

Der auf Zug beanspruchte Eisenbeton

Autor(en): **Bächtold, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83369>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Der auf Zug beanspruchte Eisenbeton. — Renovation der Zürcher Bürgerhäuser Schanzenhof, Weltkugel und Zur Arch. — Zum heutigen bituminösen Strassenbau und zu einem neuen Mischverfahren. — Ausbau des Elektrizitätswerks der Stadt Belgrad. — Mitteilungen: Die

Staatseisenbahnen von Thailand. Beton in der Landwirtschaft. Strassenbrücke aus Eisenbeton. Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon. Kantonsspital-Neubau in Zürich. — Wettbewerbe: Sekundarschulhaus in Männedorf. — Literatur. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 117

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 3

Der auf Zug beanspruchte Eisenbeton

Von Dipl. Ing. J. BÄCHTOLD, Locher & Cie., Zürich¹⁾

Unsere Eisenbetonnormen lassen eine Ausnützung der Betonzugfestigkeit nicht zu. Obschon allgemein bekannt ist, dass ein guter Beton eine Zugfestigkeit von 60 bis 80 kg/cm² aufweist, ist man gezwungen diese ganz bedeutende Festigkeit zu vernachlässigen. Es ist jedoch ebenfalls bekannt, dass diese in noch höherem Masse von der sorgfältigen Ausführung des Betons abhängig ist als die Druckfestigkeit. Mit dem Verzicht auf Heranziehung des Betons auf Zug wird somit zum Ausdruck gebracht, dass man sich auf die Betonzubereitung und Verarbeitung nicht hinreichend verlassen kann. Solange es nicht gelingt durch eine strenge Baukontrolle seitens der Eisenbeton-Fachleute oder der Baupolizei den «Pfus» in der Betonherstellung völlig auszuschalten, ist die in den Normen verankerte Vorsicht gerechtfertigt. Die Kontrolle zum Zwecke der Herstellung einwandfreien Betons darf jedoch nicht erst am Tage der Betonierung einsetzen, denn wenn die Bauplatzinstallation auf die Herstellung stark plastischen Betons eingestellt ist, nützt jede Einwirkung der Aufsichtsorgane im Sinne der Verarbeitung schwach plastischen Betons nichts. Hand in Hand mit der Kontrolle der Ausführung sollte noch eine weitgehende Möglichkeit vorhanden sein, Qualitätsarbeit durch Zulassung höherer Beanspruchungen zu belohnen.

Die vorläufige praktische Vernachlässigung der Betonzugfestigkeit darf uns jedoch nicht hindern, dieser unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken, um sie vielleicht eines Tages doch noch zur Kraftübertragung heranziehen zu können. Diesem Zwecke sind die nachfolgenden Ausführungen gewidmet. Dabei soll stets vorausgesetzt sein, dass der Eisenbeton jeweils aus technischen und ökonomischen Gründen als Bauweise gewählt werde, mit andern Worten, dass die Bauwerke, um deren Zugglieder es sich handelt, einzig und allein aus technisch-wirtschaftlichen Erwägungen heraus in Eisenbeton und nicht in einer andern Bauweise ausgeführt werden.

Die sachlichen Einwände — auf andere wollen wir nicht eingehen — gegen die Verwendung von Eisenbeton auf Zug sind grundsätzlich folgende:

1. Die Zugfestigkeit des Betons kann nicht in Rechnung gestellt werden, sodass dieser an einem Zugglied lediglich unnützer Ballast ist.

2. Ein Eisenbetonzugglied kann aus den unter 1) genannten Gründen nicht wirtschaftlich sein.

3. Ein durch die Betonumhüllung allenfalls angestrebter Schutz des die Zugkraft aufnehmenden Stahles gegen Rost ist wegen Rissbildung ungenügend.

*

Diese oft gehörten ablehnenden Argumente können wie folgt entkräftet werden:

1. Obschon die Zugfestigkeit des Betons nicht mitgerechnet werden darf, ist die Mitwirkung des Betons auf Zug eben doch vorhanden und äussert sich vor allem in einer wesentlichen Verminderung der Verformungen.

2. Die Betonhülle bietet bei fachgemässer Ausführung einen absolut zuverlässigen Schutz der Stahleinlage gegen Korrosion (vergl. «SBZ», Bd. 113, S. 239*, 20. Mai 1939).

3. Ein Eisenbetonzugstab weist eine erhebliche Steifigkeit auf und ist gegen zufällige Belastung quer zur Stabaxe weniger empfindlich als ein nicht einbetonierter Stahlstab.

4. Sehr oft ist aus schwingungstechnischen Gründen oder mit Rücksicht auf eine gewisse Reserve gegenüber unvorhergesehenen Lasterhöhungen die Vergrösserung der Masse bzw. des Eigengewichtes durch die Betonumhüllung erwünscht.

5. In ästhetischer Hinsicht sind an einem Eisenbetontragwerk Zugglieder in Eisenbeton solchen aus reinem Stahl vorzuziehen, wie überhaupt grundsätzlich das Zusammenspannen verschiedener Bauweisen am gleichen Bauwerk im allgemeinen ungeschön und technisch unbefriedigend ist, ganz abgesehen von den Unzulänglichkeiten, die sich oft durch das verschiedenartige Verhalten der einzelnen Baustoffe einstellen.

¹⁾ Auszug aus einem Referat, gehalten in der S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brücken- und Hochbau vom 28. Sept. 1940.

6. Schon aus Prestige Gründen sollte man an einem Eisenbetonbau sämtliche konstruktiven Aufgaben in Eisenbeton lösen.

7. Ein Eisenbetonzugstab in einem Eisenbetontragwerk, konstruktiv richtig ausgeführt, ist im allgemeinen wirtschaftlicher als ein Stahzzugglied. Dies gilt erst recht bei Wechselbeanspruchung.

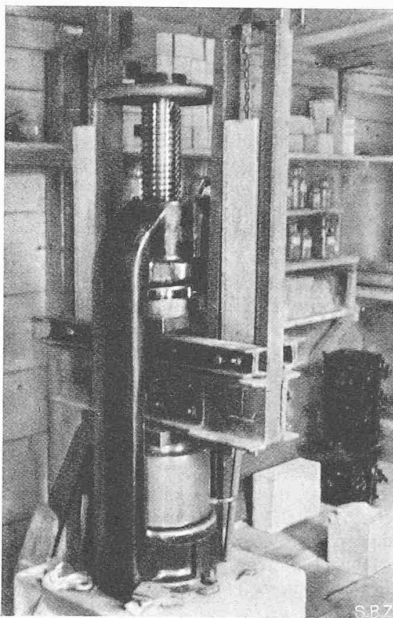


Abb. 1. Versuchsanordnung

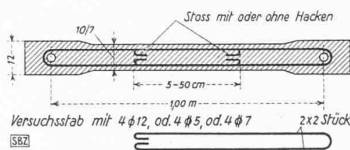


Abb. 2. Zug-Versuchstab

Die Versuchskörper mit Rundstählen ohne Haken zerstört sich unter geringer Beanspruchung. Das heisst, dass die Haken von Rundstählen und die äussere Gestalt des Iestegstahles eine ähnliche sprengende Wirkung auf den Beton ausüben, die jedoch mit wachsender Betonmasse und mit abnehmenden Eisendurchmessern rasch kleiner wird (Abb. 3, 4 und 5, Seite 29).

Die Versuchskörper armiert mit Rundstählen ohne Haken verhielten sich bedeutend günstiger. Bis zu einer Uebergreifung von 25 bis 30 cm wurde die Stoss-Stelle zerstört durch Herausziehen der Armierung. Bei grösserer Uebergreifung liessen sich die Zugkörper bis zu einer Betonzugspannung von 60 bis 80 kg pro cm² beanspruchen bis die ersten Risse eintraten. Trotzdem in diesem Stadium die Eisenspannungen rechnerisch mindestens die Elastizitätsgrenze erreichen sollten, schlossen sich die Risse nach Entlastung wieder, ein Zeichen dafür, dass die Mitwirkung des Betons noch nicht ausgeschaltet war.

Um der Sprengwirkung der Haken und des Iestegstahles zu begegnen, wurden drei weitere Serien Versuche durchgeführt, mit Zugkörpern deren Armierungsstoss mit einer Spirale umschnürt war (Abb. 6). Die Ergebnisse dieser Versuchreihe waren alle besser als jene der nicht umschnürten Stösse. Die Sprengwirkung der Haken bzw. Zertrümmerung des Betons im Innern des Hakens konnte durch die Umschnürung nur teilweise verhindert werden, sodass die Tragfähigkeit eines Stosses mit Haken eher schlechter

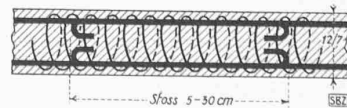


Abb. 6. Zugversuchstab mit Stoss-umschnürung

war als ein solcher ohne Haken mit gleicher Uebergreifung. Die Armierungsstösse aus Rundeseisen ohne Haken erzielten Haftfestigkeiten zwischen 50 und 60 kg/cm², die aus Istegstahl 80 bis 90 kg/cm².

Eine weitere Versuchsreihe diente der Abklärung der Grösse und Verteilung der Haftfestigkeit. Auch hier zeigten sich die gleichen Zerstörungserscheinungen beim Fehlen, bzw. Vorhandensein einer Umschnürung (Abb. 7 und 8).

Eine letzte Versuchsreihe war der Abklärung der Mitwirkung des Betons auf Zug gewidmet.

Sämtliche Versuchsergebnisse lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

1. Die Verteilung der Haftspannungen längs dem Armierungsstab ist eine ungleichmässige (vgl. «SBZ» 1. c.).

2. Die Zusammensetzung der Haftung aus Adhäsion und Reibung ist sehr verschieden und hauptsächlich abhängig von der Oberflächenbeschaffenheit des Stahles. So wies z. B. leicht angerosteter Stahl gegenüber blankem oder mit Walzhaut versehenem bis doppelte Haftfestigkeit auf, wobei nach Eintritt grösserer Bewegungen die Gleitreibung immer noch bis 80 % der max. Haftung betrug.

3. Bei gut eingebettetem Istegstahl kann, sofern ein Drehen desselben ausgeschlossen ist (was bei vollständigem Einbetonieren zutrifft), zwischen Adhäsion und Gleitreibung nicht unterschieden werden. Wenn also eine sprengende Wirkung ausgeschlossen ist, kann die Haftfestigkeit ungefähr der Scherfestigkeit des Betons gleichgesetzt werden.

4. Die an allen Versuchen gemachte Beobachtung, dass grössere Relativverschiebungen zwischen Stahl und Beton eintreten, lange vor Erschöpfung der Haftfestigkeit, lässt vermuten, dass bei grossen Trägern in der Nähe der Auflager oder allgemein bei in Richtung der Balkenaxe stark veränderlichem Biegemoment solche Verschiebungen eintreten können, die zu grösseren Verformungen und Rissen führen. Dies kann besonders dann zu übermässigen Haftspannungen und zu klaffenden Rissen

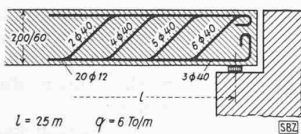


Abb. 9. Haftspannungen in der Nähe des Auflagers im Hauptträger einer Strassenbrücke

führen, wenn in solchen Zonen mit starkem Momentabfall, wegen ausschliesslicher Berücksichtigung der Momentendeckung, wenig Armierung vorhanden ist (Abb. 9). Eine gute Verankerung der Armierung nützt hier nichts, weil das Gleiten nicht vom Auflager aus, sondern längs der Armierung stattfindet. Einzig eine genügende Anzahl Stäbe (trotz geringem Moment) kann grosse Verschiebungen und Rissbildung verhindern.

5. Haken an den Eisenenden sind nur dann zu empfehlen, wenn eine genügende Verankerungslänge nicht zur Verfügung steht. Dann muss aber darnach getrachtet werden, die Haken ins Innere des Betons zu verlegen, wobei vorausgesetzt werden muss, dass eine genügend grosse Betonmasse vorhanden ist, die eine Sprengwirkung der Haken ohne Schaden erträgt. Die vermehrte Verankerung durch Haken beruht auf der Erzeugung von Pressungen im Innern des Hakens, die eine Steigerung der Reibung bewirken (Abb. 10). Diese radialen Pressungen versuchen den Haken zu öffnen, was zusammen mit den grossen Pressungen an der inneren Hakenleibung den Beton sprengen kann (Abb. 11). Um diese Strecktendenz zu vermeiden, müsste das freie Hakenende so lang gemacht werden, dass es bis zur Krümmung schon genügend verankert, somit das Eisen auf beiden Seiten des Hakens gleichmässig angespannt, wie ein Seil über die Krümmung gelegt wäre. Als einziges sprengendes Moment würden noch die Pressungen zwischen Hakeninnerem und Beton übrig bleiben, die man durch Vergrösserung des Haken-Durchmessers verkleinern kann. Ein solcher Haken würde aber eine sehr grosse Stablänge erfordern, sodass man mit einem geraden Stabende (ohne Haken) mehr als genug Verankerungslänge hätte (Abb. 10).

6. Bei Istegstahl sind Haken grundsätzlich überflüssig, sie können sogar, wie unter 5) gezeigt, eher schädlich sein.

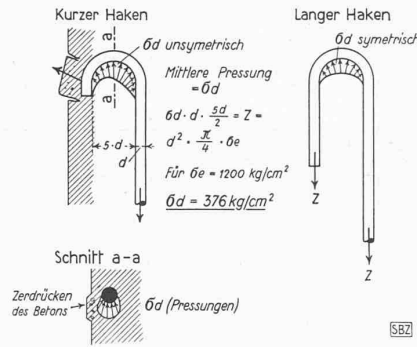


Abb. 10. Sprengwirkung der Haken

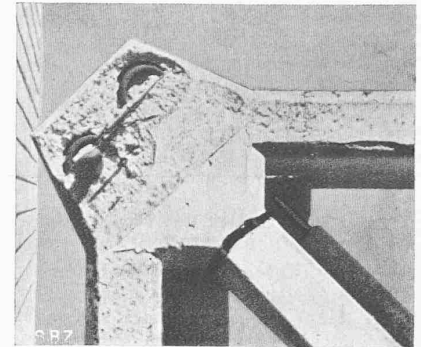


Abb. 11. Einzelheiten der Bruchstelle

7. Eine Mitwirkung des Betons auf Zug konnte auch nach dem Auftreten von Rissen bis über die Streckgrenze des Stahles hinaus einwandfrei festgestellt werden. Diese Mitwirkung des Betons kann bei einer Steigerung der Beanspruchung umso länger gesichert werden, je mehr der notwendige Armierungs-Querschnitt in Einzelstäbe aufgelöst wird.

8. Durch weitgehende Auflösung der Armierung dürfte es möglich sein, die Mitwirkung des Betons auf Zug soweit sicher zu stellen, dass diese in die Rechnung mit einbezogen werden kann. Dies könnte z. B. dadurch geschehen, dass entweder in Abhängigkeit vom Ausdruck $\frac{U_e}{F_e} \frac{1}{\mu}$ die zulässige Stahlspannung erhöht werden dürfte, oder aber nach Massgabe des Verhältnisses $\frac{U_e}{F_e}$ ein Teil der Betonzugfestigkeit in Rechnung gestellt würde, wobei U_e = Umfang der Stahleinlage, F_e ihr Querschnitt und μ den Armierungsgehalt bezeichnen.

9. Ein Armierungsstoss durch einfaches Uebergreifen der Stäbe ist ohne weiteres zulässig, auch bei Zugstäben. Es ist zu empfehlen, den Stoss versetzt anzuordnen um zu vermeiden, dass die Scherspannungen im Beton zu gross werden. Ebenso ist eine Spiralschnürung des Stossgebietes empfehlenswert, da dadurch jeglicher Sprengwirkung der Armierung und der Zuschlagstoffe, sowie der Bildung von Schubflächen wirksam begegnet wird.

10. Die Vorspannung eines Zuggliedes durch einfache Mittel, wie z. B. durch Einbetonierung der Zugstabarmierung erst nachdem die Konstruktion durch ihr Eigengewicht oder durch künstliche Zusatzlasten belastet ist, ermöglicht eine wirtschaftliche und zugleich rissfreie Ausbildung der Zugglieder. Diese Massnahme gestattet die Anwendung hoher Stahlspannungen, ohne dass sich der Beton durch Bildung klaffender Risse der Mitwirkung entzieht, auch wenn die Auflösung der Armierung nicht sehr weit getrieben wird. Mit der Vorspannung durch das Eigengewicht oder höchstens noch mit einem Teil der Nutzlast vermeidet man auch, dass die Vorspannung durch plastische Deformation des Betons wieder verloren geht. Die Hauptversuche haben gezeigt, dass speziell die plastische Schubdeformation des Betons um den Stahl herum erhebliche Ausmasse annehmen kann, und es ist anzunehmen, dass diese Verschiebungen infolge plastischer Nachwirkung mit der Zeit noch grösser werden.

Die Auswertung der geschilderten Materialeigenschaften und der durch die Versuche sich aufdrängenden konstruktiven Massnahmen möge an Hand einiger praktischer Beispiele gezeigt werden.

Als erstes Beispiel diene ein Zugband, das in grösserer Anzahl für eine Kohlenhalle im Auhafen bei Basel durch die Firma Locher & Cie. in Zürich ausgeführt wurde. Die schematische Darstellung dieser Zugbänder zeigt Abb. 12. Die gewählte Konstruktion mit Istegstahl ermöglichte gegenüber einer Ausführung in Rundeseisen mit Ankerplatten an beiden Enden und Stössen mit Muffen eine ganz erhebliche Kostenersparnis. Die Längenänderung eines jeden Zugbandes unter der maximalen Beanspruchung beträgt etwa 5 mm. Ein Stahl-

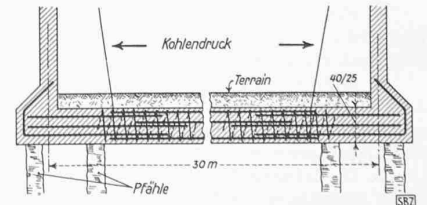


Abb. 12. Eisenbeton-Zugband

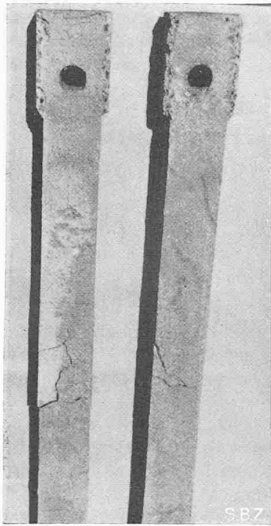


Abb. 3

Sprengwirkung von Armierungsstößen: Abb. 3 Rundeisenhaken

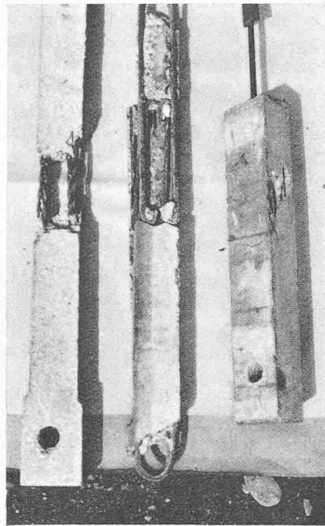


Abb. 4

Isteg und Rundeisenhaken

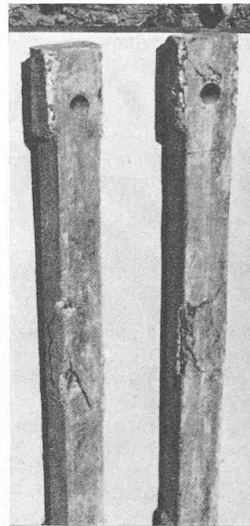


Abb. 5

Istegstahl bei geringer Betonmasse



Abb. 7

Sprengwirkung von Rundeisenhaken

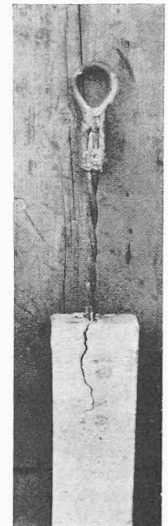


Abb. 8

von Istegstahl

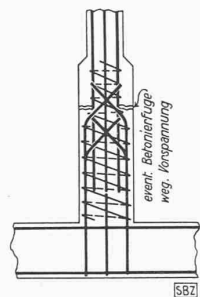


Abb. 13. Hängestab in Eisenbeton, Armierungsstoss

Zugband ohne Betonhülle würde eine Verlängerung um etwa 20 mm erfahren. Welche Beanspruchung auf die Pfahlköpfe sich aus dieser grossen Deformation ergeben würde, ist leicht abzuschätzen.

Als zweites Beispiel wähle ich einen Hängestab, wie er zur Aufhängung des Zugbandes, oder einer sekundären Tragkonstruktion eines Rahmen- oder Bogensträgers zur Anwendung kommt (Abb. 13). Der Stoss ist aus praktischen Gründen meistens erwünscht; die Enden der Anschlussarmierung sind ins Innere des Stabes geführt um die Verankerung zu verbessern und um nicht nahe der Betonoberfläche rissbegünstigende Armierungsenden zu haben. Zwecks Vorspannung des

Hängestabes ergibt sich eine Betonierfuge direkt oberhalb des Stosses, aber noch innerhalb der Verdickung. Der Teil über der Arbeitsfuge wird erst betoniert, nachdem das ganze Tragwerk ausgerüstet, somit durch das Eigengewicht belastet ist. Selbstverständlich muss auf das Aufräumen der Betonierfuge grösste Sorgfalt verwendet werden, damit die erforderliche Betonzugfestigkeit in diesem Querschnitt vorhanden ist.

Als letztes Beispiel für die Anwendung des Eisenbetons auf reinen Zug soll ein Fachwerkbinder besprochen werden. Es handelt sich um die Dachkonstruktion zum Fabrikneubau der Schweiz. Bindfadenfabrik bei Schaffhausen, ausgeführt durch Locher & Cie. in den Jahren 1937/38. In der «SBZ» Bd. 115, S. 5* (6. Jan. 1940) hat Obering. Staub eine eingehende Beschreibung dieses Bauwerkes gebracht. Die Eisenbetonschalen und die Fachwerke des Daches wurden bekanntlich nach den Plänen von Dyckerhoff & Widmann (Berlin) ausgeführt. Als Bauleiter der Unternehmung wurde ich durch die Schwierigkeiten bei der Herstellung der Fachwerkbinder und durch die hohen Kosten ihrer Armierung veranlasst, eine Untersuchung darüber anzustellen, ob und wie eine Vereinfachung und Verbilligung für zukünftige Fälle möglich wäre. Abb. 14 zeigt einen Ausschnitt aus einem solchen Fachwerk. Die obere Figur enthält die Hauptarmierung wie sie nach Dywidag ausgeführt wurde; die konstruktive Armierung sowie die Verbügelung sind weggelassen, weil sie für das zur Diskussion stehende Problem nicht interessant sind. Die Verankerung der Armierungsenden erfolgte durch Ankerplatten, Gewinde und Muttern, wobei zwecks Vermeidung von Querschnittsverlusten durch die Gewinde, diese auf verdickte, angeschweisste Enden aufgeschnitten wurden. Gestossen wurde die Armierung mittels Muffen, die jedoch der Gewinde wegen wieder Anschweisenden erforderten. Die Armierung besteht aus Rundeisen bis zu 50 mm \varnothing .

Die untere Figur stellt einen Vorschlag dar, die gleiche Aufgabe mit normalen Rundeisen ohne irgendwelche Hilfsmittel für die Verankerung, sogar ohne Haken zu lösen. Die Armierung besteht aus Rundeisen von max. 30 mm \varnothing . Sämtliche Eisenenden sind gerade und, wie auch die Stösse, möglichst versetzt ange-

ordnet. Die Armierungszunahme bzw. Abnahme findet daher allmählich statt und nicht im gleichen Stabquerschnitt wie bei den Ankerplatten. Während die Lösung Dywidag 164 Schweisstellen, 3500 kg Ankerplatten und Spezialbogenstücke mit Gewinde, 200 kg Muffen, Muttern und Unterlagsringe pro Binderarmierung benötigte, kommt die Variante mit normalem Rundeisen mit einfachen Formen aus. Am eindrücklichsten zeigt sich die Vereinfachung in einem Kostenvergleich. Die Gesamtkosten eines Binders (samt Schalung und Beton) gemäss Ausführungsprojekt verhalten sich zu denen gemäss der vorgeschlagenen Variante wie 1,6:1.

Die Vorspannung der Zugstabarmierung durch das Eigengewicht des Daches, d. h. durch deren Einbetonieren nach dem Ausrüsten der Tragkonstruktion hat sich vollkommen bewährt, denn es konnten bis heute an keinem der fünf Binder Risse beobachtet werden. Wenn bis heute die Erfahrungen mit Eisenbetonfachwerken nicht durchwegs günstige sind, so liegt das hauptsächlich am Entwurf. Um nur auf zwei Punkte hinzuweisen, sei z. B. erwähnt, dass Ing. Dr. S. A. Mortada an seinen Eisenbetonfachwerken, die als Versuchsträger für seine Dissertation dienten, Nebenspannungen bis zu 100% der Hauptspannungen gemessen hat, wogegen die Messungen an den Fachwerkbindern der Schweiz. Bindfadenfabrik nur Nebenspannungen von max. 30% der Hauptspannungen ergaben. Geht man diesem auffallenden Unterschied nach, so findet man, dass die erwähnten Versuchsträger so ausgebildet sind, dass an der Stelle der grössten Drehwinkel der Stabanschlüsse vier Druckstäbe zusammenstreffen und einen sehr steifen Knoten bilden. Auch wurden hier im Gegensatz zu den Fachwerken der S. B. S. die Zugstäbe mit den Druckstäben, also vor jeder Belastung betoniert, was sich

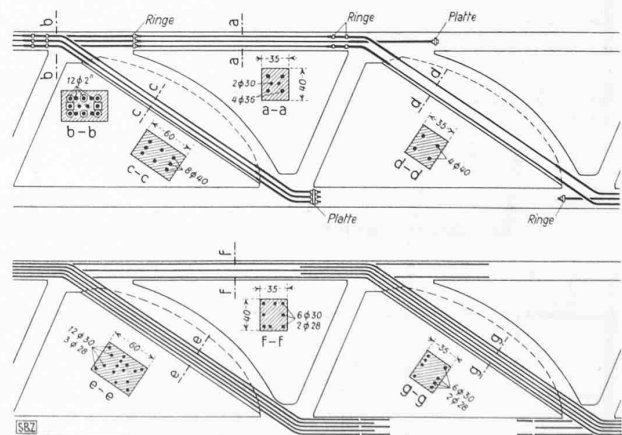


Abb. 14. Ausschnitt aus einem Eisenbeton-Fachwerkbinder 1:150
Oben: Gemäss Ausführung in System DYWIDAG,
Unten: Vorschlag in normaler Rundeisen-Armierung,
ohne Ankerplatten, Schweissungen, Gewinde und Muffen

in Bezug auf die Nebenspannungen ebenfalls ungünstig auswirkt. Ferner trat bei den Versuchsträgern von Mortada unter einer Belastung von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ der zulässigen Nutzlast (gemäss Vorschrift berechnet) die erste Rissbildung auf. Die Lage des ersten Risses und die Zerstörungerscheinungen beim Anschluss des massgebenden Zugstabes (Abb. 11) lassen deutlich erkennen, dass die vorzeitige Ausschaltung der Betonmitwirkung auf ungenügende Haftung und ungünstige Verankerung zurückzuführen ist (grosse Armierungskaliber, Haken). Richtig konstruiert, ist

das Eisenbetonfachwerk eine sehr zweckmässige Konstruktion. Als seine besonderen Vorteile seien z. B. erwähnt die grosse Schwingungsdämpfung und die weitgehende Unempfindlichkeit gegen Ermüdungsbeanspruchung. Es muss jedoch betont werden, dass sich konstruktive Mängel beim Fachwerk empfindlicher rächen als beim Vollwandträger. Dieser Umstand kann aber meines Erachtens eher als Vorteil gewertet werden, denn Mängel sollen sich ja rächen, sonst wird ihrer Bekämpfung keine Beachtung geschenkt.

Renovation der Zürcher Bürgerhäuser Schanzenhof, Weltkugel und Zur Arch

durch MÜLLER & FREYTAG, Architekten, Zürich

Die Zürcher Altstadt ist nicht «schön», im vulgären Sinne. Mit ihren krummen Gassen und nüchternen Putzbauten, die fast jeden Schmuck, jede «architektonische» Haltung vermissen lassen, steht sie in ausgesprochenem Gegensatz zu Basel und Bern, Solothurn, Neuenburg u. a. m., mit ihren stolzen Bürgerhäusern. Das hat seinen natürlichen Grund in den landschaftlichen Gegebenheiten, vor allem im Fehlen eines guten Bau- und Hausteins in der Umgebung Zürichs. So war das Zürcher Haus von jeher, zu Stadt und Land, auf den Riegelbau angewiesen, wobei das Holzwerk zum Schutz gegen die Witterung vielfach verputzt wurde. Dazu kommt eine gewisse puritanische Haltung der Zwinglistadt-Bürgerschaft, die äusseren Schmuck ihrer Häuser fast ängstlich vermied. So stellt sich das stadtzürcherische Bürgerhaus als ein dem Bauernhaus der Umgebung nahe verwandtes Gebilde dem Auge dar. Wo es als Reihenhaus erscheint, also im Stadtkern, Schulter an Schulter mit den Nachbarn, hat es bis ins 17. Jahrhundert «gotischen» Charakter bewahrt, mit Laden oder Gewerberäumen zu ebener Erde, Wohnstube mit Kuppelfenster im ersten Stock und spärlichen, unregelmässig verteilten Fenstern der oberen Schlafgemächer. Das Bürgerhauswerk des S. I. A. gibt im IX. Band (Stadt Zürich) über all dies ausführlich Auskunft, vor allem auch darüber, wie das natürliche Schmuck- und Repräsentations-Bedürfnis im alten Zürich sich nach innen kehrt. In vielen Häusern ist der Eintretende überrascht vom Reichtum und der Schönheit des Innenausbaues, seiner Wände und Decken, der Oefen und Schmiedearbeiten usw. Ein solches Beispiel äusserer Schlichtheit und innerer — man muss sagen Pracht, die aber die Wohnlichkeit keineswegs eintrüchtigt, zeigen wir heute in der wohl gelungenen Renovation der Häuserreihe «Schanzenhof», «Weltkugel» und «zur Arch» an der stillen Bären-gasse, zwischen Talacker und Talgasse, keine zwei Minuten vom Paradeplatz, dem belebten Verkehrszentrum des heutigen Zürich.

Die drei Giebelhäuser stammen wohl alle noch aus dem 16. Jahrhundert; der steinere Sturz über dem Kuppelfenster im ersten Stock des «Schanzenhofs» trägt die Jahreszahl 1587 eingemeisselt. Zwar deutet der Hausname auf das Vorhandensein der Schanzen, die sog. 4. Stadtbefestigung, die erst um 1650 vollendet wurde und den frühern Westwall der Stadt mit dem Fröschengraben (Bahnhofstrasse) an den heute noch erhaltenen Schanzengraben hinausschob. Dadurch kam das dazwischenliegende ebene Gelände in den Stadtbezirk, es wurde als erste stadtbauliche Planung aufgeteilt durch das rechtwinklige Strassenkreuz des Talackers und der Pelikanstrasse mit dem reizenden, über Eck gelegten Pelikanplatz am Schnittpunkt. Es war dies eine, wenn auch zürcherisch-bescheidene, so doch typische Planung der Barockzeit. Barock sind denn auch die stattlichen neuen Bürgerhäuser die dort entstanden, wie z. B. der «Pelikan». Man ist nun versucht, auch die zur Pelikanstrasse parallel verlaufende Bären-gasse jener Stadterweiterungs-Planung zuzurechnen. Allein diese Strasse hat als schlichter, von einzelnen Häusern gesäumter Feldweg schon früher bestanden, wie aus einer Merian'schen Stadtansicht ersichtlich, und wie zudem eben durch den Baucharakter der genannten älteren drei Häuser bestätigt, die weder im Grundriss noch in der Fassadengestaltung den mindesten barocken Zug aufweisen. (Der zwischen «Schanzenhof» und «Weltkugel» nach Nordwesten sich erstreckende Gartenflügel ist ein Anbau aus

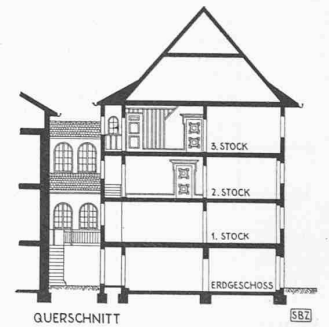


Abb. 5. Schanzenhof, Schnitt 1 : 400



Abb. 1 bis 4. Grundrisse der Häuser Schanzenhof und Weltkugel, samt rückwärtigem Gartenflügel. — Masstab 1 : 400