Obere Rheinbrücke

Autor(en): **M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-6714

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

entrera en considération dans le choix du ou des projets primés" einen ziemlich grossen Spielraum gelassen haben.

Dem componirenden Architecten stand es daher frei dem einen Raum eine mässige Vergrösserung zu geben, wenn er dadurch eine bedeutende Verminderung anderer Verkehrsräume erzielen konnte.

Im Weiteren muss ich den Herrn Referenten noch aufmerksam machen, dass die zwei Arme der Haupttreppe, welche im geraden Laufe in den ersten Stock hinaufführen, hinter dem Pfeiler, im ersten Drittel des Teppenarmes, je ein Podest haben. Die daraus gezogene Schlussfolgerung, dass der ganze Bau 4—6 m/ in seiner Queraxe verlängert werden müsste, ist daher unzulässig.

In abstract theoretischem Sinne genommen, sagt der Referent auf Seite 43 ganz richtig: „dass nur der Hauptraum eines Gebäudes sich in so ausgeprägter Weise als Dominante über das Ganze erheben darf." Bei vorliegendem Falle, wo die grosse Salle d'audience an der rückwärtigen Façade angebracht werden muss, zieht ein Dominiren des Hauptraumes in der Façade anderweitige bedeutende Nachtheile mit sich. Es bleibt also nichts anderes übrig, als den central gelegenen Raum, der ohnedies, behufs Lichtgewinnung, höher geführt werden muss, zur Bildung der äusseren Umrisse der Façaden mitwirken zu lassen.

Wie der Referent bei einem Bauwerke, welches streng im dorischen Style durchgeführt und auf einen 3 m/ hohen Untersatz gestellt ist, sich ein schönes Kurhaus, sei es mit oder ohne Staffage, vorstellen kann, ist mir nicht recht klar, doch lässt sich hier mit Zahlen kein Gegenbeweis anführen.

Zu meiner Befriedigung ist mir gerade von mehreren tüchtigen Fachgenossen das Vorhandensein des ernsten und imposanten Charakters der architectonischen Façadenbildung hervorgehoben worden.

Arnold Cattani, Architect.

* * *

Obere Rheinbrücke.

(Correspondenz.)

Seit meiner letzten Berichterstattung über den Stand der Arbeiten an der obern Rheinbrücke wurden namentlich die Fundationsarbeiten an den beiden Widerlagern vollendet, der Nothsteg fertig gemacht, das Gerüst für die Versenkung des Caissons des linksseitigen Strompfeilers aufgestellt, dieser Caisson selbst zur Versenkung vorbereitet und mit dem Bau des hintern Theils der beiden Widerlager begonnen.

Die Gründungsarbeiten der beiden Widerlager betreffend, so wurde, nachdem der eingebrachte Beton erhärtet war, das Mauerwerk bis auf die erste Quaderschicht oder bis auf die Quote 3,50 über den Nullpunkt des Rheinpegels aufgeführt und sodann mit dem Aufstellen des Versetzgerüstes für beide Widerlager angefangen, und dasjenige für das rechtseitige Widerlager vollendet, so dass hier nunmehr mit der Aufführung des Mauerwerkes fortgefahren werden kann. Ebenso wurde an beiden Ufern mit dem Wegräumen der Spundwände begonnen. — Um die Maurer auch während dem Aufstellen der Versetzgerüste zu beschäftigen, wurde die Baugrube des hintern Theiles des rechtseitigen Widerlagers ausgehoben, eine Betonschichte von 1,5 m/ Dicke eingebracht und auch mit der Ausführung des Fundamentgemäuers angefangen; am linken Widerlager wurde mit dieser Arbeit gleichfalls begonnen, es beschränkte sich dieselbe aber auf die Aushebung der Baugrube.

Der Nothsteg wurde an das linksseitige Ufer angeschlossen, auf beiden Ufern mit Zugangstreppen versehen und auch das zweite Geleise nunmehr fertig gelegt. Zugleich wurden die Pfähle für das Versenkgerüst des linkseitigen Strompfeilers geschlagen, mit den erforderlichen Zangen versteift und auf dieses alsdann das Gerüst für das Aufhängen des Caissons aufgestellt. Auf einem zwischen den Gerüstpfählen angebrachten provisorischen Gerüste, wurde der Caisson zusammengenietet, dessen innerer Raum in den Ecken zwischen Wandung und Decke zwischen den gegen die Decke verspannten dreieckigen Blechträgern mit Beton aufgefüllt wurde.

Ebenso wurde auf der durch Blechträger in 24 Abtheilungen getheilten Decke ein Beton von 80 c/m Höhe ausgebreitet, und dieser mit zwei Schichten Mauerwerk abgedeckt. — Der Caisson selbst ist aus 8 m/m starkem Eisenblech zusammengestellt, misst 24,50 m/ in seiner Länge und 7,10 m/ in seiner Breite, die innere Höhe von der Schneide bis an die Decke beträgt 2,20 m/ und die Höhe der Blechträger über der Decke 80 c/m. Das Gewicht desselben sammt den beiden Luftschleussen und den Röhren für die Zugänge stellt sich auf 90 Tonnen, mit Einschluss der Betonirung in den Caissonwinkeln und auf dessen Decke und mit Berechnung der beiden Mauerschichten auf 988 Tonnen. Diese Last hängt an 14 eisernen 9 c/m dicken Spindeln, es hat also 1 □ c/m eine Belastung von 1,1 Tonnen auszuhalten, was immerhin eine noch zulässige Beanspruchung ist. Es wird übrigens diese Belastung erheblich reducirt, sobald der Caisson in das Strombett hinuntergelassen wird und der Gegendruck des Wassers zur Geltung gelangt. Mit dem Versenken des Caisson wurde bereits begonnen, es geht diese Arbeit selbstverständlich nur sehr langsam vor sich und darf hauptsächlich anfangs nicht übereilt werden, weil es sehr darauf ankommt, dass der Caisson genau in der richtigen Lage versenkt wird und etwaige Unrichtigkeiten in der Lage, vor dem Versenken in den Boden verbessert werden müssen.

Mit dem Schlagen der Pfähle für das Gerüste der eisernen Brückenconstruction wurde gleichfalls der Anfang gemacht.

Sämmtliches Eisenwerk zu den Caissons wurde aus den Werken von Dillingen an der Saar bezogen. M.

* * *

Personalnachrichten.

Dans la séance solennelle de l'Institut de France, du 28 janvier, l'*Académie des Sciences* a décerné à un de nos compatriotes, Mr. **A. Mallet**, ingénieur civil à Paris, le prix de mécanique, dit „prix Fourneyron", pour 1877.

Cette récompense a éte méritée par Mr. Mallet pour l'application, aux machines locomotives, *du système Compound*, qui constitue, dit le rapport, „une des plus grandes améliorations apportées dans ces dernières années aux machines à vapeur".

La locomotive de Mr. Mallet, employée sur diverses lignes, entr'autres sur celle de Bayonne à Biarritz, a paru à la commission „se faire remarquer par un sérieux progrès sous le rapport théorique et pratique."

(Voir les numéros 1 et 13 du Ve volume de „l'Eisenbahn" ainsi que les articles antérieurs y mentionnés.)

* * *

Concurrenzen.

Kranken-Anstalt des Cantons Glarus.

Es wird uns mitgetheilt (13. Februar), dass als Preisrichter Architect Breitinger von Zürich, Cantonsbaumeister Rothpletz von Aarau und Professor Socin von Basel gewählt wurden. Da der Eingabetermin den 15. Februar abläuft, kann diese Mittheilung der Namen der Preisrichter keinen Einfluss mehr auf die Betheiligung bei der Concurrenz ausüben.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 17,6 m/, Airolo 9,8 m/, Total 26,9 m/, mithin durchschnittlich per Tag 3,8 m/.

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.		
Australisch (Wallaroo)	Fr.	1887,50—1900,00
Best englisch in Zungen	„	1750,00—1775,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„	1900,00—1950,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	„	1700,00—1750,00
Blei.		
Spanisch	Fr.	459,35— 462,50
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	587,50— 593,75

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.