

Zum Bau der neuen Teufelsbrücke: eine Richtigstellung

Autor(en): **Verband Schweizerischer Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 29

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61959>

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.

zugewartet! Aber eine S. I. A.-Generalversammlung ist nicht nur eine interne Vereinsangelegenheit, nicht nur ein geselliger Anlass und nicht nur ein frohes Fest. Sie ist darüber hinaus eine wertvolle persönliche Bereicherung, eine Erweiterung und Festigung der Beziehungen zu den Kollegen sowie des Bewusstseins der Zugehörigkeit zu unserem Stand und der Verantwortlichkeit für seine Wirksamkeit nach innen und nach aussen. Der Verein löst auf demokratische Weise eine grosse Zahl von wichtigen Aufgaben, über die andernorts von Regierungsstellen autoritär verfügt wird. Damit der S. I. A. das kann, bedarf er der aktiven Mitarbeit seiner Mitglieder und zwar nicht nur in Form von handelnden Spezialkommissionen, sondern ebenso sehr in Form eines tragenden Plenums, das reiflich erwägt, sich seine Meinung bildet und urteilt, und zwar eines Plenums, in dem persönliche Bekanntschaften und Freundschaften Lösungen zustande bringen, für die Klugheit und Tüchtigkeit nicht ausreichen. Das Vereinsleben ist ein Weg, die Menschlichkeit zu verwirklichen. Und diesen Weg sollten alle Ingenieure und Architekten nach Möglichkeit gehen!

Zum Bau der neuen Teufelsbrücke

DK 624.21:061.5

Eine Richtigstellung des Verbandes Schweizerischer Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen

Die Baudirektion des Kantons Uri berief vor einiger Zeit eine Pressekonferenz in der Schöllenen ein, in deren Verlauf Landammann Franz Arnold und der vom Kanton Uri mit der Projektierung und der Bauausführung betraute Ingenieur Hugo Scherer aus Luzern über den Stand der Bauarbeiten der neuen Teufelsbrücke und der damit zusammenhängenden Probleme referierten. Die Diskussion über den zu wählenden Bautyp und den zu benützten Baustoff für die neue Strassenbrücke sind heute abgeschlossen. Hingegen sind wir gezwungen, auf die Darlegungen von Ingenieur Scherer zurückzukommen, der sich in der genannten Presseorientierung über die Konstruktion des Lehrgerüsts wie folgt geäussert hat:

«Besonders schwierig ist die Konstruktion des Lehrgerüsts. In der Schöllenen treten häufig Fallwinde mit einem enormen Druck auf, so dass nach einem Gutachten der ETH nur ein Lehrgerüst mit möglichst kleinen Querschnitten, also eine Rohrkonstruktion, in Frage kommen konnte. Der Unterbau des Lehrgerüsts (also eine reine Brückenkonstruktion) mit dem sich darüber erhebenden Fächergerüst hat die ganze Last der zu bauenden Brücke im Gewicht von über 1000 t aufzunehmen. Angesichts dieser ungewöhnlichen Belastung wurde eine Spezialanfertigung der Röhrenwerke MANNESMANN in Düsseldorf gewählt. Um diesen Auftrag an eine ausländische Firma erhob sich eine Diskussion. Diese Eisenkonstruktion musste in Düsseldorf hergestellt und durch die genannte deutsche Unternehmung in der Schweiz aufgestellt werden, weil für diese schwere Rohrkonstruktion und mangels entsprechender Einrichtungen eine schweizerische Firma nicht in Frage kommen konnte.»

Diese Darlegungen über das Lehrgerüst sind irreführend und entsprechen den tatsächlichen Verhältnissen nicht. Der Verband Schweizerischer Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Bei einem Bauwerk, das zu 80 % mit eidgenössischen Geldern subventioniert wird, sollte erwartet werden dürfen, dass entweder eine öffentliche Ausschreibung stattfindet oder den hierfür in Betracht kommenden Unternehmungen Gelegenheit gegeben wird, Projektstudien zu machen und Offerten zu unterbreiten. Warum dies nicht geschehen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Da keine schweizerische Stahlbau-Unternehmung je eingeladen worden ist, ein Projekt einzureichen oder eine Offerte abzugeben, ist Ing. Scherer nicht berechtigt, die Behauptung aufzustellen, dass keine schweizerische Firma diese Brückenkonstruktion hätte ausführen können.

2. Ingenieur Scherer hat die These vertreten, die technischen und klimatischen Voraussetzungen des Bauortes hätten verlangt, dass die Konstruktion des Basisgerüsts aus nahtlos gezogenen Rohren hergestellt werden müsse. Unsere in Zusammenarbeit mit dem Ordinarius für Stahlbau an der ETH durchgeführten Erhebungen haben ergeben, dass eine Konstruktion aus Walzprofilen ebensogut hätte in Frage kommen können.

3. Ingenieur Scherer hat in seinen Aeusserungen bei der Presseorientierung mehrfach auf Gutachten der ETH verwiesen. Weder Prof. Dr. Stüssi von der ETH, noch Prof. M. Cosandey von der Ecole Polytechnique der Universität Lausanne, die beide für diese Gutachten zuständig gewesen wären, sind zur Meinungsäusserung eingeladen worden.

Die Behauptung von Ing. Scherer, wonach eine schweizerische Firma mit der Ausführung der behelfsmässigen Brückenkonstruktion in Stahl nicht hätte betraut werden können, stellt nicht nur für die schweizerische Stahlbau-Industrie, sondern ebenso sehr auch für die beiden Technischen Hochschulen der Schweiz einen Affront dar.

5. Das Eidg. Oberbauinspektorat stellt sich auf den Standpunkt, dass der Kanton als Träger der Strassenhoheit Bauherr ist, so dass sich das genannte Inspektorat mit der Vergebung der Bauarbeiten nicht zu befassen habe. Dieser Standpunkt ist wohl formell zutreffend. Nachdem die Teufelsbrücke aber zu 80 % aus eidgenössischen Geldern subventioniert wird, hätte das Oberbauinspektorat als Oberaufsichtsinstanz zum mindesten die Pflicht gehabt, den Kanton zu veranlassen, jene Massnahmen zu ergreifen, die es ermöglicht hätten, schweizerische Unternehmungen zu berücksichtigen.

MITTEILUNGEN

Strassenbrücke über die Tampabucht an der Golfküste von Florida. Kürzlich wurde der «Sunshine Skyway» von 24 km Gesamtlänge dem Verkehr übergeben. Man erwartet davon auf Grund sorgfältiger Berechnungen einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung für das ganze angrenzende Gebiet, so dass die Baukosten in kürzester Zeit durch zusätzliche Einnahmen gedeckt sein werden. Mit den Bauarbeiten wurde 1950 begonnen. Die aus zwei Fahrspuren bestehende Strasse ist 7,3 m breit und auf den Dammstrecken beiderseits von je 2,45 m breiten Schultern eingefasst; sie verläuft im allgemeinen 2,30 m über dem mittleren Niedrigwasserstand. 16,4 km der Strecke liegen auf festem Boden bzw. auf Seedämmen, weitere 6,1 km auf Eisenbetonkonstruktionen, davon 5300 m auf Fahrbahnplatten, die von vorgepannten, vorgefertigten Elementen getragen werden. Der Rest der Strecke ist in Stahlkonstruktion ausgeführt; sie besteht aus einer Brücke über einen Nebenkanal, einer Doppelklappbrücke und einer hochgelegenen Ueberquerung der Hauptschiffahrtsrinne. Die letztgenannte ist in «Engineering News-Record» vom 2. Sept. 1954 ausführlich beschrieben, wobei besonders die interessante Montage behandelt wird. Die Hauptbrücke in Stahl von 1710 m Gesamtlänge wird gebildet von einer Fachwerk-Auslegerbrücke von 261 m Hauptspannweite und je 109 m Länge der Aussenfelder in 43 m Höhe über Wasserspiegel sowie aus den symmetrisch beiderseits anschließenden, mit rd. 5 % von der Eisenbetonkonstruktion her ansteigenden Rampen, die ihrerseits jede aus zwei Feldern von je 88 m, sechs Feldern von je 42,6 m und sechs Feldern von je 30,5 m Spannweite bestehen. Die weitgehende Anwendung der Vorfertigung für die Eisenbetonkonstruktion und die Vormontage grosser Stahlbrückenabschnitte an Land trugen wesentlich zur Beschleunigung der Bauausführung und zur Verringerung der Unfälle infolge von Stürmen bei. Bei einem besonders schweren Sturm im Oktober 1952 gab es jedoch trotzdem erhebliche Ausfälle an Lastbooten und auch Schwimmkränen.

Europäische Föderation Korrosion. Nachdem bereits durch die vor zwei Jahren erfolgte Gründung der Europäischen Föderation für Chemie-Ingenieur-Wesen (SBZ 1953, S. 425) ein wichtiger Schritt zur europäischen Zusammenarbeit auf technisch-wissenschaftlichem Gebiete getan worden war, versammelten sich am 19. Mai 1955 anlässlich des Europäischen Treffens für chemische Technik in Frankfurt a. M. 33 technisch-wissenschaftliche Vereine aus acht europäischen Ländern (Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Oesterreich, Schweden, Schweiz, Spanien), die sich mit den Erscheinungen und Ursachen der Korrosion befassen, und gründeten die «Europäische Föderation Korrosion». Zur Mitarbeit bereit erklärten sich ferner norwegische und spanische Vereine. Die Föderation hat sich zum Ziel gesetzt, die europäische Zusammenarbeit auf den Gebieten der Erforschung und Bekämpfung der Korrosion sowie des Werkstoffschutzes