

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 26

PDF erstellt am: **10.08.2024**

### **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: Zum Einsturz der Mönchensteiner Brücke. Von Ingenieur Gustav Mantel in Zürich. — Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. II. — Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern. — Wettbewerb für die Umgestaltung des Marktplatzes in Basel. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Ausflug der Section Zürich nach dem Pilatus. — Stellenvermittlung.

Hiezu eine Lichtdrucktafel: Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern. Entwurf von Professor Hans Auer in Bern.

## Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 4. Juli beginnenden XVIII. Band der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. Meyer & Zeller in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und 12,50 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. bzw. 9 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 27. Juni 1891.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. Waldner, Ingenieur

32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

### Zum Einsturz der Mönchensteiner Brücke.

Von Ingenieur Gustav Mantel in Zürich.

Welche Ursachen sind an dem Einsturz der Mönchensteiner Brücke schuld? Diese Frage wird von Technikern und Laien eifrig besprochen, ohne dass es gelungen wäre, heute schon eine runde und zutreffende Antwort darauf zu geben. Die Entscheidung derselben erfordert ein ausserordentlich gründliches und umfassendes Studium, doch bürgen uns die Namen der eidg. Experten, der Herren Professoren Ritter und Tetmajer, von denen jeder eine anerkannte Autorität auf seinem Gebiet ist, dafür, dass das Mögliche nach dieser Richtung hin gethan werden wird. Professor Ritter wird zweifellos das ganze Bauwerk einer scharfen Prüfung hinsichtlich aller bei ungünstigster Belastung in demselben auftretenden grösstmöglichen Haupt- und Nebenwirkungen unterziehen und Professor Tetmajer wird ebenso gewiss das den verschiedenen Theilen entnommene Material den strengsten Qualitätsprüfungen unterwerfen. Um Sicheres zu wissen, wird man also jedenfalls das Ergebniss dieser Untersuchungen abwarten müssen. Eines aber wollen wir hier nicht unterlassen zu bemerken, dass sich, wol entgegen der Erwartung Vieler, möglicher, ja wahrscheinlicher Weise nicht eine ganz bestimmte, eindeutige Ursache wird auffinden lassen, welche den Einsturz klar und zweifellos erklärt; wie bei den meisten Eisenbahnunfällen wird es sich wol herausstellen, dass verschiedene Umstände zusammenwirkten, welche die Widerstandsfähigkeit der Brücke soweit schwächten, dass sie unter einer gewöhnlichen Belastung einstürzen musste. Wir nennen selbstverständlich die Belastung durch zwei Locomotiven eine gewöhnliche, denn sie kommt ja alltäglich vor und trotzdem leider keine einheitliche Vorschrift für die der Berechnung der eisernen Brücken zu Grunde zu legende Belastung gesetzlich vorgeschrieben ist, so ist uns doch keine einzige Bahngesellschaft bekannt, welche nicht zwei oder mehr hinter einander gestellte Locomotiven berücksichtigen würde. Sollte dies seinerzeit beim Bau der Brücke und auch bei der Neurechnung nicht geschehen sein — wir sind vom Gegentheil überzeugt —, so wäre die Verantwortung dafür schwer zu tragen. Dagegen wird kaum bezweifelt werden können, dass die Zuschläge, welche Wind- und namentlich die übrigen Seitenkräfte erfordern, in ungenügender Weise berücksichtigt wurden, was an und für sich natürlich, angesichts der verhältnissmässigen Geringfügigkeit dieser Wirkungen, bei im Uebrigen tadellosen Zustand der Brücke, keinerlei Gefahr bedingen konnte. Aber gerade der Nachweis dieses im Allgemeinen tadellosen Zustandes der Brücke würde wol schwer halten. Es ist in letzter Nummer bereits darauf hingewiesen wor-

den, dass die schwache Seite der ringförmig geschlossenen Brücken mit Fahrbahn unten die mangelhafte Querabsteifung sei, was namentlich dann zutrifft, wenn die Höhe der Brücke nur wenig über das Lichtraumprofil hinausragt, wie dies bei der Brücke bei Mönchenstein der Fall war. Man hat dann nicht die genügende Höhe zur Anbringung eines regelrechten obern Kreuzverbandes und der statt dessen querüber geführte Riegel, sei er nun fachwerkartig oder vollwandig ausgebildet, kann nur dann seine Dienste thun, wenn, wie es das einzig Richtige in solchen Fällen ist, die Steifigkeit der Tragwände hauptsächlich in der Steifigkeit der Ständer oder Streben selbst gesucht wird. Dass diese aber eine etwas geringe war, kann bei dem vorhandenen Verhältniss der Breite der Streben zur Länge derselben kaum bezweifelt werden, namentlich da auch die sonst allgemein üblichen, neben dem Lichtraumprofil noch Platz findenden und sehr wirksamen obern Eckversteifungen fehlten. Machen sich die Mängel einer kräftigen Querabsteifung bei ruhigem Fahren nicht leicht in verderblicher Weise geltend, so muss doch zugegeben werden, dass bei rascher Fahrt die Schwingungen der obern Gurtung bedeutend genug werden können, um dieselbe, die ja auf Druck beansprucht ist, der Gefahr des Ausknickens nahe zu bringen. In der That ist der Einsturz schon mehrerer Brücken zweifellos diesem Umstande, Knicken des Obergurtes, zuzuschreiben.

Als weitere schwache Punkte der Mönchensteiner Brücke müssen wir die, ebenfalls in der Querrichtung, zu wenig steifen Endständer — die ersten Streben — und die Art der Vereinigung derselben mit der folgenden Strebe in der obern Gurtung bezeichnen. Diese Vereinigung geschieht nämlich mit einer so erheblichen Excentricität, dass an dieser Stelle ganz bedeutende Biegungsspannungen auftreten müssen. Auch die Schwerachsen der weiter gegen die Mitte zu liegenden Streben schneiden sich erst erheblich über den Gurtungen. Was die Streben selbst betrifft, so waren ihre Querschnitte für Druckbeanspruchung nicht ungünstig gewählt, dagegen liess die Art der Verbindung der einzelnen Theile, aus denen sie bestehen, zu wünschen übrig. — Der Unterhalt der Brücke, insbesondere in Bezug auf den Oelfarbenstrich, kann nicht gelobt werden; ob derselbe in der That seit ihrer Erstellung nie erneuert worden sei, wie behauptet wird, können wir nicht sagen; jedenfalls zeigte er sich sehr mitgenommen und stellenweise von Rostflecken durchsetzt. Bedenklicher aber ist der Umstand, dass alle Anschlagflächen der einzelnen Theile an allen Stellen, die sichtbar waren, — und es waren viele — sich mit einer so erheblichen Rostkruste überzogen fanden, die auch längs der Nietbolzen in die Nietlöcher eindrang, dass geschlossen werden muss, es habe der Menninganstrich, den alle Theile in ihren Berührungsf lächen vor ihrer Zusammennietung erhalten sollen,