

Persistenter Identifier: 1529487027376_1884

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

Ort: Stuttgart

Datierung: 1884

Signatur: XIX/135.2-3,1884

Strukturtyp: volume

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

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376_1884/1/

Abschnitt: Rezeptenkasten.

Strukturtyp: article

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

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1529487027376_1884/148/LOG_0133/

Strecke Aachen-Zülich und zurück (bis Würzelen) mit fahrplanmäßiger Geschwindigkeit durchfahren. Die in einem angehängten Personenwagen an der Fahrt beteiligten Fachleute sprachen sich über das Resultat befriedigt aus. Es wird beabsichtigt, die Lokomotive zunächst für 14 Tage probeweise für die Vermittlung des Personenverkehrs zwischen Stolberg und Würzelen, später zum regulären Bahnbetrieb in Dienst zu stellen. Gatenm Vernehmen nach beabsichtigt auch die Aachener Straßenbahn-Gesellschaft, binnen Kurzem einige derartige Lokomotiven in Dienst zu stellen.

Berichte aus verschiedenen Städten.

Berlin. Die in der Ausführung begriffene Innereinrichtung des Museums für Völkerkunde wird auch in künstlerischer Hinsicht der Bedeutung des monumentalen Bauwerkes entsprechend gestaltet werden. Nachdem mit Rücksicht auf absolute Feuersicherheit aus dem ganzen Gebäude Holzwerk jeder Art prinzipiell ferngehalten wurde, blieb auch für die Durchbildung der Decken nur Metall zur Verfügung, zu dessen Belebung zunächst für das Wellblech eine sehr sorgfältige Verzinkung mit einem besonderen schützenden Ueberzuge gewählt worden ist. Um aber das konstruktive System besser zum Ausdruck zu bringen, und zugleich eine Vereinerung der Gesamterscheinung erzielen zu können, hat man für die Unteransicht der Träger und Ankerzüge auf eine ältere Technik zurückgegriffen, vermöge deren eine Verkleidung derselben in biegsamem, getriebenem Metall in verschiedenen Farbentönen sich ermöglichen läßt. In gleicher Weise erfahren auch Boden und Wand eine bei einfachen Mitteln effektvolle Behandlung, indem für die großen Flächen der erstenen Fliesen in pompejanischem Roth, für die Wandbekleidung dagegen bis auf Manneshöhe Mettlicher Platten in einem lichten Kobaltblau zur Anwendung kommen sollen. Das Museum, dessen große hallenartige Säle bei einer Tiefe von etwa 15 Metern nur eine einzige Stützenreihe haben und von beiden Seiten Licht in reichlichem Maße erhalten, wird in seiner Art das erste in ganz Europa sein, da die sonstigen Sammlungen zu gleichen Zwecken fast sämmtlich in älteren Gebäuden untergebracht worden sind. — 1 —

Holzwinden a. d. W. Der Bau einer Straßenbrücke über die Weser bei Holzwinden ist der Firma Ph. Holzmann & Co. zu Frankfurt a. M. für die Summe von 285,000 Mk. in Generalentreprise übertragen worden. Die Brücke wird nach den Plänen von Oberingenieur Lauter ausgeführt und soll innerhalb 1½ Jahren vollendet sein. Die chaussierte Fahrbahn der Brücke wird von drei Halbparabelträgern von je 40 m Spannweite getragen. Die beiden Strompfeiler werden bis auf 10 m Tiefe pneumatisch fundirt, während die Widerlager mit offenen Fundationen ausgeführt werden. — en —

Vibau. Die Befestigung des Meeresufers. Um das neue Hafenbecken zu Vibau etwa zur Hälfte im Meere herstellen zu können, hat man eine Uferbefestigung geplant, welche aus einer einfachen Steinböschung 0,61 m über Wasserpiegel bestand, während die Hinterfüllung 2,4 m höher geführt und an der Meeresseite abgeplästert werden sollte. Diese Steinböschung wurde 1879 begonnen, aber im nächsten Winter durch den Wellenschlag fast ganz zerstört. Man versuchte darauf, mit Steinen gefüllte Holzkränze zu versenken, welche blockhausartig verbunden, 10,7 m lang, 4,5 m breit und je nach der Meerestiefe verschieden hoch waren. Der Meeresgrund vor denselben wurde durch Buschmatrasen gesichert. Auch diese Anlage wurde stark unterpült, weshalb man später eine Spundwand ramnte, den Raum zwischen dieser und den Kränzen mit Steinen füllte und an der Innenseite durch Sandsäcke sicherte. Vor den Kränzen brachte man auf den Busch eine Steinschüttung. Hinter der Spundwand wurde eine gepflasterte Steinböschung hergestellt, auch die Wand noch verankert. — D —

Reval. Bei dem hiesigen Hafenbau ist das neue Becken mit einer Mauer eingefast, welche auf dickem Schwelkroste ruht und aus mit Quadern verblendeten Bruchsteinen erbaut ist. Die Quadern sind aus Beton hergestellt, und nur oben befindet sich eine Deckplatte aus Granit. Die Betonquadern von 0,70 m Länge, 0,34 m Breite und Höhe bestehen aus 5 Theilen Granitschotter, 3 Theilen grobem Sande und 1 Theile Cement; die Zubereitung geschah in der Weise, daß man erst Sand und Cement trocken mischte und alsdann diese Mischung mit wenig Wasser benetzte, um ein Stauben zu verhindern. Darauf wurde Steinschotter dazwischen gemengt und in Formen in dünnen Schichten gestampft, bis oben Feuchtigkeit heraustrat. Später begoß man den so gestampften Stein häufig und reichlich mit Wasser, um das Binden des Cements zu fördern. Nach 14 Tagen konnten die Steine verlegt werden und haben sich dieselben in jeder Beziehung fest und frostbeständig gezeigt. — en —

New-York. Endlich geht man in New-York daran, den engherzigen Geldgier gewisser amerikanischer Kapitalisten einen gesetzlichen Damm zu setzen, welche acht, zehn, ja fünfzehn Stockwerke hohe Miethskasernen erbauen, um von einem Baukomplex die möglichst hohe Miethsziffer herauszupressen. Menschen, welche sich dazu hergeben, die oberen Stockwerke solcher Gebäude zu bewohnen, gehören an und für sich in die Reihen der Berrückten oder Wahnsinnigen, und haben als solche Anspruch auf gesetzlichen Schutz. Man erhält erst dann einen vollen Begriff von dem Wahnsinn, der in New-York herrscht, „hohe“ Gebäude aufzuführen, wenn man erfährt, daß in den zwei letztverfloffenen Jahren in dieser Metropole 105 Gebäude aufgeführt wurden, die sich 80 bis 145 Fuß über dem Erdboden erheben, und daß 66 dieser Thürme der Bestimmung geweiht, von Männern, Weibern und Kindern bewohnt zu werden, thatsächlich so bewohnt sind. Vor Kurzem erst wurde dem Bauamt von New-York der Plan eines solchen Gebäudes vorgelegt, welches 182 Fuß hoch werden und überdies noch von einer diese Höhe um 50 Fuß überragenden Kuppel gekrönt sein soll! Nun haben die amerikanischen Feuerwehren schon wiederholt erklärt, über 55 Fuß Höhe hinaus für keine wirkliche Feuerlöschung haften zu können, und trotzdem werden fort und fort Häuser gebaut und bezogen, wo die Menschen 25 Fuß hoch außer dem Gebiete möglicher Hülfe von Seiten des Feuerwehrmannes leben. Da ist es wahrlich hohe Zeit, solchem Unwesen durch die Kraft des Gesetzes ein Ziel zu setzen.

Paris enthält eine Bevölkerung von 2 240 000 Seelen in 77 000 Häusern auf einer Gesamtfläche von 77,7 qkm, es kommen also im Durchschnitt 29 Seelen auf ein Haus und an 300 auf ein Hektar. Der eingeschätzte Miethswerth der Häuser von Paris beläuft sich im Ganzen auf 480 Millionen Mark. Die Gesamtlänge der Straßen ist 938 km, die der Abzugskanäle 708 und die der Pferdebahnen 118 km. Die Reinigung und Bewässerung der Straßen, Plätze und Anlagen von Paris findet mit ungemein großer Sorgfalt statt. Die Gesamtoberfläche der Pariser Straßen beträgt 10 869 000 qm und davon werden jährlich 76 500 cbm Schlamm, Staub und Urath entfernt, welche insgesammt eine Kruste von 6 mm Dicke darstellen. Im Jahre 1881 beliefen sich die Kosten der Straßenreinigung von Paris auf 5 Mill. Mk. und die Verschauelung des Schnees kostete noch weitere 1,64 Mill. Mk. Der Regenfall stellt jährlich eine Tiefe von 56 cm dar. An Wasser verbraucht Paris täglich 372 500 000 Liter; es kommen also im Mittel 163,5 Liter auf jeden Einwohner. Zwei Drittel des Wasservorraths werden von den Flüssen Seine, Marne und Oise, ein Drittel von fern liegenden Quellen und von artesischen Brunnen am Orte selber bezogen. — Die Abmessungen der Abzugskanäle belaufen sich auf 2,00 × 0,91 bis 5,60 × 4,40 m. Die größeren Kanäle bilden thatsächlich eine Art Tunnel, mit einer Klappe in der Mitte und Wasserleitungsröhren oben gelagert. Die Kanalisation hat 80 Mill. Mk. gekostet und die Reinigungs- und Unterhaltungskosten belaufen sich jährlich auf 1 Mill. Mk. Ein geringer Theil des flüssigen Uraths wird zur Bewässerung der Gärten im Reichthum von Paris benutzt, der größte Theil jedoch auf Wagen in Kanunen fortgeschafft. So wurden im Jahre 1879 an 450 000 cbm Urath aus der Stadt weggebracht; die Kosten beliefen sich auf beiläufig 2,28 Mill. jährlich für jeden Einwohner. — g.

Rezeptenlisten.

Selbsterfarbung mit Zink. Anstatt Metallogyde oder Salze verwenden A. Neujean u. Delaite in Lüttich, wie die „Metall-Industrie“ mittheilt, metallisches Zink in feinertheiltem Zustande zum Delanstrich für Eisen. Mit Zink durch Eintauchen in das geschmolzene Metall überzogenes Eisen nennt man häufig „galvanisirt“; auch auf obigen Anstrich ist diese Bezeichnung angewendet worden, in diesem Falle jedoch ohne jede Berechtigung, da die Delzwischenlage jede elektrische Wirkung unterbrechen muß. Immerhin verdient der Anstrich Beachtung; als geeignete Verhältnisse zu seiner Herstellung werden empfohlen: 8 kg Zink, 2 kg Sikkativ und 7 Liter Del; die Mischung muß vor dem jedesmaligen Gebrauche frisch bereitet werden.

Maschinerie einölen. Eine große Schwierigkeit, welcher Anfänger in der Behandlung von Maschinen begegnen, besteht darin, daß sie das Schmieren derselben nicht verstehen und zu viel Schmieröl unnöthiger Weise verschwenden. Es ereignet sich oft, daß ein Lager sich erhitzt, wenn es zu viel Del erhalten hat, während es kühl laufen würde, wenn es richtig geschmiert worden wäre. Denn so bald zu vieles Schmieröl etwas ausgehalten hat, wird es ganz klebrig. Es läßt sich dann nicht mehr entfernen und bleibt zähe zwischen den Wellenzapfen und den Lagern.