

---

**Persistenter Identifier:** 1529487027376\_1882

**Titel:** Deutsches Baugewerks-Blatt : Wochenschr. für d. Interessen d. prakt. Baugewerks

**Ort:** Stuttgart

**Datierung:** 1882

**Signatur:** XIX/135.2-1,1882

**Strukturtyp:** volume

**Lizenz:** <https://creativecommons.org/publicdomain/mark/1.0/deed.de>

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376\\_1882/1/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376_1882/1/)

**Abschnitt:** Reise-Eindrücke eines Fachgenossen.

**Strukturtyp:** article

**Lizenz:** <https://creativecommons.org/publicdomain/mark/1.0/deed.de>

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376\\_1882/361/LOG\\_0238/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376_1882/361/LOG_0238/)



# Deutsches Baugewerksblatt

Neue Folge:  
1. Jahrgang.

Wochenschrift  
für die

Interessen des praktischen Baugewerks.

Nebst Ergänzung:

Erfindungen im Hochbauwesen aller Länder.

Redaktion:

O. Osmann, prakt. Maurermeister.  
Unter Mitwirkung erster Kräfte.



Neue Folge von J. A. Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst (42. Jahrgang).

Wöchentlich eine Nummer.  
Preis pro Quartal (12 Nummern) 3 Mark.  
Einzelne Nummern à 0,30 Mk.

Verlag von  
Julius Engelmann in Berlin SW.  
Zimmer-Str. 91.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Postämter.  
Zeitungsliste pro 1882 I. Nachtrag Nr. 1294 a.

Expedition des „Deutschen Baugewerksblattes“. pro Spaltzeile 0,25. Wiederholungen mit Rabatt.

Redaktion und Expedition: Berlin SW., Zimmer-Strasse 91.

Inhaltsverzeichnis: Reise-Eindrücke eines Fachgenossen V. — Erlaß und Rechtsgültigkeit von Baupolizeiverordnungen. — Das landwirthschaftliche Bauwesen. — Ueber Trocken und Trocknungseinrichtungen. (Schluß.) — Konkurrenzen. — Bautechnische Notizen. — Baumarkt. — Submissionen. — Literaturbericht. — Inserate.

## Reise-Eindrücke eines Fachgenossen.

V.

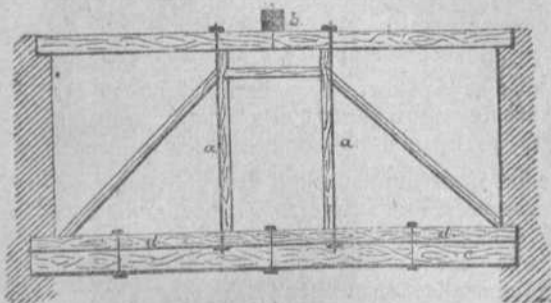
(Hierzu 4 Fig.)

Bei den Zimmerarbeiten am vorgenannten Bahnhofe wäre noch zu bemerken, daß die Decken-Balken der beiden Wartesäle sich auf 8 m frei tragen, was vermittelt zweier Reihen durchgehender „Springer“ (von Mauer zu Mauer reichend) und einer horizontal durch die Balken gezogenen eisernen Zugstange zwecks Anspannung der Springer ganz vortrefflich erreicht wurde. Wir empfehlen diese Spreng-Konstruktion namentlich für solche Decken, die, wie diese, keine große Last zu tragen haben. Eine ausgemauerte Wand, welche zwecks Theilung des oberen Raumes auf einen solchen Los-

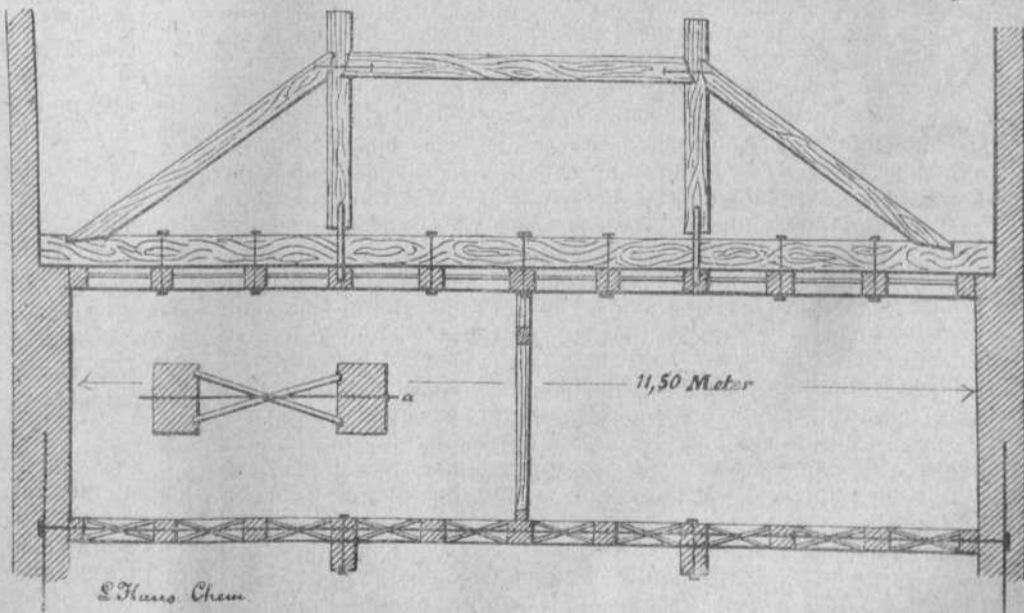
theil dieser Last auf den oberen Balken übertragen wurde. Siehe nachstehende Skizze:

Oben über der Dachbalkenlage liegt in der Mitte ein starker Träger, der seiner Länge nach, vermittelt zweier entsprechenden Hängesäulen, abgesprengt und an welchem jeder einzelne Balken durch kräftige Schraubenbolzen wiederum angehängt ist.

Der Staubboden zwischen den einzelnen Balkenfächern besteht aus gefundenen trockenen Weischaalen, die in die Falzen der Balken genau passend, stramm eingeschlagen, worüber dann der übliche



a = eiserne vertikale Zugstange.  
b = oberer Träger über der Dachbalkenlage.  
c = unterer Träger unter den Wandbalken oder Bundbalken.



L. Haus. Chem.

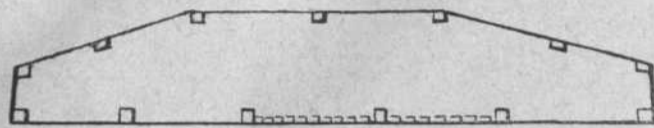
a = eiserner Bolzen der Springer-Verbindung.

balken gestellt werden mußte, wurde von Mauer zu Mauer abgesprengt und an jeder Seite des Thürständers (in der Mitte der Wand) wurde zur größeren Sicherheit noch eine 2 centm. im Durchmesser haltende eiserne Zugstange vertikal durch den oberen Dachbalken und den unteren Deckenbalken gezogen, wodurch gleichzeitig die Absprengung dieser Wand in sich wieder gespannt und ein

Lehmauftrag, oben auf mit kleingeschlagenem Stroh vermischt, aufgetragen wurde. Das Dach ist mit Schiefer gedeckt, auf Latten, und erhielt als solches die gewöhnliche Konstruktion. — Der große Güterschuppen auf demselben Bahnhofe wurde in Fachwerk mit doppelten Binder-Ständern, ganz unterkellert, mit freitragendem Dachwerk ausgeführt bei einer Spannweite von ca. 12 m. Außer den

erforderlichen Bolzenverbindungen der Zangen und Hängefüßen ist keine spezielle Eisenkonstruktion angewandt. Das Dach ist auf gespundeter 2,5 centm. starken Schaalung mit Dachpappe belegt.

Hierbei möchten wir erwähnen, daß wir eine gespundete Dachschaalung nicht für so praktisch und tadellos, bezw. reparaturbedürftige halten, wie eine ungespundete, da die fest zusammengefeilte gespundete Schaalung sich oft aufwirft und die darüber gespannte Pappe in Folge dessen platzt, demzufolge eine ungespundete Schaalung, die womöglich zwischen jedem Brett noch einen lichten Zwischenraum erhält, für dauernder und entschieden billiger befunden werden dürfte. Außer diesen hervorragenden Bauten wurde daselbst noch ein polygonaler Lokomotivschuppen mit sieben Ständen gebaut. Die Konstruktion derselben wird heute wohl so ziemlich allgemein bekannt sein und weil an diesem Bau keine bemerkenswerthen Konstruktionstheile unser Interesse beanspruchen, so verlassen wir diesen Bahnhof, um nach Fürstenberg zu fahren. Da wir die Fundirung der dortigen Havelbrücke zu derselben Bahn leiteten, die ganz in der Nähe des Bahnhofes liegt, so sehen wir uns dieselbe heute noch mal an, ob sich schon



Grundriß eines Pfeilers zur Havelbrücke bei Fürstenberg.

- a = Bundpfahl.
- b = Lospfahl.
- c = Zange.
- e = Bolzen.

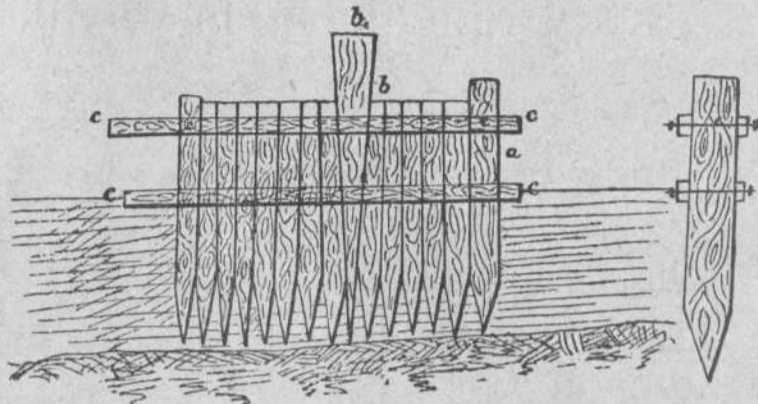
Spuren einer Setzung, oder sonstige Merkmale, die der Zahn der Zeit auch auf die größten Bauwerke ausübt, vorfinden. Aber nein, wir finden noch Alles wohl erhalten. Die ganz aus Ziegelsteinen aufgeführte Brücke hat ca. 16 m Spannweite und ist mit einer überhöhten, halbkreisförmigen Öffnung überspannt. Zu beiden Seiten, unmittelbar an den Ufern der Havel, deren Wasserstand mit den flachen Ufern in einem Niveau steht, galt es, die beiden Brückenpfeiler zu fundiren, und zwar war es die Bedingung des Bauunternehmers, diese Pfeiler-Fundamente vermittelt einer Spundwand ohne Ruth und Spund auszuheben; die Zimmermeister dortiger Umgegend wurden hierzu aufgefordert, indessen Niemand zeigte Lust, das Ei des Kolumbus auf den Tisch stellen zu wollen. Die Spundwand mußte nach den stattgehabten Bodenuntersuchungen 8 m tief geschlagen werden; und zwar waren hierzu seitens der Direktion die Bundpfähle mit 26/26 centm. und die Lospfähle in beliebiger Breite mit 0,16 kbm Stärke vorgeschrieben. Jeder Brückenpfeiler hatte diese nachstehende Grundform, innerhalb welcher die Spundwand geschlagen wurde.

Der Verfasser dieses wurde mit der Ausführung derselben betraut, und wengleich wir eine derartige Wand auch noch bisher nicht eigenhändig, oder unter unserer Leitung gefertigt hatten, so gingen wir dessenungeachtet, nachdem wir die Boden- und Terrainverhältnisse genau untersucht hatten, doch vertrauensvoll an dieses Unternehmen heran. Mit der größten Spannung und Aufmerksamkeit seitens der kollegialischen Gemüther wurden diese Arbeiten begleitet, indessen ebenso einfach und praktisch, wie sie angefaßt wurden, nahmen dieselben ihren versprochenen Verlauf; und da ein derartiges Verfahren, dort angewendet, wo die Bodenverhältnisse es nur gestatten wollten, sich immer bedeutend billiger stellen wird, wie eine Spundwand, nach den Regeln der Kunst ausgeführt, so wird es hier am Platze sein, das angewendete Verfahren ohne Ruth und Spund, wie es hier ausgeführt wurde, kurz zu schildern.

Sämmtliche erforderlichen Bund- und Lospfähle, die zu einem Pfeilerring gehörten, wurden nach den Schmiegen der Grundform genau zusammengearbeitet, d. h. stumpf, aber so dicht, wie das ein winkelrecht gut geschnittener Pfahl, oder ein dergleichen behauener gestattet. Nachdem dann dieselben angespitzt, wurden sie zur Baustelle geschafft. Die Durchschnittslänge der Pfähle betrug ca. 9 m.

Zum Zwecke des Einrammens hatten wir zwei Rammen herrichten lassen, von denen das eine Gerüst einen „eichnen Bär“ von ca. 5 Centnern Gewicht trug und das andere einen eisernen Bär von ca. 10 Centnern. Der Erstere war zum Vorrammen bestimmt, der zweite zum Nachrammen. Nachdem der Brückenpfeiler

genau nach seiner Lage festgestellt war, wurden die Bundpfähle zunächst eingerammt in einer Entfernung von ca. 4 m. Sobald diese geschlagen, d. h. nicht ganz so tief wie sie lang waren, wurden über zwei und zwei Bundpfähle (siehe beifolgende Skizze) vier doppelte Zangen geschraubt und dazwischen ein Fach Lospfähle dicht aneinander, gestellt und zwar derartig, daß zuletzt eine keilförmige Öffnung blieb, wozu ein strammer Baxpfahl extra gearbeitet wurde. Um jedoch die Pfähle ohne Ruth möglichst dicht aneinander zu halten, war es nothwendig, daß dieselben zur Zeit immer nur wenig gerammt wurden, und so mußte jede Fochreihe bis zu der erforderlichen Tiefe einmal hin und einmal zurückgeschlagen werden. Durch den letzten Keilpfahl wurden die anderen theils undichten Pfähle durch diesen dicht gedrängt und bei der späteren Bodenaushebung zeigten sich nur wenige Stellen, die mit etwas Berg vor Wasserzubrang geschützt werden mußten. Vor Allem liegt die Ersparniß dieses Verfahrens in der Holzmasse, welche entgegengesetzt zu Ruth und Spund erforderlich ist und von dem Unternehmer dem Inhalte nach an den Lieferanten zu bezahlen ist, hingegen ersterer nur die Wand vergütet erhält excl. Ruth und



Ansicht eines Joches der Spundwand zwischen zwei Bundpfählen während der Rammarbeiten.

Spund. Wenn der Unternehmer also ohne den Arbeitslohn und Material, was die Pfähle zu nuthen und zu spunden kostet, denselben Zweck auf diesem oben beschriebenen Wege erreichen kann, wie es hier geschah, so schafft er sich einen Vortheil, der in diesem Falle außerhalb der Berechnung lag. Im Ganzen ging die Arbeit flott von Statten, so daß in ca. 4 Wochen beim Fundamentiren des ersten Pfeilers begonnen werden konnte. Die Fundirung einer viel kleineren Brücke bei Strelitz machte viel größere Schwierigkeiten. Der Boden daselbst bestand laut den Sondirungen auf ca. 12 m Tiefe fast aus reinem Moor und dieserhalb wurden seitens der Direktion Sentbrunnen in Vorschlag gebracht von ca. 2 m Querschnittsfläche in Abständen von je einem m.

Nachdem diese Brunnen gesenkt waren, resp. beim Senten knickten dieselben schon wegen des geringen Querschnitts zusammen und die Folge war, daß später bei der Wiederaufnahme der Arbeiten die ganze Pfeilerfläche mit Beton und Cement bis auf den Seegrund ausgefüllt werden mußte und darauf wurde dann das aufgehende Mauerwerk aufgeführt, das allerdings heute noch die Spuren dieser mangelhaften Fundirung an sich trägt.

Hingegen wurden auf dieser Bahnstrecke noch mehrere Fundirungen auf Sentbrunnen ausgeführt, die allerdings einen der Grundfläche des Fundamentes entsprechenden Querschnitt erhielten und deren Ausführungen denn auch bis heute untadelhaft stehen.

Die Stadt Fürstenberg, wo wir zuletzt einkehrten, zeigt uns noch ein altes, reizend vor der Stadt belegenes Fürstenschloß. Das Aeußere desselben ist in hübschen schlanken Verhältnissen aufgebaut mit nicht überreichen und schönen phantasiereichen Rococo-Verzierungen über dem Hauptportale und an den Giebeln der Seitenflügel.

Auch im Innern dieses Schlosses findet man noch schöne Spuren einer romantischen Vergangenheit und angesichts der hübschen Lage ist es wohl zu bedauern, daß dasselbe so verödet und fast dem Verfall entgegengeht. Wiederholte Brände haben dieses Städtchen in den letzten 20 Jahren oft heimgesucht und in Folge dessen zeigen die davon betroffenen Straßen schon ein anderes Gesicht, wie ihre älteren Schwestern.

Auch die Stadtkirche mitten auf dem Markte mit ihren vielen Thürmen und Thürmchen liefert ein recht gefälliges Bild. Dieselbe ist gleichfalls im neugothischen Styl von dem verstorbenen Oberbaurath Buttler erbaut, der auch die Schloßkirche in Neustrelitz entworfen und ausgeführt hat.

(Fortf. folgt.)