

zu

GLASERS ANNALEN

für

GEWERBE & BAUWESEN.

Die Referate ohne jede Bezeichnung sind von der literarischen Kommission des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin, die mit [V.D.M.] bezeichneten von der literarischen Vertretung des Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure, die mit † bezeichneten von der Redaktion und deren Mitarbeitern zusammengestellt.

No. 287.

Beilage zu No. 418 (Band 35. Heft 10).

1894.

I. Eisenbahnwesen.

2. Bau.

Brücken.

Die Berechnung gerader Träger von gleichem Querschnitte. Ann. d. ponts 1894, S. 759.

Verfasser behandelt besonders den Fall, daß eine Einzellast über den Träger in seiner Längsrichtung bewegt wird, und zwar hauptsächlich für kontinuierliche Träger. H.

Graphische Berechnung der Fachwerkträger. Von Professor Dr. Kirsch in Chemnitz. Ztschr. D. Ing. 1894, No. 26, S. 779. Mit Abb.

Wiedergabe eines im Berliner Bezirksverein am 3. Januar gehaltenen Vortrages. B.

Ueber die Probelastungen von Trägern und den Einfluß der Stöße. Von Deslandres. Ann. d. ponts 1894, S. 735.

Weder die ruhende Last noch die bewegte Last geben ein richtiges Bild über das Verhalten eines Trägers, da erstere die Stöße ganz außer Acht läßt. Die Stöße der bewegten Last fallen aber um so geringer aus, je besser die Fahrbahn, was sowohl bei Strafsen- als bei Eisenbahnbrücken, die kurz nach der Herstellung meist gute Fahrbahnen aufweisen, bei Beurtheilung der Prüfungsergebnisse zu beachten. Verfasser giebt zunächst eine theoretische Erörterung der Frage, beschreibt einen Apparat für Belastungsversuche an Trägern und die Ergebnisse solcher Untersuchungen an einer eisernen Strafsenbrücke. H.

Experts Report upon the proposed Hudson River Bridge at New-York. Eng. News, 6. September 1894.

Auf Grund einer Akte vom 7. Juni 1894 wurden die Ingenieure Bouscaren, Burr, Theodore Cooper, Morison und Raymond zur gutachtlichen Aeußerung darüber aufgefordert, welche Spannweite von 610 m ab für eine Eisenbahnbrücke über den Hudson River zwischen der 59. und 69. Strafsen in New-York sicher und ausführbar sei. »Eine einzige Spannweite von Ufermauer zu Ufermauer mit Kragträgern oder als Hängebrücke würde sicher sein. Eine Spannweite von 950 m würde übermäßige Kosten verursachen. Obwohl das Tragwerk der Hängebrücke ein Drittel mehr kostet als einer 610 m weiten Kragträgerbrücke, so ist erstere doch wohl ausführbar. Bei letzterer kosten die Fundamente wesentlich mehr.«

Der internationale Wettbewerb um zwei in Budapest zu erbauende Strafsenbrücken über die Donau. Von A. Zschetzsche in Nürnberg. Ztschr. D. Ing. 1894, No. 33, S. 979. Mit Abb.

Allgemeine Angaben über die Bedingungen und Besprechung der preisgekrönten Entwürfe. B.

Cross-Sections of Railway Roadbeds. Eng. News, 6. September 1894.

Zusammenstellung einer größeren Zahl von Bettungskonstruktionen amerikanischer Bahnen.

Die North River- oder Hudson River-Brücke zwischen New-York und Jersey City. Von Professor G. Barkhausen. Ztschr. D. Ing. 1894, No. 27, S. 807. Mit Abb.

Der Bau dieser lange geplanten Brücke ist schon im Jahre 1891 vom Kongress der Vereinigten Staaten genehmigt worden, bis heute aber noch nicht in Angriff genommen. Verfasser unterzieht die verschiedenen hierfür aufgestellten Projekte einer eingehenden Kritik und theilt mit, daß es zur Zeit noch ungewiß sei, welcher der verschiedenen Pläne ausgeführt werden würde, da die Ausführung von der Beschaffung der nöthigen Geldmittel abhängt. B.

Klappbrücke über den Chicago-Fluß im Zuge der Van Buren-Strafsen in Chicago. Von Th. Landsberg. Ztschr. D. Ing. 1894, No. 29, S. 863. Mit Abb.

Die im Bau begriffene Brücke hat eine Mittelöffnung von 33,24 m und eine Seitenöffnung von 12,20 m Lichtweite, die Gesamtbreite zwischen den Geländer-Außenkanten beträgt 17,98 m. Die Eigenart ihrer Konstruktion besteht darin, daß die beiden Klappen der Mittelöffnung bewegliche Drehachsen haben, wodurch erreicht wird, daß der Zwischenraum zwischen den Vorderflächen der Pfeiler beim Aufklappen vollständig frei wird. (Siehe auch *Centralblatt der Bauverwaltung* 1892, Seite 116.) B.

Solid floor system, Ben Venue Bridge, Pittsburg, Pa. Eng. News, 6. September 1894.

Eiserne Strafsenbrücke mit 9 m breiter Fahrbahn und 2,5 m breiten Fußsteigen. Die Brückentafel ist mit Eisen abgedeckt, die Decke besteht aus Asphalt auf Beton. Während der Asphalt durchgeht, sind im Beton alle 7,5 m Fugen angeordnet; um das Eisenwerk zu isoliren, und zu vermeiden, daß der Strom seinen Weg durch dasselbe zurück nimmt, ist der Beton isolirt, ebenso die Schienenstöße.

Eisernes Schutzdach über die gewölbte Eisenbahnbrücke über die schwarze Röder (Görlitz-Dresden). Civ.-Ing. 1894, S. 393. Mit Abb.

Die von Köpke früher (Jahrgang 1889) vorgeschlagene Abdeckung gewölbter Brücken zum Schutze gegen Niederschläge ist bei der vorbezeichneten Brücke, welche ungenügend abgedeckt war, zur Ausführung gekommen. Die Kosten haben für die zweigleisige Brücke 328 M. pro 1 m oder 38,50 M. pro 1 qm betragen. H.

Kanaltunnel unter dem Bahnhof Altenburg. Civ.-Ing. 1894, S. 295.

Durch einen etwa 5 m hohen Bahndamm wurde der 3 m im Lichten weite Entwässerungskanal von 165 m Länge als Tunnel ausgeführt. Die Kosten belaufen sich auf 342 M. pro 1 m Tunnel. H.

Kraftübertragung für den Bau der Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Levensau bei Kiel. Von Paul Rohde. Elektr. Ztschr. 1894, Heft 31, S. 428. Mit Abb.

Beschreibung der zu diesem Zweck von der Firma Gustav Conz in Hamburg ausgeführten elektrischen Anlage, welche nach Angabe des Berichterstatters ihre Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit erfüllt habe. B.

Oberbau.

Schienenstoffsanordnung auf eisernen Doppelquerswellen. Von Maschek. Deut. Bauz. 1894, S. 446. Mit Abb.

Verfasser empfiehlt zur besseren Unterstützung des Stosses und zur Erzielung einer ruhigeren Lage der Schienenenden, beide Stofschwelle zu vereinigen und als Doppelschwelle aus einem Stück herzustellen. H.

10. Verwaltung, Gesetzgebung, richterliche Entscheidungen.

A German Study of American Railroad Finance. Railr. Gaz. 1894, S. 341.

Besprechung des von Dr. v. d. Leyen im *Archiv für Eisenbahnwesen* 1894 veröffentlichten Aufsatzes über die Tarifpolitik der nordamerikanischen Bahnen. Dieselbe geht darauf hinaus, daß die Zustände, auf welche sich die Beurtheilung des Verfassers stützt, zum Theil schon überwunden, zum Theil auch nicht als die eigentlichen Ursachen der ungünstigen Erfahrungen anzusehen seien.

Anlage I: Literaturblatt.