

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 20

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

397 000 Fr. (die Ausführung des neuen Lokomotivdepots Zürich wird verschoben, desgleichen die Vollendung der Erweiterung des Bahnhofes Brugg); im Kreis IV für das zweite Geleise Rorschach-St. Margrethen 200 000 Fr. (die Vollendung jenes der Strecke Winterthur-Wil wird verschoben); im Kreis V für das zweite Geleise Giubiasco-Lugano 1 650 000 Fr. (die Vollendung jener der Strecke Lugano-Maroggia wird verschoben), für den Umbau der Bahnhof-Anlagen Bellinzona 960 000 Fr. und Chiasso 1 400 000 Fr., für die Verstärkung und den Ersatz eiserner Brücken auf den Strecken Wassen-Göschenen, Bellinzona-Chiasso, Luzern-Erstfeld, Immensee-Hendschiken-Rapperswil und Hendschiken-Brugg 1 210 000 Fr.

In dem Ausgabeposten für Rollmaterial, in dem die Vergütung für auszurangierendes Material mit 2570 000 Fr. berücksichtigt ist, sind als Neubestellungen nur drei Akkumulatoren-Fahrzeuge für den Rangierdienst mit 280 000 Fr. enthalten; alles übrige betrifft Bestellungen, die, wenn sie auch erst jetzt erfolgen sollen, schon in den Voranschlägen für 1919 und 1920 enthalten waren. Auf Ende 1921 werden voraussichtlich 101 elektrische Lokomotiven und Triebwagen vorhanden sein, gegenüber 60 Ende 1920, darunter 15 (12) Akkumulatoren-Fahrzeuge. Die Anzahl der Dampflokomotiven wird auf 1034 (1067) abnehmen. An Personenwagen werden 3386 (3310), an Gepäckwagen 773 (775), an Güterwagen 18 932 (18 632) vorhanden sein.

Von den Aufwendungen für die Hilfsbetriebe ist als grösserer Posten die Erweiterung der Werkstätte Zürich für die Reparatur elektrischer Lokomotiven mit 400 000 Fr. zu erwähnen.

Miscellanea.

Die Kriegsbrücke über die Dubissa bei Lidoviani. Eine eigenartige hölzerne Gerüstbrücke ist im Jahr 1915 von den deutschen Eisenbahntruppen für die neugebaute Eisenbahnstrecke von Laugszargen an der ostpreussisch-russischen Grenze nach Radziwilicki (an der Linie Libau-Wilna) erstellt worden, die bei Lidoviani das an dieser Stelle rund 700 m breite Dubissa-Tal überquert. Die Konstruktion dieser Brücke ist aus der nebenstehenden Abbildung zu erkennen, die das Bauwerk während des Abbruchs zeigt, nachdem schon im Jahre 1917 für gut gefunden wurde, es durch eine zweigeleisige Brücke mit eisernem Oberbau zu ersetzen. Nach einem Artikel in „Eisenbau“ vom 10. August 1920, der eine Beschreibung der neuen Brücke enthält, ist die Entstehung der für Höhen von 40 m, wie im vorliegenden Falle, ungewöhnlichen Gerüstbrücke darauf zurückzuführen, dass infolge des Standortes der deutschen Eisenbahntruppen im Flachlande vor dem Kriege dem Bau hoher Viadukte nicht genügend Beachtung geschenkt wurde und die Truppe hierin keine Erfahrungen sammeln konnte. Es blieb daher eine Scheu davor bestehen, unter Verwendung grösserer Stützweiten einzelne freistehende Pfeiler zu errichten, und wo höhere Talüberschreitungen zu bauen waren, griffen daher die Eisenbahntruppen lieber auf das Gelernte und Geläufige zurück und übersetzten das für geringe Höhen Gefälle einfach durch Erhöhung und entsprechende Verbreiterung der Unterstützungen ins Grosse. Die stets angestrebte und für erforderlich und das Sicherste angesehene Längsschwertung liess nur kleinste Stützweiten zu, und so entstanden Bauten nach Art der alten amerikanischen „trestle-works“, die ebenfalls durch hohe hölzerne Unterstützungen und einfache Holzbalken-Ueberbauten kleinster Spannweite gekennzeichnet sind.

Da bei den Probepfählen in dem aus lehmigem Schwemmsand bestehenden Boden erst bei Rammtiefen von 11 bis 12 m die verlangte Tragfähigkeit erreicht werden konnte, musste zur Erlangung dieser Tragfähigkeit mit geringeren Rammtiefen zu einer Vermehrung der Pfähle um sechs Stück für jedes Joch gegriffen werden, was natürlich bei den vielen Jochen die Rammarbeit ganz bedeutend erhöhte. An Holz wurden für die 700 m lange und 40 m hohe Brücke nahezu 7000 m³ verwendet. Dass sie schon nach zwei Jahren durch eine andere ersetzt wurde, ist auf die sehr schwierige Ueberwachung eines derartigen Bauwerks sowohl gegen Brandschaden oder absichtliche Zerstörung, als auch namentlich in betriebstechnischer Hinsicht zurückzuführen.

Versuche über die Kraft von Meereswellen sind vor einiger Zeit in Japan an der Nordmole des Hafens von Otaru und am Kap Taito angestellt worden. Wie die „Z. d. V. D. I.“ nach „The Engineering“ vom 20. August berichtet, diente zur Messung eine durch eine Schraubenfeder belastete Membran, deren Be-

wegungen mittels eines Schreibwerkes aufgezeichnet wurden. Apparate dieser Art wurden in verschiedener Höhe eingebaut. Wenn man von dem Einfluss des hydrostatischen Druckes absieht, so zeigen die Ergebnisse, dass die Kraft der Wellen in der Nähe der Oberfläche am grössten ist. Die Aufzeichnungen der Dynamometer schwanken aber sehr, da diese nicht immer, namentlich nicht bei Stürmen, den Höchstwert der Wellenkraft aufnehmen. Um die Leistung einer Welle zu messen, wurden Pendelgewichte angeordnet, aus deren Ausschlag die Grösse dieser Leistung berechnet werden konnte. Je nach dem Stand der Gezeiten zeigen diese Versuche natürlich wesentliche Veränderungen der Wellenleistung. Immerhin haben sie bewiesen, dass die Kraft der Meereswellen, wenn auch nicht als Triebkraft für gewerbliche Anlagen, so doch zum Komprimieren von Luft und zur Abgabe von Warnungssignalen an gefährlichen Untiefen verwendet werden könnte.

Neue Endmasse zum Einpassen der Rachenlehren, die gegenüber den bisher gebräuchlichen eine Vereinfachung darstellen, werden seit einiger Zeit von der Firma Honegger, Golay & Cie. in Corcelles-Neuchâtel hergestellt. Der Satz enthält 24 Parallel-Endmasse von 0,900 bis 1,0075 mm mit je 0,005 mm Unterschied und gestattet somit, in Verbindung mit dem gewöhnlichen Satz von Millimeter-Endmassen, jedes beliebige Einpassen der Grenz-Rachenlehre mit nur zwei Endmassen. So kann das Mass 19,075 mm durch die Zusammenstellung 19 + 0,075 erreicht werden, während dazu sonst meistens vier Endmasse, 16 + 1,9 + 1,07 + 1,005, nötig sind, was nicht nur Zeitverlust verursacht, sondern auch leicht zu Verwechslungen Anlass gibt. Diese neuen Endmasse, deren Zusammenstellung bis auf etwa 1 µ (= 0,001 mm) genau sind, haben bereits in unserer Maschinenindustrie bereits berechnete Anerkennung gefunden.

Pflugwiderstand bei Motorpflügen. Ueber die Ergebnisse der Prüfung von 56 Motorpflügen in Lincoln am 25. September 1919 berichtet K. v. Meyenburg (Basel) in Heft 11 der Zeitschrift „Technik in der Landwirtschaft“. Besonders interessant sind die Resultate bezüglich des Pflugwiderstandes. Sie zeigen, dass dieser hinter dem Traktor erheblich grösser ist als hinter Zugtieren, was seine Ursache im Zusammendrücken des Bodens durch die Traktorräder hat. Dieser höhere Widerstand erfordert eine Mehrleistung von 40 % gegenüber Kabelpflügen.

Neuer Rheinhafen in Speyer. In der Nähe der frühern Flugzeugwerke, oberhalb der Schiffbrücke, soll in Speyer ein neuer Rheinhafen von 750 m Länge bei 110 m Sohlenbreite erbaut werden. In Zusammenhang damit sollen die bisherigen Flugzeugwerke in eine Schiffswerft für Binnenschifffahrt umgewandelt werden. Die Bauarbeiten, an deren Kosten sich das Reich und Bayern in Form von Notstandszuschüssen beteiligen, sollen sofort in Angriff genommen werden. Als Bauzeit sind 1½ Jahre vorgesehen.

Die Ausstellung „Baustoffe und Bauweise“ in Zürich ist um acht Tage verlängert worden und somit morgen Sonntag den 14. November noch offen, worauf wir unsere Leser hiermit noch aufmerksam machen.

Nekrologie.

† C. O. Gleim. Aus Hamburg kommt die betrübende Nachricht, dass dieser bedeutende, auch in der Schweiz, besonders in Zürich und Bern wohlbekannte Civil-Ingenieur am 2. November d. J. einem längeren Leiden im 77. Altersjahr erlegen ist. Er war in weiten Kreisen Europas besonders als fachmännische Autorität für Bahnhofanlagen bekannt und sehr geschätzt. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika geboren, studierte Charles Otto Gleim anfangs der 60er Jahre an der Technischen Hochschule in Karlsruhe. An der Projektierung und dem Bau der beiden grossen Elbebrücken in Hamburg-Harburg ist er in hervorragender Weise tätig gewesen. Später wurden von ihm als beratender Ingenieur zahlreiche meisterhafte Entwürfe für den Neu- und Umbau von Bahnhofanlagen geschaffen. Bei öffentlichen Wettbewerben über solche Anlagen in allen nordischen Staaten wurden seine Entwürfe mit ersten Preisen ausgezeichnet, so u. a. für Stockholm, Christiania, St. Petersburg, Kopenhagen, Upsala, Gefle, Malmö, Helsingfors, Viborg, und den Bauausführungen zu Grunde gelegt. Deutschen Städteverwaltungen diente er oft als Berater für Städteerweiterungen und namentlich Bahnhofanlagen, wie u. a. Göttingen, Braunschweig, Darmstadt, Karlsruhe, Osnabrück, Mülhausen i. E., und für die Schweiz hat er