

# **Bericht über die Methoden, welche bei Unterfahrung des langen Speichers an dem königl. Schiffswerfte zu Chatam, im Jahre 1834, angewendet wurden**

Autor(en): **Taylor, George L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5540>

## **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.

## B e r i c h t

über die Methoden, welche bei Unterfahung des langen Speichers an dem königl. Schiffswerfte zu Chatam, im Jahre 1834, angewendet wurden.

Von George F. Taglor.

(Aus den Verhandlungen des Vereins der britischen Architekten in den Jahren 1835 und 1836, Vol. I, part. I., im Auszuge übersetzt von R. Hefekiel.)

Der genannte Speicher, welcher 540' lang und 50' tief ist, und in 5 Stockwerken große Waarenquantitäten aller Gattungen enthält, zeigte seit einigen Jahren große Baufälligheit in seinen Mauern und Balkenlagen, und beinahe alle Bogen der Umfassungsmauern hatten durch die Versackung der Pfeiler gelitten. Meine Aufmerksamkeit war schon oft darauf gerichtet, und um den wirklichen Einsturz zu vermeiden, waren die Mauern abgesteift, indem sie an mehreren Stellen mehr als 10'' aus dem Lothe, und in anderen Theilen bedeutend, ja an einer Stelle nahe an 10'' gesunken waren. Die Balkenlagen wurden gleichfalls abgesteift, oder mit Stützen versehen, um die bedeutenden, hoch aufgestapelten, aus Lauen, Segeln und anderem Schiffsbedarfe bestehende Waarenlast tragen zu können.

Die Folge dieses Aufsteifens der Balkenlagen und der Linderung des Druckes auf die Umfassungsmauern war die, daß, da diese Mauern selbst dennoch ferner sich senkten, die Balken kein weiteres Auflager auf den Mauern behielten, und Zwischenräume von 2'' bis 4'' entstanden. An den Enden wurden die Balken deshalb niedergepreßt und in der Mitte aufgehoben, so daß sie sich bedeutend bogen, und an einigen Stellen durch die ungleichförmige Unterstüzung brachen.

Man glaubte allgemein, die Mauern des Gebäudes wären auf einem Pfahl- oder Schwelltroste gegründet, aber die genaue Beschaffenheit der Fundamente kannte man nicht.

Im Jahre 1834 wurde das Gebäude so schadhast, daß es gefahrdrohend schien, und ich ward aufgefordert, zu berichten, was zu thun sey.

Man hielt es für so schlecht, daß es das Kürzeste sei, es niederzureißen und wieder aufzubauen. Zwei wichtige Umstände verhinderten diese Maaßregel: erstens die ungeheuren Kosten, welche auf 70000 Pf. berechnet wurden, und zweitens die großen Unannehmlichkeiten und Kosten der Wegschaffung der darin enthaltenen schweren Waaren und der Mangel eines passenden Locales, um sie während des Baues aufzustapeln zu können.

Es wurde deshalb nothwendig, das Gebäude durch Unterfahung der Mauern in Stand zu setzen. Mein erster Gedanke war, das durch Hrn. Baker, unter der Leitung von Hrn. Robert Emirke, mit vielem Erfolge am Zollhause angewendete Verfahren anzunehmen, nämlich von einem festen Baugrunde ab eine Betonmasse bis 3 oder 4' unter die Grundsicht der Mauern aufzuführen. Dieser drei- oder vierfüßige Zwischenraum zwischen Beton und Grundsicht der alten Mauern sollte dann, nach dem Vorschlage des Herrn Baker, sorgfältig mit Ziegelsteinmauerwerk in Cement ausgefüllt werden.

Man schritt demnächst zur Aufgrabung der alten Fundamente, und es fand sich, daß die Mauern durchgängig auf einem Bohlenbelege standen, der wiederum auf kreuzweise über einander gekämmte Lagen von mächtigen eichenen Schwellen gelegt war.

Dieses Schwellwerk war überall mehr oder weniger in verfaultem Zustande, und dadurch war das Sacken der Mauern entstanden. Wir fanden, daß wir durchschnittlich 15' tief unter die Erdoberfläche gehen mußten, und darnach wurde der Kostenanschlag gemacht. Da sich indessen eine zu hohe Summe ergab, welche größtentheils durch das Ziegelsteinmauerwerk in Cement verursacht wurde, so beschloß man, dasselbe wegzulassen, und an seiner Stelle Beton anzuwenden, den man mittelst starker Schrauben zusammen und unter die Grundfläche der alten Fundamente presste. Der Gegenstand heißte erst einen Versuch, und es wurde daher für räthlich gehalten, nicht das Ganze, sondern vorläufig nur einen Flügel, welcher im schlechtesten Zustande war, in Verding zu geben.

Der Anfang wurde am nordwestlichen Ende gemacht. Dieser Flügel des Gebäudes hatte den schlechtesten Anschein, denn er war 9" gesunken und 10" aus dem Lothe gewichen.

Die Erde wurde an beiden Seiten der Mauer bis auf 2' unter dem Schwellrost ausgegraben, ohne dieß war es nicht möglich, das Holzwerk herauszuziehen. Nachdem die Schwellen auf einer Strecke von 6' herausgeschafft waren, fanden sich die untersten Schichten der Mauern gut zusammengedrückt und die Unterfläche ziemlich glatt; das Grundbett für die Betonmasse war fester Kreidegrund. Die untere Dicke der Mauer betrug 7'.

Es wurden nun auf jeder Seite Borde nach diesem Maaße gestellt, um den Beton zu begrenzen, welcher oben neben der Baugrube gemischt und durch Tröge hinunter geschüttet wurde. Der Beton wurde nach der Methode zubereitet, auf die Herr Ranger ein Patent hat, und dessen Eigenthümlichkeit und Güte ich seitdem darin gefunden habe, daß guter Kalk, von der kräftigsten Qualität, frisch und gleichförmig gebrannt, dann auch so bald als möglich, zum feinsten Pulver gemahlen und fein gestiebt, dazu verwendet wird. Derselbe wird im Verhältniß von 1 : 7 mit scharfem Flusstiefe und heißem Wasser gemischt, und erhärtet nach wenigen Minuten zu einer compacten Masse.

Diese Betonmasse wurde zwischen der Borde bis auf eine Höhe von 1' unter der Mauerfläche gefüllt, mit großen Schieferplatten belegt und abgeglichen, und darauf dann ein starker eiserner Rahmen, von der Länge der Mauerstärke, 4' Breite und 12" Höhe, gebracht. An den zwei gegenüberstehenden schmalen Seiten dieses Rahmens befanden sich innerhalb zwei bewegliche Seitenstücke, die mittelst zweier Schrauben auf jeder Seite nach der Mitte zusammengedrückt werden konnten.

Wenn der Beton zwischen die beweglichen Rahmstücke von oben herabgeworfen war, wurden diese bis auf ungefähr 9" mit großer Gewalt zusammengeschraubt, und dadurch die Masse nach der untern Mauerfläche hinaufgequetscht. Nun wurde eine neue Quantität Beton auf jeder Seite eingebracht, wieder nach der Mitte zu und in die Höhe gedrückt, und so fortgefahren, bis die ganze untere Fläche der Mauer innerhalb des Rahmens unterstützt war.

Nachdem die Operation zwei oder drei Rahmenlängen nach dem Ende der nordwestlichen Ecke ausgeführt worden war, schienen die Fundamente zu schlecht zu werden und tiefer nach dem Flusse zu hängen. Es wurde auch mehr Zimmerwerk gefunden, und in der That schienen die Verhältnisse so schwierig, daß, obgleich die Mauern wirksam abgesteift waren, es dennoch zu

gewagt gewesen wäre, mit dem Unterfahren weiter vorzuschreiten, und ich schlug vor, diesen Theil der Frontmauer auf 40' Länge niederreißen zu lassen. Dieß wurde genehmigt und mit großer Unvorsicht und Hast, während meiner Abwesenheit, ausgeführt, so daß in drei Tagen der ganze senkrechte Druck der Mauern, 60' hoch und 4' 6" dick, von dem eben gelegten Beton aufgenommen wurde, aber zu meinem großen Erstaunen fand sich bei der Untersuchung keine Versackung desselben. Diese unkluge Probe indessen gab mir ein großes Vertrauen zu dem Materiale und seiner Anwendungsmethode. Beim Ausgraben der Fundamente zur Wiederaufbauung dieser Ecke und Fronte wurden die Balken 9' hoch aufgehäuft vorgefunden, und wir gruben zu einer Tiefe von 20', um einen festen Boden zu erreichen.

Der Wiederaufbau dieses Gebäudetheiles war eine leichte Sache, aber der übrige Theil des Speichers wurde auf die oben beschriebene Weise mit dem eisernen Rahmen und seinen Schrauben erfolgreich in vier Monaten unterfahren, ohne daß dem Dienste eine Unbequemlichkeit durch die Wegschaffung der Waaren erwuchs. Manche Localschwierigkeiten stießen während des Baues auf, wie Ueberschwemmung durch Wasser u. s. w., und auf dem östlichen Ende des Gebäudes fanden sich sämmtliche Front- und Scheidewände auf Pfählen gegründet. Die Pfahlköpfe und Kostschweller waren verfault, indem sie bald trocken, bald naß geworden waren, jedoch die unteren Theile der Pfähle waren beständig unter Wasser und gesund geblieben; man ließ sie, und gründete, wie vorher, gleichfalls auf ihnen.

Den Erfolg dieser Methode, zu unterfahren, halte ich durchaus genügend. Die Arbeit war in einem Sommer gethan, während sie nach der zuerst vorgeschlagenen Methode zwei Jahre Zeit gebraucht hätte, und trotz der unvorhergesehenen Tiefen, in die man zu gehen genöthigt war, hat die Gründung nicht die Hälfte der für die andere Methode veranschlagten Summe gekostet.

---

## M i s c e l l e n.

---

Zürich. Schon lange fühlte man das Bedürfnis verbesserter Einrichtungen für das Transportwesen auf dem Zürich- und Wallenstadtersee, welche indessen bei den früher bestandenen Schiffahrtsverhältnissen nicht wohl auf eine befriedigende Art getroffen werden konnten. Durch eine seither erfolgte Umgestaltung derselben veranlaßt, vereinigten sich mehrere bei diesem Transport betheiligte Schifflente und Güterführer aus den angrenzenden Cantonen, und verständigten sich unter einander über ein gemeinschaftliches, auf Actien gegründetes Unternehmen: ein zweites Dampfboot mit dem Stapel am östlichen Ende des See's zu erbauen, um in genauer Verbindung mit demjenigen des Wallensee's einen so wenig als möglich ununterbrochenen Dienst für Waaren und Reisende zwischen Wallenstadt und Zürich herzustellen. Bei dem lebhaften und immer mehr zunehmenden Verkehr von Zürich aus mit Glarus und Toggenburg; bei dem bedeutenden Waarenzug von und nach Italien, sowohl über Chur als Feldkirch, durch den Thalgrund des Zürich- und Wallenstadtersee's, muß es Jedem, der diese Verhältnisse nur einigermaßen