

# Von der XXI. Generalversammlung der G.e.P.

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-16432>

## **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.

INHALT: Statische Untersuchung einer Flusseisen-Querschwelle veränderlichen Querschnittes. — Von der XXI. Generalversammlung der G. e. P. — Miscellanea: Schweizerische Eisenbahnen. Verein

deutscher Ingenieure. Electriche Beleuchtung von Cöln. Zur Berechnung des Schneedruckes. Der Wasserverkehr zwischen Frankfurt und Mainz. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

## Statische Untersuchung einer Flusseisen-Querschwelle veränderlichen Querschnittes.

Von G. Mantel, Ing.

### Einleitung.

Verflossenen Monat wurde von der technischen Oberleitung für den Betrieb der Gotthardbahn an mich die Frage gestellt, welche vortheilhafteste Länge ihrer flusseisernen Querschwelle Profil 1887, die auch für das im Bau befindliche zweite Geleise Verwendung findet, zu geben sei. Es ist dies die bekannte Post'sche Schwelle — Profil Küber, veränderliche Kopfplattendicke, Einschnürung in der Mitte, Kopfabschluss ohne Ausschneiden von Zwickel — wie sie die Figuren 11 und 12 zeigen (ähnlich derjenigen, welche in Band VI. Nr. 7 u. 8 der „Schweiz. Bauztg.“ abgebildet ist). Da einerseits die Beantwortung obiger Frage Veranlassung zu einer hübschen statischen Untersuchung gab, bei welcher sich wieder die graphischen Methoden, wie schon oft, zur Behandlung eines Problems in seiner allgemeinsten Form besonders geschickt erwiesen und andererseits solche Schwellenformen bei vielen Eisenbahnverwaltungen in Verwendung stehen, so glaubt Schreiber dieser Zeilen, die Veröffentlichung des Arbeitsganges und der gewonnenen Ergebnisse möchten den einen oder den andern Fachgenossen interessiren.

Die Erlaubniss zu dieser Veröffentlichung wurde mir in verdankenswerther Weise von Herrn Gotthardbahn-Director Dietler bereitwilligst ertheilt und ich kann mich also im Folgenden in der Hauptsache an den eingereichten Bericht halten, denselben da und dort je nach den Umständen etwas erweiternd oder kürzend.

### Bedingungen, welche vom statischen Standpunkt aus an die Schwelle zu stellen sind.

Die zu ermittelnde Schwellenlänge hängt von dem statischen Verhalten der Querschwelle unter der aufgetragten Last ab; von den übrigen Bedingungen, welche der Betriebstechniker an eine gute eiserne Schwelle stellt, wie Fassung eines möglichst grossen und compacten Kieskörpers, Sicherung gegen Verschiebung des Geleises in der Längs- und Querrichtung desselben u. s. w. darf ab-

gesehen werden, denn diese letztern Bedingungen lassen sich mit den statischen Forderungen immer in Einklang bringen. Es sind also hier hauptsächlich nur die folgenden Gesichtspunkte ins Auge zu fassen:

1) Der Hauptzweck der Schwelle, möglichst gleichmässige Vertheilung des als concentrirte Last empfangenen Druckes auf die Bettung soll in möglichster Vollkommenheit erreicht werden, wobei zugleich der spec. Bettungsdruck, das heisst der Druck zwischen Schwelle und Bettung pro Flächeneinheit einen gewissen Grösstwerth nicht überschreiten soll.

2) Die unvermeidlichen elastischen Formänderungen sollen möglichst gleichmässige sein, damit nicht an einzelnen Stellen dieselben zu gross werden und Auflockerungen des Schotterbettes verursachen.

3) Die elastischen Formänderungen sollen ferner ein ruhiges Aufsitzen der Schiene gestatten, d. h. die Tangente an die Einsenkungcurve unter dem Schienenaufleger soll so viel wie möglich ihre horizontale Lage beibehalten, so dass nur verticale Bewegungen der Schienen, keine Seitenschwankungen derselben vorkommen.

4) Die Beanspruchung der Schwelle selbst soll in keinem Theile eine zu grosse werden.

Diese Forderungen decken sich theilweise, alle aber bedingen ein Eingehen auf die elastischen Formänderungen der Schwelle. Bei durchgehend gleichem Querschnitt lassen sich diese berechnen, am bequemsten nach Anleitung von Dr. Zimmermanns bekanntem, trefflichem Werk: „Die Berechnung des eisernen Oberbaues“, welches durch Beigabe von Tabellen, namentlich aber von sehr geschickt eingerichteten Tafeln ein müheloses Ablesen der Hauptwerthe beinahe ohne numerische Rechnung ermöglicht. Seit Winkler, der das Problem des auf elastischer Unterlage continuirlich gelagerten elastischen Trägers zuerst löste, wird hiebei immer die Voraussetzung einer vollkommenen Elasticität dieser Unterlage gemacht, welche Voraussetzung jedenfalls in der Wirklichkeit sehr nahe erfüllt sein muss, da sonst unter den täglich sich viele hundertmal wiederholenden Belastungen einer Schwelle dieselbe rasch bleibende Senkungen in grösserem Betrage

## Von der XXI. Generalversammlung der G. e. P.

(Schluss.)

In der hell erleuchteten Werkstätte von J. Rauschenbach finden sich die Theilnehmer der verschiedenen Excursions-Gruppen zum programmässigen „Auto da Fé“ zusammen. Zwar sieht man kein Inquisitions-Gericht und wenn auch die Versammlung nicht gerade im Geruch sonderlicher Heiligkeit steht, so wäre es schwierig, einen die lebendige Cremation verdienenden Ketzler darunter zu finden. Trotzdem werden die Hobelspäne und Holzabfälle immer höher aufgehäuft, und in den Gesichtern der Zuschauer spiegelt sich bereits die Freude, wieder einmal einen ordentlichen „Brand“ zu sehen. Endlich steht der ganze Holzstoss in hellen Flammen; doch nicht lange dauert das hübsche Schauspiel, denn die vorschrittgemässe Temperatur von 73° Celsius schmilzt bald das leichtflüssige Metall, durch welches der Messingbügel der Brause angelöthet ist, und dieselbe begiesst die „wabernde Lohe“, sowie auch einige nicht ganz brandsichere Zuschauer mit einem wohlvertheilten und energischen Sprühregen, in welchem die züngelnden Flammen rasch untergehen.

Die Maschinenfabrik von J. Rauschenbach ist nämlich mit der selbstthätigen Feuerlösch- und Alarm-Vorrichtung von Walther & Co. in Kalk bei Cöln ausgerüstet, von deren Wirkung die soeben beschriebene Löschprobe ein deutliches Bild gegeben hat. Die Decken der Säle sind mit einem System von parallel laufenden, je drei Meter von einander entfernten Röhren, die unter Wasserdruck stehen, versehen. In regelmässigen Abständen von je drei Meter befinden sich die selbst-

wirkenden Brausen, so dass jede derselben einen Flächenraum von etwa neun Quadratmeter beherrscht. Die Brause besteht aus einem abwärts gerichteten Ventil von 13 mm Oeffnung, dessen Teller durch einen Hebel und eine Hebelstütze fest geschlossen gegen den Ventilsitz gehalten wird, so dass kein Wasser austreten kann. Die Hebelstütze ist an einen Messingbügel des Ventilkörpers angelöthet mit einem leichtflüssigen Metall, welches schon bei 73 Grad Celsius oder 58 Grad Réaumur schmilzt. Bei einem im Raume entstehenden Feuer wird die Temperatur von 73 Grad Celsius an der nächstbefindlichen Brause bald erreicht, das Loth an der Hebelstütze schmilzt und letztere sowie der Hebel fallen ab; damit ist der Schluss des Ventils gelöst, der Ventilteller geht um 10 mm nach unten, das Wasser strömt aus und schlägt auf den Ventilteller auf. Durch den gezahnten Rand des Ventiltellers wird dann das Wasser in Strahlen gegen die Decke geworfen, fällt als Sprühregen auf den Fussboden und löscht das in seinem Bereiche liegende Feuer. Das Ventil ist so construiert, dass der Druck des Wassers zum vollkommenen Schluss mitwirkt, so dass es nicht undicht werden kann. In die Hauptleitung ist ein Ventil eingeschaltet, welches sich sofort öffnet, wenn eine Brause sich löst. Die Bewegung des Ventiles wird auf ein Lätewerk übertragen. Auf diese Weise wird der Ausbruch des Feuers an irgend einer Stelle der Fabrik selbstthätig, augenblicklich weithin vernehmbar angezeigt und damit die Ausführung weiterer Massregeln unmittelbar nach dem Entstehen des Brandes ermöglicht. Das Wasser kann gleich abgestellt werden, wenn die Gefahr vorüber ist. Der Alarm-Apparat tritt auch in Wirksamkeit, wenn die Rohrleitung an einer Stelle undicht wird. Er zeigt also auch das Schadhafwerden der Einrichtung an.

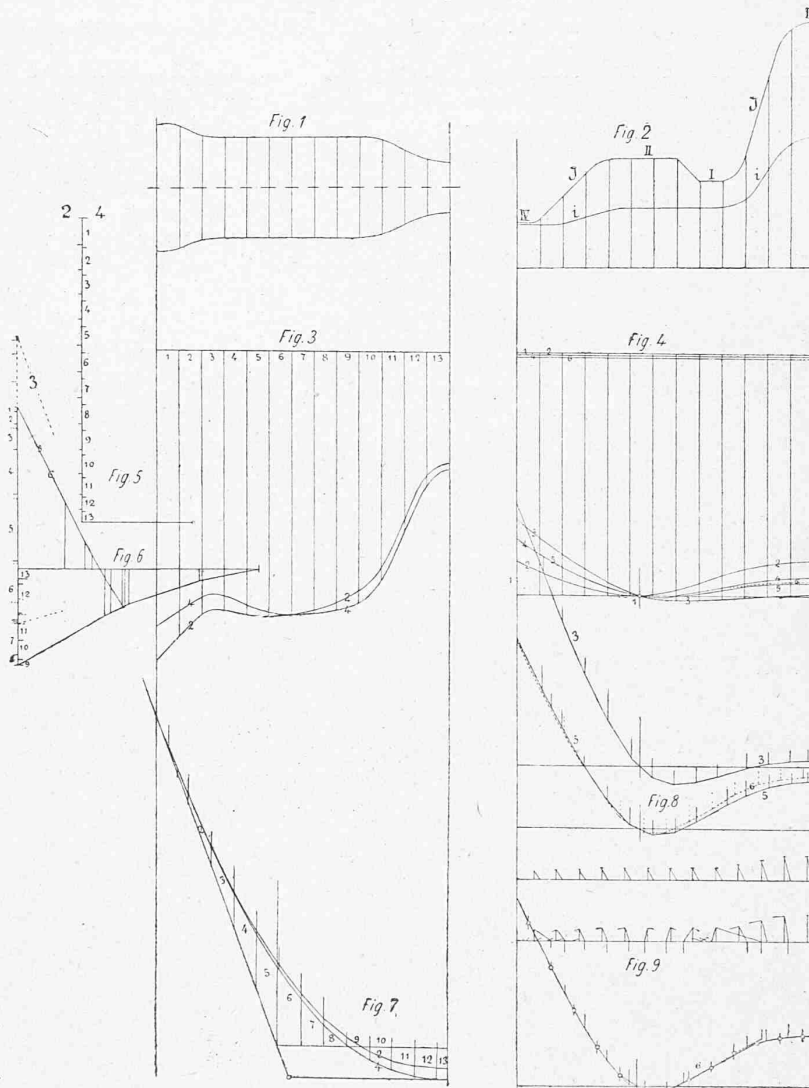
erfahren müsste. — Näher auf diese Berechnungsweisen einzutreten ist wohl nicht nothwendig, um so weniger, als sie uns in unserm Falle nicht zum Ziele führen können. Bei einer Schwelle mit so sehr veränderlichem Trägheitsmoment und so stark wechselnder Breite — ersteres schwankt zwischen etwa 100 und über 500  $cm^4$ , letztere zwischen etwa 28 und 11  $cm$  — müsste die Annahme von constanten Mittelwerthen nothwendig auf falsche Ergebnisse führen; es konnte hier offenbar nur ein graphisches Verfahren dienlich sein, das den Formverhältnissen der Schwelle, bzw. dem wechselnden Widerstandsverhältniss derselben denselbst wechselnden Bettungsdrücken gegenüber Rechnung trug.

#### Bestimmung der Durchbiegungslinie der Schwelle.

Die zu lösende Aufgabe bestand nun darin, die Form und Lage zu ermitteln, welche eine auf der Schwelle vor der Belastung gezogene Gerade nach der Belastung annahm, mit andern Worten, die Durchbiegungslinie der Schwelle zu ermitteln.

#### Schwelle von 260 $cm$ Länge auf weicher Bettung. $C = 3$ .

Masstab der Längen 1 : 30.



Höhen der Fig. 1 = 1 : 15; Masstab der J : 1  $mm = 15 cm^4$ ; Masstab der i : 1  $mm = 3 mm$ .

Als Druck zwischen Schiene und Schwelle wurde 4  $t$  gewählt, entsprechend einem durchschnittlichen grössten Achsdruck von 16  $t$ . Grössere und auch kleinere Drücke können bei ungleicher Höhenlage der Schwellen oder ungleichmässigem Untergrund freilich vorkommen; für solche sind die gewonnenen Ergebnisse einfach proportional zu vergrössern oder zu verkleinern.

Der Bettungsdruck  $p$  pro Flächeneinheit wird, der Annahme vollkommener Elasticität des Schotterbettes entsprechend, der Einsenkung  $y$  der Schwelle an jeder Stelle proportional gesetzt, also gleich  $C \cdot y$ , wo  $C$  einen Festwerth, die sogenannte Bettungsziffer, bedeutet.

Diese wurde nach Versuchen im Mittel wechselnd gefunden zwischen etwa 3  $kg/cm^2$  und 8  $kg/cm^2$ , d. h. ein Druck von 3 bis 8  $kg$  auf den Quadrat-Centimeter würde je nach der geringern oder grössern Widerstandsfähigkeit des Schotterbettes ein Eindringen der belasteten Fläche um die Einheit der Länge, hier also 1  $cm$ , bewirkt haben. Die erstere dieser Zahlen

Die 73<sup>o</sup> Celsius und der mit der Löschprobe verbundene Rauch haben eine so austrocknende Wirkung auf die Kehlen der Zuschauer ausgeübt, dass die weise Vorsorge des Comites nicht genug gepriesen werden kann, welches nach diesem Experiment mänglichlich zu einem officiellen Fröhschoppen in den Thiergarten befohlen hat. Nachher geht's zum gemeinsamen Mittagessen nach dem Casinogarten und von dort, Musik voran, in stattlichem Zuge durch die Stadt nach der Schiffflände, wo ein Dampfer zur Fahrt nach Stein bereit steht.

Beim Eintritt in das hübsch geschmückte Fahrzeug überreicht eine Schaffhauserin in der Landestracht jedem Theilnehmer ein zweites Vereinszeichen, das Emblem von Böllonopolis an schwarzgrüner Schnur, welches mit der später in Stein eroberten „Gige“ einen grotesken Schmuck für die Theilnehmer bildet.\*) Unter dem Donner der Geschütze des „Unnoth“ zieht das Dampfschiff den klaren Strom hinan, an den lieblichen Ufern vorbei dem Städtchen Stein entgegen. Die kurze Zeit des Zusammenseins benützt der Präsident der Gesellschaft Ing. Naville noch dazu, um den Besitzern und Leitern der besuchten Etablissements, sowie allen denjenigen, welche die heutigen, lehrreichen und sehenswerthen Excursionen durch ihr Entgegenkommen ermöglicht und durch

\*) Es gehört zwar nicht in die Kategorie dieser localen Symbole, aber es muss doch irgendwo gesagt werden, dass ausser dem bereits erwähnten Festzeichen, dem Liederheft und der Speisekarte, den Theilnehmern noch eine Festkarte mit den Plänen des Wasserwerks, sowie ein Führer durch Schaffhausen und Umgebung mit mehreren Karten, einem guten Stadtplan und einem Panorama von der Hohlfluh bei Schaffhausen vertheilt wurden.

ihre Zuvorkommenheit unterstützt haben, den Dank des Vereins auszusprechen. Bald zeigt sich die alte Veste Hohenklingen im Hintergrund. Auch sie begrüsst uns mit hallendem Kanonendonner. Am Landungsplatz von Stein sehen wir fröhliche Gesichter; der Verwaltungsrath der Dampfschiffgesellschaft hat nämlich soeben hier getagt und — wir wollen es hoffen — eine recht fette Dividende vertheilt. Dieses frohe Ereigniss, verbunden mit dem Besuch der G. e. P. hat die ganze Bevölkerung des romantischen Städtchens auf die Strasse hinausgelockt, vornehmlich die liebe Schuljugend, welcher der Einmarsch der mit „Böllon“ und „Gige“ bewaffneten Schaar herrliches Vergnügen bereitet. An den alterthümlichen Häusern wird da und dort ein Fensterladen halb geöffnet und ein blühendes Mädchenangesicht schaut erstaunt und erfreut dem fröhlichen Zuge zu, der sich nach dem Rathhaus bewegt. Hier zerstreut sich die Schaar, um die Sehenswürdigkeiten Steins zu besichtigen.

Sie ist nicht arm an Kleinodien aller Art, die Stadt, in der unseres Schulraths-Vizepräsidenten Wiege stand! Die Einen betrachten die alterthümlichen Häuser mit ihren der Strasse zugekehrten Giebeln und den mit kunstreichen Fresken bedeckten Façaden, die Andern gehen ins Rathhaus, um dort die berühmten Glasmalereien und Pocale zu bewundern, wieder Andere ziehen sich ins Kloster zurück, das dessen Besitzer, Professor Vetter, den Gästen in verdankenswerther Weise zugänglich gemacht hat und erfreuen sich am Betrachten des stillen Kreuzganges, des kunstvoll ausgestatteten Refectoriums, des behaglichen Abzimmers und der sehenswerthen Fresken aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts. Mehr für Natur als für Kunst Schwärmende haben etwas zu tief in feurige Mädchenaugen geblickt, während die ausgebildetsten Realisten den

entspricht etwa dem Verhalten des aus gewöhnlichem abgerundetem Flussgerölle mittlerer Grösse gebildeten Schotterbettes, die letztere einem sorgfältiger mit Packunterlage oder aus grösserm eckigem Gesteine gebildeten Bette. Es mussten beide Grenzfälle untersucht werden, die dann alle übrigen vorkommenden Verhältnisse zwischen sich einschliessen müssen.

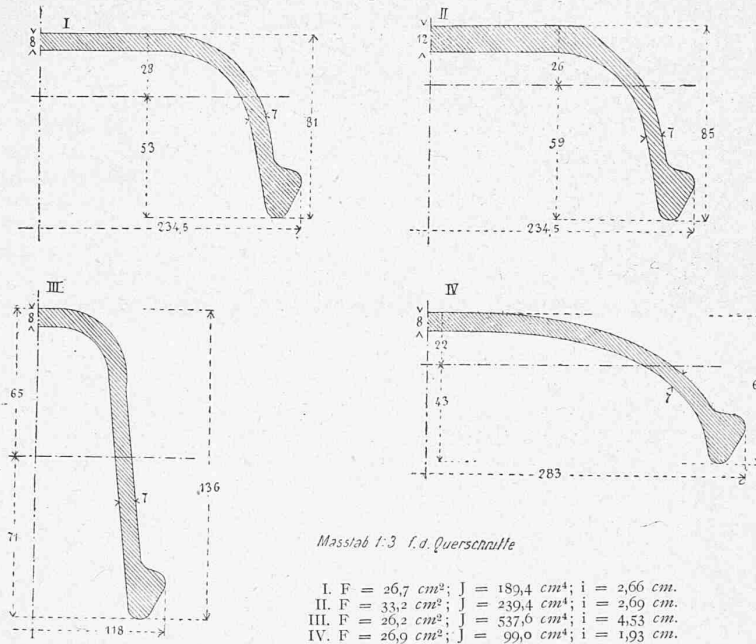
Hervorgehoben soll an dieser Stelle noch die Annahme eines über die ganze Schwellenbreite gleichmässigen Bettungsdruckes, d. h. einer ganz gleichmässigen Unterkrampung werden. Diese Annahme trifft zwar wohl nie genau zu und es böte durchaus keine Schwierigkeiten, auf dem eingeschlagenen Wege auch einem ungleichmässigen, z. B. nach aussen hin stetig oder unstetig wachsenden Bettungsdruck Rechnung

zu tragen. Die Voraussetzung über den Druckwechsel müsste aber Mangels an Versuchsmaterial willkürlich angenommen werden und es ist daher vorläufig wohl besser, den Einfluss dieser Abweichung von der Annahme gleichmässiger Unterkrampung summarisch in Rechnung zu stellen, was am Schlusse geschehen soll.

Fasst man den Bettungsaufdruck als senkrechte Belastung der Schwelle auf, welche in diesem Fall einen auf zwei Stützpunkten, den Schienenauflegern ruhenden, freiüberhängenden Balken bildet, so bedingen sich demnach Belastung und Einsenkung gegenseitig, was bei gewöhnlichen Trägern, z. B. bei Brücken, nicht der Fall, indem bei diesen die Belastung nicht von der Einsenkung abhängig ist. Gegentheils muss hier an jeder Stelle der aus der Einsenkung

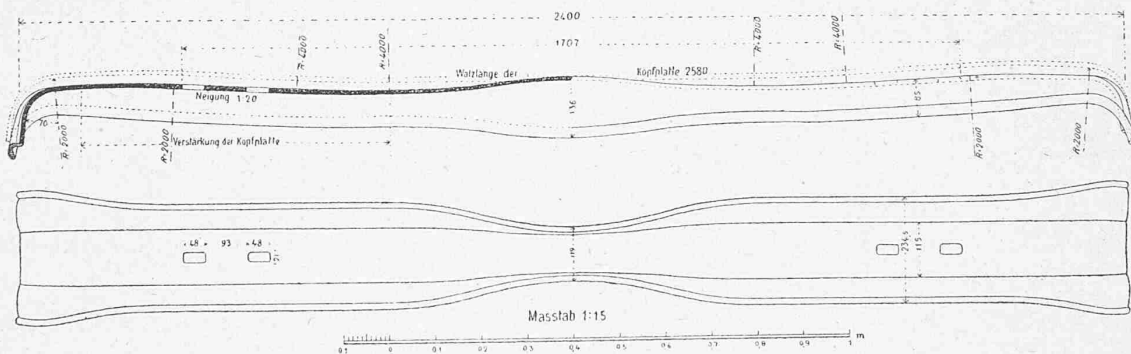
Querschnitte 1:3

Fig. 10.



Flusseiserne Querschelle der Gotthardbahn. (Längenschnitt, Ansicht und Grundriss.)

Fig. 11 und 12.



Boden eines wohlgefüllten Pocalcs nicht minder feurigen Advocatenweines auch für eine erfreuliche Gegend erklären. Alle aber finden sich schliesslich im Saale des Rheinfels zusammen, wo der ehrwürdige Magistrat von Stein, hinter eine nicht zu verachtende Barricade von altherthümlichen Humpen verschanzt, der Dinge harret, die da kommen sollen.

Und sie kamen, die Dinge, nur nicht so, wie's im Programm stand. Freund *Diethelm*, den es schon lange genug gewurmt hat, dass er heute noch zu keiner Rede gekommen ist, besteigt nicht ohne Mühe und Lebensgefahr den höchsten der Tische. Mit donnernder Stimme erklärt er sich, kraft seiner eigenen Machtvollkommenheit, als Präsident der Versammlung und schickt sich eben an, den Behörden und Bewohnern von Stein für die uns erwiesene Gastfreundschaft in schwungvoller Rede zu danken. Der wohlgeordneten Rede reichlicher Fluss versiegt jedoch plötzlich, als der Vereinspräsident *Naville* sich erhebt, um Namens der Gesellschaft den anwesenden Behörden diesen Dank abzustatten. So kam es, dass die Herren von Stein „aus zweier Zeugen Mund“ erfahren konnten, wie dankbar die G. e. P. einen so freundlichen Empfang, wie der uns bereite, zu schätzen weiss und die Erwidigung des Herrn Stadtpräsidenten *Böschstein* ist darum nicht weniger herzlich ausgefallen. Nur zu bald ertönt für diejenigen, welche nicht in Schaffhausen übernachteten und die Excursion des folgenden Tages mitmachen wollen, das Signal zum Aufbruch. Es ist die weitaus grössere Zahl, die nun Abschied nimmt; denn zum Besuch der strategischen Bahnen haben sich blos 14 Theilnehmer eingeschrieben.

IV. Der Dienstag.

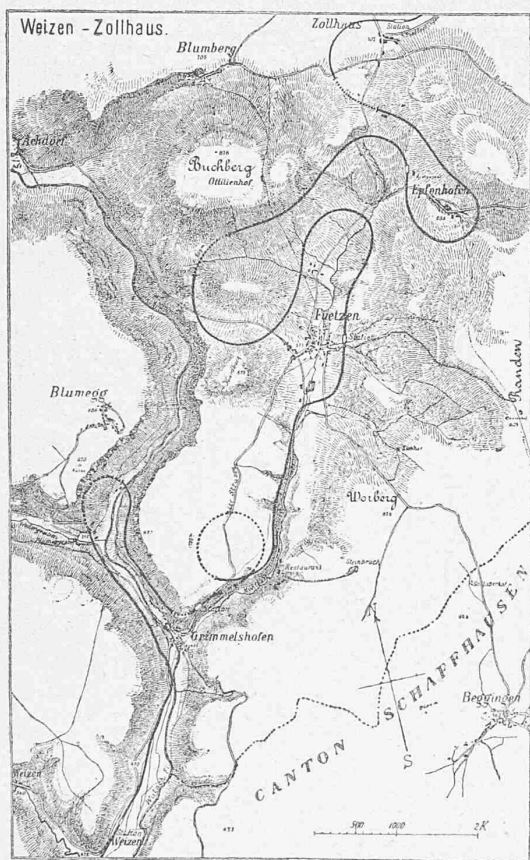
Früh morgens um 6 Uhr fuhren fünf Breaks, die von Collegen und Gönnern der G. e. P. zur Verfügung gestellt worden, unter der

Leitung des „ehemaligen Herrn Meyer“ mit den Theilnehmern an der „strategischen Excursion“ zur Stadt hinaus. Die Fahrt ging an der Fischer'schen Fabrik vorbei über Merishausen, Barga nach Epfenhofen, einer Station der kürzlich eröffneten Eisenbahn von Weizen nach Immen dingen, die, ähnlich wie die Bahn von Leopoldshöhe über Lörrach, Schopfheim, Wehr nach Säckingen, vornehmlich strategischen Interessen dient, indem dadurch das links vom Rhein liegende, schweizerische Gebiet umgangen wird. Der interessanteste Theil der erstgenannten Bahn liegt zwischen Weizen und Zollhaus und wir haben das Trace dieser Strecke nach einem den Theilnehmern überreichten Uebersichtsplan auf Seite 30 dieser Nummer wiedergegeben. Da die Steigung von Weizen nach Zollhaus durchwegs 10 ‰ beträgt, so erscheint die Darstellung des Längenschnitts nicht als absolut nothwendig. Ein wesentlicher Theil dieser Strecke wurde von der auch in der Schweiz wohlbekannten Unternehmer-Firma *Philipp Holzmann u. Co.* in Frankfurt a. M. ausgeführt und zwar unter der Leitung unseres Collegen *F. Hennings*. In Epfenhofen sind mehrere interessante Brückenbauten. Vorerst ist ein Blechträger zu erwähnen, dessen auf Pfahlrost fundirte Widerlager durch den Druck des in ungünstiger Jahreszeit dahinter aufgeschütteten Dammes in Bewegung geriethen und verstärkt werden musste, dann ein grosser Viaduct mit Pendelpfeilern von der Gutenhoffnungshütte geliefert, endlich, oberhalb der Station, eine kleinere Brücke mit mehreren von Parabelträgern (aus dem Werk in Gustavsburg) überspannten Oeffnungen. Dort war der ganze, keineswegs steile Abhang in Bewegung, so dass grosse Anschüttungen nothwendig wurden, um die rutschenden Massen zur Ruhe zu bringen.

Die Strecke von Epfen- nach Grimmelshofen wurde im Bahn-

durch Multiplication derselben mit dem Bettungsdruck und der Schwellenbreite gefundene Aufdruck der Bettung im Gleichgewicht sein mit dem an der nämlichen Stelle vor-

### Strategische Bahn Weizen-Immendingen.



Masstab 1:83500

handenen Gegendruck der Schwelle, welcher seinerseits wieder abhängig ist von der durch die einwirkenden äussern Momente und Scherkräfte sowie die Schwellenform bedingten Deformation der Schwelle.

Es war daher offenbar die Aufgabe zu lösen, die Einsenkungcurve derart zu bestimmen, dass, wenn man die derselben entsprechenden Bettungsdrücke als Lasten betrachtete und zu diesen die elastische Linie der Schwelle bestimmte, man wieder die Einsenkungcurve erhielt, von welcher man ausgegangen war. Möglich ist die Lösung dieser Aufgabe bei der gegebenen, complicirten Schwellenform offen-

zug zurückgelegt. Das Schotterbett der Bahn ist zwei- bis dreimal so stark als üblich und es fährt sich ausserordentlich sanft auf dem soliden, ganz eisernen Oberbau. Ueberhaupt ist die Ausführung der Bahn eine staatsmässige und man sieht auf Schritt und Tritt, dass viel Geld zur Verfügung war und nirgends gespart werden musste. Von der Station Grimmelshofen gings an grossen Steinbrüchen vorbei zu Fuss nach dem Wutach-Uebergang, ebenfalls einem Parabelträger, und von dort per Break nach Stühlingen, dann um den Gipsberg herum, der stark durchlöchert ist und fleissig ausgebeutet wird, nach dem lieblich gelegenen Schleithelm mit seinen stattlichen Häusern, wo ein treffliches Mittagmahl der Gäste hartete. Ueber Sieblingen und Löhningen kehrten die Theilnehmer an dieser genussvollen und interessanten Fahrt wieder nach Schaffhausen zurück, wo sie sich am Bahnhof von ihren lebenswürdigen Begleitern und Führern dankend verabschiedeten.

Damit sind wir am Schlusse unseres Berichtes. Die XXI. Versammlung in Schaffhausen darf als eine der lehrreichsten und gelungensten der G. e. P. bezeichnet werden, Dank der Aufopferung der dortigen Collegen und der bis in alle Einzelheiten gehenden vorzüglichen Organisation des Festes.

bar nur durch ein annäherndes Probiren. Die in Betracht kommenden Schwellenlängen von 240, 250 und 260 cm waren daher einzeln und für die beiden Grenzfälle des Bettungsdruckes von  $C = 3$  und  $C = 8$  durchzunehmen, Zwischenlängen durch Interpolation zu beurtheilen. Als Beispiel geben wir hier in den Figuren 1 bis 9 die Behandlung der Schwelle von 260 cm auf nachgiebiger Bettung, also mit  $C = 3$ .

In der Figur 10 sind in erster Linie vier Querschnitte der Schwelle mit Schwerpunkten, Trägheitsmomenten ( $J$ ) und Trägheitsradien ( $i$ ) gegeben, aus welchen Werthen der allgemeine Verlauf dieser Grössen ermittelt werden konnte, wie er in Fig. 2 dargestellt ist<sup>1)</sup>. Die Fig. 1 dagegen giebt die wechselnde Breite der Schwelle, beiderseits gemessen bis 7 mm vom äussersten Wulstrand. — In erster Linie wurde nun, zur vorbereitenden Orientirung, für ein mittleres Trägheitsmoment der Schwelle im Betrage von 250 cm<sup>4</sup>, eine mittlere Breite von 21 cm und eine Länge von 260 cm nach Zimmermann die Einsenkung von Schwellenmitte, Schienenaufleger und Schwellenende berechnet und in der Fig. 4 in  $6\frac{2}{3}$  maliger<sup>2)</sup> (oder im Masstab der Zeichnung gemessen 200 maliger) Vergrösserung der Ordinaten eingetragen; die drei Punkte sind mit 1, 1, 1 bezeichnet. Es war anzunehmen, dass sich die Schwelle in Wirklichkeit in der Mitte weniger aufbiegen werde, sowohl weil hier das Trägheitsmoment grösser, als auch der geringern Breite wegen die Belastung geringer ist, während umgekehrt die Aufbiegung der Enden grösser ausfallen musste, weil gegen dieselben hier das Trägheitsmoment ab-, die Belastung dagegen zunimmt. Dementsprechend wurde die mit 2 bezeichnete Curve in erster Annäherung als elastische Linie betrachtet.

Durch diese war die Belastung des Balkens gegeben und sie konnte für die Mitte jeden Elementes gefunden werden, indem die wirkliche, von dem mit 2 bezeichneten Horizont aus gemessene Einsenkung mit dem spezifischen Bettungsdrucke 3 kg und mit der entsprechenden Schwellenbreite, die der Fig. 1 entnommen werden konnte, multiplicirt wurde. Die erhaltenen Werthe sind in der Fig. 3 in der Mitte der Elemente aufgetragen und hierauf durch eine mit 2 bezeichnete Curve verbunden worden. (Diese Curve stellt demnach nicht genau den Verlauf der Belastung dar; sie wurde nur durchgezogen, um die verschiedenen Belastungsfälle leicht auseinander halten zu können.) Die Flächenstreifen von 10 cm Breite, oben von der horizontalen Geraden, unten von den die Curve ersetzenden Staffeln begrenzt, wurden nun zehnfach verkleinert in Fig. 5 als Kräfte zu einem Kräftepolygon zusammengetragen. Ihre Summe hätte die auf eine Schwellenhälfte entfallende Belastung von 4 t im Masstab von 1 mm = 90 kg ergeben sollen, und da dies nicht vollkommen genau der Fall war, wurde der letztere in der Weise geändert, dass nun 89,7 kg statt 90 kg als durch einen mm dargestellt betrachtet wurden. (Diese kleine Abweichung hat ihren Grund in dem Umstand, dass für die schätzungsweise durchgezogene elastische Linie 2 der Horizont nicht mehr genau der nämliche ist, wie für die durch die drei Punkte 1 gehende. Wenn es sich nicht um eine der Wahrheit offenbar noch fernliegende erste Annäherung gehandelt hätte, wäre der neue Horizont besser neu ermittelt worden auf die später anzugebende Weise.)

Mit einer Polweite von 0,5 m oder 1495 kg wurde zu diesem Kräftepolygon das mit der nämlichen Zahl 2 bezeichnete Seilpolygon der Fig. 7 construiert, dessen Schlusslinie der Symmetrie wegen eine horizontale Gerade durch den Schnittpunkt der ersten Seilpolygonseite mit der Verticalen durch die Schienenmitte sein musste. Die hierdurch gegebene Momentenfläche ward wieder als Belastungsfläche aufgefasst, in Elemente von 10 cm Breite zerlegt und diese auf

<sup>1)</sup> Es sind nicht die  $J$  selbst, sondern die  $\frac{J}{5}$  aufgetragen worden.

<sup>2)</sup> Die z. Th. etwas ungeschickten Maassverhältnisse rühren von der nothwendig gewordenen Verkleinerung der Originalzeichnungen her, die im Zehntel gehalten waren.