

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 2

Artikel: Culmann's graphische Statik wird fortgesetzt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14919>

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: 13.05.2025

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

Grâce à l'énergie et à l'activité de M. Mathys et de ses deux collaborateurs le projet définitif a pu être présenté aux autorités municipales en mars 1886 et le 28 du même mois le conseil général lui accorda son approbation, tout en fixant à fr. 1 900 000 le crédit définitif. Ce projet ne conserva du projet Ritter que l'idée générale, les plans d'exécution et la disposition des différents ouvrages, depuis la prise d'eau et le captage des sources jusqu'à la canalisation en ville, diffèrent entièrement des propositions présentées par cet ingénieur. (à suivre.)

Culmann's graphische Statik wird fortgesetzt.

Bekanntlich ist die erste Hälfte des grundlegenden Werkes über die graphische Statik im Jahre 1875 in zweiter Auflage erschienen. Die starke Erweiterung, welche dieser erste Band nach einem Zeitraum von 10 Jahren erfahren hatte, die Perspektiven, welche er eröffnete und die Vielseitigkeit, mit welcher manche Capitel bearbeitet waren, liessen erwarten, dass auch der zweite Band, der mehr die practischen Anwendungen enthält, einen bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiete der graphischen Berechnung der Bauconstructionen aufweisen würde und mit Spannung sahen die Freunde der graphischen Methoden dessen Erscheinen entgegen. Jahr um Jahr ging jedoch vorüber, ohne dass diese Erwartungen erfüllt wurden und als der geniale Meister am Ende des Jahres 1881 starb, da fanden sich in seinem Nachlass nur Bruchstücke für die neue Arbeit vor; das vermittelnde Band dagegen, der Grundgedanke, auf welchem das ganze Gebäude sich aufbauen sollte und welcher dem Verfasser jedenfalls vorgeschwebt hatte, wurde mit ihm zu Grabe getragen.

Der Nachfolger Culmann's auf dem Lehrstuhl für graphische Statik und Brückenbau am Zürcher Polytechnikum, Professor W. Ritter, welchem die Erben Culmann's das vorhandene Material zur Bearbeitung überliessen, hatte daher eine schwierige Aufgabe zu lösen und konnte sich lange nicht dazu entschliessen, sich derselben zu unterziehen. Wie uns berichtet wird, ist indessen vor einigen Monaten zwischen ihm und der Verlagshandlung von Meyer & Zeller in Zürich ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher die Neubearbeitung des zweiten Bandes der graphischen Statik von Culmann zum Gegenstande hat.

Neben den genannten Schwierigkeiten standen der Fortführung des Werkes auch geschäftliche Bedenken entgegen. Nachdem seit dem Erscheinen des ersten Bandes (1875) wiederum mehr als ein Jahrzehnd verstrichen war, erschien es unthunlich, den zweiten Band als ein mit dem ersten zusammengehörendes Werk herauszugeben. Die Verlagshandlung hielt es vielmehr für passender, die Ritter'sche Bearbeitung der zweiten Hälfte in selbstständiger Form unter dem Titel „Anwendungen der graphischen Statik“ erscheinen zu lassen. Ueberdies soll das neue Werk in fünf einzelnen Theilen oder Heften herauskommen, von welchen jedes ein abgeschlossenes Ganzes bilden und für sich käuflich sein soll. Die Titel dieser einzelnen Theile lauten (entsprechend der von Culmann gewählten Anordnung des Stoffes): Die im Innern eines Balkens wirkenden Kräfte, das Fachwerk, der Erddruck und die Stützmauern, der continuirliche Balken, der Bogen. Der erste dieser Theile ist, wie wir hören, bereits in Druck gegeben und wird voraussichtlich im März dieses Jahres im Buchhandel erscheinen. Die übrigen sollen in Zwischenräumen von höchstens einem Jahre aufeinander folgen.

Die Stellung, die der Bearbeiter der graphischen Statik in der wissenschaftlichen Welt einnimmt, seine bereits erschienenen Schriften und der hohe Ernst, den er der schwierigen Aufgabe entgegenbringt, lassen Vorzügliches erwarten. Wir sind überzeugt, dass er trotz der vorhandenen Schwierigkeiten den Ausbau des Werkes nach dem Plan des Meisters und in dessen Sinn und Geist vollenden wird. Wir hegen ferner die Ueberzeugung, dass es ihm gelingen wird, alles Neue, was seit dem Erscheinen der ersten Auflage

auf dem Gebiete der graphischen Statik zu Tage gefördert wurde, mit in Berücksichtigung zu ziehen und vor Allem gegenüber der Verflachung, welche die Schöpfung Culmanns vielfach erfahren hat, deren Classicität zu bewahren.

Miscellanea.

Staatsbahnen. Denjenigen, welche vom Staatsbetrieb der Eisenbahnen *besondere* Freuden und Herrlichkeiten erwarten, möchten wir rathen, folgende launige Schilderung zu lesen, die ein rheinischer Hüttenmann in den „Zwanglosen Mittheilungen“ der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ veröffentlicht hat. Jeder wird sich sicherlich daran erheitern und finden, dass auch der Staatsbetrieb seine Schattenseiten hat. Die Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb das Richtige sei, betrachten wir selbstverständlich als eine offene.

Der oben erwähnte Rheinländer schreibt:

„Leute, die's verstehen, behaupten steif und fest, der Personenverkehr auf den Eisenbahnen sei nicht lohnend, der Güterverkehr müsse vielmehr dessen Ausfälle decken. Darüber sind mir allerhand krause Gedanken und Fragen in den Sinn gekommen, welche den lieben Leser vielleicht auch ein wenig berühren.“

Ich wohne in einer mittelgrossen Stadt an der Bergisch-Märkischen und der Rechtsrheinischen Bahn. Auf den beiden Bahnhöfen verkehren im Ganzen täglich 86 Personenzüge. Von Morgens früh 4 $\frac{1}{2}$ Uhr bis Mitternacht findet das reisende Publikum Fahrgelegenheit nach jeder Richtung. Manche Züge sind nur spärlich, ausnahmsweise einer auch mal gar nicht besetzt. Das kostet der Eisenbahnverwaltung sicherlich schweres Geld; aber angenehm und bequem ist's doch; nur ein Bedenken hege ich: Wer muss diesen Ueberfluss endgültig bezahlen?

Unsere Bahnhöfe in X. sind zwar nicht besonders fein, desto schöner und grossartiger aber die in Duisburg, Hannover, Magdeburg, Mainz und welche Prachtbauten entstehen in Düsseldorf, Köln, Frankfurt a. M.? Die beiden letzteren verschlingen wol allein weit über 50 Millionen, selbst wenn die Anschläge nicht überschritten werden, was sehr selten der Fall zu sein pflegt. In solch stolzen Hallen ist's recht behaglich; alle Bequemlichkeiten sind geboten; Speisen und Getränke zwar manchmal ein bisschen theuer, da die Pächter sehr hohe Mieten herauschlagen müssen; wer jedoch reist, sieht so genau nicht auf den Groschen wie daheim. Nur einen Haken hat die Sache: an einer Stelle muss unzweifelhaft das Heidengeld für den ertraglosen Neubau wieder einkommen; ich möchte wissen, wo die ist? Nicht allein auf den Bahnhöfen wird's dem lieben Publikum bequem gemacht, sondern auch in den Wagen, welche hübsch geheizt und nicht überbesetzt sein sollen. Für vornehme Leute schleppt man selbst auf Nebenbahnen stets Abtheile I. Güte — ich huldige der Sprachreinigung — mit, welche meist nur von höheren Bahnbeamten benutzt werden, so dass, wenn zufällig Unserer einmal hineingeräth und mit einer Mappe bewaffnet ist, alle Bahnbediensteten unterthänigst grüssen. In diesem „Abtheil“ sitzt sich's herrlich, meist mutterseelenallein, kann man thun und treiben, was einem beliebt, nur bezweifle ich, dass das Fahrgeld die Auslagen für das meist' leere Ding deckt.

Sehr dankbar muss jeder der Verwaltung für die ermässigten Hin- und Herfahrten, Rund- und Gesellschaftsreisen, Vergnügungszüge, Schüler- und Arbeiterkarten u. s. w. sein; ob die Vergünstigungen sich auch bezahlt machen, ist eine andere Frage. Die Eisenbahn darf nicht auf fremder Leute Kosten dem Baron von Stolzhause die standesgemässe Trennung vom übrigen Publicum gewähren, dem Herrn Müller vom Hause Schultze den Schmierölvertrieb erleichtern und dem Amtsrichter Rechthuber die Ferienreise billig machen; das wäre verkehrt.

Edel und landesväterlich sorgt der Staat für ärmere, des Verkehrs entbehrende Gegenden durch Anlage von Eisenbahnen, selbst wenn diese sich nicht lohnen. Ferner sind Kriegsbahnen nöthig, damit der böse Franzos und Russ nicht ins Land kommt; dabei darf man natürlich keineswegs auf Bau- und Betriebskosten sehen, aber doch fragen, ob diese gerechter Weise vom ganzen Lande oder nur von einem Theile der Steuerzahler getragen werden.

Dass die Eisenbahn der Post Alles beinahe umsonst fährt, ist eigentlich selbstverständlich, obschon erstere behauptet, das sei die einzige Ursache der grossen Ueberschüsse jener Verwaltung, welche sich mit fremden Federn schmücke. Uns bleibt's einerlei, denn der Staat säckelt ja Alles doch ein, nur ein Umstand erscheint bedenklich: der