

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

direktor v. Leibbrand mit einem eleganten, kühnen Stichtbogen von 50 m lichter Spannweite, 5 m Pfeilhöhe und sog. verlorenen Widerlagern, bezw. Erhöhung der Spannung im Fundament, auf 60 m bearbeitet. Die 8 m breite Fahrbahn liegt in 3% Steigung und schneidet die Donau unter 75°. Auf dem linken Ufer ist eine schief gestellte Pfahlfundation im Kiesbette des Flusses, auf dem rechten ein Felsfundament vorgesehen. Der ganze Bau wird aus Stampfbeton von Portlandcement hergestellt. Der grosse Brückenbogen, an welchem sich beidseitig halbkreisförmige Durchlässe anschliessen, erhält entsprechend der statischen Berechnung eine Stärke von 1,0 m bis 1,4 m und im Scheitel sowie in beiden Kämpfern eiserne Scharniere. Die Pläne (statische Berechnung, Voranschlag etc.) wurden in Stuttgart von Reg.-Baumeister Schweier, Abteil.-Ingenieur bei der Strassenbauinspektion Ulm, ausgearbeitet und demselben auch die Leitung des Brückenbaues übertragen.

Zu demselben sind etwa 50000 kg Portlandcement erforderlich, welche nach Massgabe des Baufortschrittes dem Unternehmer seitens der Bauleitung zur Verfügung gestellt werden. Bei der Offertverhandlung wurden die Cementlieferung der Stuttgarter Cementfabrik Blaubeuren und die eigentlichen Ausführungsarbeiten samt Gründung, Gerüsten etc. im Gesamtbetrage von 43000 Mark (ohne Cementlieferung) dem Bauwerkmeister Buck in Ehingen a./D. als Meistabbietendem mit 9% unter den Voranschlagspreisen übertragen.

vorgekommener Schienenbrüche. An einem einzigen Tage wurden nicht weniger als 81 Schienenbrüche gemeldet. Die Bahn hat den bekannten rheinischen Langschwelen-Oberbau. Die angestellten Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass auf dieser Bahn, die Steigungen bis 16,6‰ hat, an einem sehr kalten Tage ein Bremser die Bremse eines 15 t Wagens festgedreht hatte. Die hierdurch festgestellten Räder schleiften und es bildete sich auf dem Reifen eine fingertiefe Rille. Da die Bremsstange riss, so wurden die Räder wieder gelöst, die beim Rundlauf bei jedem Umgang hammerartig auf die Schienen niederfielen und sie durchbrachen. Diese Erklärung für das Vorkommnis wird auch dadurch bestätigt, dass immer zwei Brüche einander gegenüber lagen. Die Schienen bestanden aus Stahl und waren 130 mm hoch. Der Wagen diente für den Kohlentransport.

Die Ausdehnung des Telefon-Netzes in den Vereinigten Staaten

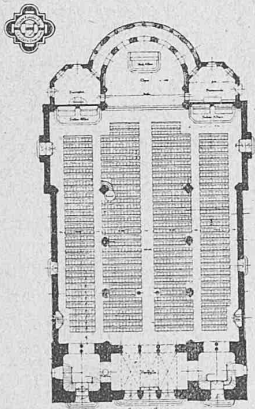
betrug in Tausenden von Kilometern am 1. Januar:

1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893.
835	1330	1844	2196	2493	2769	3242	3900	4479	5306	6104	6736.

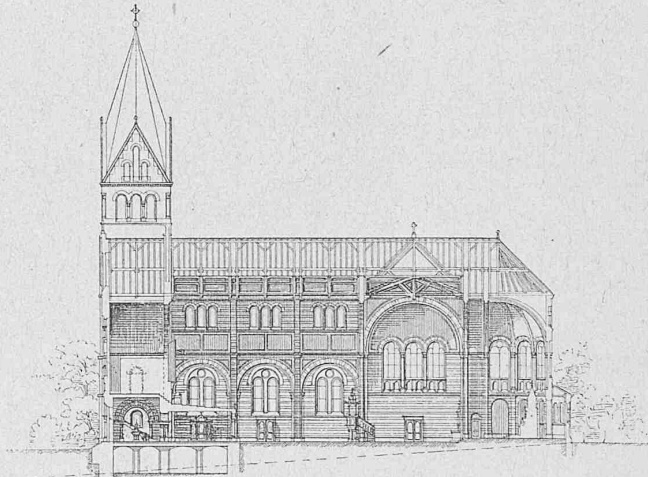
Das Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen im Kt. Zürich wurde in der Volksabstimmung vom 23. ds. mit 26334 gegen 20473 Stimmen angenommen. Näheres über das Gesetz, welches sofort in Kraft getreten ist und durch welches die Bauordnung für die Städte Zürich und Winterthur vom 30. Juni 1863, sowie alle damit zusammen-

Wettbewerb für eine Pfarrkirche in Zug.

III. Preis. Motto: „Laudate Dominum“. Verfasser: Paul Reber, Arch. in Basel.



Grundriss 1 : 1000.



Längenschnitt 1 : 800.

Der Vollendungstermin ist auf 15. November 1893, die Dauer der Garantiezeit auf 5 Jahre festgesetzt.

Bei der Betonbereitung will der Unternehmer die sog. Kugelmühle in Anwendung bringen, welche aus einer 1,5 m weiten, 1 m langen Trommel von Eisenblech besteht. In diese Trommel kommen ausser den Betonmaterialien 50 Stück je 10 k schwere Stahlkugeln, worauf die Mischung bei 150 Umdrehungen etwa 10 Minuten lang für jede Portion stattfindet.

Heilbronn, 24. April 1893.

R. Bechtle, Ingenieur.

Ein Apparat zum Erkennen innerer Fehler im Konstruktionsmaterial, namentlich in Schienen, Achsen, gewalzten Trägern etc. ist kürzlich im Materialdepot der französischen Nordbahn, zu Ermont, erprobt worden und er hat seine Probe gut bestanden. Es wurde damit eine grosse Zahl von Schienen untersucht, wobei es gelang, nicht nur die vollkommenen Stücke von denen zu unterscheiden, die mit Fehlern behaftet waren, sondern es konnte auch die Stelle genau bezeichnet werden, wo sich innere Schäden vorfinden, die dann beim nachträglichen Bruch der Schienen offen zu Tage traten. Das Prinzip, auf welchem der von Herrn L. de Place erfundene Apparat beruht, besteht in einer sinnreichen Anwendung des Telephons, des Mikrophons und eines Tonmessers. Je nach Klangfarbe und Stärke eines durch das Telephon übertragenen Tones, der durch einen auf den zu untersuchenden Konstruktionsteil anschlagenden Hammer hervorgerufen wird, kann auf das Vorhandensein von Fehlern und Schäden im Material geschlossen werden.

Eigentümliche Schienenbrüche. Im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin machte der Geh. Oberbaurat Stambke Mitteilungen über einen eigenartigen Fall auf der Linie Neuwied-Siersbahn der Westerwaldbahn

hängenden, dem neuen Gesetz widersprechenden Verordnungen und Reglemente aufgehoben sind, findet sich auf Seite 104—106 unserer letzten Nummer.

Konkurrenzen.

Stadterweiterungsplan für München. (Bd. XVIII S. 31, Bd. XIX S. 171). Eingesandt wurden bloss 13 Entwürfe. Es wurde weder ein erster noch ein zweiter Preis zuerkannt, sondern die verfügbare Summe von 15000 Mark gleichmässig an folgende Bewerber verteilt: HH. C. Aengeneyndt in Hannover, A. Frühwirth & W. Brüning in Plauen, Joh. Lehnert in Berlin und Prof. C. Henrici in Aachen. Lobende Erwähnung fanden noch die Entwürfe der HH. Mich. Dosch und Prof. Hauberrisser in München; letzterer Entwurf wurde zum Ankauf empfohlen.

Nekrologie.

† Joh. Rud. Stänz. In Basel starb am 10. dies im Alter von 58 Jahren Joh. Rud. Stänz, Bahningenieur der schweizerischen Centralbahn. Derselbe trat am 8. April 1853 in den Dienst der Verwaltung. Eine wissenschaftliche Ausbildung hatten ihm zu jener Zeit seine Mittel nicht erlaubt, aber er fand in dem damaligen Sektionsingenieur, Hrn. Oberst O. Zschokke, einen trefflichen Lehrmeister und machte unter dessen Leitung vorerst auf der Linie Aarau-Olten, später auf der Sektion Solothurn-Biel die Vorarbeiten und den Bau mit. Im Jahr 1858 wurde er nach Basel versetzt und nahm unter Leitung des damaligen Sektionsingenieurs Merian am Bau des Bahnhofs Basel thätigen Anteil und wurde nach Eröffnung des Bahnbetriebs dessen Adjunkt. Als Merian im