

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 17

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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: Die Concurrnz für eine Donau- und Borcea-Brücke bei Czernavoda. Von Ingenieur A. Gaedertz. Mit einer Tafel. (Fortsetz.) — Das Ingenieurwesen auf der Schweiz. Landesausstellung. (Gruppe 20.) — Die Internationale electriche Ausstellung in Wien. Von Dr. V. Wietlisbach in Zürich. (Fortsetzung.) — Die Anlage der Reparaturwerkstätten der Gotthardbahn. — Miscellanea: Die Schweiz. Landesausstellung. Schinkel-Denkmal. Electriche Eisenbahn Mödling-Brühl. Die

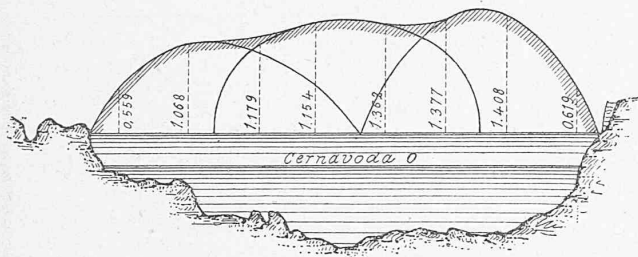
internationale electriche Ausstellung zu Philadelphia. Der Justizpalast in Brüssel. Arlbergbahn. Zum Reclamenwesen. Continuirliche Eremsen. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung. — Hiezu eine Tafel: Donaubrücken-Concurrnz. Zusammenstellung der Pfeiler-Entwürfe für eine Hochbrücke. — Sociéte de Batignolles, Paris. — Klein, Schmol & Gärtner, Wien. — Compagnie de Fives-Lille, Paris.

Die Concurrnz für eine Donau- und Borcea-Brücke bei Cernavoda.

Von Ingenieur A. Gaedertz.
(Mit einer Tafel.)
(Fortsetzung.)

Ein Bild dieser Wassermassen wird man sich am besten machen, wenn man sich die Vertheilung von oberhalb her vergegenwärtigt. Wir thun das an Hand der Aufzeichnungen der Firma Klein, Schmol & Gärtner in Wien, deren Erläuterungsbericht wir die folgenden wie auch einen Theil der schon gegebenen Daten entnommen haben.

Profil I
200 m oberhalb des Profils III.



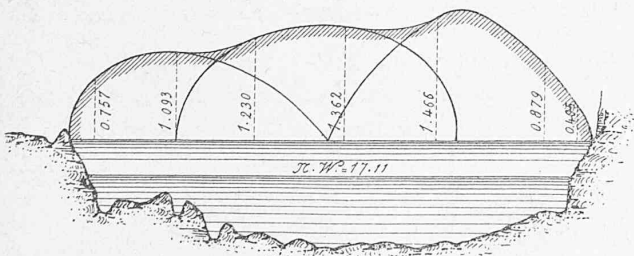
Die Längen der in Betracht kommenden Stromtheile sind folgende:

	Donau	Borcea
Zwischen Grabali und Hirsova	93	78
„ Grabali und Cernavoda	43	—
„ Grabali und Fetesti	—	32.

Der die jeweilige Wasserhöhe von Cernavoda ergebende Punkt der Borcea befindet sich nach Obigem 36 km unterhalb Grabali, also 4 km unterhalb Fetesti.

Das mittlere Gefäll der Borcea ist für Hochwasser grösser als das Gefäll des Hauptarmes im Verhältniss von $93/78 = 1,19$, somit, da das Hochwassergefäll des Hauptarmes aus den Pegelbeobachtungen zwischen Cernavoda und Galati sich zu 0,0000435 ergibt, wird für die Borcea das Hochwassergefäll $0,0000435 \cdot 1,19 = 0,0000518$. Bei N. W. ist der mittlere Radius der Donau 9,18 m, für die Borcea findet man 12,38 m.

Profil II
100 m oberhalb des Profils III.



Folgende Angaben zeigen die Wasserverhältnisse der Borcea genauer:

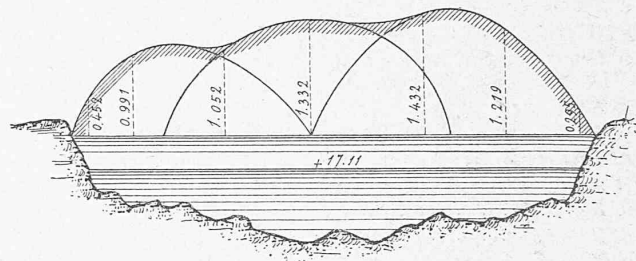
	Hauptbett:	Inundationsterrain:
Breite auf + 21 11 (4 m über 0)	212,6	475
Wasserprofil	2702,7	279
benetzter Umfang	218,3	476
mittlerer Radius	12,38	0,586.

Das Gefäll ergibt sich aus $\frac{93}{78} \cdot 0,0000425 = 0,0000506$ und die Geschwindigkeit für die Borcea selbst somit zu 11,86 für das Inundationsterrain zu 0,256.

Neuerdings angestellte Beobachtungen haben ergeben, dass das mittlere relative Gefäll der Borcea, welches bei dem Piquet Grabali, wo die letzte Verbindung mit dem Hauptarm stattfindet, gleich dem des Hauptstroms ist, sehr rasch zunimmt und sein Maximum in der oberen Hälfte des Laufes der Borcea erreicht; dann aber fällt im unteren Theile der Mittelwerth noch tiefer als der entsprechende Werth der Donau.

Die Gesamtwassermasse bei Hochwasser beträgt für das Querprofil Fetesti-Cernavoda 26 156 m³ pr. Secunde (in Ismail misst dieselbe 28 300 m³); die Differenz von 2144 m³ ist dem Zufluss des Sereth und Pruth beizumessen.

Profil III
Bahnhof Cernavoda; entsprechend dem grossen Querprofil.



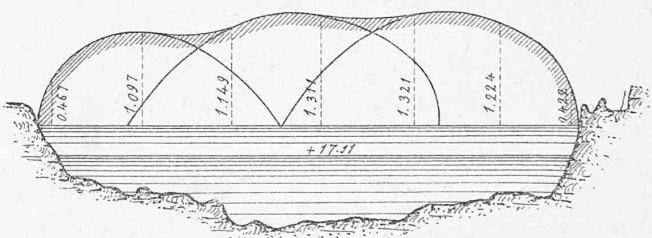
In folgender Tabelle sind die schliesslichen Resultate zusammengestellt:

Bezeichnung	Wassermasse bei		Differenz	
	Hochwasser in m ³ pr. Secunde	Mittelwasser in m ³ pr. Secunde	in m ³ pr. Secunde	in % des Volumens bei Mittelwasser
Hauptarm der Donau	8 793	5 925	2 868	48 %
Hochwasserstrom auf der Balta	10 028	—	10 028	—
Borcea	7 335	2 586	4 749	184 %
Summa	26 156	8 511	17 645	219 %

Aus dieser Tabelle ergibt sich, dass die Borcea eigentlich das wahre Hochwasserbett der Donau ist, während der Hauptarm nur für den Abfluss der Mittel- und Niederwasserstände von relativ grösserer Bedeutung ist.

Auf der Balta selbst fliesst der Hochwasserstrom mit sehr verschiedener Geschwindigkeit, welche von 0,3 bis über 0,6 m pr. Secunde wechselt; diese Zahlen sind von


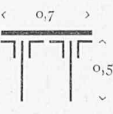
Profil IV
100 m unterhalb des Profils III.



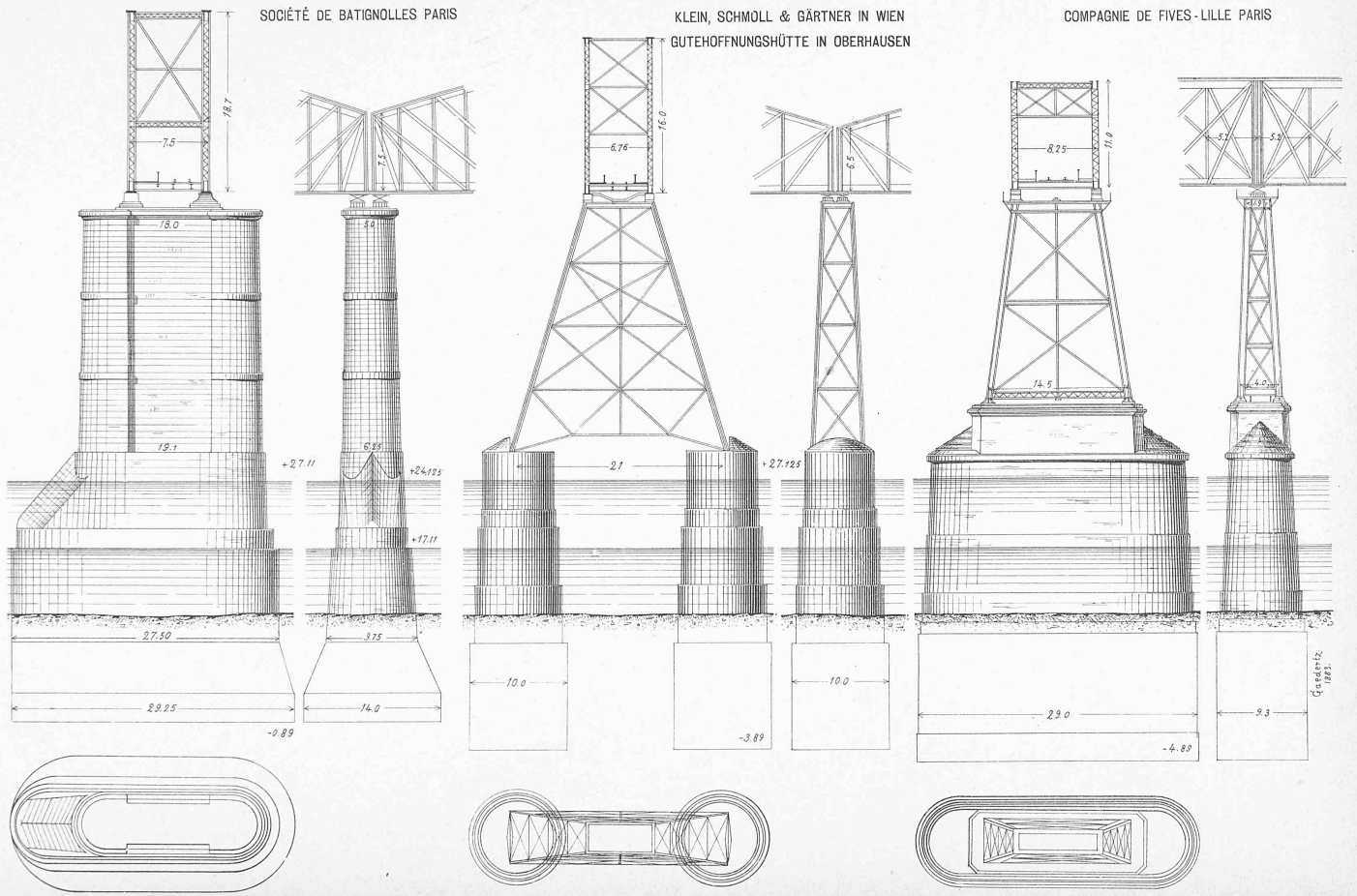
Wichtigkeit für die Anordnung von Dämmen auf der Balta, da bei letzterer Geschwindigkeit und bei Berücksichtigung des Wellenschlages gegen den Damm leicht eine Unterspülung des Fusses stattfinden könnte; für die erstere Zahl wird man dagegen ohne Weiteres zum billigeren Mittel des Erddammes greifen können.

Die Bodenverhältnisse in der Gegend der zukünftigen Brücke sind für den Bau eines mächtigen Werkes äusserst erschwerende; auf dem rechten Ufer steht sofort bis zu 35 m über Hochwasser Kalkfelsen an, der steil in die Donau abfällt. Das ganze Thal sowie der linksseitige Abhang bei Fetesti besteht aus Anschwemmungen der Donau (bei Fetesti

Tabelle I. Zusammenstellung von Daten über
A. Hohe Donaubrücke auf

1. Name des Constructeurs und etwa betheiligter Firmen	Société de Batignolles Paris	Klein, Schmall & Gärtner Wien Gutehoffnungshütte Oberhausen	Ph. Holzmann & Co. Frankfurt a./M. Union-Dortmund Esslinger Maschinenfabrik		
2. System der Brücke	Halbparabelträger	Halbparabelträger	Bogenbrücke		
3. Gesamtlänge der Brücke	3495,0	1414,4	872,0		
4. Lichtweite d. Oeffnungen (Strombr.)	4 · 165,0	127,4 + 4 · 128,15 + 127,4	4 × 200 + 2 × 36		
5. Gesamtllichtweite	660,0	767,4	800		
6. Durchflussprofil bei N. W.	534,25	525,8	561		
7. Durchflussprofil d. Strombr. b. H. W.	586,00	716,15	696		
8. Flusspfeiler	Caisson bis — 0,89 compr. Luft	Doppelter cylindr. Pfeiler bis — 3,89, Caisson m. comp. Luft	Holzmann'sches Verfahren		
9. Linkes	idem: — 0,89 Beton auf Fels	idem: — 3,89 Beton auf Fels	Pfähle a. — 13,89, Caisson a. + 2,0 Pfähle unter Beton		
10. Rechtes				Fläche 157 m ² ; Max. = 5,89 Fläche 95,6 m ² ; Max. = 5,31	Natürlicher Fels Max. 4,25; Mitte = 2,98 Max. 2,00; Mitte = 1,83
11. Flusspfeiler					
12. Widerlager	29,25 × 14,0 26,0 × 7,5	2 · 10,00 2	33,3 × 12,00 33,3 × 10,50 2 à 1,0		
13. Gesamtkräfte für d. Fundamente				26,0 × 7,25 19,1 × 6,25	8,40 dm 7,60 dm 7,50 dm
14. Basis	19,1 × 6,25 18,0 × 5,00	3,00 0 0	Mitte 2,25 0,46 0,125		
15. Obere				28,5 0,82 0,03	Halbkreis
16. Zahl der Schächte	Caisson halbrund, Pfeiler Halbkreis mit vorg. Dreieck	Halbkreis	Korbbogen		
17. An der Basis Pfähle				Kalkstein; Granitverkleidung	Kalkstein mit Granitverkleidung
18. Auf N. W.	Abgestumpfte, 4-seitige Pyramide Schmiedeeisen	Vertic. Träger fasst den Zapfen d. Fusses; Dilatat.; Brunnen 15,0 m tief			
19. Auf H. W.				22,36 × 5,20 6,76 × 3,00	Eisen 126,65
20. An den Auflagern	Halbparabel, 3-faches Mohnié	Halbparabel, 2-faches Mohnié	Bogen m. 3 Gelenken, sichelförmig		
21. An der Basis				Stahl 165,0	Eisen 126,65
22. Oben	7,5 18,7	6,50 16,00	2,0 2,0		
23. Höhe des Auflagers über H. W.				7,50	6,76
24. Anlauf des Eisbrechers	unsymmetrisch	symmetrisch	unsymmetrisch		
25. Anlauf der Pfeilerseiten				4,5 2,0	4,00 2 × 1,00
26. Form des Pfeilers oberhalb	3,0 bis 6,45	5,066	10,00		
27. Form unterhalb					
28. Material der Pfeiler	2 Systeme	2 Systeme; Verticalverst. an jeder Verticalen	in beiden Bogenebenen; zw. den Knoten und an d. Unterstüzungen		
29. Form der Pfeileraufsätze				Stelzen	Umgek. Sprengwerk an d. unt. Gurtung angreifend
30. Construction	Grosse Gussplatte verbindet die Auflager	Weyrauch } 'siche Formel 920 Launhardt }	Versteifung untereinander durch gusseiserne Kästen		
31. Besondere Constructionen				1200	4560
32. Basis	?	4560	Brücke 8000, Bogen o. Fahrbr. 6150		
33. Oben				Ges. 19,79	Donau 15,386 Ges. 27,923
34. Material					
35. Stützweite					
36. Trägersystem					
37. Pfeilhöhe					
38. Auflager					
39. Mitte					
40. Maximum					
41. Abstand der Träger in der Mitte					
42. Abstand der Träger am Auflager					
43. Lage der Bahn					
44. Breite der Bahn					
45. Breite des Fusssteges					
46. Abstand der Verticalen resp. der Fahrbahnunterstützungen					
47. Querschnitt					
48. Windverstrebung					
49. Auflager					
50. Besondere Vorrichtungen am Aufl.					
51. Inanspruchnahme					
52. Gewicht des Trägers per m					
53. Gesamtkosten in Millionen Frs.					

Eiserner Ueberbau



Seite / page

A02(3)

leer / vide /
blank

die Entwürfe der Donaubrücken-Concurrenz. 30 m. über Hochwasser.

Röthlisberger & Simons Bern (zusammen mit Fives-Lille)	Compagnie de Fives-Lille Paris	G. Eiffel Paris	Anciens établissements Cail Paris	Société anonyme internationale à Braine le Comte (Belgique)
Bogenbrücke 1849,0 3 · 206,7 + 2 · 40 620,10 555,50 593,00 1 Holzcaisson bis — 7,89 compr. Luft 1 Holzcaisson bis — 1,89 1 Holzcaisson bis + 10,51 (Fels) 6,82 Linkes 7,2; Rechtes 6,26 Bogenschub 1440 resp. 1930	Continuirl. Parallelträger 1873,6 110,7 + 3 · 135,2 + 110,7 627,0 resp. 719,0 545,47 592,66 1 Caisson bis — 4,89 compr. Luft 2 Caissons bis + 2,00 Beton auf Fels 7,3 Flusspfeiler 7100 m ³	Continuirl. Parallelträger 3050 7 × 100 700 572,00 614,00 Caissonfundirung auf — 2,89 idem Felsen 5,0	Bogenbrücke 1820 4 × 202 808 550,5 743,75 Caissonfdrg. auf + 1,41 compr. Luft idem Felsen 6,22 6,06	Parallelträger 2590 2 (3 × 110) = 660 660 563,7 620,16 Caissonfdrg. auf — 8,39 compr. Luft idem ? ?
32,90 × 15,0 31,90 × 14,0 3 30,06 × 10,3 29,20 × 9,1 17,50 × 7,68 2 (6,2 × 5,2) 14,65 × 4,5 5,5 resp. 8,74 0,06 0,036 unten abgestumpftes Rechteck oben Spitzbogen idem Kalkstein und Granit	29,0 × 9,3 29,0 × 9,3 2 27,15 × 7,3 26,3 · 6,46 17,6 · 6,00 7,80 0,05 0,05 unten Halbkreis, oben Spitzbogen unten Halbkr., oben Spitzb. Kalkstein; Granitverkleidung	17,5 × 7,5 17,5 × 7,5 2 16,8 × 6,6 16,1 × 5,9 13,5 × 5,5 4,00 0,05 0,05 Spitzbogen Halbkreis Kalkstein 0,5, Granit 0,65	30,5 × 12,5 2 30,5 × 12,5 25,5 × 9,5 16,0 × 8,0 16,0 × 6,5 1,60, oben 4,00 0,45 0,10 Spitzbogen Halbkreis Kalkstein und Granit	25,58 · 8,26 2 24,8 × 7,56 18,46 × 6,64 11,82 × 6,50 idem 9,20 × 4,0 28,0 0,80 0,05 Dreieck abgerundet Halbkreis Kalkstein und Granit
Eisen 200,70 elastischer, polygonaler Bogen 37,76 6,00 2,50 8,4 12,0 symmetrisch 4,2 2 × 2,70 15,9 60 60 1,2	4-seitige Pyramide Schmiedeeisen Verankerung 7,8 m tief; Verb. der Verankerungen unter sich 14,5 × 4,0 8,25 × 1,9 Eisen 135,2 u. 110,7 Gerader Träger, 4-faches Neville continuirl. 11,0 8,25 symmetrisch 4,3 2 × 1,5 5,2 bis 5,3 1,15 55 55 0,8	4-seitige Pyramide Schmiedeeisen Verankerung 9,5 m tief, Träger verbinden je 2 ausen { 10,0 × 4,0 gemessen { 6,2 × 2,0 Stahl 100,00 Gerader Träger, 4-faches Neville continuirl. 10,0 5,08 symmetrisch 4,50 2,0 (auf Consol.) 10,0 40 5 60	4-seitige Pyramide Schmiedeeisen 12,5 × 4,5 3,1 × 1,85 auf 53,6 m Höhe über Auflager Stahl f. Haupttr. Eisen f. Paralleltr. 1940 Elastischer Bogen, einf. Füllsyst. 33,39 2,20 6,00 6,00 4,49 12,5 unten, Fussgänger oben 4,80 2,0 6,00	Eisen 110,0 Continuirl. Parallelträger, 6-faches Neville 10,30 6,50 unt., Fussg. 5,4 m darüber 5,80 2,00 3,50 1,00 0,65 0,50
Horizontale Träger unter der Fahrbahn, 2 Systeme im Bogen für jede Gurtg. 1 Aufl. a. Keilen 600, Windverstrebung 800 Construct. 7500, Fahrb. 740 Donau 13,95 Ges. 20,35	Oberes System Feld v. 10,4 unteres System Feld v. 5,2 Stelzen 680 6600 Donau 10,7 Ges. 21,8	2 Systeme; Feld v. 5,0 Verticalverstfgn. alle 10 m Stelzen 980 4000 Ges. 14,08	2 Systeme, Verticalverstfg. in d. Unterstüzungen Segment und Keile Stahl 990, Eisen 580 ? Don. 6,289 Ges. 15,689 o. Fund.	2 Systeme, Felder = 7,0 m Verticalverst. ebenf. i. 7,0m Abstd. Stelzen 600 7000 kg Eisen allein f. Träger 6000 kg Ges. 22,879

$B = 212 \text{ m};$ $F = 3349$ $r = 15,38 \text{ m};$ $J = 0,0000506$ $v = 1,31 \text{ m};$ $M = 4387$	$B = 1000 \text{ m};$ $F = 3700$ $r = 3,70 \text{ m};$ $J = 0,0000506$ $v = 0,64 \text{ m};$ $M = 2368$	$B = 12354 \text{ m}; F = 33428$ $r = 0,8 \text{ m (nur obere Wasserschichte);}$ $J = 0,0000638$ $v = 0,30 \text{ m}; M = 10028$	$B = 138 \text{ m};$ $F = 112$ $r = 0,78 \text{ m};$ $J = 0,0000435$ $v = 0,286 \text{ m};$ $M = 32$	$B = 640 \text{ m};$ $F = 7893$ $r = 1173 \text{ m};$ $J = 0,0000435$ $v = 1,11 \text{ m};$ $M = 8761$
--	--	---	---	---

Zusammen für die **Borcea**
7335 m³ p. Secunde.

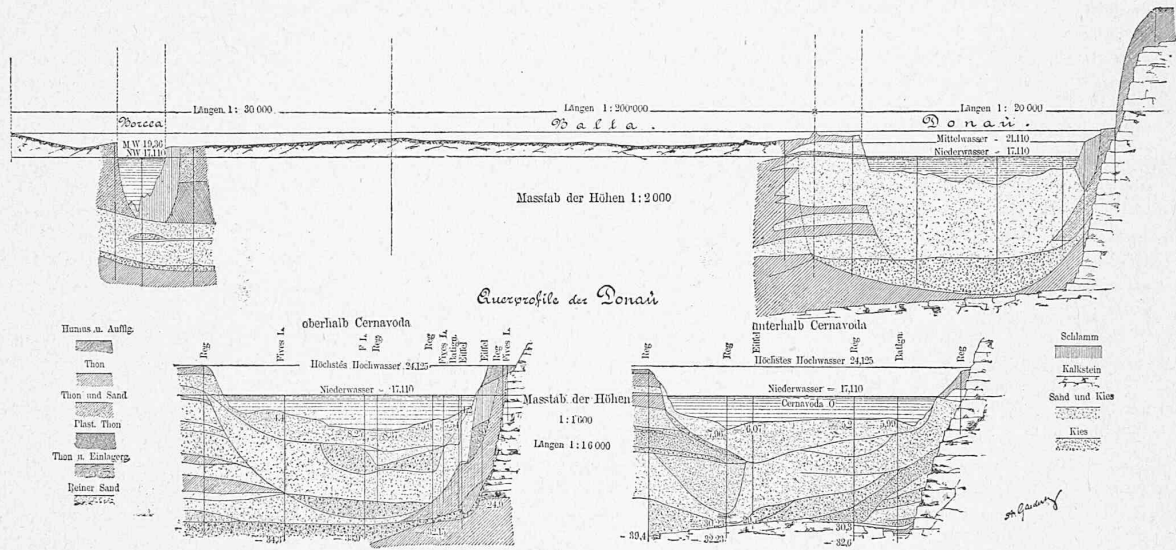
Zusammen für die **Donau**
8793 m³ p. Secunde.

Mittelwasser.
 $B = 206 \text{ m};$
 $F = 2237$
 $r = 10,88 \text{ m};$
 $J = 0,0000583$
 $v = 1,126 \text{ m};$
 $M = 2586$

Gesamtwassermenge zwischen
Fetesci-Cernavoda

bei Hochwasser 26156 m³ bei Mittelwasser 8396 m³

Mittelwasser.
 $B = 640 \text{ m}; F = 5925$
 $J = 0,0000425$
 $r = 9,183 \text{ m}; v = 0,981 \text{ m};$
 $M = 5810$



auf den Diluvialsanden aufruhend), welche über- und untereinander geworfen in ihren oberen Schichten auch heute noch steter Veränderung unterliegen. An Hand der anliegenden drei Querprofile, in welchen die verschiedenen Bohrlöcher eingetragen sind, kann man sich ein Bild von den Ausspülungen und Ablagerungen machen. In dem oberhalb Cernavoda genommenen Profil besteht das ganze Flussbett mehr oder weniger aus feinerem und gröberem, mit Kies untermischtem Sand; an das rechte Ufer lehnt sich eine mächtige Schicht schlammigen Thones und reinen Schlammes, auf welcher sich der jetzige Quai von Cernavoda erhebt. Das linke Ufer besteht aus vielfach wechselnden Lagen von Sand der verschiedensten Zusammensetzung und Thon.

Das ca. 400 m weiter thalabwärts genommene Profil zeigt nicht die gleichmässige Ausspülung der festeren Schichten wie das eben behandelte, deren Kanten sich fast einer Parabel anschmiegen. Die von einer sich durchziehenden Kalkbank gebildete feste Sohle ist überlagert von Muschel-

sand, Kies und wenig Thon; der Kalkfelsen befindet sich in einer Tiefe von 30 m unter N. W. und fällt thalauflwärts ein.

Das in der Mitte zwischen diesen beiden liegende grosse Profil zeigt auch eine gleichmässiger Lagerung von sandigen Schichten; Thon findet sich nur an den Rändern.

Aus den hier gegebenen wenigen Daten ist schon ersichtlich, welche geringe Zuverlässigkeit der Boden für Fundierungen in gewöhnlicher Weise bietet und wie wenig man bei einem so zusammengewürfelten Boden auf eine auch nur annähernd günstige Pressung rechnen darf, findet man ja doch Schlamm lager noch auf 15 und selbst bei 27 m Tiefe unter N. W.

Über die von der Regierung wie von einzelnen Firmen geteufte Bohrlöcher brauchen wir uns angesichts der beigegebenen Figuren nicht näher auszulassen; die meisten Sondagen sind von Klein, Schmolli und Gärtner in Wien, sowie von Eiffel in Paris gemacht worden.

(Fortsetzung folgt.)

Das Ingenieurwesen auf der Schweizerischen Landesausstellung.

(Gruppe 20.)

Es soll im Folgenden versucht werden, eine kurze Darstellung des Ingenieurwesens, soweit dasselbe auf der hiesigen Landesausstellung in Plänen, Berichten, Reliefs, Modellen und Photographien vorgeführt wurde, zu geben.

Die Ausstellung der Gruppe 20 hatte zum Zweck, ein möglichst vollständiges Bild über den Stand der in der Schweiz ausgeführten Ingenieurbauten nach allen Richtungen zu entfalten. Das von den Herren Fachexperten aufgestellte Programm war reichhaltig genug, um auch den weitgehendsten Ansprüchen gerecht zu werden. Da die Ingenieurbauten weitaus zum grössten Theil öffentlichen Zwecken dienen, so befindet sich das diesbezügliche Material vorzugsweise in den Händen der Behörden und Corporationen; es wurden daher von Seiten der Ausstellungs-

organe und Fachexperten alle Anstrengungen gemacht, um sowohl die Behörden der Cantone und grössern Gemeinden als auch die Eisenbahngesellschaften zur Einreichung ihres Materials zu veranlassen. Speciell sei noch an das Schreiben erinnert, welches das eidg. Departement des Innern (Abth. Bauwesen) unterm 23. Januar 1882 an sämtliche Cantonsregierungen richtete, um sie namentlich auf die grosse Wichtigkeit einer eingehenden Darstellung des Wasserbauwesens auf ihrem Gebiete aufmerksam zu machen.*)

Wenn nun auch die Ausstellung, wie sie vorlag, wohl geeignet war, einen Begriff von der hohen Entwicklung des Ingenieurwesens in unserm Lande zu geben und den jetzigen

*) Vide „Eisenbahn“ Bd. XVI No. 5 vom 5. Februar 1882.