

Die Ueberwachung des Betonbaues

Autor(en): **Vogeler**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44047>

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 Ausdrücke 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.

womit b bestimmbar ist. Aus gegebenen Reiselängen x_i oder x_p mit gegebenen Ordinaten y_i oder y_p folgt dann mit:

$$y_i = C b^{x_i}$$

oder mit

$$y_p = C b^{x_p}$$

sofort auch die Konstante C .

Statt der Differenzenrechnung lässt sich auch die Flächenrechnung benutzen. Bezeichnet man die zwischen den Ordinaten y_i und y_p , wobei $y_i > y_p$ sei, über dem Abszissenabschnitt $x_p - x_i$ liegende Fläche, die zwischen der Treppe und der x -Axe liegt, mit $F_{i,p}$, so gilt:

$$F_{i,p} = \int_{x_i}^{x_p} y dx = C \int_{x_i}^{x_p} b^x dx = \frac{-C}{\lg b} (b^{x_i} - b^{x_p}) = -\frac{y_i - y_p}{\lg b}$$

woraus dann:

$$\lg b = -\frac{y_i - y_p}{F_{i,p}}$$

folgt. Dann ist auch wieder C , wie oben dargestellt, sofort bestimmbar. Nach diesen zwei Verfahren haben wir für das Treppenbild in Abbildung 1 übereinstimmend:

$$b \approx 0,68 ; \quad C \approx 100\,000$$

ermittelt und damit die Abbildung 3 gezeichnet. Ein Vergleich der Abbildungen 1 und 3 lässt erkennen, dass unsere Funktion

$$y = C b^x$$

dem Charakter des Treppenbildes, also der Wirklichkeit, in weitaus höherem Masse gerecht wird, als die Lill'sche Funktion:

$$y = \frac{M}{x}$$

Für den Verkehr auf Hauptbahnen kann die Häufigkeit verschiedener Reiselängen gut beurteilt werden aus den statistischen Zusammenstellungen über den Fahrkartenverkauf, geordnet nach Entfernungen von 1 bis 5 km, von 6 bis 10 km, von 11 bis 15 km usw. Derartige Zusammenstellungen sind, so weit uns bekannt, erstmals von *O. Hille*, über Erhebungen bei den Preussischen Staatsbahnen, mitgeteilt worden. Aus seinen Veröffentlichungen benutzen wir beispielsweise jene über den Personenverkehr der Monate Mai und Juli des Jahres 1893¹⁾, im Hinblick auf die Zusammenstellungen über den Verkauf von einfachen Fahrkarten und Rückfahrkarten zusammen. Die vier ersten Zeilen dieser Zusammenstellungen, mit den Daten:

Auf eine Entfernung	Fahrtanzahl
1 bis 5 km	4753 061
6 bis 10 "	8792 599
11 bis 15 "	5556 973
16 bis 20 "	3711 817

scheinen zwar unserer Häufigkeitsfunktion ganz und gar nicht zu entsprechen. Es genügt jedoch, an Stelle der Entfernungsdifferenz von 4 bis 5 km eine solche von 9 bis 10 km, oder, noch besser, eine solche von 19 bis 20 km zu wählen, um eine gute Übereinstimmung der statistischen Daten mit unserer Häufigkeitsfunktion zu erhalten, wie

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen, 1894, Seite 85.

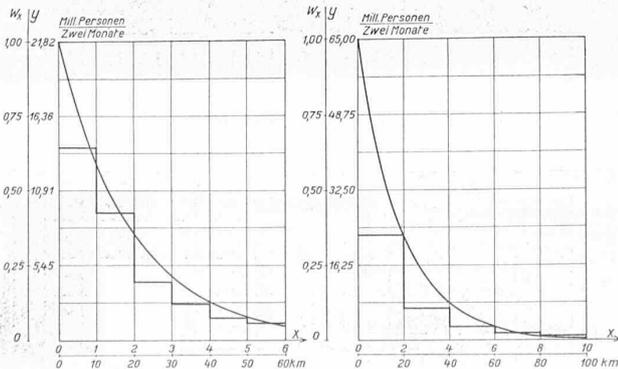


Abb. 4. Beispiel eines Verkehrs mit 10 km Entfernungs-Differenz.

Abb. 5. Desgl. mit 20 km Diff., mit Daten wie in Abb. 4.

den Abbildungen 4 und 5 entnommen werden kann. Für die Häufigkeitskurven dieser zwei Abbildungen gilt übereinstimmend:

$$b = 0,6$$

während C für Abbildung 4 den Wert 21,82 Millionen Personen, für Abbildung 5 den Wert 65,00 Millionen Personen, je für die zwei Monate Mai und Juli 1893, hat.

Die Erklärung für die bei gewissen, nämlich bei zu kleinen Entfernungsdifferenzen auftretenden praktischen Abweichungen von der theoretisch begründeten Häufigkeitsregel liegt im Einfluss örtlicher Uneinheitlichkeit des Verkehrsgebiets, insbesondere in der Rolle mehrerer, nahe beisammen liegender, je einen starken Vorortverkehr bedienender Hauptstationen. Diese Erscheinung ist durchaus nicht ungewöhnlich. Auch in den Verkehrsangaben der von den S. B. B. alljährlich herausgegebenen „Statistischen Tabellen“ ist sie etwa feststellbar.

Wir verzichten auf die Wiedergabe weiterer Berechnungsbeispiele, aus denen wir die durchaus befriedigende Übereinstimmung der von uns abgeleiteten Häufigkeitsregel für das Auftreten verschiedener Reiselängen im Bahnverkehr entnehmen konnten. Wir dürfen durchaus den Standpunkt einnehmen, dass unsere Regel viel zuverlässiger ist als jene von Lill, ferner dass sie, dank ihrer analytischen Einfachheit und dank der Möglichkeit ihrer Herleitung a priori, auch der auf guten empirischen Grundlagen beruhenden Kurve von Sonne überlegen ist.

Die Ueberwachung des Betonbaues.

Von Baurat VOGELER, Berlin.¹⁾

Die seit etwa 1922 ergangenen Anregungen der Fachwelt, die Güte des Betonbaues zu steigern, haben bei der deutschen Reichsbahn starken Widerhall gefunden. Diese begann vor drei Jahren in ihrem Bereiche die Ueberwachung des Betonbaues zu organisieren. Die Grundlage dazu wurde die „Anweisung für Mörtel und Beton“ (AMB) vom September 1928, die ein Lehrheft über alle grundlegenden Fragen des Betonbaues darstellt²⁾. Sie behandelt in knapper Form die „Bestandteile des Mörtels und Beton“, deren Zusammensetzung zu „Mörtel und Beton“ und die Baustellenprüfungen für die Durchführung einer zeitgemässen „Bauüberwachung“.

Die Anweisung wurde auch in der Öffentlichkeit gut aufgenommen. Sie wird sogar ausserhalb der Reichsbahn von zahlreichen deutschen Behörden, Verbänden und Privaten, sowie auch im Ausland verwendet. Um nichts zu versäumen, was einer guten Betonherstellung dienen kann, wurden noch Auszüge aus der AMB gefertigt und zwar zunächst eine Anhangtafel, das „Merkblatt für Betonbauten“, zwei Blätter von je 42×60 cm Grösse³⁾. Das Merkblatt bringt in stark gegliedertem Druck und in äusserster Wortkürze Hinweise zu den wichtigsten Gesichtspunkten des Betonbaues: zum Baugrund, zu den Baustoffen, zu Gerüsten, Schalung und Eiseneinlagen, zu Mörtel, Beton und Bauwerkschutz. Das Merkblatt ist ferner noch in Taschenbuchform gedruckt und mit einem Anhang versehen, der in ebenfalls kürzester Form die Baustellenversuche schildert. Das Ganze ist als „Beton-Merkbuch“ bezeichnet²⁾. Der Anhang enthält die Verfahren für die Untersuchung von Boden, Wasser, Bindemittel, Zuschlagstoff, Eisen, Betonbereitung und Betongüte.

Zur Organisation der Bauüberwachung gehört weiterhin die *Ausrüstung der Baustellen mit Prüfgerät*. Hierzu wird das notwendige Gerät in Gruppen für bestimmte Prüfungen zusammengefasst und in Kästen verpackt. Die Ausrüstung A (Abb. 1, S. 106) umfasst die Geräte für die Untersuchungen an den Bindemitteln, Zuschlagstoffen und am frischen Betongemenge. Die Ausrüstungen B und C (Abb. 2) umfassen die Geräte für den Würfel- und Balken-

¹⁾ Kurze Angabe des wesentlichsten Inhaltes eines Vortrages bei den Sektionen Basel und Waldstätte des S. I. A. am 8. u. 9. Januar 1930.

²⁾ Erschienen im Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.

