

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Brechungspunkt der erste Riss des Bogens eingetreten. Die Richtung des Risses war angenähert normal zur Bogenachse und drang circa auf halbe Gewölbstärke in das Gewölbmaterial (Mörtel 1:3) ein. Die Belastung ist für diesen Tag eingestellt worden. Ueber Nacht entstanden zwei weitere Risse, nämlich von der innern Gewölbleibung ausgehend im Scheitel, ferner circa 0,5 m unterhalb des Bruchfugpunktes, also in unmittelbarer Nähe der rechtsseitigen Kämpferfläche, im Beton 1:5. Der letztere der genannten Risse ging ebenfalls von der obern Gewölbleibung aus und mochte circa auf halbe Gewölbstärke gedungen sein. Die Richtung des Risses entsprach befriedigend der Normalen zur Bogenaxe an dieser Stelle.

Aller Wahrscheinlichkeit gemäss ist schon vor der Belastung von 22,5 tn eine kleine Bewegung des linksseitigen Widerlagers eingetreten, denn bei einer, auf 24,0 tn gesteigerten Belastung des Gewölbrückens, war unter dem Gewölbe, längs des Fundamentes ein Bodenriss beobachtet worden, der sich mit wachsender Belastung stetig erweiterte. Der Scheitel senkte sich von da ab allmählig, während sich gleichzeitig die seitlichen Risse nach der oberen Gewölbleibung hin erweiterten. Bei eintretender Dunkelheit, die zur Einstellung der weitem Belastung zwang, trug die Brücke Total 35,75 tn = 6,55 tn pro l. m. = 5,46 tn pro m² d. h. ein 13,7 faches Menschengedrange. Der Bodenriss betrug circa 1,5 mm; die Gewölbrisse zeigten kaum merkliche Aenderungen. Sie erreichen scheinbar an keiner Stelle die ganze Gewölbdicke. Der druckfähige, noch intacte Theil der Querschnittsflächen konnte nicht genau bestimmt werden, mochte aber ca. 20—25 % der vollen Q-Flächen betragen haben. Im Scheitel der Brücke war schliesslich eine merkliche Einsenkung eingetreten und es konnte nur mehr eine Frage der Zeit sein, wann durch Pfetzen oder allmähliche Ueberwindung der Druckfestigkeit des Gewölbmaterials im Scheitel, der Bruch des Objects erfolgen werde.

Circa 14 Stunden nach Einstellung der Belastung ist in Folge Pfetzens im Scheitel, d. h. Ablösung schalenförmiger Stücke von der obern Gewölbleibung der Einsturz des Objects erfolgt. Im Momente der Zertrümmerung musste sich, und zwar genau am theoretischen, rechtsseitigen Brechungspunkte, also ca. 45 cm oberhalb der Rissstelle im Beton 1:5 ein neuer Riss gebildet haben, denn während das zwischen den Brechungsfugen befindliche Gewölbestück mit seiner Belastung offenbar nach einer Drehung um die untern Kanten dieser Fugen abwärts sank, ist das Gewölbestück zwischen dem ursprünglichen Riss und der rechtsseitigen Brechungsfuge mit der unmittelbar darauf liegenden Last später nachgestürzt und wie Fig. 4 zeigt, auf dem Gros der gusseisernen Masseln gefunden worden. Der Bodenriss am linksseitigen Widerlager hatte sich auf 6 mm geöffnet und der Boden hinter dem Widerlager aufgeschopt.

Die Bewegung des Widerlagers ist Ursache des vorzeitigen Einsturzes der Brücke, welche unter normalen Verhältnissen das 3 bis 4fache der an und für sich sehr ansehnlichen Belastung von 5,46 t pro m² getragen haben würde.

Aus vorstehender Belastungsprobe geht nun hervor:

Dass von einer Balkenwirkung des gebogenen, zwischen

starre Widerlager gespannten Bétonmonolits, keine Rede sein könne;

Form, Lage und Stellung der Bruchfläche zur Axe der Construction sprechen für die Bogenwirkung derselben; man wird daher zur Formgebung und Dimensionierung von Bétongewölben die Drucklinie zu benützen haben.

Ferner geht aus der Belastungsprobe klar hervor:

Dass das Portland-Cementconcret sich für Gewölbeconstructionen im Brücken- wie im Civilaufache vorzüglich eignet; dass

einzelne Risse sich scheinbar wie Gewölbefugen verhalten und an und für sich keine Bruchgefahr involviren; schliesslich dass

sich die Baufähigkeit ähnlich wie bei steinernen Brücken kund gibt. Unter zu Grundelegung der Gewölbe theorie berechnen sich nun die Pressungen der äussersten Fasern der Scheitelfuge der Brücke des Herrn R. Vigier wie folgt:

Belastungsart	Horiz. Schub	Quersch.-Fläche	Pressung a. d. ob. Bogenleibung
Eigengewicht	$Q_1 = 1,36 t$	$F = 1440 \text{ cm}^2$	$q = 1,9 \text{ kg pro cm}^2$
Eigengewicht + einfache Menschenbelastung	$Q_1 = 3,19 t$	$F = 1440 \text{ cm}^2$	$q = 4,4 \text{ kg pro cm}^2$
Eigengewicht + 9,4 fache Menschenbelastung	$Q_1 = 18,69 t$	$F = 1440 \text{ cm}^2$	$q = 26,0 \text{ kg pro cm}^2$

Directe Versuche an aus dem eingestürzten Gewölbe material herausgearbeiteten Probekörpern ergaben nach ca. 6 monatlicher Erhärtungsdauer des Mörtels (1:3):

	Druckfestigkeit	Zugfestigkeit
Durchschnittlich:	247,2 kg pro cm ² ;	26,6 kg pro cm ² ;
im Maximum:	261,0 kg pro cm ² ;	29,2 kg pro cm ² ;
im Minimum:	230,0 kg pro cm ² ;	24,5 kg pro cm ² .

Man sieht daraus, dass zur Zermalmung des Materials im Scheitel des Gewölbes bei absolut starren Widerlagern wesentlich grössere Belastungen gehören, als vorliegender Fall ergab. Welches Verhältniss aber zwischen theoretischer und thatsächlicher Bruchbelastung bei Bétongewölben besteht, müssen weitere Versuche an grösseren, sorgfältig ausgeführten Objecten ergeben.

Concurrenz für Entwürfe zu einer Wahl- und Tonhalle in St. Gallen.

Als Fortsetzung unserer Mittheilungen über diese Concurrenz veröffentlichen wir heute auf Seite 129 vorläufig einen Grundriss des Projectes von Architect Hermann Weinschenk in Hottingen, uns vorbehaltend, später den zweiten Grundriss, nämlich denjenigen des ersten Stockes folgen zu lassen. Der Weinschenk'sche Entwurf wurde bekanntlich von dem Preisgericht mit demjenigen der Architekten Walser & Friedrich auf die gleiche Linie gestellt und mit einem zweiten Preise von 1400 Fr. ausgezeichnet. Zu unserem grossen Bedauern ist es uns nicht möglich, in dieser Nummer das Gutachten des Preisgerichtes zu veröffentlichen, indem uns dasselbe immer noch nicht zugekommen ist.

Das Ingenieurwesen auf der Schweizerischen Landesausstellung.

(Gruppe 20.)

(Fortsetzung des Artikels in Nr. 17.)

II. Der Eisenbahnbau.

Die Schweiz ist im Vergleich mit ihren Nachbarstaaten ziemlich spät zu einem Eisenbahnnetz gelangt. Zwar reichen die Bestrebungen zur Erstellung einer Bahnlinie bis in's Jahr 1838 zurück, in welchem sich eine Gesellschaft zum Zweck, eine Eisenbahn von Zürich nach Basel zu bauen, constituirte; indessen war das Vertrauen in dieses neue Verkehrsmittel

damals noch so gering, dass kaum ein Drittheil der benötigten Actien gezeichnet wurde und sich die Gesellschaft desshalb 1841 wieder auflöste. Etwas bessern Erfolg hatte eine neue Gesellschaft, die sich 1845 bildete und gleichfalls eine Bahn von Zürich nach Basel, sowie nach Aarau, anstrebte, und es auch wirklich so weit brachte, dass die 22,5 km lange Linie Zürich-Baden ausgeführt und am

Bétons geschah im Widerlager in horizontalen, im Bogen in radialen Schichten. Die Stärke der Widerlager war durch die Gangbarmachung des Objects übermässig ausgefallen; die Scheitelstärke des Bogens betrug 12 cm. Die

Gewichte von à 45 bis 70 kg Gewicht durchgeführt. Auf eine Länge von 5 m sind Masseln symmetrisch zur Brückenaxe, möglichst gleichmässig vertheilt, aufgespeichert worden. Bei einer Belastung von $22,5 \text{ tn} = 4,5 \text{ tn pro l. m.} = 3,75 \text{ tn}$

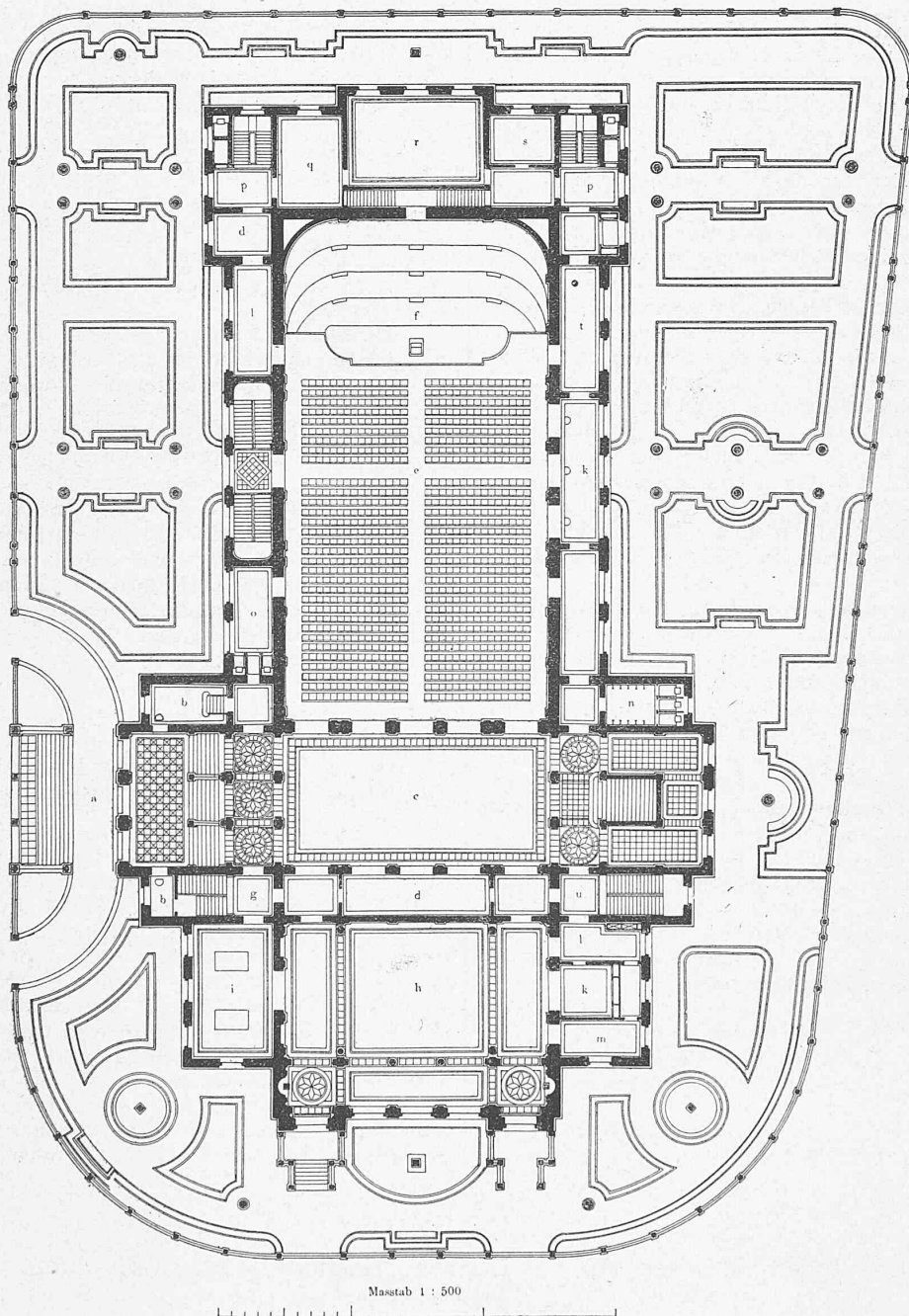
Concurrenz für Entwürfe zu einer Wahl- und Tonhalle in St. Gallen.

Project von Architect H. Weinschenk in Hottingen bei Zürich.

Motto: Vivat Semper.

Legende:
 a Einfahrt,
 b Cassa.
 c Vestibul.
 d Garderobe.
 e Grosser Saal, 990 Sitzplätze.
 f Podium.
 g Diensttreppe für Musiker.
 h Restauration, darüber kleiner Saal.
 i Billard.

Legende:
 k Büffet.
 l Office.
 m Cabinet.
 n Pissoir u. Closet für Herren.
 o Closet f. Damen.
 p Vorplatz.
 q Stimmzimmer.
 r Probesaal.
 s Solistenzimmer.
 t Passage.
 u Diensttreppe.



Masstab 1 : 500

Grundriss vom Erdgeschoss.

Form des Bogens war rationell und schien der Drucklinie des Eigengewichts angepasst. Das Object blieb bis zur gewaltsamen Zerstörung vollkommen rissfrei. Die Probelastung wurde mittelst gusseiserner Barren (Masseln) im

pro m^2 der Brückentafel, also bei einer Belastung nahezu gleich dem 9,4 fachen Menschengedränge (letzteres mit $0,40 \text{ tn pro m}^2$ angenommen) ist von der obern Gewölbleibung ausgehend, genau an dem vorangehend bestimmten, linksseitigen

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben aus ihrer Werkstätte in Chur das Modell einer Zahnrad- und Adhäsions-Locomotive (System Klose), sowie einen zweiachsigen Personenwagen III. Classe mit radial verstellbaren Achsen nach System Klose ausgestellt. Ein solcher Wagen hat in zwei Abtheilungen $40 + 20 = 60$ Sitzplätze, die Bänke sind aus Gestellen von Façoneisen gebildet; der Wagen wiegt 10 tn , hat Luftheizung und Gasbeleuchtung (System Riedinger), Spindelmotoren und neue Normalkuppelung. Von der Maschinen-Inspection in St. Gallen war ein selbstregistrierender Locomotiv-Geschwindigkeitsmesser (nach Klose) und Muster von Kuppelungs- und Radreifbefestigungen vorgeführt.

Von der Jura-Bern-Luzern-Bahn war ein in der Werkstätte Biel angefertigter zweiachsiger Gepäckwagen mit Heberlein-Bremse und radial verstellbaren Achsen ausgestellt. Seine Länge zwischen den Buffern beträgt $11,140\text{ m}$, der Radstand $5,6\text{ m}$, das Gewicht $10,2\text{ tn}$, die Tragkraft 8 tn . Die Heberlein-Bremse ist mit Vorrichtung am Wagen zum Auslösen der Leinen versehen. Die Kuppelung ist normal.

Die bekannte schweizerische Locomotiv- u. Maschinenfabrik in Winterthur hatte zwei ihrer Tramwaylocomotiven, wovon eine nach neuer Type, ferner eine normalspurige Locomotive für Secundärbetrieb, wie solche auf der unlängst eröffneten Regionalbahn im Travers-Thale zur Anwendung kommt, eingeliefert.

Durch ihre Reichhaltigkeit und Eleganz zeichnete sich die Ausstellung der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen aus. Dieselbe lieferte zwei Personenwagen I. Classe, welche für die französische Ostbahn bestimmt waren. Der eine derselben ist ein Salonwagen, $8,6\text{ m}$ lang, 13 tn wiegend, mit zwei Endcoupé's zu je acht Plätzen und einem Salon mit fünf Sitzplätzen, von denen drei als Betten und zwei als Fauteuils und Chaiselongues eingerichtet werden können, einem Cabinet mit Toilette-Raum, Gasbeleuchtung nach System Pintsch und electricischem Intercommunicationssignal. Die Radachsen haben doppelte Federung, Blattfedern von $2,3\text{ m}$ Länge und 16 Volutfedern, der Radstand ist $4,5\text{ m}$, die Bremsen sind nach System Westinghouse eingerichtet. Der andere vorgewiesene Wagen ist ein Normal-Personenwagen, 8 m lang, $2,8\text{ m}$ breit, mit drei Coupés zu je acht Plätzen, $11,4\text{ tn}$ wiegend. Gasbeleuchtung, Communicationssignal und Bremsen sind wie beim ersten Wagen, ebenso doppelte Federung mit 16 Volutfedern und $2,2\text{ m}$ langen Blattfedern. — Ausserdem war diese Firma noch durch zwei Tramwaywagen vertreten. Der eine ist für Dampfbetrieb berechnet und nach St. Etienne bestimmt; seine Spurweite ist 1 m , der Radstand $2,2\text{ m}$; er enthält eine Abtheilung für die erste Classe mit zwölf Sitzplätzen, eine Abtheilung für Gepäck und zweite Classe mit sechs Sitz- und sechs Stehplätzen, und ausserdem sechs Stehplätze auf der Plattform. Die Abtheilung I. Classe ist heizbar mittelst präparirter Kohle. Die Radsterne sind aus Stahlguss, die Bandagen und Achsen aus Bessemerstahl; die Räder haben $0,72\text{ m}$ Durchmesser und das Gewicht eines Radsatzes beträgt 200 kg , während dasjenige des ganzen Wagens 2670 kg ausmacht. Der zweite dieser Tramwaywagen ist für einspannigen Pferdebetrieb und soll nach Madrid gelangen; er hat normale Spurweite und $1,4\text{ m}$ Radstand, zwölf Sitzplätze und zwölf Stehplätze auf der Plattform. Das Untergerüst aus Eisen wiegt 230 kg , das Kastengerippe ist von Teak-Holz mit Blechbekleidung, die Radsterne aus Gussstahl, die Bandagen und Achsen aus Bessemerstahl, der Raddurchmesser $0,69\text{ m}$, das Gewicht eines Radsatzes 152 kg , das Gewicht des ganzen Wagens 1440 kg . Als Federn sind Volutfedern in Anwendung. (Forts. folgt.)

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

Von Ingenieur A. Gaedertz.
(Fortsetzung.)

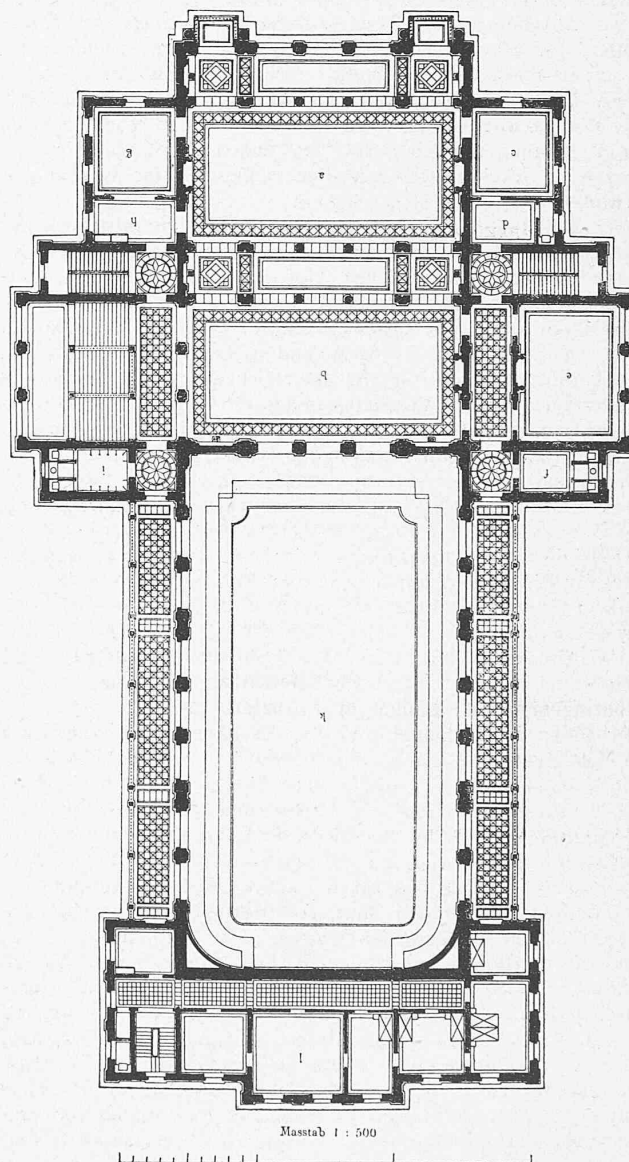
Die Hochbrücke über die Borcea, welche circa 4 km unterhalb Fetesci, ebenfalls 30 über H. W. den Strom kreuzt,

besteht in der Hauptsache aus zwei Oeffnungen à $100,75\text{ m}$ desselben Systems wie die grosse Donaubrücke. Der Mittelpfeiler ist bis zur Tiefe von $-7,89\text{ m}$ niedergetrieben worden, um bei dem tief eingeschnittenen Borceabett einer Unterspülung auszuweichen; die Endpfeiler stehen auf $-3,89$. Auf dem linken Ufer ist als Uferöffnung ein Träger von $61,5\text{ m}$ Stützweite angeordnet; der Inundationsviaduct des

Concurrenz für Entwürfe zu einer Wahl- und Tonhalle in St. Gallen.

Project von Architect H. Weinschenk in Hottingen bei Zürich.

Motto: Vivat Semper.



Grundriss vom ersten Stock.

Legende: a & b Gesellschaftssaal. — c Stimmzimmer. — d Garderobe. — e Gesellschafts- und Damensaal. — f Toilette für Damen. — g Rauchzimmer. — h Buffet. — i Pissoir und Closet für Herren. — k. Grosser Concertsaal. — l Wohnung.

rechten Ufers hat eine Länge von $1301,0\text{ m}$, welche sich in 21 Oeffnungen von 61 m theilen; die Träger sind discontinuirliche, wie sämtliche bis jetzt besprochenen dieses Projectes.

Ueber die Construction sowohl der Pfeiler als der eisernen Ueberbauten gilt genau das von der Donaubrücke oben Erwähnte.