

Quaibrücke in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10239>

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.

einzig massgebend und hält sich solche innerhalb vollkommen zulässiger Grenzen.

Bruttobelastung durch die Brückenconstruction:

Mittlere Brunnen	Aeusserer Brunnen
5,8	5,0
5,6	5,0
4,7	4,4

Mehrbelastung gegen früher:

Mittlere Brunnen	Aeusserer Brunnen
2,4	1,5
3,0	2,9
2,1	1,7

Das Verhältniss der Gesamthöhe der Pfeiler zur Breite der Basis ist 22 m zu 4,3 m oder nahezu 5 : 1, so dass auch in dieser Beziehung ein sicherer Stand vorhanden ist.

Die Erstellung der Pfeiler soll in Form gemauerter Senkbrunnen geschehen, wobei dem Versenken im Nothfall auf pneumatischem Wege nachgeholfen werden kann. Zum Versenken stehen die neuern Hilfsmittel für Materialförderung, die Schlammumpfen, zur Disposition.

Es ist diese Gründungsart eine meines Wissens bisher in der Schweiz noch nicht angewandte, daher hier unbekannt. Anderwärts ist sie ziemlich neu, aber doch schon vielfach erprobt. Sie lag, etwas weniger durchstudirt, auch dem vom technischen städtischen Bureau ausgearbeiteten Vorproject zu Grunde und bekenne ich mich daher zum Voraus als in dieser Hinsicht nicht ganz unbefangenen.

Bei den am Brückenproject arbeitenden und sonst zu Rathe gezogenen Technikern sind nun über den Werth der beiden Fundationsarten abweichende Ansichten zu Tage getreten.

Leider spricht sich im Gegensatz zu dem entschiedenen Urtheil in den mündlichen Verhandlungen der Schlussbericht der zugezogenen Expertencommission gerade über diesen massgebenden Punkt gar nicht aus und wurde im ersten Gutachten noch eine Mehrheits- und eine Minderheitsansicht ausgesprochen.

Es scheint mir daher nöthig, hier die von den Experten gemachten Einwürfe gegen die Brunnenfundation aufzuführen, damit auch die Quaibehörden solche würdigen können.

Es wird bezweifelt, ob das Versenken der Brunnen in dem klebrigen Schlamm gehörig von Statten gehe und nicht etwa einzelne Brunnen stecken bleiben könnten.

Man befürchtet, dass zufällige Hindernisse, Holz oder Steine, die Brunnen aufhalten und aus ihrer richtigen Stellung vertreiben könnten, welche auch unter Zuzug pneumatischer Nachhülfe nicht mehr hergestellt werden könne.

Es sei bei nicht ganz ebener Oberfläche der festern Schicht schwierig, die Brunnen zu gutem Aufstehen zu bringen, da diese festere Schicht sowohl dem Versenken der Brunnen als der Materialförderung im Innern derselben zu grossen Widerstand leiste.

Es wird ferner ein Zerreißen des Mauerwerks der Brunnen befürchtet.

Die im Wasser zu schüttende Betonfüllung derselben soll ausgewaschen werden und so nicht die wünschbare Festigkeit erhalten, wie sie den hohen und dünnen Pfeilern angemessen ist.

Bei üblem Ausgange der Versenkung eines Brunnens erscheint eine Abhülfe sehr schwierig, während bei dem Pfahlroste in einer Vermehrung der Zahl der Pfähle ein Hilfsmittel erblickt wird, allen vorkommenden Zufälligkeiten zu begegnen.

Die vorgesehene pneumatische Arbeit zur Nachhülfe bei vorkommenden Zufälligkeiten soll in einer Tiefe von 20—24 m mit so grossen Schwierigkeiten verbunden sein, dass sie zwar theoretisch nicht unmöglich wäre, aber practisch für die Arbeiter zu grosse Gefahren nach sich ziehe; sie müsse daher umgangen werden, so lange irgend ein anderes Mittel für die Fundation zu Gebote stehe.

Es sei die, allerdings nur aus ästhetischen Gründen verlangte, Verbindung der einzelnen Brunnen vom Niederwasser aufwärts keine organische.

Diese Einwürfe werden, wie es scheint, von allen Ingenieuren der Expertencommission gebilligt.

Ich kann dagegen nur an meiner früheren Ueberzeugung festhalten, welche mich schon bei der Aufstellung des Vorprojectes leitete, dass die Verhältnisse für die Brunnenfundation zu ungünstig angesehen werden; dass man sich vor Zufälligkeiten fürchtet, welche nach meiner festen Ueberzeugung nicht eintreten werden;

dass die Befürchtungen wegen der Schwierigkeiten der pneumatischen Arbeiten nach den von anderwärts stammenden Berichten ebenfalls übertrieben sind und dass man überhaupt gegenüber dem allerdings besser bekannten älteren Verfahren das neue nicht richtig würdigt.

Ich glaube unter vorliegenden Verhältnissen für die Brunnenfundation zum Mindesten die Ebenbürtigkeit mit der Pfahlrostfundation beanspruchen und damit die beiden Projecte

Schmid & Holzmann — und — *Ott & Locher*

in gleiche Linie stellen zu dürfen.

Es steht nun der Quaibehörde zu, zu entscheiden, ob sie angesichts der gesammten Sachlage, entsprechend den Anschauungen der übrigen befragten Techniker, sich dem älteren bekannten Verfahren zuwenden will oder aber meine Anschauungen über die technisch richtigste Fundationsweise billigt.

Jedenfalls handelt es sich um zwei Projecte, welche in durchdachter Weise eine sichere und schöne Ausführung der Brücke in Aussicht stellen.

A. Bürkli-Ziegler.

Zürich, den 22. Februar 1882.

Quaibrücke in Zürich.

(Mit zwei Tafeln in Lichtdruck.)

Von dem zur Ausführung gelangenden Concurrenzproject der *HH. Schmid-Kerez, Ph. Holzmann & Co. und Gebr. Benckiser* legen wir unserer heutigen Nummer zwei perspectivische Ansichten der Brücke bei. Die beiden Lichtdrücke wurden nach den Zeichnungen des Herrn *W. H. Lauter*, Obergeringieur der Firma *Ph. Holzmann & Co.* von der Artistischen Anstalt von *Brauneck* in Mainz ausgeführt.

Wir haben dieser bildlichen Darstellung der Brückenbaute nur Weniges beizufügen. Bezüglich der Situation der Brücke müssen wir auf den in Bd. XIV, Nr. 26 unserer Zeitschrift erschienenen Generalplan des gesammten Quaiunternehmens verweisen. Aus den dort enthaltenen Angaben ergibt sich, dass die Brücke bei einer Länge von 120 m zwischen den Widerlagern fünf Oeffnungen erhält. Die Breite der Brücke beträgt 20 m, wovon 12 m auf die Fahrbahn und je 4 m auf die Trottoirs entfallen. Bei dem zur Ausführung gelangenden Project haben die Pfeiler beim Auflager je 2 m Dicke und die Oeffnungen betragen, nach der Mitte zunehmend, 21,00 m, 22,75 m und 24,50 m. Da die Fahrbahn in der Brückenmitte nicht ganz 4 m und über den Widerlagern kaum 3 m über dem für die Auflager massgebenden mittleren Sommerhochwasserstand zu liegen kommt, so war eine andere Construction als die eines Blechträgers nicht wohl gedenkbar. Demselben wurde aus ästhetischen Gründen das Aussehen einer Bogenconstruction gegeben. Diese Fiction wurde auch in der Behandlung der Pfeileraufsätze in consequenter Weise aufrecht erhalten. Die Steigung der Fahrbahn beträgt, gegen die Mitte der Brücke abnehmend, 2,40 ‰, 1,03 ‰ und 0,38 ‰. Auf weitere Details hoffen wir später einzutreten, indem wir vorläufig, namentlich mit Rücksicht auf die Fundation, auf den in dieser Nummer erscheinenden Bericht des Quaiingenieurs, sowie auf die unsern Lesern bekannten zwei Expertengutachten verweisen.

Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883.

IV.

Gruppe 20, Ingenieurwesen.

Fachexperten: HH. Oberbauinspector A. v. Salis in Bern, Gruppenchef.
 Obergeringieur Jean Meyer in Lausanne.
 Obergeringieur R. Moser in Zürich.
 Ingenieur G. Ott in Bern.
 Gasdirector A. Rothenbach in Bern.
 Stadtingenieur A. Bürkli-Ziegler in Zürich.
 Ingenieur W. Burkhard in Zürich.

Der Zweck der Ausstellung der Gruppe Ingenieurwesen geht dahin, einerseits die Leistungen auf den von demselben umfassten Gebieten, sowohl vom technischen Gesichtspunkte aus, als von dem des damit erzielten öffentlichen Nutzens, übersichtlich vor Augen zu

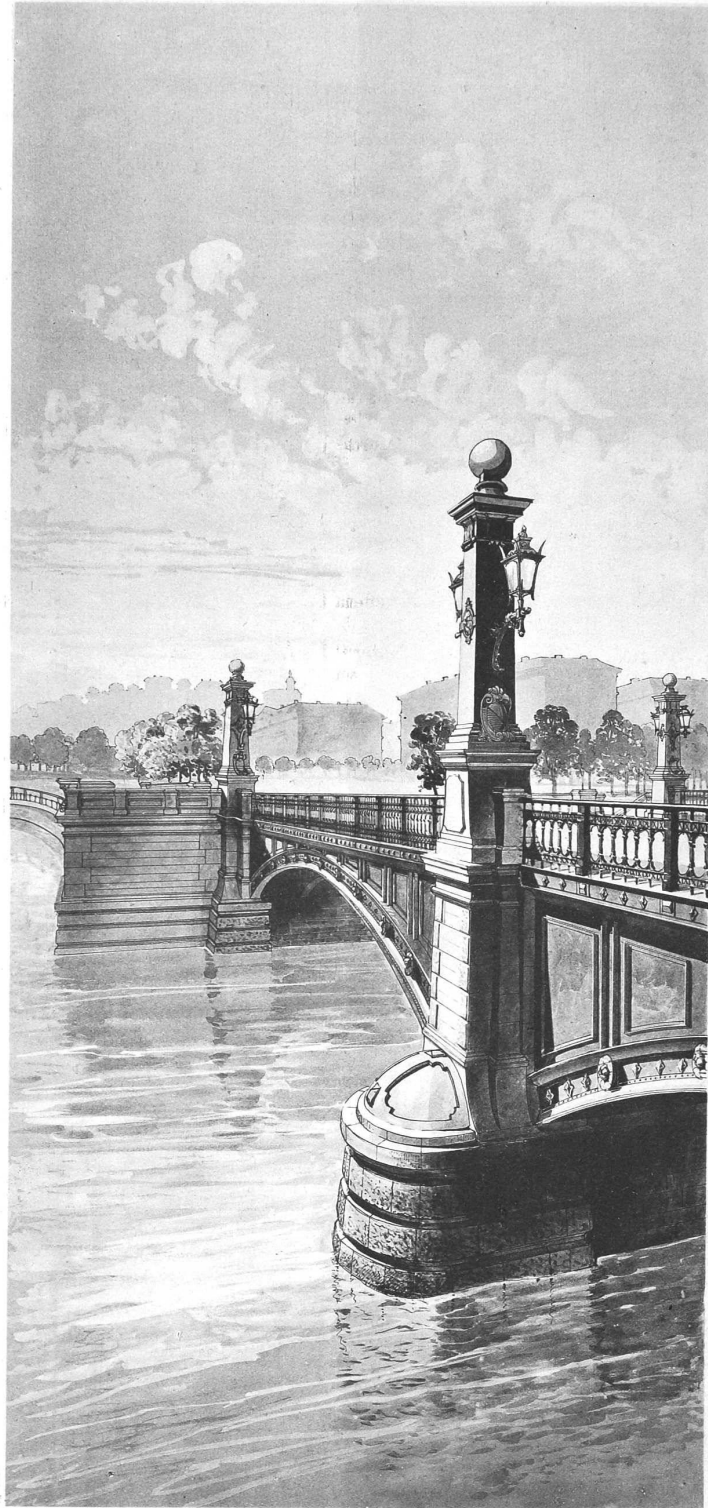


Lichtdruck v. Brauneck, s. Kunstanstalt, Mainz.

Concurrenz, 15. Februar 1882

Quaibrücke in Zürich.

Project Holzmann, Benckiser, Schmidt-Kerez.



Lichtdruck v. Brauneck's Kunstanstalt, Mainz.

Concurrenz, 15. Februar 1882

Quaibrücke in Zürich.

Project Holzmann, Benckiser, Schmidt-Kerez.