

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.04.2024**

### **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.

INHALT: Kanalüberdeckung mit Markthalle und Strassenbrücke in Mülhausen i. E. — Automat. Anlassvorrichtung für Elektromotoren. — Einfamilienhäuser am Untersee. — Vom VIII. internat. Architekten-Kongress in Wien. — Die Lage der schweiz. Maschinen-Industrie i. J. 1907. — Von der XXX. Generalversammlung der G. e. P. — Miscellanea: XXX. Generalversammlung der G. e. P. Elektrisch betriebene Hochdruck-Zentrifugal-Abteufpumpen. Die Farbe in der Architektur. Das Recht auf den Titel «Ingenieur».

Segantini-Museum in St. Moritz. Englischer Turbinendampfer «Mauretania». Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen. Bahnpostwagen von 17 m Länge. Wiederherstellung der Minoritenkirche in Wien. Neubau des Kriegsministeriums in Wien. — Konkurrenzen: Schulhaus in Monthey. Einfache Wohnhäuser. — Nekrologie: Gustav Mantel. — Literatur: Die Baukunst der Renaissance in Deutschland, Holland, Belgien und Dänemark. Literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Bd. 52.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 2.

## Kanalüberdeckung mit Markthalle und Strassenbrücke in Mülhausen i. E.

Von W. Custer, Ingenieur der Firma Wayss & Freytag A.-G.

(Fortsetzung.)

Ursprünglich waren für den ganzen Bau einzelne Beton-Fundamente von 1,50 m Tiefe vorgesehen. Da aber mit der in Abbildung 2 (S. 9) punktierten Kote der tiefste Grundwasserspiegel im Sommer 1907 ungefähr zusammenfiel, so wäre auch im günstigsten Falle eine künstliche Senkung desselben um etwa 1,50 m, meistens aber um 2,00 und

Ganghöhen von 6 cm am Kopf und von 4 bis 3 cm am Fuss (Abb. 12, S. 18.) Die Pfahlschulter schützte ein schmiedeiserner Schuh, dessen vier durchlochte Lappen mit Runden von 5 mm kreuzweise an das Geflecht gebunden sind. Mit der am Kopf ersichtlichen kegelförmigen Anordnung der Spiralen (noch rund 5 cm über die Längsarmierung hinausreichend) ist der Nachteil der frühern zylindrischen Anordnung grösstenteils vermieden, dass nämlich nach einer Anzahl von Schlägen die obersten Spiralen sich öffneten, der Schlag somit auf die Längseisen erfolgte und das schädliche Abschälen der äusseren Betondecke vom Geflecht veranlasste. Die Spiralen wurden auf eigens konstruierten

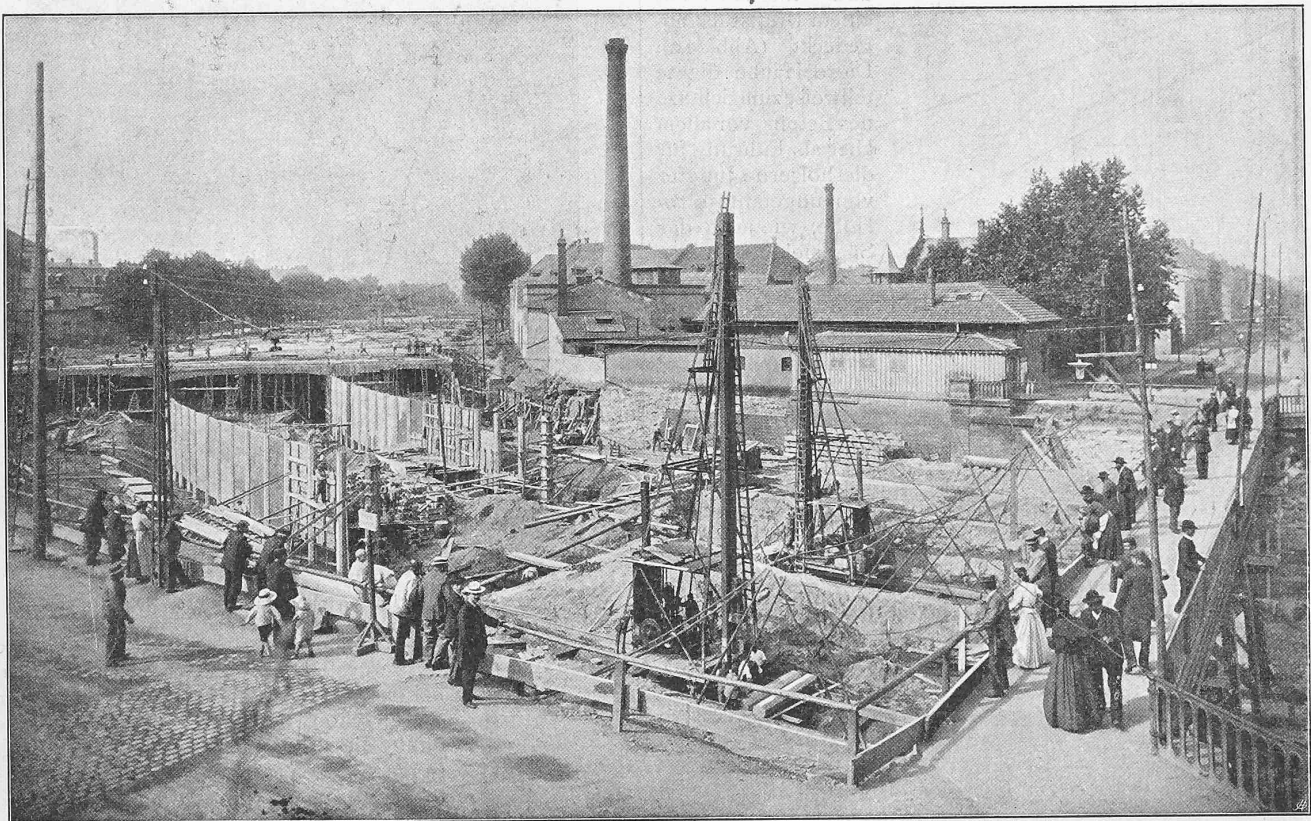


Abb. 11. Bauvorgang der Kanalüberdeckung (Dornacherbrücke): Rammen der Pfähle, Aufsetzen der Säulen, Erstellen der Zwischenwände, im Hintergrund Deckenträger und fertige Ueberdeckung.

2,50 m nicht zu umgehen gewesen; als zweckmässigste Lösung erwies sich daher die Fundierung mit Eisenbetonpfählen. Es wurden dabei zum Rammen der Pfähle in die gewünschte Tiefe zwei Schlitzte 4,00 m tief nach dem schraffierten Profile in Abbildung 2 ausgehoben, auf deren untern Absatz die Geleise der Rammen zu liegen kamen (vergl. auch Abb. 11). Die Abbildung 2 zeigt die alte Kanalsole mit diesen beiden Schlitzten, ebenso links einen provisorischen Seitenkanal für den Abfluss des Niederwassers. Beinahe während der ganzen Ausführung hatte die Baustelle dieses unregelmässige Profil, was die Arbeiten, besonders das Abprießen der Schalung, ganz bedeutend erschwerte. Die neue gepflästerte Sohle mit Böschung 1:3 wurde erst später angelegt.

Die Herstellung der Eisenbetonpfähle geschah in „beton fretté“ nach System Considère in Paris, mit Längsarmierung von 8  $\phi$  14 mm und Spiralen  $\phi$  10 mm mit

Wickelmaschinen hergestellt und dann mit den Längsstangen durch Drähte zum fertigen Geflechte verbunden. Das Einstampfen geschah mit Mischung 1:4 in liegenden, zusammengesetzten Holzformen (Abb. 13, S. 18); deren Seitenteile wurden nach dem ersten Tage entfernt, und dann der Pfahl nach etwa vier Tagen abgerollt. Alle benötigten Pfähle wurden in dieser Weise im Kanalbett selbst längs der Uferböschung hergestellt. Zum Schlagen der Pfähle dienten zwei Dampfrahmen von Menk & Hambrock in Altona, die eine mit endloser Kette und 1200 kg Bärge wicht (Abb. 14, S. 18), die andere mit Bär von 800 kg und Nachlaufkatze. Der Umstand, dass beide Maschinen nicht drehbar waren, machte es nötig, die Geleise genau in die Achsen zu legen und in der Kurve die Schienen entsprechend zu biegen. Zum Fortbewegen der Maschinen und zum Heranziehen der Pfähle vom Uferdamm dienten die Dampfwinden. Da die genau senkrechte Stellung der Pfähle von grosser