Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 25

PDF erstellt am: **08.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

nirgends breiweich; ein Ausweichen des weichen Bodens also nicht gedenkbar.

Die letzte Frage betrifft die Wasserstände. Hier haben die Experten empfohlen, mit den *bisherigen* Wasserständen zu rechnen, obschon durch die Durchführung des corrigirten Seeabflusses eine Senkung der Hochwasser um etwa 70 *cm* und durch die Anlage des neuen Schmutzwassercanals in der Quaistrasse sicher eine Senkung des Grundwassers erwartet werden darf. (Schluss folgt.)

Correspondenz.

An die Redaction der „Schweizerischen Bauzeitung" in Zürich.

Die Erläuterungen des Hrn. Cuénod, Oberingenieur der J.-S.-Bahn, in der letzten Nummer der Bauzeitung, veranlassen mich, dem Gange seiner Darstellung folgend, zu nachstehender Erwiderung:

1. Die Differenz der Angaben von 0,75 *m* und 0,40 *m* der Trägersenkung am freischwebenden Brückenende wird nun so erklärt, dass der eine der Augenzeugen diese Senkung gemessen, alle anderen aber sie nur geschätzt haben. Sei dem wie ihm wolle, so ist dies eben nur eine Vermuthung von Seite des Hrn. Cuénod zu Gunsten seines Gewährsmannes, von dessen damaliger Anstellung als Brückenspecialist mir, wie früher erwähnt, nichts bekannt war. Die mir gemachten Angaben wurden als „*gemessene*" bezeichnet.

2. Meine Darstellung, die am 22./23. September erfolgte Brückenprobe betreffend, betonte hauptsächlich, dass es sich hiebei nicht nur um die Erprobung der Eisenconstruction allein, sondern auch um diejenige der Stabilität und Tragfähigkeit der provisorisch erstellten zwei hölzernen Brückenjoche handelte. Das Lösen der Keile am Vorjoche im Fluss erscheint schon desshalb wenig wahrscheinlich. Sollten aber auch, entgegen den mir von Seite Bahnangestellter gemachten Mittheilungen, die Keile des Vorjochs entfernt worden sein, so war diese Brückenprobe doch keine fachgemässe, weil die Fahrgeschwindigkeit zu gering war. Sie betrug nämlich nach dem Expertenbericht 15 *km*, während nach Reconstruction des Widerlagers die Brücke mit einer Geschwindigkeit von 50—60 *km* p. St. befahren wurde. Eine zweite, regelrecht ausgeführte Belastungsprobe der Eisenconstruction nach der Neuerstellung des Widerlagers wäre jedenfalls angezeigt gewesen. Eigenthümlich und für die damaligen Verhältnisse kennzeichnend war bei erwähnter Brückenprobe schon der Umstand, dass vorerst die Brücke dem Betrieb übergeben (19. Sept.) und nachträglich erst die Probebelastung vorgenommen wurde, ohne Anzeige an das technische Inspectorat.

3. Die Angabe des Hrn. Cuénod, ich habe glauben machen wollen, die von den eidg. Experten angeführten Ursachen des Brückeneinsturzes seien in meinem früheren Controlberichte vorhergesehen, ist eine absolut irrige. Ich bemerkte hauptsächlich, dass bei Untersuchung der Eisentheile der Brücke auf deren Qualität, nach meinem Vorschlag, die dabei erhaltenen schlechten Resultate die Aufmerksamkeit wachgerufen und daher unbedingt zur Verstärkung der ganzen Construction geführt haben müssten. Laut Expertenbericht ist die aussergewöhnlich schlechte Qualität des Eisens eine der Hauptursachen des Brückeneinsturzes. Was die Bemerkung des Hrn. Cuénod anbelangt, dass er in Uebereinstimmung mit einer Anzahl der hervorragendsten Specialisten die Zerreissungsprobe nicht für nothwendig erachtete, so steht diese Ansicht jedenfalls im grössten Widerspruch mit den bei den Proben nach dem Brückeneinsturz gemachten Erfahrungen. Auch hätten diese Proben ohne Gefahr und mit Leichtigkeit im September 1881 bei der 14 Tage lang ausser Betrieb gesetzten Brücke gemacht werden können; Ersatzstücke waren ja leicht zu beschaffen. Mit welcher „Nonchalance" die Organe der J.-B.-L. sich damals über die erfolgte Senkung des einen Brückenträgers und die dadurch verursachte aussergewöhnliche Inanspruchnahme der Eisenconstruction, auf die ich ausdrücklich in meinem Berichte aufmerksam machte, hinwegsetzten, beweist eben, dass die Zerreissungsproben nicht stattfanden, und die Antwort des Hrn. Cuénod auf meinen Controlbericht, in der er sagte: „Ensuite de la chute de la culée et de l'un des sommiers, la construction métallique ne reposait en effet plus que sur trois points, et l'angle libre s'est affaissé de 40 *cm*, ce qui a causé **„quelques légères cassures."** — Die satzweise aus meinen Berichten herausgerissenen, theilweise verstümmelten Stellen, welche Hr. Cuénod in seiner Correspondenz citirt, können für die Beurtheilung der Sache nicht massgebend sein. Dass ich mit dem Vorgehen der Gesellschaft nicht einverstanden war, beweisen meine Controlberichte, und wenn ich mich der Mühe entschlug, das in früheren Berichten Gesagte stets zu wiederholen, so ist dies leicht begreiflich, da ja meinen Begehren von Seite der Gesellschaft keine Folge gegeben wurde.

4. Hr. Cuénod sucht meine Notiz betreffend die Brücken von Wohlhusen und Werthenstein so auszulegen, als ob ich behauptete, es seien bei denselben analoge technische Fehler vorhanden gewesen wie bei der Mönchensteiner Brücke. In Wahrheit kann dieses absolut nicht aus meinen Angaben herausgelesen werden. Denn was ich betonte, ist, dass aus demselben Grunde, *nämlich der allzu grossen Sparsamkeit*, auch hier leicht ähnliches Unglück hätte eintreten können wie bei Mönchenstein; indem man ja die Hebung constatirter technischer Fehler (ob letztere nun auch andere waren als bei Mönchenstein, ist gleichgültig) so lange verzögerte, bis das Gutachten des Hrn. Bridel eintraf. Wie und warum gespart wurde, will ich hier nicht erörtern. Endlich, betreffend des Textes des Bridel'schen Gutachtens, glaube ich, kommt es *thatsächlich* auf dasselbe heraus, gänzliche Ersetzung zu verlangen, wie ich gethan, oder zu sagen, dass das bisher Gemachte nur als Provisorium angesehen werden könne, bestimmt in einem gewissen Zeitraum durch eine endgültige Construction ersetzt zu werden. — Hiemit will ich meinerseits die Discussion, diese Angelegenheit betreffend, schliessen.

Zürich, den 15. December 1891.

E. Züblin, Ingenieur.

Miscellanea.

Brückeneinsturz in Mönchenstein. Die „Nationalzeitung" gibt einen Auszug aus der Klageschrift, in welcher die Basler Anwälte die Ansprüche der durch den Brückeneinsturz in Mönchenstein Geschädigten, bezw. ihrer Rechtsnachfolger, beim dortigen Civilgericht begründen. Die Klageschrift führt die Ursache der Katastrophe auf *grosses Verschulden* der Jura-Simplon-Bahn zurück und zwar in folgenden Punkten:

1. Die Brücke war nach einem Plane erbaut, welcher *nicht die gesetzliche Genehmigung* hatte.
2. Die Construction war unsolid.
3. Das Material war ungenügend.
4. Es haben keine (?) Belastungsproben stattgefunden.
5. Unterhalt und Controle waren mangelhaft.
6. Dem eidg. Bahninspectorat wurde die Controle erschwert.
7. Es fand überhaupt gesetzwidriger Betrieb statt.
8. Die Fahrgeschwindigkeit war zu gross.

Die Klageschrift betont am Schluss, es sei möglich, dass die *Strafuntersuchung*, deren Verlauf im Interesse der Geschädigten oder ihrer Rechtsnachfolger nicht abgewartet werden könne, noch viele andere Dinge klarstellen werde. Es wird desshalb ein bezüglicher Vorbehalt gemacht.

Schweizerischer Bundesrath. An Stelle des zurücktretenden Herrn Bundesrath *Welti* wählte die vereinigte Bunderversammlung vom 17. dies Herrn Nationalrath Dr. *Joseph Zemp* von Entlibuch (Ct. Luzern), geb. 1834, zum Mitgliede des Bundesrathes mit 129 Stimmen bei einem absoluten Mehr von 78 Stimmen. Zum Bundespräsidenten für 1892 wurde Herr Bundesrath *Hauser*, zum Vicepräsidenten Herr Bundesrath *Schenk* gewählt. Die Departements-Vertheilung erfolgt später.

Electrische Centrale in Christiania. Nach einer Concurrenz, an welcher sich 14 Firmen betheiligten, hat die Stadt Christiania die Ausführung ihrer electrischen Centrale von 1200—1600 P. S. der Firma Schuckert & Cie. in Nürnberg übertragen. Es kommt Gleichstrom mit grosser Accumulatoren-Anlage zur Anwendung. Die Kosten sind auf 1 200 000 Kronen (1 700 000 Fr.) veranschlagt.

Schweizerische Eisenbahnen. Das endgültige Ergebniss der eidgenössischen Abstimmung vom 6. dies über den Ankauf der Schweiz. Centralbahn ist 130 507 Ja gegen 288 956 Nein.

Nekrologie.

† **Bautendirector Alphand.** Der am 7 dies verstorbene Director der öffentlichen Arbeiten der Stadt Paris wurde am 26. October 1817 zu Grenoble geboren. Nach absolvirten Studien an der Ecole polytechnique und der Ecole des Ponts et Chaussées kam er 1837 als Ingenieur nach Bordeaux, wo Haussmann, der damals Präfect des Departements der Gironde war, seine Fähigkeiten kennen lernte und ihn später (1854) nach Paris zog, um ihm dort die Leitung und Durchführung jener grossartigen Umgestaltungsarbeiten anzuvertrauen, die unter dem zweiten Kaiserreich das Aufsehen der ganzen gebildeten Welt erregte. Die Schöpfungen des Bois de Boulogne, des Parc Monceau, des Bois de Vincennes, des Parc Monsouris, der Buttes Chaumont, des Trocadéro-Gartens, der zahlreichen Squares und Baumpflanzungen in Paris sind grösstentheils sein Werk. 1878 übernahm er auch die Oberleitung der Wasserversorgung und Canalisation der Stadt Paris. Die Weltausstellungen von 1867, 1878 sind wesentlich unter seiner Hülfe zu Stande gekommen, bei der letzten von 1889 hatte er die Oberleitung der Bauten. Im letzten Jahre wurde er Präsident der Association polytechnique. Zahlreiche Ehrenbezeugungen wurden ihm zu Theil. Er