



A 405 III



ATLAS

ZUR

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

BEGUTACHTUNGS-AUSSCHUSS:

Dr.-Ing. DR. H. ZIMMERMANN,
WIRKL. GEHEIMER OBERBAURAT.

O. HOSSFELD,
GEHEIMER OBERBAURAT.

Dr.-Ing. L. SYMPHER,
GEHEIMER OBERBAURAT.

SCHRIFTFLEITER:

OTTO SARRAZIN UND FRIEDRICH SCHULTZE.

JAHRGANG LVII.



1911.2545,

BERLIN 1907.

VERLAG VON WILHELM ERNST U. SOHN

GROPIUS'SCHE BUCH- UND KUNSTHANDLUNG.
WILHELMSTRASSE 90.



Alle Rechte vorbehalten.



Inhalt

sämtlicher Kupfertafeln des siebenundfünfzigsten Jahrgangs.

Gegenstand	Nr. des Blattes	Gegenstand	Nr. des Blattes
Die neuen Gerichtsbauten in Magdeburg. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Hauptfront an der Halberstädter Straße	1	Der Yangtse bei Hankau. Stromkarte und Querschnitte des Yangtse vor Hankau. Hochwasser, Regenhöhen und Niedrigwasser. Wassermengenlinie, Linie der mittleren Geschwindigkeiten, Wasserstandsschwankungen	22
Desgleichen. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Haupteingang an der Halberstädter Straße	2	Burg Ludwigstein. Ansichten, Grundrisse und Schnitte	23
Desgleichen. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Hauptfront an der Halberstädter Straße	3	Desgleichen. Einzelheiten aus dem Fürstensaal . .	24
Desgleichen. Lageplan. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Grundrisse	4	Desgleichen. Einzelheiten	25
Desgleichen. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Grundrisse	5	Evangelische Kirche in Röxe bei Stendal. Grundriß und Ansichten	26
Desgleichen. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Schnitte	6	Desgleichen. Grundriß und Schnitte	27
Desgleichen. Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht, Innenansichten	7	Desgleichen. Ansicht von Nordwesten, Schaubild .	28
Desgleichen. Männergefängnis mit Verwaltungsgebäude und Bäckereianlage, Grundrisse und Schnitte. Weibergefängnis, Grundrisse	8	Desgleichen. Blick gegen den Chor und Blick gegen die Orgelempore, Innenansichten	29
St. Johanniskirche in Ansbach. Wiederherstellungsentwurf, Ansicht der Ostseite	9	Eisenbahn-Empfangsgebäude Nordamerikas. Empfangsgebäude in Seitenlage: Union-Bahnhof in Kansas-City, Empfangsgebäude in New-Haven, Stationen der Boston- und Albany-Bahn, Union-Bahnhof der Illinois-Zentralbahn in New-Orleans, Empfangsgebäude der Southern-Pacific-Eisenbahn, der Oregon-Short-Linie in Nampa und der Louisville- und der Nashville-Bahn in New-Orleans, Empfangsgebäude in Colorado-Springs und in Saratoga	30
Desgleichen. Entwicklung der Strebepfeiler am Chor, Ansicht, Querschnitt und Grundrisse	10	Desgleichen. Empfangsgebäude in Seitenlage: Personenbahnhof der Neuyork-Zentral-Eisenbahn in Albany. Bahnhöfe in Kopfform: Personen- und Güterbahnhof der Station Camden-Straße der Baltimore- und Ohio-Bahn in Baltimore, Empfangsgebäude an der Harrison-Straße und an der Dearborn-Straße in Chicago, Empfangsgebäude der Chicago- und Nordwest-Eisenbahn in Chicago, der Pittsburg- und Lake-Erie-Bahn in Pittsburg, der Baltimore- und Ohio-Bahn in Pittsburg, der Philadelphia- und Reading-Bahn in Harrisburg, Nord-Union-Station in Boston, Empfangsgebäude in Portland	31
Desgleichen. Grundriß. Nördlicher Turm, Grundrisse, Schnitt und Einzelheiten	11	Desgleichen. Station Englewood bei Chicago, Keilbahnhof in East-St. Louis, Empfangsgebäude der Chicago-Rock-Island- und Pacific-Bahn an der La Salle-Straße in Chicago, Empfangsgebäude der Philadelphia- und Reading-Bahn in Philadelphia, Empfangsgebäude der Wabash-Bahn in Pittsburg, Entwurf für das Empfangsgebäude des neuen Zentralbahnhofs in Washington	32
Evangelische Kirche in Bentschen. Hauptansicht von Nordosten	12	Desgleichen. Grand Central-Depot in Neuyork, Empfangsgebäude der Pennsylvania-Eisenbahn in Pittsburg	33
Desgleichen. Vorderansicht an der Bahnhofstraße und Längenschnitt	13	Der Bahnhof Soest und das Ruhrgebiet. Gleisplan des Bahnhofs Soest. Zeichnerische Darstellung des Güterverkehrs auf dem südlichen Hauptgleise Soest-Altenbeken und Zahl der täglich ein- und auslaufenden regelmäßigen Güterzüge und Güterwagenachsen	34
Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen in Hamburg. Gesamtansicht, Grundrisse und Einzelheiten	14 u. 15	Erhöhung der Talsperrenmauer in Lennep. Ansicht der alten Mauer. Ansicht und Grundriß der erhöhten Mauer	35
Desgleichen. Querschnitte durch die Drehbrücke, die nördliche Fachwerkbrücke und die Straßenbrücke	16	Desgleichen. Schnitte und Lageplan	36
Desgleichen. Maschinenkammer innerhalb des Drehpfeilers, Grundriß und Querschnitt	17		
Desgleichen. Druckumformer. Preßluftbehälter. Selbsttätige Absperrvorrichtung der Drehtriebsmaschine. Riegel der Brücke am südlichen Ende der oberen Brückentafel. Verriegelung der Pendelschienen am nördlichen Ende der oberen Brückentafel . .	18		
Desgleichen. Antriebmaschine für die Drehbewegung, Ansichten	19		
Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin. Versuche über die Bettausbildung der Weserstrecke von km 238 bis 240. Tiefenpläne der Weser im Mascherhöfen: Ohne Grundschwellen (Peilung 1894), mit Grundschwellen (Peilung 1904). Spiegelgefälle der Weser von km 237 bis 241. Wassermengenlinie für den Pegel in Schlüsselburg. Geschwindigkeitsmessungen, Weserparabelversuch mit und ohne Grundschwellen. Stromrichtungsmessung	20 u. 21		
Desgleichen. Versuche mit Stromflügeln. Umlaufwerte, zeichnerische Darstellungen	38, 39 u. 40		

Gegenstand	Nr. des Blattes	Gegenstand	Nr. des Blattes
Ausbau des Panamakanals. Übersichtsplan und Längenschnitt. Übersichtliche Darstellung der Fahrwasserbreiten des Meeresspiegelkanals und des Schleusenkanals nebst Querschnitten. Querschnitt des Dammes bei Gatun	37	Talübergang der Westerwaldquerbahn bei Westerburg. Bewegliches Lager, festes Lager und Verankerung des Hauptträgers. Schienenanzug, Oberansicht und Schnitte	55
Alte Kapellenbauten in Württemberg. St. Ulrichskapelle in Standorf und St. Kilianskapelle in Schönthal, Ansichten	41	Anwendung von Grundwassersenkungen zu Neubauten und Wiederherstellungsarbeiten im Bezirke der Wasserbauinspektion Fürstenwalde. Zweite Schleuse bei Kersdorf, Grundwassersenkung 1902: Lageplan der Pumpanlagen, Längenschnitt am Oberhaupt und Einzelheiten. Alte Schleuse bei Kersdorf, Grundwassersenkung 1905/06: Lageplan, Querschnitt durch die Kammer, Längenschnitt durch Mitte Oberhaupt und Längenschnitt der Maschinenanlage. Oberschleuse bei Fürstenberg, Grundwassersenkung 1907: Brunnen- und Rohrleitungsplan, Längen- und Querschnitt	56 u. 57
Desgleichen. St. Ulrichskapelle in Standorf, Grundrisse, Ansichten und Schnitt. St. Magnuskapelle in Gossenzugen und St. Kilianskapelle in Schönthal, Grundrisse und Schnitte	42	Rathaus in Goslar. Nordgiebel	58
Kaiser-Wilhelm-Institut für Landwirtschaft in Bromberg. Hauptgebäude, tierhygienisches Institut und agritektur-chemisches und bakteriologisches Institut, Grundrisse und Ansichten	43	Saalbau des Weikersheimer Schlosses. Innenansichten	59
Desgleichen. Lageplan. Dienstwohngebäude für höhere Beamte, Wohnhaus für den Obergärtner und den Rendanten, Großviehstall und Kleinviehstall, Grundrisse. Pflanzenhaus für das agritektur-chemische und bakteriologische Institut und Gewächshaus für das pflanzenpathologische Institut, Grundrisse und Schnitte	44	Schloß Köpenick. Ansichten, Schnitt durch den Mittelbau und Ansicht der Galerie. Querschnitt durch die Kapelle	60
St. Michaelskapelle beim Kloster Neustift in Tirol. Ansichten (vor der Wiederherstellung)	45	Desgleichen. Haupteingang, Parkseite und Mittelrisalit, Wasserseite	61
Desgleichen. Lageplan, Grundrisse und Schnitte	46	Desgleichen. Einzelheiten der Kapelle und Einzelheiten des Schlosses	62
Wiederherstellung des Domes in Worms. Außen- und Innenansicht des Westchors vor der Wiederherstellung	47	Desgleichen. Stuckdecken im ersten und zweiten Obergeschoß	63
Desgleichen. Wiederaufbau des Westchors, Außen- und Innenansicht	48	Desgleichen. Stuckdecke im Wappensaal	64
Desgleichen. Einschalung des Chorgewölbes, Anker in Höhe des Hauptgesimses, Verankerung der westlichen Vierungskuppel, Betonbalken über den Gewölbezwickeln	49	Desgleichen. Querschnitt und Längenschnitt durch die Kapelle	65
Deutsch-russischer Übergangsbahnhof Skalmierzyce. Lageplan mit Querschnitt. Empfangsgebäude, Zollschuppen und Ortsgüterschuppen mit Abfertigungsgebäude, Grundrisse. Überschüttrampe, Viehrampe, Pferde- und Gänserampe. Brunnen-schacht	50	Wiederherstellung des Tunnels bei Altenbeken. Längenschnitt des durchfahrenen Gebirges. Auszimmerung an der Einbruchstelle. Erneuerung eines Gewölberinges außerhalb der Einbruchstelle. Eisengerüst für die Erneuerung des Tunnelmantels	66
Talübergang der Westerwaldquerbahn bei Westerburg. Ansicht	51	Kaimauer mit Eisenbetonpfahlgründung im Zollhafen von Düsseldorf. Lageplan. Querschnitt durch die Zollhafenzunge. Kaimauer: Teilansicht, Oberansicht, wagerechter Schnitt und Querschnitte, Einzelheiten. Gerüst zum Rammen der Eisenbetonpfähle	67
Desgleichen. Längen- und Oberansicht. Eiserner Überbau, Teilansicht und Querschnitt	52	Untersuchungen über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein-Weser-Kanal. Linienrisse der Kähne für die Modellversuche	68
Desgleichen. Eiserner Pendelpfeiler II, Ansichten und Einzelheiten. Verankerung der Pfeiler	53	Desgleichen. Modellversuche	69
Desgleichen. Gelenkanordnung der Hauptträger, Ansichten und Schnitte	54	Desgleichen. Modellversuche	70
		Desgleichen. Elektrische Treidelei: Fahrbahnanordnungen und Einzelheiten	71





Geschäftsgebäude.
Hauptfront an der Halberstädter Straße.

Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.



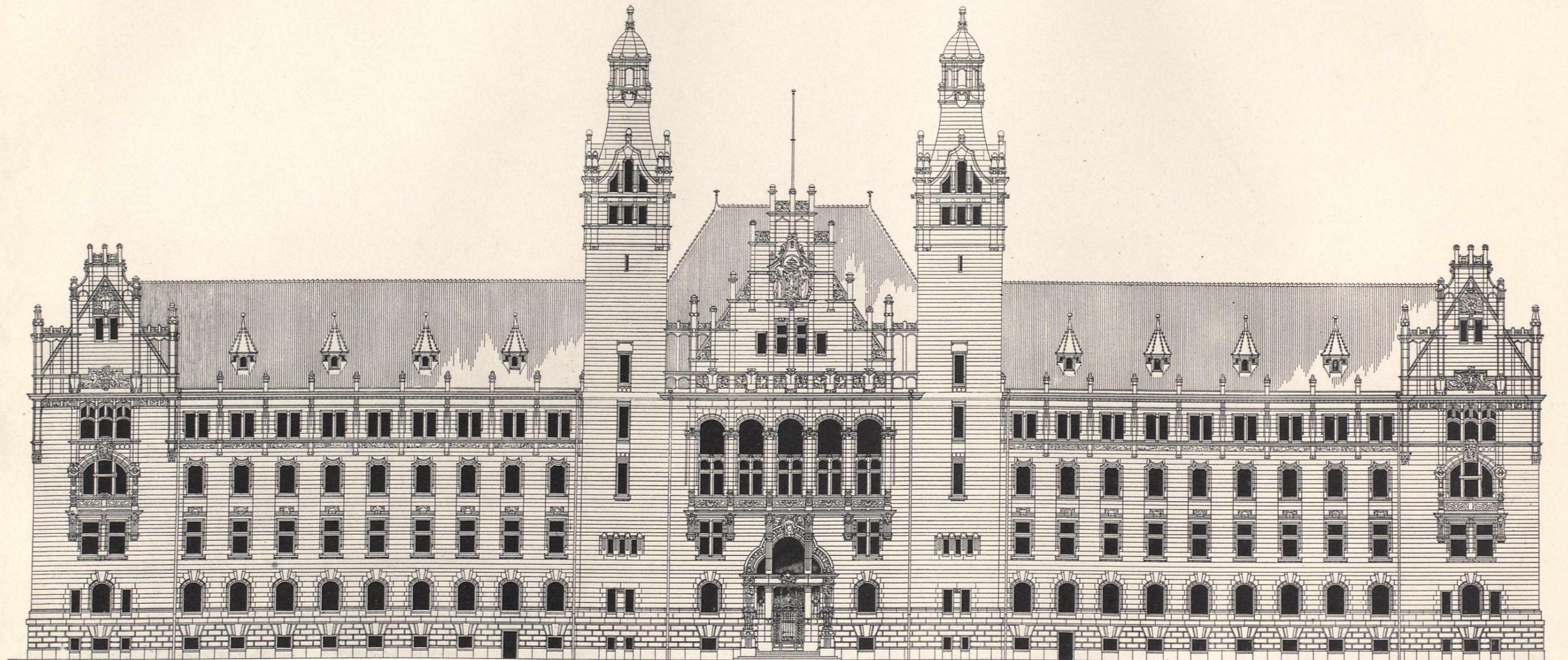
Die neuen Gerichtsbauten in Magdeburg.



Geschäftsgebäude.
Haupteingang an der Halberstädter Straße.



Die neuen Gerichtsbauten in Magdeburg.



Geschäftsgebäude.
Hauptfront an der Halberstädter Straße.

Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.



Die neuen Gerichtsbauten in Magdeburg.

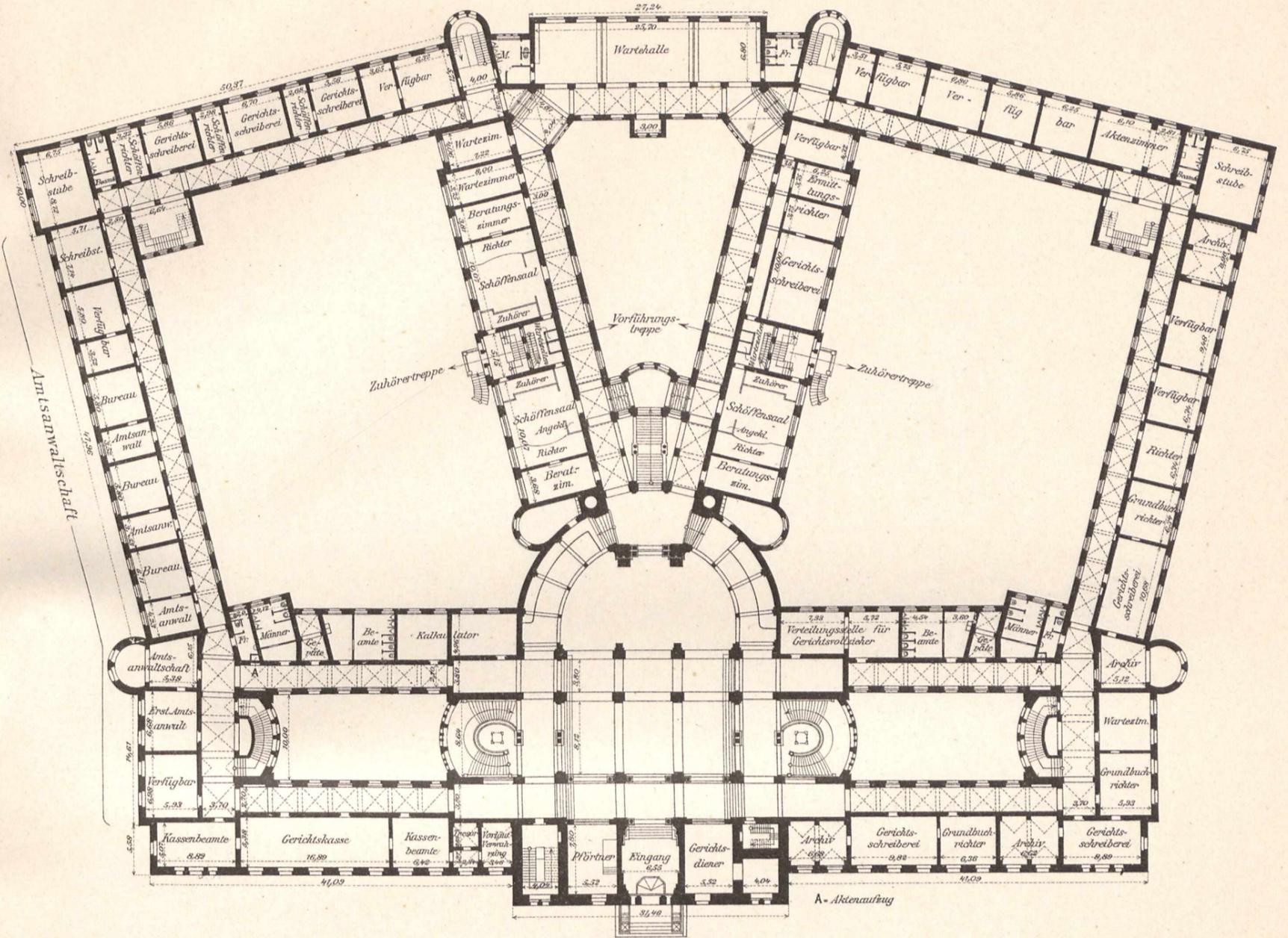


Abb.1 Erdgeschoss.

Abb.1 u.2. Geschäftsgebäude für das Land-und Amtsgericht.

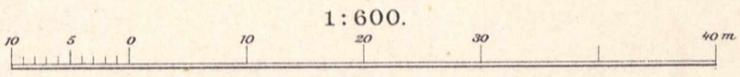
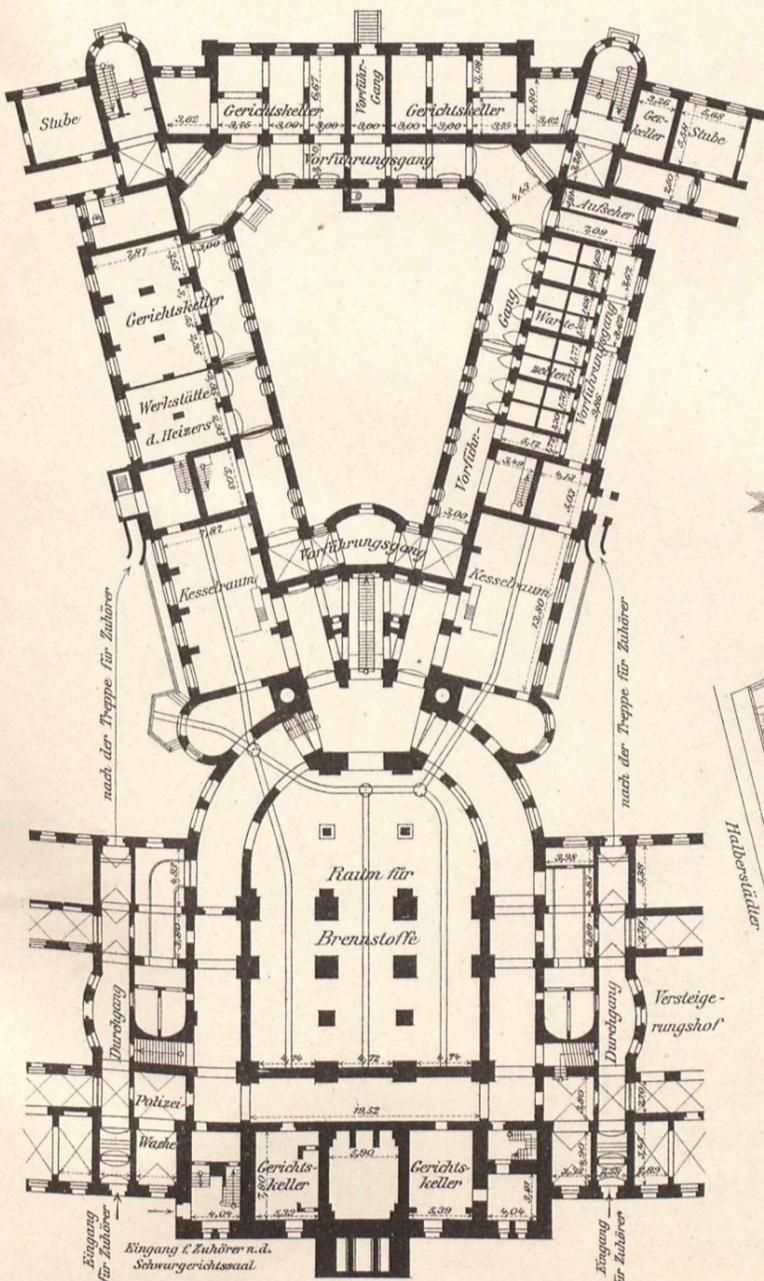


Abb. 2. Untergeschoß des Mittelbaues.

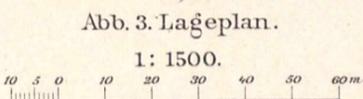
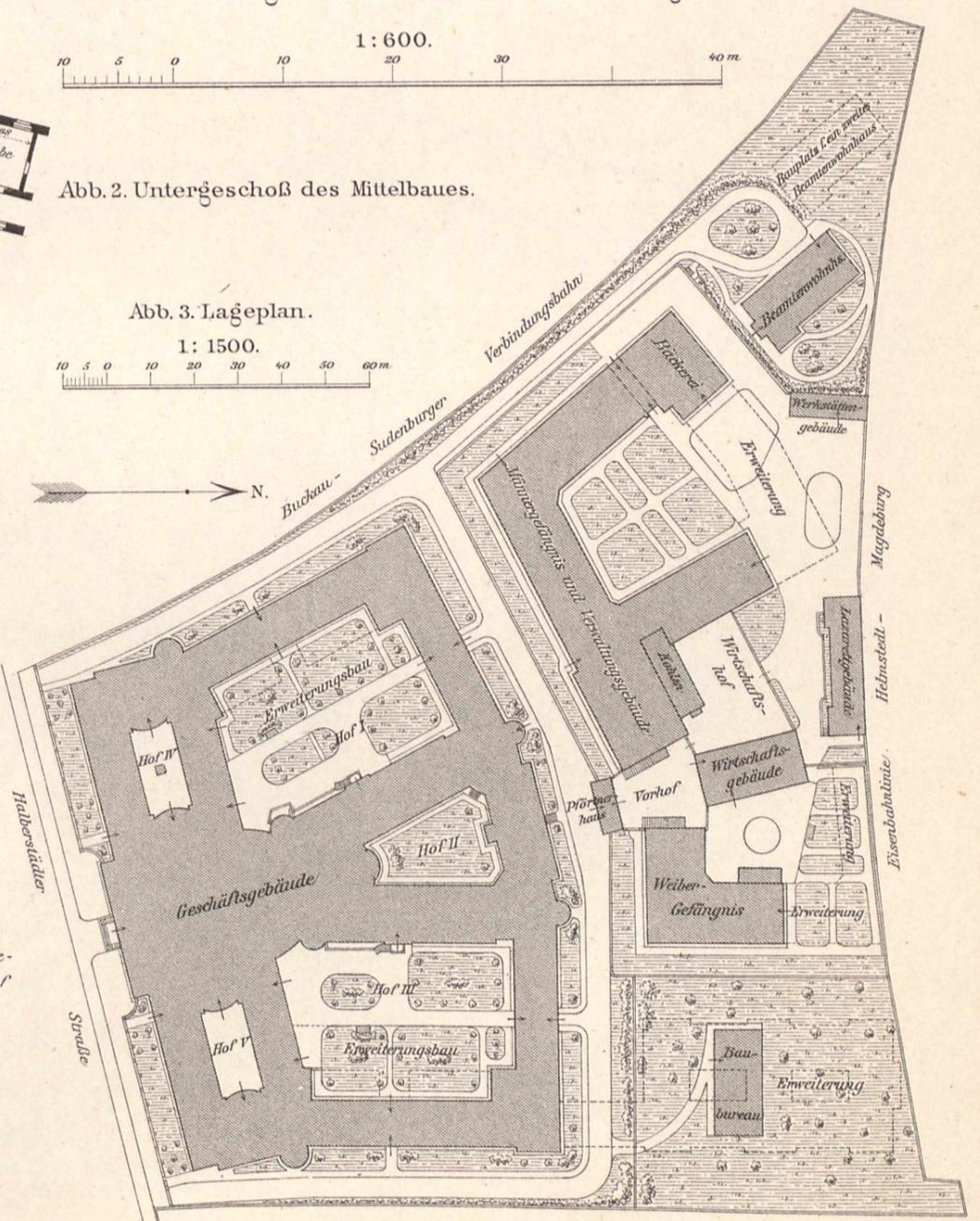


Abb. 3. Lageplan.





Die neuen Gerichtsbauten in Magdeburg.

Geschäftsgebäude für das Land- und Amtsgericht.

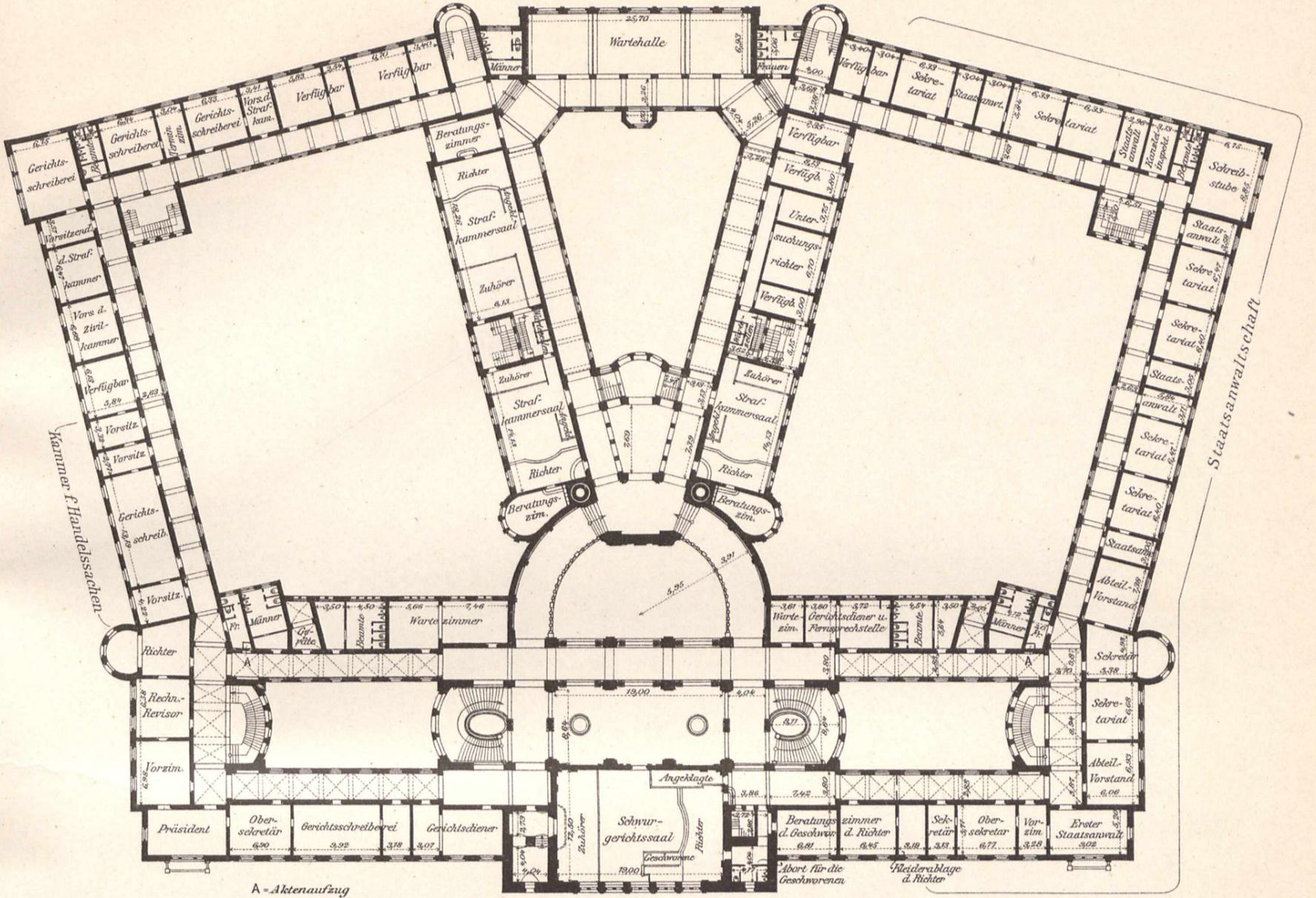


Abb. 1. Zweites Stockwerk.

1 : 600.

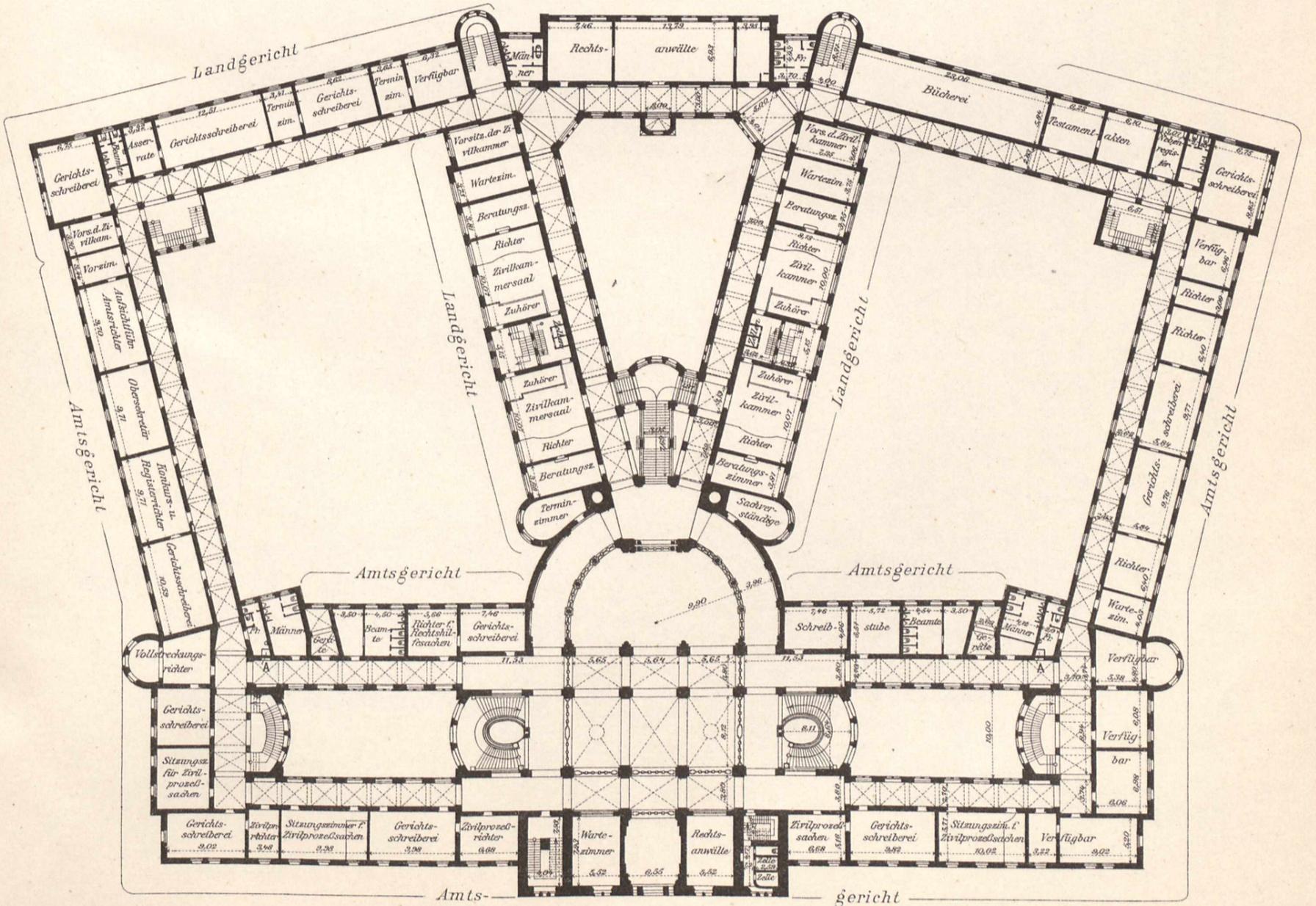
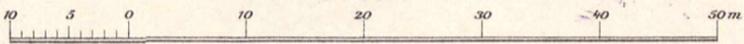


Abb. 2. Erstes Stockwerk.



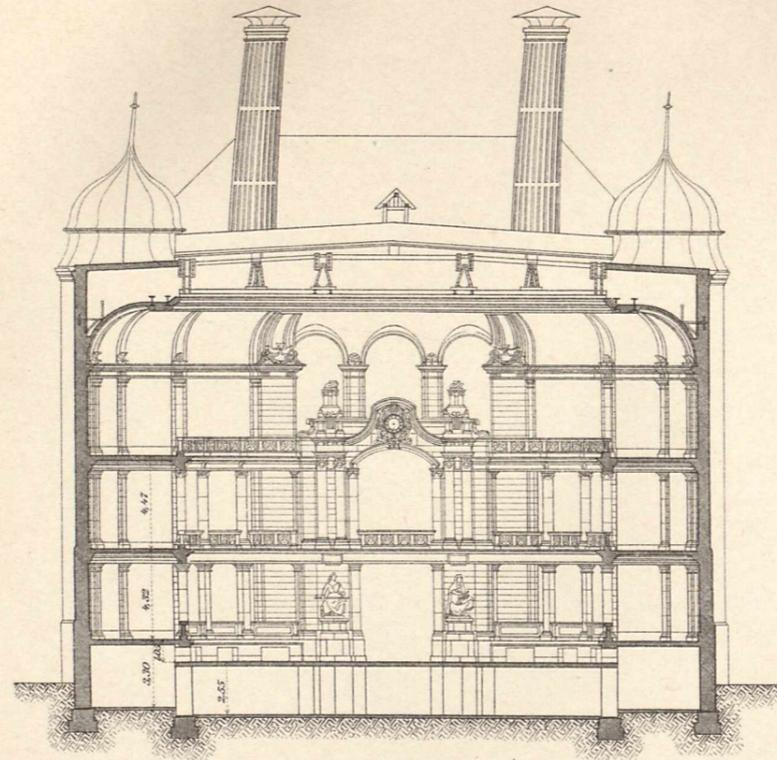


Abb.1. Querschnitt durch den halbrunden Teil der Flurhalle.

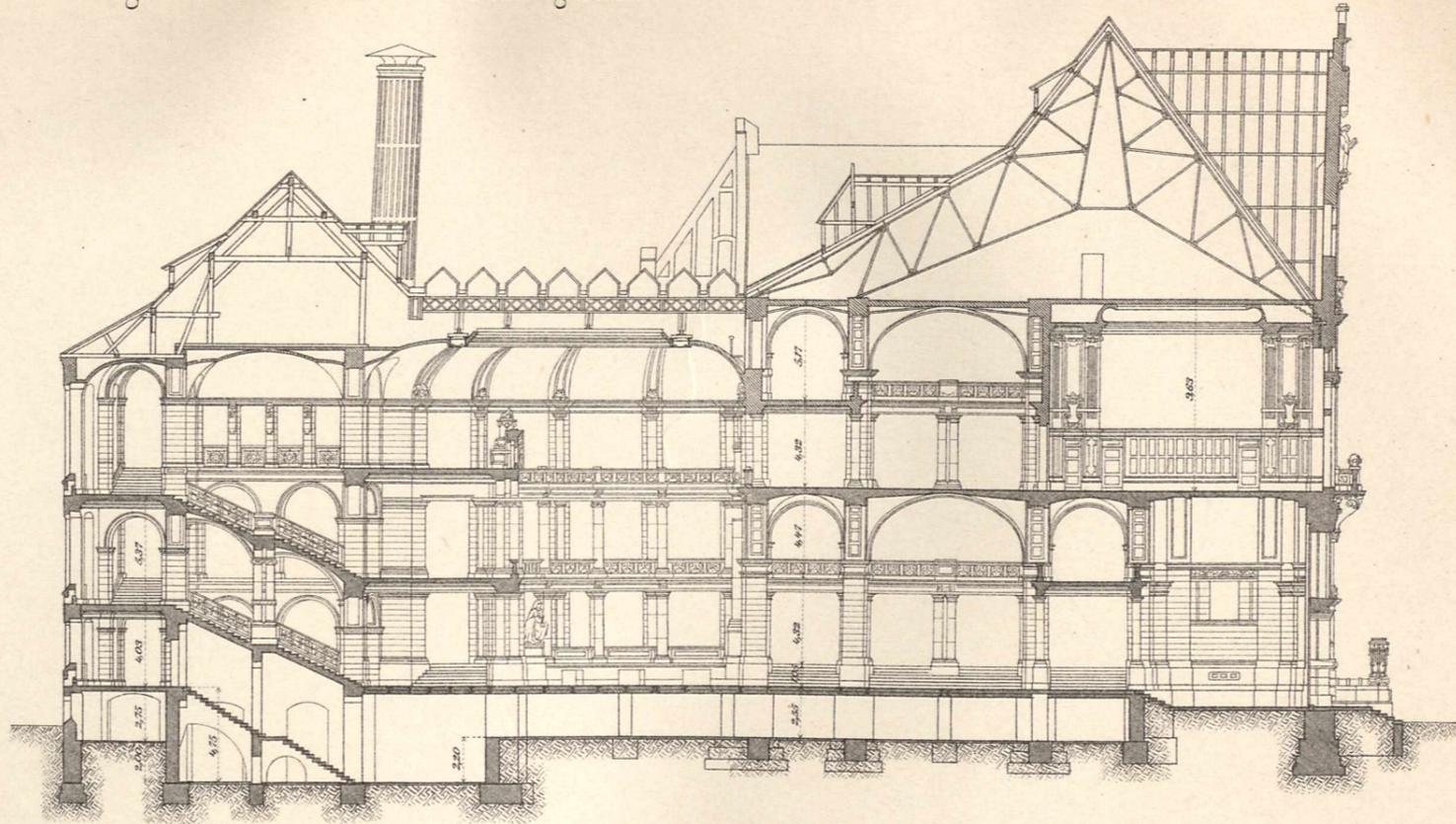


Abb.2. Längenschnitt durch die Flurhalle.

1: 350.

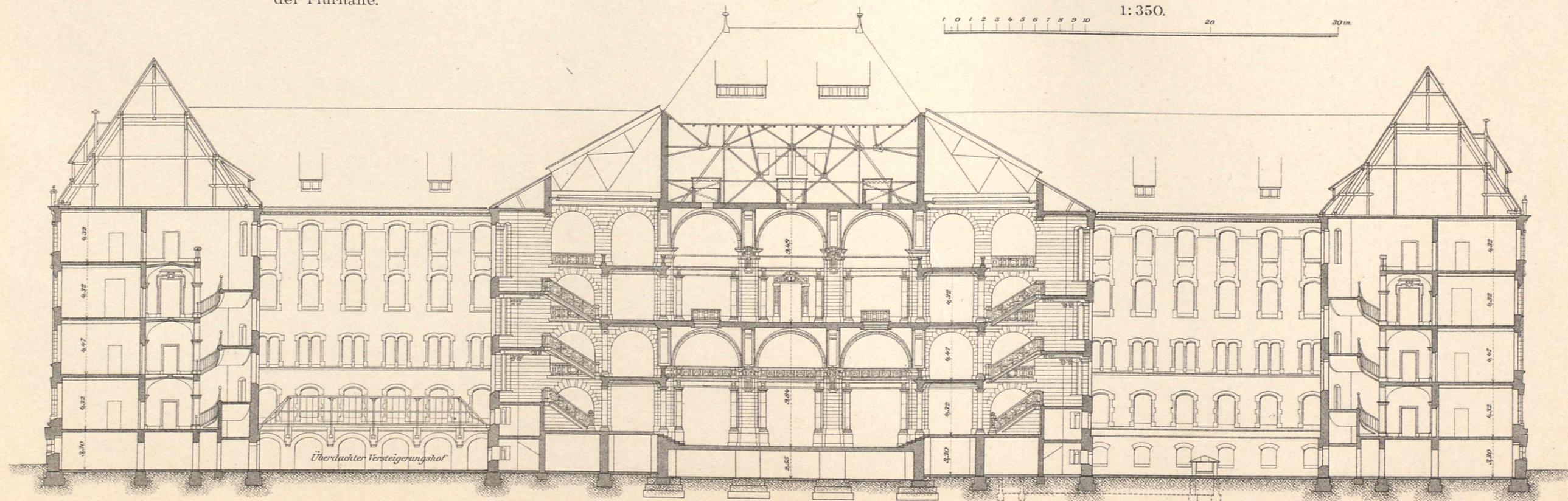
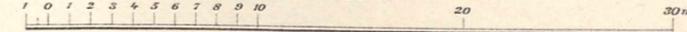


Abb.3. Längenschnitt durch den Vorderbau an der Halberstädter Straße.





Abb. 1. Halle vor dem Schwurgerichtssaal im zweiten Stockwerk.



Abb. 2. Haupttreppe im zweiten Stockwerk.

Geschäftsgebäude.



Abb. 1-4. Männergefängnis mit Verwaltungsgebäude und Bäckereianlage.

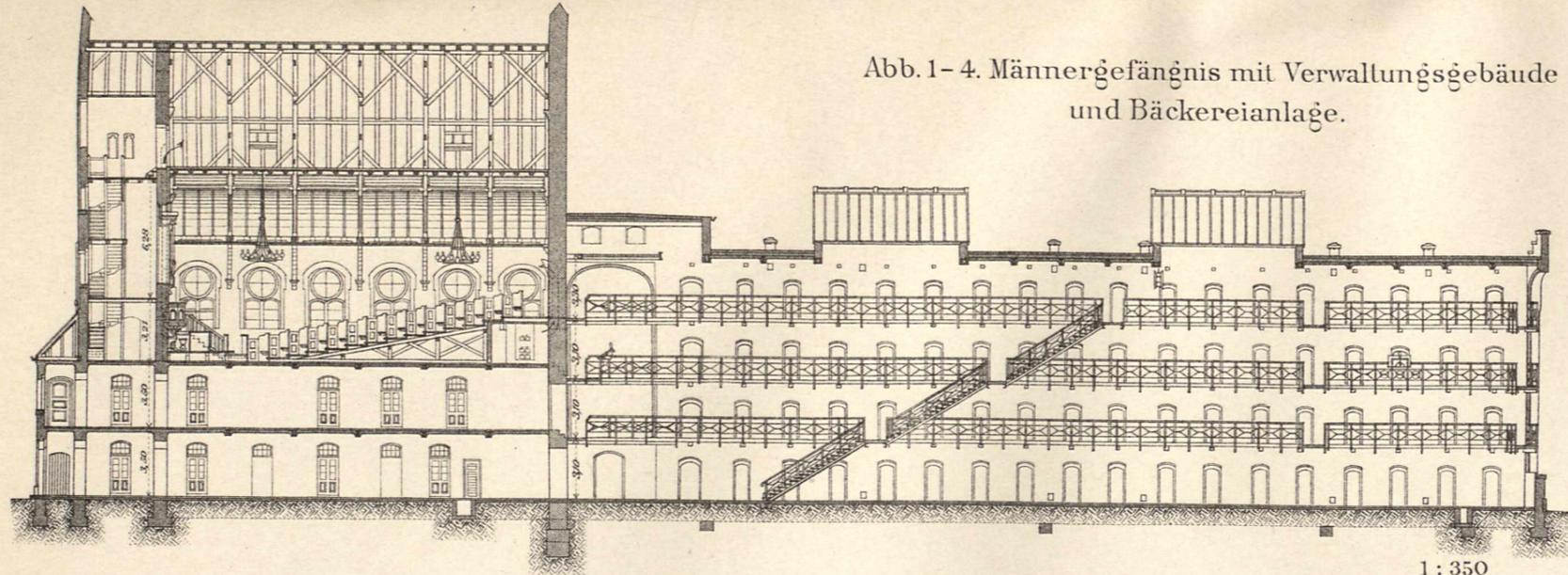


Abb. 1. Längenschnitt A-B.

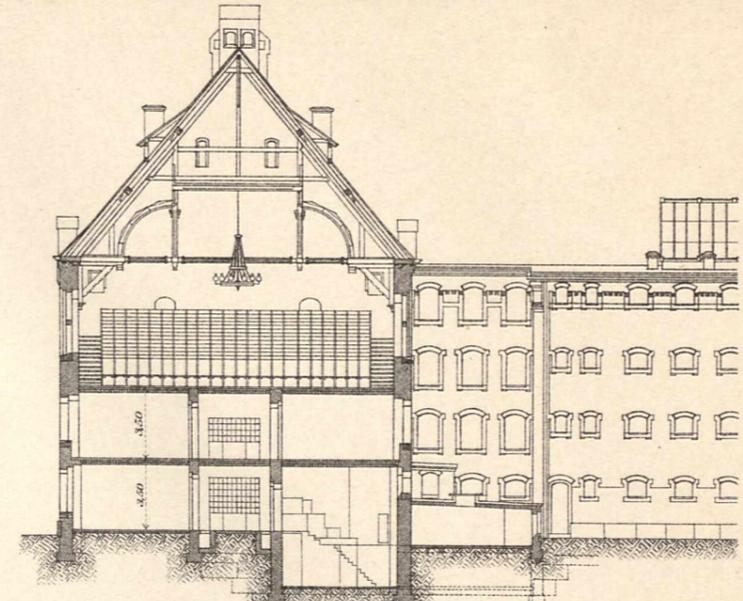


Abb. 2. Querschnitt C-D.

1 : 350
für die Schnitte.

Abb. 5 u. 6. Weibergefängnis.

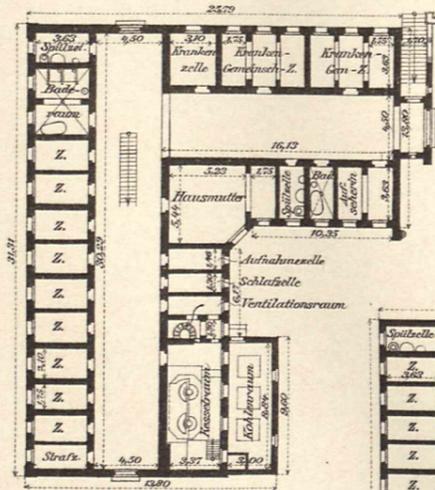


Abb. 5. Erdgeschoss.

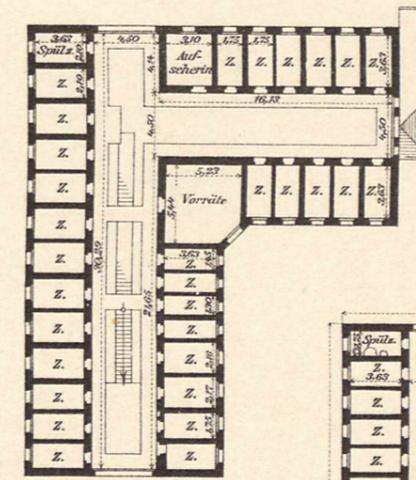


Abb. 6. Erstes Stockwerk.

1 : 500
für die Grundrisse.

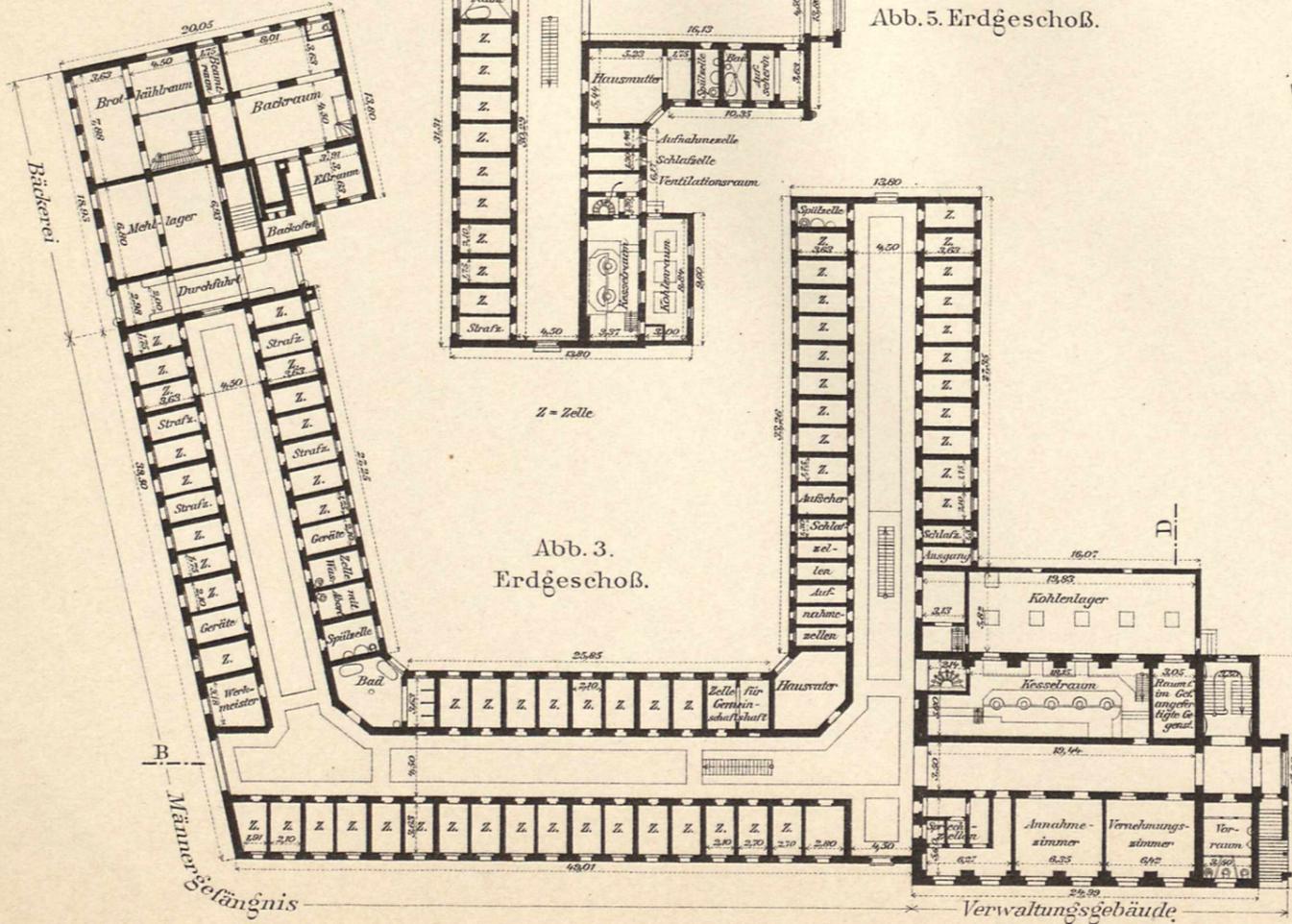


Abb. 3. Erdgeschoss.

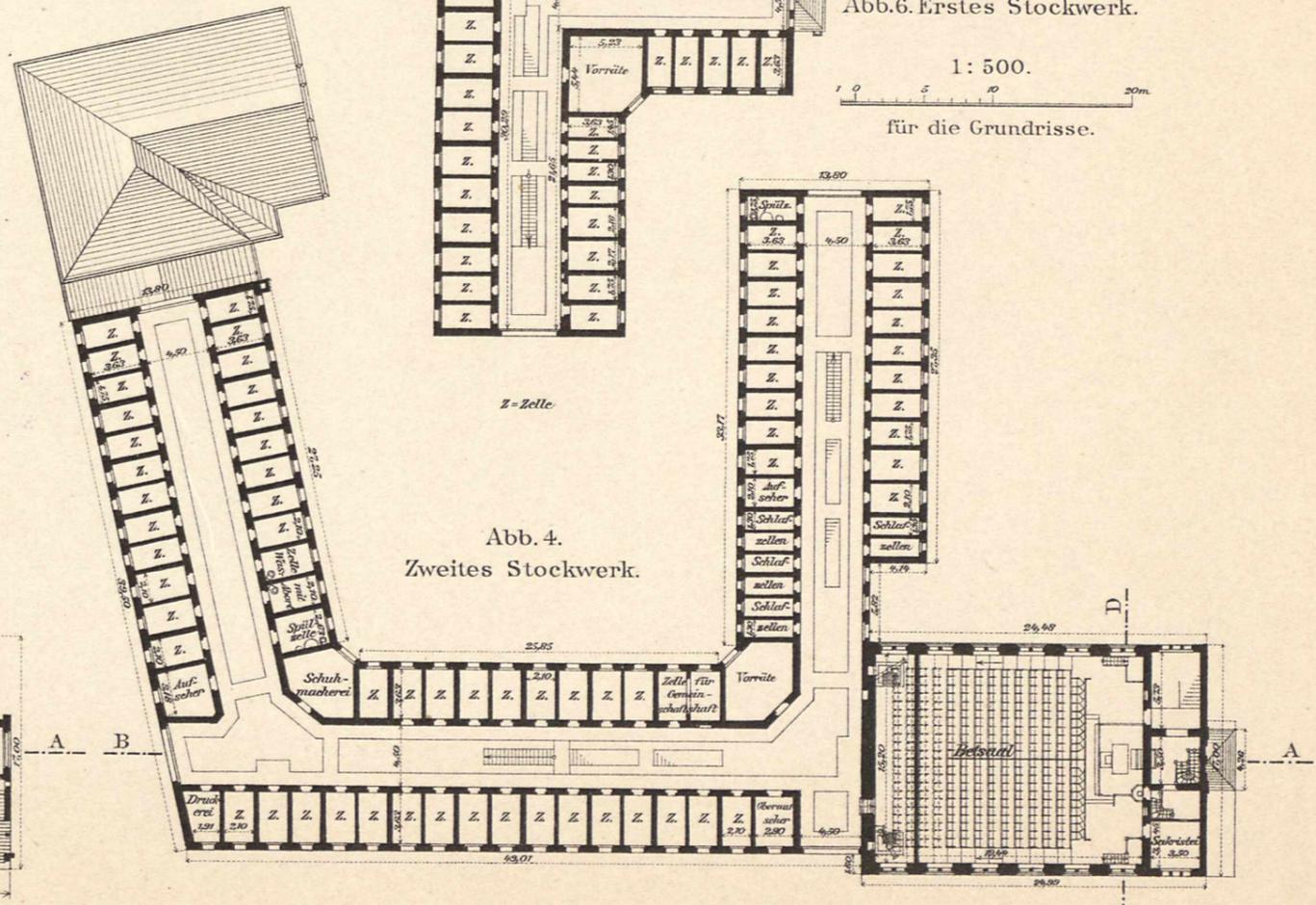


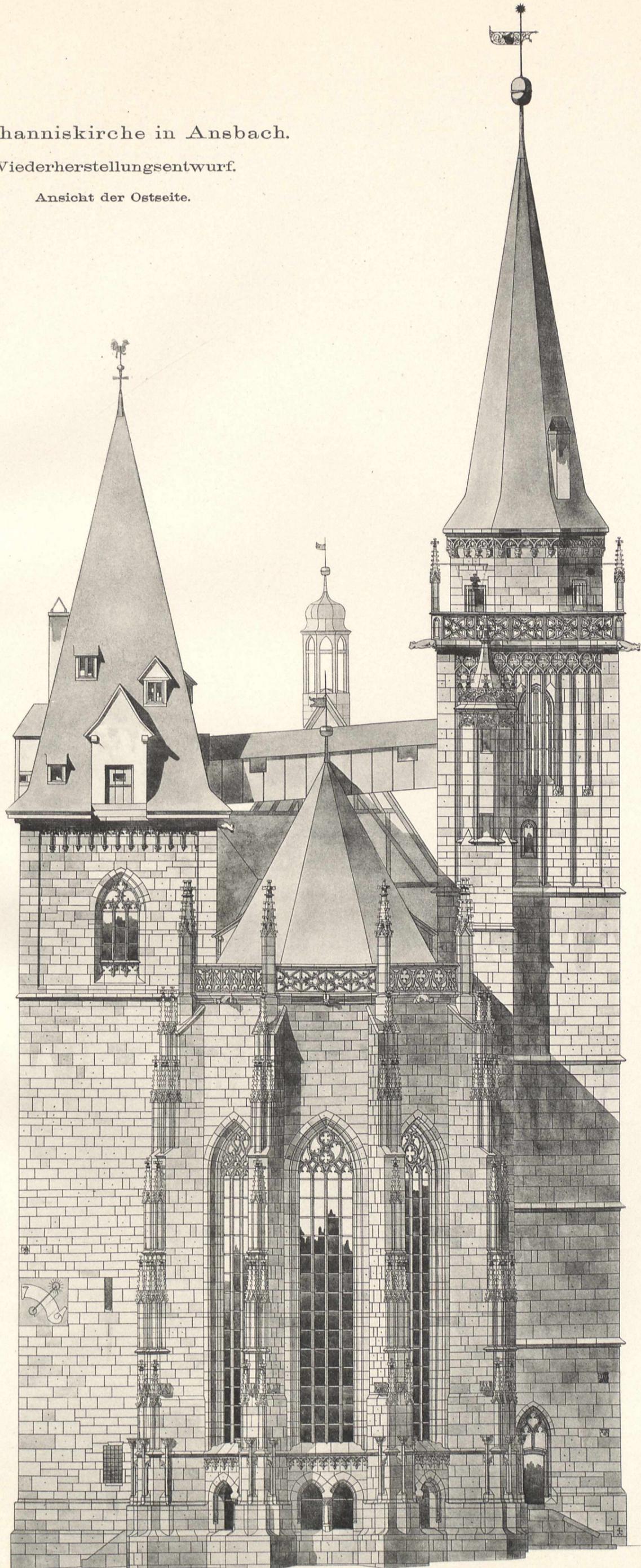
Abb. 4. Zweites Stockwerk.



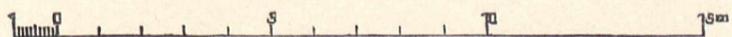
St. Johanniskirche in Ansbach.

Wiederherstellungsentwurf.

Ansicht der Ostseite.



Architekt Otto Schulz.





St. Johanniskirche in Ansbach.

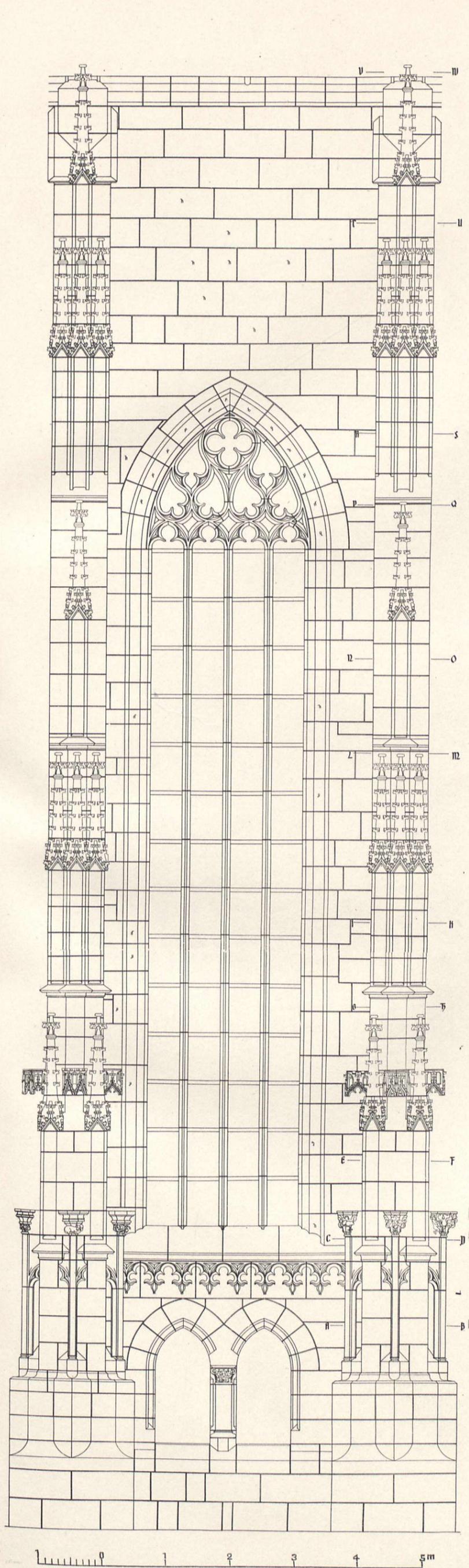


Abb. 1. Ansicht.

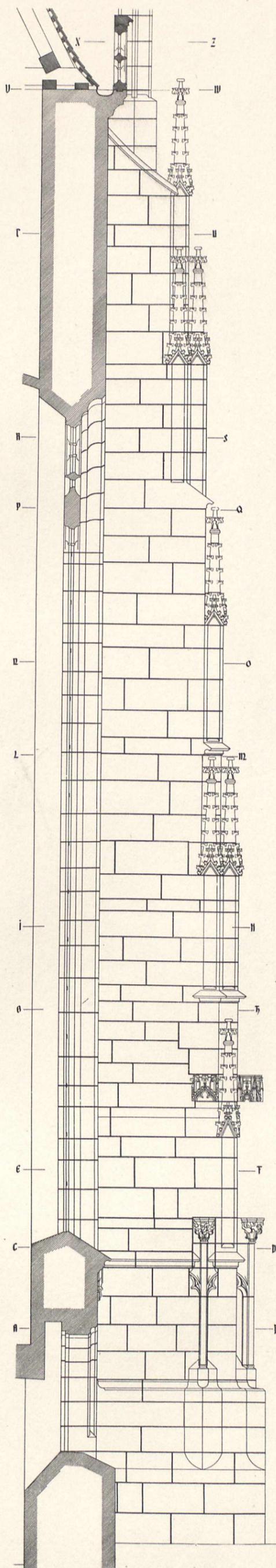


Abb. 2. Querschnitt.

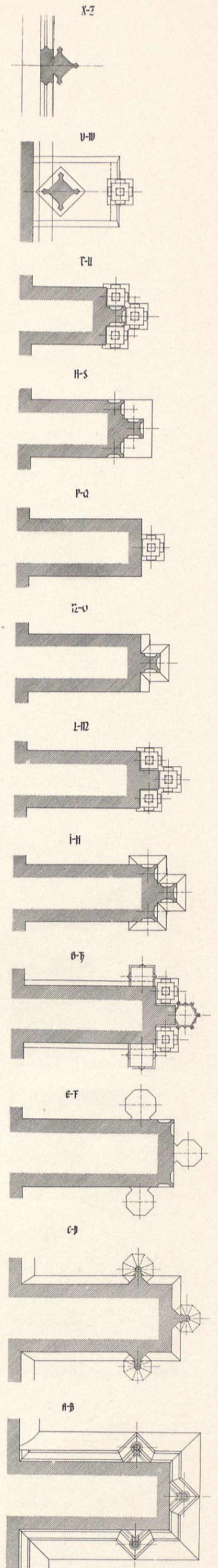


Abb. 3. Grundrisse.

Otto Schulz aufgen. u. gez.

Entwicklung der Strebepfeiler am Chor.



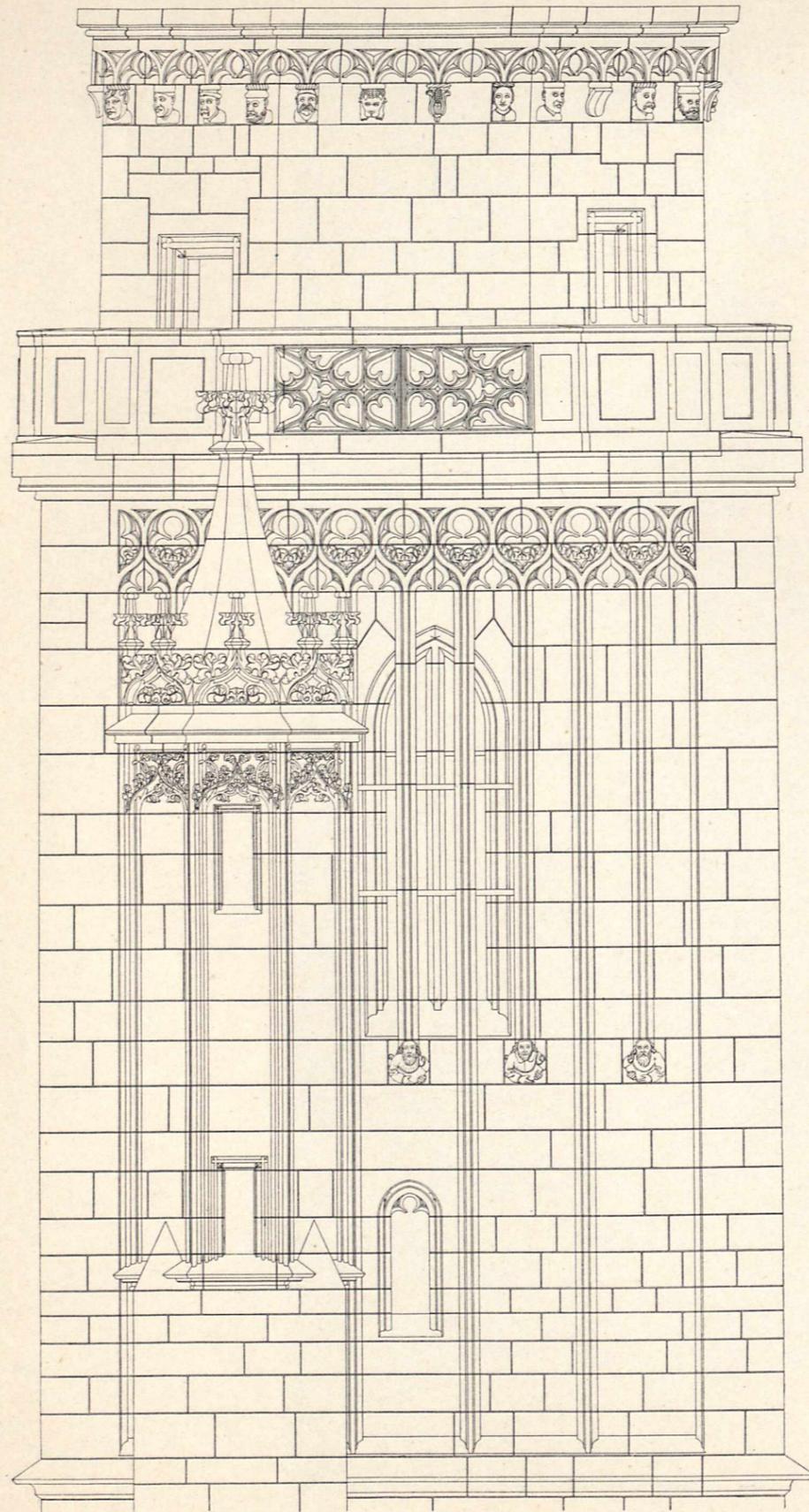


Abb. 1. Ostseite des nördlichen Turmes.

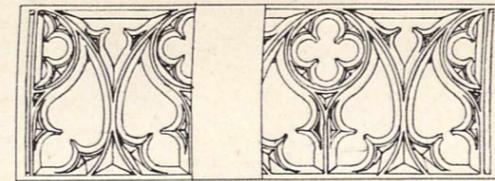


Abb. 2. Nordseite.

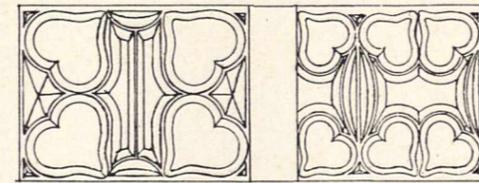


Abb. 3. Westseite.

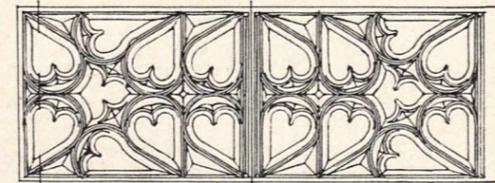


Abb. 4. Ostseite.

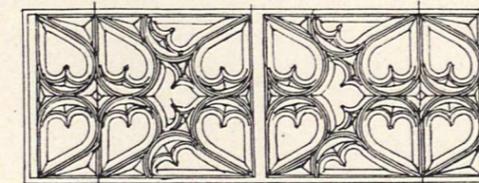


Abb. 5. Südseite.

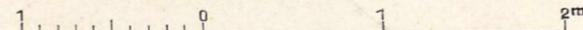


Abb. 2 bis 5. Reste der Maßwerkalerie des nördlichen Turmes.

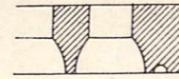


Abb. 2a. Querschnitt.

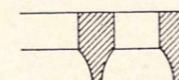


Abb. 3a. Querschnitt.

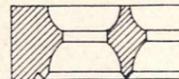


Abb. 4a. Querschnitt.

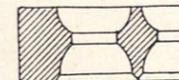


Abb. 5a. Querschnitt.

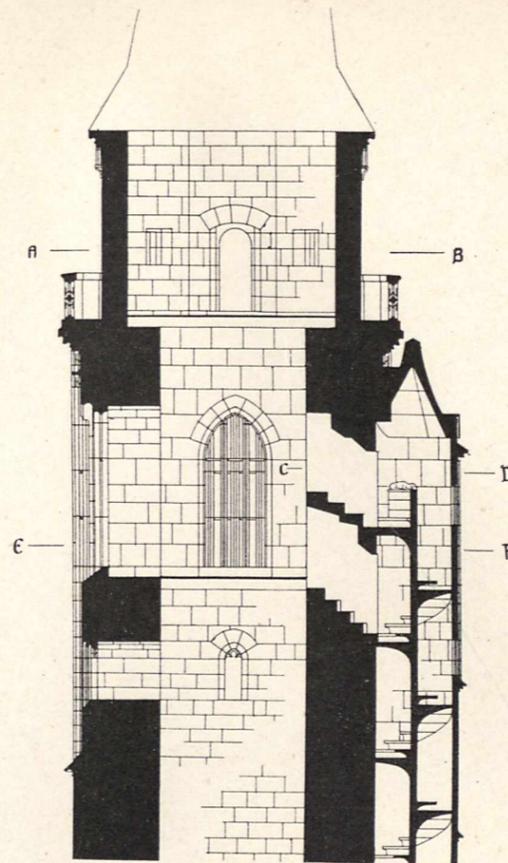


Abb. 6. Schnitt nach G H.



Abb. 6 bis 9. Nördlicher Turm.

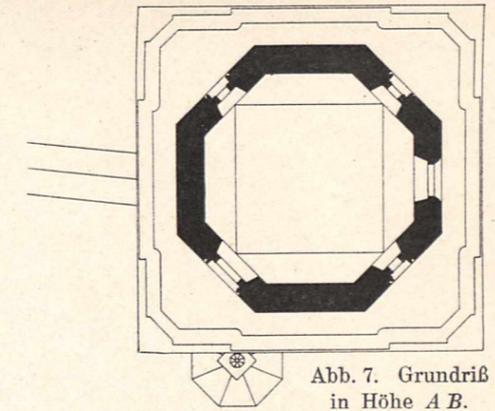


Abb. 7. Grundriß in Höhe A B.

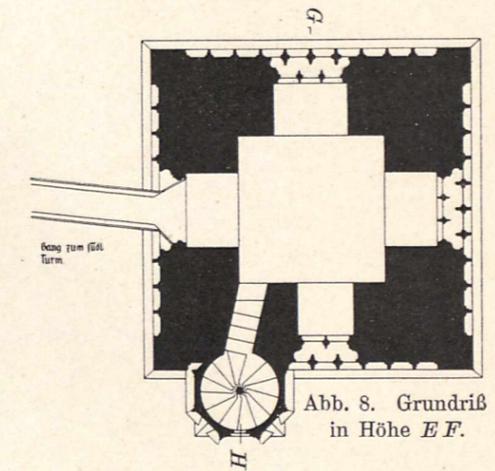


Abb. 8. Grundriß in Höhe E F.

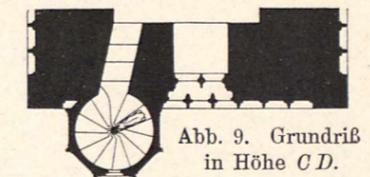
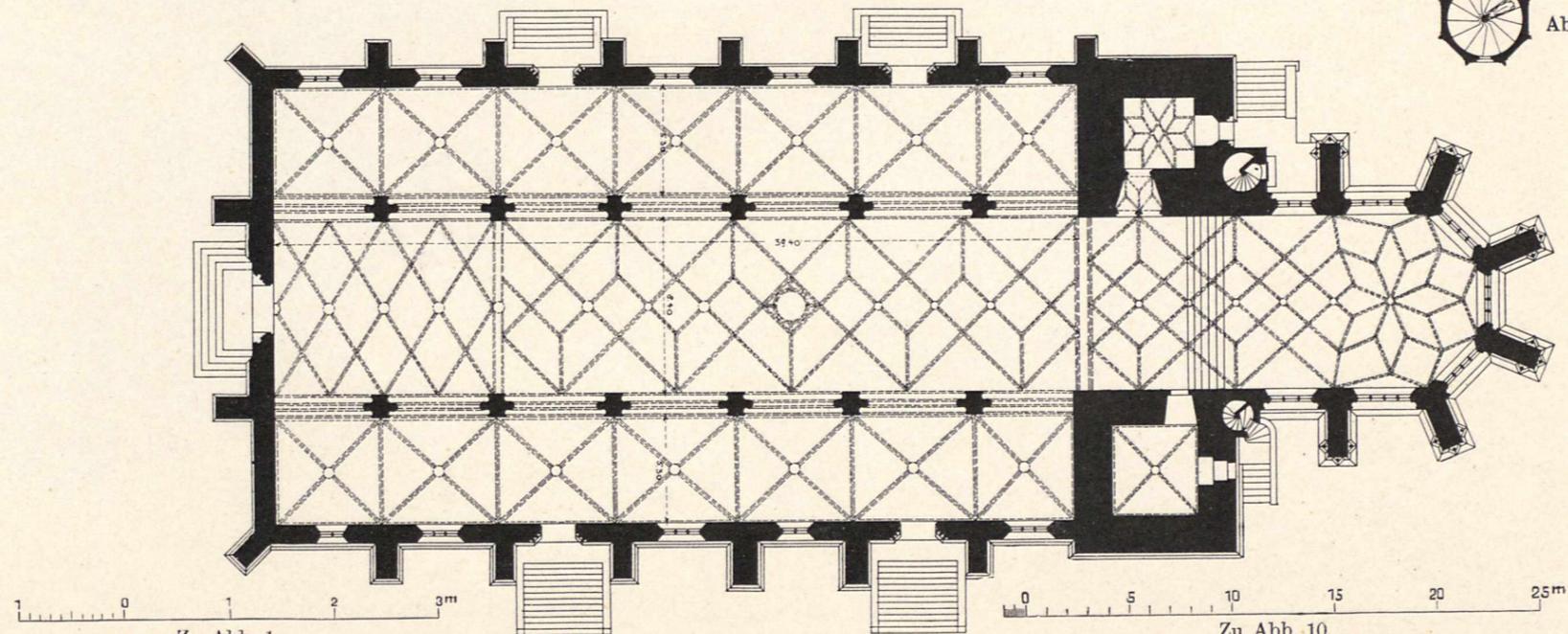


Abb. 9. Grundriß in Höhe C D.



Zu Abb. 1.

Abb. 10. Grundriß.

Zu Abb. 10.



Evangelische Kirche in Bentschen.



Hauptansicht an der Bahnhofstraße.

Nach einer Aufnahme
von A. Martens in Bentschen



Evangelische Kirche
in Bentschen.

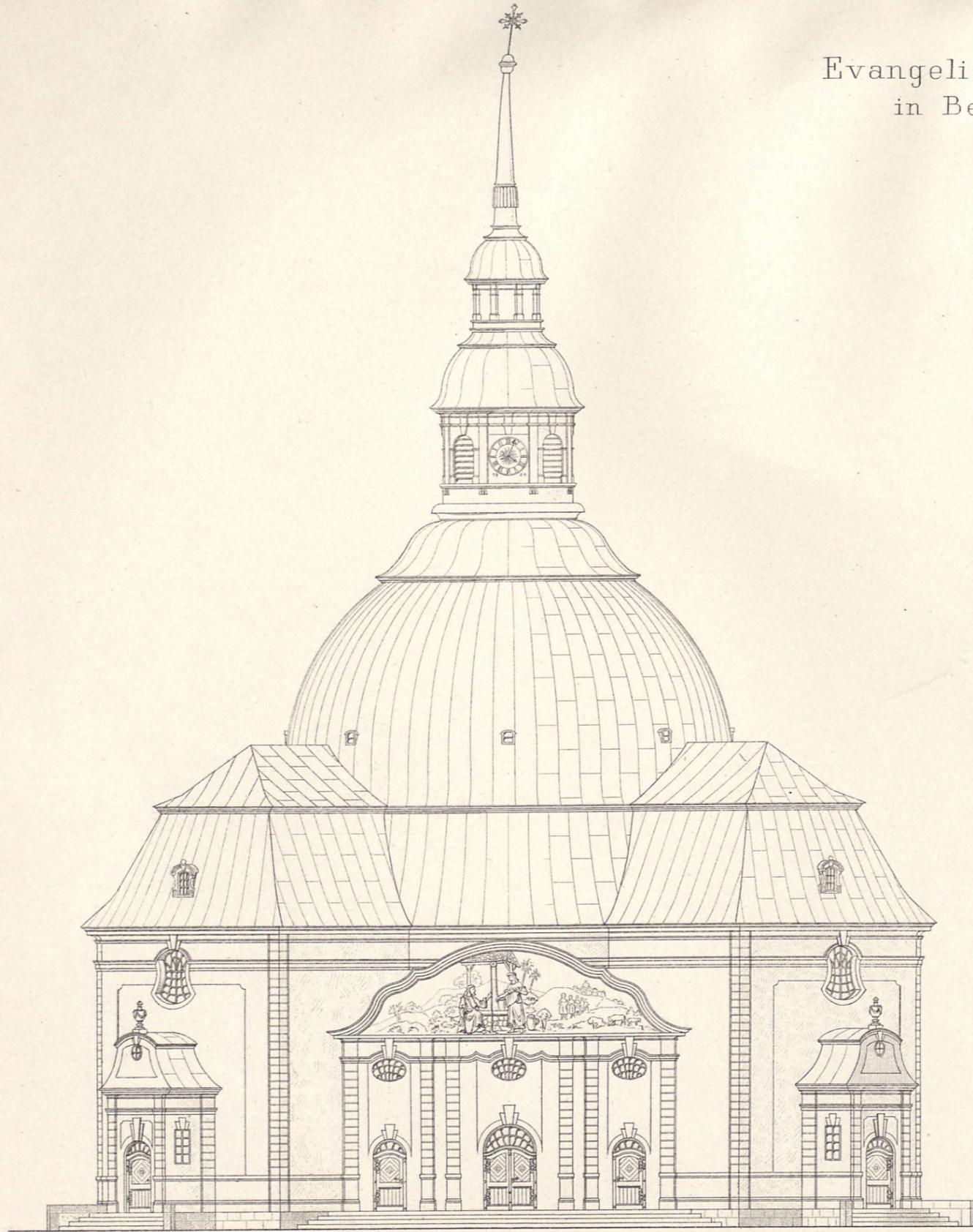


Abb.1. Vorderansicht an der Bahnhofstrasse.

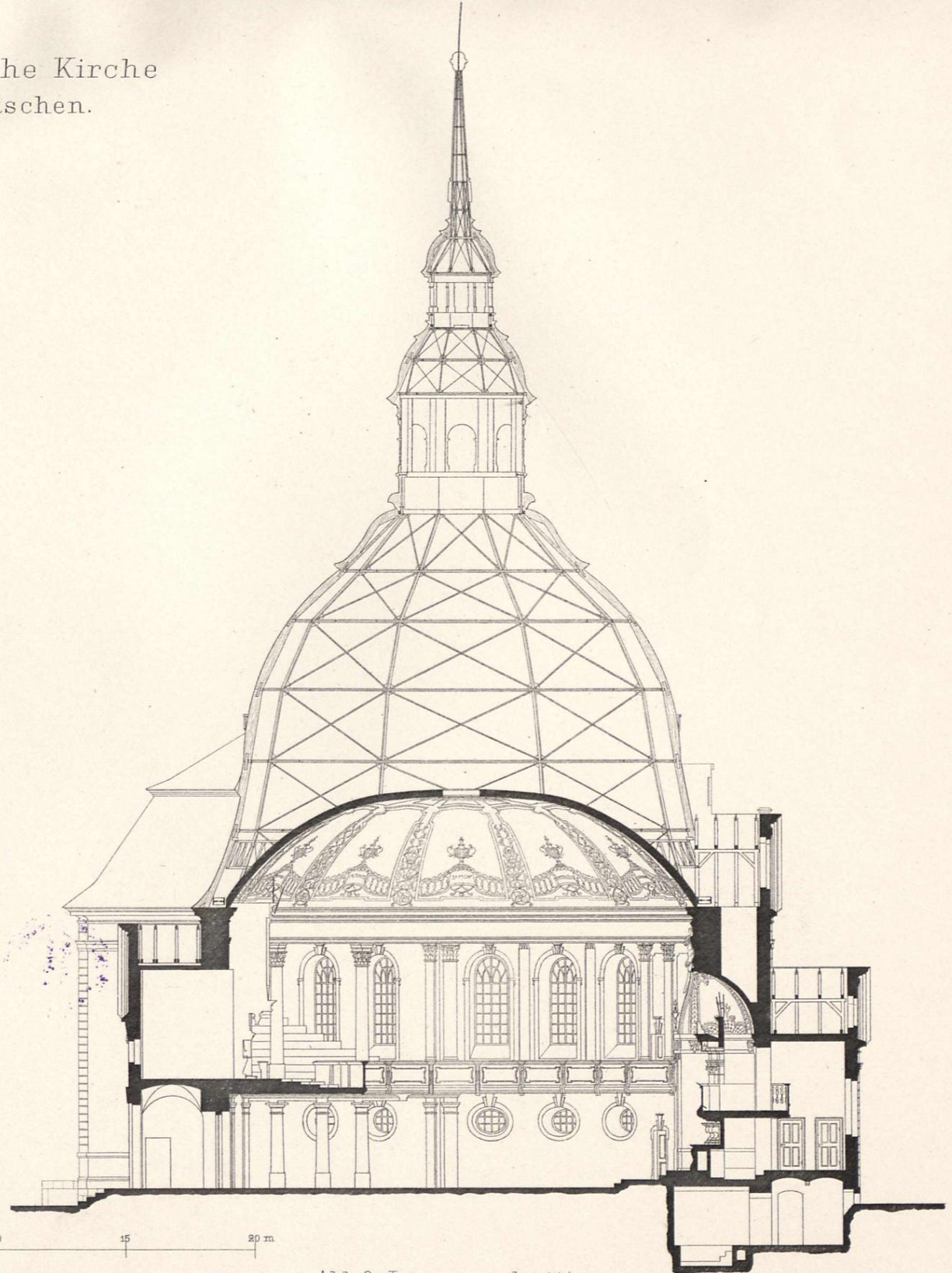


Abb.2. Längenschnitt.

1 0 5 10 15 20 m

Schubert gest.





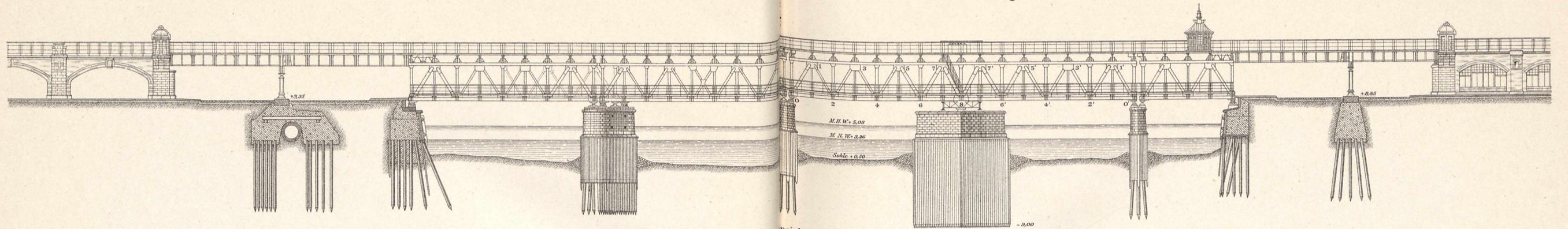


Abb. 1. Gesamtansicht. 1: 400.

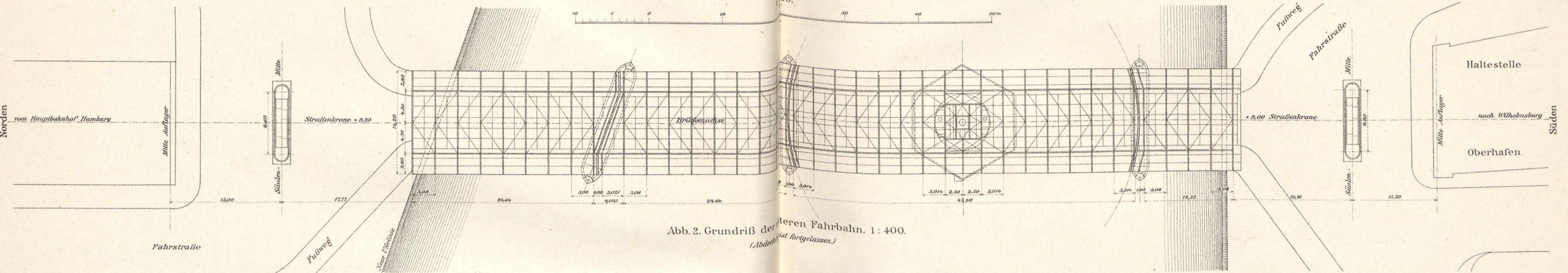


Abb. 2. Grundriß der unteren Fahrbahn. 1: 400. (Abdeckung ist fortgelassen.)

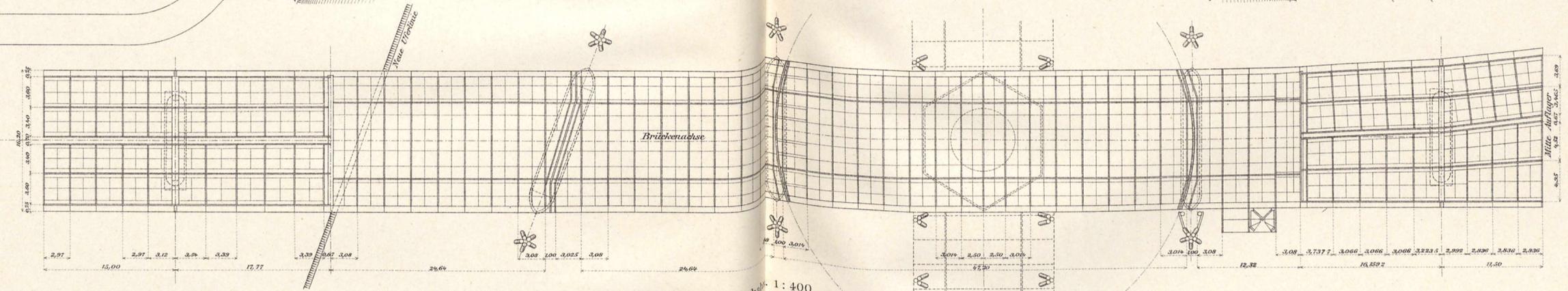


Abb. 3. Grundriß der oberen Fahrbahn. 1: 400. (Abdeckung ist fortgelassen.)

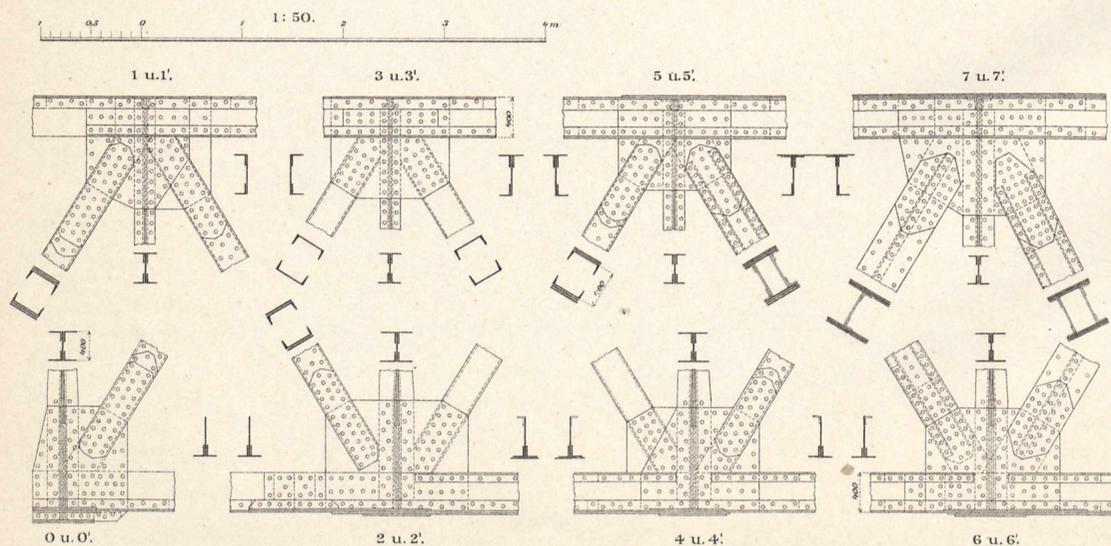


Abb. 4. Knotenpunkte der Drehbrücke. 1: 50.

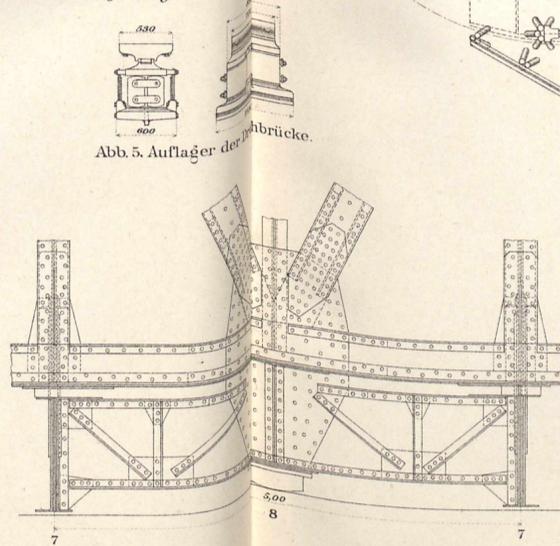


Abb. 5. Auflager der Drehbrücke.

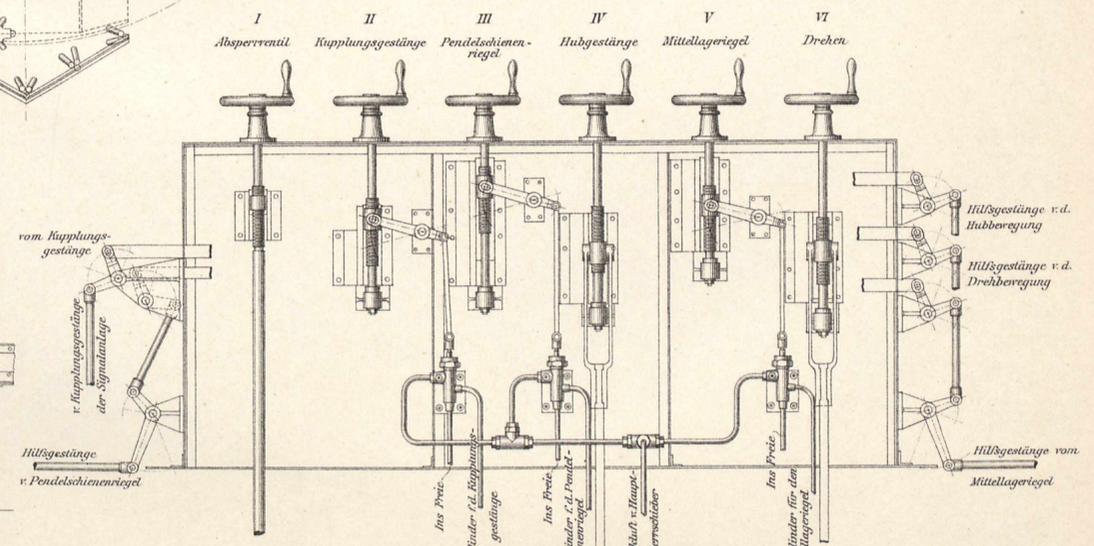


Abb. 6. Führerstand.



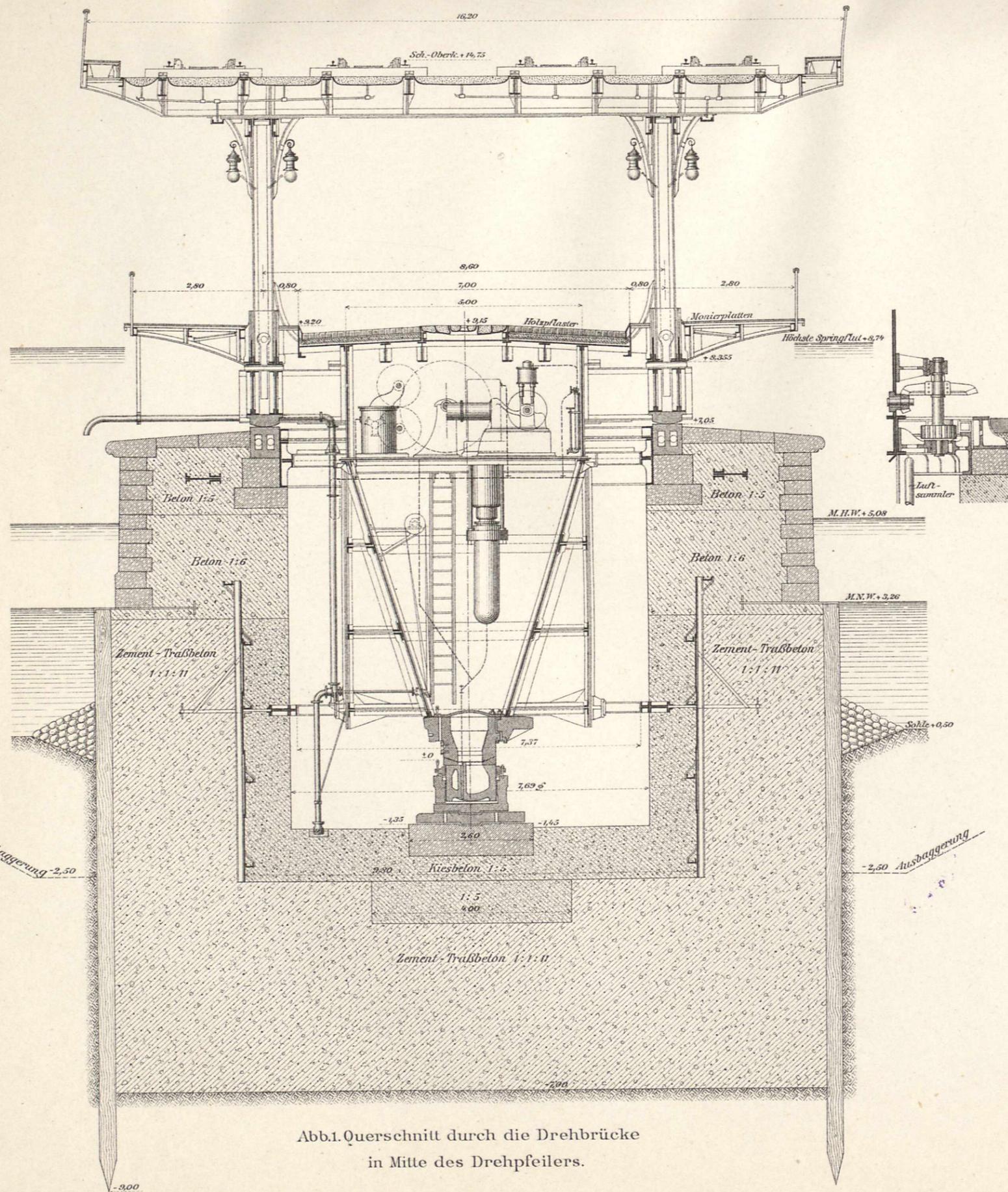


Abb. 1. Querschnitt durch die Drehbrücke in Mitte des Drehpfeilers.

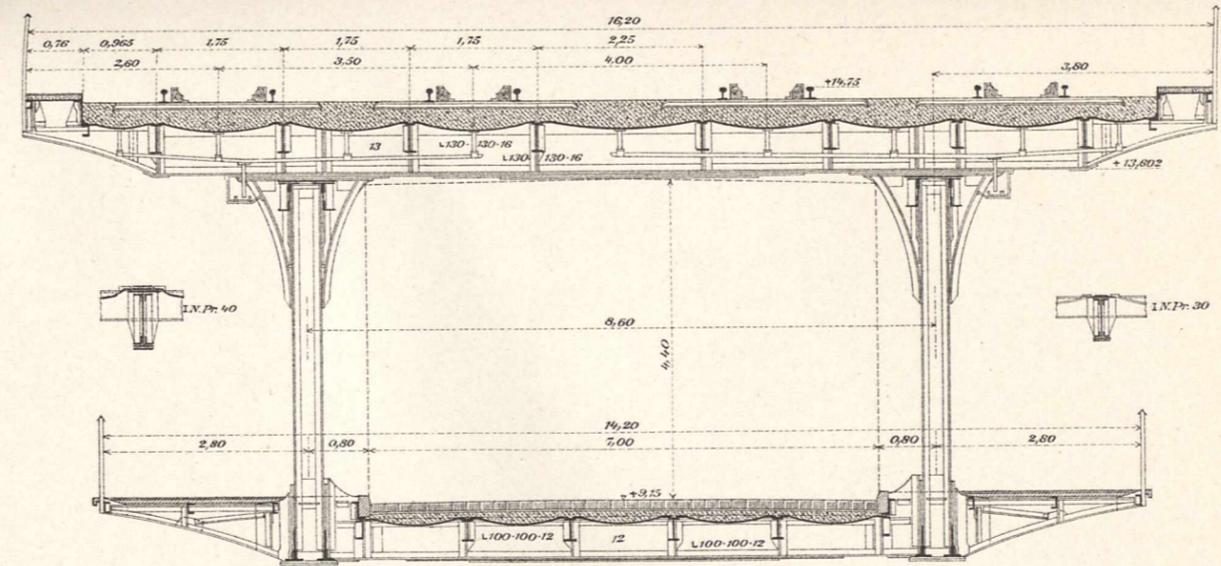


Abb. 2. Schnitt durch die nördliche Fachwerkbrücke.

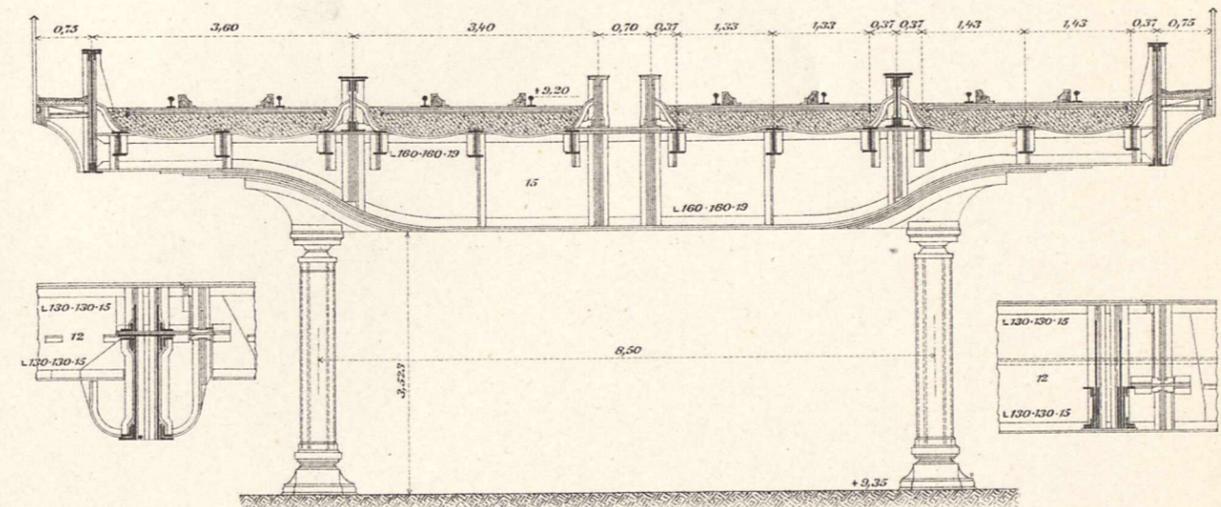


Abb. 3. Mitteljoch der Straßenunterführung.

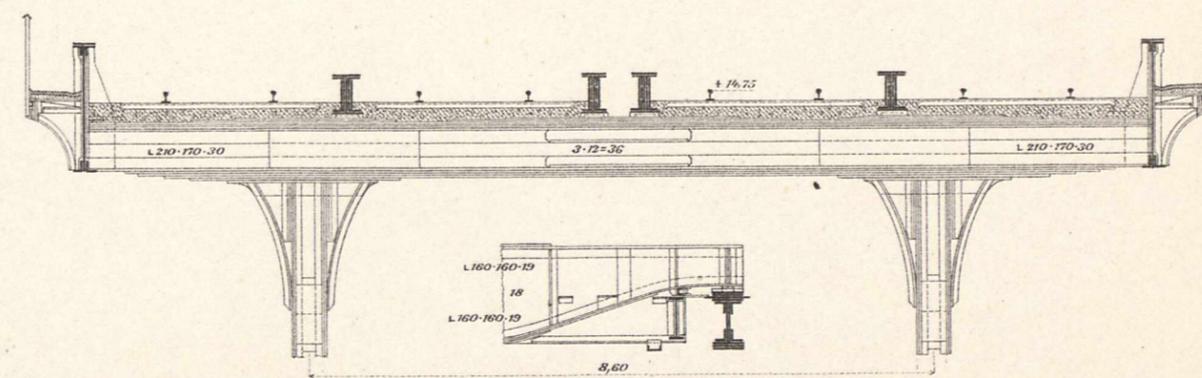
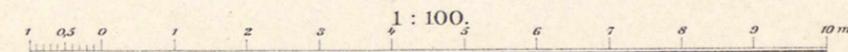


Abb. 4. Auflagerung der Straßenbrücke auf den Endquerträger der Fachwerkbrücke.





Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen in Hamburg.
Maschinenkammer innerhalb des Drehpfeilers.

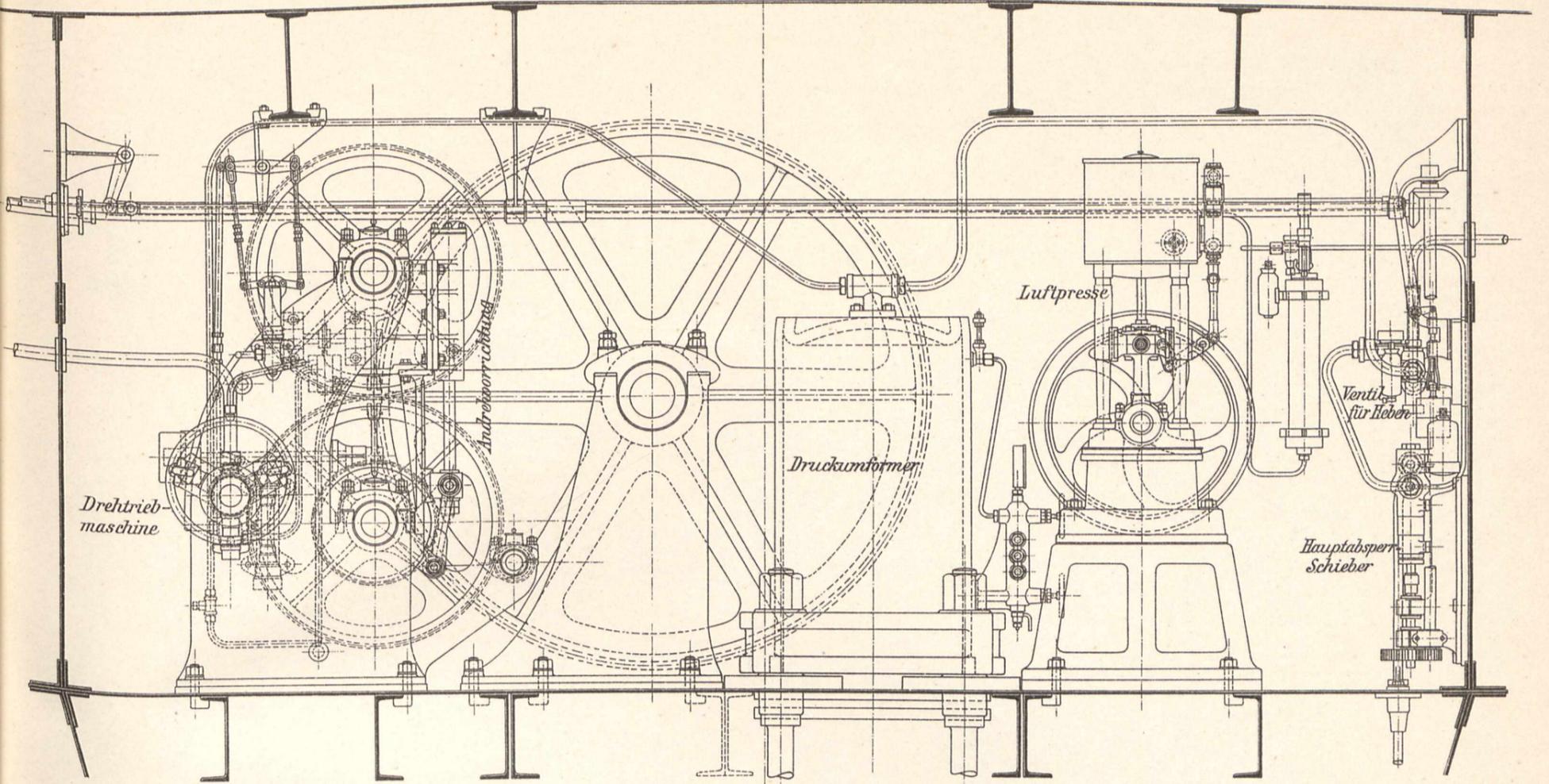


Abb. 1. Querschnitt.

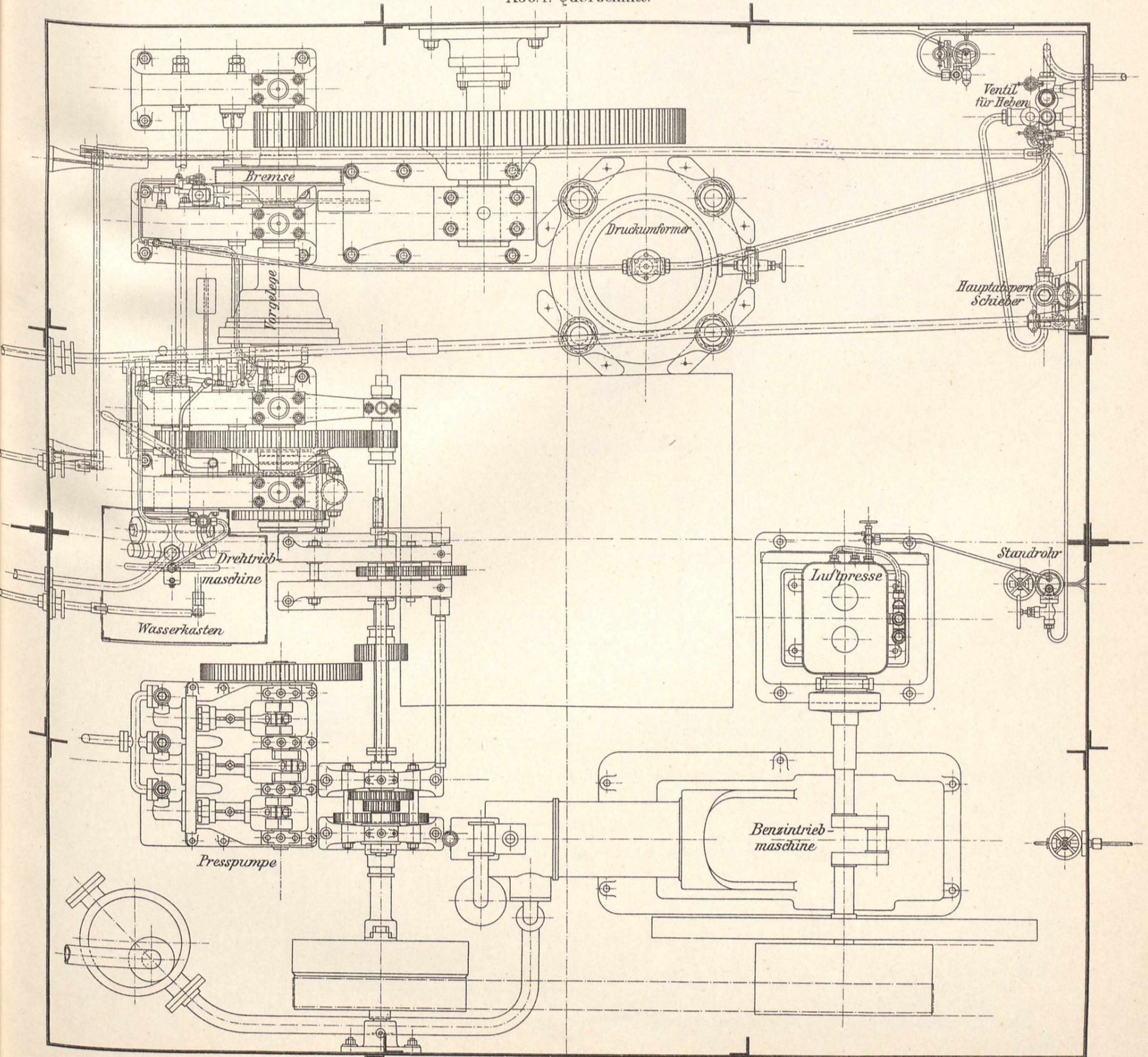


Abb. 2. Grundriß.
1:20.

100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

2000 mm



Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen in Hamburg.

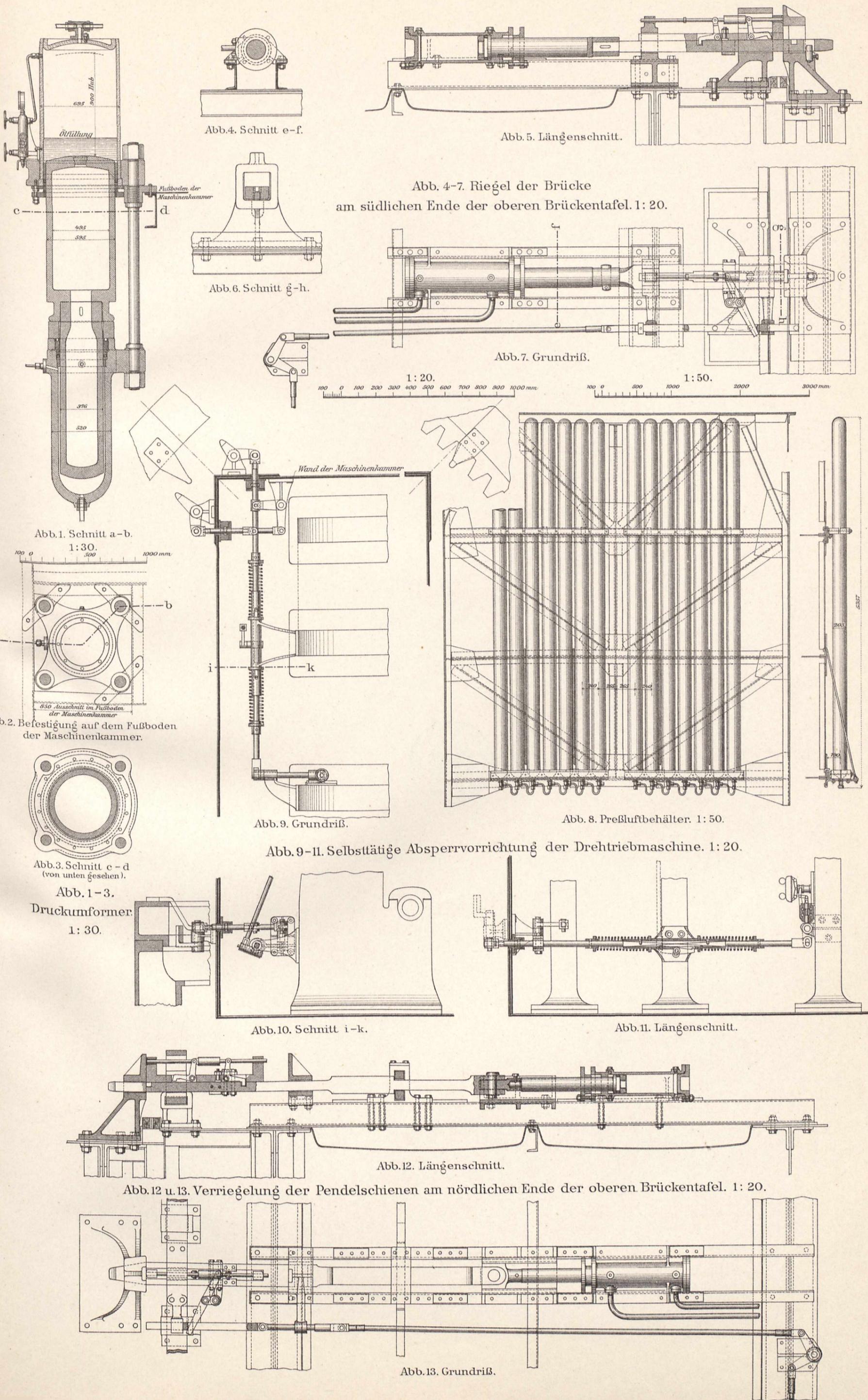


Abb. 4. Schnitt e-f.

Abb. 5. Längenschnitt.

Abb. 4-7. Riegel der Brücke am südlichen Ende der oberen Brückentafel. 1: 20.

Abb. 6. Schnitt g-h.

Abb. 7. Grundriß.

1: 20. 100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 1000 mm.

1: 50. 100 0 500 1000 2000 3000 mm.

Abb. 1. Schnitt a-b.

1: 30.

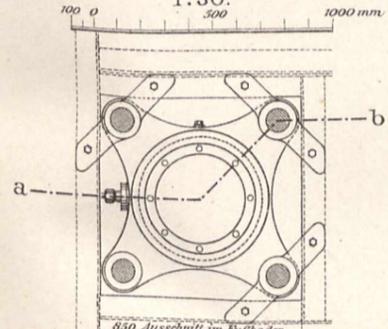


Abb. 2. Befestigung auf dem Fußboden der Maschinenkammer.

Abb. 3. Schnitt c-d (von unten gesehen).

1: 30.

Abb. 1-3. Druckumformer. 1: 30.

Wand der Maschinenkammer

Abb. 9. Grundriß.

Abb. 8. Preßluftbehälter. 1: 50.

Abb. 9-11. Selbsttätige Absperrvorrichtung der Drehtriebmaschine. 1: 20.

Abb. 10. Schnitt i-k.

Abb. 11. Längenschnitt.

Abb. 12. Längenschnitt.

Abb. 12 u. 13. Verriegelung der Pendelschienen am nördlichen Ende der oberen Brückentafel. 1: 20.

Abb. 13. Grundriß.



Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen in Hamburg.

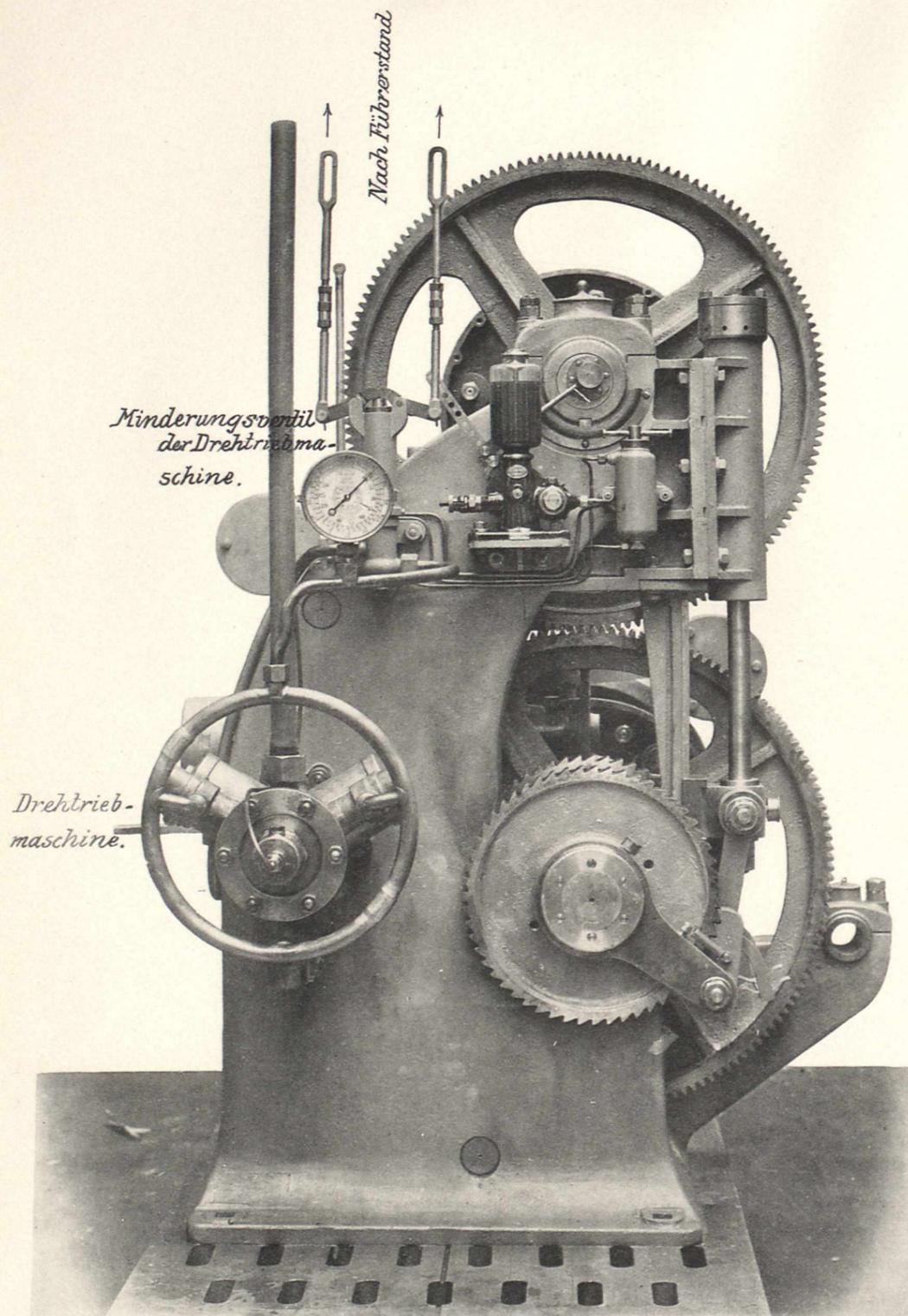


Abb. 1.

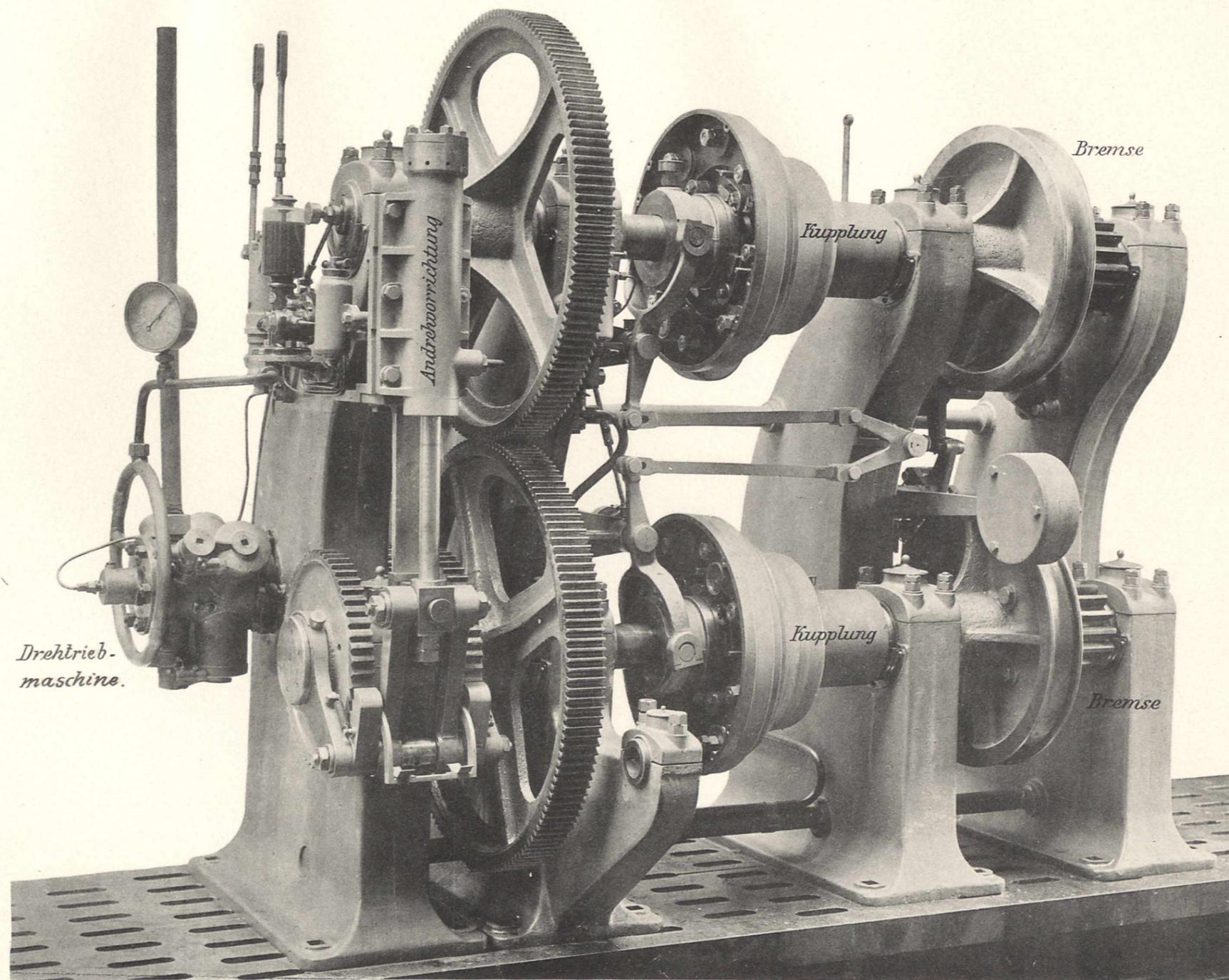


Abb. 2.

Antriebsmaschine für die Drehbewegung.



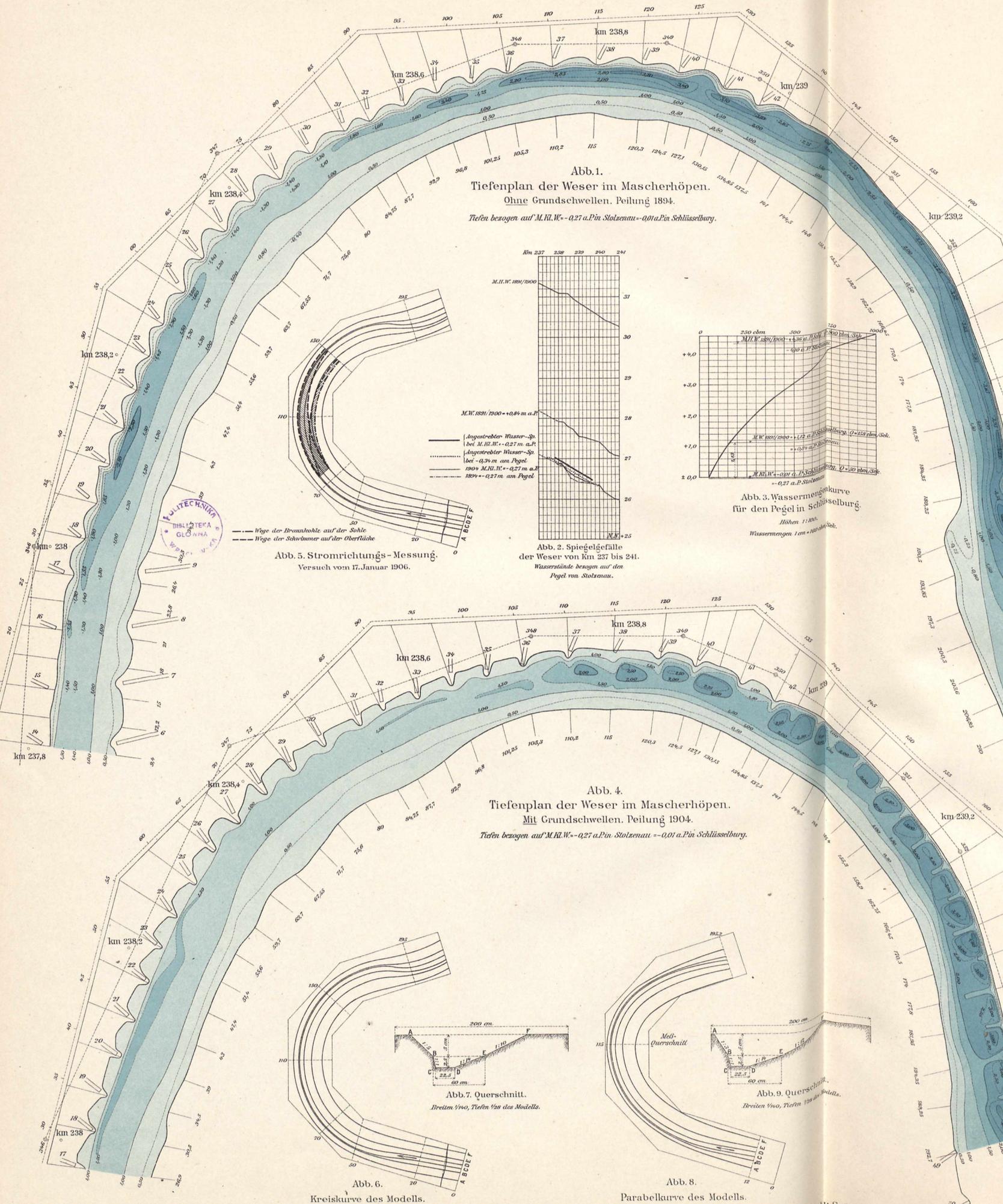


Abb. 1. Tiefenplan der Weser im Mascherhöfen. Ohne Grundswellen. Peilung 1894.
Tiefen bezogen auf M.H.W. - 0,27 m in Stolzenau - 0,01 m in Schlüsselburg.

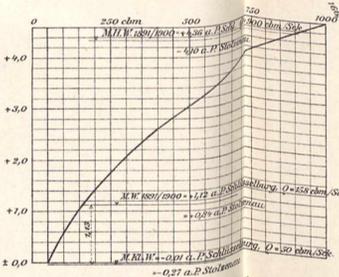
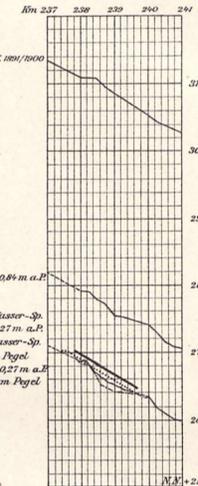


Abb. 5. Stromrichtungs-Messung. Versuch vom 17. Januar 1906.

Abb. 4. Tiefenplan der Weser im Mascherhöfen. Mit Grundswellen. Peilung 1904.
Tiefen bezogen auf M.H.W. - 0,27 m in Stolzenau - 0,01 m in Schlüsselburg.

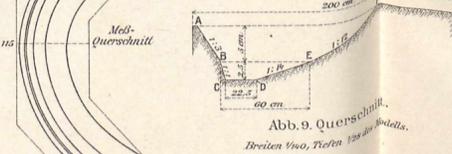
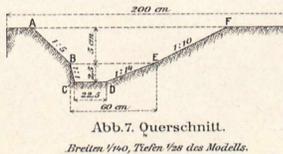


Abb. 6. Kreisurve des Modells.

Abb. 8. Parabellurve des Modells.

Abb. 10-15. Geschwindigkeitsmessung vom 20. Februar 1906. Weserparabelversuch mit Grundswellen.

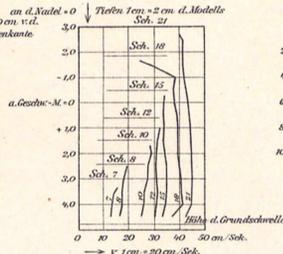
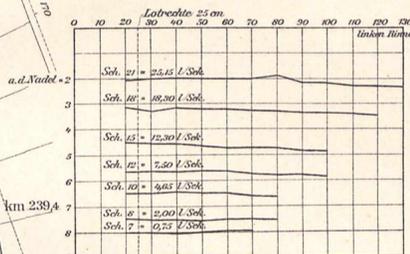
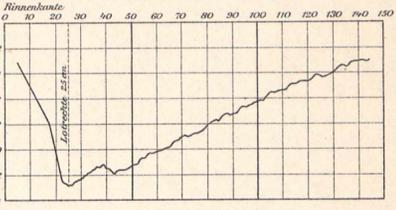
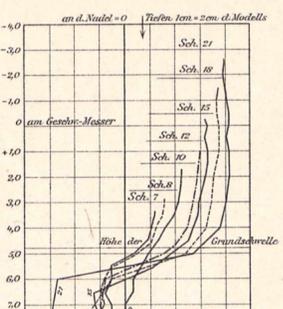
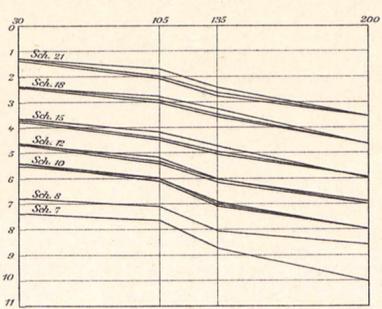


Abb. 10. Längsgefälle.

Abb. 11. Querschnitte.

Abb. 13. Querschnitt.

Abb. 15. Querschnitt.

Abb. 12 u. 14. Darstellung der Geschwindigkeit.

Abb. 16-22. Geschwindigkeitsmessung vom 17. u. 19. Februar 1906. Weserparabelversuch ohne Grundswellen.

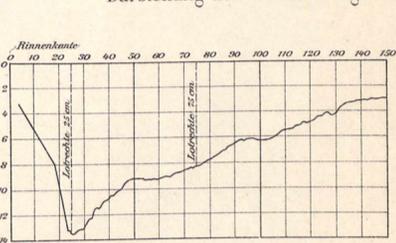
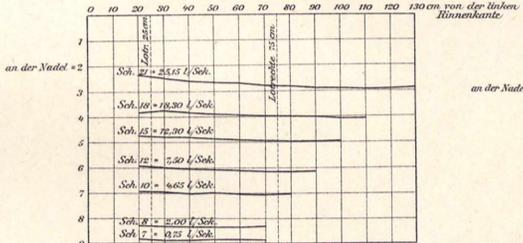
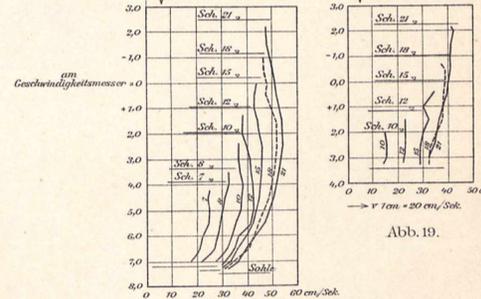
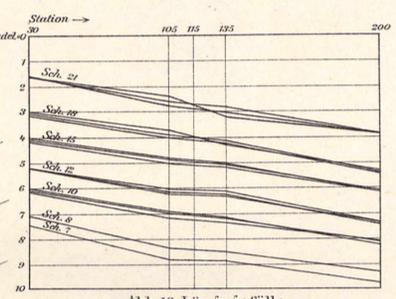


Abb. 16. Längsgefälle.

Abb. 17. Querschnitte.

Abb. 18 u. 19. Darstellung der Geschwindigkeit.

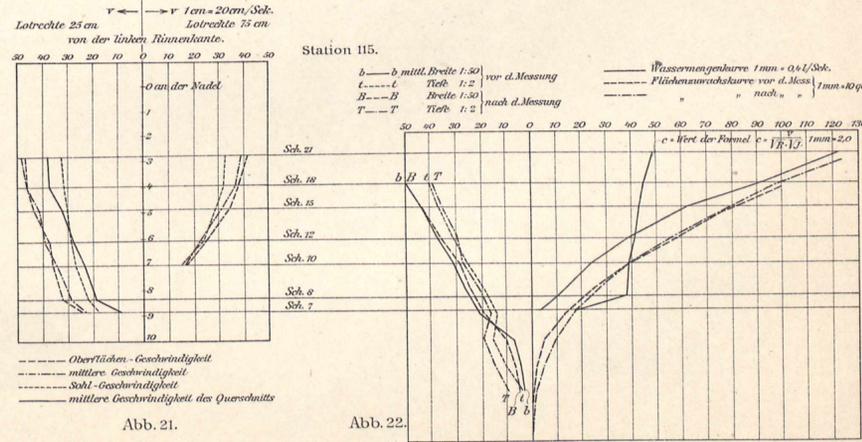


Abb. 21.

Abb. 22.



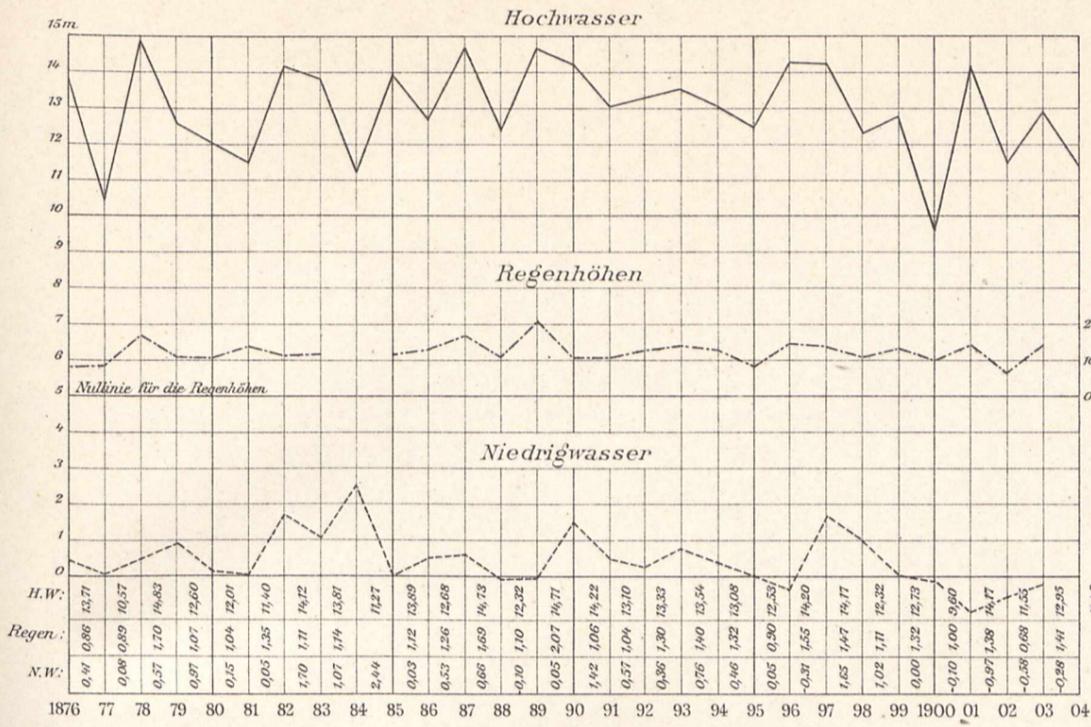


Abb. 1. Hochwasser, Regenhöhen und Niedrigwasser.

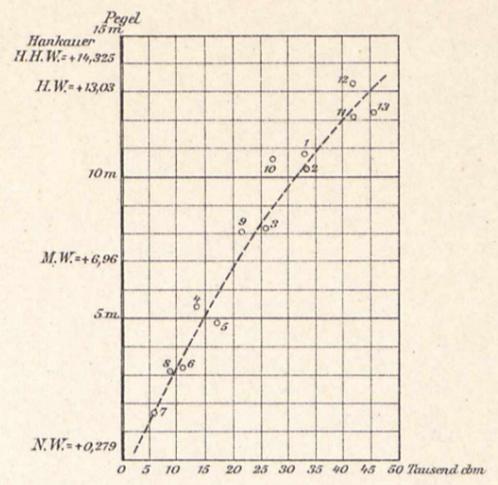


Abb. 2. Wassermengenlinie des Yangtse.

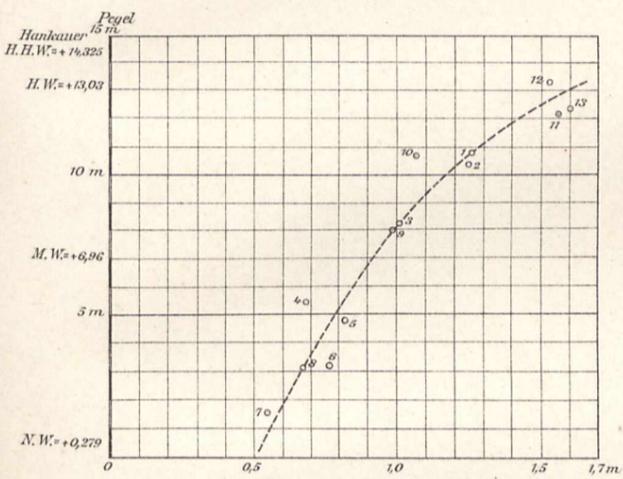


Abb. 3. Linie der mittleren Geschwindigkeiten des Yangtse.

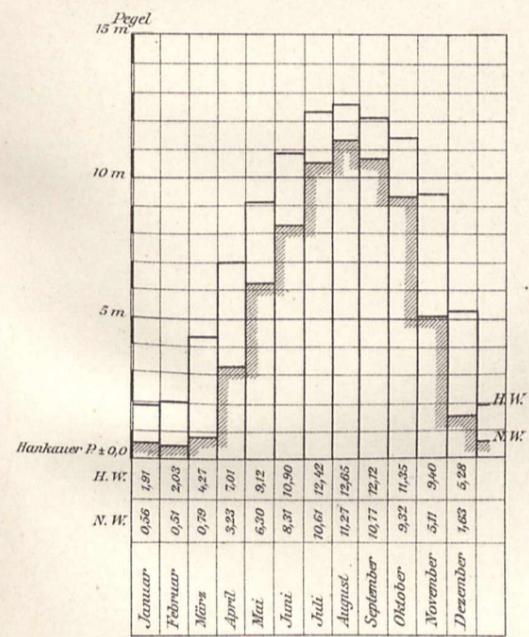


Abb. 4. Monatlich durchschnittlich höchsten und niedrigsten Wasserstände des Yangtse von 1896 bis 1904.

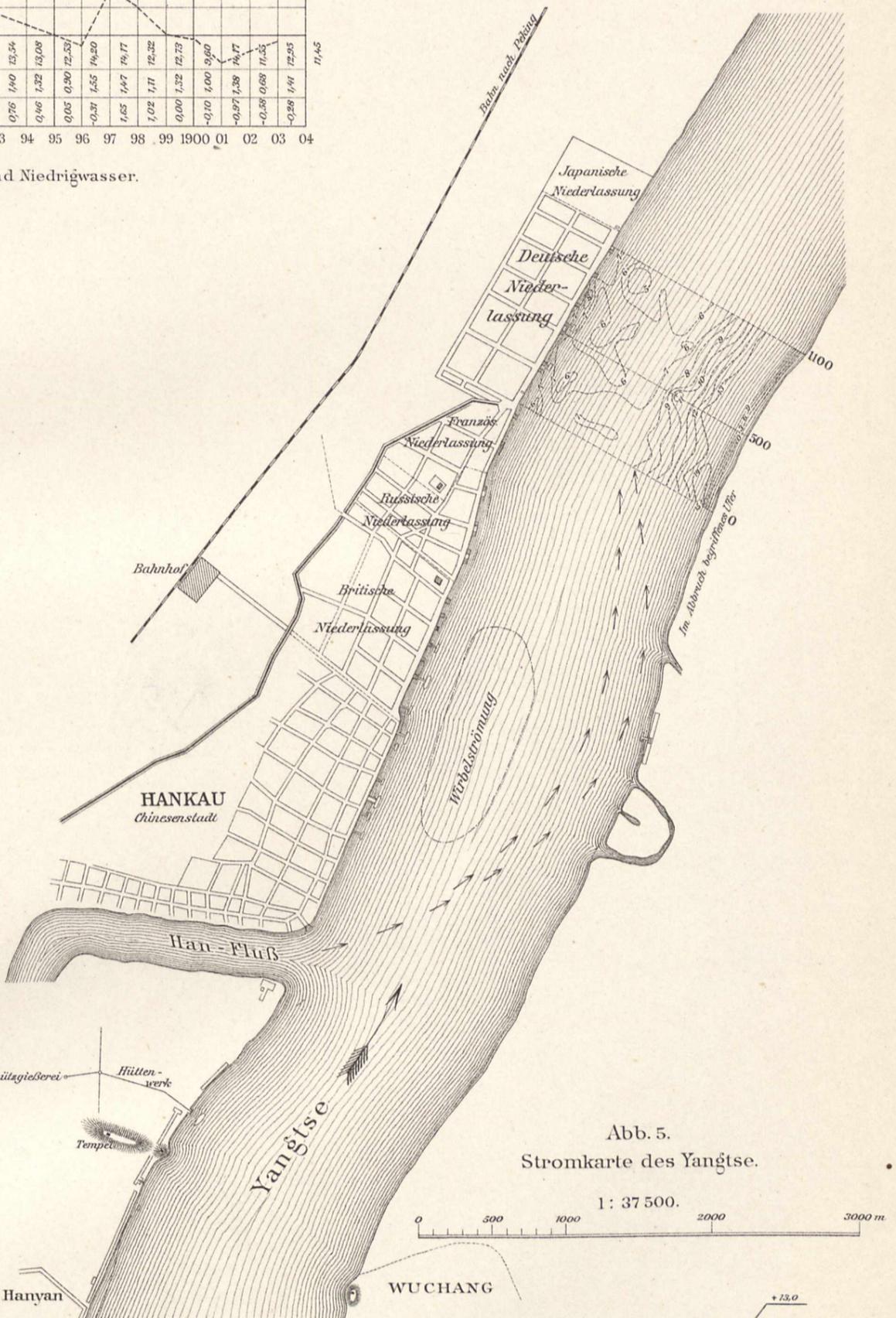


Abb. 5. Stromkarte des Yangtse.

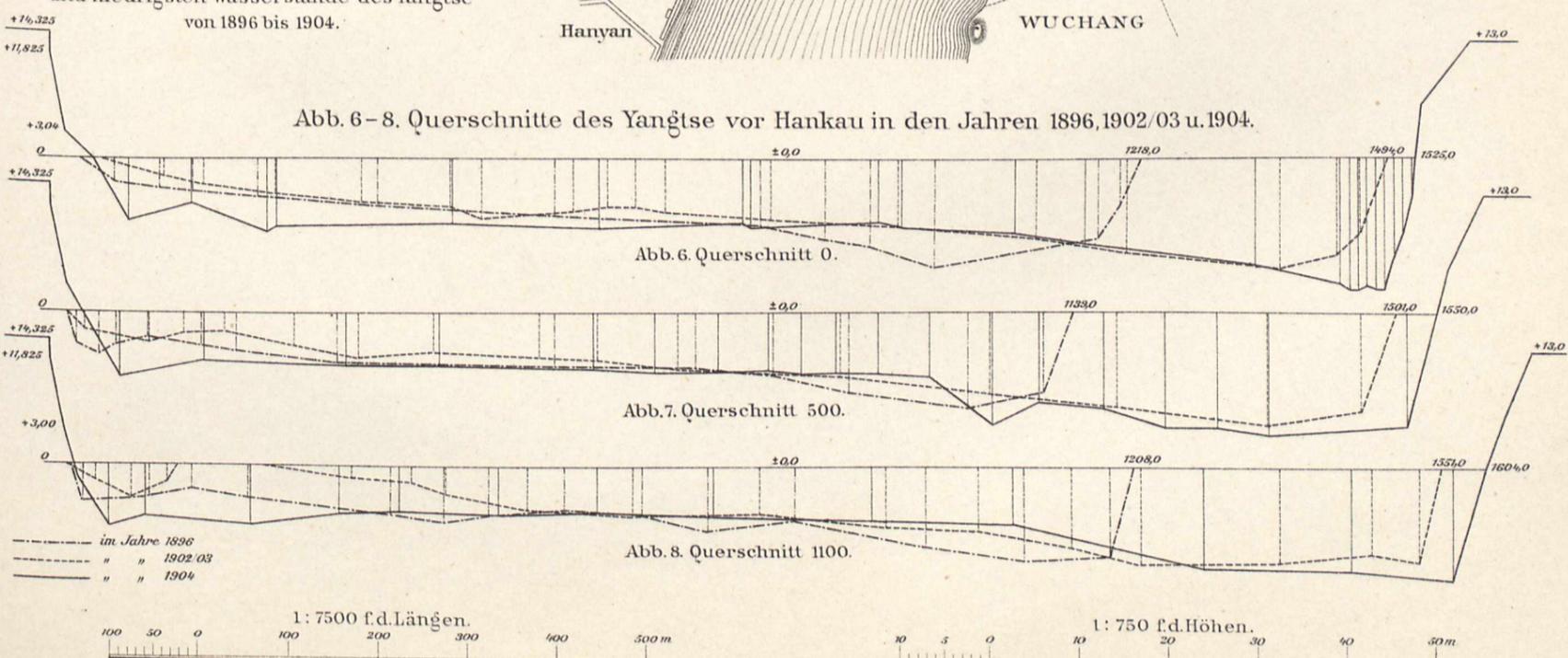


Abb. 6-8. Querschnitte des Yangtse vor Hankau in den Jahren 1896, 1902/03 u. 1904.

Abb. 6. Querschnitt 0.

Abb. 7. Querschnitt 500.

Abb. 8. Querschnitt 1100.



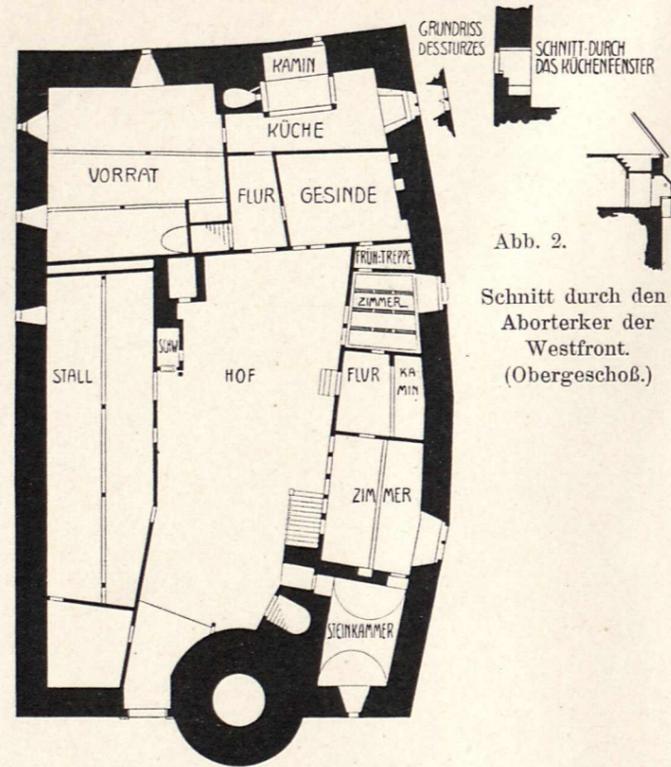


Abb. 1. Erdgeschoß.

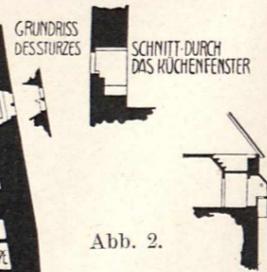


Abb. 2. Schnitt durch den Aborterker der Westfront. (Obergeschoß.)

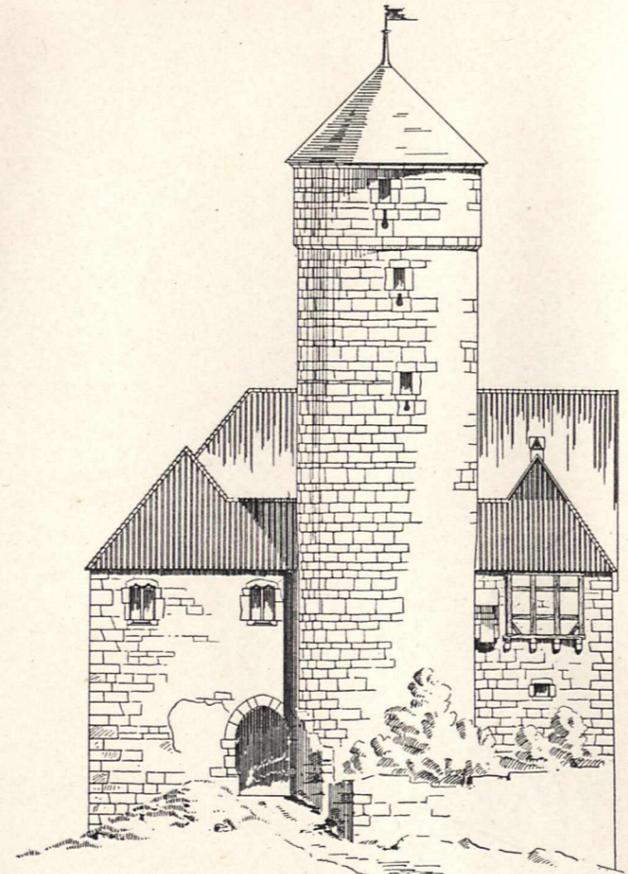


Abb. 3. Westansicht.

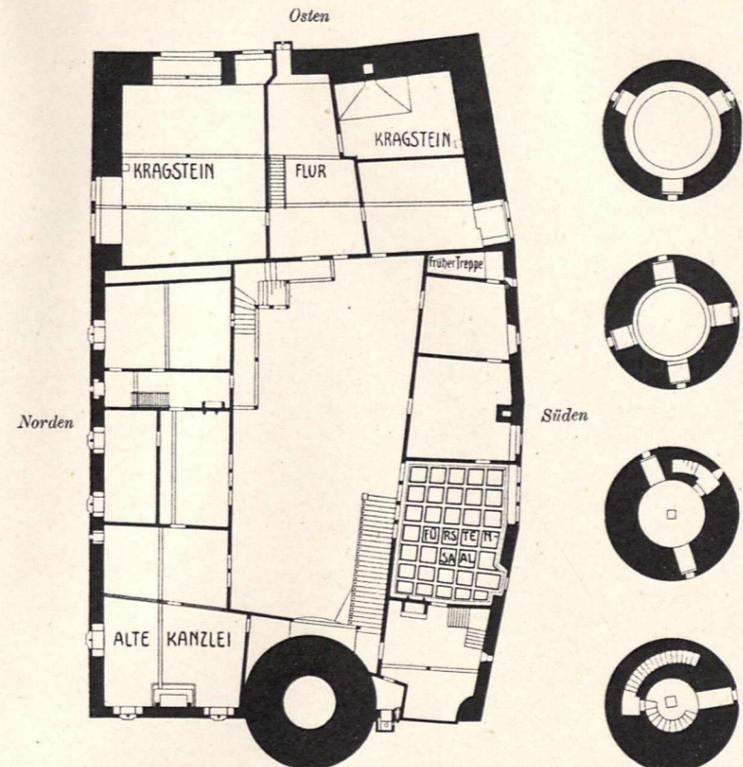


Abb. 4. Obergeschoß.

Abb. 5. Turmgrundrisse.

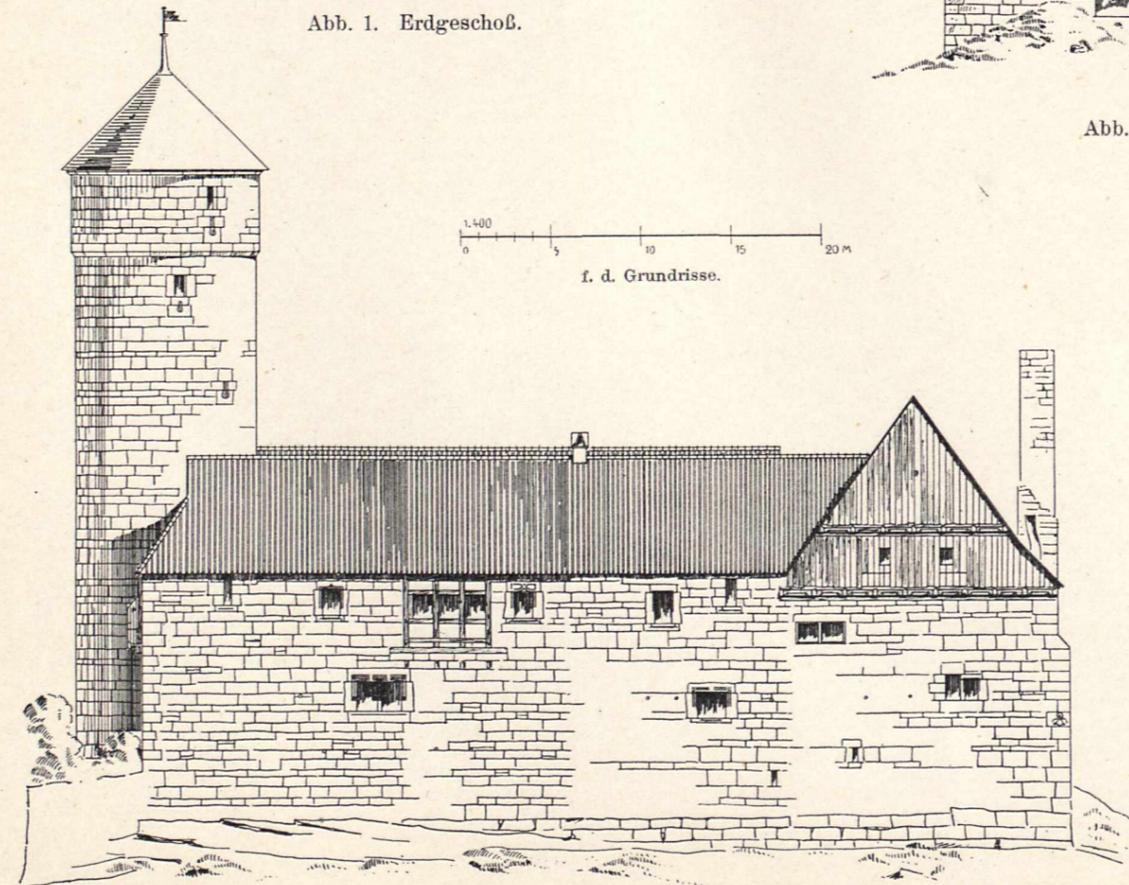
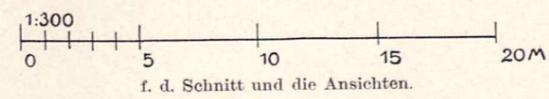
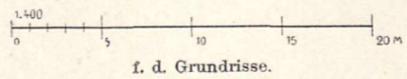


Abb. 6. Südansicht.

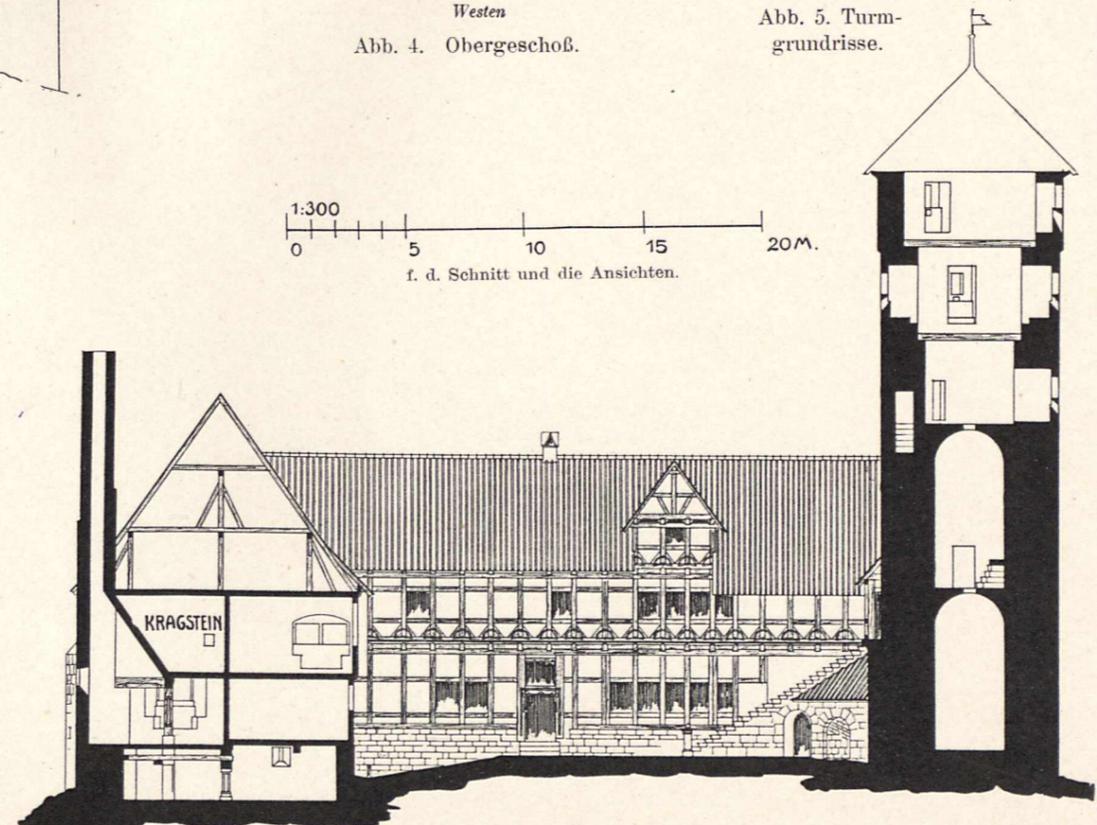


Abb. 7. Längenschnitt (Ost-West).

Michel aufgen. u. gez.

Wilhelm Ernst u. Sohn Berlin.



Burg Ludwigstein.
Einzelheiten aus dem Fürstensaal.

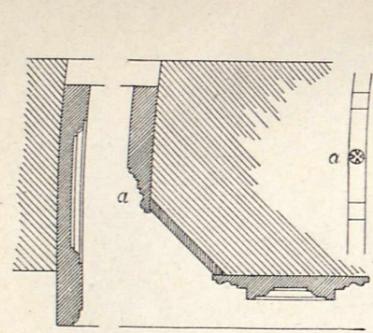


Abb. 1. Schnitt durch die Pfosten.
1:6.

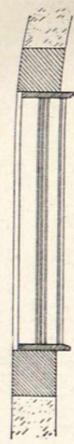


Abb. 2. Schnitt. 1:30.

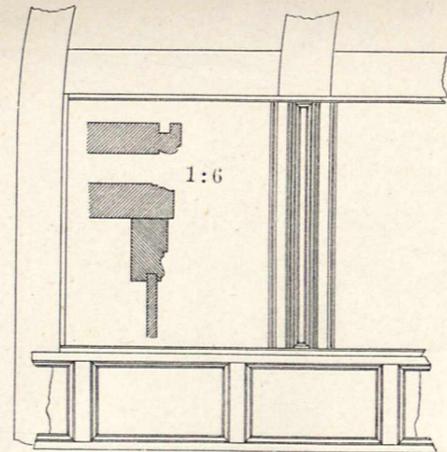


Abb. 3. Innenansicht.
1:6.

Abb. 1 bis 3. Fenster der Hofseite.

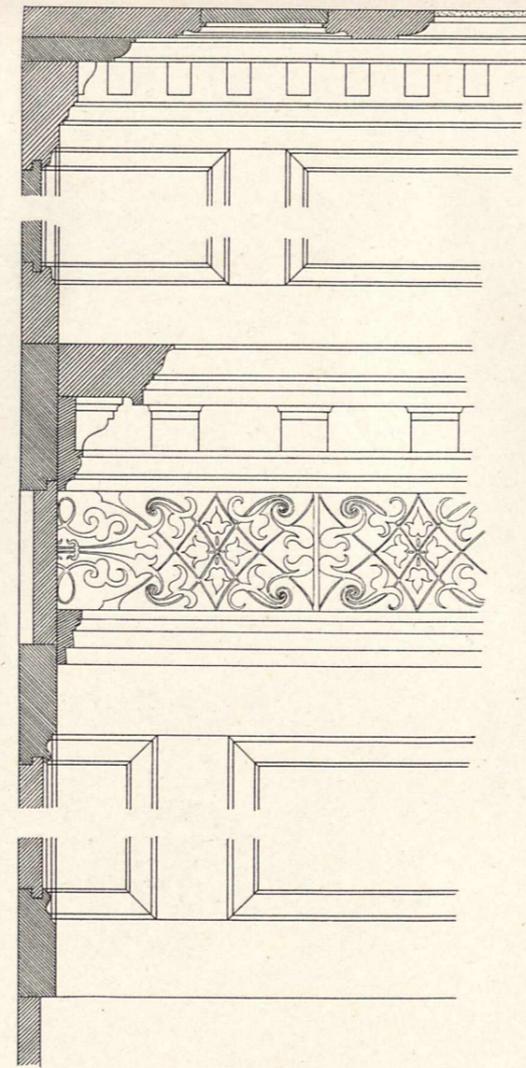


Abb. 12. Einzelheit der Wand-
vertäfelung. 1:6.

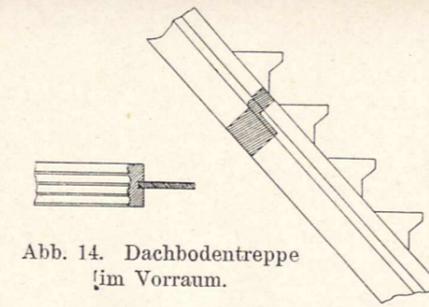


Abb. 14. Dachbodentreppe
[im Vorraum.

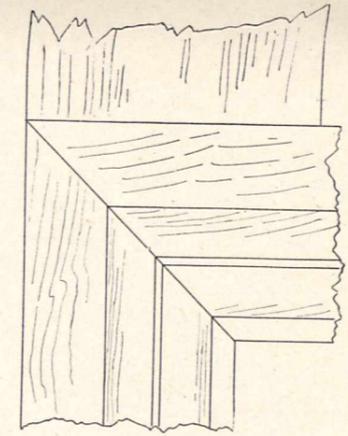


Abb. 16. Gliederung der
ursprünglichen Türöffnung.

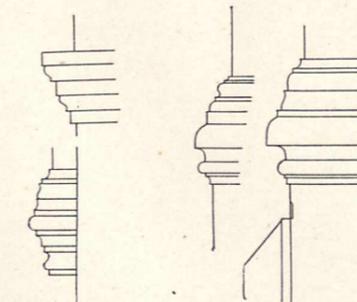


Abb. 15. Profile der
Türumrahmungen.
1:6.

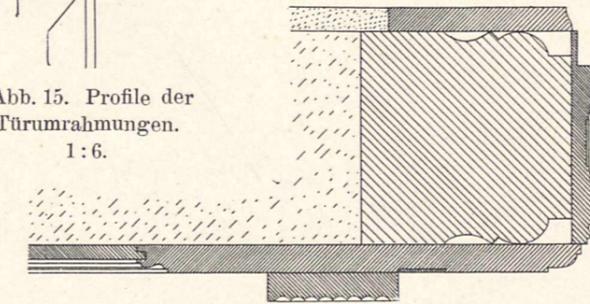


Abb. 17. Schnitt durch den Türpfosten. 1:6.

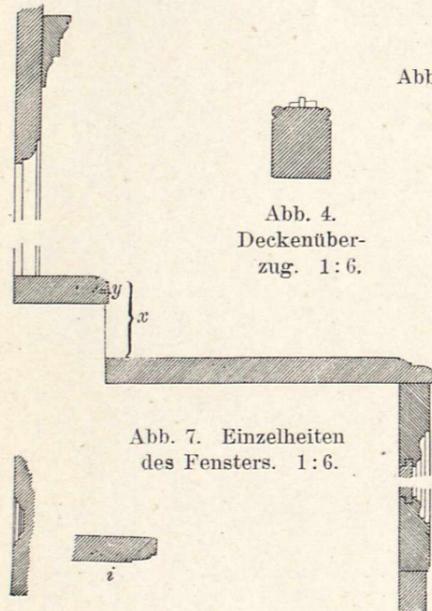
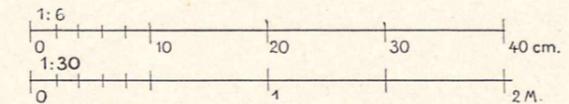


Abb. 4. Deckenüber-
zug. 1:6.

Abb. 7. Einzelheiten
des Fensters. 1:6.

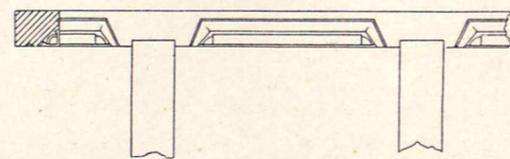


Abb. 10. Fenstersturz. 1:30.



Abb. 11. Kassetendeckenrest
in der Fensterbrüstung. 1:30.

Fries
1:6.

Abb. 7 bis 9. Fenster der Außenwand.

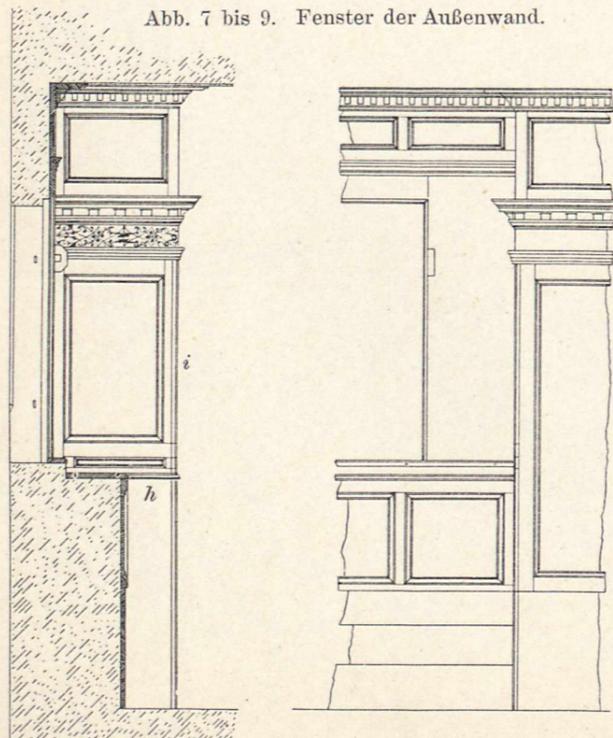


Abb. 8. Schnitt. 1:30. Abb. 9. Innenansicht.

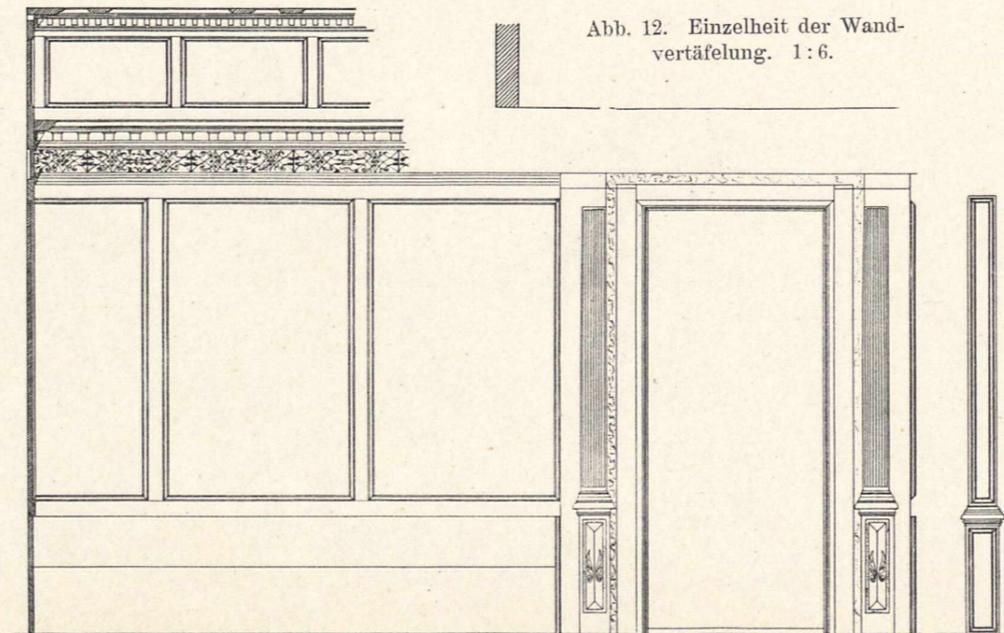


Abb. 13. Wandvertäfelung und Tür. 1:30.

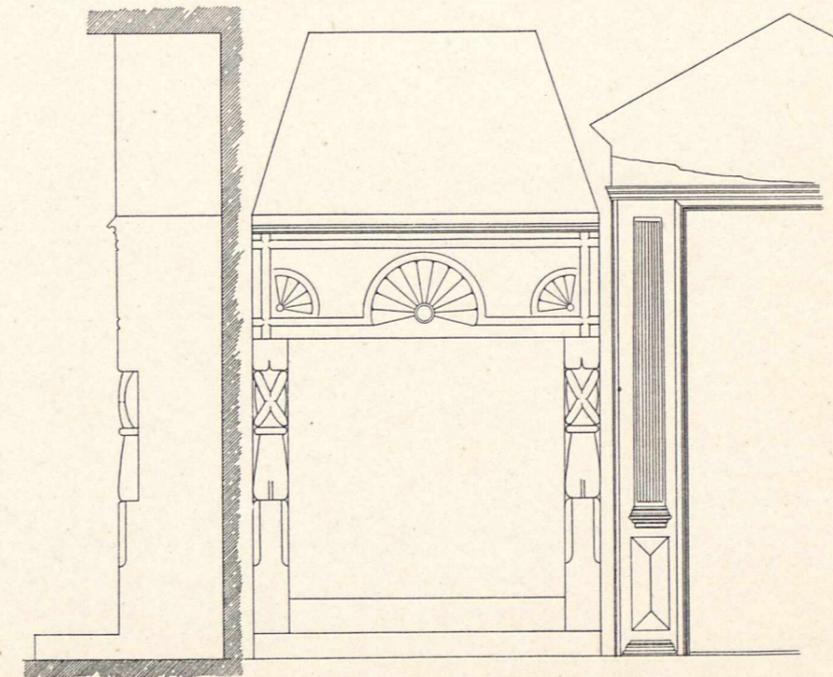


Abb. 18. Kamin und Tür im Vorraum. 1:30.



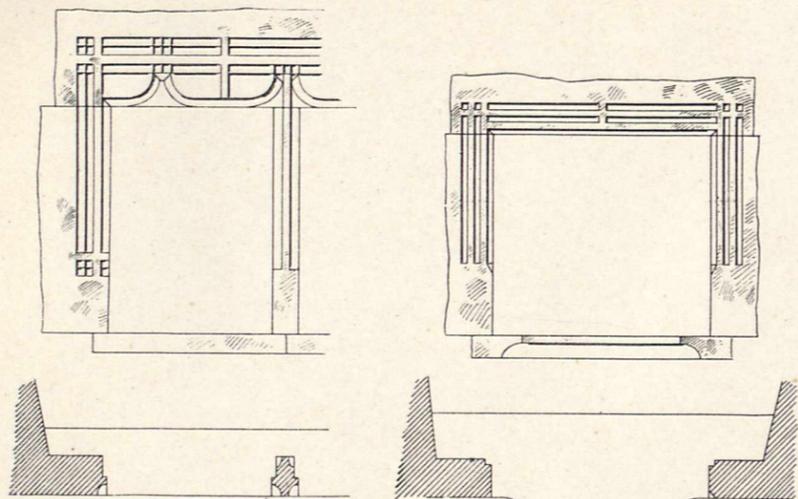


Abb. 1. 1:40. Abb. 2.

Abb. 1, 2 u. 4. Steinere Fensterwände der Südseite des Wohnflügels.

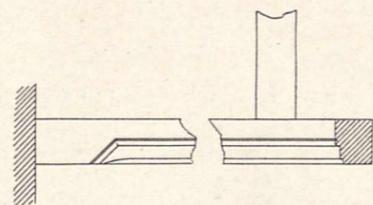


Abb. 5. Kaminbalken im Erdgeschoß des Wohnflügels. 1:40.

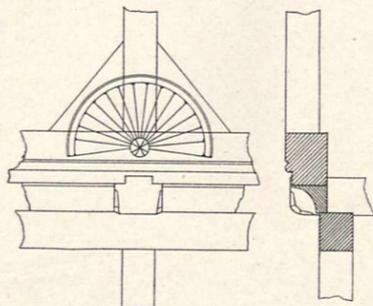


Abb. 6. Fachwerk des Wohnhauses. 1:40.

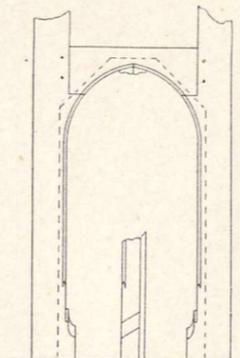


Abb. 7. Tür im Obergeschoß des Stallflügels. 1:40.

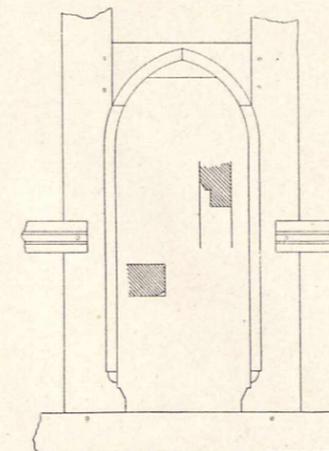


Abb. 8. Galleriettr. 1:40.

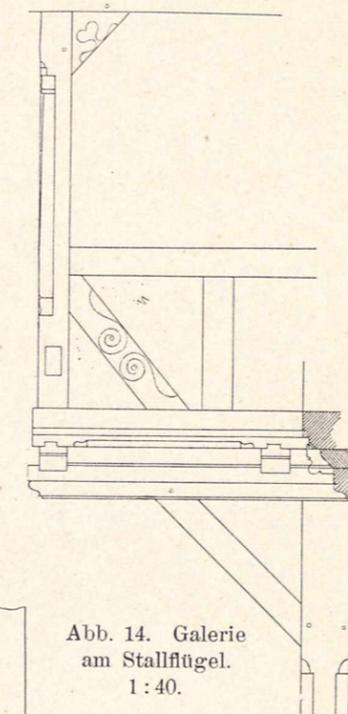
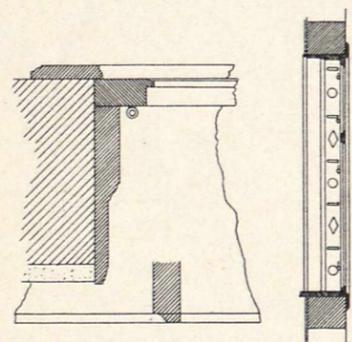


Abb. 14. Galerie am Stallflügel. 1:40.



1:8. 1:40.

Abb. 3. Hoffenster (Fachwerk) im Erdgeschoß des Wohnflügels.

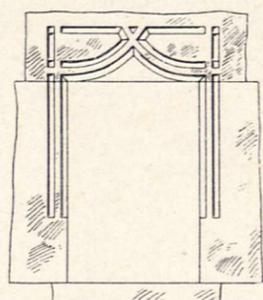


Abb. 4. 1:40.

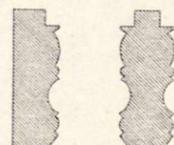


Abb. 9. Fensterzarge. 1:8. Abb. 10. Fensterkreuz. 1:8.

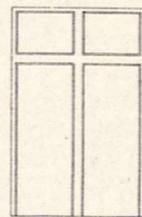


Abb. 11. Innenansicht. 1:40.

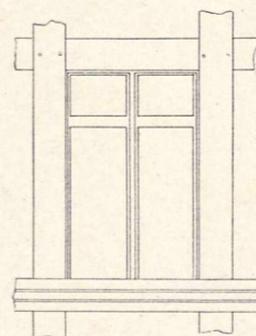
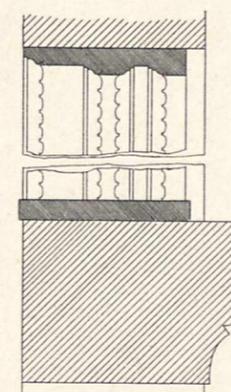
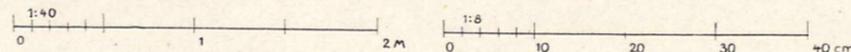
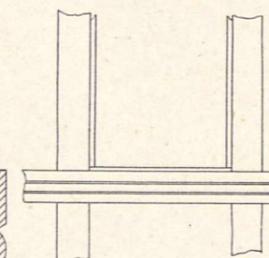


Abb. 12. Außenansicht. 1:40.

Abb. 9 bis 12. Hoffenster mit Kreuz und Zarge im Obergeschoß des Stallflügels.



Schnitt. 1:8.



Außenansicht. 1:40. Abb. 13. Hoffenster im Obergeschoß des Stallflügels.

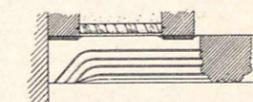


Abb. 15. Unterzug im Obergeschoß des Stallflügels. 1:40.

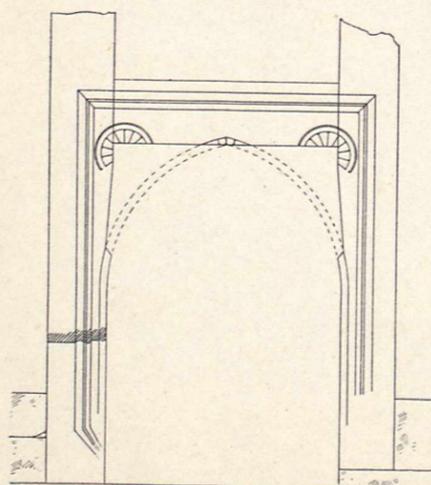


Abb. 16. Eingangstür zum Wohnhaus. 1:40.

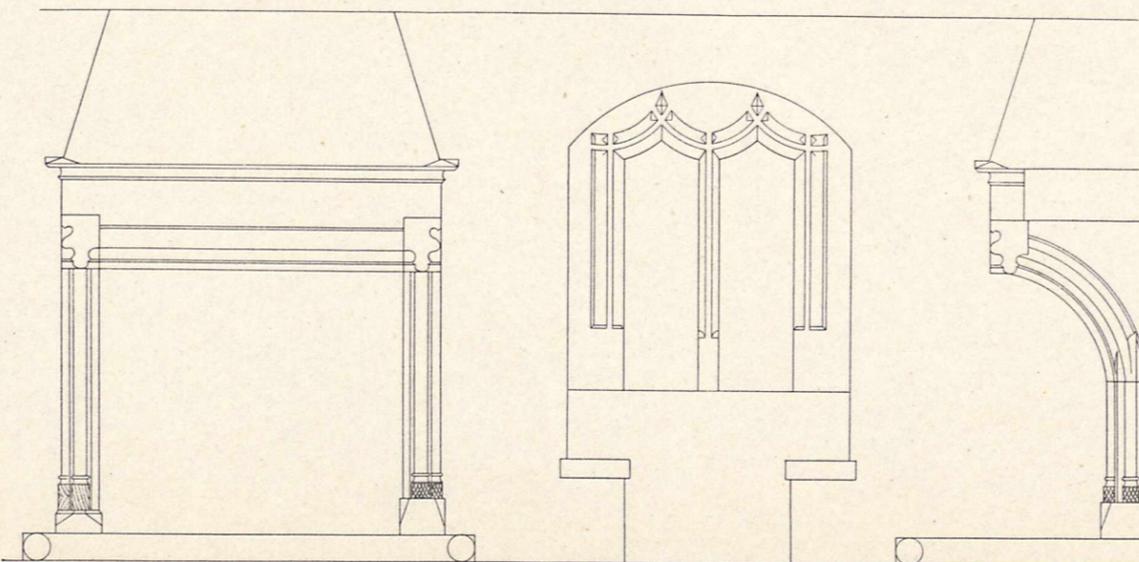


Abb. 17. Kamin und Fenster der alten Kanzlei. 1:40.

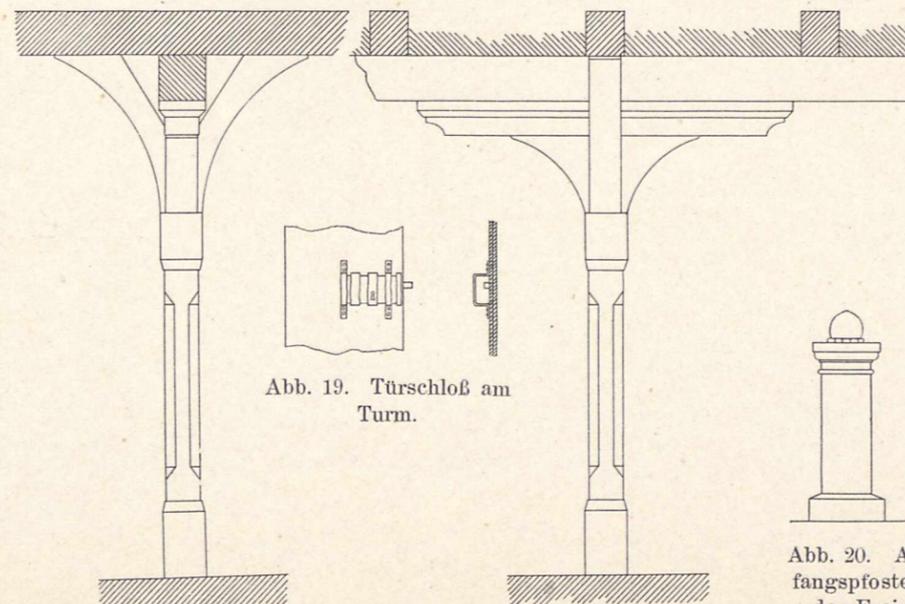


Abb. 18. Holzständer in der alten Kanzlei. 1:40.

Abb. 19. Türschloß am Turm.

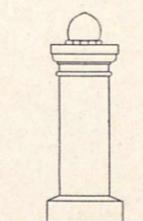


Abb. 20. Anfangsposten der Freitreppe. 1:40.



Abb. 21. Kaminposten der Küche.



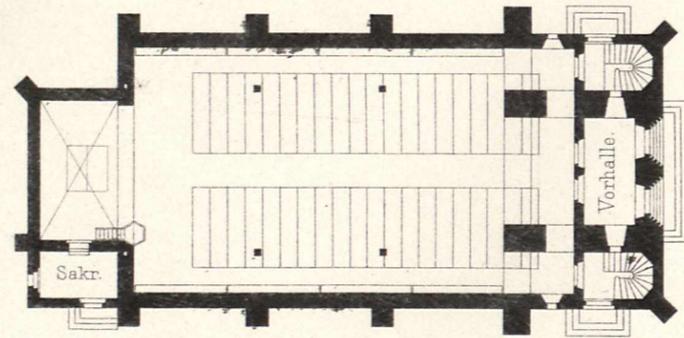


Abb.1. Grundriss zu ebener Erde.

1 0 5 10 15 20 m f. d. Grundriss.

1 0 5 10 m f. d. Ansichten.

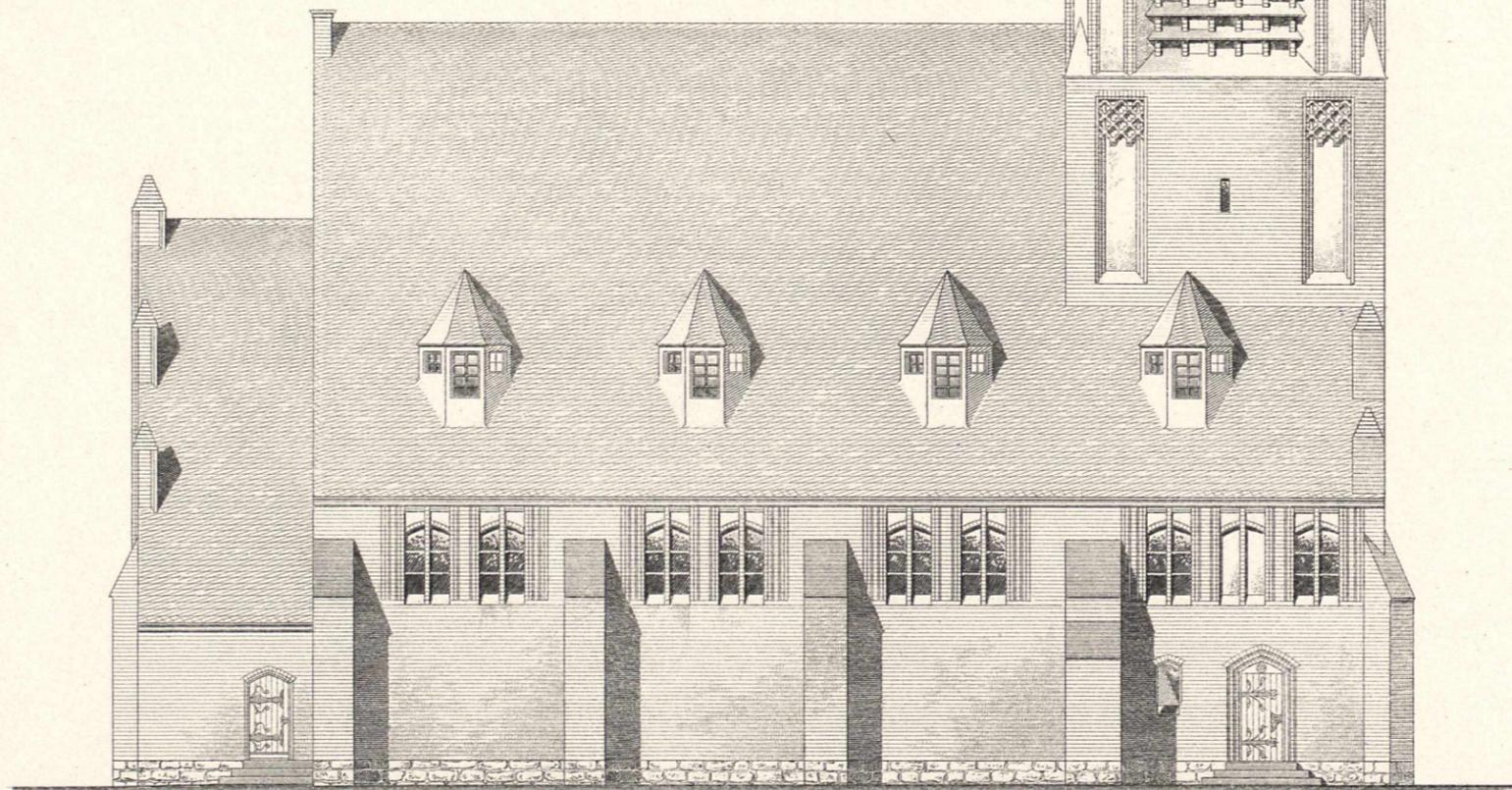


Abb. 2. Nordansicht.

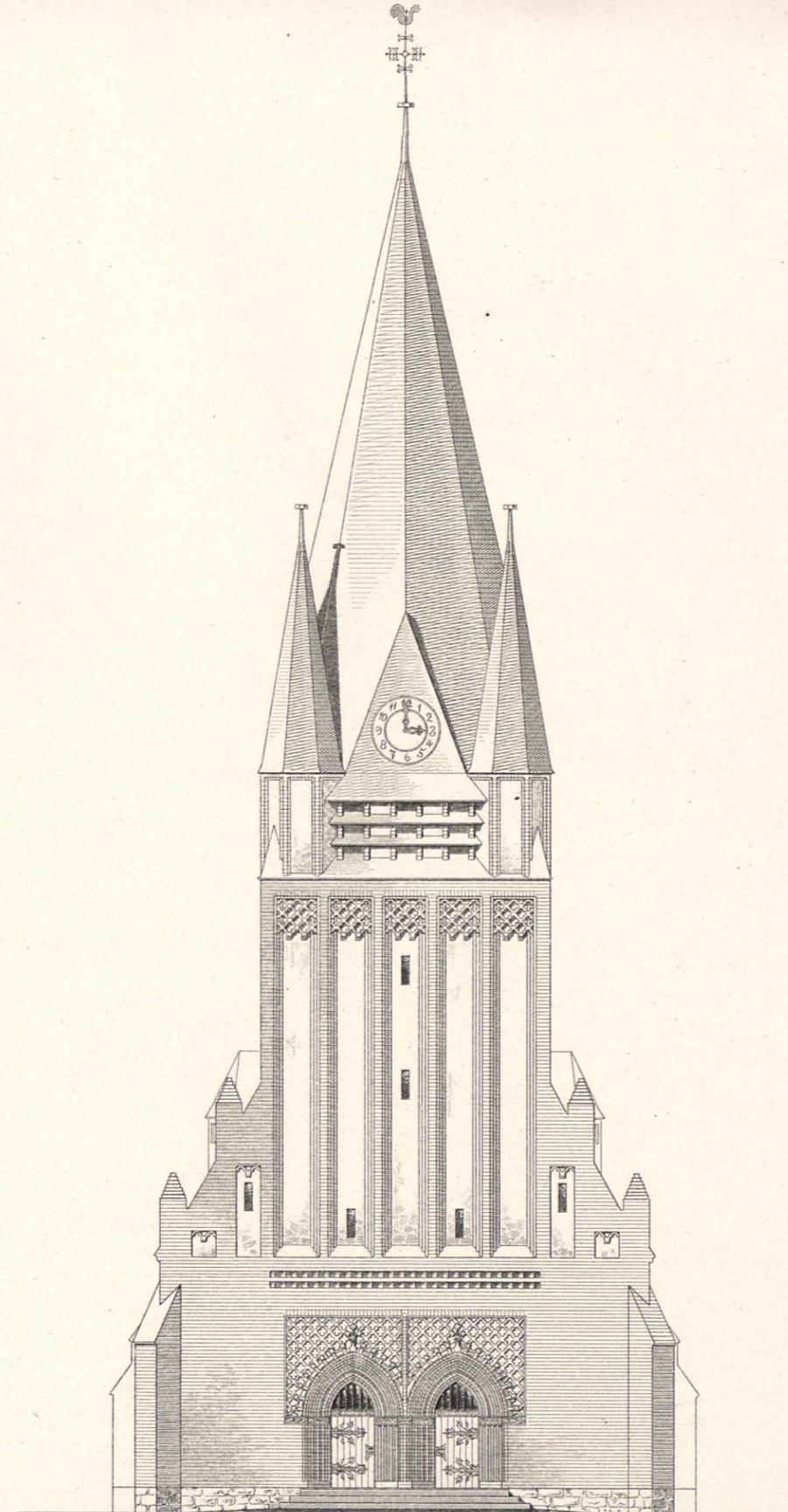


Abb.3. Westansicht.

Schubert gest.



Evangelische Kirche in Röxe bei Stendal.

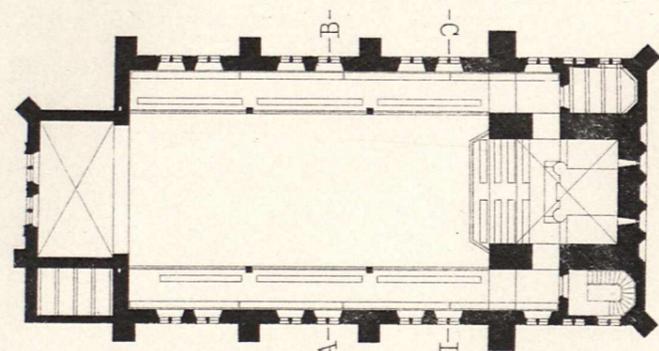


Abb. 1. Grundriss in Höhe der Emporen.

1 0 5 10 15 20 m f. d. Grundriss.

1 0 5 10 m f. d. Schnitte.

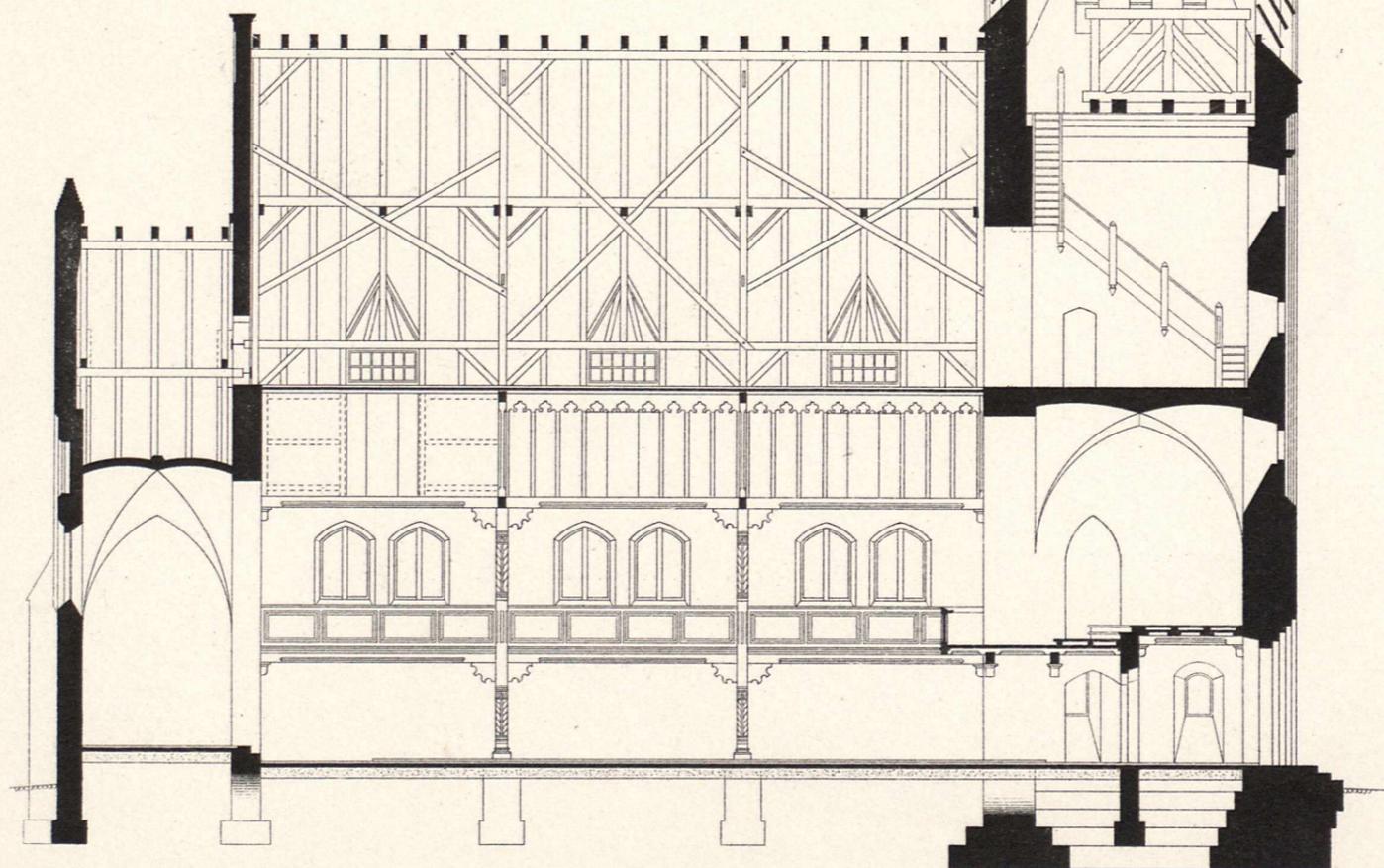


Abb. 2. Längenschnitt.

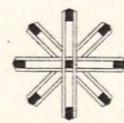
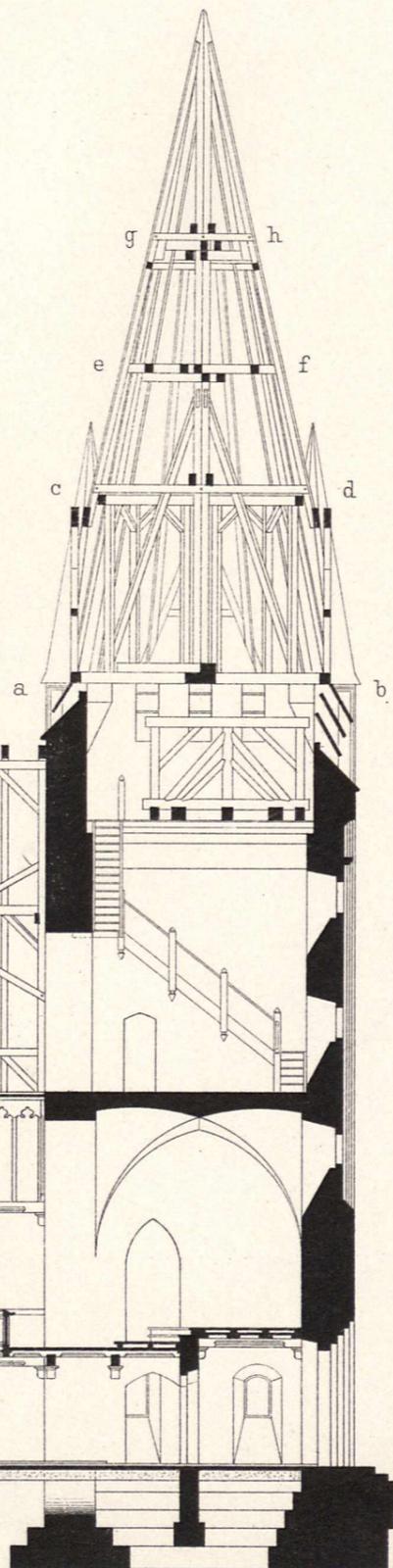


Abb. 5. Schnitt gh.

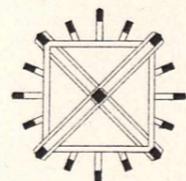


Abb. 6. Schnitt ef.

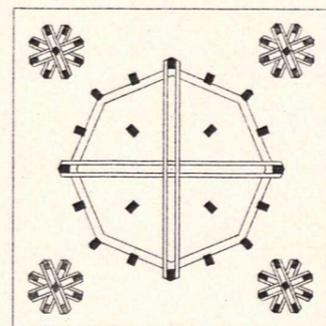


Abb. 7. Schnitt cd.

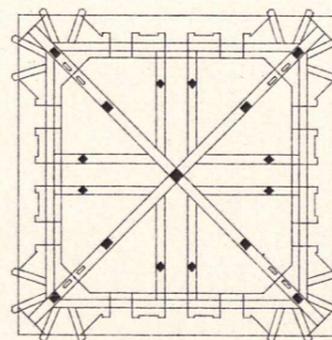


Abb. 8. Schnitt ab.

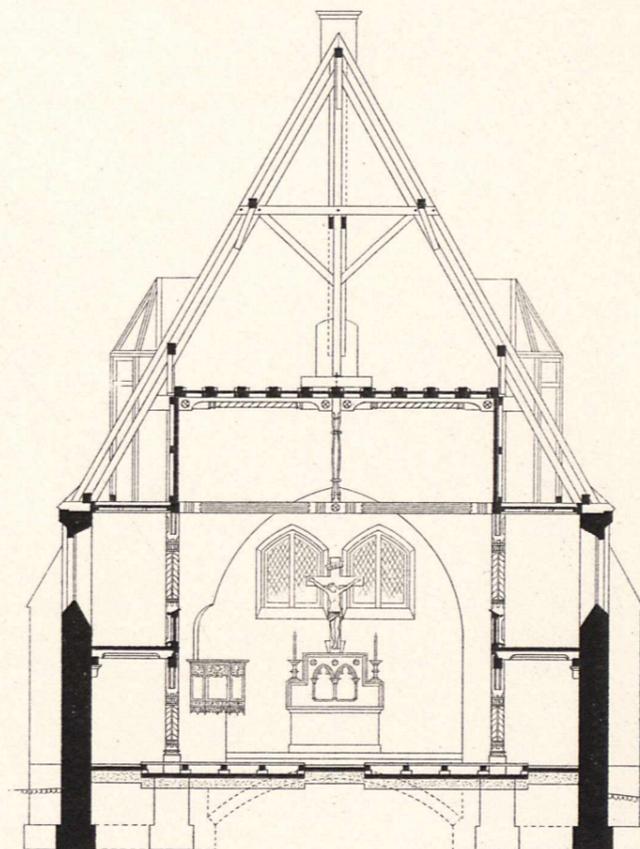


Abb. 3.

Querschnitt AB.

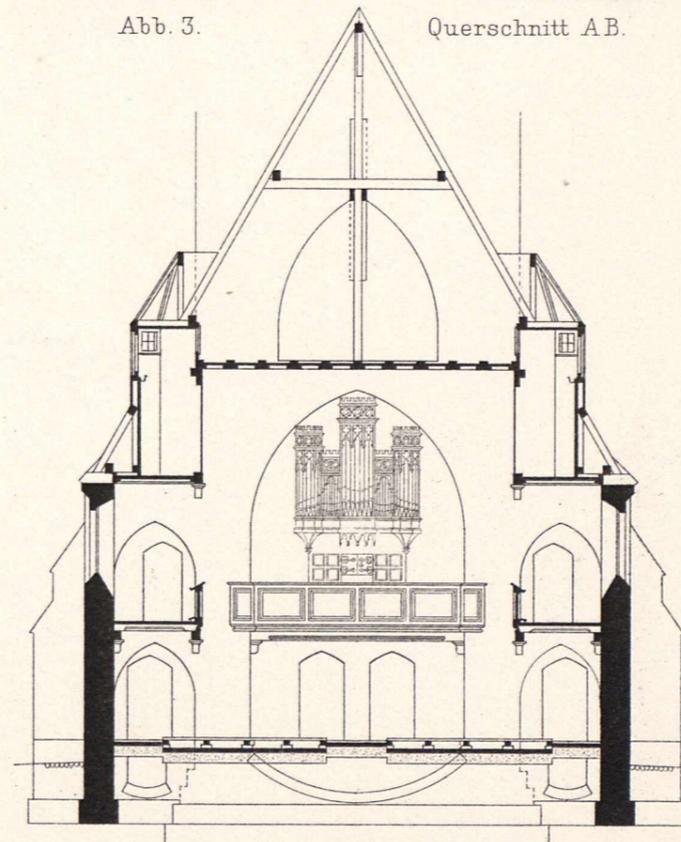


Abb. 4. Querschnitt C D.

Schubert gest.



Evangelische Kirche in Röxe bei Stendal.



Ansicht von Nordwesten.



Evangelische Kirche in Röxe bei Stendal.



Abb. 1. Blick gegen den Chor.



Abb. 2. Blick gegen die Orgelepore.



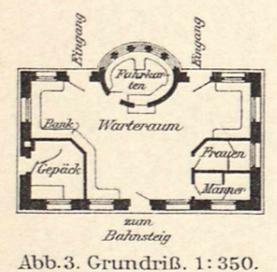
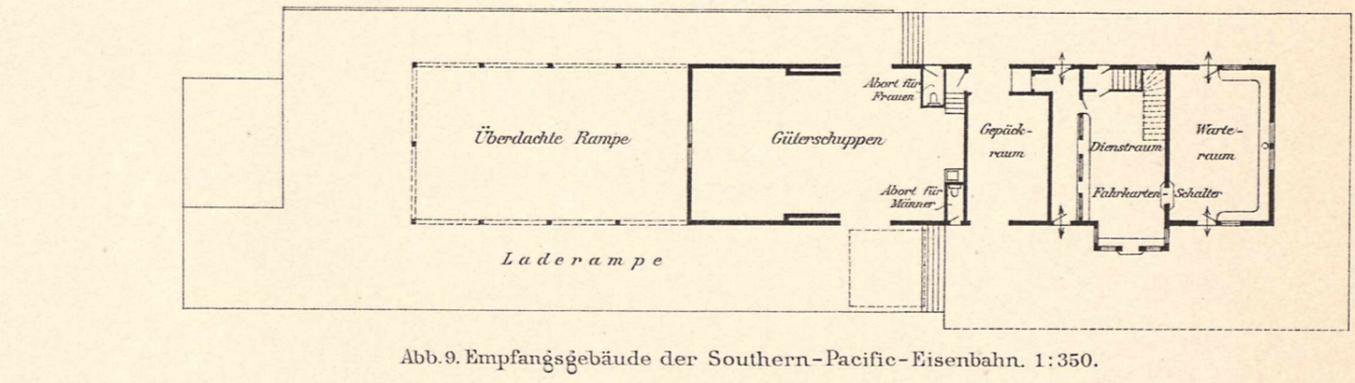
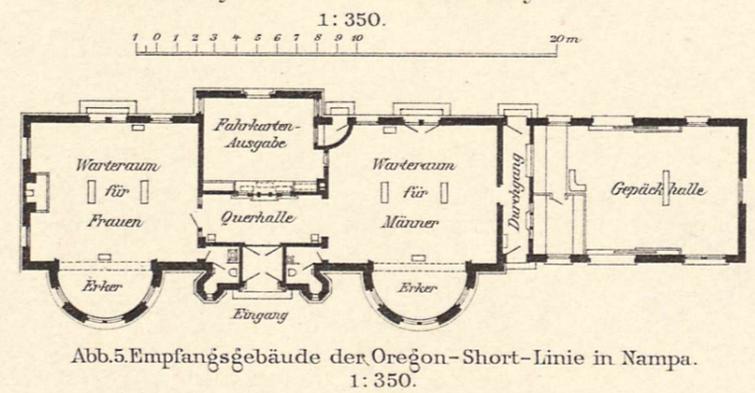
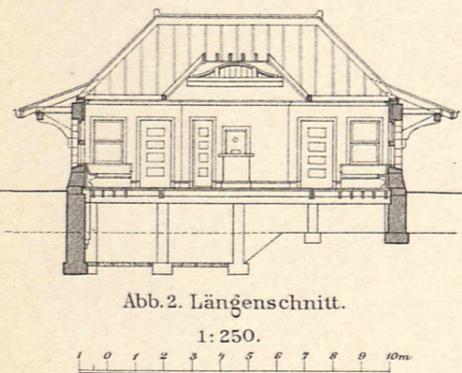
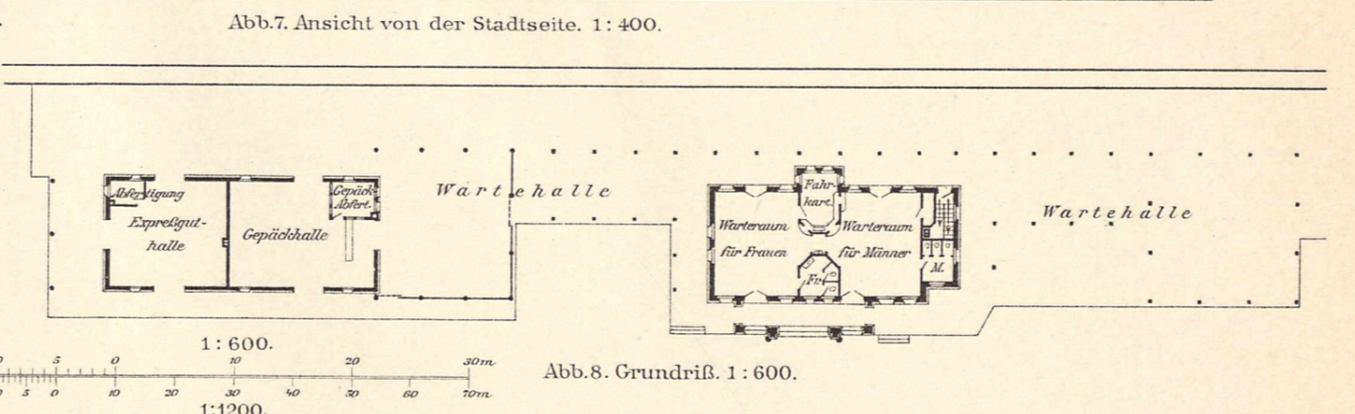
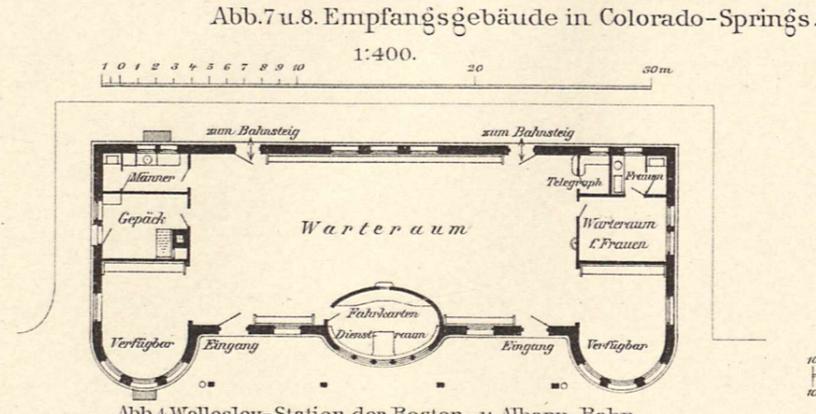
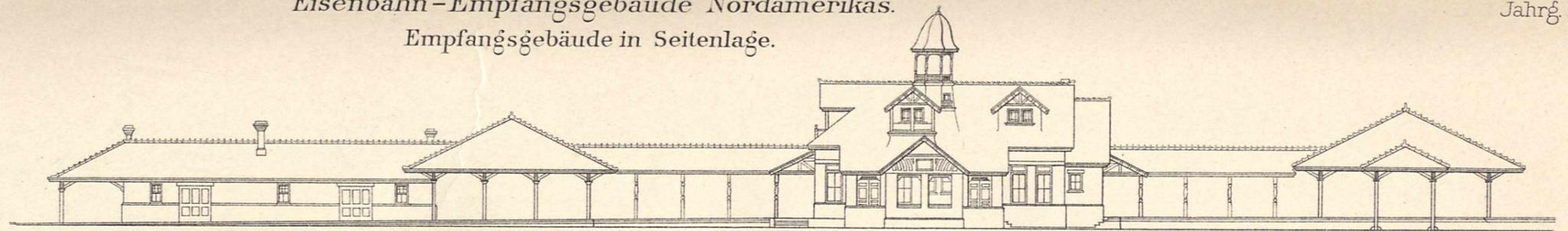
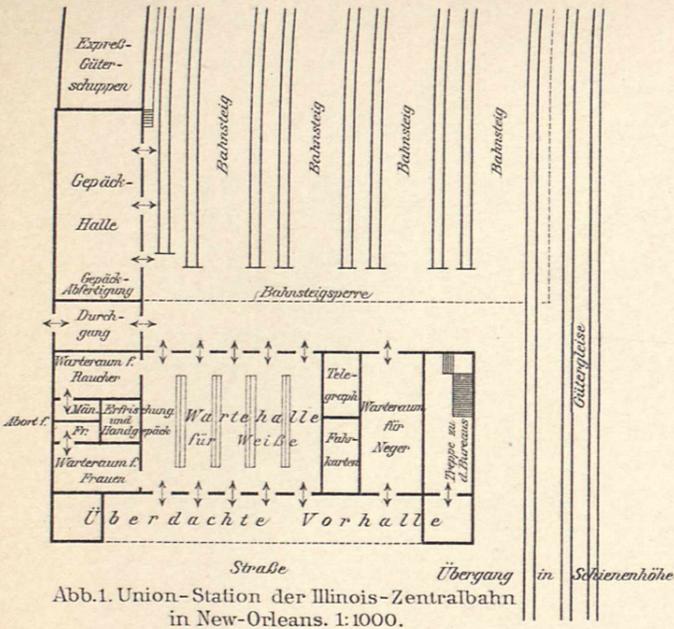
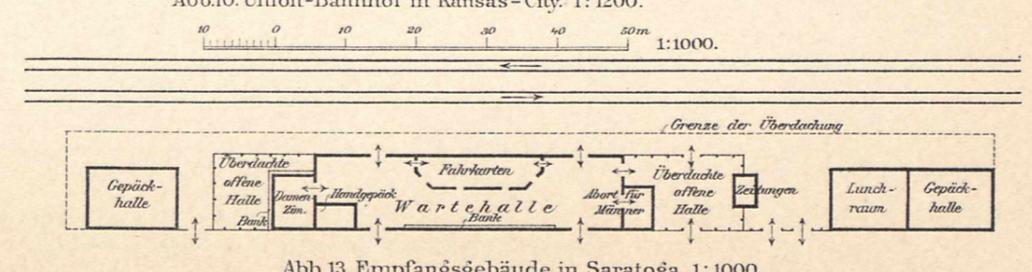
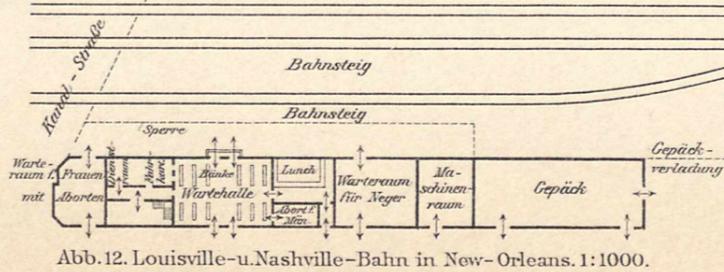
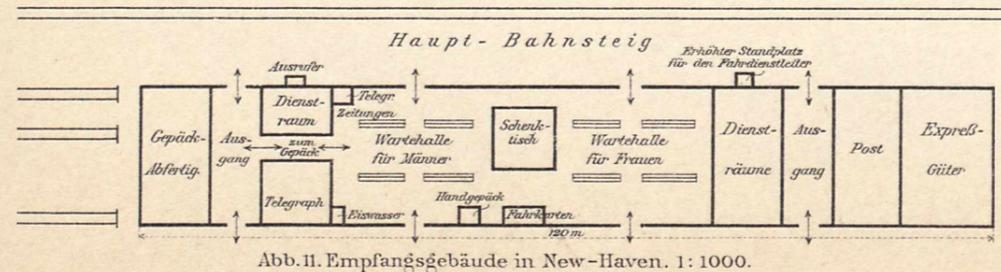
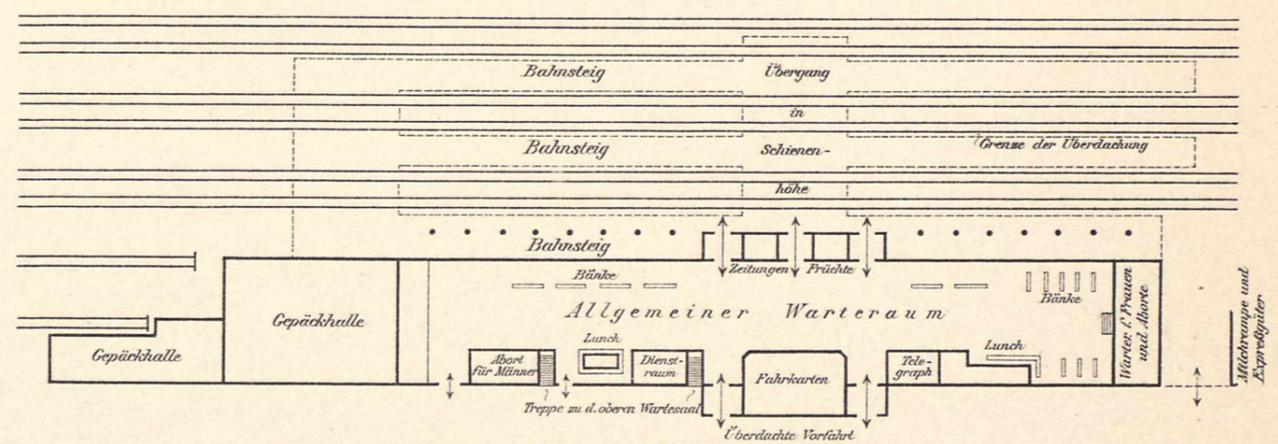
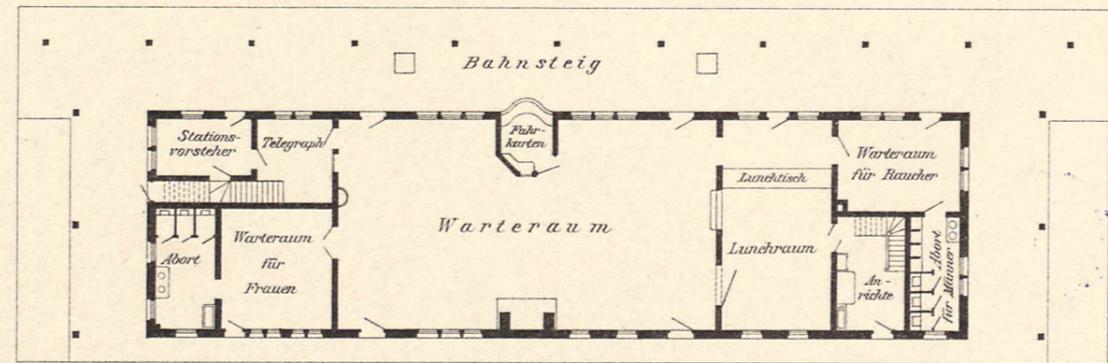


Abb.2 u.3.
Kleines Empfangsgebäude der Boston- und Albany-Bahn.





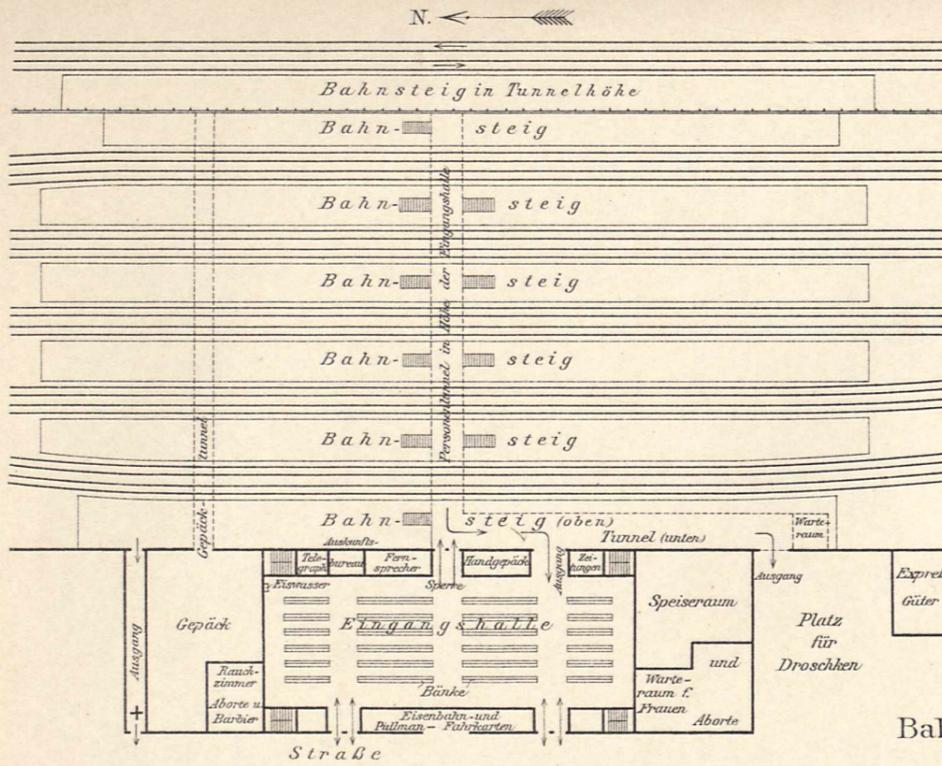


Abb. 2-11. Bahnhöfe in Kopfform.

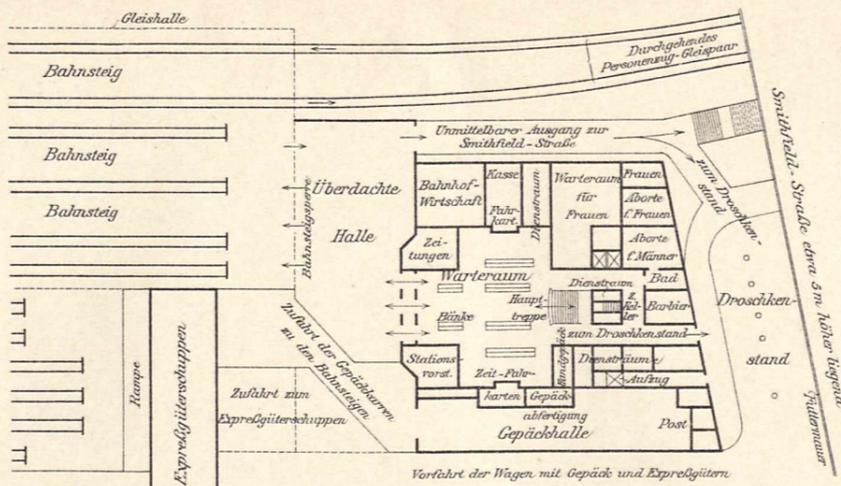
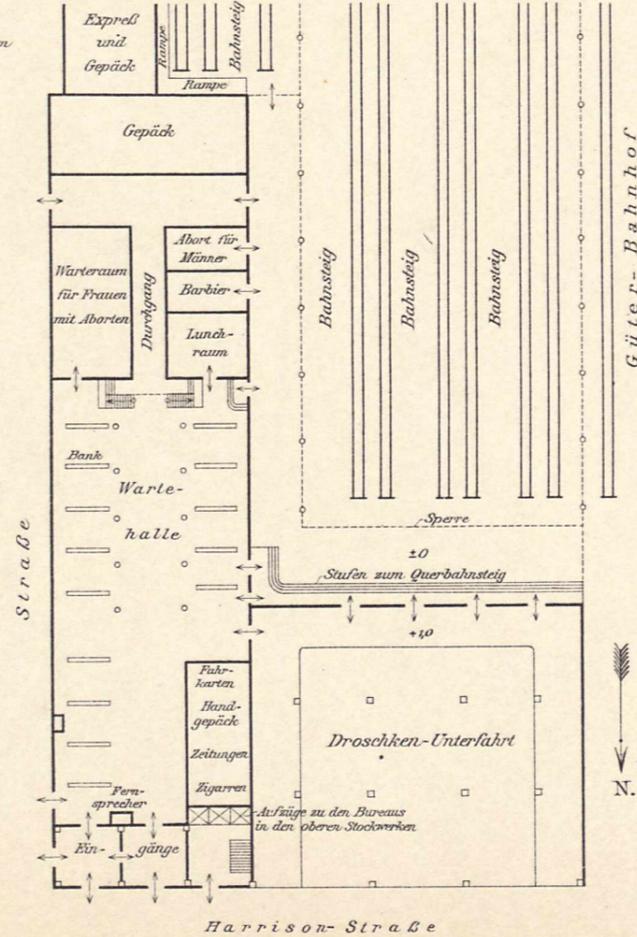
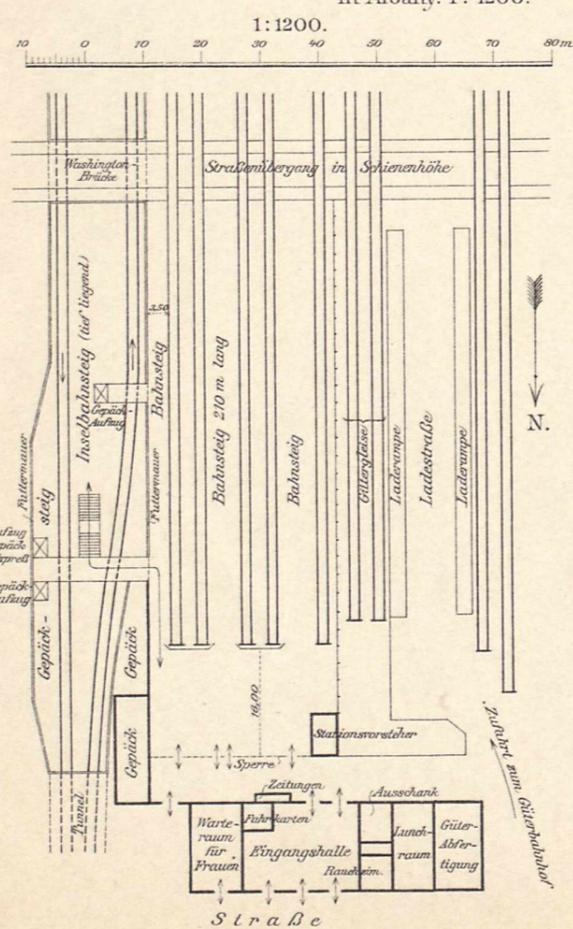


Abb. 4. Empfangsgebäude der Pittsburg- und Lake-Erie-Bahn in Pittsburg. 1: 1000.

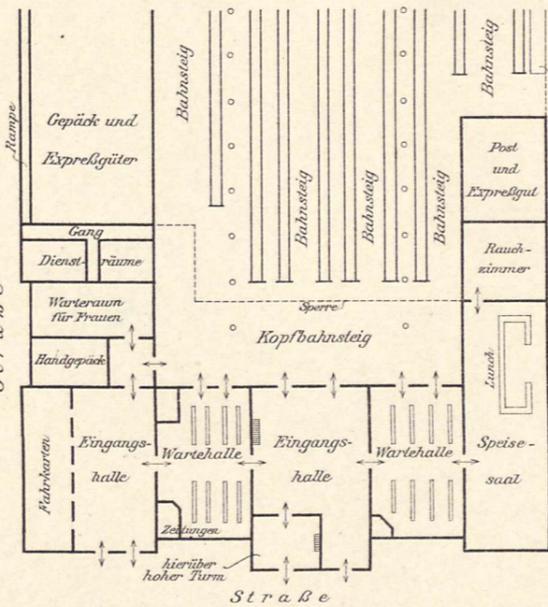


Abb. 5. Empfangsgebäude an der Dearborn-Straße in Chicago. 1: 1000.

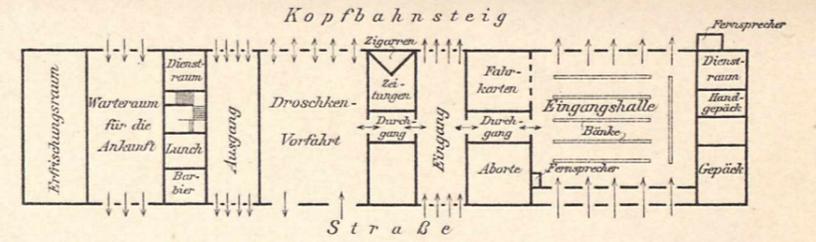


Abb. 8. Nord-Union-Station in Boston.

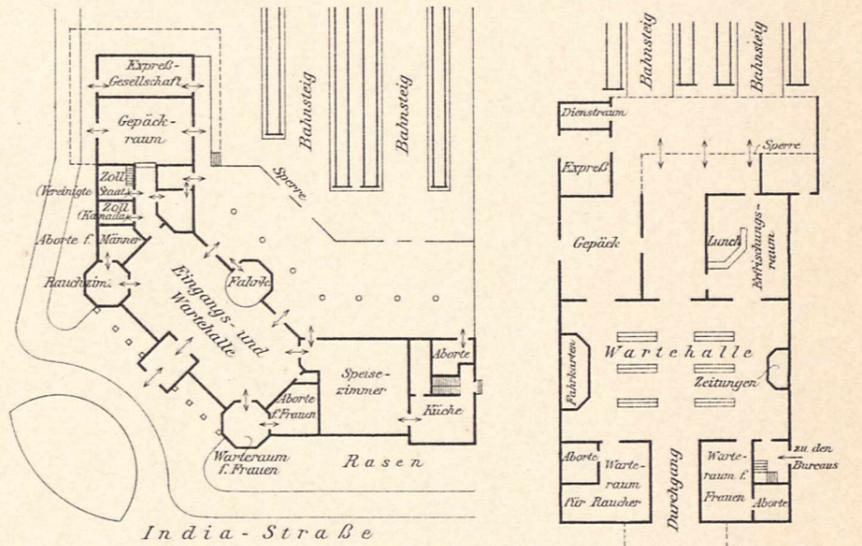


Abb. 9. Empfangsgebäude in Portland. 1: 750.

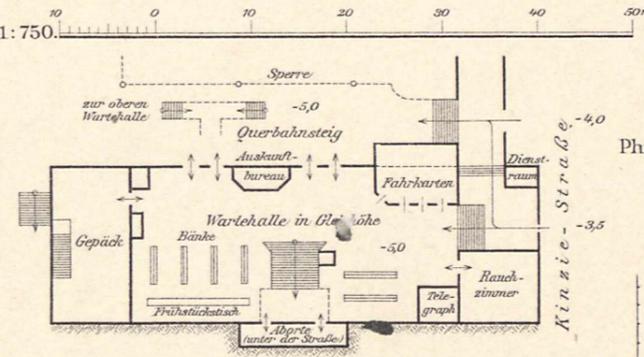


Abb. 6. Unteres Stockwerk des älteren Gebäudeteils (in Gleichhöhe) 1: 1000.

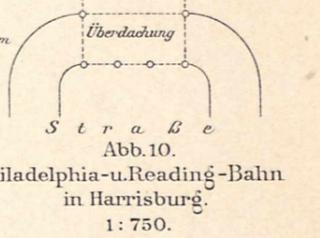


Abb. 10. Philadelphia-u. Reading-Bahn in Harrisburg. 1: 750.

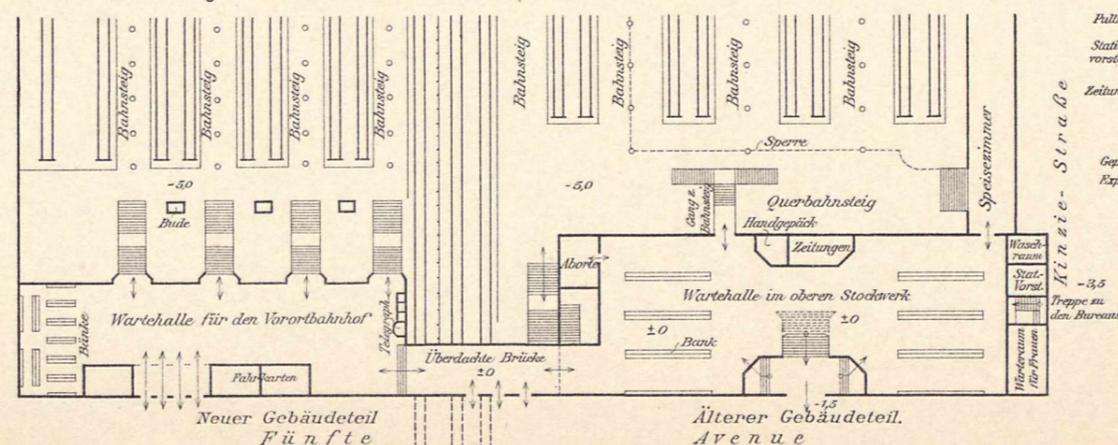


Abb. 6 u. 7. Empfangsgebäude der Chicago- und Nordwest-Eisenbahn in Chicago.

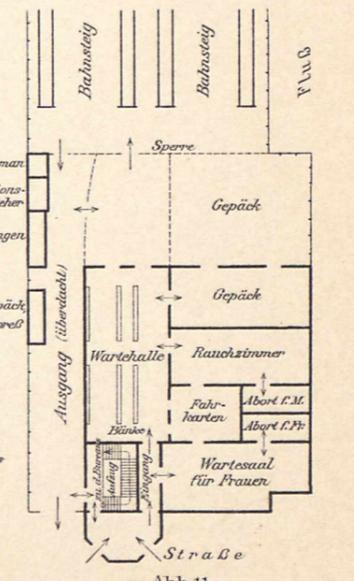


Abb. 11. Baltimore- und Ohio-Bahn in Pittsburg. 1: 750.



Abb.1 u.2. Empfangsgebäude der Chicago-Rock-Island-und Pacific-Bahn an der La Salle-Straße in Chicago. 1:750.

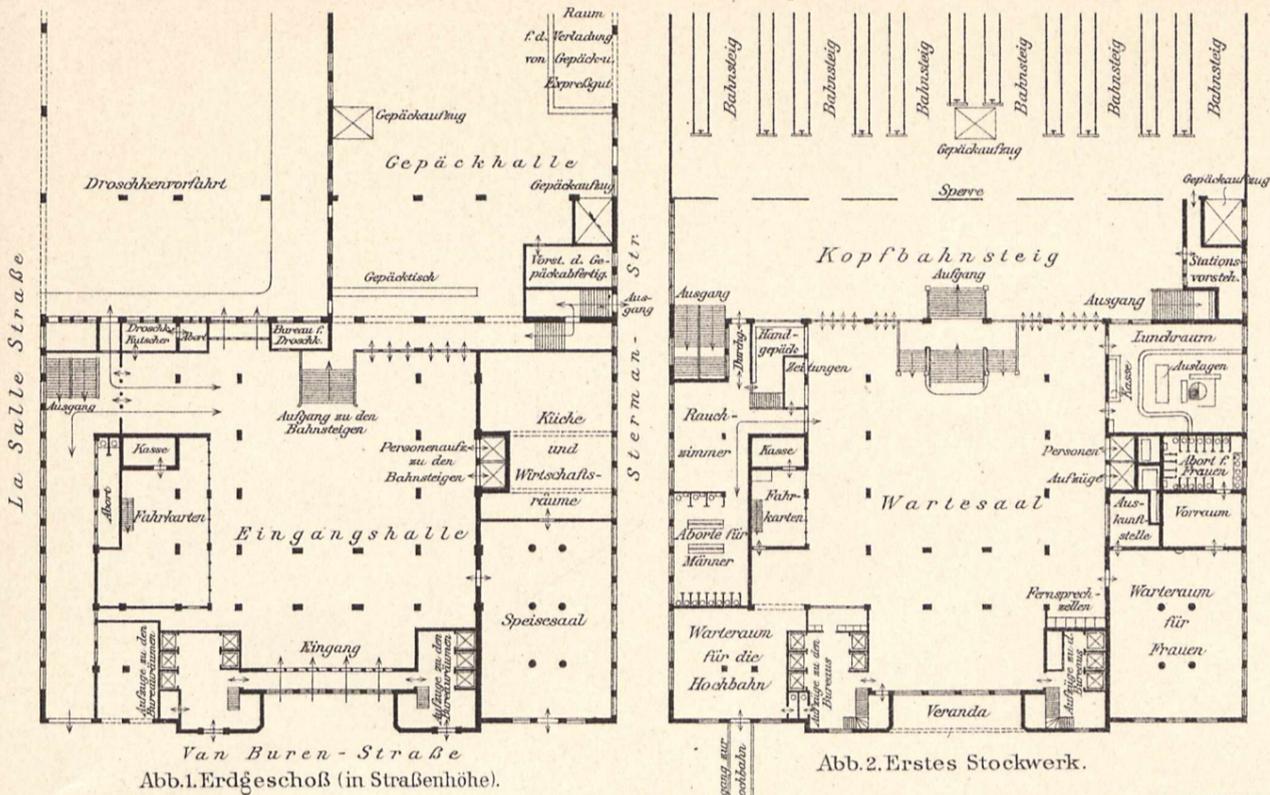


Abb. 3 u.4. Station Englewood bei Chicago. 1:2666 2/3.

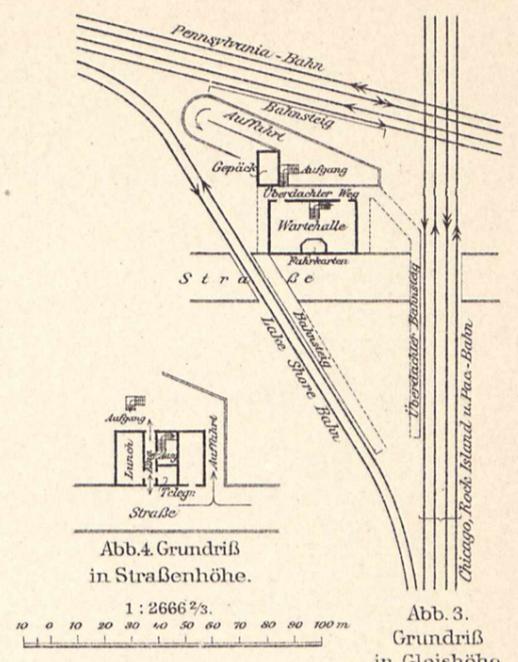


Abb. 5 u.6. Keilbahnhof in East St. Louis. 1:1000.

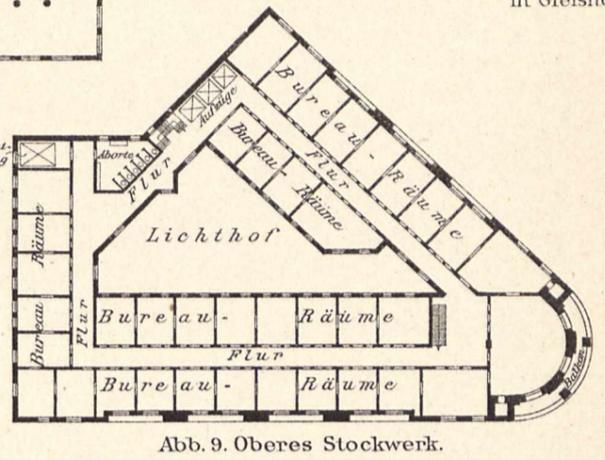
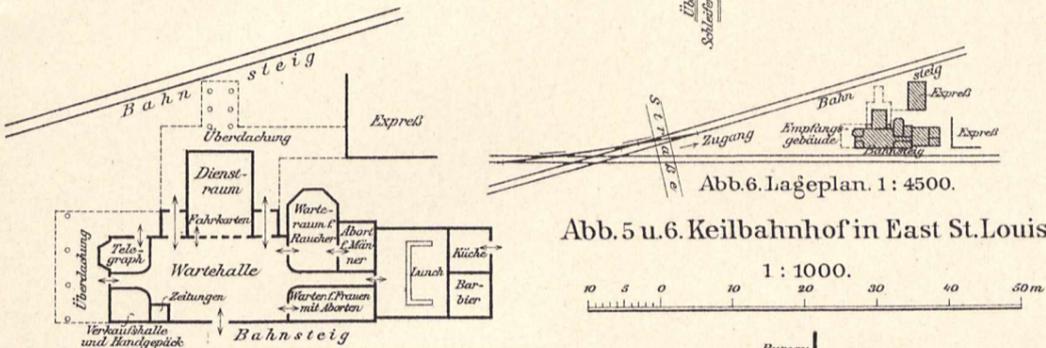


Abb. 5. Empfangsgebäude. 1:1000.

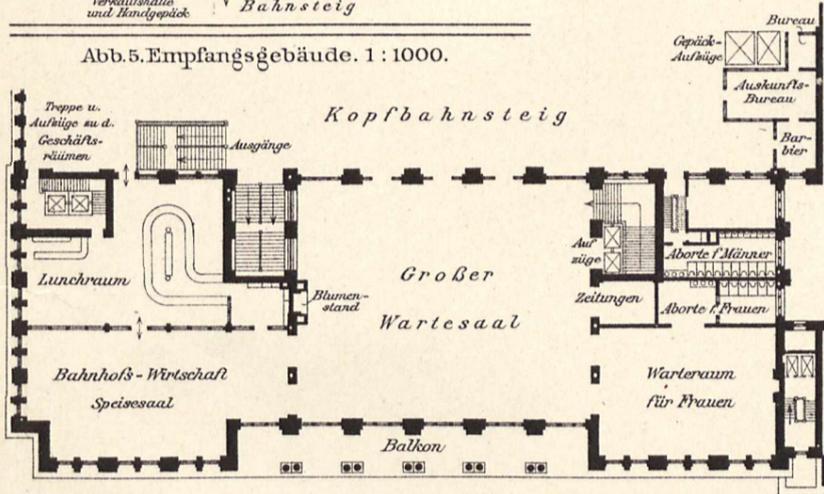


Abb. 7. Grundriß in Gleishöhe. 1:750.

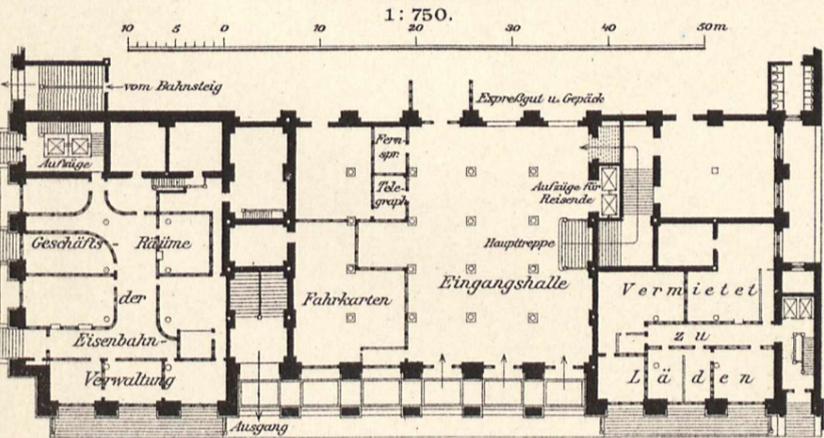


Abb. 8. Grundriß in Straßenhöhe.

Abb. 7 u.8. Empfangsgebäude der Philadelphia-und Reading-Bahn in Philadelphia. 1:750.

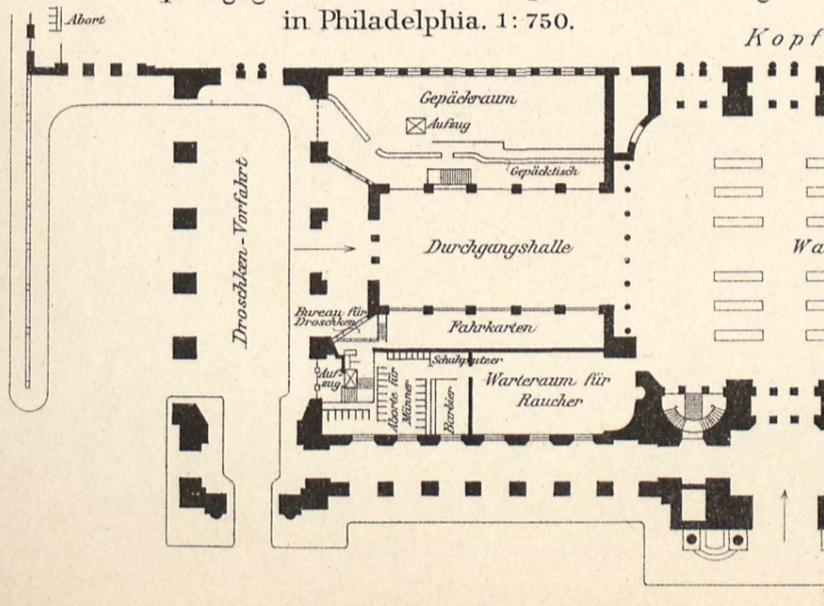


Abb. 9-11. Empfangsgebäude der Wabash-Bahn in Pittsburg. 1:750.

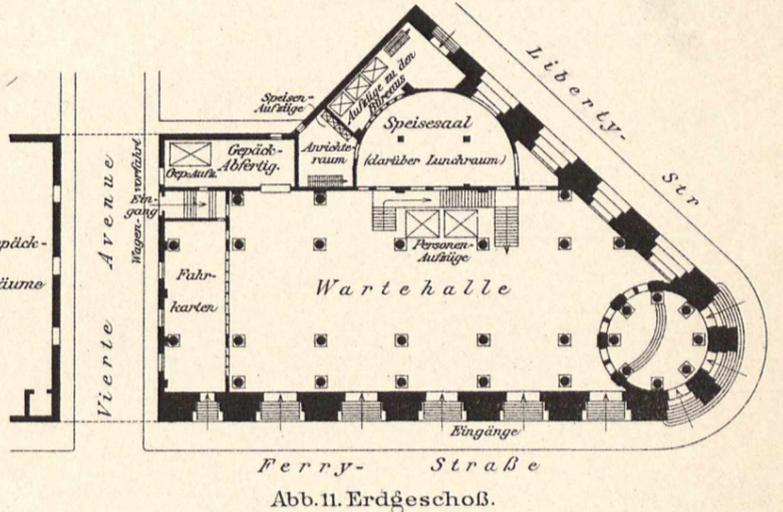


Abb.12. Entwurf für das Empfangsgebäude des neuen Zentralbahnhofs in Washington. 1:1000.



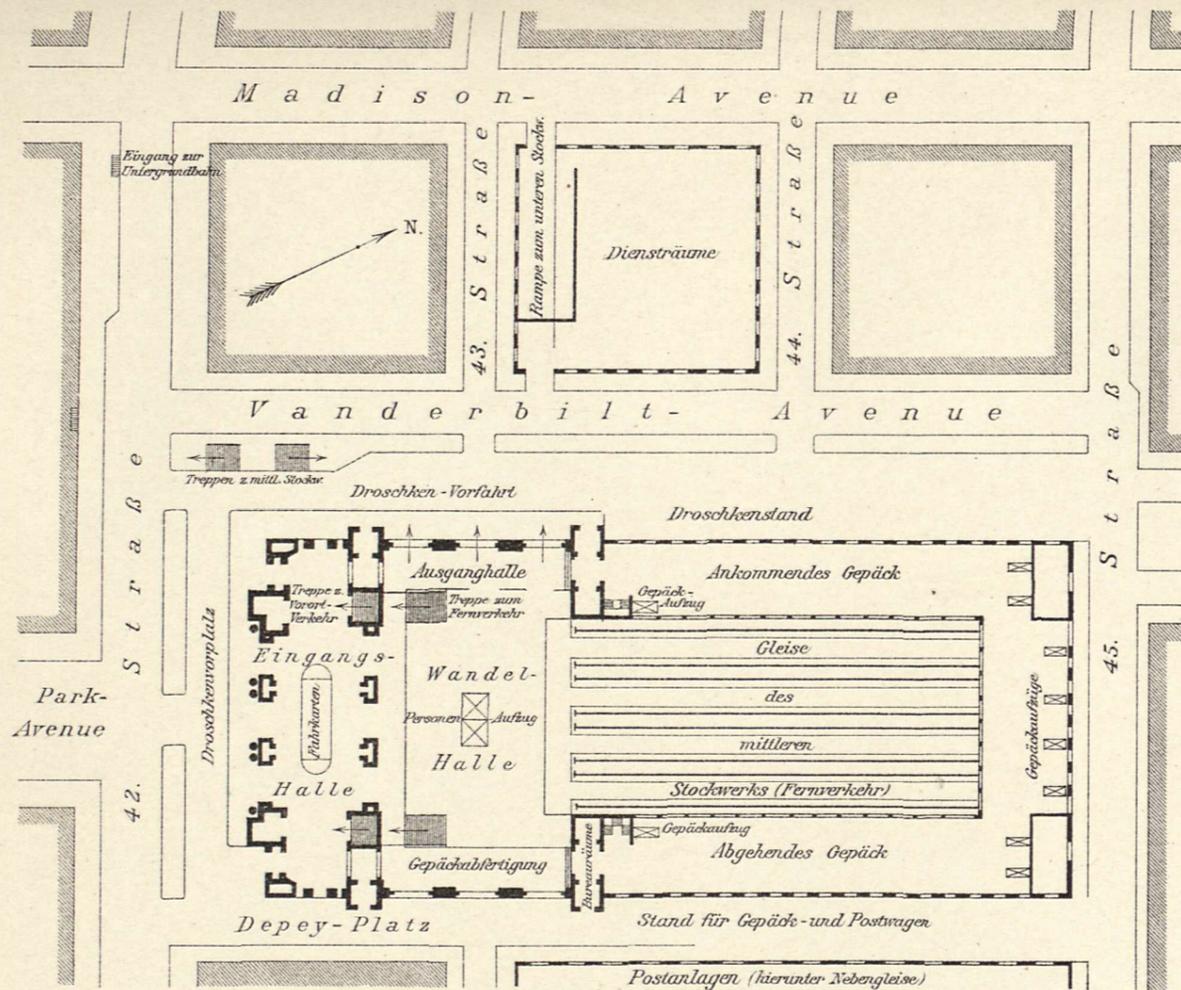


Abb.1. Grundriß in Straßenhöhe.

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 200 m zu Abb.1-3.

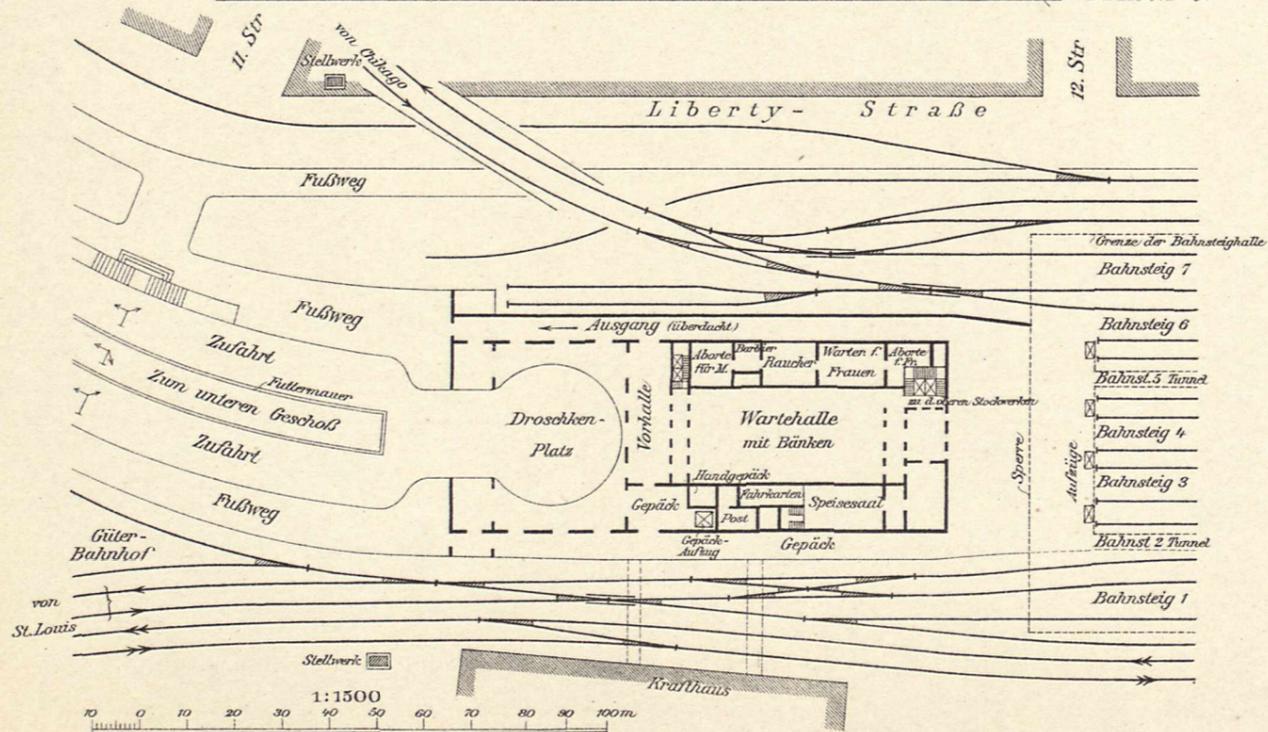


Abb.4. Empfangsgebäude der Pennsylvania-Eisenbahn in Pittsburg. 1:1500.

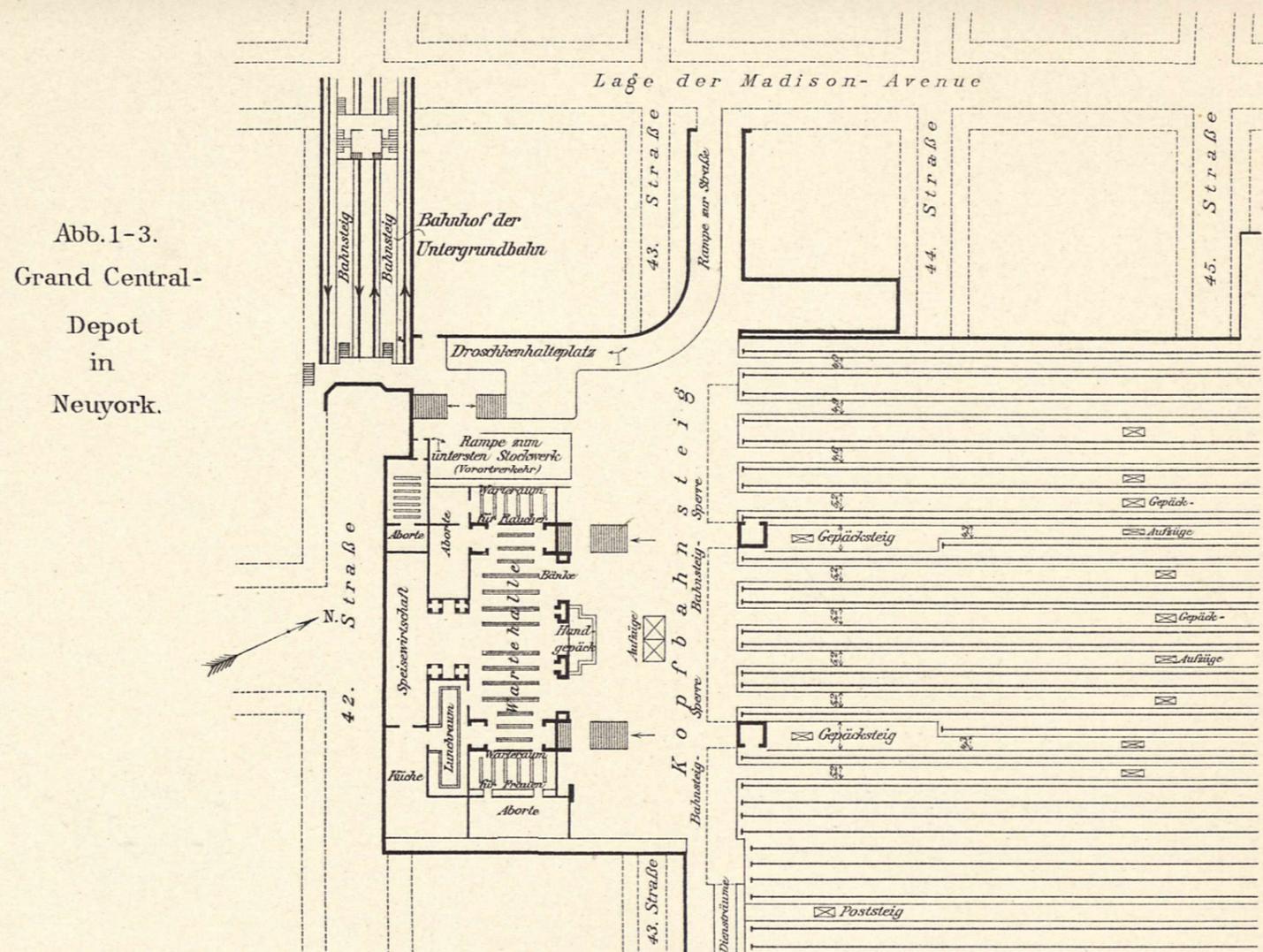


Abb.2. Erstes Stockwerk unter Straßengelände. Anlagen für den Fernverkehr.

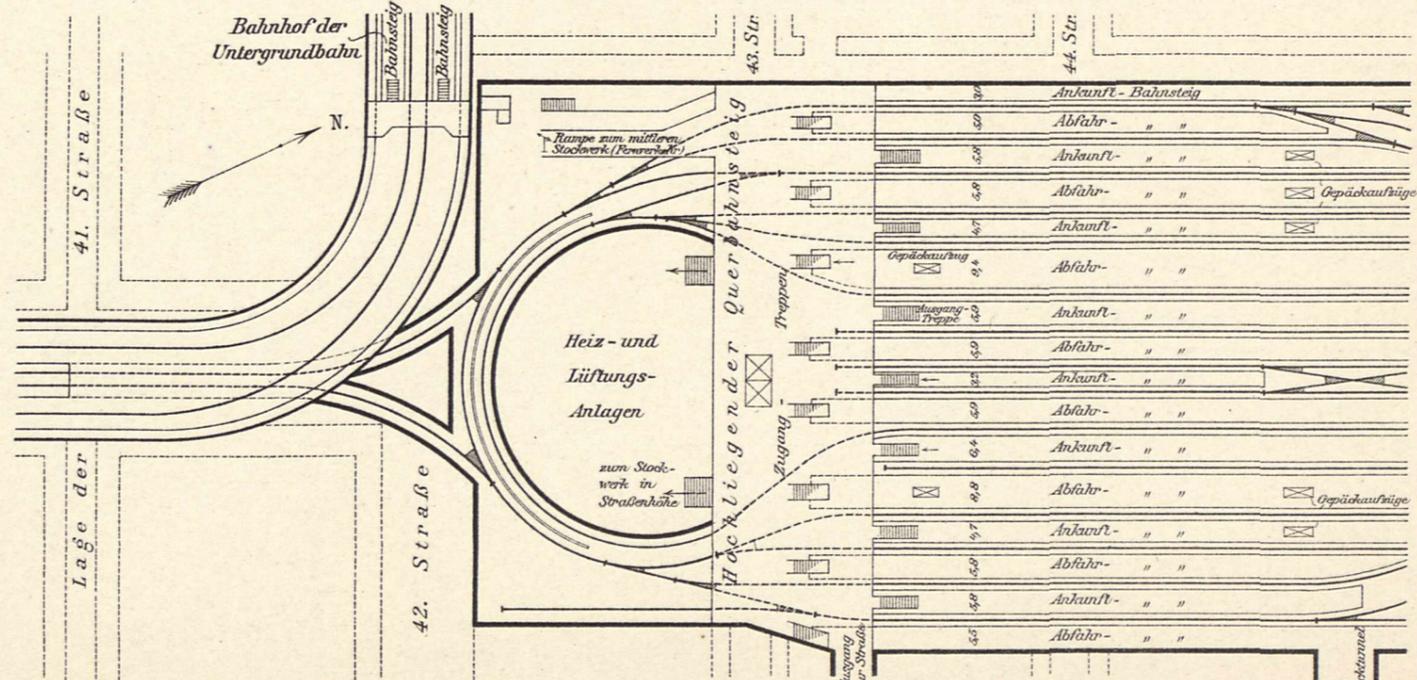


Abb.3. Zweites Stockwerk unter Straßengelände. Anlagen für den Vorortverkehr.







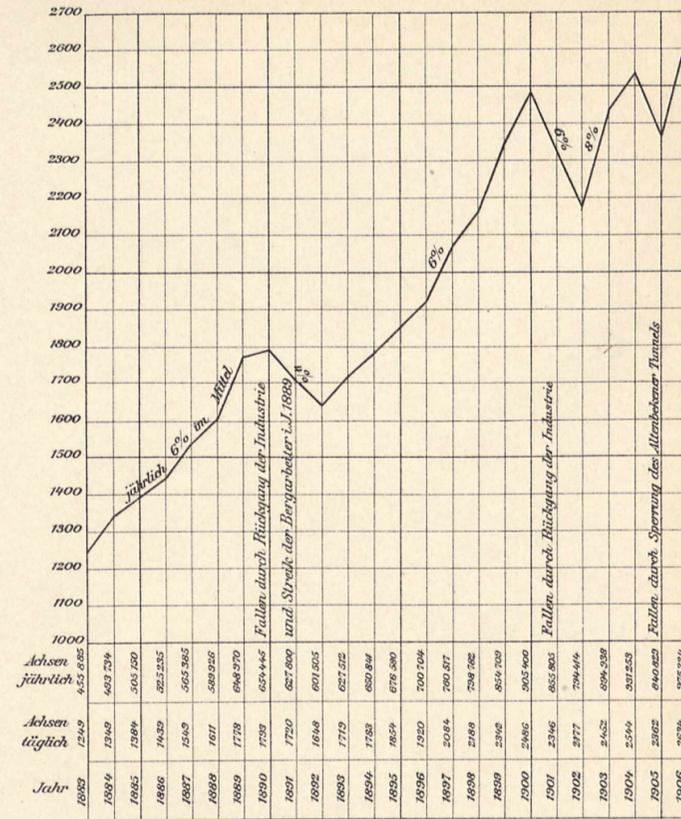


Abb. 1.
Güterverkehr
auf dem südlichen Hauptgleise
Soest-Altenbeken.

Zahl der täglich von Soest
in der Richtung nach Altenbeken
beförderten Laufachsen,
(Güterwagen-Achsen).

Der Bahnhof Soest
und das Ruhrgebiet.

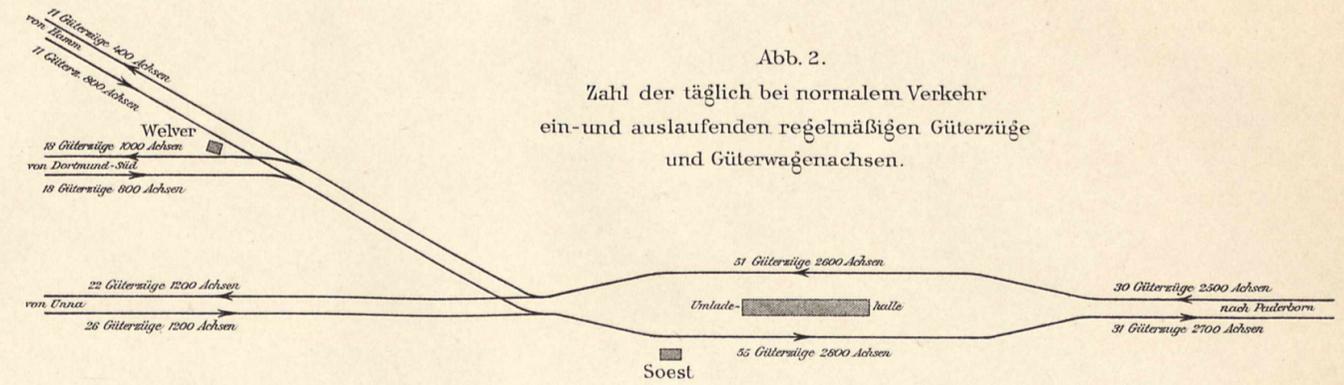


Abb. 2.
Zahl der täglich bei normalem Verkehr
ein- und auslaufenden regelmäßigen Güterzüge
und Güterwagenachsen.

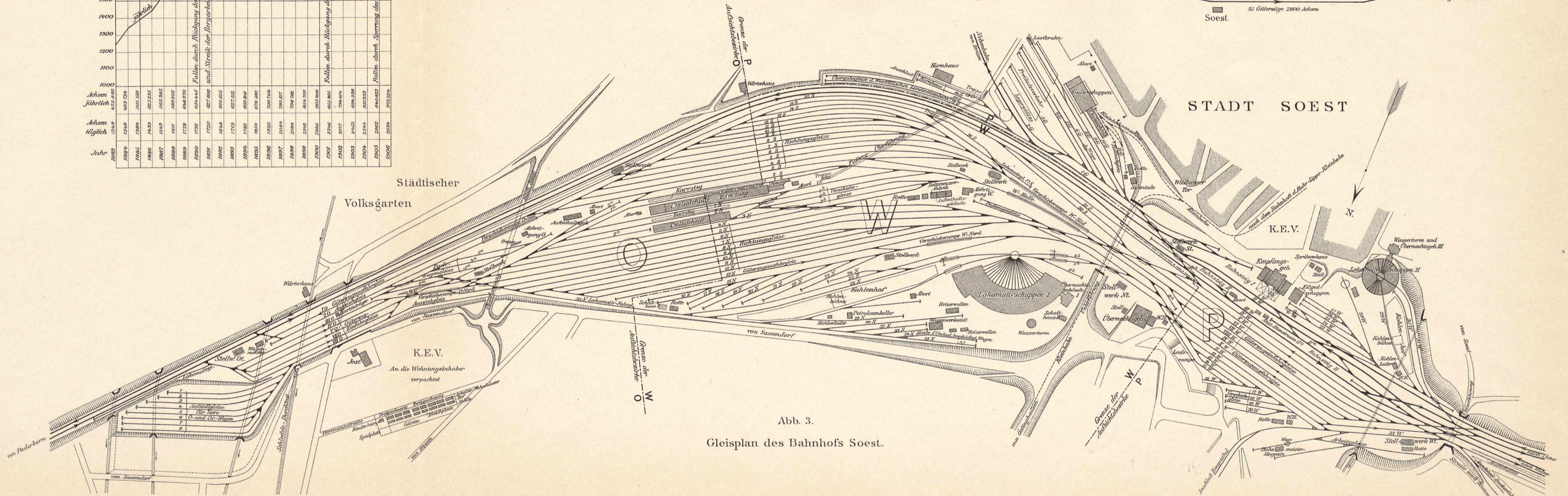


Abb. 3.
Gleisplan des Bahnhofs Soest.



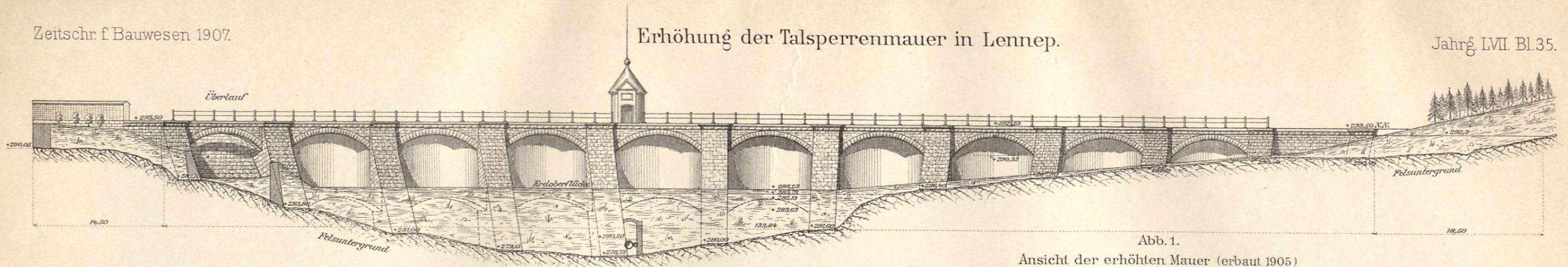


Abb. 1.
Ansicht der erhöhten Mauer (erbaut 1905)

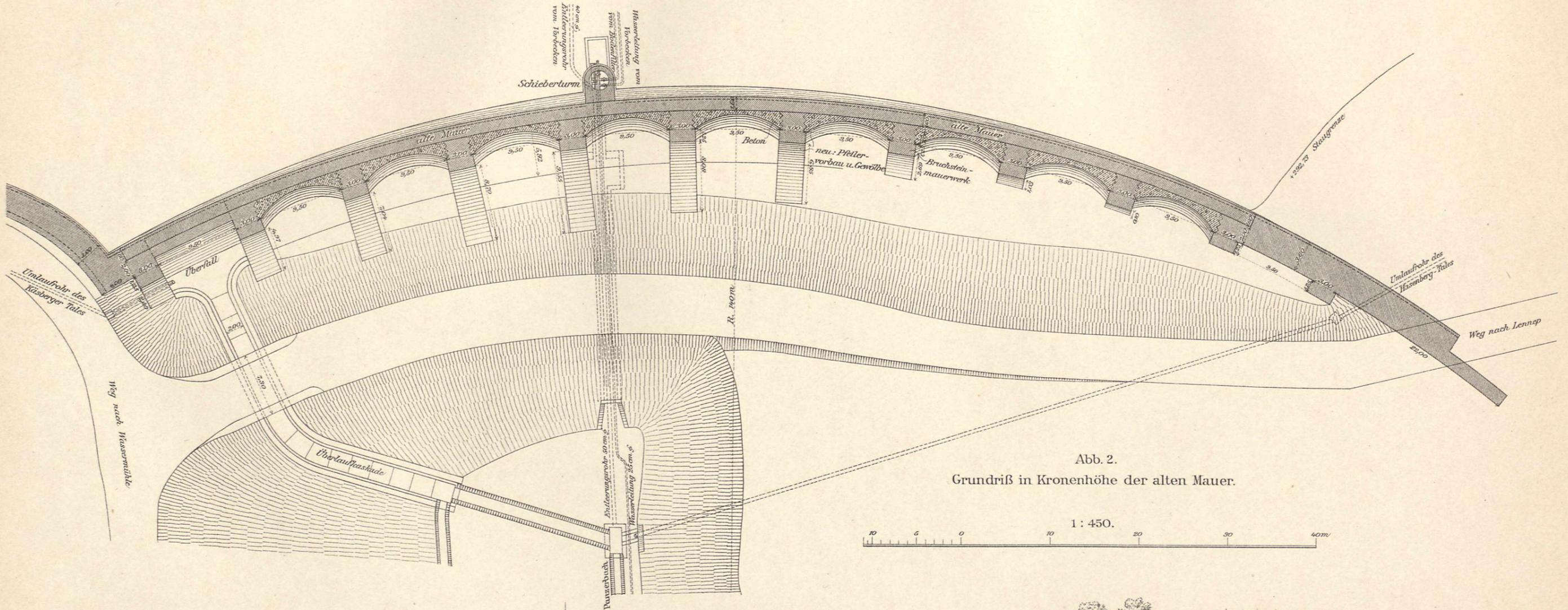


Abb. 2.
Grundriß in Kronenhöhe der alten Mauer.

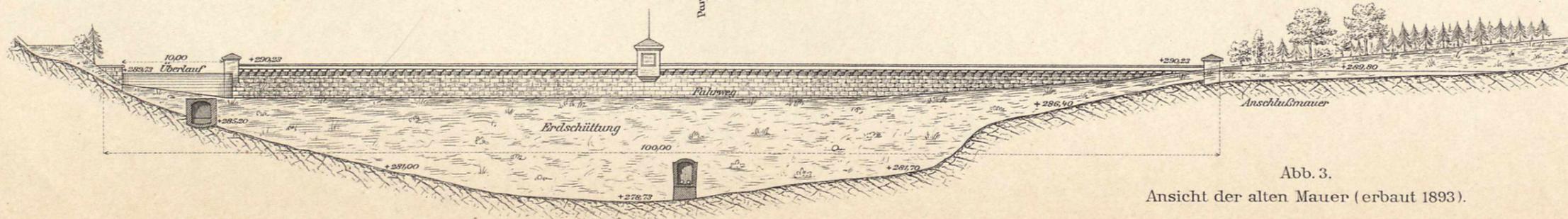


Abb. 3.
Ansicht der alten Mauer (erbaut 1893).



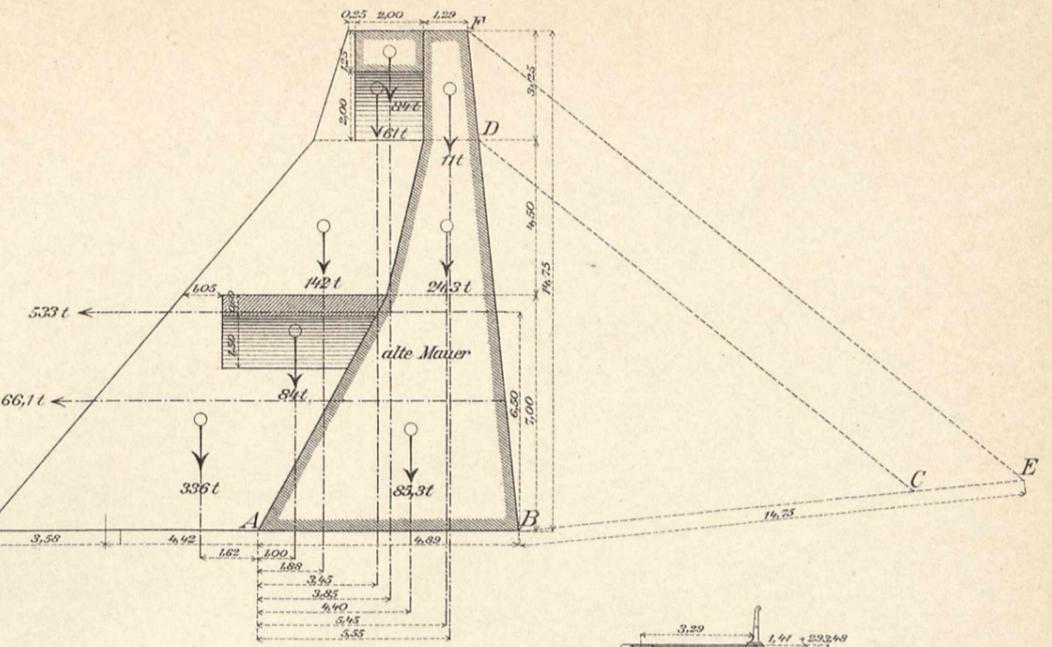
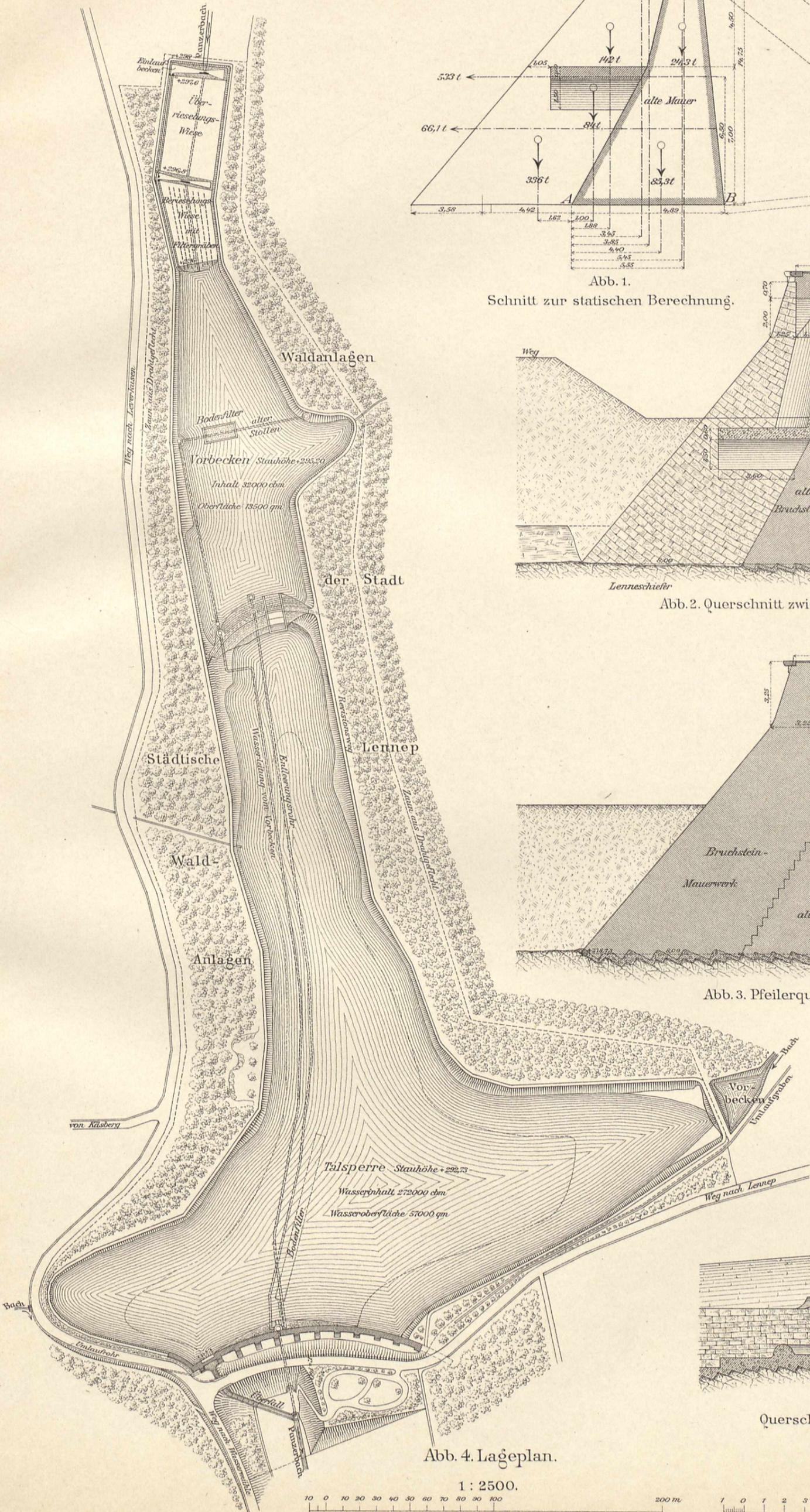


Abb. 1. Schnitt zur statischen Berechnung.

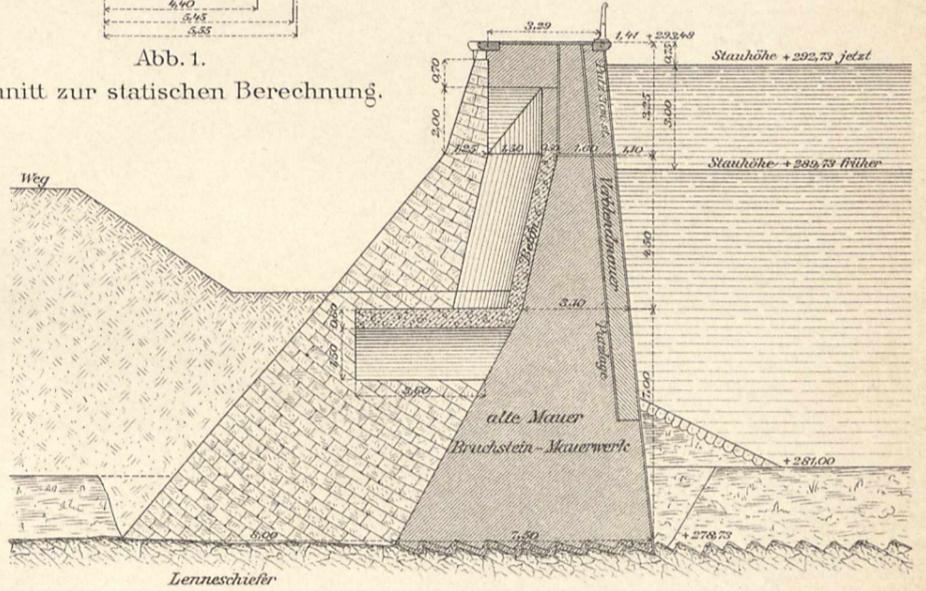


Abb. 2. Querschnitt zwischen den Pfeilern.

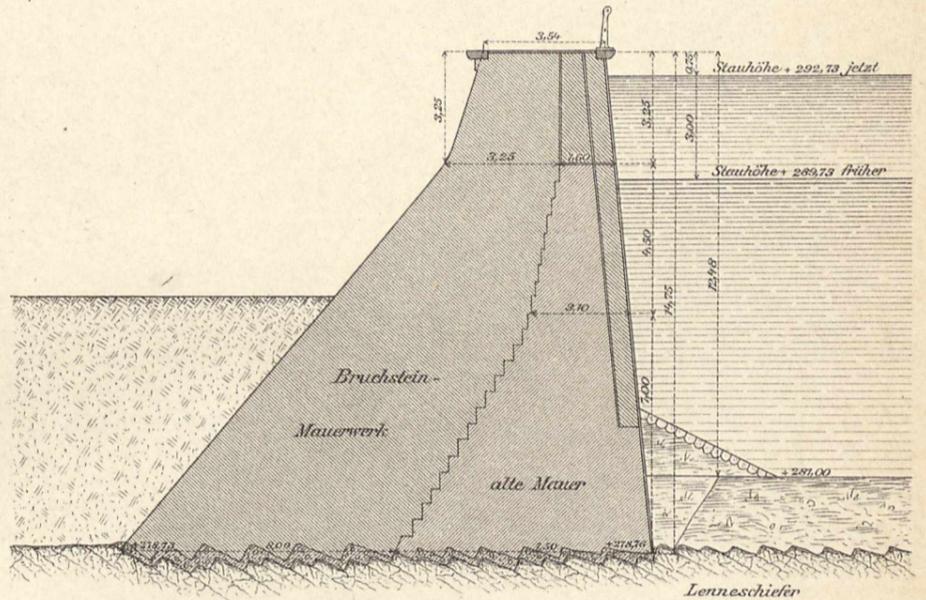


Abb. 3. Pfeilerquerschnitt.

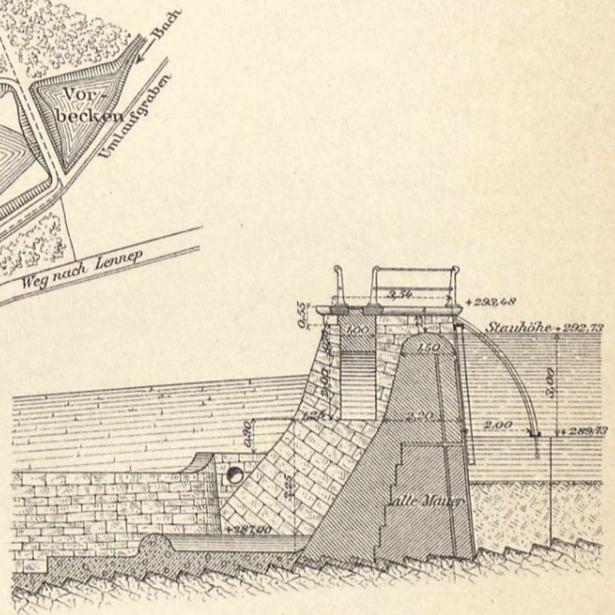


Abb. 5. Querschnitt durch den Überlauf.

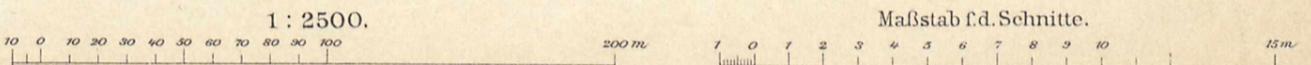




Abb.1 u.2. Übersichtliche Darstellung der Fahrwasserbreiten.

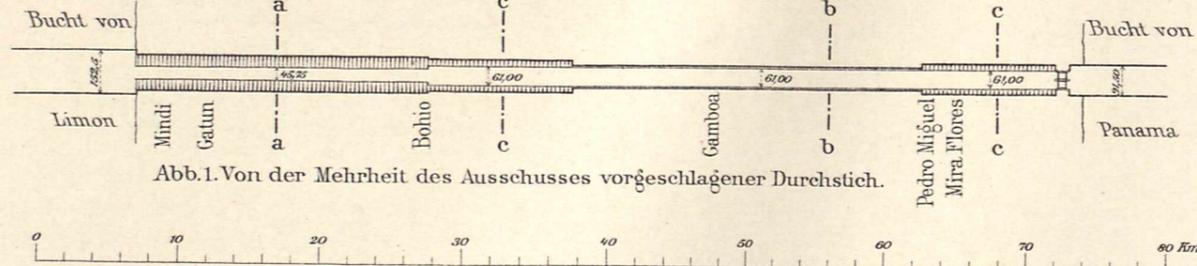


Abb.1. Von der Mehrheit des Ausschusses vorgeschlagener Durchstich.

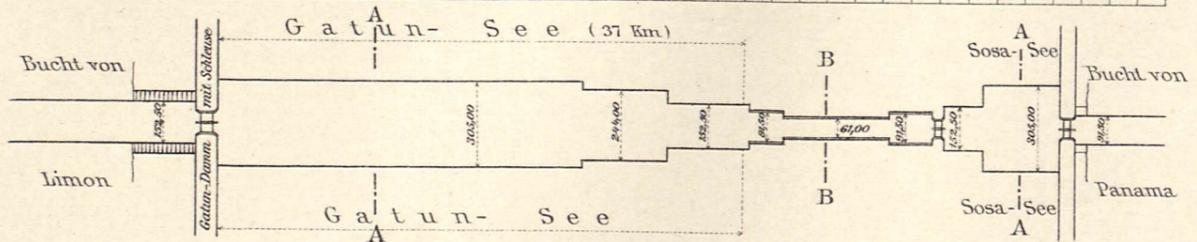


Abb.2. Von der Minderheit des Ausschusses vorgeschlagener Schleusenkanal.

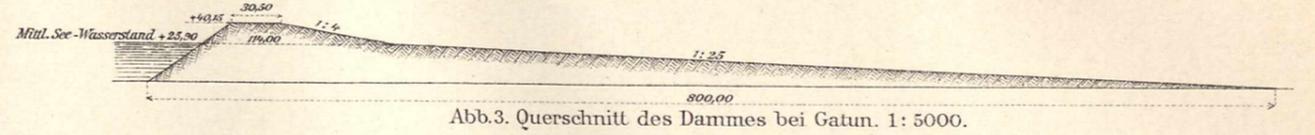


Abb.3. Querschnitt des Dammes bei Gatun. 1: 5000.

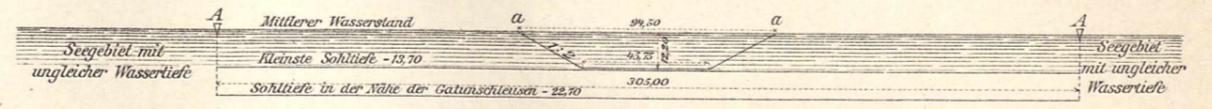


Abb.4. Querschnitt A-A der betonnten Fahrtrinne im Gatun-See u. Sosa-See des Schleusenkanals und Querschnitt a-a des Durchstichs in Meereshöhe. 1: 2500.

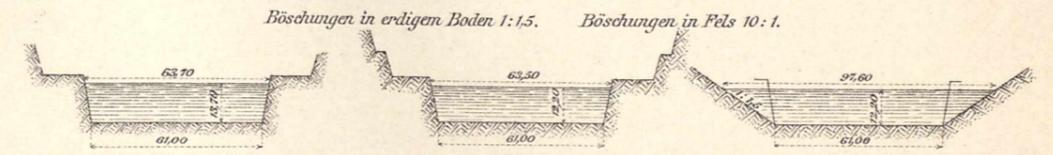


Abb.5. Querschnitt B-B des Schleusenkanals. 1: 2500.

Abb.6. Querschnitt b-b des Durchstichs. 1: 2500.

Abb.7. Querschnitt c-c des Durchstichs. 1: 2500.

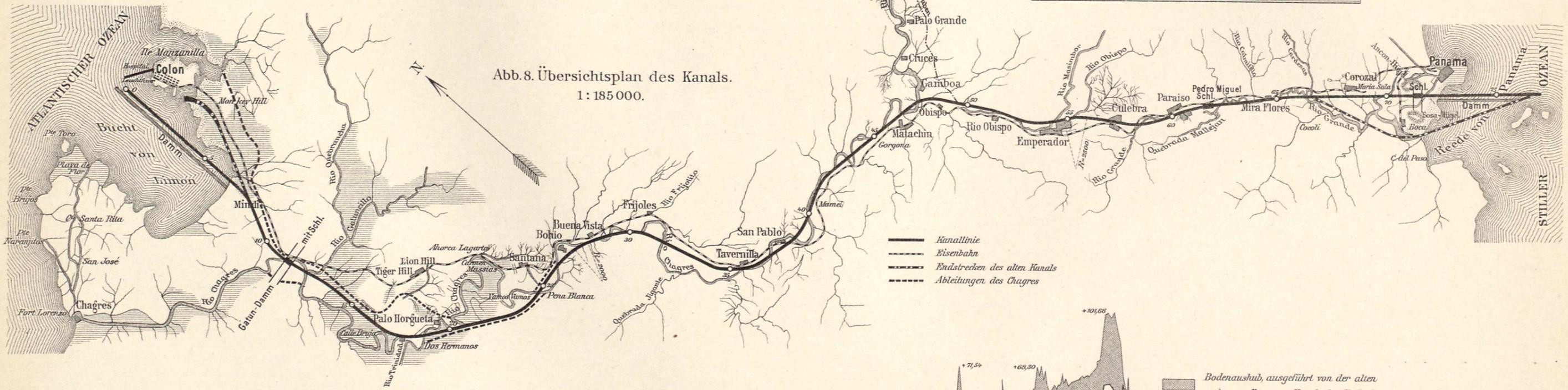


Abb.8. Übersichtsplan des Kanals. 1: 185 000.

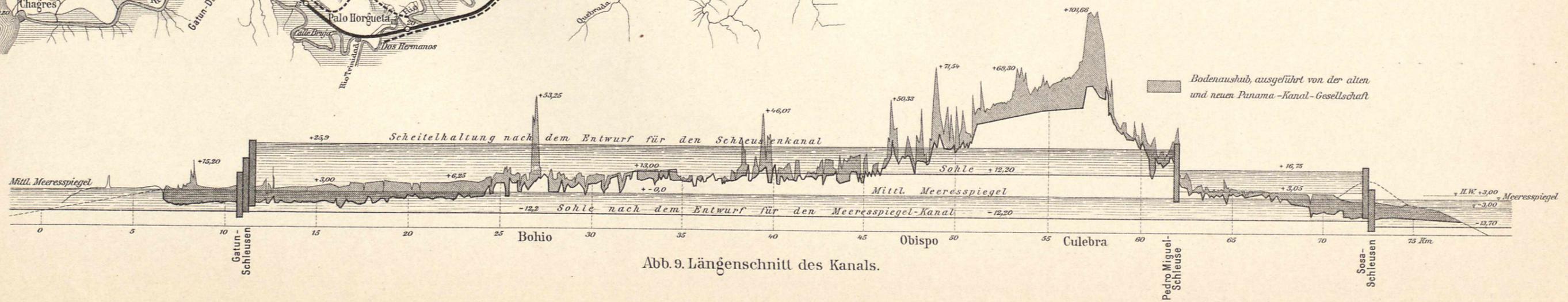
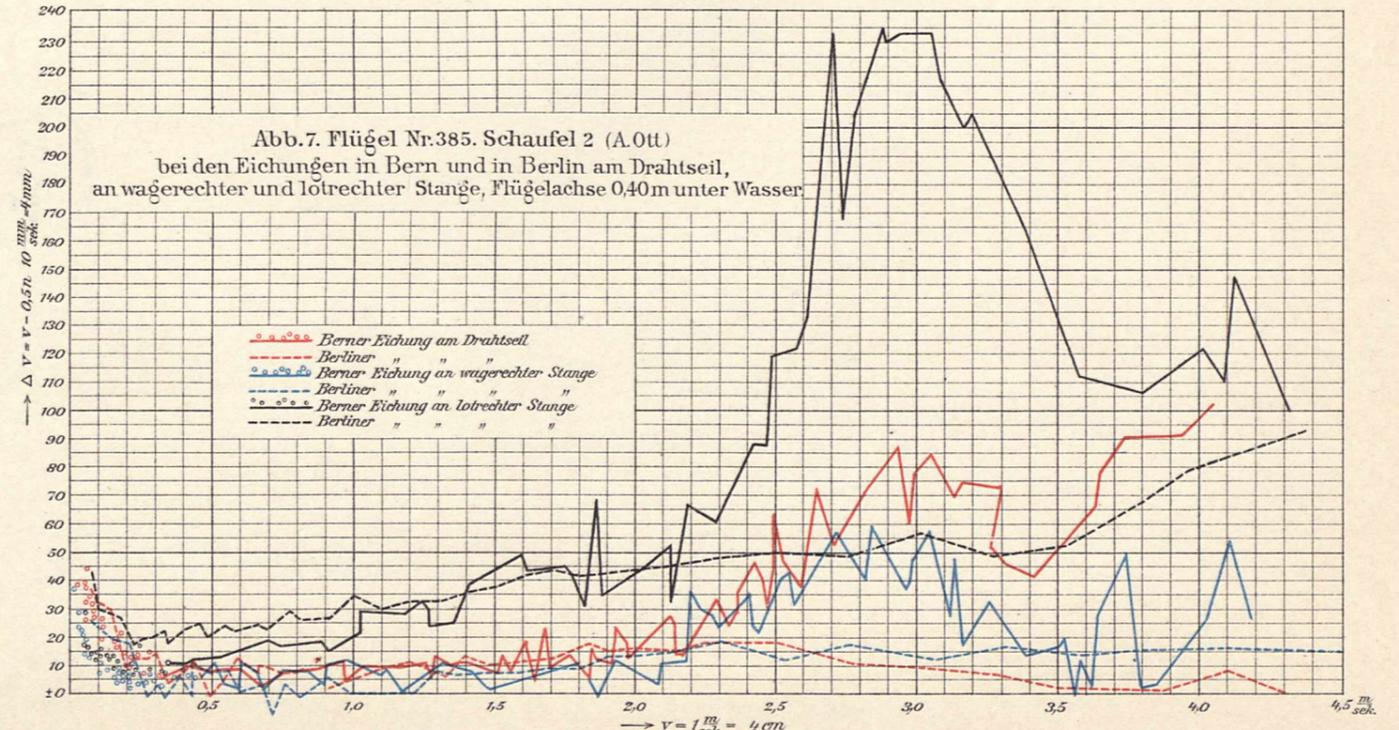
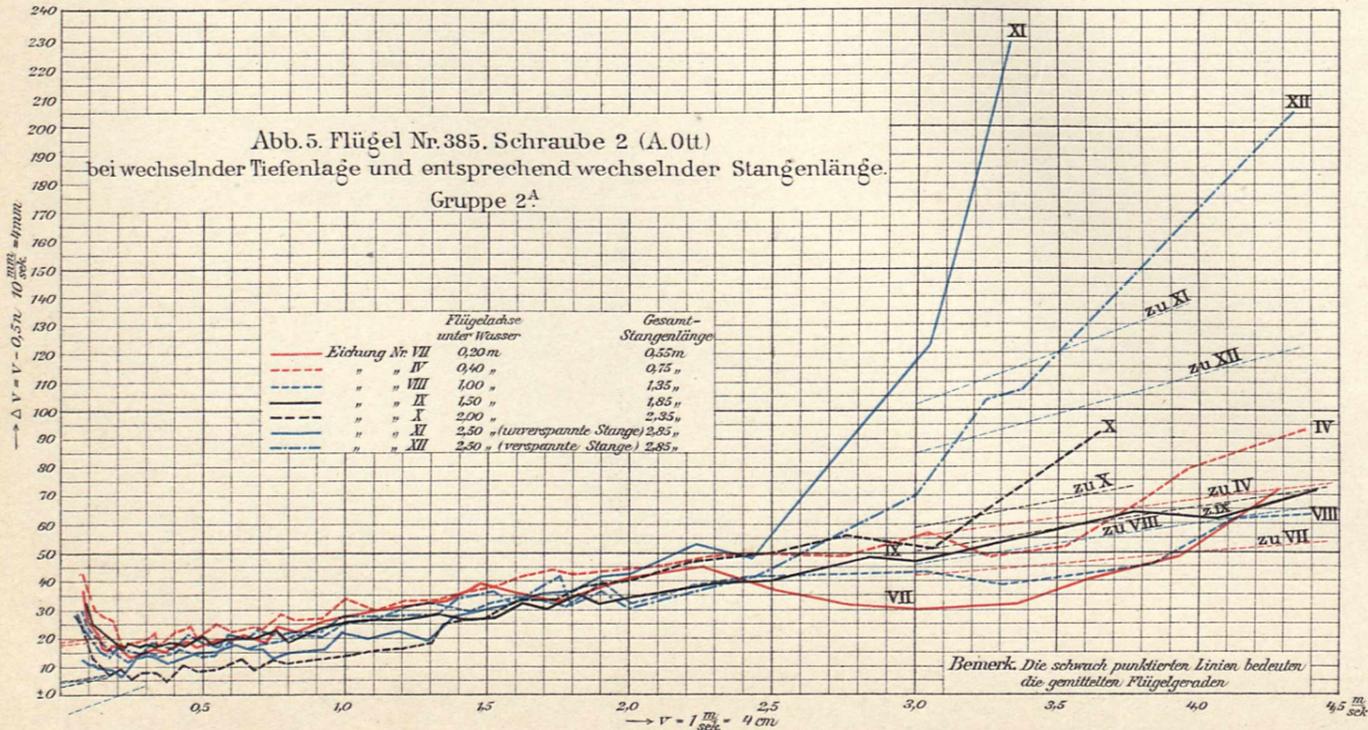
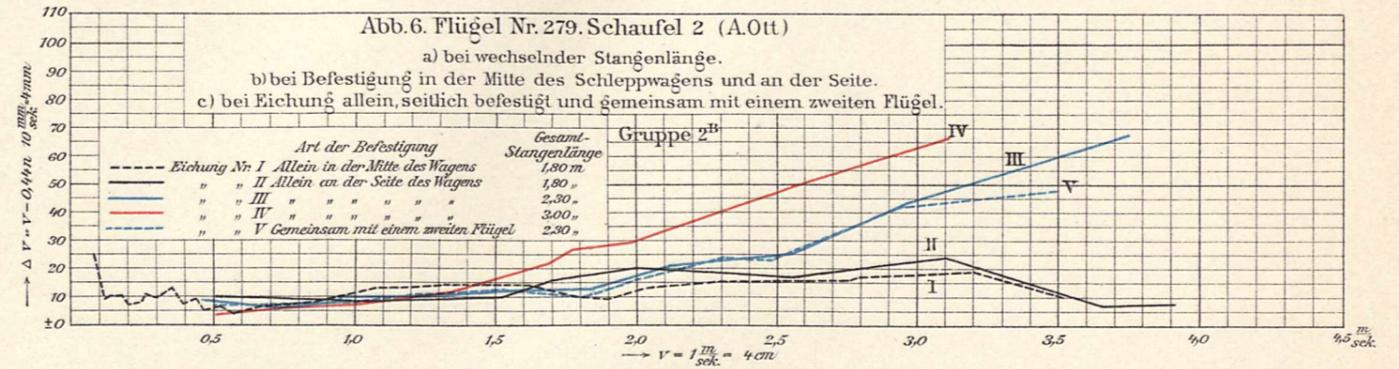
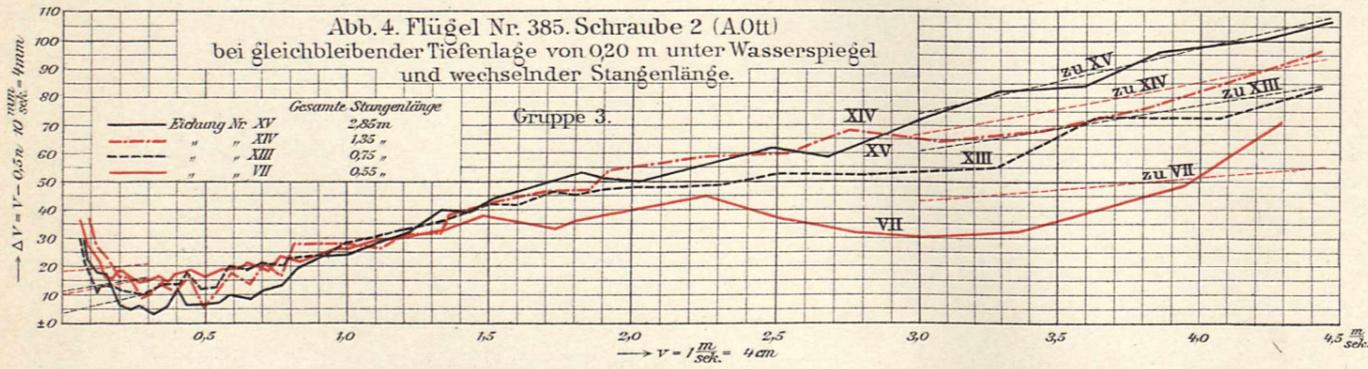
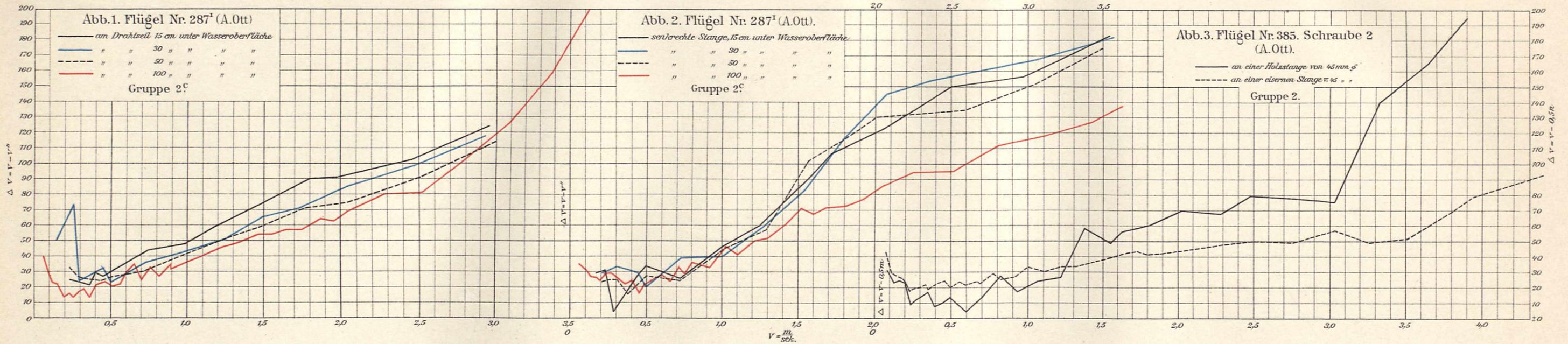


Abb.9. Längenschnitt des Kanals.

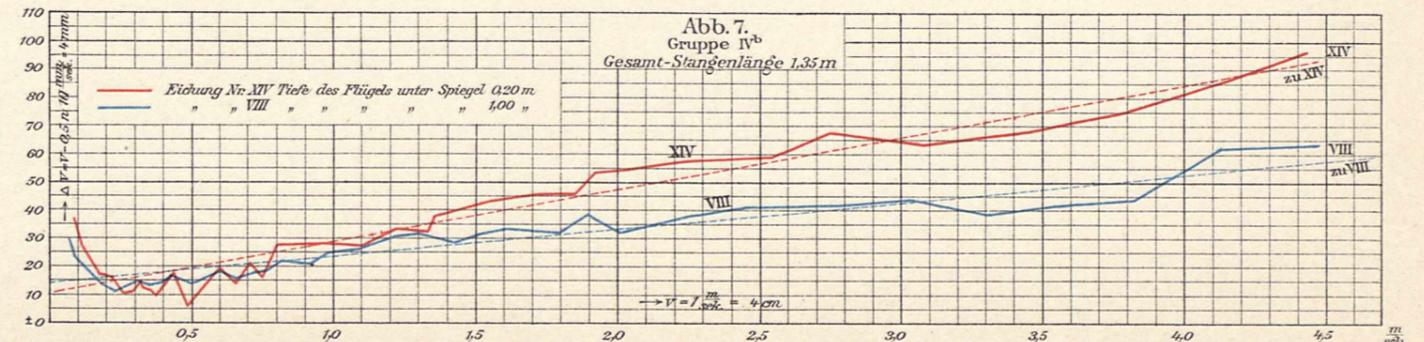
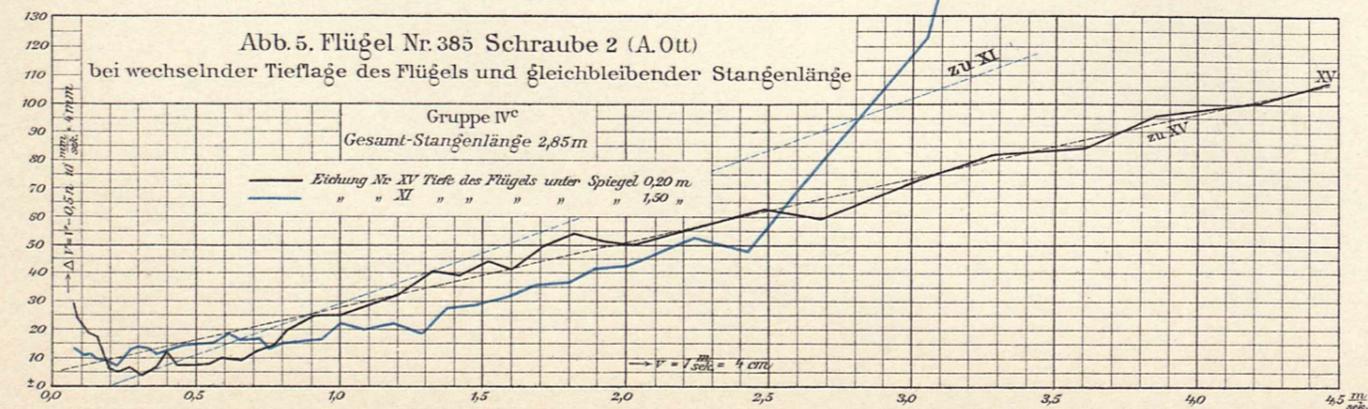
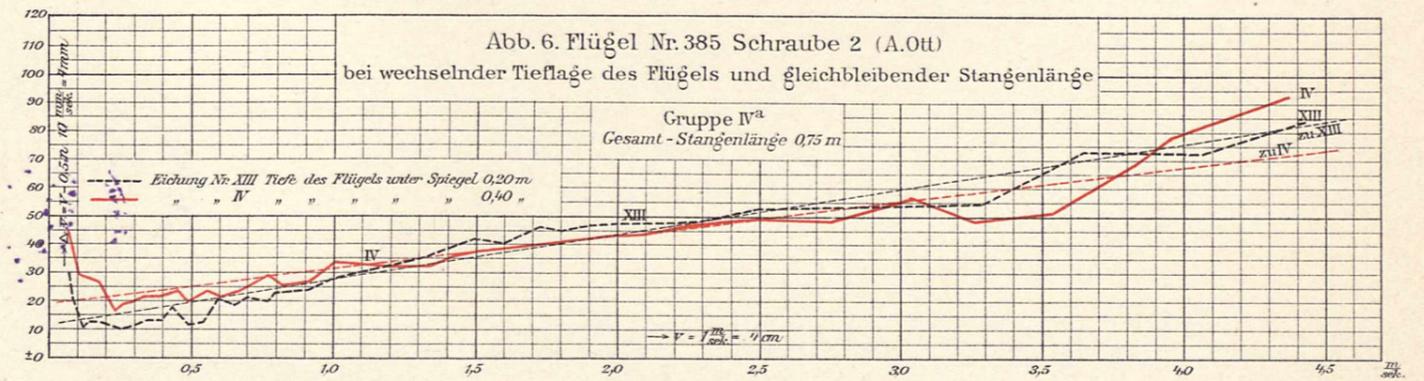
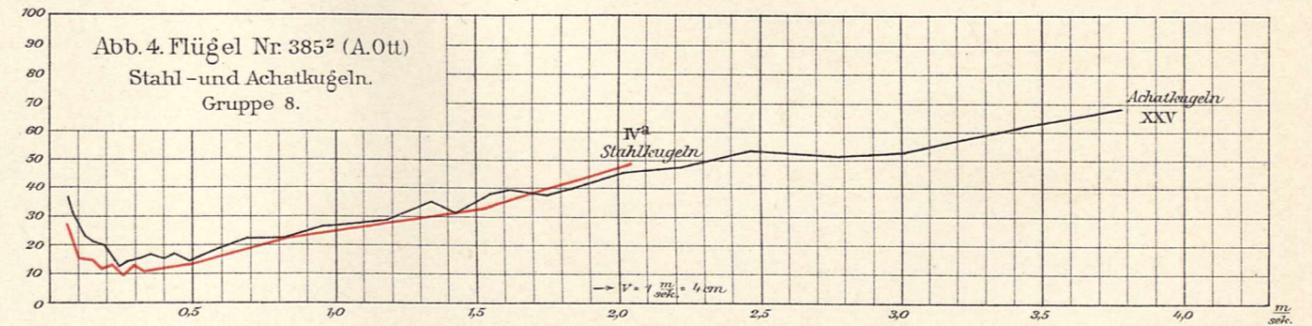
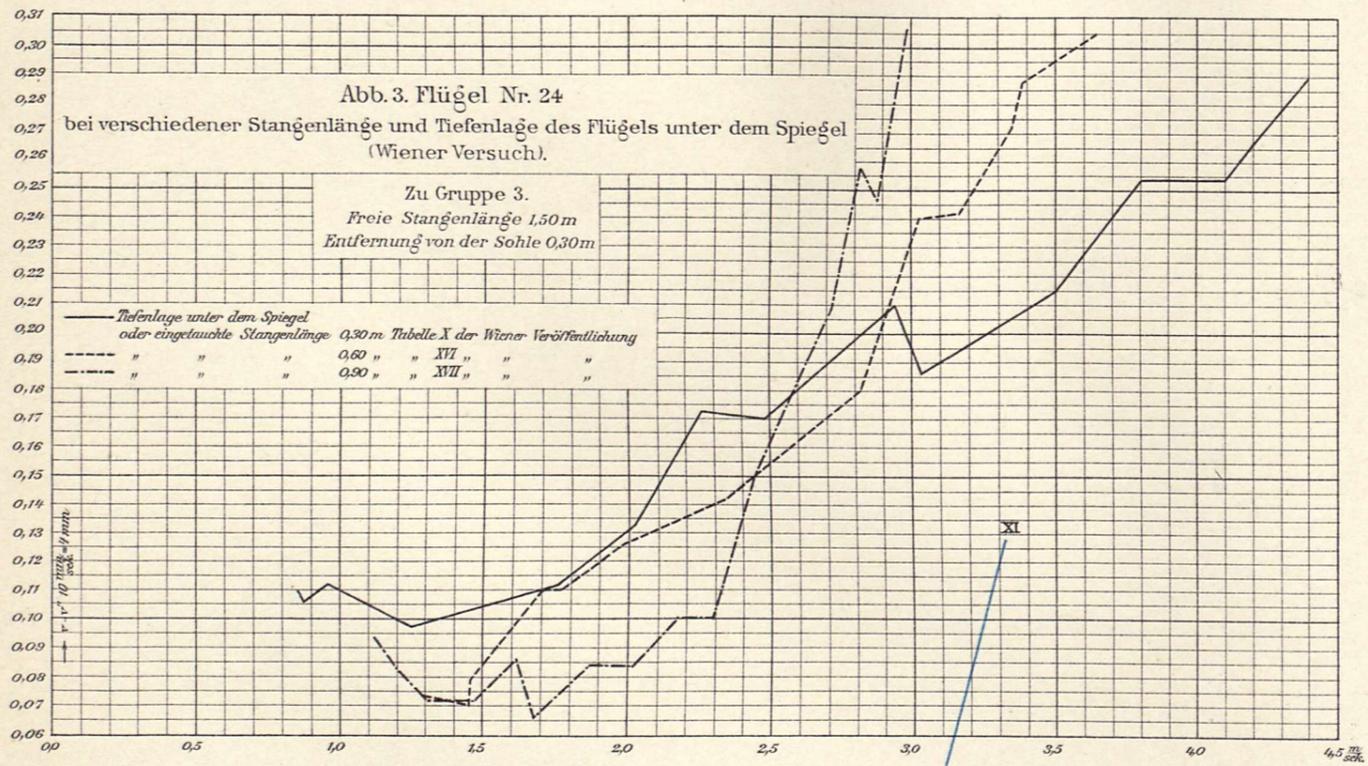
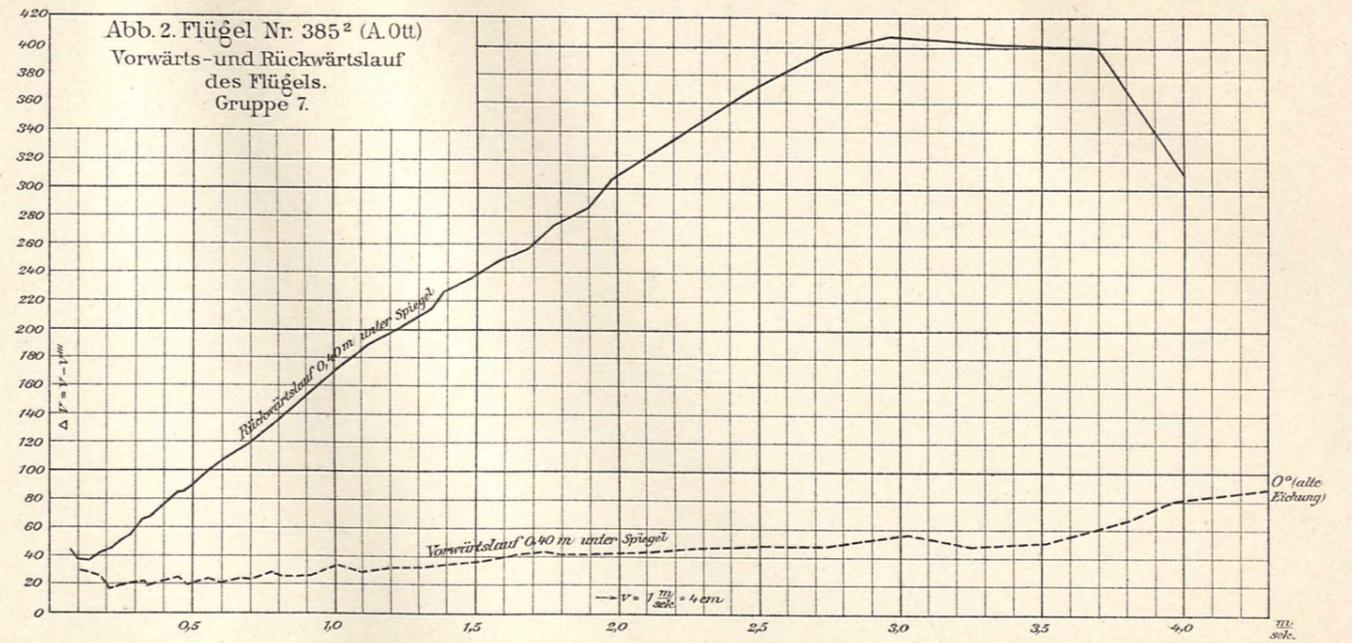
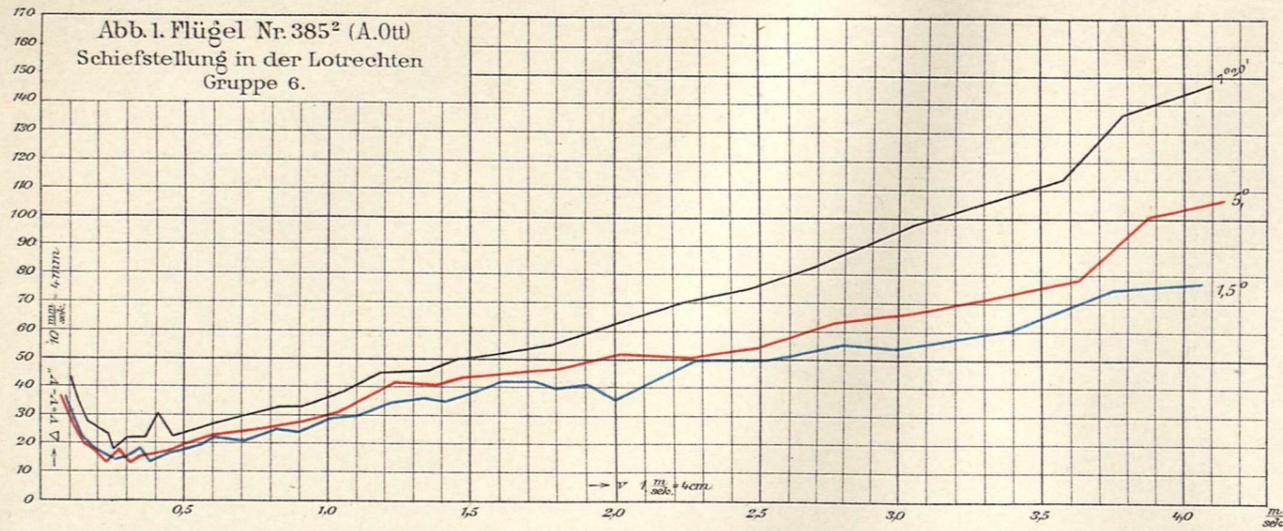
Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.











Bemerkung: Die schwach punktierten Linien bedeuten die gemittelten Flügelgeraden.



Alte Kapellenbauten in Württemberg.



Abb. 1. St. Ulrichskapelle in Standorf.

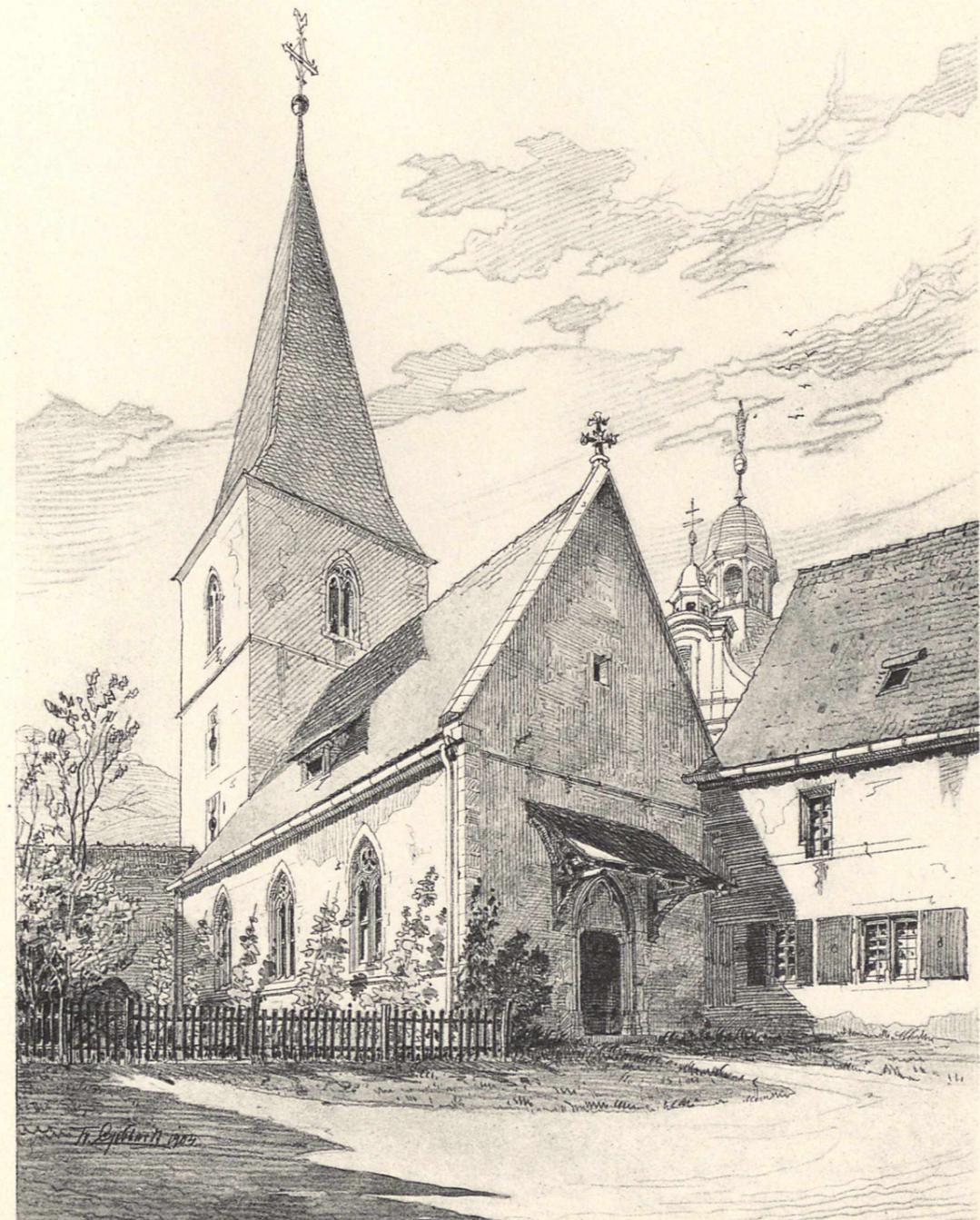


Abb. 2. St. Kilianskapelle in Schönthal.



Alte Kapellenbauten in Württemberg.

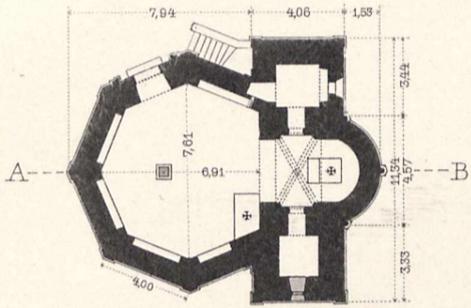


Abb. 1. Grundrifs zu ebener Erde.

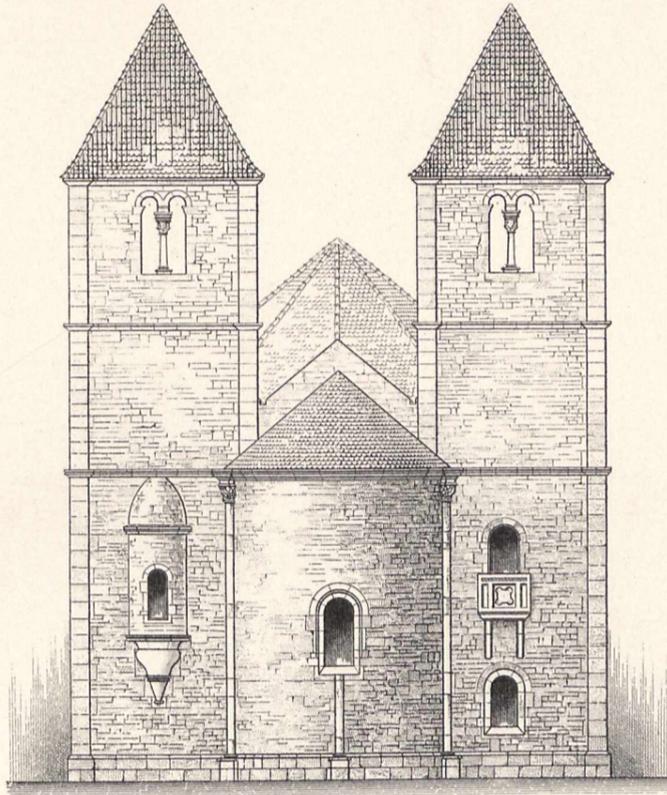


Abb. 3. Ansicht von Osten. Wiederherstellung.

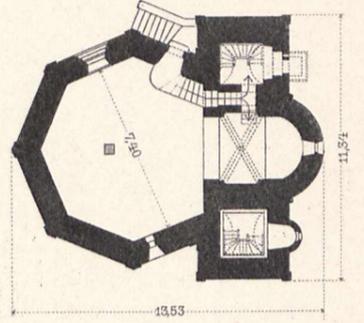


Abb. 2. Grundrifs in Höhe der Emporen.

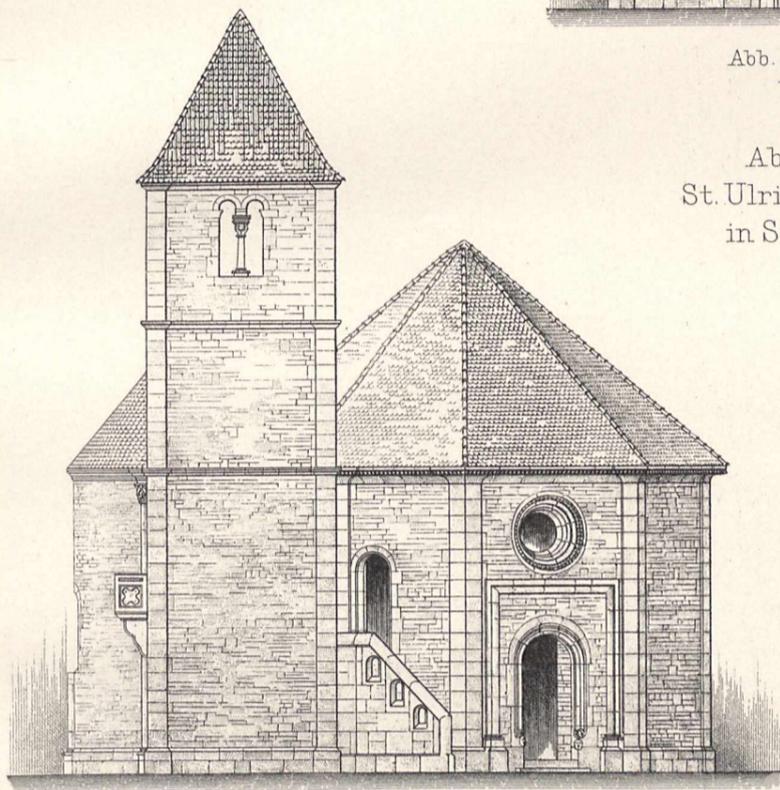


Abb. 4. Ansicht von Norden.

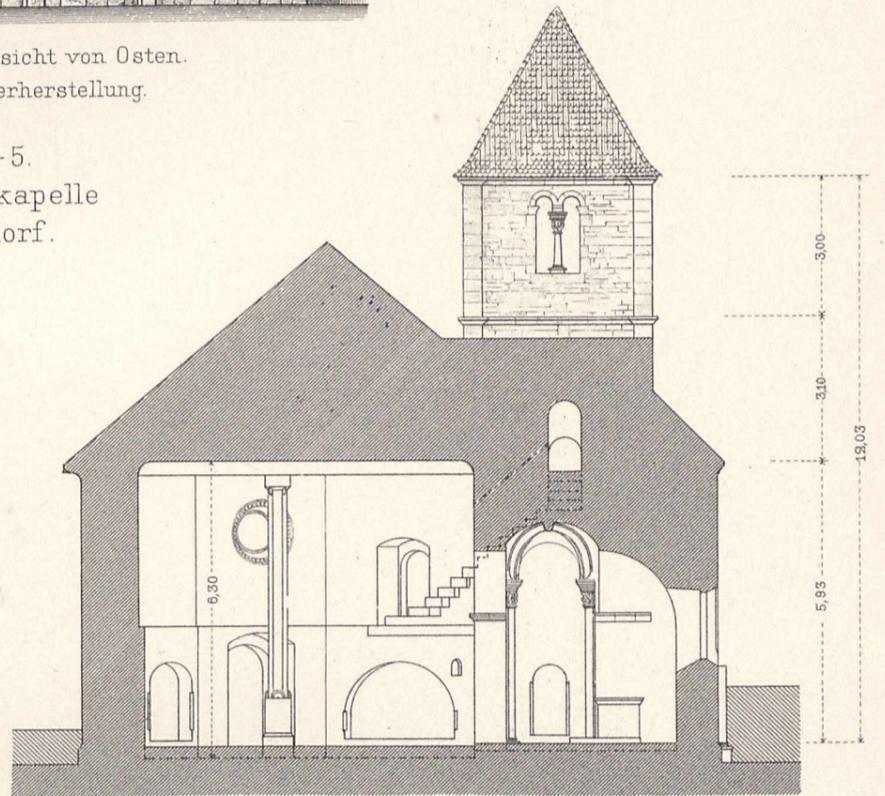
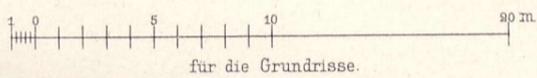
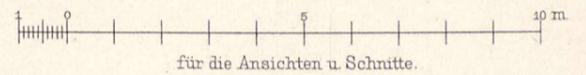


Abb. 5. Schnitt A B.



für die Grundrisse.



für die Ansichten u. Schnitte.

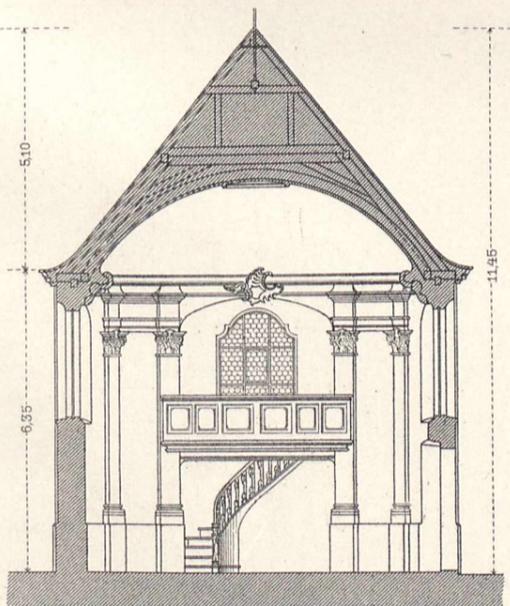


Abb. 6. Schnitt E F.

Abb. 6 u. 7. St. Magnuskapelle in Gossenzugen.

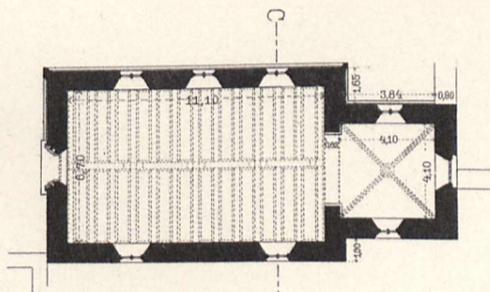


Abb. 8. Grundrifs.

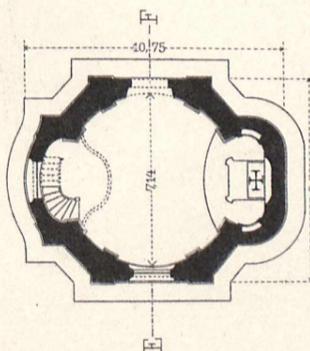


Abb. 7. Grundrifs.

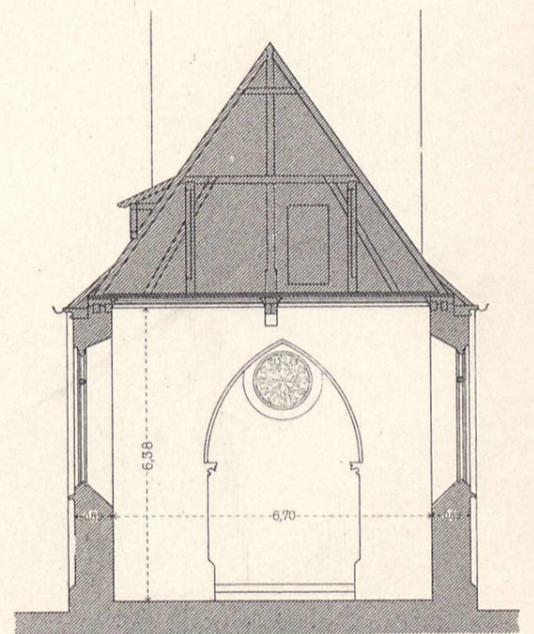


Abb. 9. Schnitt C D.

Abb. 8 u. 9. St. Kilianskapelle in Schönthal.



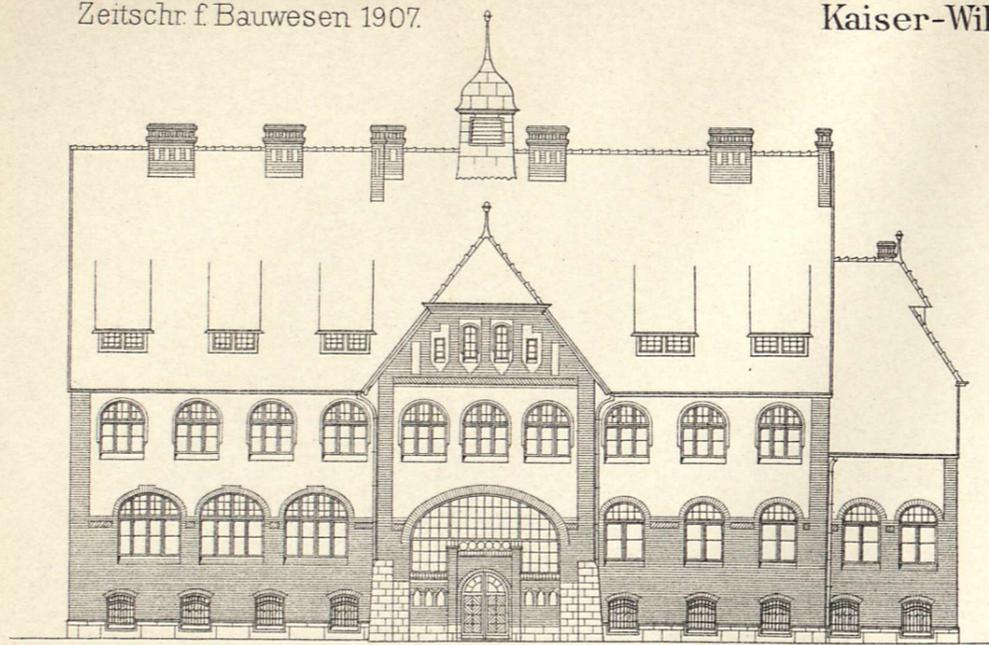


Abb.1.Nordfront.

Abb. 1-4. Tierhygienisches Institut.

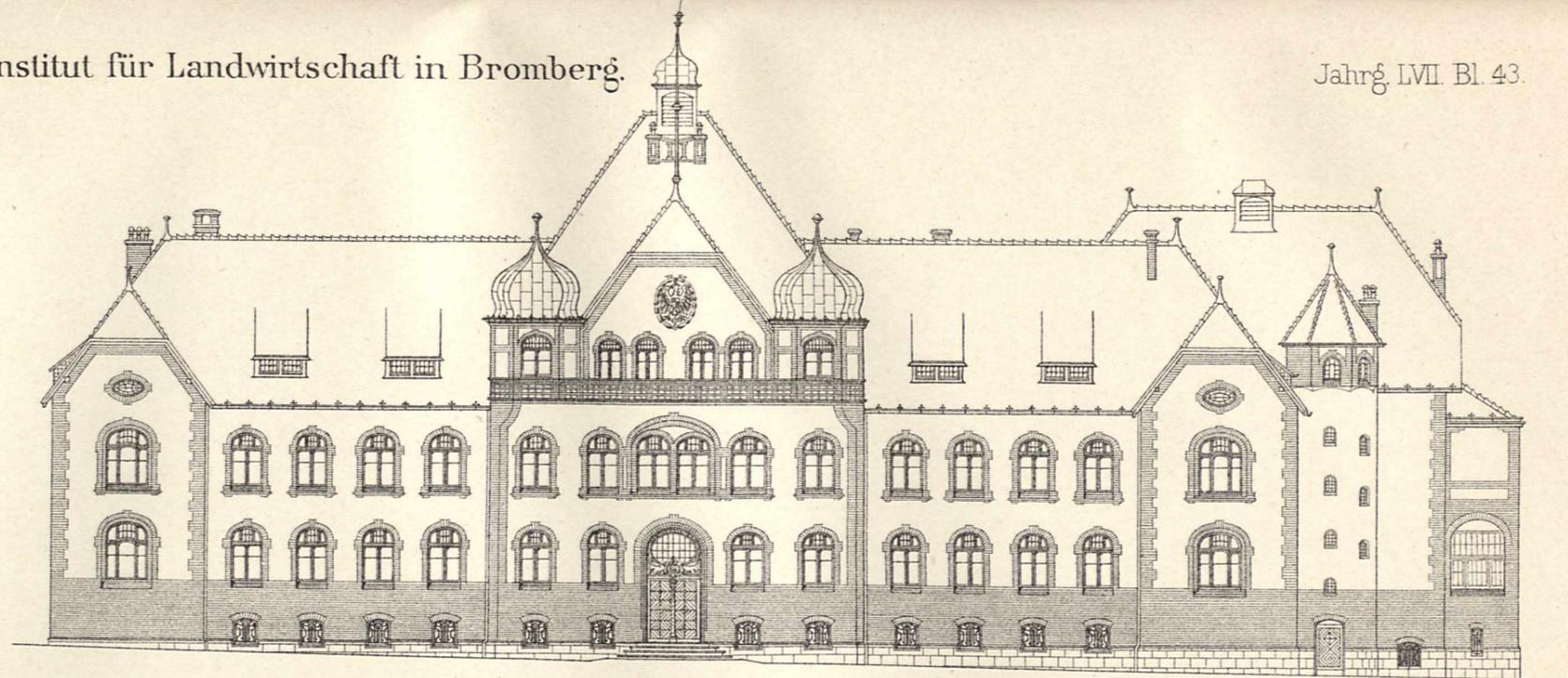


Abb.5.Westfront.

Abb. 5-7. Hauptgebäude

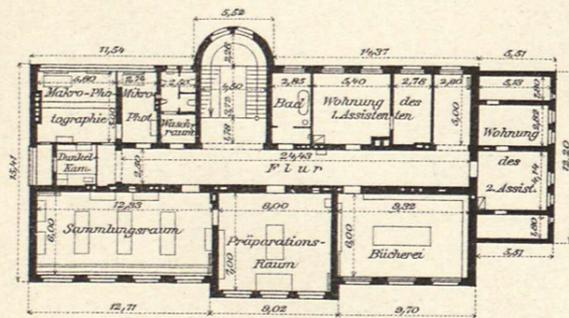
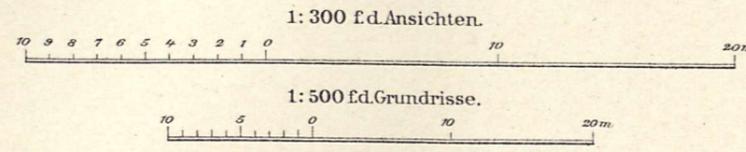


Abb.2.Obergeschoß.

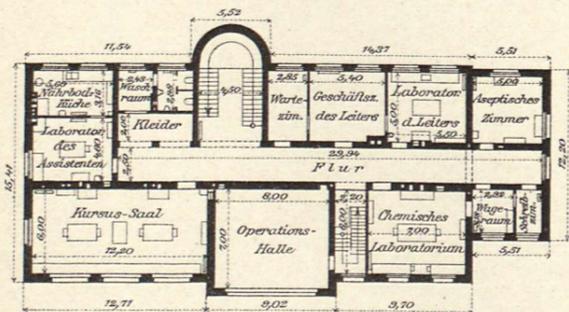


Abb.3.Erdgeschoß.

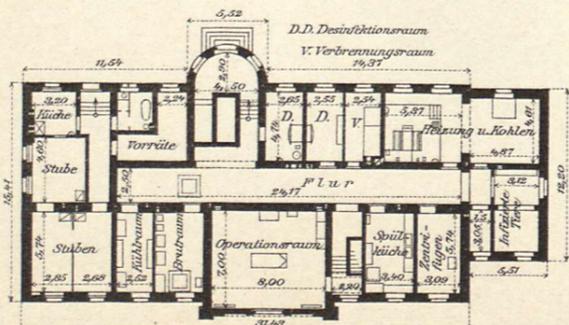


Abb.4.Kellergechoß.

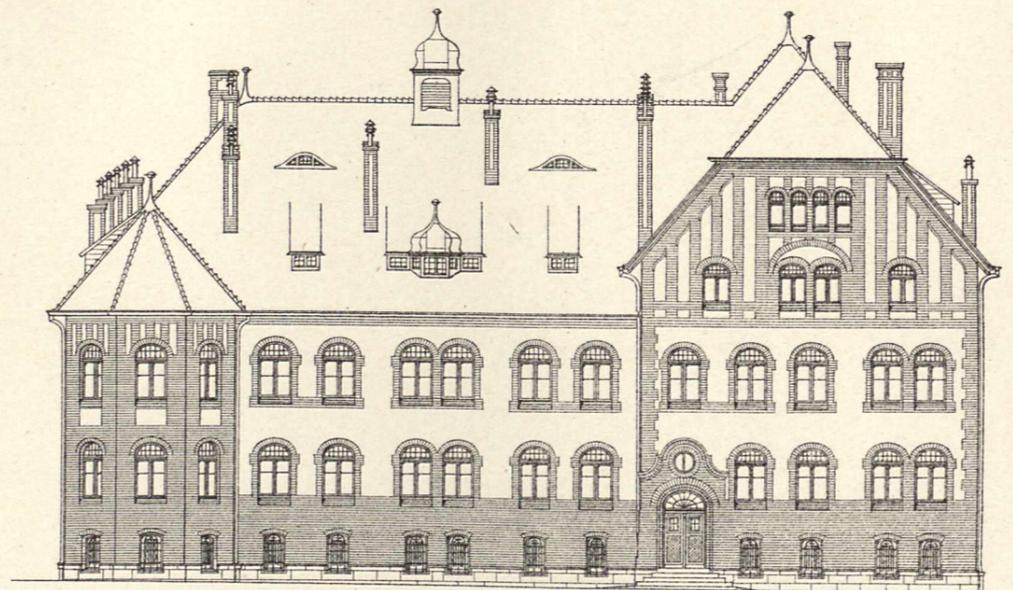


Abb.8.Westfront.

Abb. 8-11. Agrikultur-chemisches und bakteriologisches Institut.

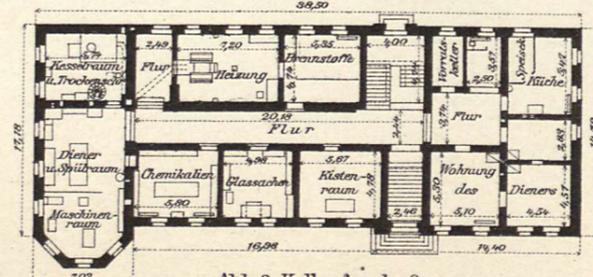


Abb.9.Kellergechoß.

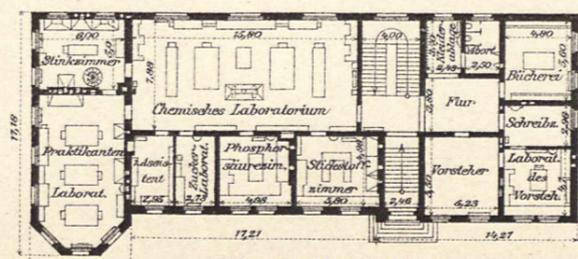


Abb.10.Erdgeschoß

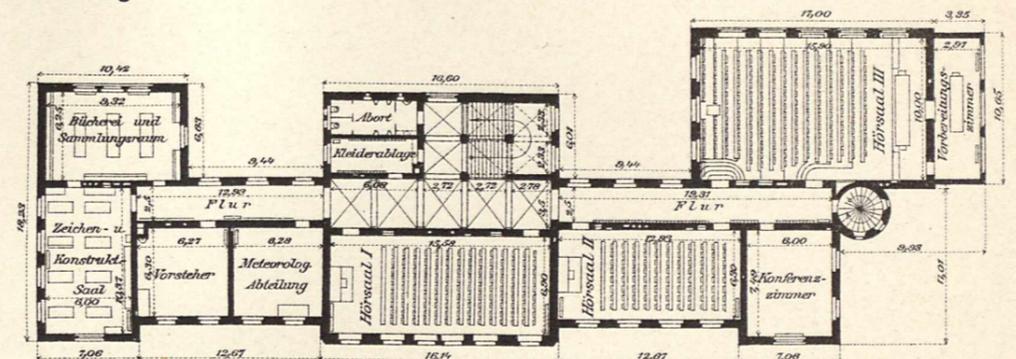


Abb.6.Erstes Stockwerk.
Institut für Meliorations- und Kulturtechnik

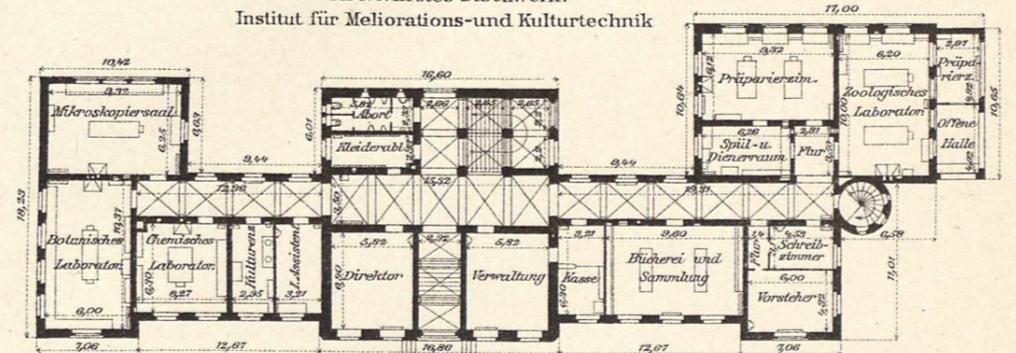


Abb.7.Erdgeschoß. Pflanzenpathologisches Institut u.Verwaltungsräume.

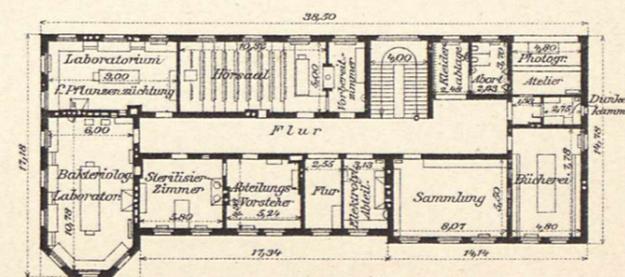


Abb.11.Obergeschoß.





St. Michaelskapelle beim Kloster Neustift in Tirol
vor der Wiederherstellung.



Abb. 1. Blick von Osten auf den Treppenturm.



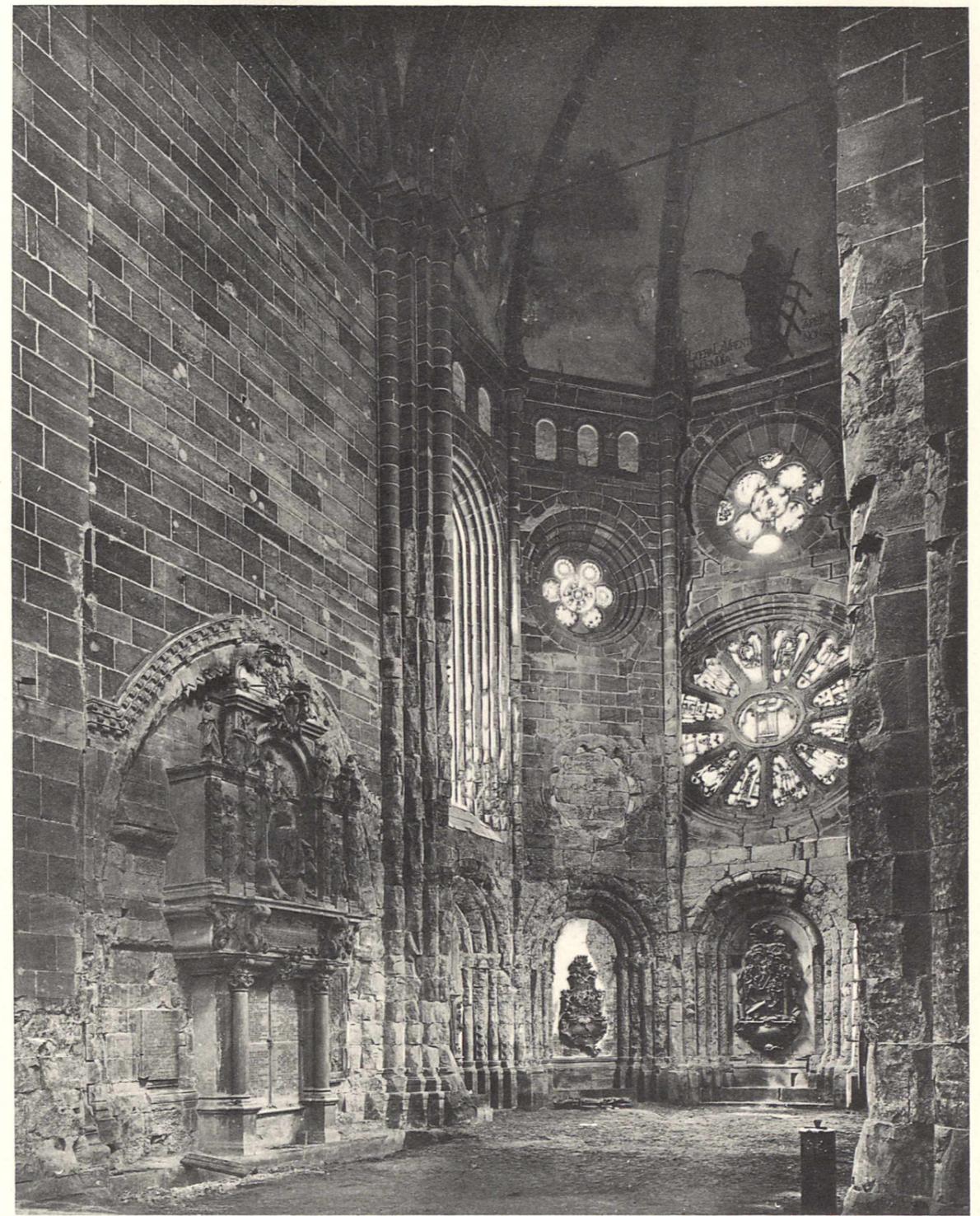
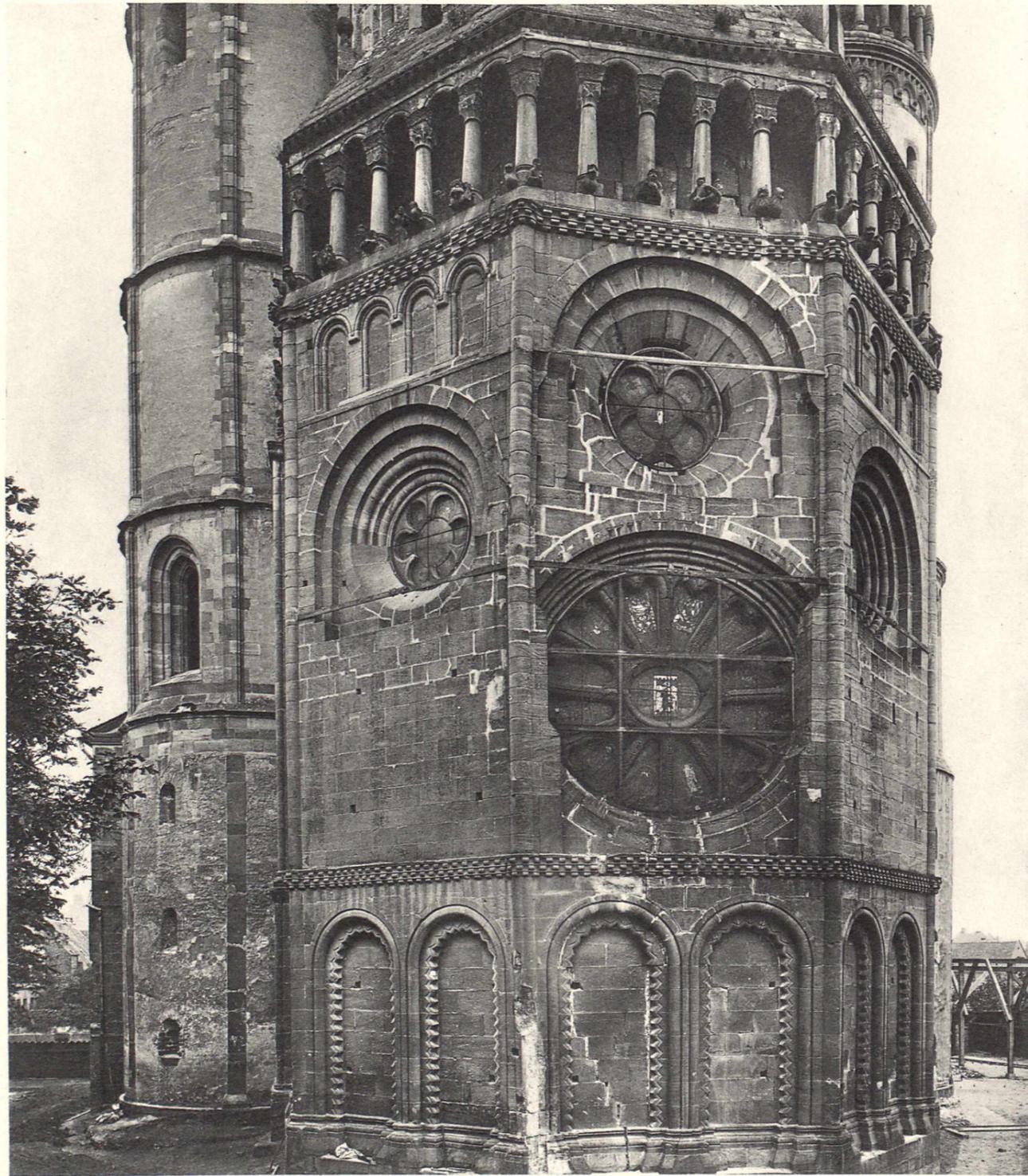
Nach Aufnahmen aus dem Jahre 1902
von Würthle u. Sohn, Salzburg-Wien.

Abb. 2. Ansicht von Süden.





Wiederherstellung des Domes in Worms.



Nach Aufnahmen
der Kgl. Meßbildanstalt.

Abb. 1. Ansicht des Westchors.

Abb. 2. Innenansicht des Westchors.

Zustand vor der Wiederherstellung.



Wiederherstellung des Domes in Worms.

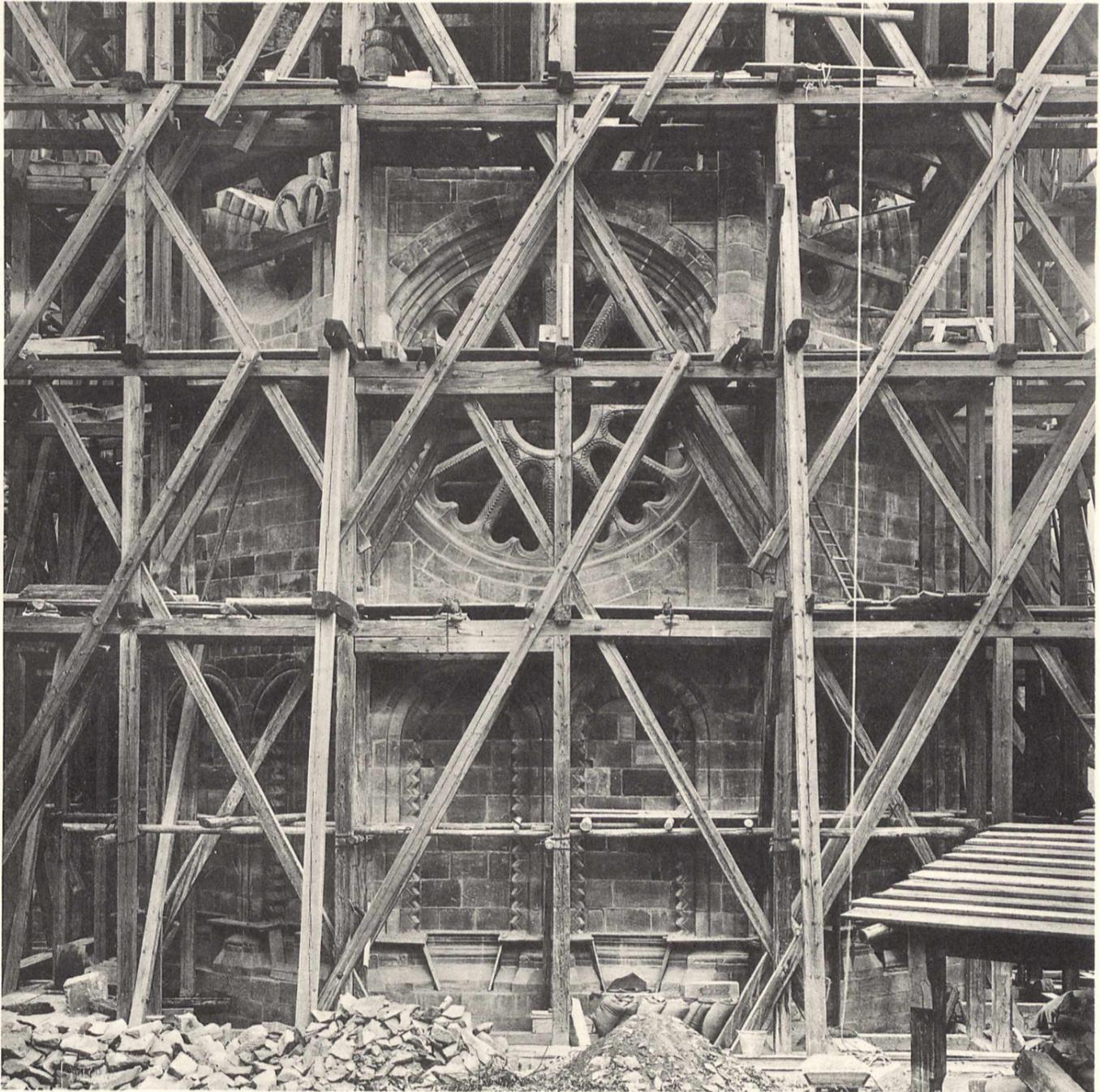


Abb. 1. Äußere Choransicht.

Wiederaufbau des Westchors.

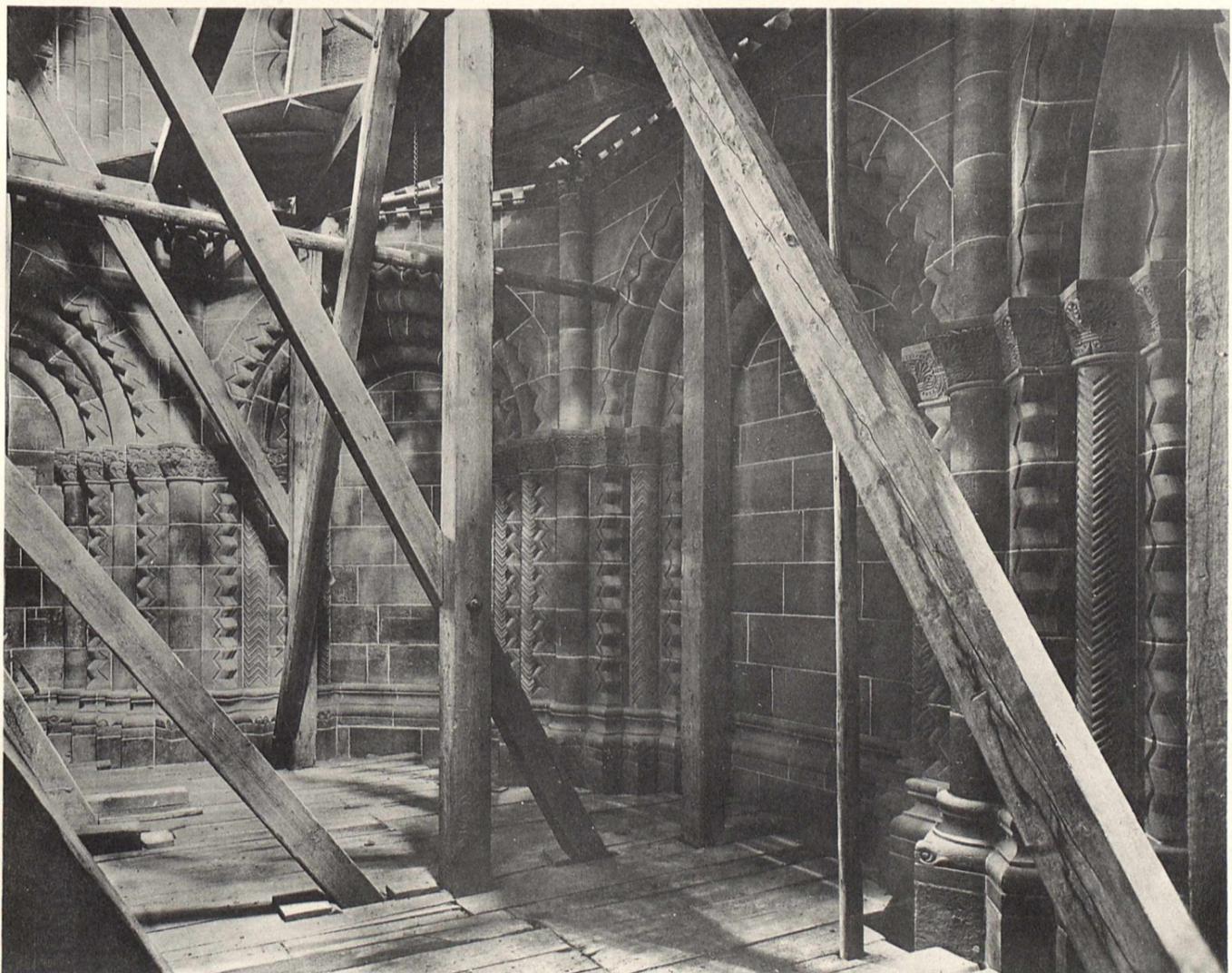


Abb. 2. Innere Choransicht.



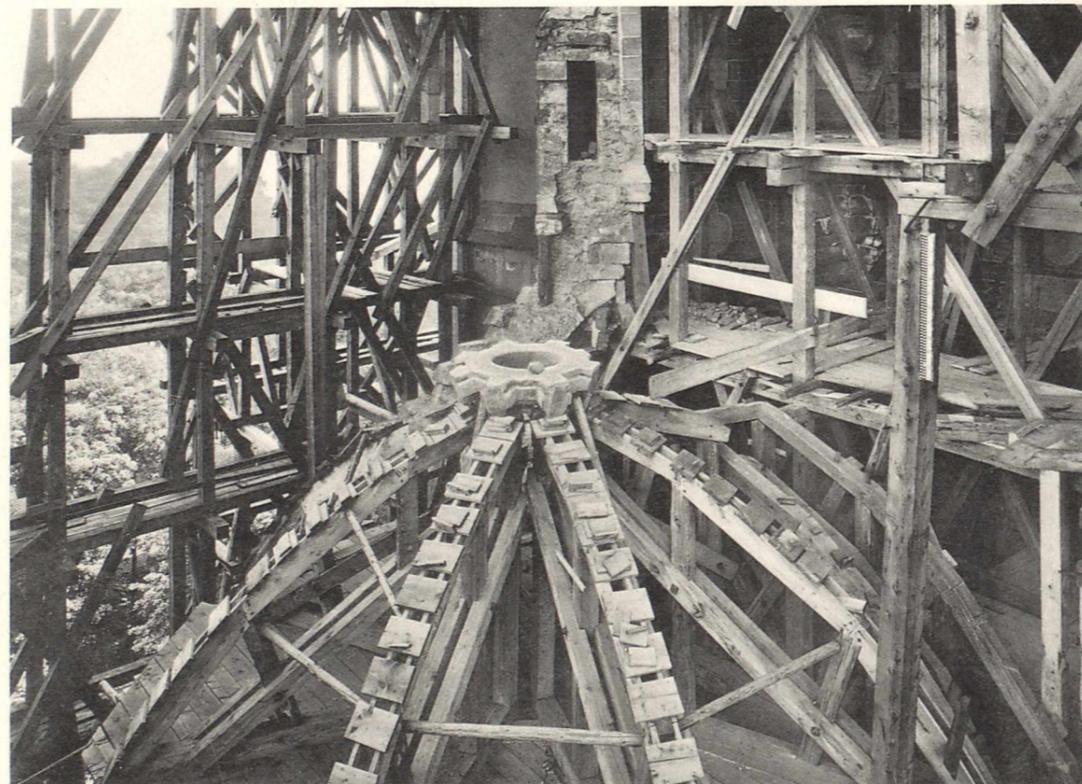


Abb. 1. Einschalung des Chorgewölbes.



Abb. 2. Anker in Höhe des Hauptgesimses.



Abb. 3. Verankerung der westlichen Vierungskuppel.

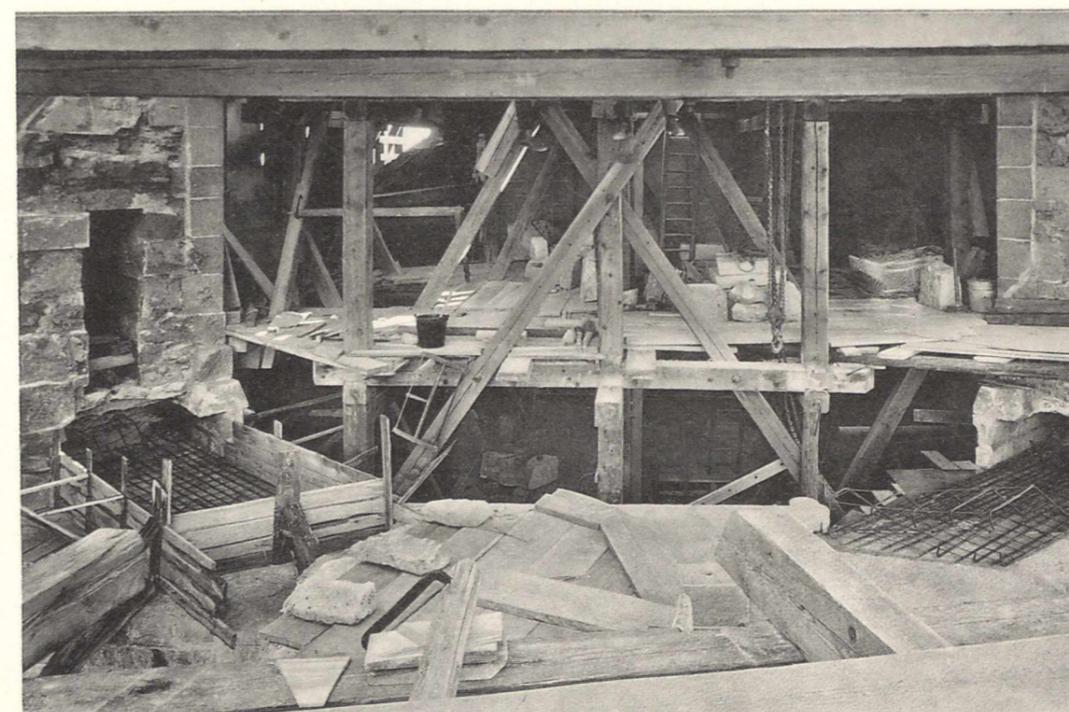


Abb. 4. Betonbalken über den Gewölbezwickeln.



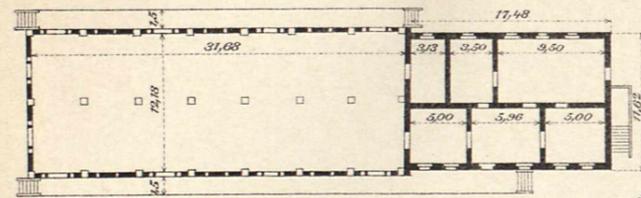


Abb. 2.
Orts Güterschuppen
mit Abfertigungsgebäude.
1: 666²/₃.

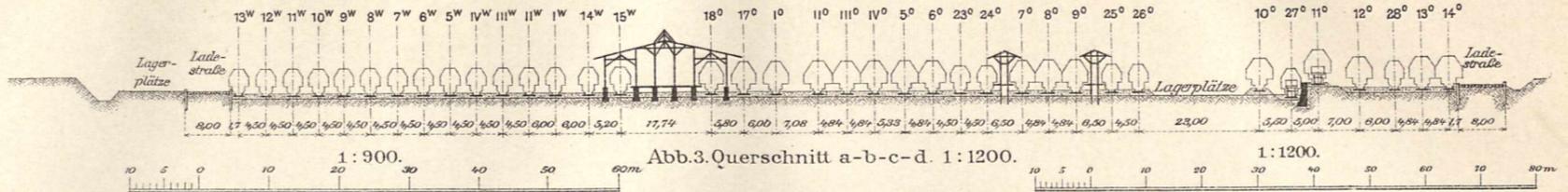


Abb. 3. Querschnitt a-b-c-d. 1: 1200.

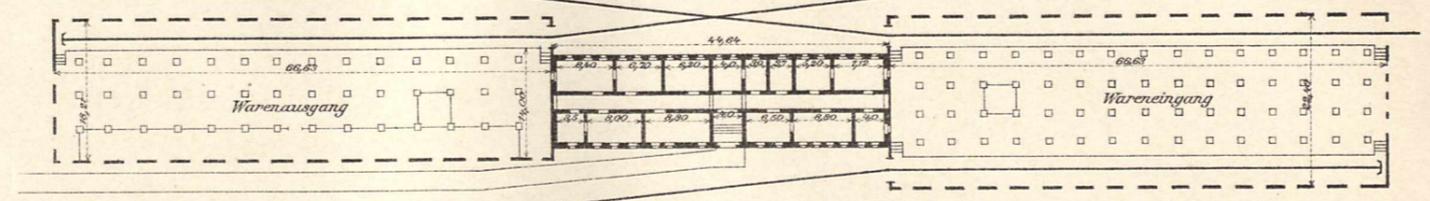


Abb. 4. Zollschuppen. 1: 900.

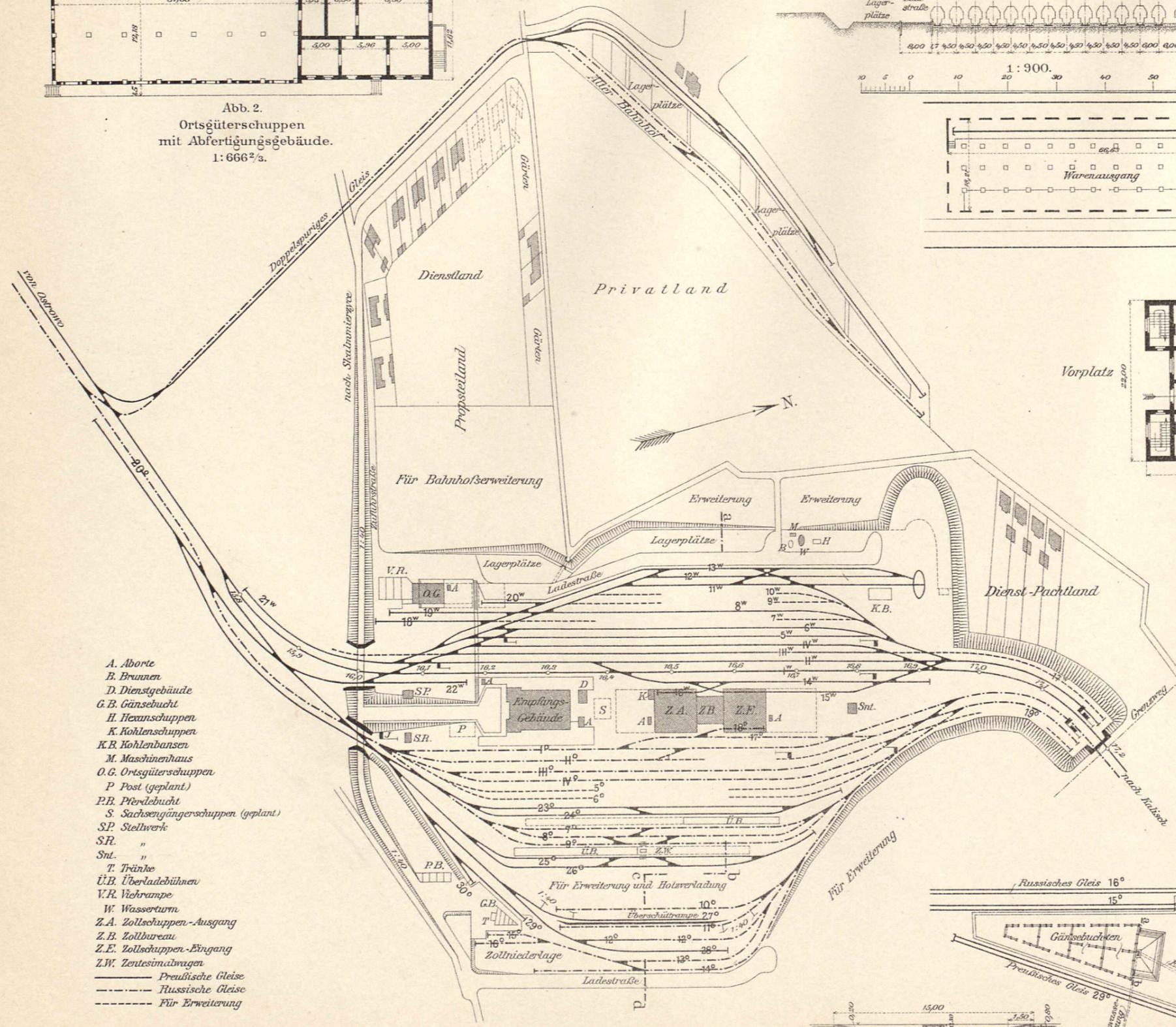


Abb. 1. Bahnhof Skalmierzyce. Lageplan.
Längen 1: 7500. Höhen 1: 2500.

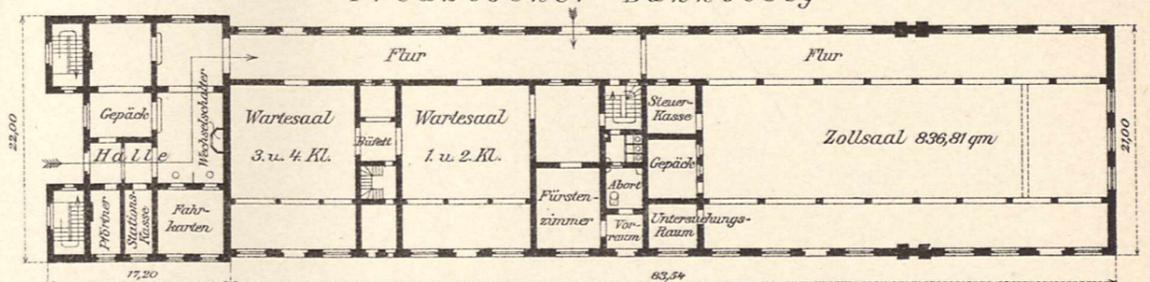


Abb. 5. Empfangsgebäude.
1: 666²/₃.

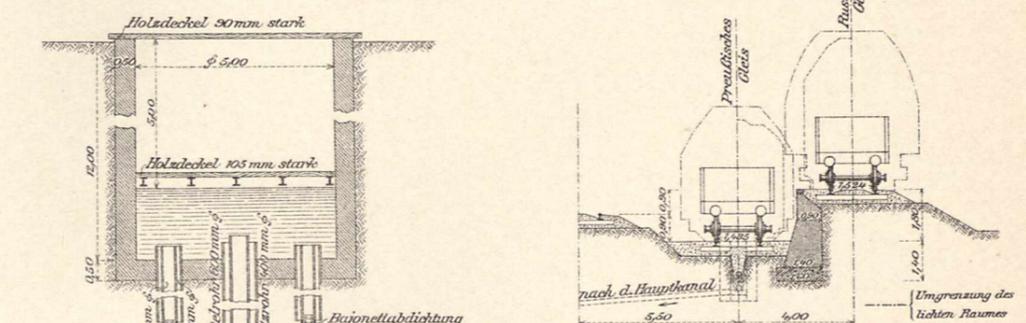


Abb. 7. Überschüttrampe.
1: 250.

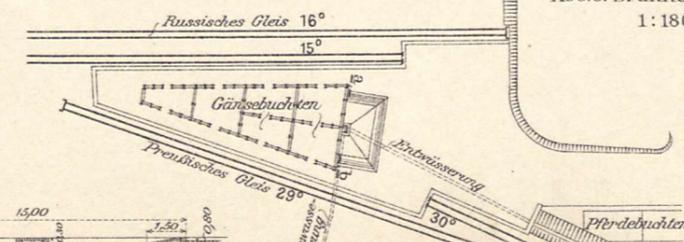


Abb. 8. Pferde- u. Gänserampe.
1: 1400.

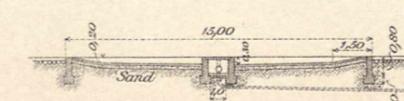


Abb. 9. Schnitt a-b. 1: 350.

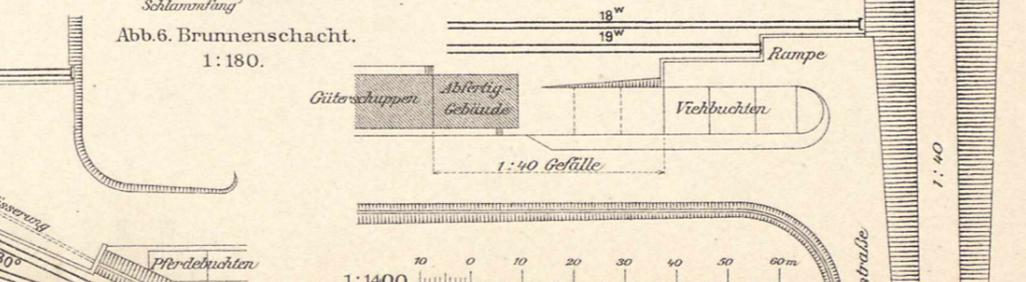


Abb. 6. Brunnenschacht.
1: 180.

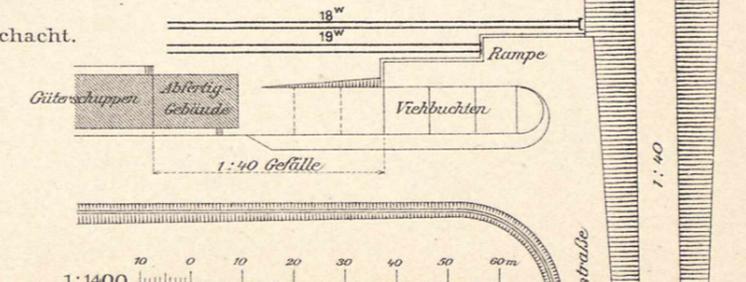
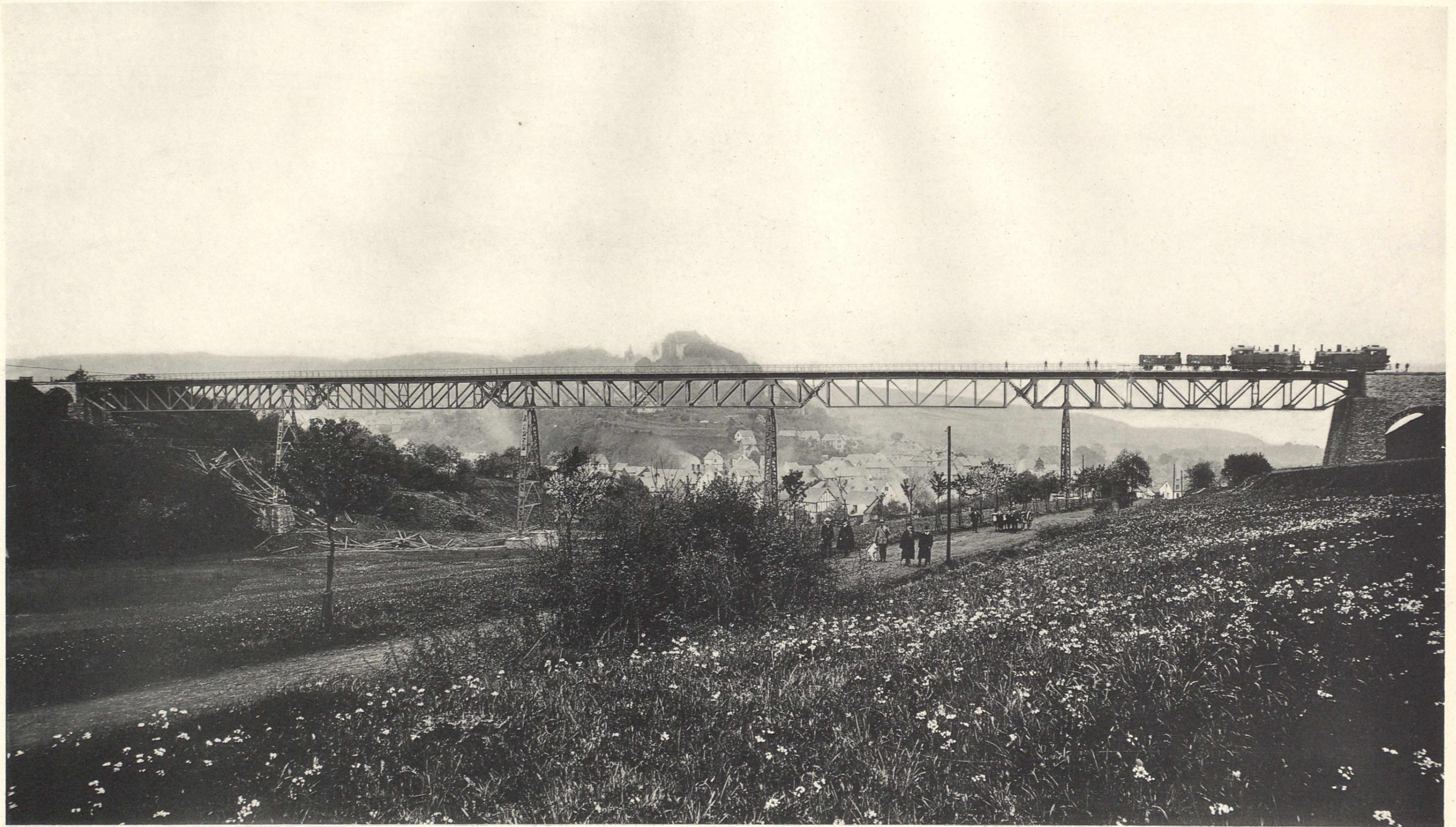


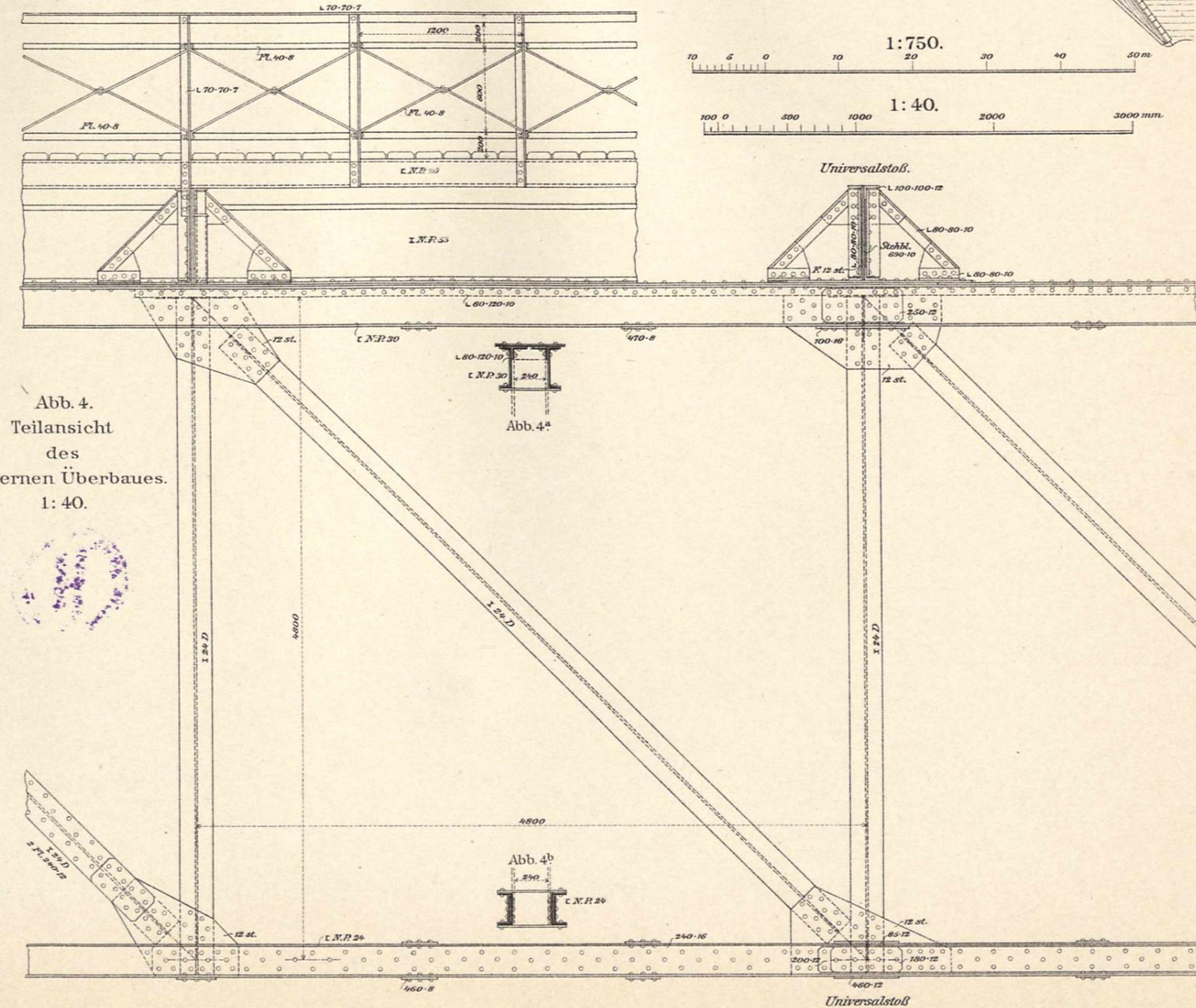
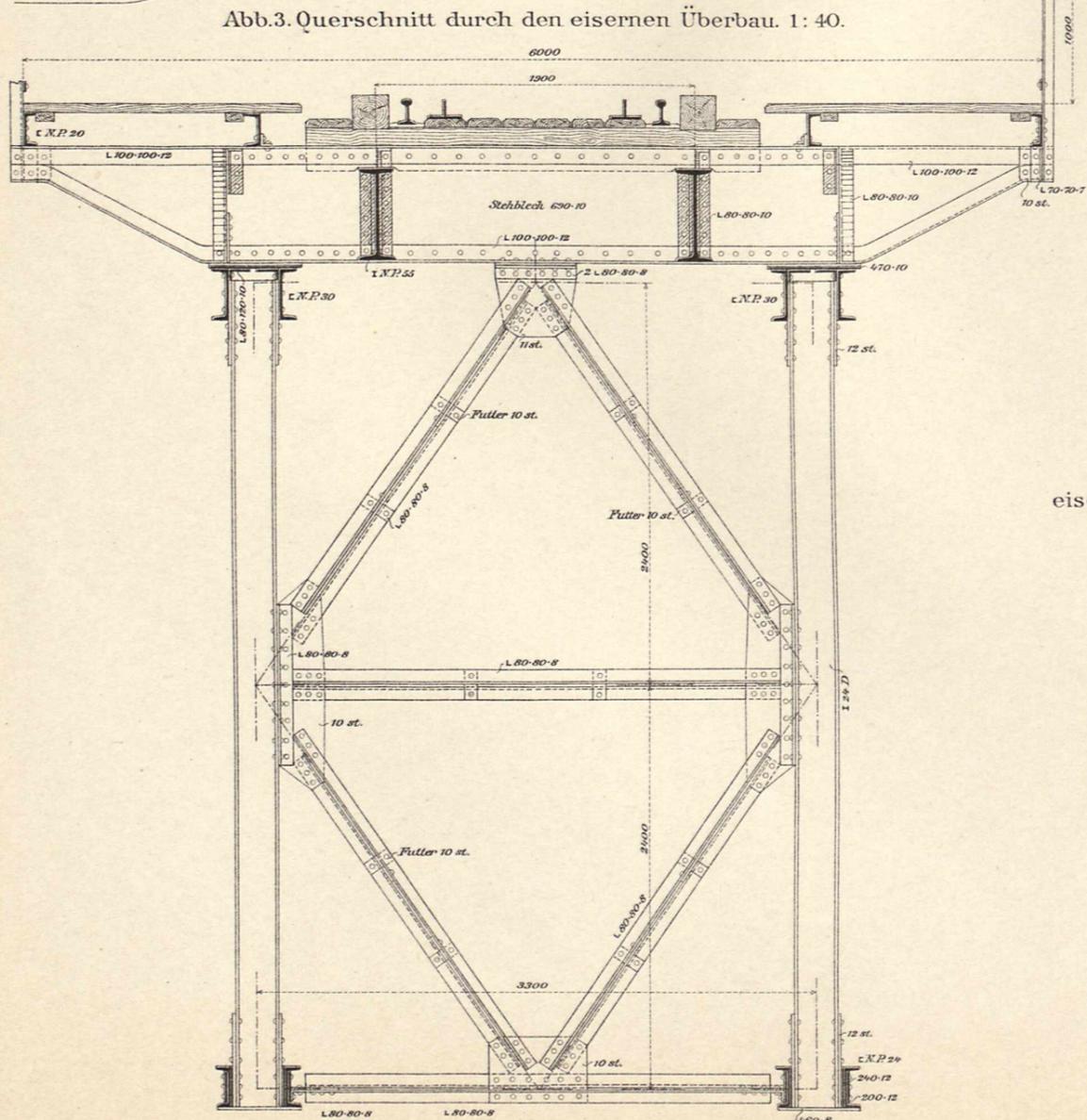
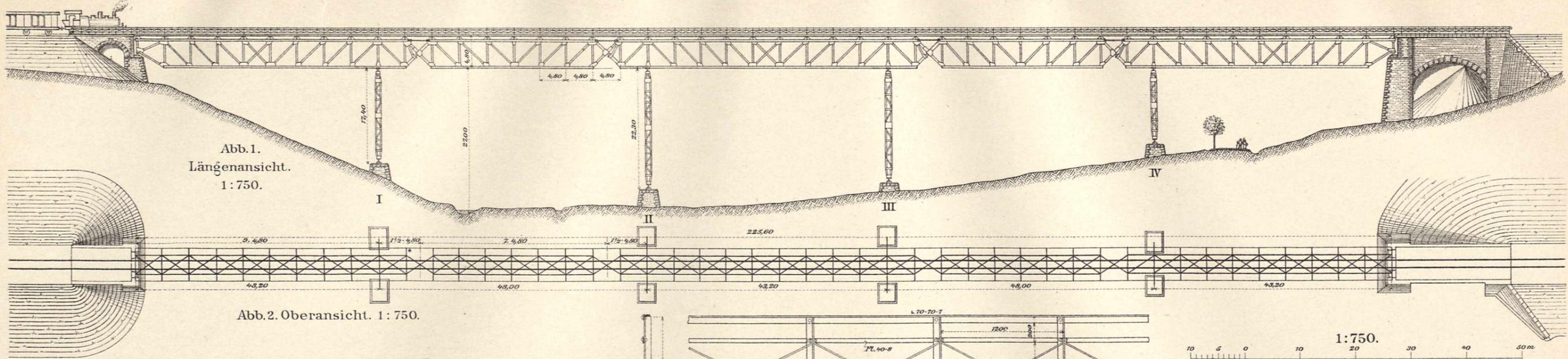
Abb. 10. Viehrampe. 1: 1400.





Talübergang der Westerwaldquerbahn bei Westerburg.







Talübergang der Westerwaldquerbahn bei Westerbürg. Eiserner Pendelpfeiler II.

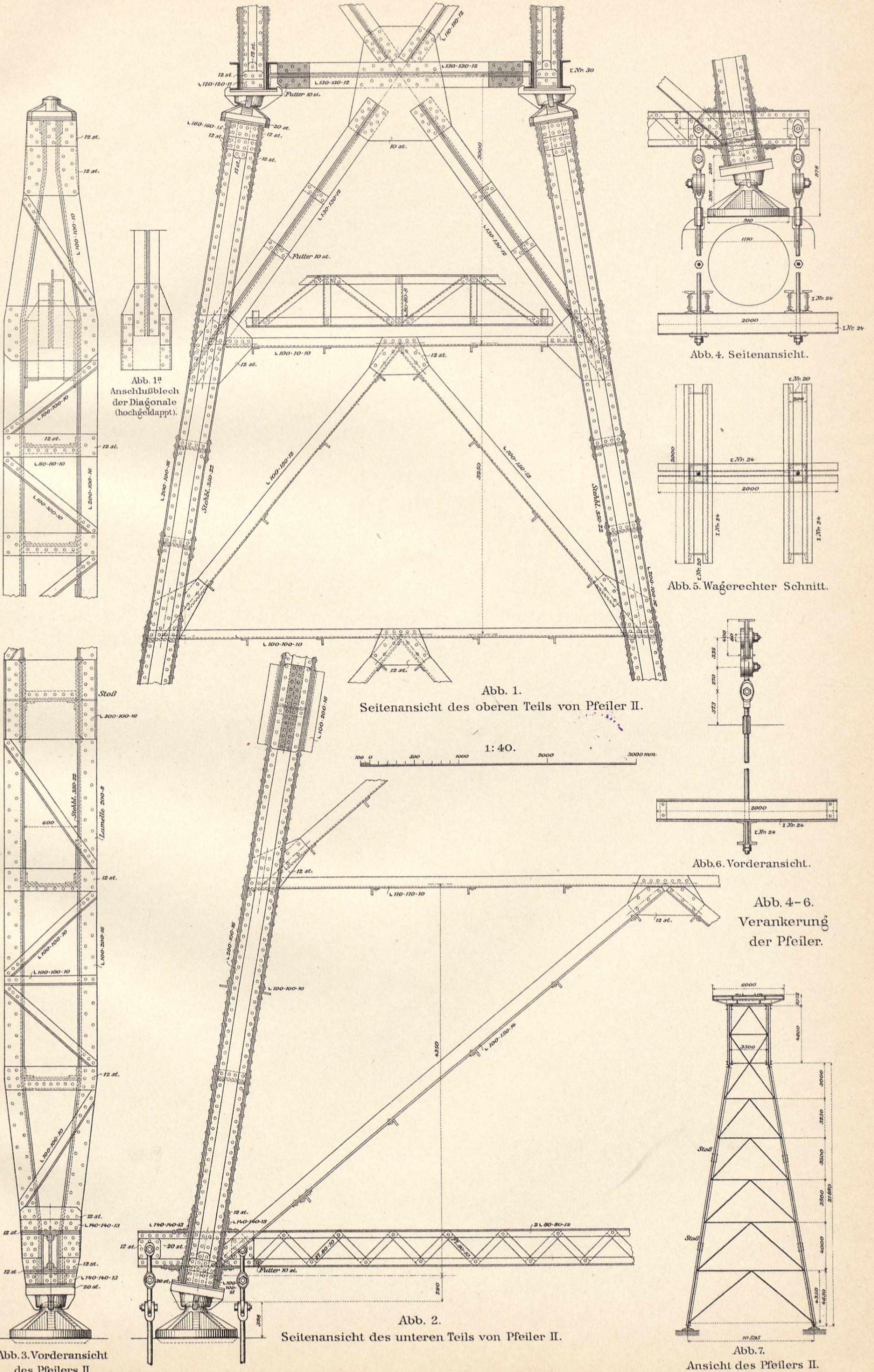


Abb. 1^a
Anschlußblech
der Diagonale
(hochgedrapt).

Abb. 4. Seitenansicht.

Abb. 5. Wagerechter Schnitt.

Abb. 1.
Seitenansicht des oberen Teils von Pfeiler II.

1:40. 100 0 500 1000 2000 3000 mm

Abb. 6. Vorderansicht.

Abb. 4-6.
Verankerung
der Pfeiler.

Abb. 3. Vorderansicht
des Pfeilers II.

Abb. 2.
Seitenansicht des unteren Teils von Pfeiler II.

Abb. 7.
Ansicht des Pfeilers II.



Talübergang der Westerwaldquerbahn bei Westerburg.

Gelenkanordnung der Hauptträger.

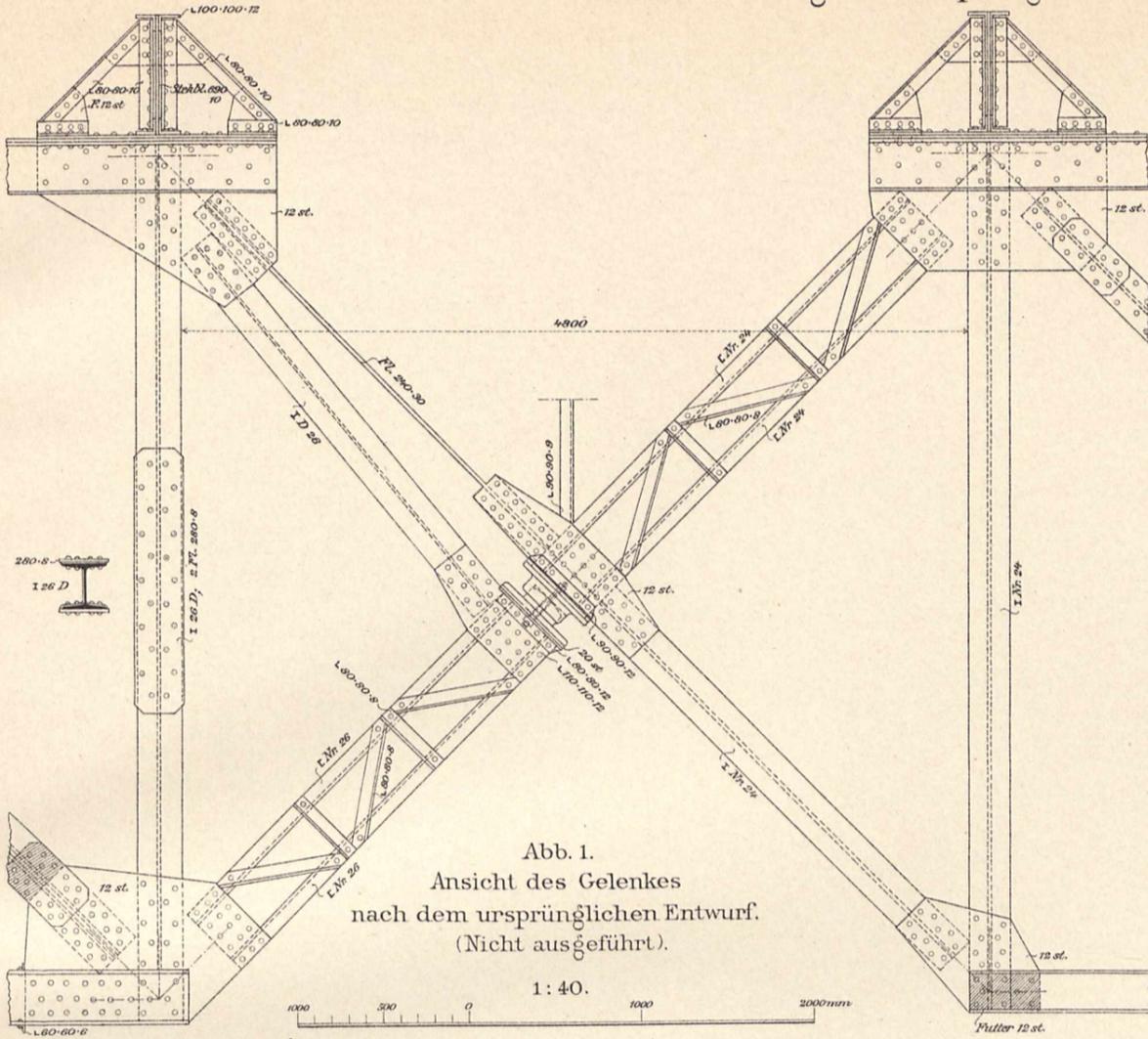


Abb. 1.
Ansicht des Gelenkes
nach dem ursprünglichen Entwurf.
(Nicht ausgeführt).

1:40.

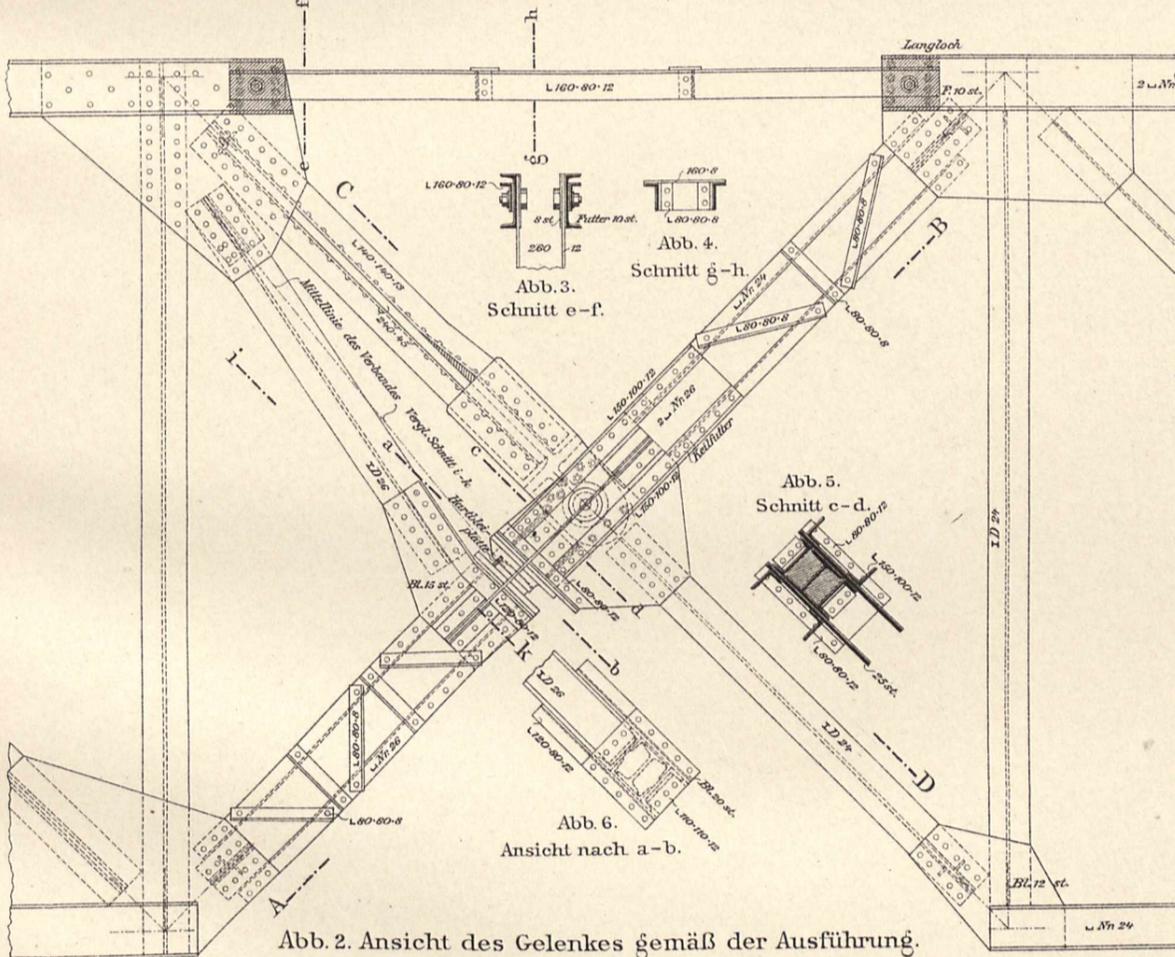


Abb. 2. Ansicht des Gelenkes gemäß der Ausführung.

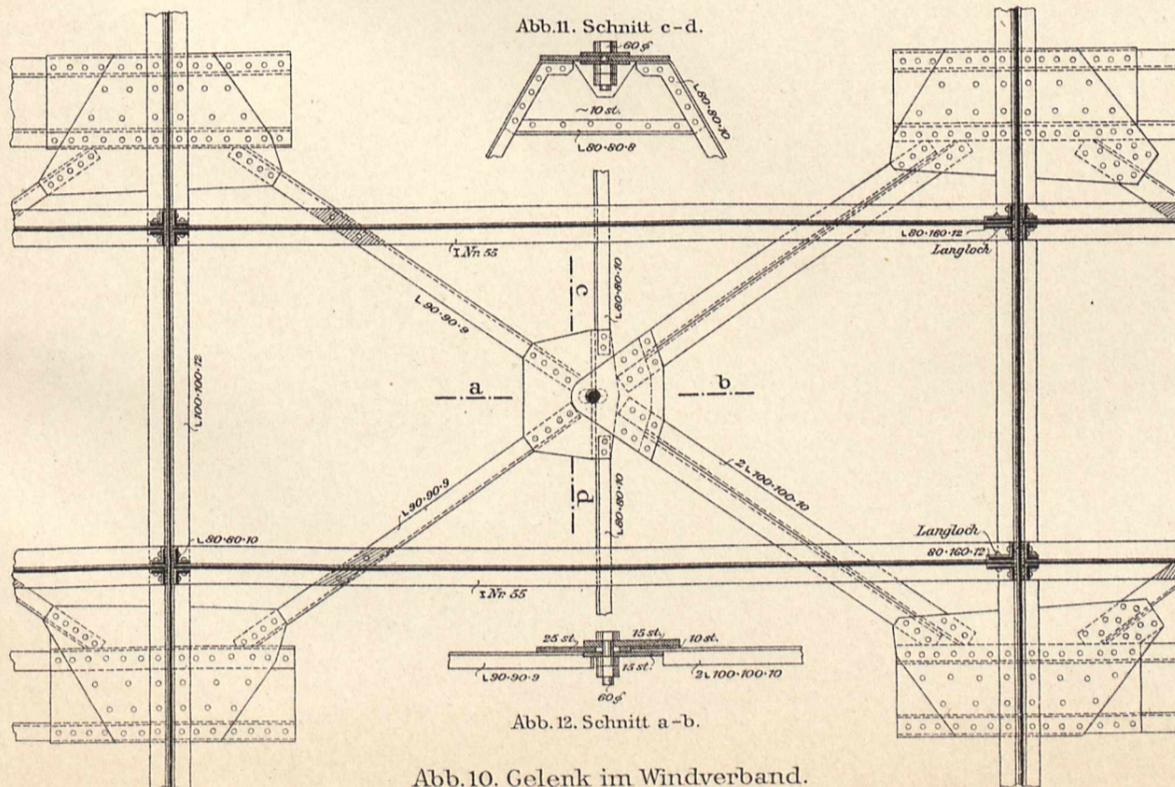


Abb. 10. Gelenk im Windverband.

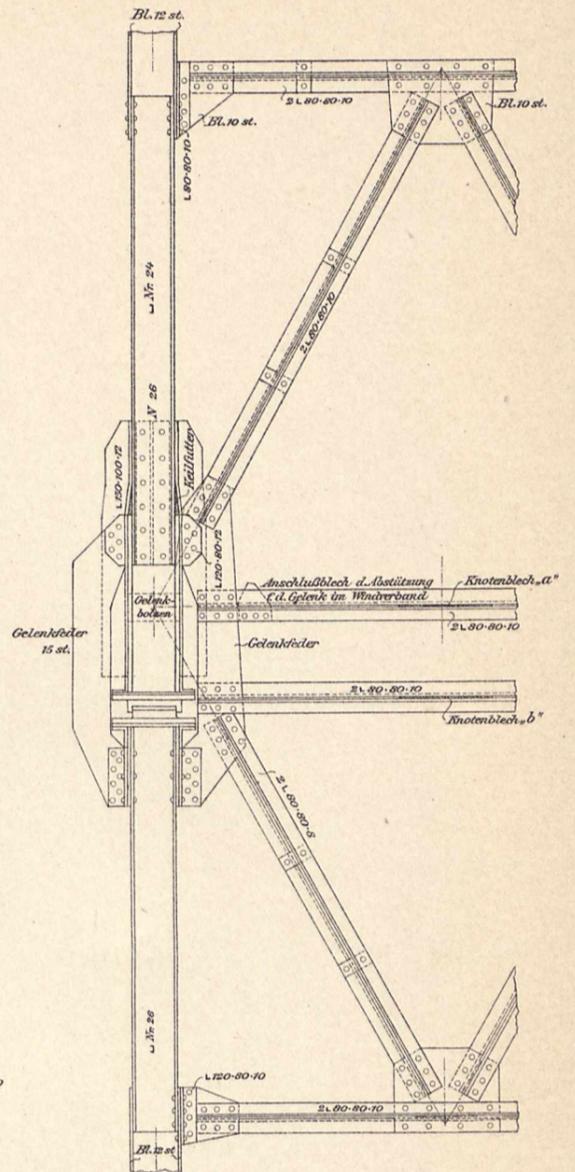


Abb. 7. Ansicht nach A-B.

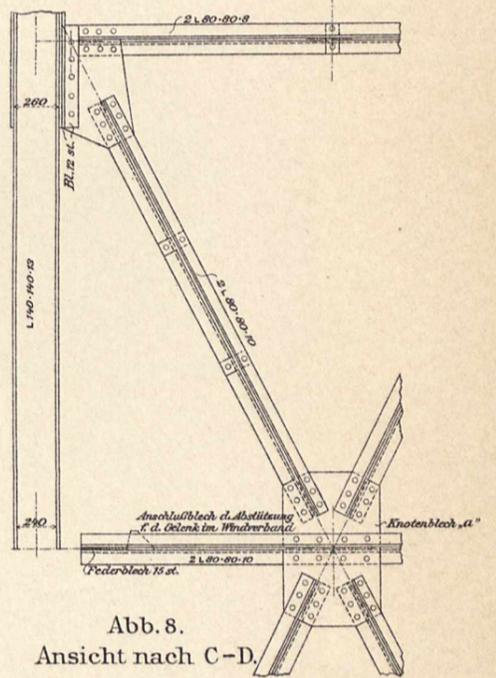


Abb. 8.
Ansicht nach C-D.

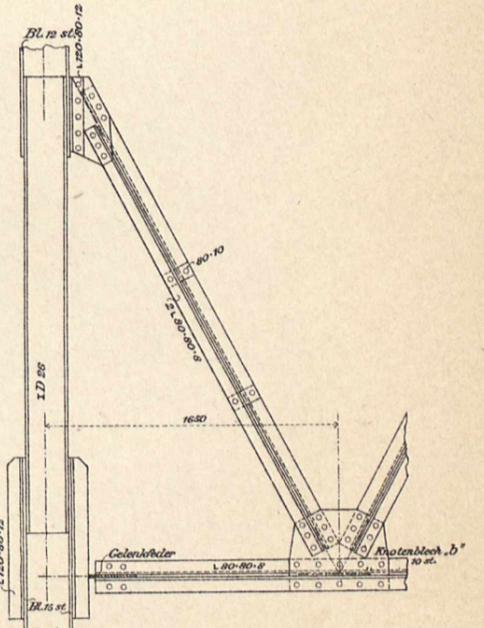


Abb. 9. Schnitt i-k.



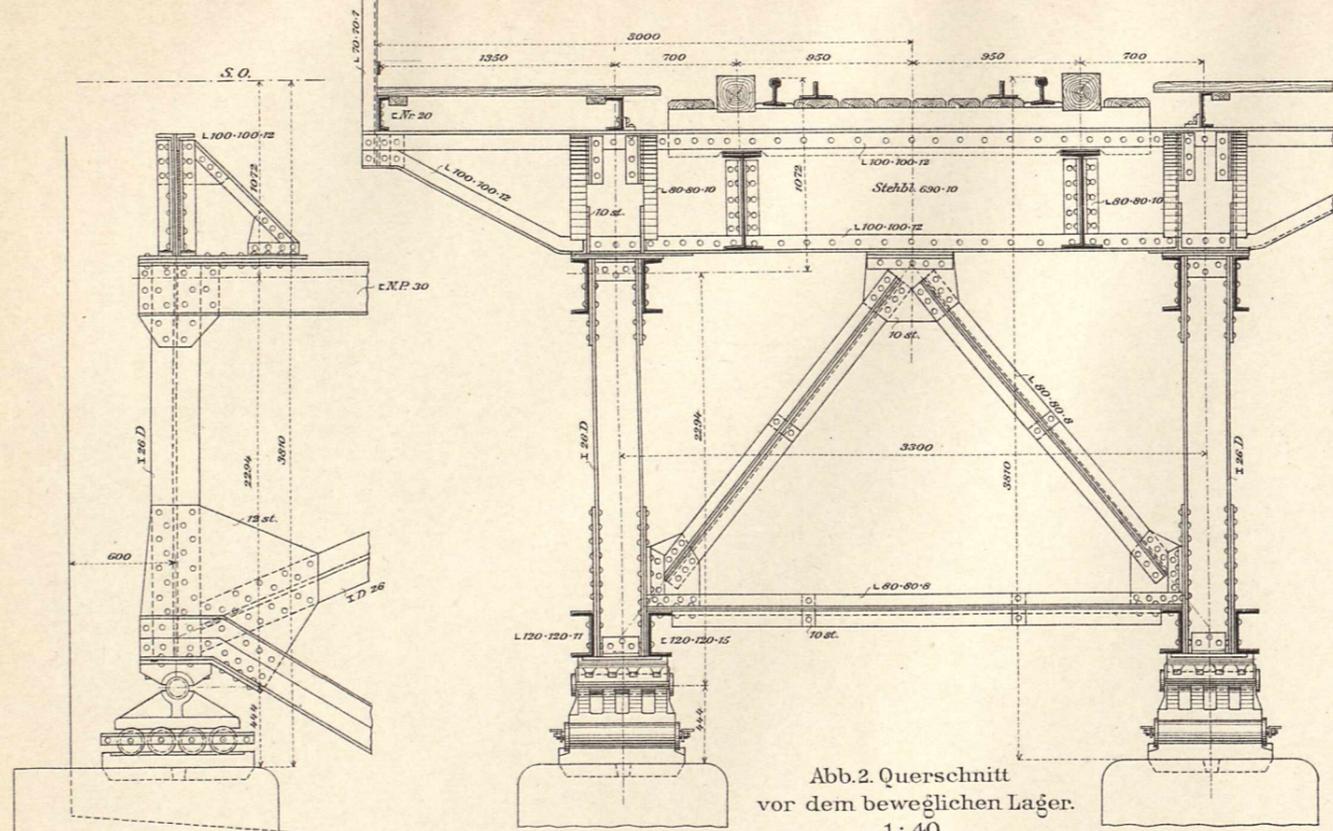


Abb.2. Querschnitt vor dem beweglichen Lager. 1: 40.

Abb.1. Bewegliches Lager. 1: 40.

Abb.8-12. Schienenauszug.

Abb.8. Schnitt C-D. 1: 4.

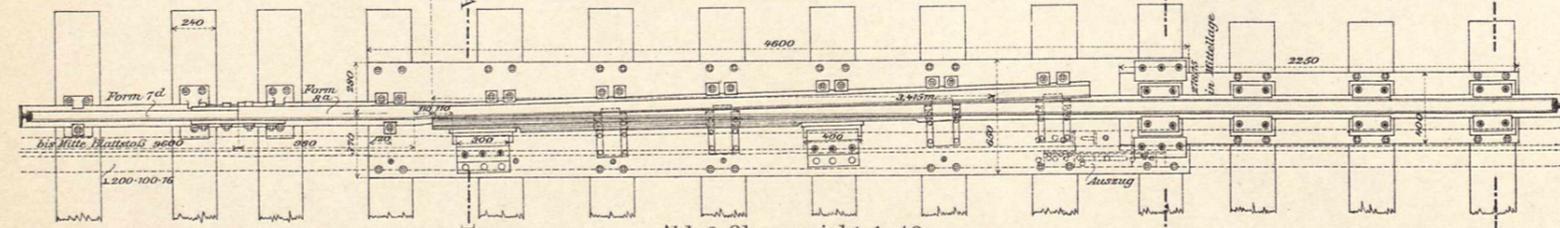
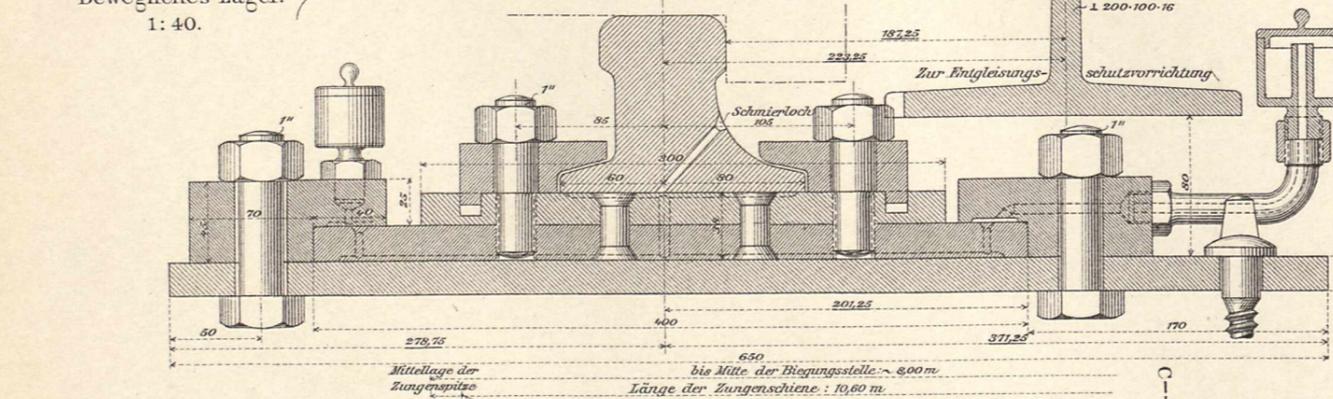


Abb.9. Oberansicht. 1: 40.

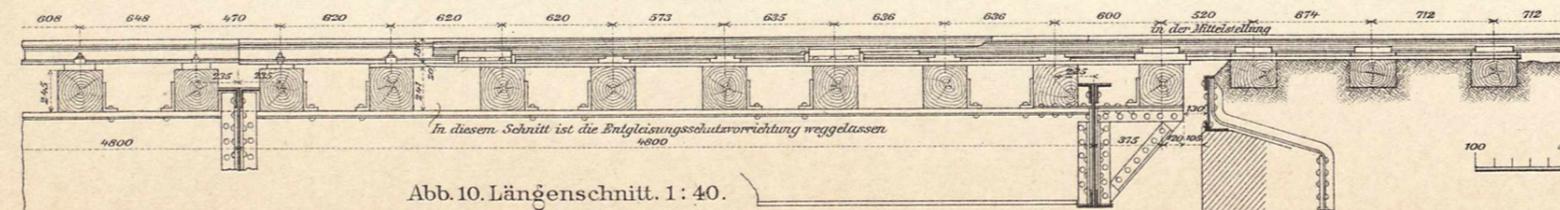


Abb.10. Längenschnitt. 1: 40.

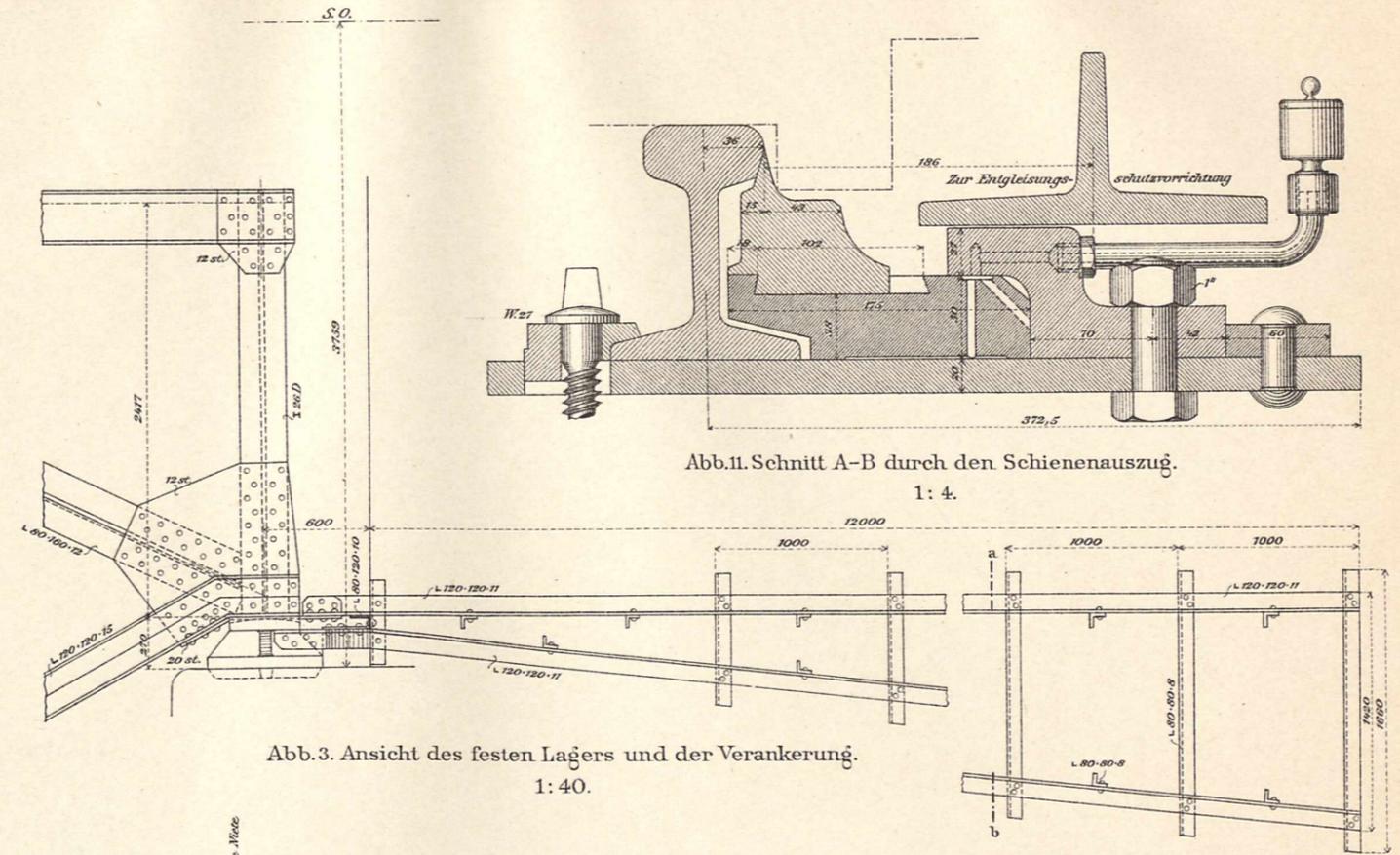


Abb.3. Ansicht des festen Lagers und der Verankerung. 1: 40.

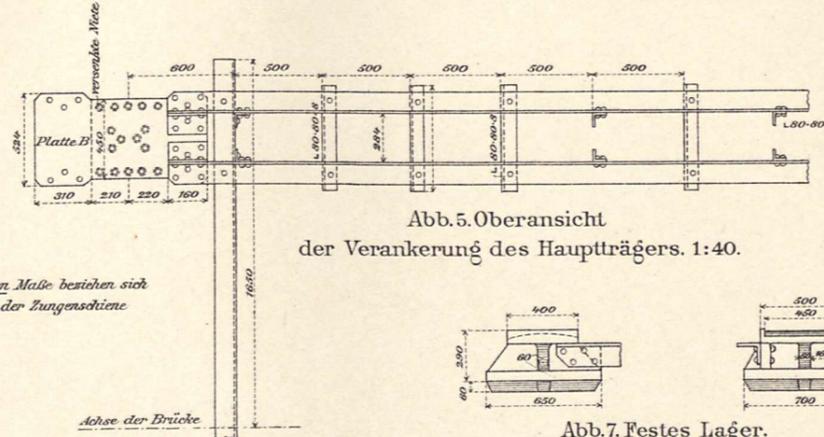


Abb.5. Oberansicht der Verankerung des Hauptträgers. 1: 40.

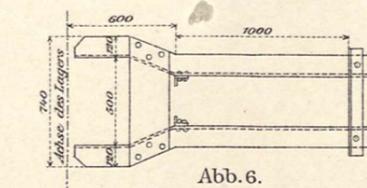


Abb.6. Oberansicht auf den unteren Teil der Verankerung. 1: 40.

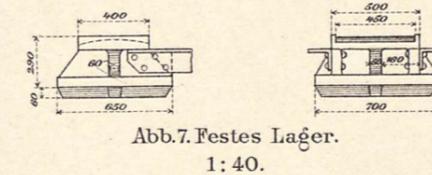


Abb.7. Festes Lager. 1: 40.

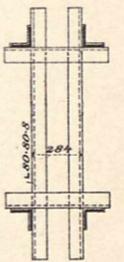


Abb.4. Schnitt a-b durch die Verankerung 1: 40.

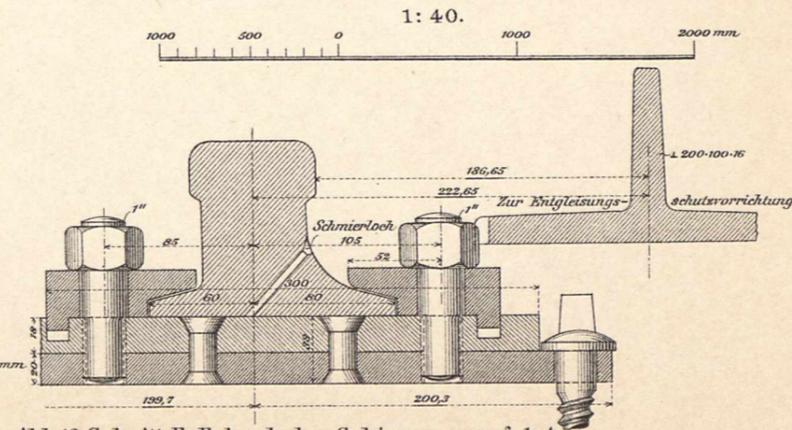


Abb.12. Schnitt E-F durch den Schienenauszug. 1: 4.





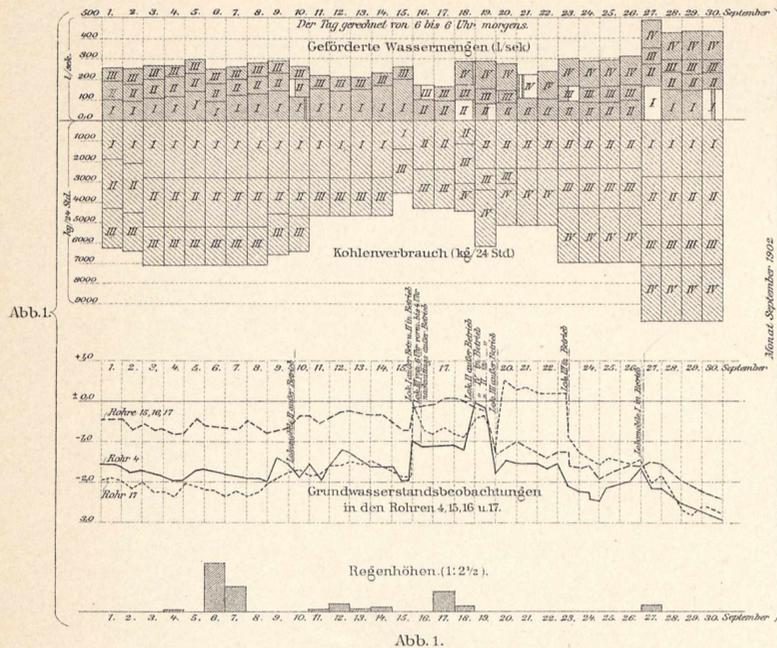


Abb. 1.

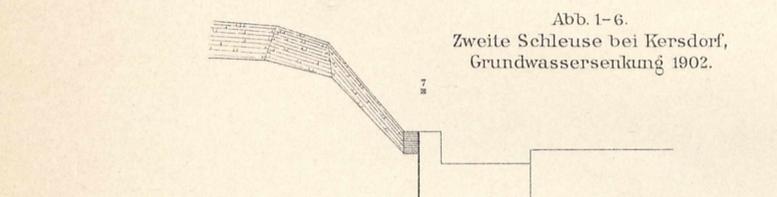


Abb. 1-6. Zweite Schleuse bei Kersdorf, Grundwassersenkung 1902.

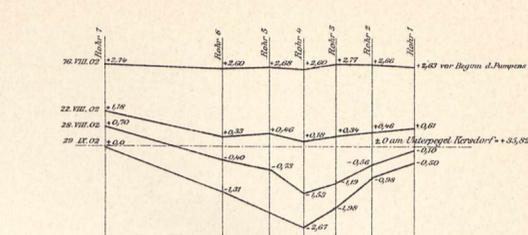


Abb. 2. Querschnitt.



Abb. 2 u. 3. Senkung des Grundwasserspiegels 1902. Höhen 1:166%, Längen 1:1333 1/3.

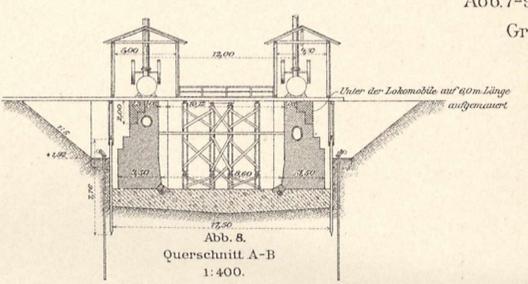


Abb. 3. Längenschnitt.



Abb. 4. Lageplan der Pumpanlagen zur Senkung des Grundwasserspiegels. 1: 400.

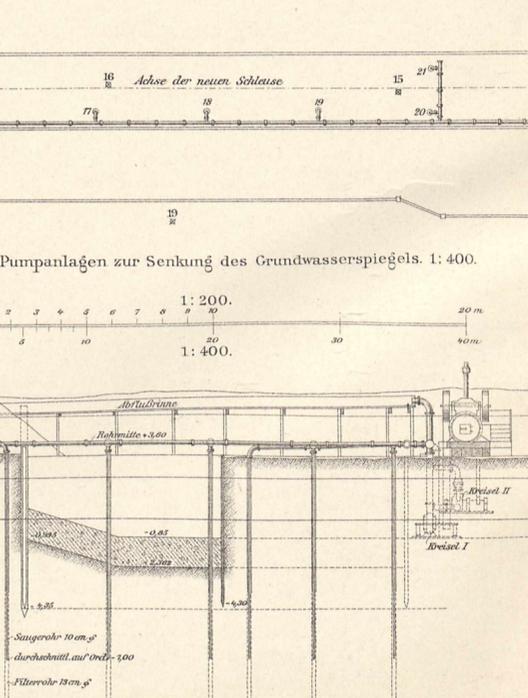


Abb. 5. Schnitt durch einen Rohrbrunnen. 1: 20.

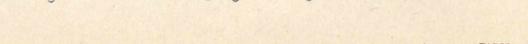


Abb. 6. Pumpanlage zur Senkung des Grundwasserspiegels. Längenschnitt am Oberhaupt. 1: 250.

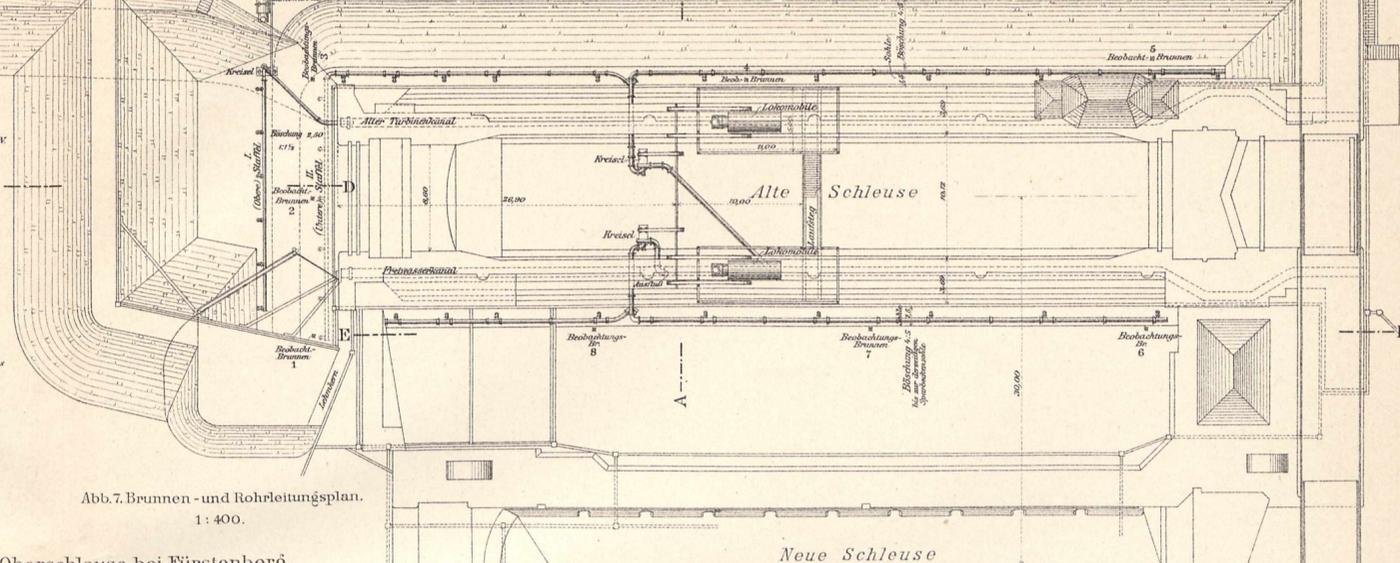


Abb. 7. Brunnen- und Rohrleitungsplan. 1: 400.

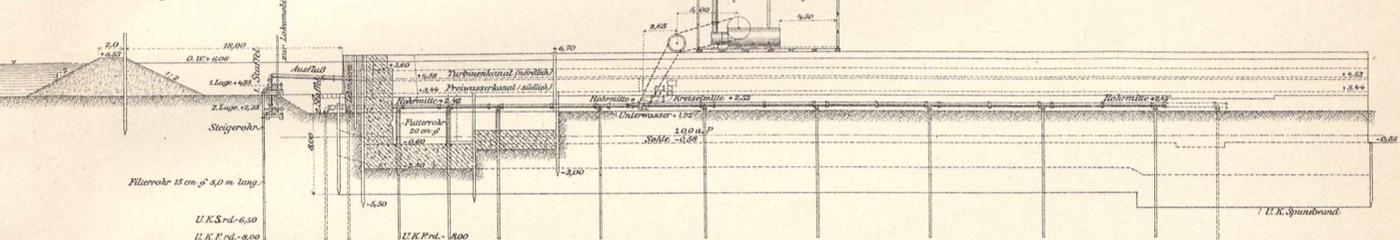


Abb. 7-9. Oberschleuse bei Fürstenberg, Grundwassersenkung 1906/07.



Abb. 10. Längenschnitt der Maschinenanlage. 1: 200.

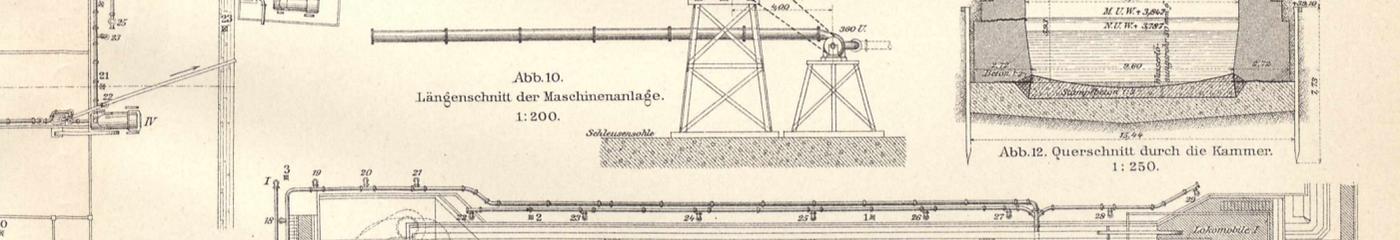


Abb. 11. Längenschnitt durch Mitte Oberhaupt. 1: 200.

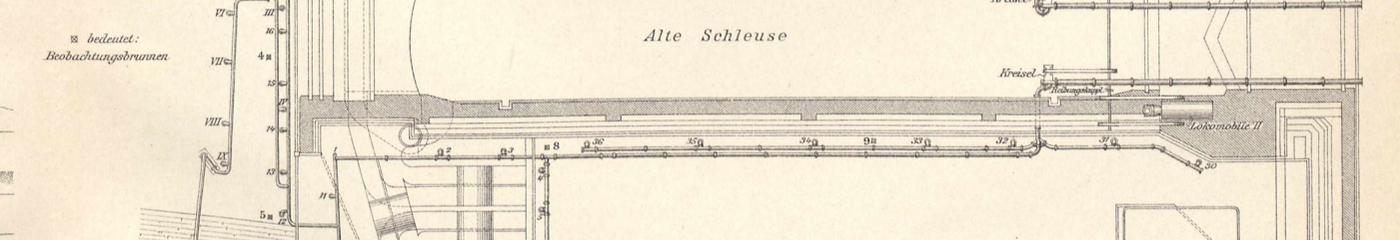


Abb. 12. Querschnitt durch die Kammer. 1: 250.

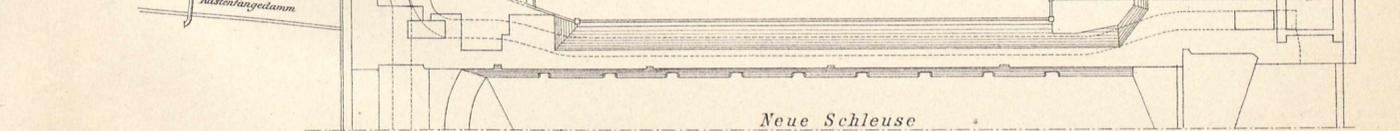


Abb. 12. Querschnitt durch die Kammer. 1: 250.

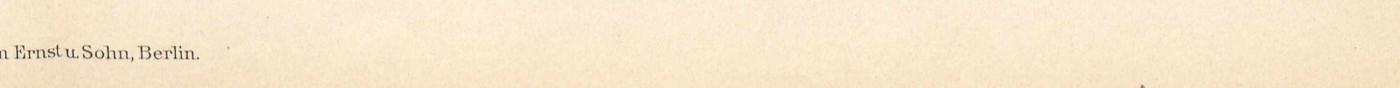


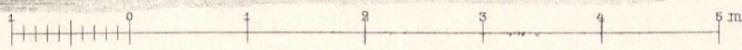
Abb. 13. Alte Schleuse bei Kersdorf. Lageplan der Grundwassersenkungsanlage. 1: 400.



Nordgiebel
des Rathauses in Goslar.



P. Lehmgrübner aufgen. u. gez.



Schubert gest.



Der Saalbau des Weikersheimer Schlosses.



Abb. 1. Blick nach der Ostwand mit Haupteingang.

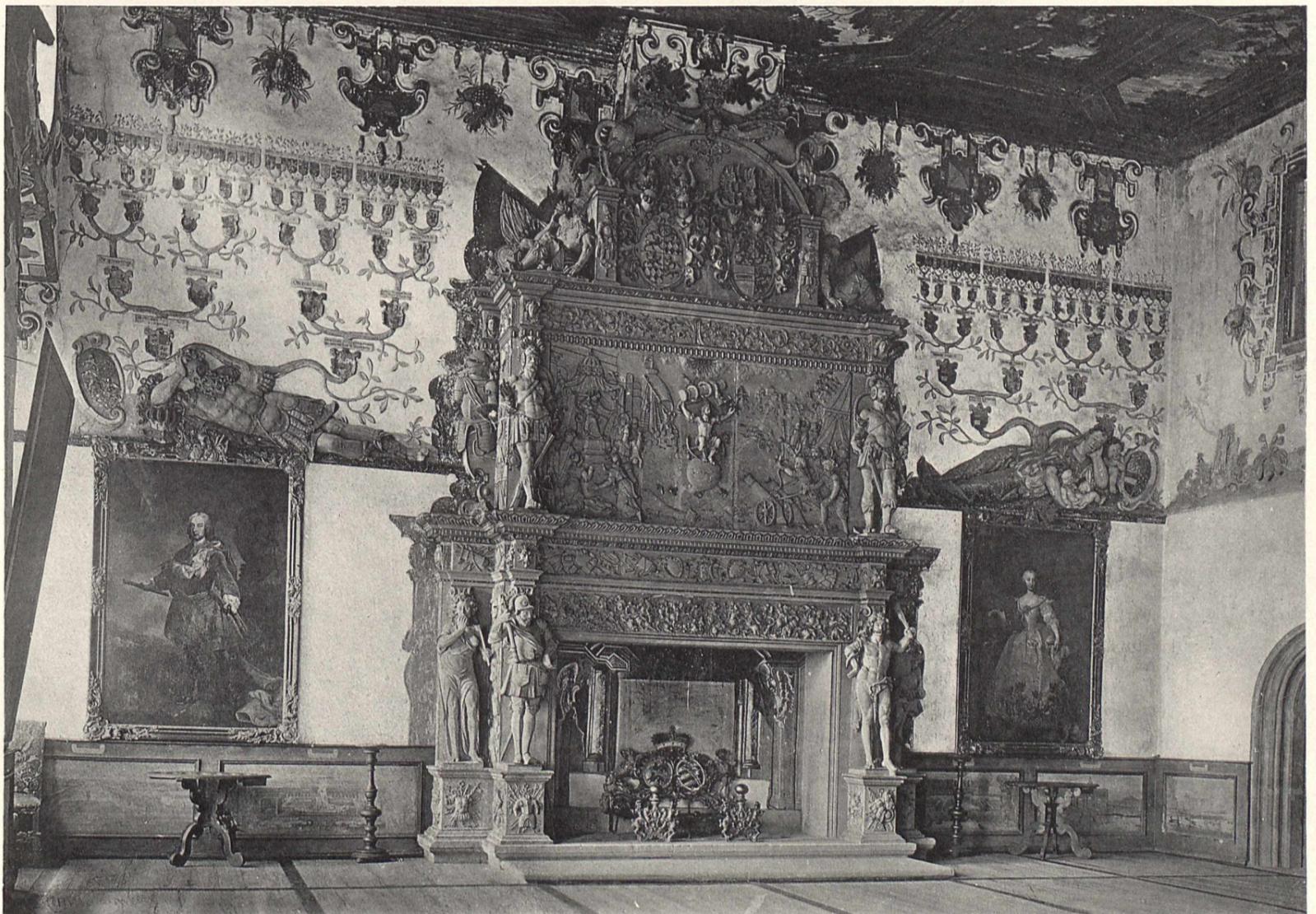


Abb. 2. Westwand mit Kamin.



Schloß Köpenick.

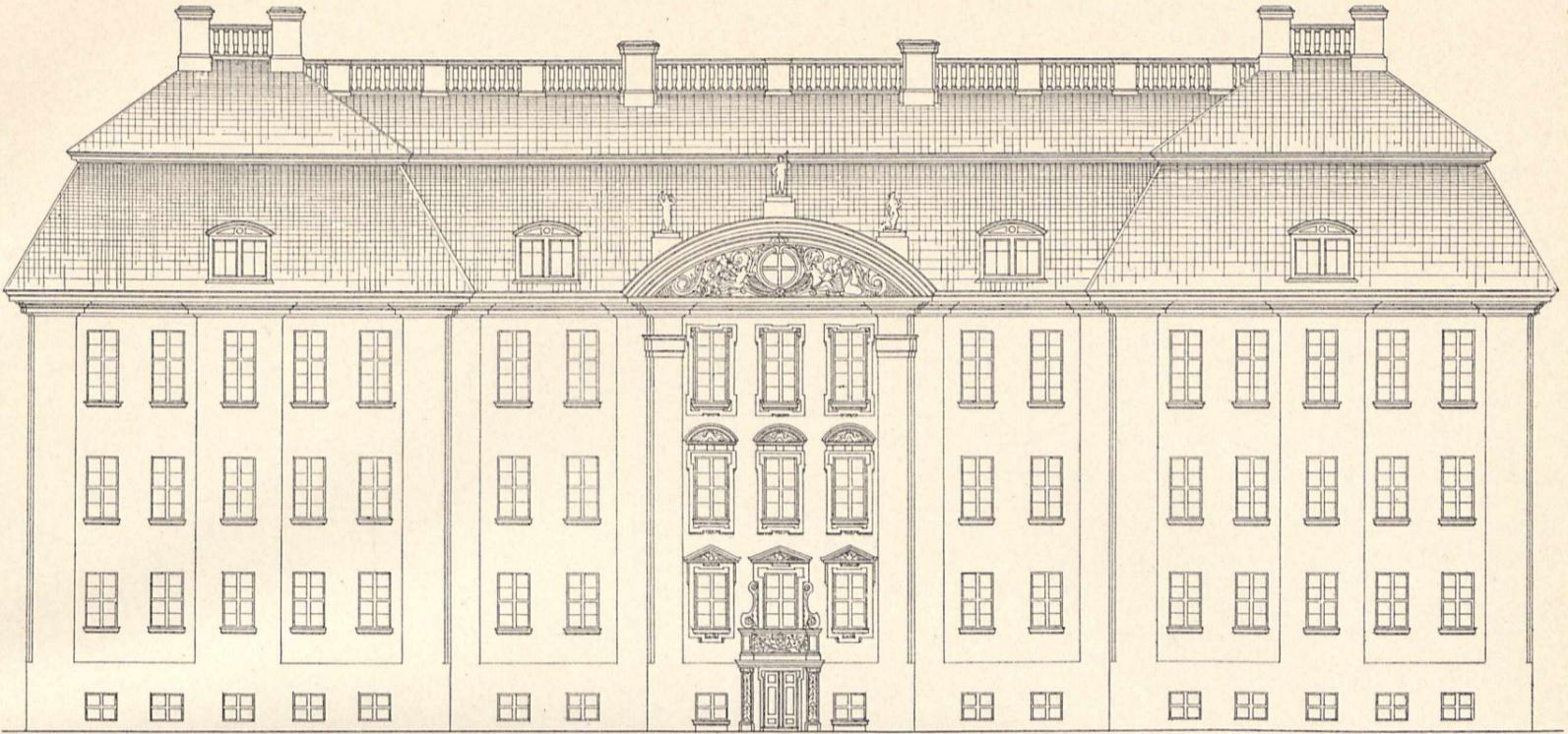


Abb. 1. Ansicht der Wasserseite.

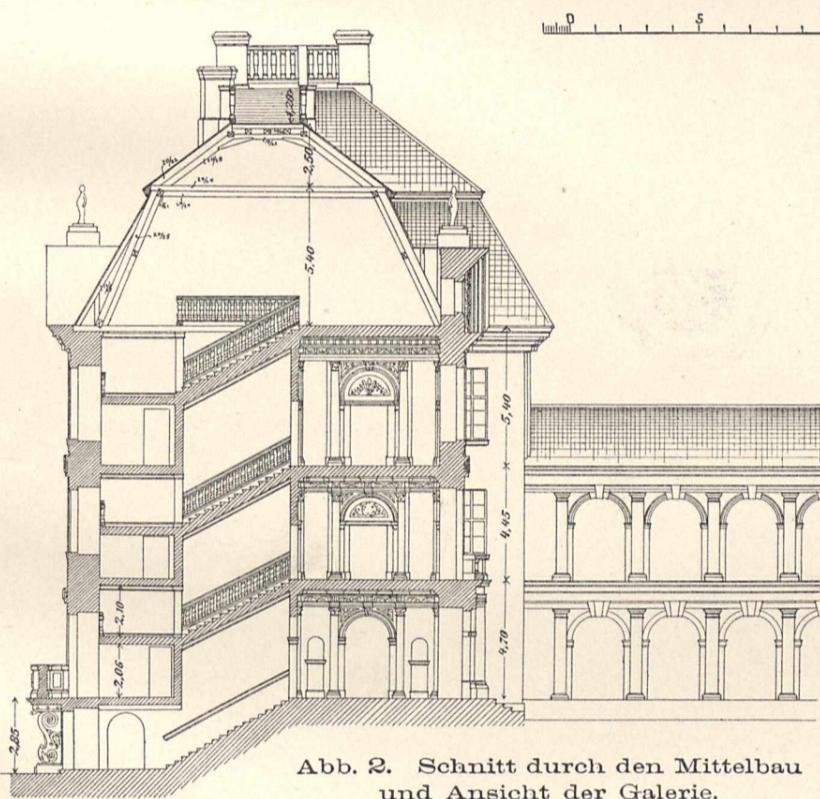


Abb. 2. Schnitt durch den Mittelbau und Ansicht der Galerie.

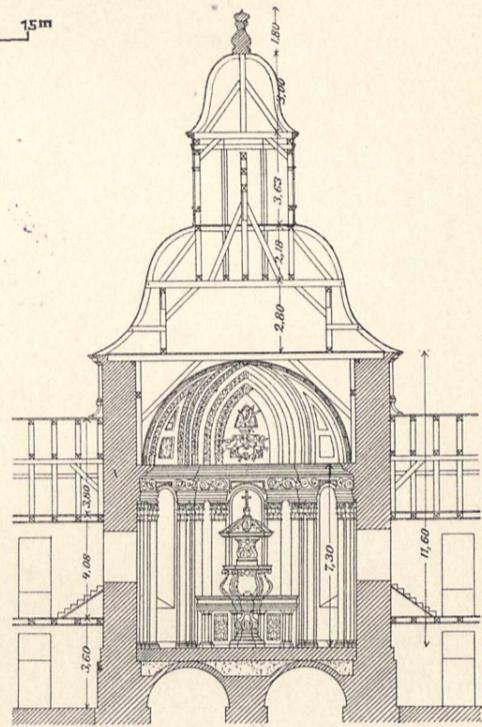
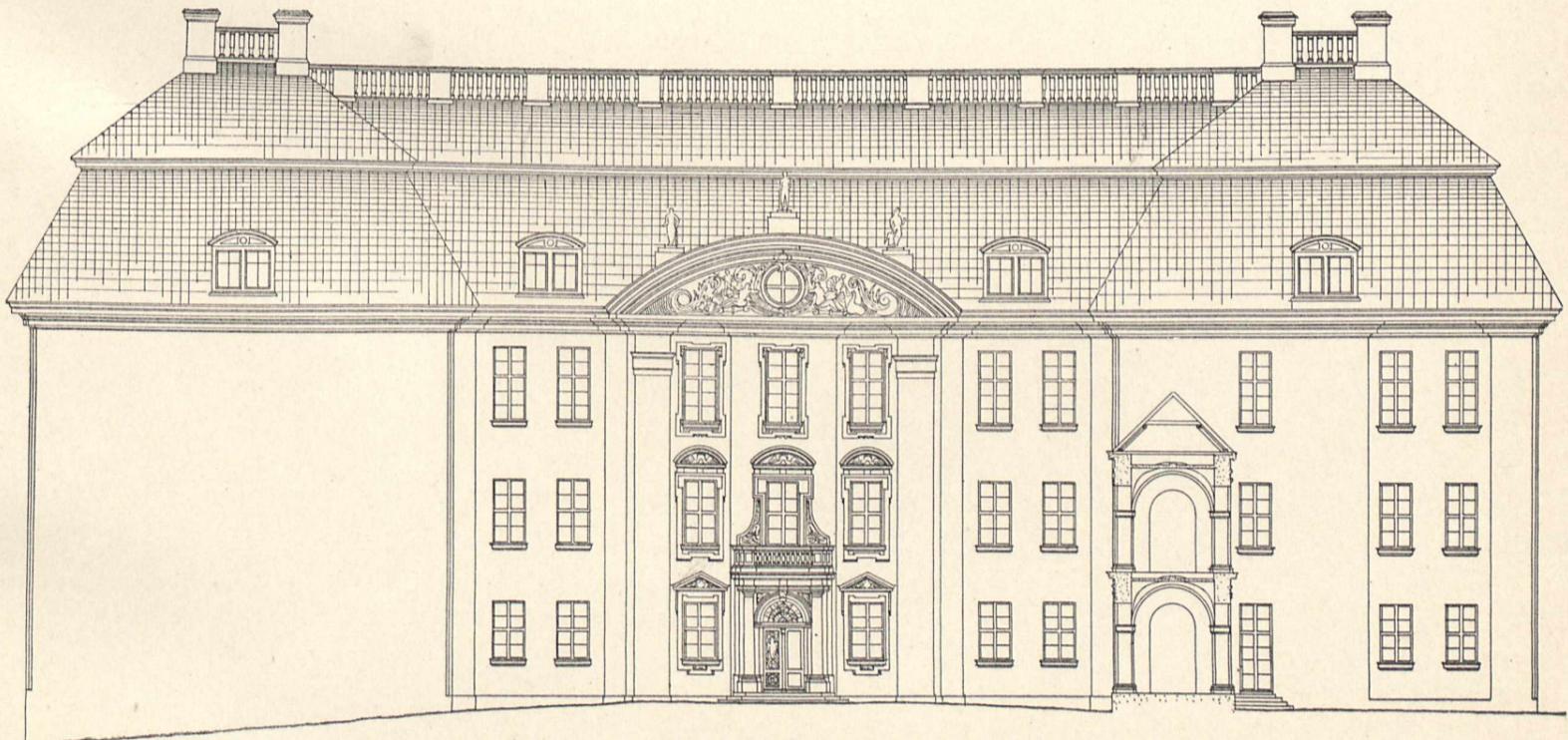


Abb. 3. Querschnitt durch die Kapelle.



Friebe aufgen. u. gez.

Abb. 4. Ansicht der Parkseite und Schnitt durch die Galerie.



Schlofs Köpenick.

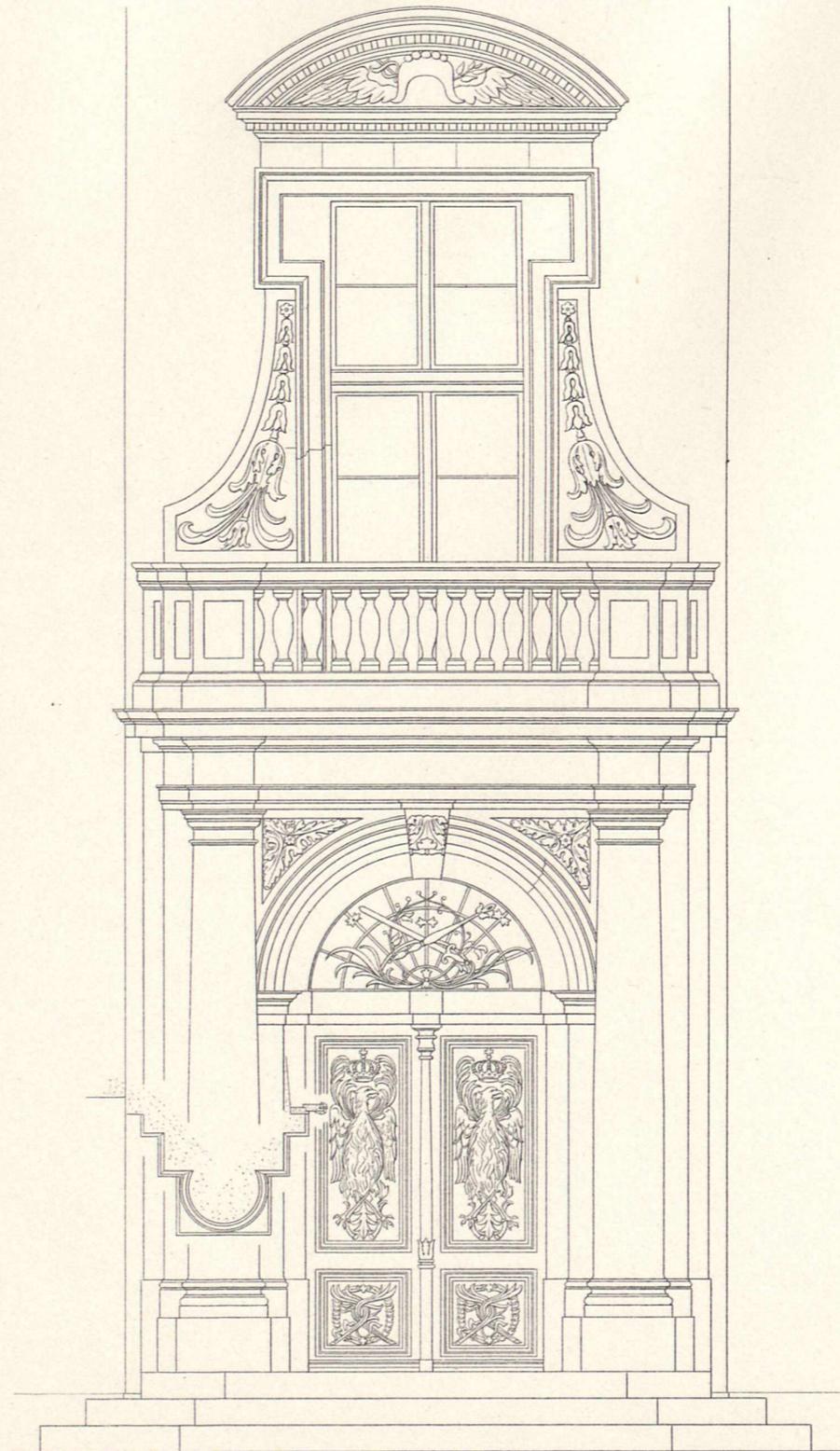


Abb.1. Haupteingang, Parkseite.



Abb.2 u.3. Mittelrisalit, Wasserseite.

Friebe aufgen u gez.

Schubert gest.



Abb. 1 u. 2. Einzelheiten der Kapelle.

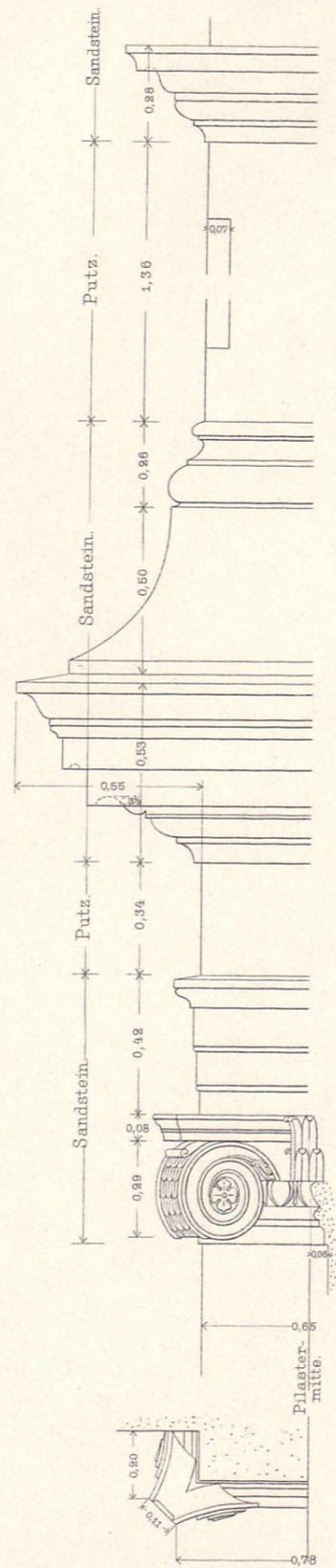


Abb. 1. Pilasterkapitell, Hauptgesims und Attika.

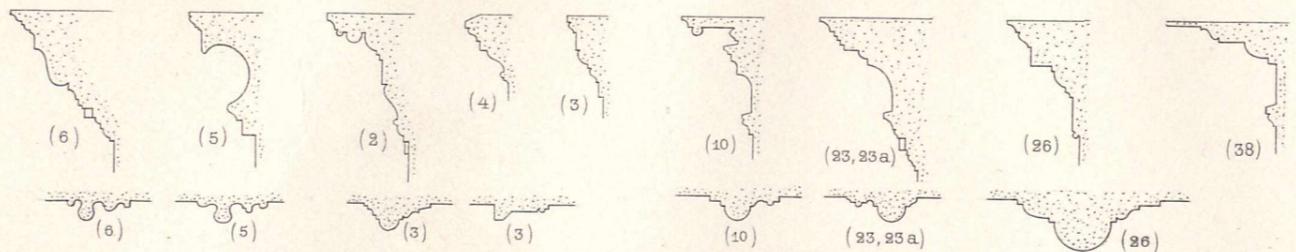


Abb. 3. Wandgesimse und Deckenprofile (Stuck)
Bem. Die Zahlen bedeuten die Raumnummern.

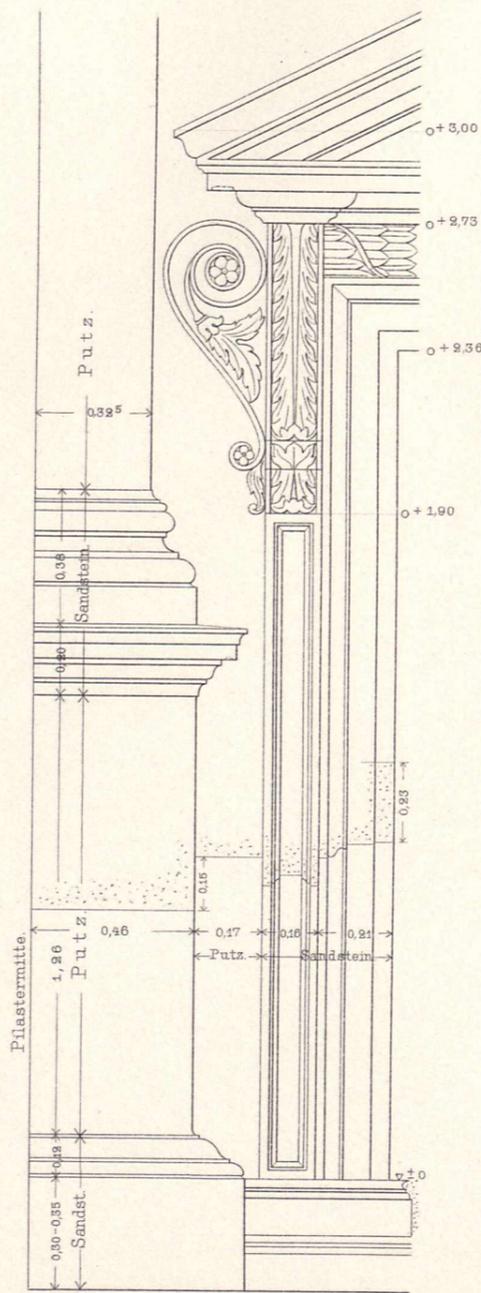


Abb. 2. Pilastersockel, Gebäudesockel und Portalgewände.

Abb. 3 bis 13. Einzelheiten vom Schlosse.

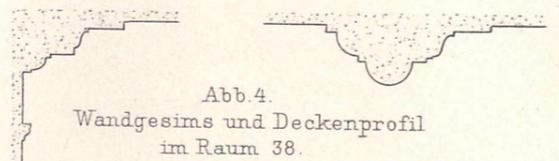


Abb. 4. Wandgesims und Deckenprofil im Raum 38.

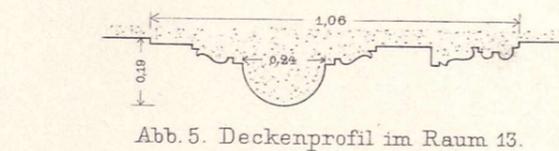


Abb. 5. Deckenprofil im Raum 13.

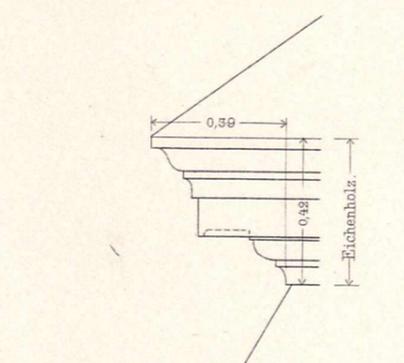


Abb. 9. Mansardengesims.

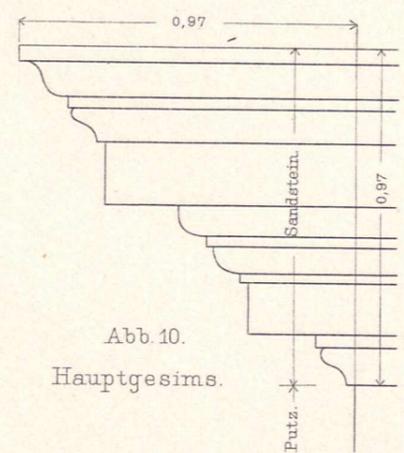


Abb. 10. Hauptgesims.

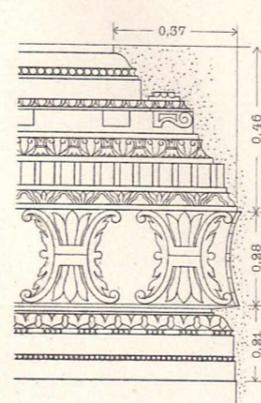


Abb. 6. Abb. 6 u. 7. Wandgesims und Deckenprofil im Wappensaal.

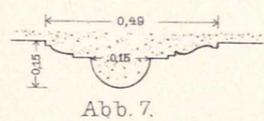


Abb. 7.

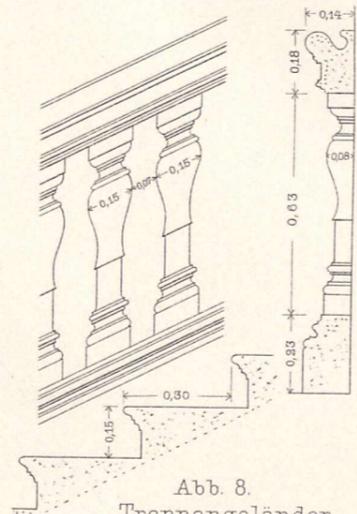


Abb. 8. Treppengeländer der Vorhallen (Eichenholz).

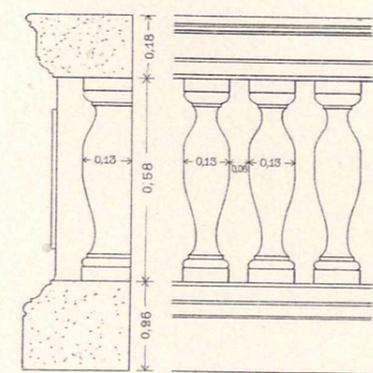


Abb. 11. Baluster des Balkons auf der Parkseite (Sandstein).

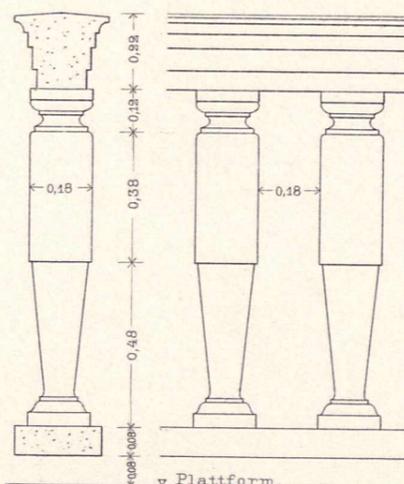


Abb. 12. Balustrade der Plattform des Daches. (Eichenholz).

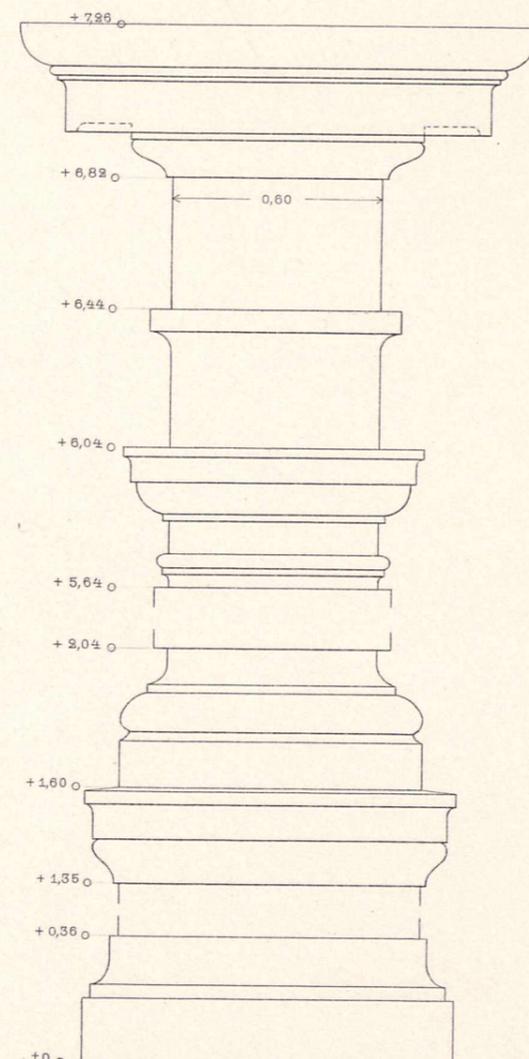


Abb. 13. Pilaster des Hauptportals (Sandstein).



Schloß Köpenick.

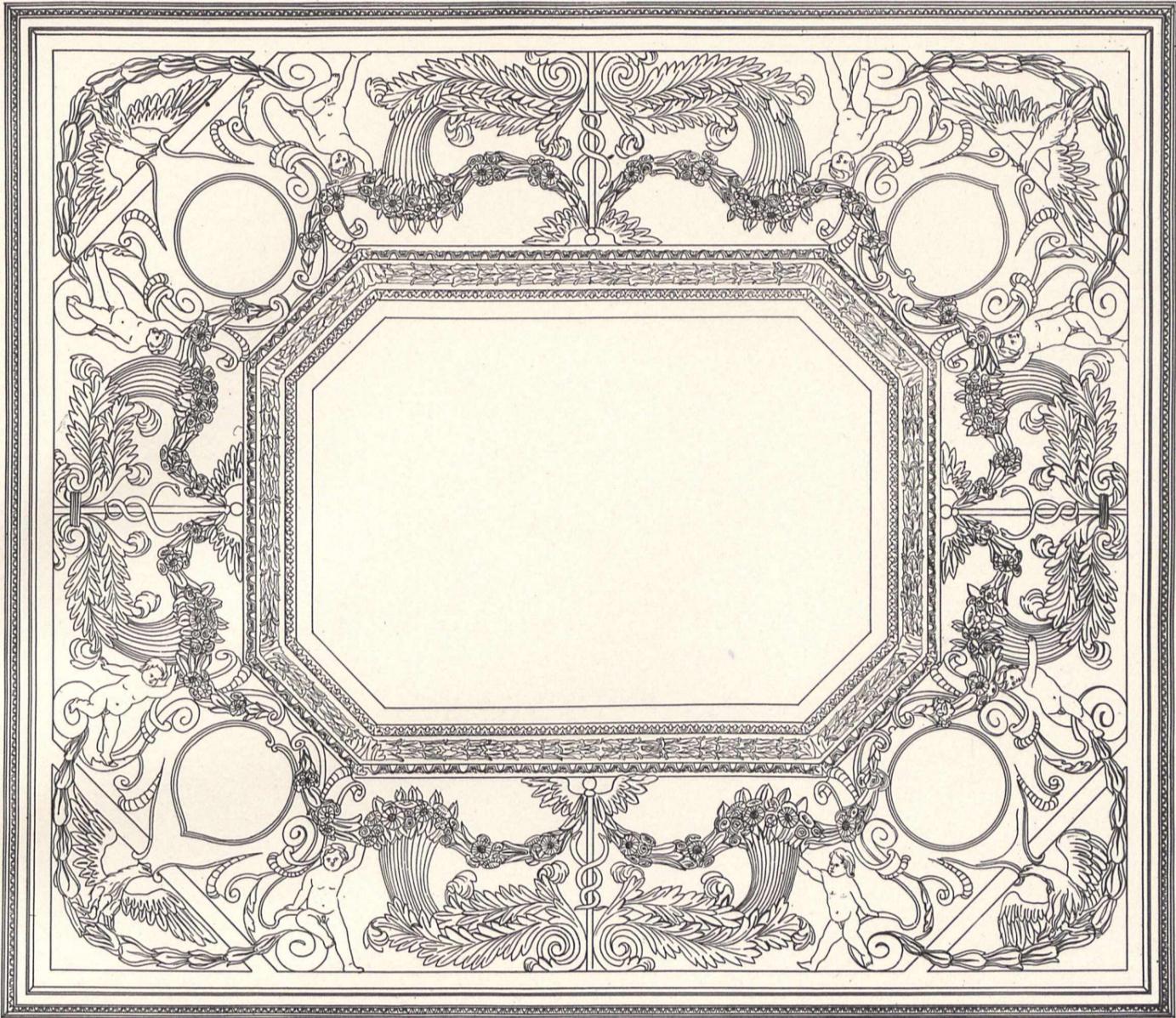
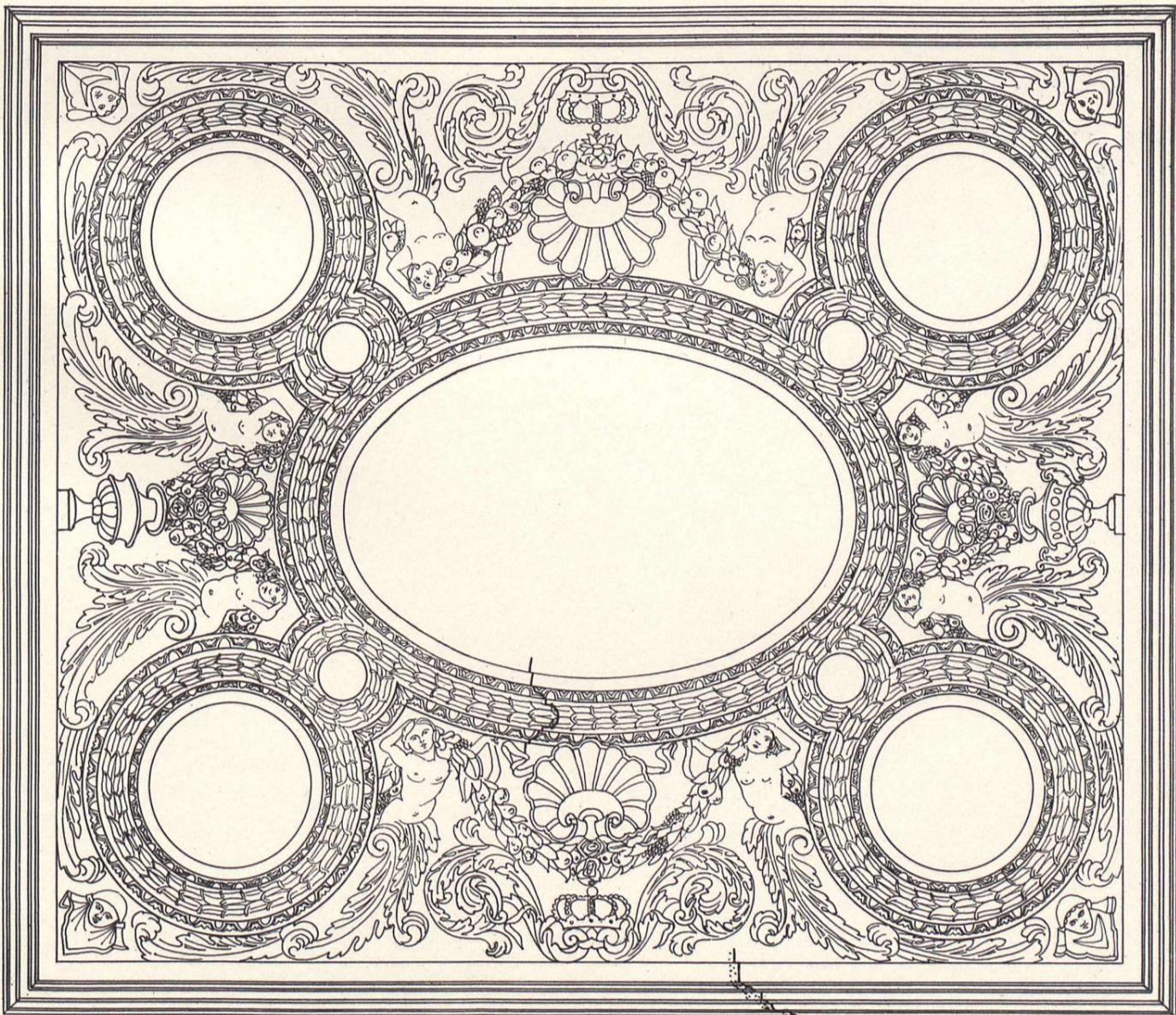
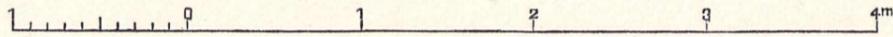


Abb. 1. Stuckdecke im Raum 38.

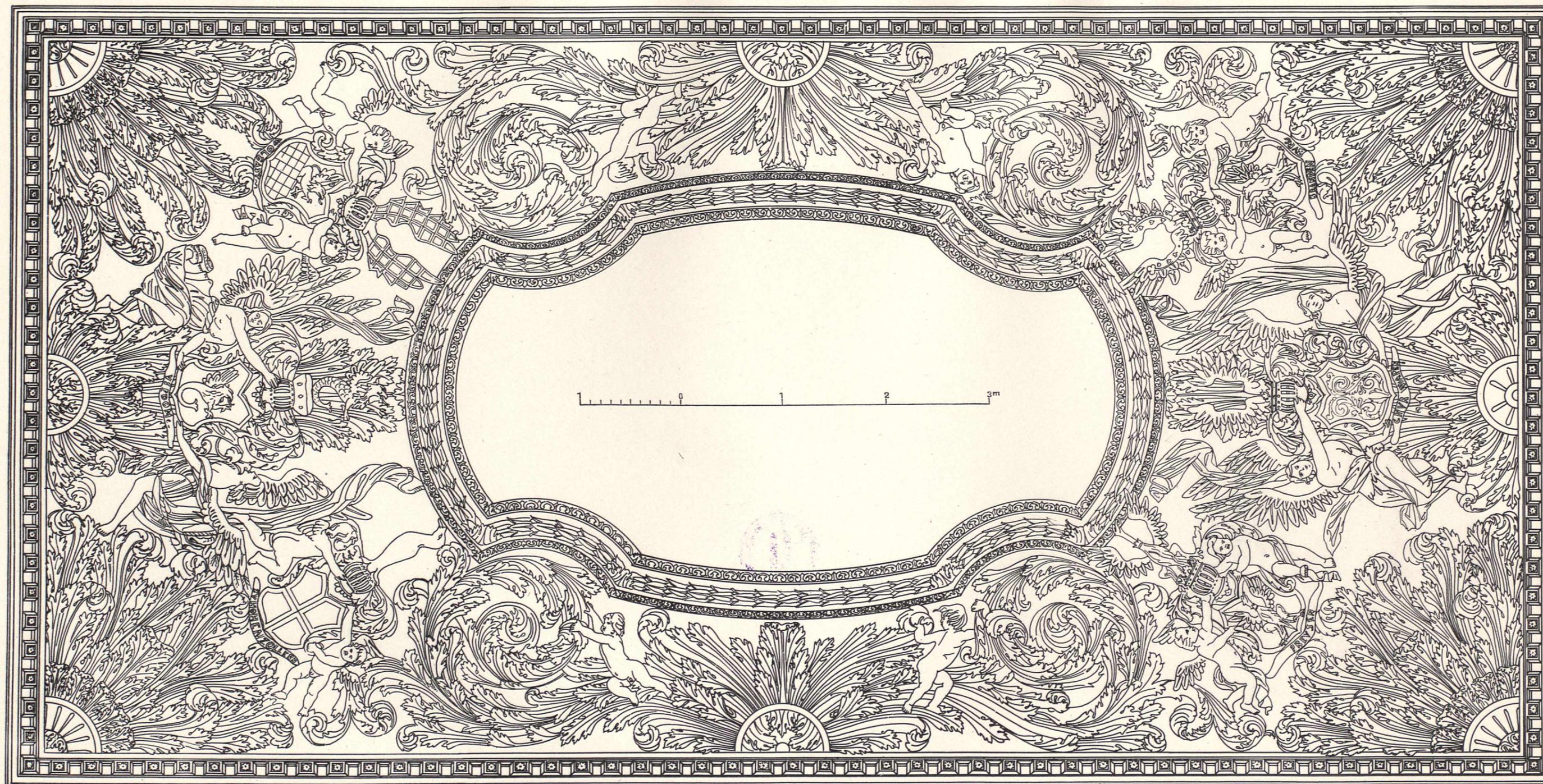


Friebe augen. u. gez.

Abb. 2. Stuckdecke im Raum 26.



Schloß Köpenick.



Friebe aufgen. u. gez.

Stuckdecke im Raum 36 (Wappensaal).



Schloß Köpenick.
Kapelle.

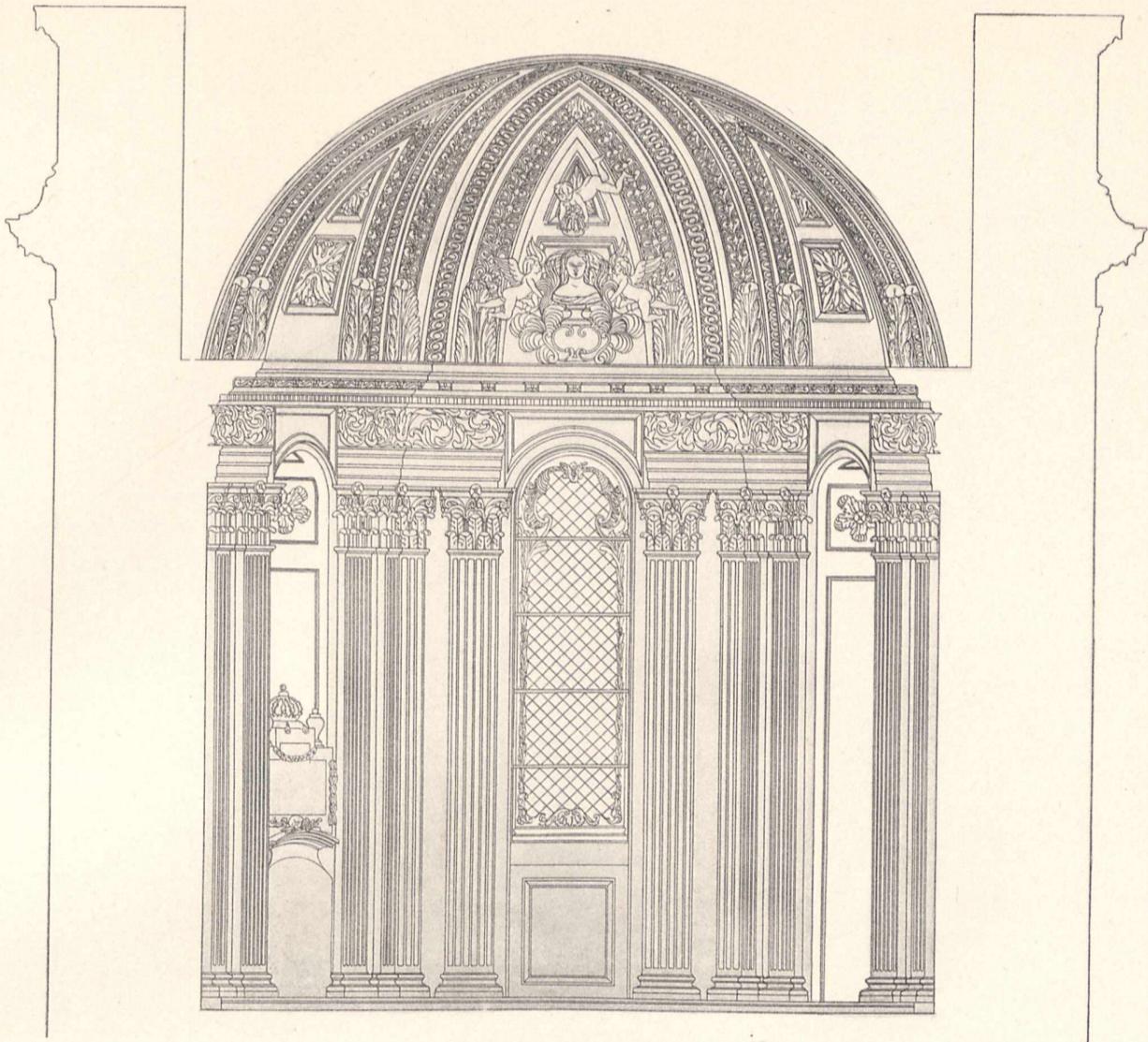
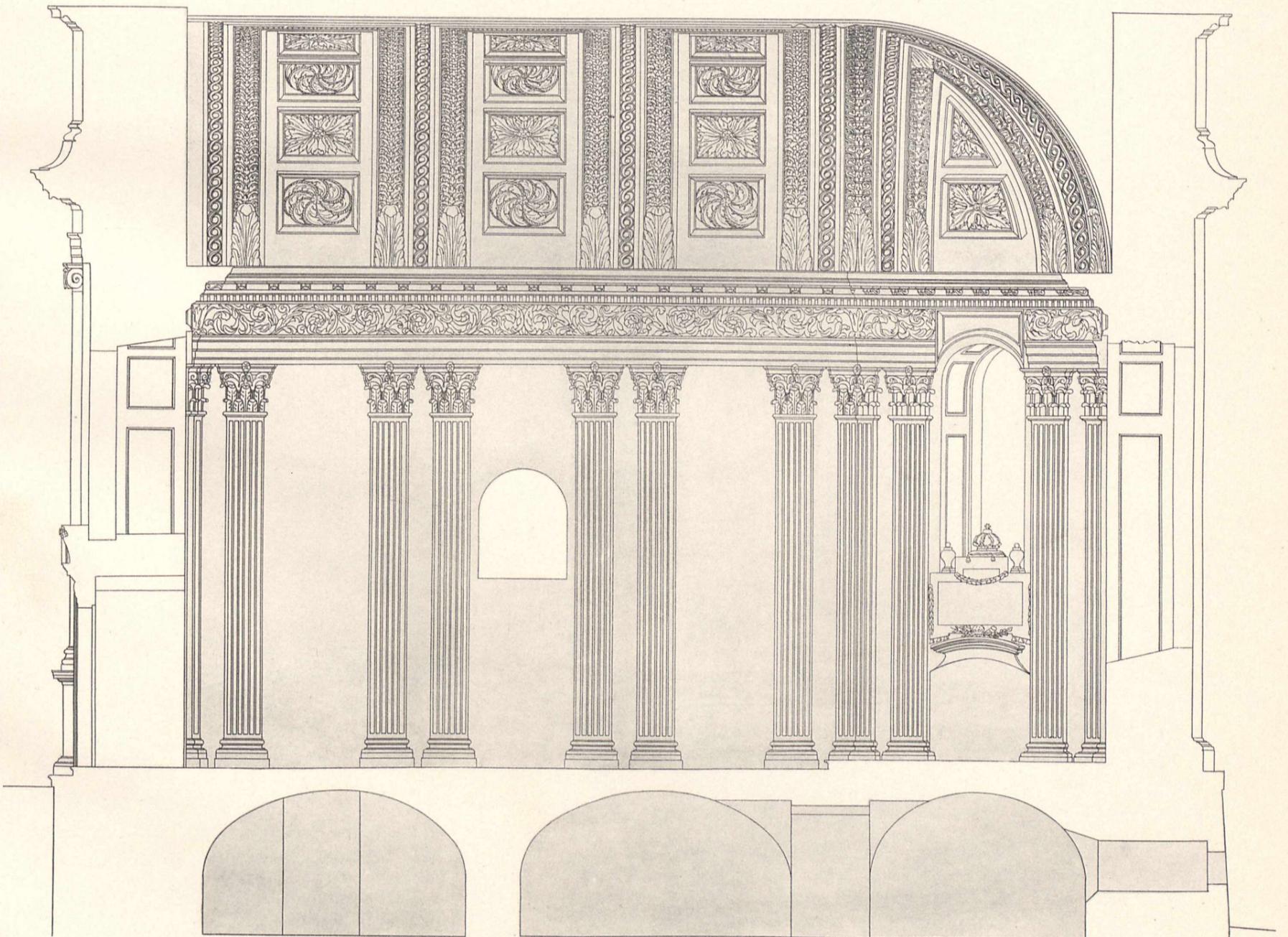
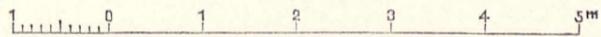


Abb. 1. Querschnitt.



A. Gut aufgen. u. gez.

Abb. 2. Längenschnitt.



Abb. 1-4 Auszimmerung an der Einbruchsstelle.

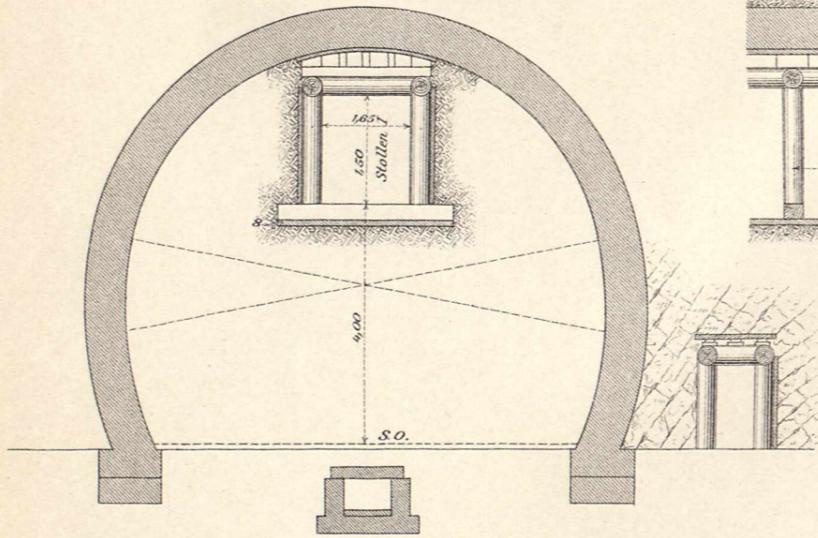


Abb. 1.

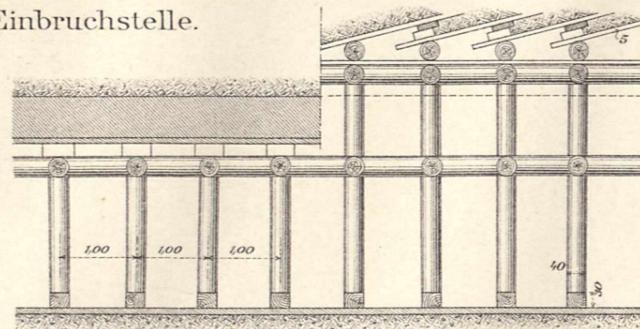


Abb. 2. Längenschnitt durch den Stollen I.

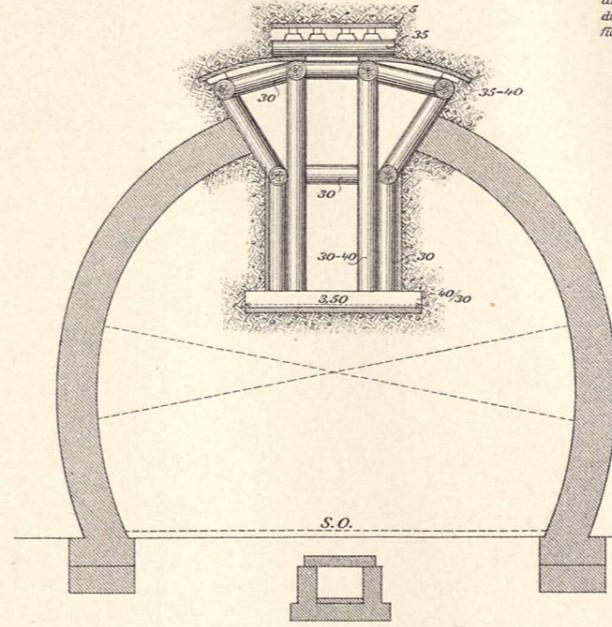


Abb. 3.

Bem. Die fein ausgezogenen Linien stellen die zuerst geplante Auszimmerung, die stark ausgezogenen die ausgeführte Auszimmerung dar.

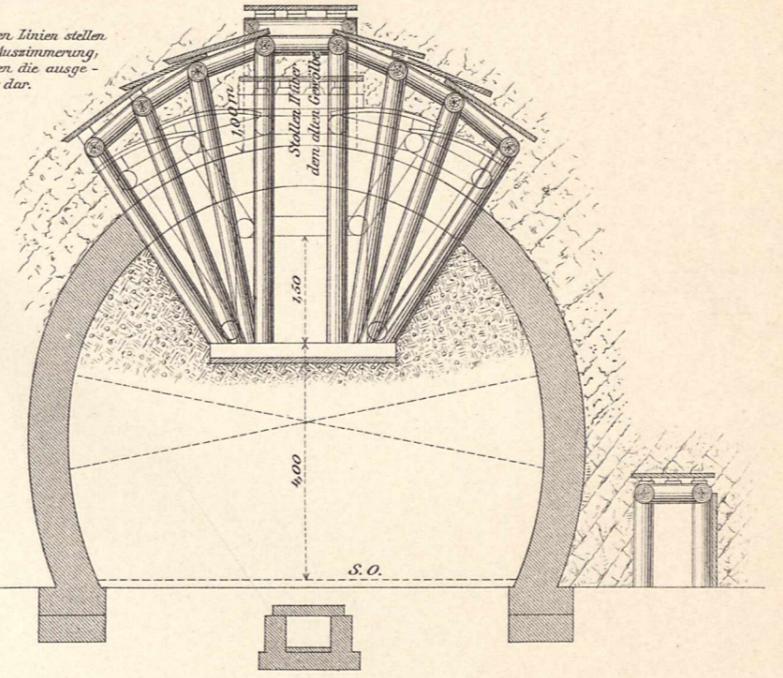


Abb. 4.

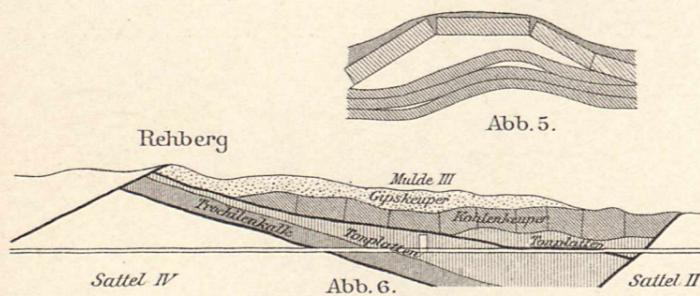


Abb. 5.

Abb. 6.

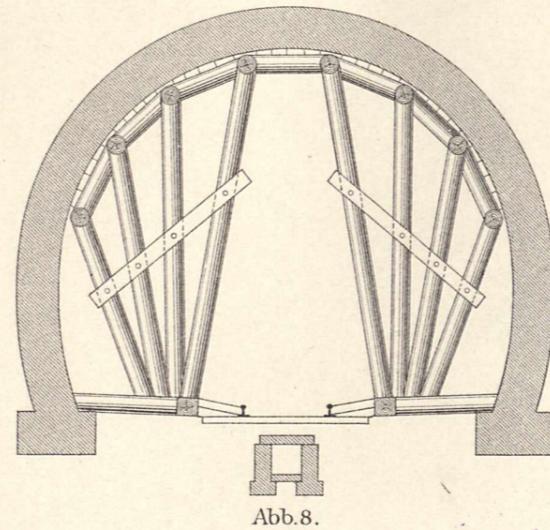


Abb. 8.

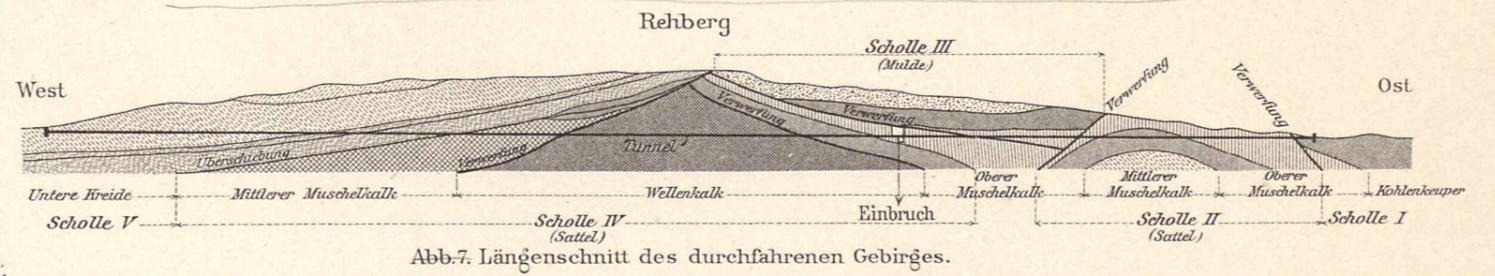
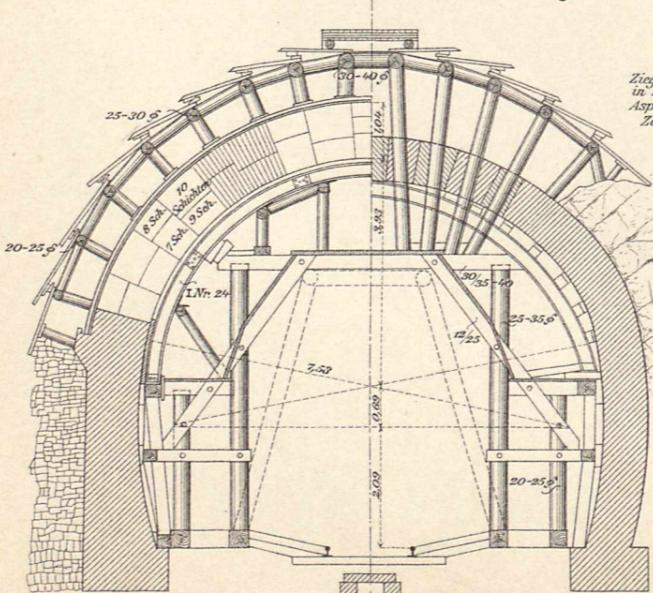


Abb. 7. Längenschnitt des durchfahrenen Gebirges.

Abb. 8-10. Erneuerung eines Gewölberinges außerhalb der Einbruchsstelle.



Schnitt a-b.

Schnitt c-d.

Abb. 9.

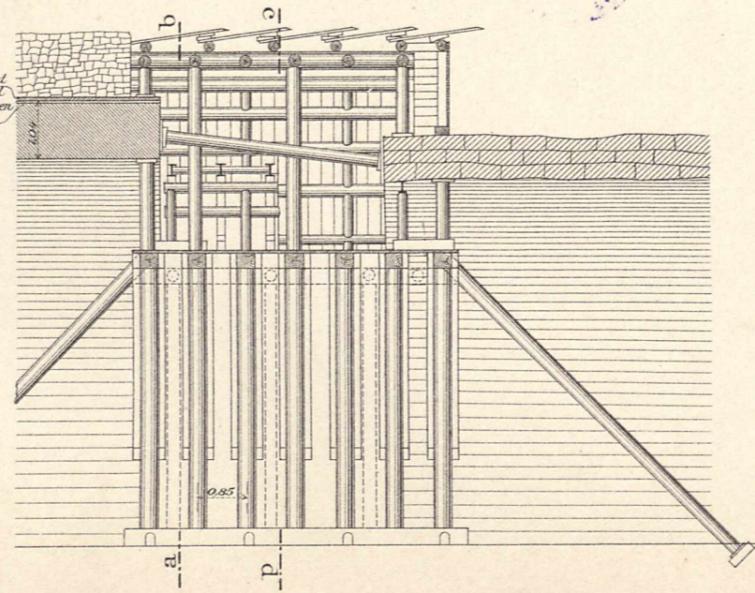


Abb. 10. Längenschnitt.

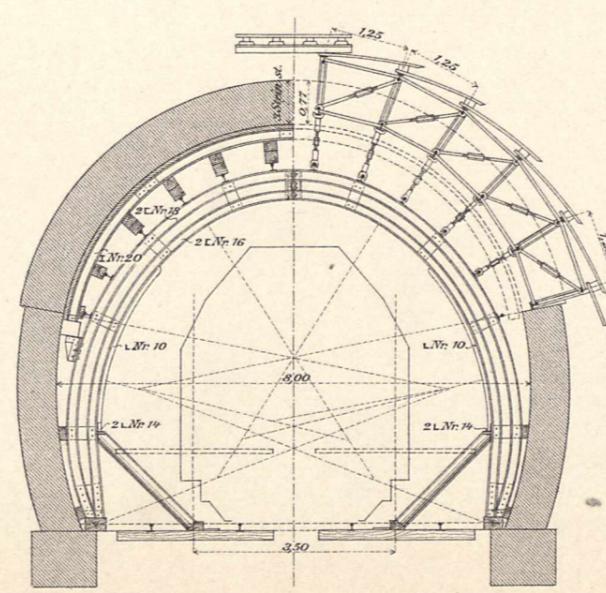


Abb. 11. Querschnitt.

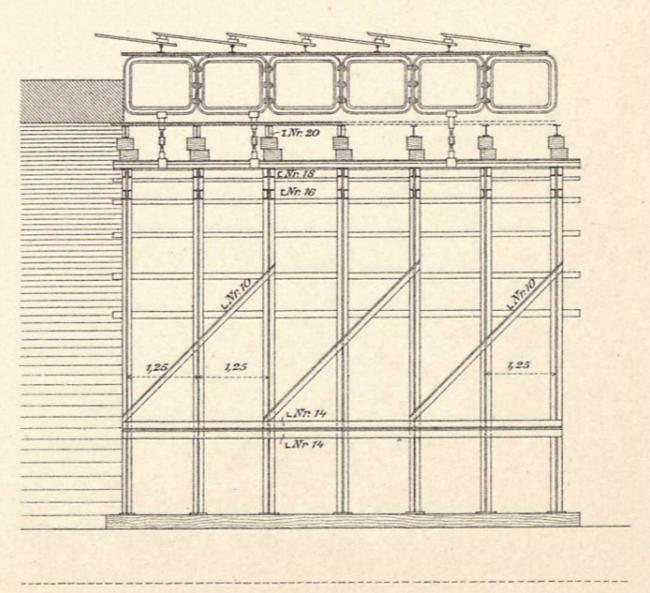


Abb. 12. Längenschnitt.

Abb. 11 u. 12. Eisengerüst für die Erneuerung des Tunnelmantels.



Abb. 1 u. 2.
Gerüst zum Rammen
der Eisenbetonpfähle.
1: 200.

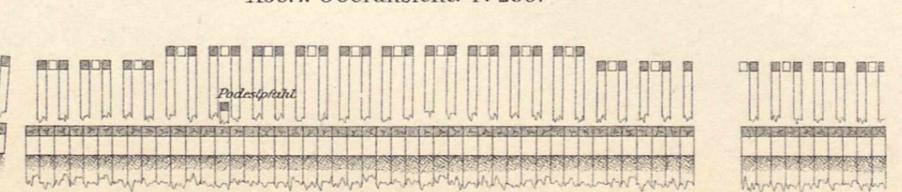
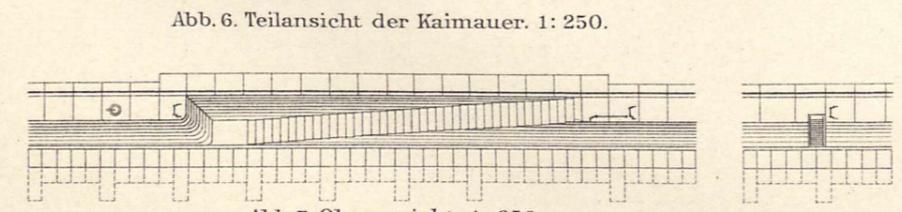
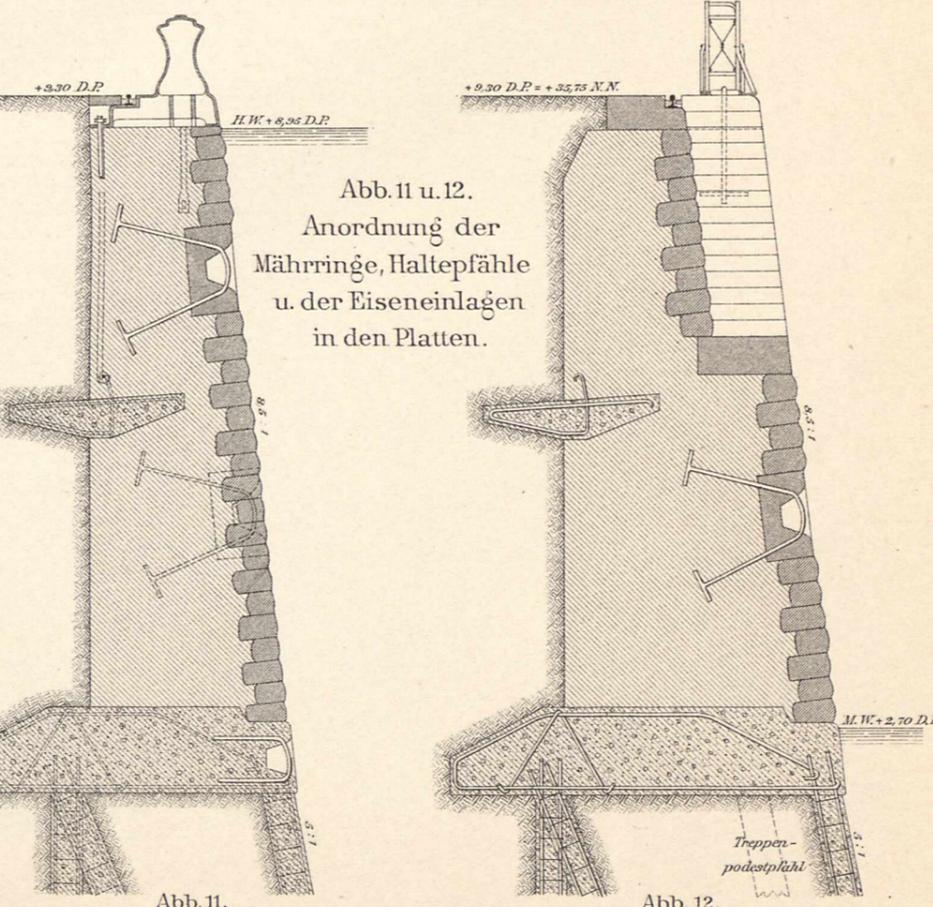
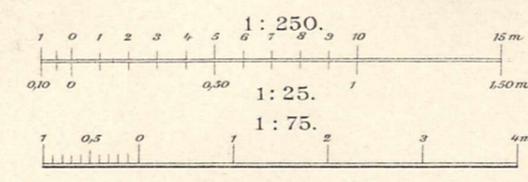
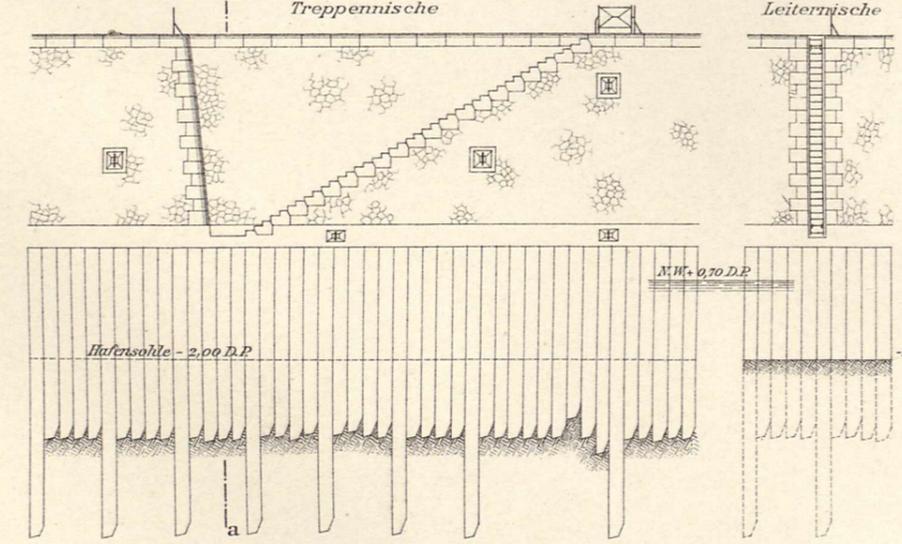
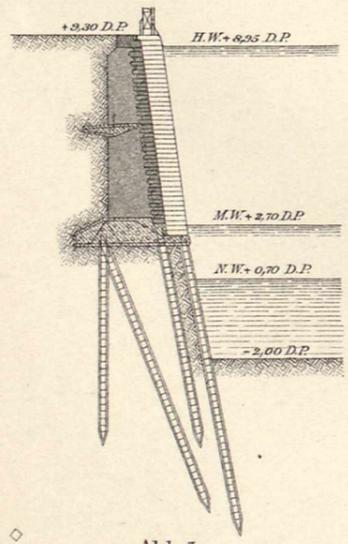
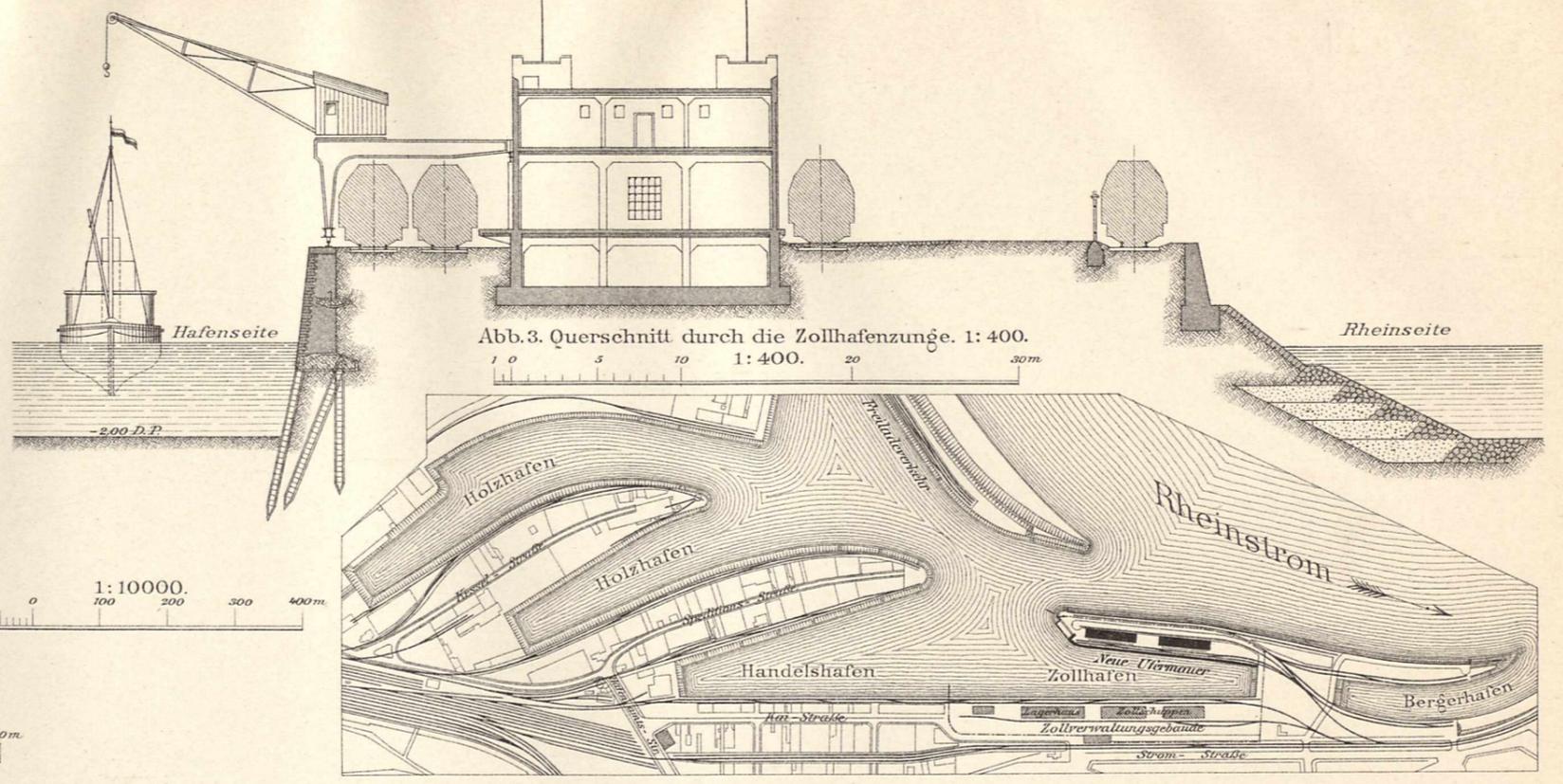
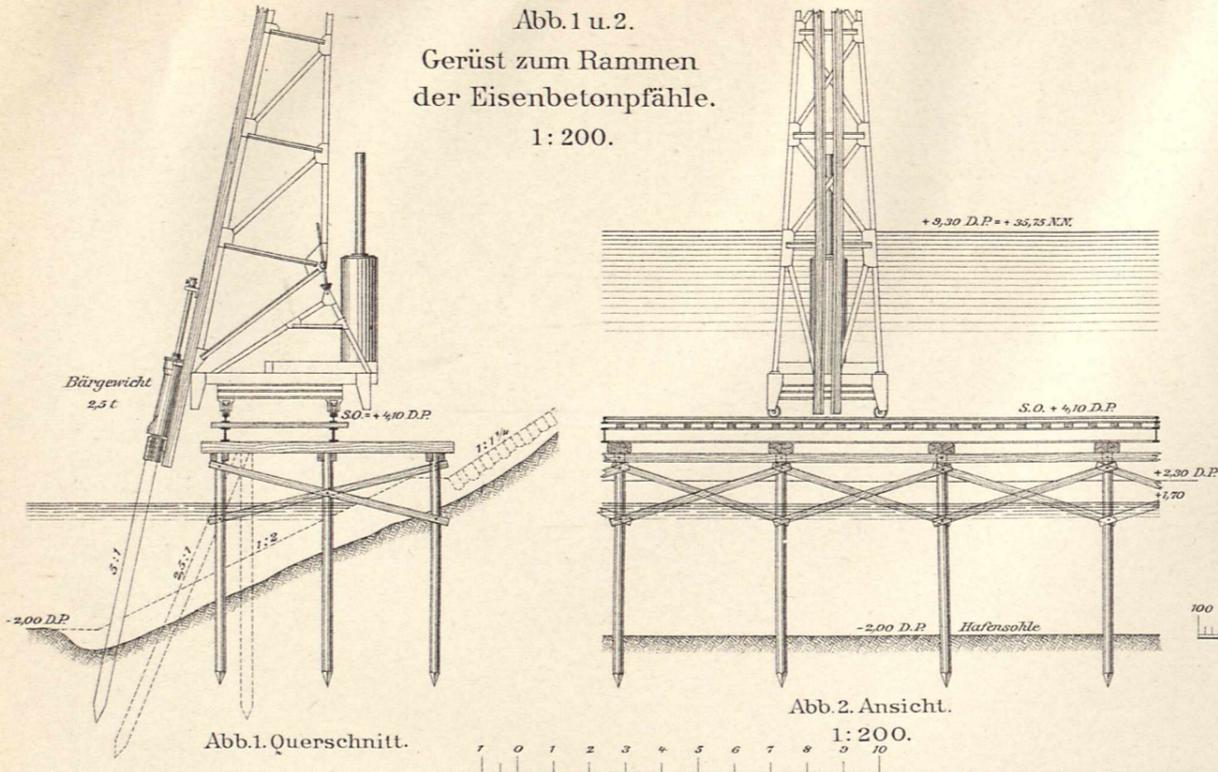


Abb. 9. Querschnitt durch die
Eisenbetonspundwand. 1: 25.

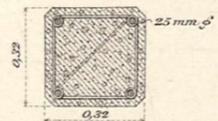


Abb. 10. Querschnitt
durch einen Tragpfahl.
1: 25.

- Zeichenerklärung zu Abb. 8.
- senkrechter Pfahl 32 · 32 cm
 - ▤ schräger Pfahl 32 · 32 cm
 - ▥ schräger Spundwandpfahl 50 · 32 cm

Abb. 11 u. 12.
Anordnung der
Mährringe, Haltepfähle
u. der Eiseneinlagen
in den Platten.

Abb. 11.
Querschnitte der Kaimauer.

Abb. 12.



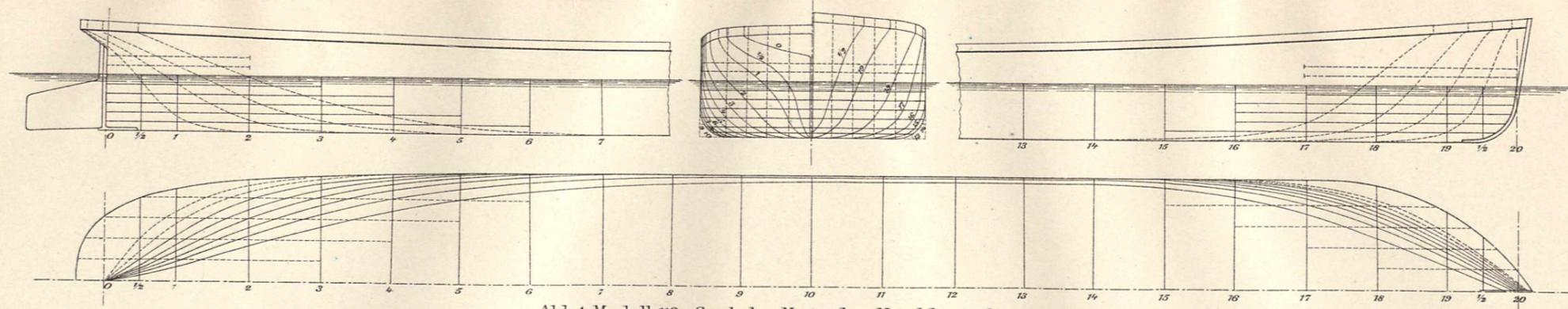


Abb.1. Modell 112. Seekahn Nr 85 des Norddeutschen Lloyd.

Der für die Versuche im Dortmund-Ems-Kanal benutzte Kahn hatte ein 50m längeres Mittelschiff
sodass die Länge zwischen den Loten 55 m. und die Wasserverdrängung 672 cbm betrug.

Länge zwischen den Loten 50,00 m Konstruktionstiefgang 2,00 m
Größte Breite 8,00 m Wasserverdrängung 594 cbm

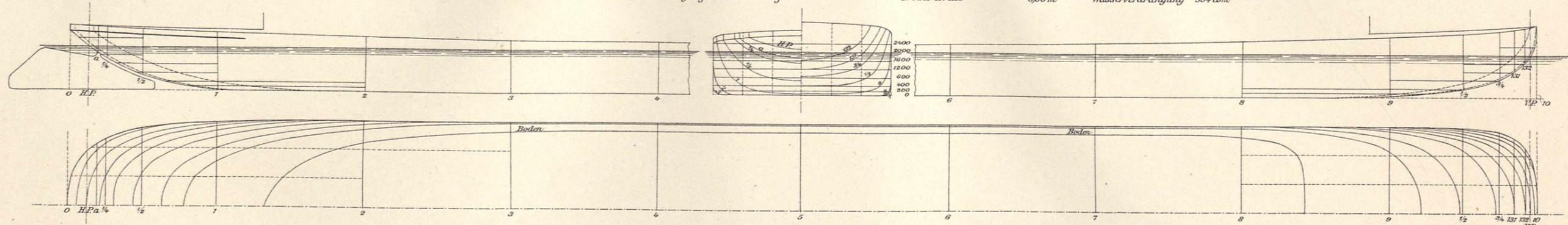


Abb.2. Modell 113. Kanalkahn Emden.

Länge zwischen den Loten 65,60 m Größte Breite 8,10 m Konstruktionstiefgang 2,00 m Wasserverdrängung 944 cbm

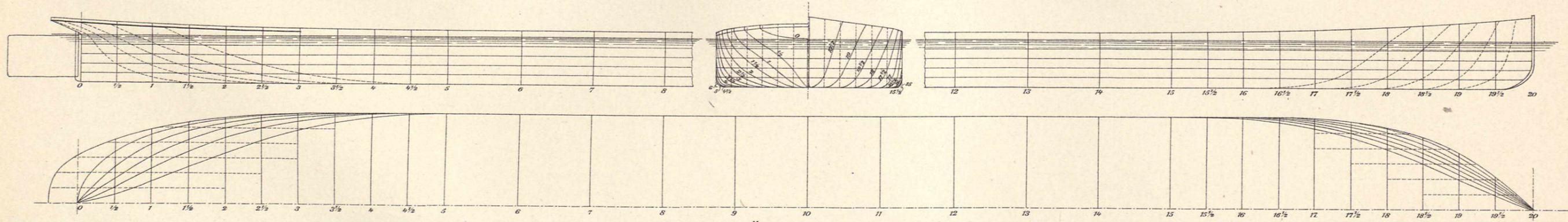


Abb.3. Modell 114. Übigauer Entwurf. Stevenform.

Länge zwischen den Loten 63,00 m Größte Breite 8,10 m Konstruktionstiefgang 2,07 m Wasserverdrängung 900 cbm

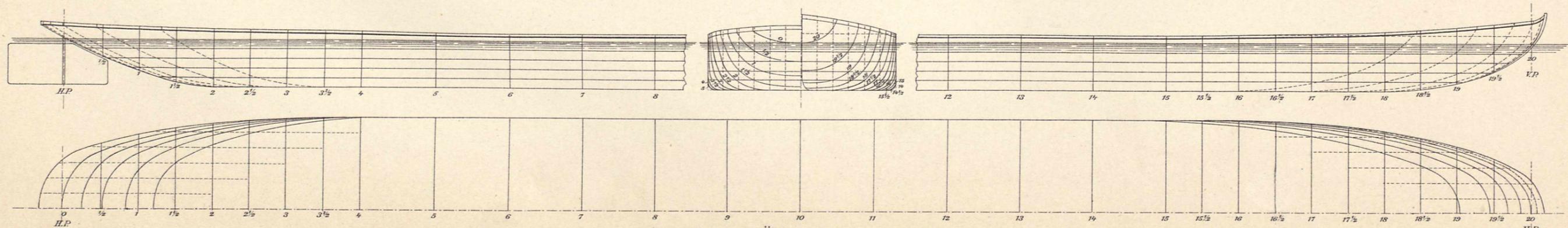


Abb.4. Modell 115. Übigauer Entwurf. Löffelform.

Länge zwischen den Loten 63,00 m
Größte Breite 8,10 m

Konstruktionstiefgang 2,07 m
Wasserverdrängung 900 cbm



Zugwiderstand und Absenkung
des Seekahns Nr.85 und des Kanalkahns Emden
in der Versuchsstrecke des Dortmund-Ems-Kanals
unmittelbar beobachtet
und aus den Modellversuchen berechnet.

Widerstände:

- bei deutlich zunehmender Zugkraft beobachtet
- ◐ bei wenig zunehmender Zugkraft "
- ◑ bei gleichmäßiger Zugkraft "
- ◒ bei wenig abnehmender Zugkraft "
- ◓ bei deutlich abnehmender Zugkraft "
- aus den Modellwiderständen berechnet

Absenkungen:

- + an der vorderen Höhenlatte des Fahrzeugs beobachtet
- " " hinteren " " " "
- des Wasserspiegels neben dem Fahrzeug aus den Geschwindigkeitshöhen berechnet

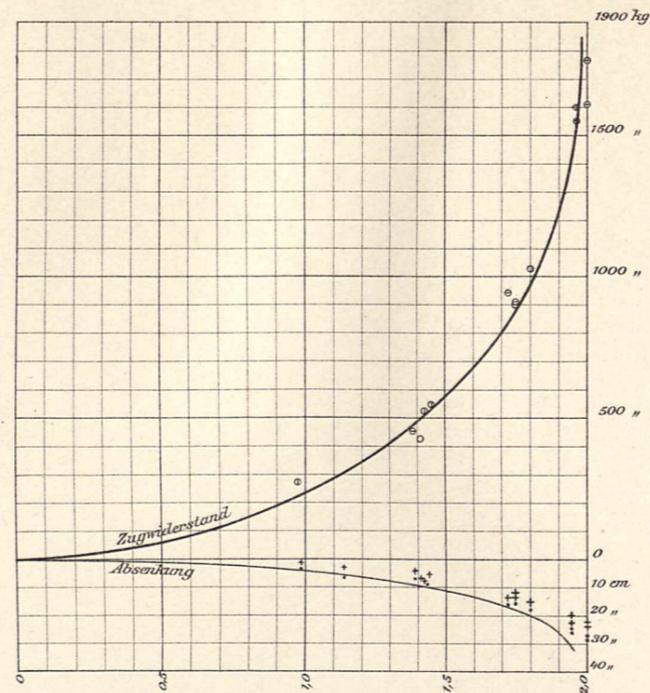


Abb.1. Seekahn Nr. 85. Tauchung 1,75 m.

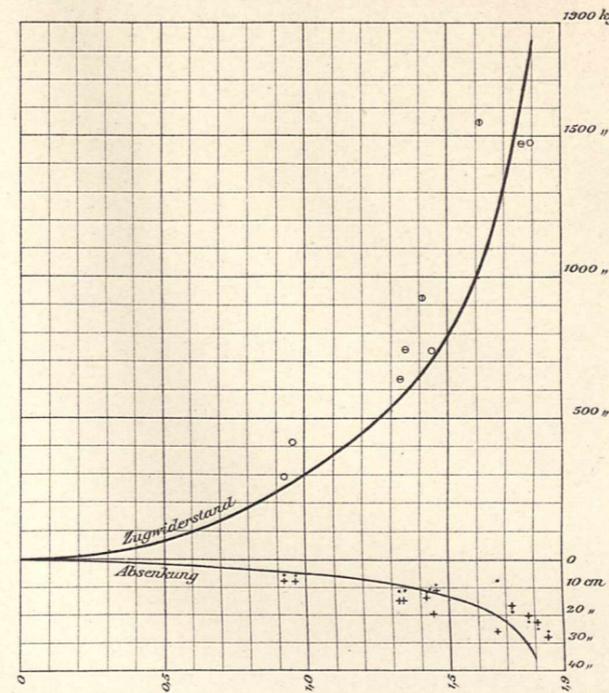


Abb.2. Seekahn Nr. 85. Tauchung 2,00 m.

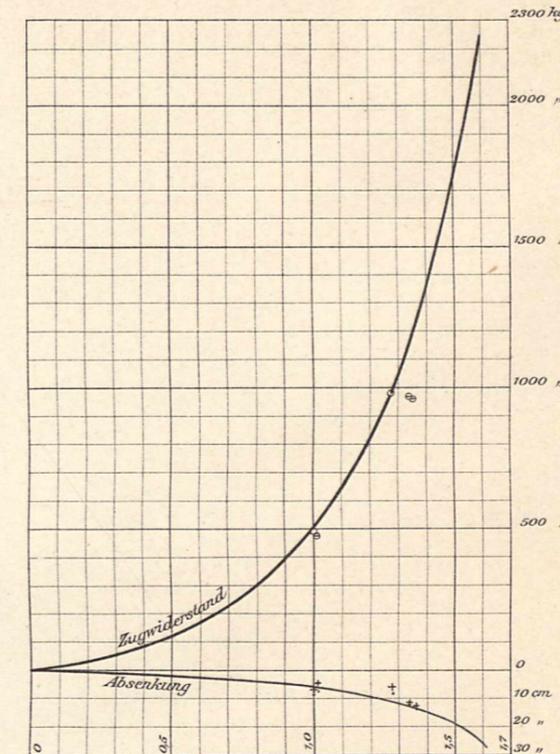


Abb.3. Seekahn Nr. 85. Tauchung 2,25 m.

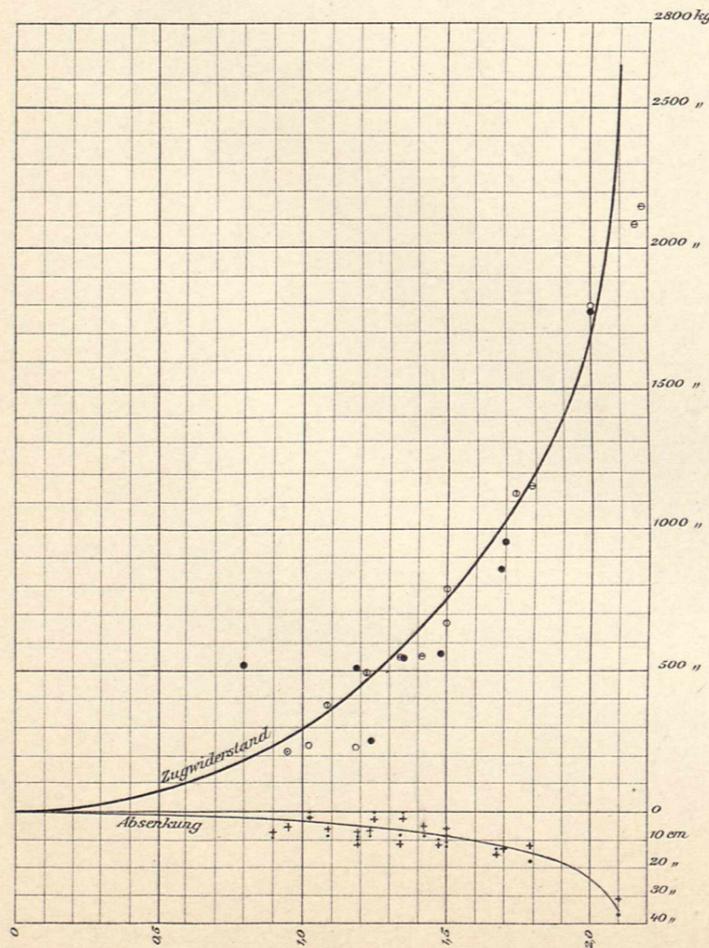


Abb.4. Kanalkahn Emden. Tauchung 1,50 m.

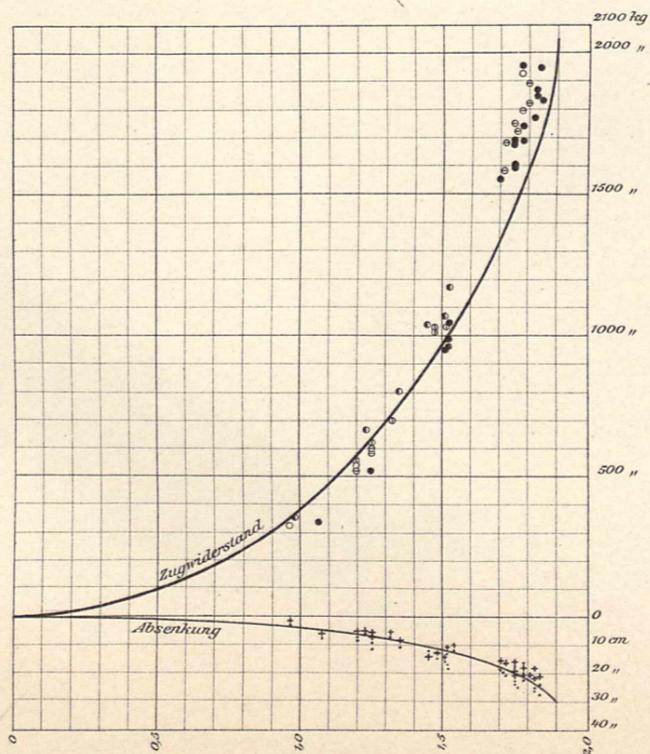


Abb.5. Kanalkahn Emden. Tauchung 1,75 m.

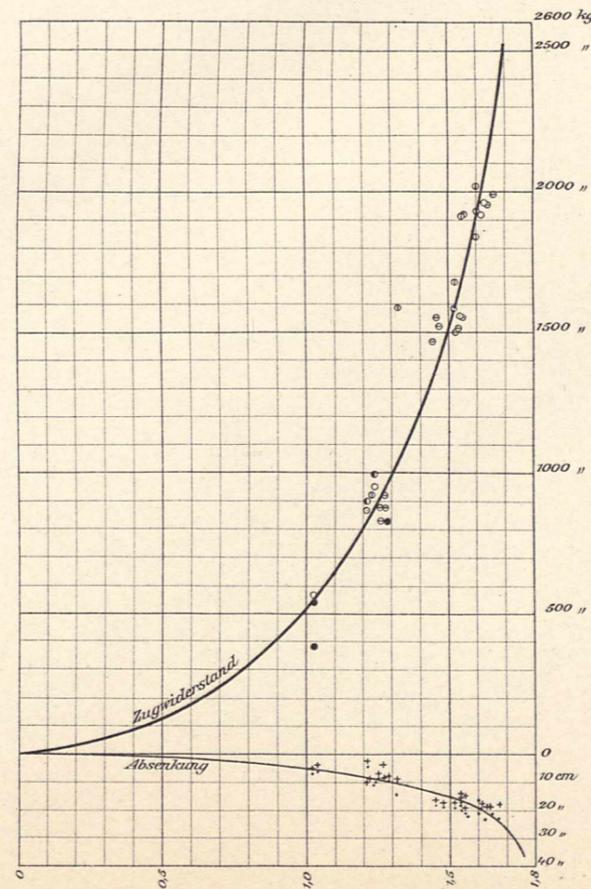


Abb.6. Kanalkahn Emden. Tauchung 2,00 m.

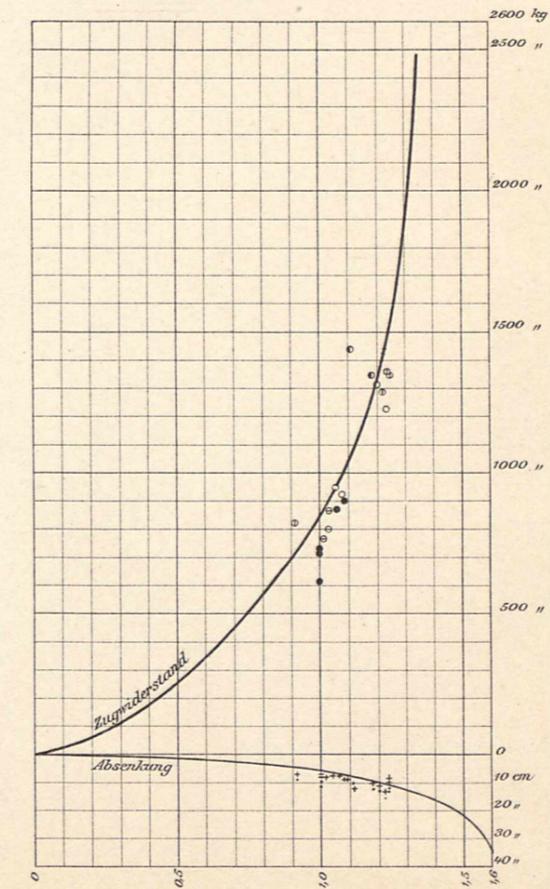


Abb.7. Kanalkahn Emden. Tauchung 2,25 m.





Elektrische Treidelei.

