

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

chenden Scheitelsenkungen 16, 29, 15 mm und die seitlichen Ausweichungen von Pfeiler 2 flussabwärts 1,0 mm, flussaufwärts 0,4 mm, von Pfeiler 5 1,2 und 0,4 mm. Die schon geschlossene erste Gewölbehälfte erfuhr während des Ausrüstens der zweiten Hälfte im Scheitel der Flussöffnung eine weitere Senkung von 0,4 mm. Diese Erscheinung zusammen mit der wesentlich grösseren Senkung des Scheitels der Flussöffnung gegenüber den Vorlandöffnungen deutet darauf hin, dass durch den grossen Schub der Flussöffnung die beiden Flusspfeiler sich etwas nach den Vorländern hin geneigt haben. Die Bewegungen der Gewölbe und Pfeiler wurden an 26 Instrumenten gemessen. Unter Abb. 29 ist für die südliche Gewölbehälfte der Flussöffnung der Verlauf der Gewölbe-Senkungen beim Ablassen des Lehrgerüsts dargestellt. In gleich sorgfältiger und ganz ähnlicher Weise sind die kleinen Gewölbe ausgerüstet worden. Ueber die Absenkung wurden jeweils von der kgl. Eisenbahn-Bausektion Cannstatt Protokolle geführt, denen diese Angaben entnommen sind.

Besonders zu erwähnen ist wohl noch das *Versetzen der Stahl-Gelenke*. Die mathematischen Berührungslinien sämtlicher Gelenkkörper eines Brückengelenkes waren möglichst genau in eine Linie zu bringen, wozu die Vorbereitungen ähnliche waren, wie bei den Gelenken der Wallstrassen-Brücke in Ulm. Es wurde an den Gelenkstein-Lamellen 1, 1' und 1'' im Kämpfer und im Scheitel in der Höhe von Unterkante Stahlgelenk ein 10 cm breiter Absatz ausgebildet, in dessen Kante ein Winkeleisen von 70/70/11 eingelegt war. Ferner war in den Gelenksteinen 1, 1', 1'' gegen die Rückfläche der Stahlgelenke eine Lamelle von 10 cm Dicke ausgespart und es waren daselbst hinter jedem Stahlgelenkstück vier Schraubenbolzen von 30 mm Durchmesser im Beton eingelassen. Auf ihre um etwas weniger als 10 cm vorstehenden Schraubenenden wurden Muttern so angedreht, dass ihre Oberfläche genau in die Ebene der Rückfläche der Stahlgelenke zu liegen kam (vergl. Abb. 11 auf Seite 179).

Die Stahlgelenke wurden nun auf die Winkeleisen gehoben und gegen die Muttern gelehnt, in der seitlichen Lage genau eingestellt und mit kleinen Stahlkeilen auf die genaue Höhe gebracht. Nach genauem Ausrichten wurden sie fest gegen die gegenüberliegende Gewölbebetonlamelle verspannt (Abb. 13, S. 179). Es konnte dann anstelle der Verspriessung die gegenüberliegende Gelenksteinlamelle unmittelbar an das Stahlgelenk anbetoniert werden und schliesslich erfolgte der Gewölbeschluss durch die kleinen dünnen Lamellen 10, 11 und 12 zwischen den Stahlgelenken und den zuerst betonierten unteren Gelenksteinlamellen 1, 1', 1''. Die Verspannungsschrauben der Gelenkpaare sind einfach belassen worden; sie sind zu schwach, als dass sie die unter der Verkehrslast und namentlich beim Ausrüsten auftretenden kleinen Bewegungen irgendwie hemmen könnten. Von den 167 Gelenkpaaren hatten die schwersten (Profil Ia) ein Gewicht von 1708 kg, die leichtesten (Profil IIb) ein Gewicht von 1110 kg.

Zum Schluss mögen noch einige Angaben über die Arbeitsleistungen folgen: An Fundamentaushub waren einschliesslich des Einschnittes für die Strassenverlegung 37 000 m³ zu leisten. Die Betonmassen betragen insgesamt 40 500 m³, davon Fundamentbeton 17 700 m³, häufter Beton für Pfeiler und Stirnmauern 8 100 m³, Gewölbe-Eisenbeton 760 m³, Gewölbe-Stampfbeton 8 150 m³ (worunter 750 m³ Gelenksteinbeton), Spandrimauerwerk 640 m³, die Stahlguss-Wälzelenke 233 t, die Isolierung 5700 m². Die Baukosten betragen 1 600 000 M. (Rosenstein-Tunnel folgt.)

Miscellanea.

Die elektrischen Strassenbahnen in Konstantinopel. Anfang August dieses Jahres ist in Konstantinopel die erste elektrische Strassenbahnlinie eröffnet worden. Die Bahn umfasst in ihrem jetzigen Ausbau ein Netz von etwa 30 km Länge, das sich auf die beiden Stadtteile nördlich und südlich des goldenen Horns erstreckt. Nach Fertigstellung der zum Teil schon in Angriff genommenen

Erweiterungen wird das Strassenbahnnetz etwa 50 km Länge aufweisen. Die Bahn ist meterspurig und grösstenteils zweigeleisig ausgeführt. Als Betriebsstrom dient Gleichstrom von 600 Volt Spannung, der von drei mit Drehstrom von 9600 Volt und 50 Perioden gespeisten Umformerstationen geliefert wird. Die Triebwagen sind mit je zwei Motoren von 40 PS Stundenleistung bei 420 Uml/min ausgerüstet. Die maximale Fahrgeschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Neue Bahnen über die Anden. Drei Eisenbahnlinien führen zur Zeit über die Anden. Zwei davon, die im Juli dieses Jahres eröffnete Linie Arica-La Paz¹⁾, sowie die seit 1907 bestehende Linie Antofagasta-Oruro, verbinden Chile mit Bolivien, während die dritte Linie, Valparaiso-Mendoza-(Buenos Aires), gegenwärtig die einzige Bahnverbindung zwischen Chile und Argentinien bildet. Wie nun „Eng. News“ mitteilen, beabsichtigen die Regierungen der beiden letzteren Staaten den Bau von zwei weiteren transandinischen Eisenbahnlinien, von denen die eine, nördlich der bestehenden, von Caldera nach Buenos Aires führen und reiche chilenische Salpeterlager und argentinische Ackerbaugelände erschliessen soll, während die andere, von Valdivia ausgehend, in San Martin de los Andes die neue argentinische Südbahn nach Porto San Antonio erreichen wird. Die beiden neuen Linien werden nur ungefähr halb so lang sein, wie die bestehende, die nur für Personen- und leichten Güterverkehr in Frage kommen kann, und infolgedessen auch zur Bewältigung eines schweren Güterverkehrs geeignet sein.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich. Der Zürcher Regierungsrat hat beschlossen, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die Gutheissung des Vertrages zwischen der Stadt Zürich und den Schweizerischen Bundesbahnen über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn zu empfehlen, immerhin in der Meinung, dass, sofern dabei kein weiterer Zeitverlust eintrete, die *Vorschläge des Ingenieur- und Architekten-Vereins zur Einführung der Sihlthalbahn* noch näher geprüft werden sollen. (Siehe Seite 212 unter Vereinsnachrichten.)

Eidgenössische Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat dem Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule Paul Gysin von Basel auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom als *Bauingenieur* erteilt.

Mit Beginn des Wintersemesters hat sich unser Kollege und gelegentlicher Mitarbeiter Dr.-Ing. A. Moser als Privatdozent für *Armierter Beton* an der Eidg. Technischen Hochschule habilitiert. Am 31. Oktober hielt er seine Antritts-Vorlesung „Ueber die Bau- und ihre Entwicklung“.

Die Hängebrücke von Corpateaux im Kanton Freiburg, die bisher aus vier Hängekabeln von je 125 Drähten bestand, ist durch Beifügung von zwei Kabeln zu je 305 Drähten verstärkt worden. Sie wurde nach vorgenommener Probelastung mit zwölf zweiseitigen, mit je 5000 kg beladenen Wagen und Kollaudierung am 23. Oktober wieder für den Verkehr geöffnet.

Nekrologie.

† **H. Altwegg.** Infolge eines während des Militärdienstes erlittenen Unglücksfalls verschied am 26. Oktober d. J. Genie-Leutnant Ingenieur Hans W. Altwegg von Hessenreuti (Thurgau) im Alter von 29 Jahren. Unser junger Kollege wurde in Hessenreuti bei Sulgen am 23. April 1885 geboren und bezog mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule in Frauenfeld im Oktober 1904 die Eidg. Techn. Hochschule. An dieser erwarb er sich im März 1908 das Diplom als Bauingenieur. Im Sommer des gleichen Jahres war Altwegg an den Absteckungen zur Berninabahn für die Firma Alb. Buss & Cie. beschäftigt und setzte dann im Wintersemester 1908/09 seine Studien an der Ingenieurabteilung in Zürich fort. Von 1909 bis 1914 arbeitete er bei der Bauleitung des städtischen Elektrizitätswerks der Stadt Aarau und war zuletzt für die A.-G. „Motor“ beim Bau des neuen Wasserwerkes Olten-Gösgen tätig. In diesen Stellungen hat er sich als kenntnisreicher Ingenieur und pflichteifriger Angestellter des ganzen Vertrauens seiner Vorgesetzten erfreut. Seit der Mobilisation der schweizerischen Armee hat er als Genie-Leutnant an den Arbeiten seiner Truppe lebhaft mitgewirkt, bis ihn das traurige Geschick ereilte. Am 28. Oktober ist er mit militärischen Ehren zur letzten Ruhe bestattet worden.

¹⁾ Siehe Bd. LVII, Seite 41. ²⁾ Siehe Bd. LVI, Seite 362.