keinerlei waagrechte Komponenten übertragen werden können, so kommt man zum Schluss, dass zum Beispiel bei den zwei mittleren Pfeilern die maximale Pfahllast in der Mitte jedes Pfeilers 22,8 t beträgt, an den beiden Enden der Pfeiler dagegen nur 9,7 t. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den Widerlagern, wo die maximalen Pfahllasten in der Mitte 14,9 t und an den Enden nur 6,5 t betragen. Diese Feststellungen haben dazu geführt, zu untersuchen, ob eine Verbreiterung der Quaibrücke ohne Verstärkung der Widerlager und Pfeilerfundamente möglich ist. Den angestellten Berechnungen ist zu entnehmen, dass sich die Pfahllasten bei einer Brückenbreite von 28,5 m in der Mitte der Fahrbahn nicht, an den Pfeilerenden von 9,7 t auf 16,2 t und an den Widerlagerenden von 6,5 t auf 9,4 t erhöhen. Aus den alten Bauplänen und den Rammprotokollen erhält man den Eindruck, dass die Pfahlfundation seinerzeit sehr sorgfältig und sachgemäß durchgeführt wurde. Ferner ist den Akten zu entnehmen, dass alle Pfähle gleich gut eingerammt wurden. Es darf also angenommen werden, dass die bis jetzt nur schwach belasteten äussern Pfähle etwas stärker belastet werden dürfen. — Die Richtigkeit der angeführten Berechnungen ist durch kürzlich durchgeführte Probobelastungen der Pfeilerköpfe bestätigt worden.» — (Hätte man diese Erkenntnis etwas früher gewonnen, so wäre den Bewerbern erhebliche Arbeit und Enttäuschung erspart geblieben; es betrifft dies hauptsächlich die Ing. Ch. Chopard und M. Meyer, deren originelle und ökonomische Lösung für eine leichte Pfeilverlängerung in Bd. 110, S. 247* dargestellt ist.)

Die Ausführungspläne entstanden unter Mitwirkung von Ing. E. Rathgeb, der auch bei den Belastungsproben der Pfeilervorköpfe mitgewirkt hat. Es wurden auf jeden Kopf in Beton und Eisenmasseln 166 t aufgebracht, was der Mehrlast (vermindert um die Entlastung durch Herabsetzen der Vorköpfe) entspricht; die beobachteten Senkungen waren höchstens 1 mm. Die neuen Blecträger werden kontinuierlich zusammengebaut; sie werden 40 cm tiefer gelagert. Dazu erhalten die Gehwege Gefälle nach aussen, sodass die ganze Brücke nach aussen niedriger und schlanker wirkt.

Die beiden freien Fahrbahnen der Brücke sollen durch je einen Mittelstrich (Punkte-Reihe!) optisch in je zwei dreimetrische Fahrstreifen geteilt werden, um das in Zürich noch nicht gewohnte Auffahren in zwei Kolonnen zu erleichtern. Ausserdem sollten beide Gehwege auf die ganze Brücke länge durch leichte Ketten-Schranken vom intensiven Fahrverkehr getrennt, bezw. die Fahrbahnen von Fussgängern befreit werden.

Die Erneuerung der Schanzengraben-Brücke

Im Zuge Quaibrücke-Alpenquai wird gleichzeitig die Brücke über den Schanzengraben verbreitert und im bisher gewölbten Längenprofil gerade gelegt; gemäss nebenstehendem Plan wird dadurch die Brücke breiter als lang. Es ist eine Eisenbeton-Rahmenkonstruktion über zwei schlanken, im oberen Teil durchbrochenen Stützwänden. Die kontinuierliche Fahrbahntafel von nur 50 cm max. Stärke erhält eine Armierung von max. $43 \text{ cm}^2/\text{m}^2$ im Mittelfeld und in den Außenfeldern. Projektverfasser ist Ingenieur (Zürich); das trotz seiner Kleinheit interessante Bauz. Zt. in Ausführung besichtigt werden.

In gleicher Fahrbahn-Breite (16 m) und -Gestaltung wird vom Schanzengraben bis zur Rentenanstalt auch der Alpenquai verbreitert, unter Beibehaltung des bestehenden landseitigen Gehweges von 4 m. An Stelle des seeseitigen Trottoirs dagegen bleibt nur ein 1 m breiter grüner Schutzstreifen, während der Fussgängerverkehr von der Strasse abgezogen und in den bestehenden 5 m breiten, leicht geschwungenen Parallelweg durch die Anlagen geführt wird, vom Fahrverkehr durch einen 5 bis 7 m breiten Gebüschstreifen getrennt. Diese Lösung ist ebenso ökonomisch wie menschlich sympathisch, schon deshalb, weil sie ein starres Schema durchbricht. — Die Baukosten für diesen etwa 550 m langen Strassenumbau sind immerhin auf eine halbe Million Fr. veranschlagt, inbegriffen 190 750 Fr. für die Schanzengrabenbrücke (und 33 000 Fr. für Ufermauer-Anpassung).

MITTEILUNGEN

Blendlingsfreie Strassen- und Platzbeleuchtung. Seitdem der Bürkliplatz in Zürich mit einer übermäßig grossen Zahl von handelab-Laternen garniert worden ist, hat die Erfahrung das zweckmässige solcher Platzbeleuchtung gelehrt und hat auch Beleuchtungstechnik sich entwickelt und bessere Möglichkeiten geboten.¹⁾ Als eine blendlingsfreie Lampe hat sich die "Nillora" - Quecksilberdampf (bläulich) und Natriumdampflampe (gelb) eingeführt. In den beiden Abbildungen auf nebenstehender Seite sind zwei gut geratene Anwendungsbeispiele gezeigt. Der Ufer Bahnhofplatz ist vor einigen Jahren umgebaut, mit einer kleinen Insel und runder Wartehalle (sehr ähnlich jener auf dem Bellevueplatz) versehen²⁾ und neuerdings mit blendlingsfreier Strassen-Beleuchtung ausgestattet worden. Die Quecksilberdampflampe eignet sich hierfür wegen der bläulichen Farbe ihres Lichts besser als die Natriumdampflampe, deren gelbes Licht zwar die Farben auslöscht, dafür aber eine nicht zu grelle und in ihrer gleichmässigen Belichtung der Strassenfläche ganz vorzügliche Strassenbeleuchtung ergibt (Abb. 2). Ihre Vorteile sind grosse Kontrastwirkung und Sichtbarkeit und gutes Durchdringungsvermögen bei Nebel und Regen unter Vermeidung störender Reflexe. Die Natriumdampflampe gibt, bezogen auf gleichen Stromverbrauch, bedeutend mehr Licht als die gewöhnliche Glühlampe und zeichnet sich auch durch hohe Lebensdauer aus. Die Zürcher Uferlandstrassen erfreuen sich in steigendem Mass dieser, diekehrssicherheit erhöhenden Beleuchtungsart.

Ein Kirchenglocken-Geläute ohne Glocken dürfte als neueste Errungenschaft der Technik bezeichnet werden: «Die kürzlich eingeweihte Kathedrale von Kattowitz, deren Fertigstellung allerdings noch Jahre dauern wird, ist die erste Kirche Polens, die keine Glocken besitzt. An ihre Stelle traten Schallplatten, deren Glockengeläute über eine Lautsprecheranlage vom Turm aus gesendet wird. Die Anlage war schon bei den Einweihungsfeierlichkeiten in Betrieb und hat sich bewährt.» — So wird der N.Z.Z. berichtet. Es ist dies allerdings nicht das erste Surrogat, das sich bereits in den geistigen Bezirk der Kirche eingenistet hat. Schon während des Weltkrieges ist da und dort das Symbol des «ewigen Lichtes» vor dem Altar der kathol. Kirche aus Oelmangel durch ein elektr. Glühlämpchen ersetzt worden, das der Messner zwecks Stromkosten-Ersparnis jeden Abend abdreht und zur Frühmesse wieder einschaltet, heute noch. Uebrigens gibt es ja auch elektr. Christbaum-Kerzli (feuersicher!), zu schweigen von der massenhaften Konserven-Musik, die wir am Radio als echte Darbietung wehrlos hinnehmen.³⁾ — Es sei denen, die nicht blinde Bewunderer jeglichen technischen «Fortschritts» sind, überlassen, sich ihre Gedanken über derartige Kultur-Fortschritte zu machen.

¹⁾ Näheres über Metalldampflampen vgl. J. Guanter in Bd. 108, S. 41*; daselbst auch über Platzbeleuchtung mit Gasentladungslampen.

²⁾ Vgl. den Plan und die textlichen Erläuterungen der Vor- und Nachteile der Genfer Platzlösung in Bd. 103, S. 190² (21. April 1934).

*) Nicht nur einmal genossen wir am Radio am Samstag Abend das «Geläute der Zürcher Kirchenglocken»; dazwischen hörte man – und zwar mitten im Winter – deutlich eine Amsel vom nahen Lindenhof singen – wie stimmungsvoll! Aber: im Winter singt doch keine Amsel? Auskunft auf Anfrage: das Geläute sei halt «ab einer Industriepielaie» geliefert worden, die man einst im schönen Monat Mai aufgenommen hatte! – Ach so!