

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 19/20 (1892)
Heft: 3

Artikel: Ein overschlächtiges Wasserrad von ausnahmsweiser Grösse
Autor: Becker-Becker, Julius
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-17426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schliesslich sei noch ein Umstand erwähnt, der im Besonderen unsere schweizerischen Strassenbrücken angeht.

Der Bau von Strassenbrücken liegt in unserm Lande fast gänzlich in der Hand der Cantone und der Gemeinden. Nun verfügen nicht alle Cantone über wissenschaftlich gebildete Cantonsingenieure, und nur wenige Gemeinden sind in der Lage, einen Stadt- oder Gemeindeingenieur anzustellen. Wie geht es nun beim Bau solcher Brücken gewöhnlich zu? Auf Grund einer vom Gemeinderath erlassenen Ausschreibung laufen Pläne und Angebote für die Ausführung ein, theils von tüchtigen, erfahrenen Brückenwerkstätten, theils aber auch von Anfängern im Brückenbau, von Bauschlossern, die ihr Geschäft ausdehnen wollen u. dgl. Die Gemeinde bewilligt die Bausumme und der Bau wird vergeben. Im günstigsten Falle werden die eingegangenen Pläne vorerst einem Fachmanne zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt. Vielfach aber gelangt ein Entwurf zur Ausführung, auf dem niemals das prüfende Auge eines wissenschaftlich gebildeten Brückentechnikers geruht hat. Auch keine Oberbehörde hat den Plan zu genehmigen; wenn die Gemeinde den Bau aus eigenen Mitteln bestreitet, so darf sie auch in der Wahl des Entwurfes und des Erbauers vollkommen selbständig handeln.

Nach Vollendung der Brücke beschliesst der Gemeinderath, eine Belastungsprobe vorzunehmen und damit die mehr oder weniger feierliche Uebernahme des Bauwerkes zu verbinden. Sollen wir nun gegen diese Probe Einwände erheben mit der Bemerkung, sie sei überflüssig, sie sei eine veraltete, nichtssagende Einrichtung? Unter solchen Umständen ist die Probe wahrlich nicht überflüssig, sondern geradezu nothwendig. Zweimal*) haben wir es in den vergangenen zehn Jahren in der Schweiz erlebt, dass eiserne Strassenbrücken bei der Belastungsprobe einstürzten, man kann kaum sagen leider, denn durch das kleine Unglück ist wahrscheinlich grösseres verhütet worden.

Man mag diese bei uns herrschenden Zustände tadeln und ungesund nennen. Der Verfasser dieser Zeilen hat sich schon vor neun Jahren im Gutachten über den Einsturz der Brücke bei Rikon-Zell in diesem Sinne ausgesprochen. Seitdem haben sich jedoch die Verhältnisse nicht geändert. Nur langsam wird es gelingen, durch Belehrung und Aufklärung unsere autonomen Gemeinden dazu zu bewegen, bei sämtlichen Brückenbauten Pläne und Material von fachmännischer Seite prüfen zu lassen. So lange dies nicht geschieht, haben wir alle Ursache, der Belastungsprobe das Wort zu reden, so sehr wir auch von der Unvollkommenheit und Unzuverlässigkeit dieses Prüfungsmittels überzeugt sind.

* * *

Aus dem Gesagten geht nun wol unverkennbar hervor, dass die Belastungsproben in mehrfacher Hinsicht Werth besitzen, gleichviel, ob es sich um die Prüfung einer neuen oder einer schon längere Zeit bestehenden Brücke handelt. Der Werth der Belastungsprobe mag schwanken, das Bedürfniss nach einer solchen mag bald grösser, bald kleiner sein. Wer nicht im Stande ist, tiefer in das Wesen einer eisernen Brücke zu blicken, wird leicht der Gefahr ausgesetzt sein, aus den Ergebnissen der Probe irrtümliche Schlüsse zu ziehen, sich durch scheinbar günstige Ergebnisse über wesentliche Schäden und Gefahren hinwegtäuschen zu lassen. Desshalb aber die Proben fallen zu lassen, hiesse das Kind mit dem Bade ausschütten. Denn dem einsichtsvollen, wissenschaftlich gebildeten Brückeningenieur verschafft die Belastungsprobe häufig Auskünfte, die er auf anderem Wege nur schwer oder gar nicht erlangen könnte. Für sich allein besitzt die Probe vielfach wenig oder zweifelhaften Werth; aber im Verein mit andern Prüfungsmitteln (statische Berechnung, Materialprüfung, Besichtigung etc.) setzt sie den untersuchenden Fachmann in den Stand, über die Güte des Bauwerkes ein sicheres Ur-

*) Bei Rikon-Zell (Bd. II S. 56 und 72) und Salez.

theil abzugeben. Nicht als das wesentlichste, noch weniger als das einzige, aber als ein willkommenes und häufig höchst schätzbares Mittel zur allseitigen Prüfung der eisernen Brücken möchten wir die Belastungsprobe bezeichnen.

Ein überschlächtiges Wasserrad von ausnahmsweiser Grösse

ist kürzlich nach 54 Dienstjahren, gewissermassen als Zeuge längst entschwundener Zeiten, in den Ruhestand versetzt, d. h. verbrannt worden. Die ausserordentlichen Abmessungen dieses bei aller Solidität doch sehr elegant und leicht gebauten Rades, namentlich aber seine lange Lebensdauer mögen es rechtfertigen, dass demselben einige Zeilen und eine skizzenhafte Darstellung auf S. 16 dieser Zeitschrift gewidmet werden, um so eher als es sich hier um eine Eigenart von Wassermotoren handelt, die im Aussterben begriffen ist.

Das Rad wurde im Jahr 1837 von der Maschinenfabrik und Eisengiesserei in St. Georgen für die Spinnerei an der Steinach erbaut. Es hatte für jede Rosette 20 Arme; der Zahnkranz bestand aus 40 Segmenten von je 19 Zähnen. Während Redtenbacher in seinem Werke über Theorie und Bau der Wasserräder es für bedenklich erachtete, bei einem Wasserrad von 12 m Durchmesser den Zahnkranz an den Umfang des Rades zu verlegen, haben die Constructeure dieses fast anderthalbmal grösseren Wasserrades von 17,5 m Durchmesser das Wagniss ausgeführt, und es ist ihnen geglückt. Das Rad hatte 100 Zellen von 1,30 m Breite; am Umfange war dasselbe 1,50 m, an der Welle war es 3,15 m breit. Für ein Gefälle von 18 m und für eine Wassermenge von 160 Secundenliter construirt, hatte es bei 1,82 Drehungen in der Minute eine Umfangsgeschwindigkeit von 1,67 m.

Mit ihm ist wol einer der letzten Vertreter der grossen überschlächtigen Wasserräder verschwunden, und damit wandert eine Specialität der Maschinentechnik, der Bau solcher Motoren, ins Reich der Vergessenheit.

Julius Becker-Becker.

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

III.

Die der heutigen Nummer beigelegte Tafel enthält die perspectivischen Darstellungen der mit dem Koch'schen Entwürfe und unter sich in gleichem Range stehenden mit dritten Preisen (a) und (c) ausgezeichneten Projecte der Herren Architekten *Eugen Jost* in Vivis und *Alfred Romang* in Basel. Die dazu gehörenden Grundrisse folgen in unserer nächsten Nummer.

Beobachtung und Aufhebung von Telephonstörungen bei Betrieb der Drehstromanlage Killwangen-Zürich.

Von Dr. Behn-Eschenburg.

Die Primärstation der Drehstromanlage (Dreiphasenstromanlage) befindet sich in der Nähe der Eisenbahnlinie Zürich-Baden in Killwangen etwa 20 km von Zürich entfernt. Die Primärdynamo liefert Ströme mit der Schienkelspannung 50 Volt, welche transformirt werden zu einer Spannung von 3000 Volt. Die Secundärstationen sind in der Umgebung von Zürich zerstreut; jede Station besteht aus einem oder mehreren Transformatoren, deren niedergespannte Ströme zu Motorenbetrieb oder Lichtvertheilung verwendet werden. Bei Betrieb dieser Anlage, welche für 300 P. S. berechnet ist, wurden nun in allen Telephonleitungen, die mit den Privattelefonen an den Secundär- und Primärstationen in Verbindung kamen, regelmässige summende Geräusche wahrgenommen. Die Telephonabonnenten

gestattet, dies durch einige meiner eigenen Erfahrung entnommene Beispiele näher zu erläutern.

Kürzlich wurde von berufener Seite die Frage aufgeworfen, wie sich bandförmige Streben verhalten, die bei einseitiger Belastung der Brücke auf Druck beansprucht werden. Die Frage wurde im Hinblick auf einige in der Schweiz bestehende Brücken gestellt, deren nach der Mitte zu fallende Streben sämtlich aus Flacheisen bestehen. Auch hier lässt uns die statische Rechnung im Stich; nur der Versuch kann uns den gewünschten Aufschluss ertheilen. Um die Frage beantworten zu können, liess man daher über eine der fraglichen Brücken einen besonderen Belastungszug wiederholt hin- und herfahren und mass mittelst Fränkelscher Dehnungszeichner die während der Fahrten in den Streben und Gurtungen auftretenden Spannungen. Es stellte sich dabei heraus, dass die auf Druck beanspruchten Flacheisen wesentlich grössere Spannungen aufnahmen, als nach der üblichen Auffassung erwartet wurde. Die Untersuchung ist übrigens zur Zeit noch nicht vollständig abgeschlossen.

Bekanntlich werden in der Schweiz häufig Fachwerkbrücken gebaut, deren Streben einseitig an der Gurtung befestigt sind. Solche Streben werden, wie man leicht erkennt, nicht mehr genau centrisch beansprucht; sie haben neben Zug-, bzw. Druckspannungen auch Biegungsspannungen auszuhalten. Diese Biegungsspannungen auf dem Wege der Rechnung zu bestimmen, ist ebenfalls eine höchst schwierige Aufgabe; dagegen unterliegt es keiner Schwierigkeit, sie bei Gelegenheit der Belastungsprobe mit Hülfe des Dehnungszeichners zu ermitteln.

Bei oben liegender Fahrbahn kann man auch das folgende weit einfachere Verfahren anwenden: Man steckt in halber Höhe eine Latte quer durch die Brücke, befestigt sie an der einen Tragwand, und zwar in der Mitte der zu untersuchenden Strebe, und beobachtet, um wieviel sich die Latte an der gegenüber liegenden Strebe verschiebt. Die halbe Verschiebung entspricht der Ausbiegung der Strebe, und aus dieser lässt sich unschwer, wenigstens angenähert, die Grösse der Biegungsspannung berechnen.

Es wäre leicht, noch manche ähnliche Fälle aufzuführen, bei denen es dem die Brücke prüfenden Ingenieur nur durch besondere Beobachtungen gelingt, über die Wirkungsweise gewisser Brückentheile Sicherheit zu erlangen. Wir wollen nur noch einen nahe liegenden Fall erwähnen.

Wie bekannt, gehören auch die Querverbände der eisernen Brücken zu denjenigen Theilen, die der Rechnung nicht in allen Richtungen zugänglich sind und zu einem grossen Theile nach Erfahrungsregeln bemessen werden müssen. Ihre Wirksamkeit besteht zunächst darin, wagrecht gerichteten Kräften (Winddruck, Seitendruck der Fahrzeuge etc.) Widerstand zu leisten. Daneben sollen sie ganz allgemein die Steifigkeit der Brücke vergrössern, d. h. ihre Widerstandsfähigkeit gegen Erschütterungen erhöhen. Wie können wir uns aber von der Wirksamkeit der Querver-

bände ein Bild verschaffen anders als durch Belastungsproben, im Besonderen durch Schnellfahrten des Belastungszuges, verbunden mit Beobachtung und Messung der seitlichen Schwankungen der Brücke? Es ist hier wol verstanden nicht die Rede von den ruhig vor sich gehenden Formänderungen, wie dem nach innen Neigen der Tragwände bei oben offenen Brücken, dem seitlichen Ausbiegen der in Curven liegenden Brücken u. s. w., sondern um die rasch hintereinander folgenden Schwingungen und Erschütterungen, deren Herkunft wir uns wol erklären, deren Grösse und Zeitdauer wir aber unmöglich berechnen können. In wie weit diese Schwankungen der Brücke schaden können, ist freilich auch noch eine offene Frage; doch herrscht allgemein die Ansicht, dass man bestrebt sein soll, sie möglichst einzuschränken. Die neuen schweiz. Vorschriften geben auch hierfür den zulässigen Grenzwert an.

Diese Betrachtungen lassen erkennen, dass uns die Belastungsproben der eisernen Brücken bei richtiger, ver-

ständiger Anwendung über manche Fragen Aufschlüsse ertheilen, die wir nur auf diesem Wege erlangen können. Wir wollen jedoch noch auf einige andere Umstände hinweisen, die, wenn sie auch nicht zwingend und überall zutreffend sind, doch ebenfalls zu Gunsten der Belastungsprobe sprechen.

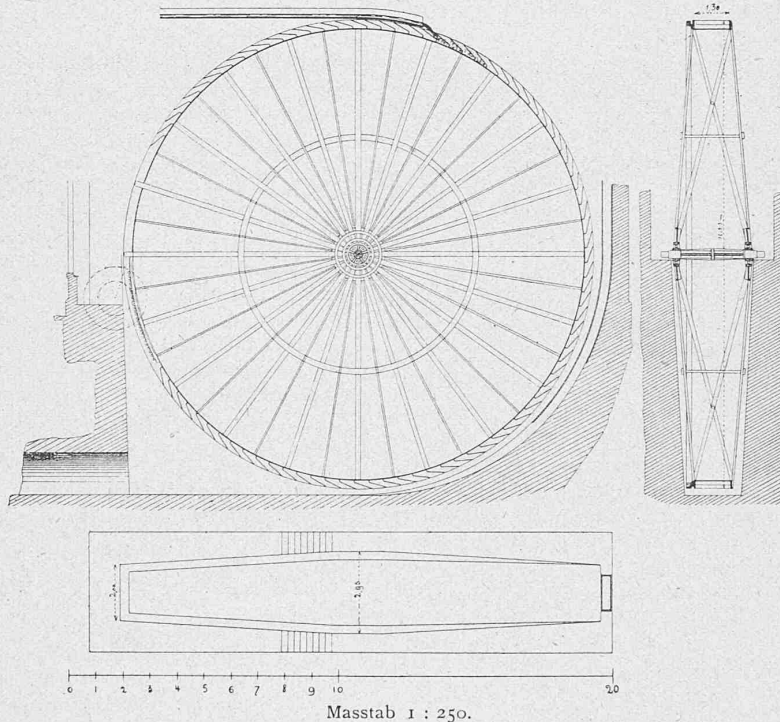
Zunächst bietet die Belastungsprobe nach unserer Ansicht einen indirecten Vortheil dadurch, dass sie geraume Zeit in Anspruch nimmt und dadurch die mit der Prüfung betrauten Ingenieure mittelbar zu aufmerksamerer Besichtigung der Brücke veranlasst. Wie fade und eintönig gestaltet sich die Prüfung, wenn es sich blos um das Anklopfen der Nietköpfe und um das Fahnden nach versteckten Roststellen handelt. Leicht

wird infolge dessen die Prüfung abgekürzt und unvollständig durchgeführt. Die Belastungsprobe bringt in diese Eintönigkeit Abwechslung; sie nöthigt den prüfenden Fachmann, längere Zeit bei der Brücke zu verweilen und veranlasst ihn, derselben mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Auch die für die Probe erforderlichen Vorbereitungen, die Anwesenheit von Behörden und Vorgesetzten, der Nimbus, mit dem die Probe umgeben wird, sind in dieser Hinsicht, wie uns scheint, nicht ganz bedeutungslos.

Auch der folgende Beweggrund mag angeführt werden: die Belastungsproben von Brücken sind eine alte gewohnte Einrichtung, die, wenn sie auch dem Techniker überflüssig erscheint, doch von der Bevölkerung verlangt wird. Man denke sich, die neue Brücke bei Mönchenstein sei ohne Probe dem Verkehr übergeben worden! Es nützt nichts, der Bevölkerung zu sagen, die Probe sei unnöthig, sie werde besser unterlassen, da sie leicht zu Trugschlüssen führe, die Berechnung sei vollkommen genügend u. dgl. Damit würde man die Leute eher stutzig machen. Soll der Laie zu dem Werke des rechnenden Technikers Vertrauen gewinnen, so muss ihm durch den Augenschein bewiesen werden, dass das Bauwerk im Stande ist, die ihm zugemuthete Last zu tragen.

Oberschlächtiges Wasserrad von 17,5 m Durchmesser.

(Text auf Seite 17.)



Masstab 1 : 250.