Brückeneinsturz in Bath

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 19

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-5861

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

8. Die Kosten nehmen bei jedem System desto mehr zu, je mehr von den berechneten zweckmässigsten Steigungen abgewichen wird. Um dies zu zeigen, sind die Betriebskosten für 0,025; 0,007 und 0,20 Steigung berechnet und die betreffenden Verhältnisszahlen beigefügt.

Alle Resultate, die sich soeben aus den Rechnungsresultaten ergaben, hätten schon aus der Form der Gleichungen gefolgert werden können, wir zogen es jedoch vor sie mit Zahlen zu belegen und sie aus diesen herauszulesen. Allein auf ein wichtiges algebraisches Verhältniss müssen wir aufmerksam machen, auf das Glied $\frac{\mathfrak{B}}{\varsigma - \tau - \tau'}$. $\mathfrak{B}$ ist grösser als wie $\mathfrak{A}$, die Kosten nehmen daher ab wenn ς zunimmt.

Da nun die Zugkraft ςM kaum mehr vergrössert werden kann, so ist es Aufgabe der Mechanik diese Zugkraft mit dem möglichst kleinen Maschinengewicht herzustellen.

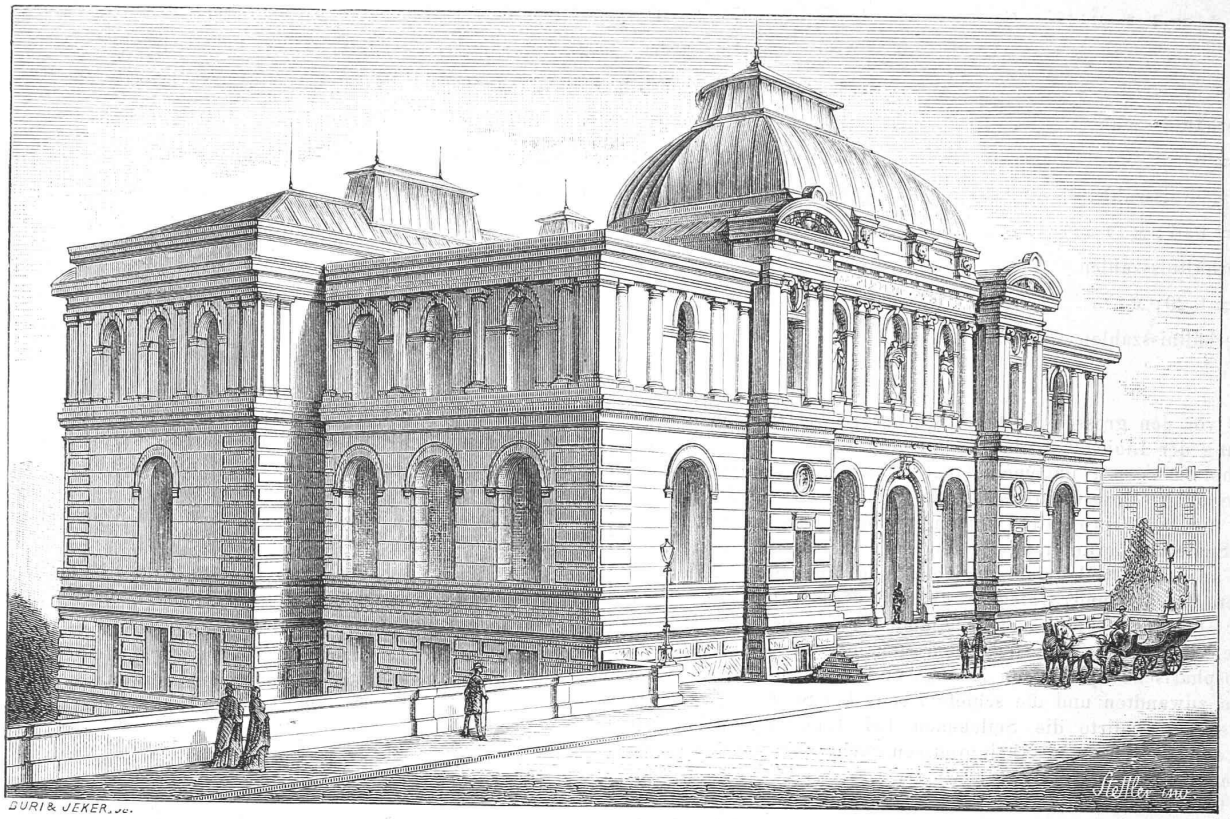
Die Coefficienten der Einheitspreise, mit denen wir unsere Rechnungen ausführten, lassen, wir sind uns dessen wohl bewusst, hinsichtlich der Zuverlässigkeit viel zu wünschen übrig, allein wir hoffen, dass der Bedeutung der Fragen gegenüber deren Beantwortung von ihnen abhängt, die Gesellschaften sich vielleicht veranlasst sehen werden, Material in den Rechenschaftsberichten zu veröffentlichen, das dem Techniker auch dienen kann.

Trotz dieser Unzuverlässigkeit aber glauben wir, dass durch Correction der Coefficienten die Zahlen sich wohl parallel oder proportional verschieben, die Ergebnisse im Ganzen sich jedoch kaum wesentlich ändern dürften.

(Fortsetzung des Protocolls folgt.)

* * *

DAS KUNSTMUSEUM IN BERN.



Das Kunstmuseum in Bern.

Von Architect **E. Stettler.**

Dasselbe misst in seiner grössten Länge 42,00 m/, in der grössten Tiefe 24,50 m/, in der Höhe 28,40.

Es enthält unter dem Strassenniveau ein zweistöckiges Soussol mit Räumlichkeiten für die Kunstschule, bestehend aus fünf Säälen von je 50—60 □m/ Fläche, Wohnung für das Inspectorat, Packräume, Magazine, etc. Alle diese Räumlichkeiten haben zwei besondere Eingänge auf der Ost- und Westseite des Gebäudes und können von den speziell der Oeffentlichkeit gewidmeten Ausstellungsräumen ganz unabhängig gemacht werden.

Von den zwei Stockwerken über dem Strassenniveau ist das Erdgeschoss zur Aufstellung von Sculptur-Werken, das obere Stockwerk zur Ausstellung von Gemälden bestimmt.

Das centrale Treppenhaus vermittelt die Verbindung zwischen sämmtlichen Stockwerken und soll im obern Stockwerk ebenfalls zur Aufstellung von Gemälden (grösserer Dimensionen) dienen. Letzteres, sowie die Gemäldegallerie auf der Nordseite des Gebäudes ist von Oben beleuchtet.

Sämmtliche Ausstellungsräume werden vermittelst einer Centralheizung, die Soussolräume durch Oefen erwärmt.

Das Gebäude soll mit Ende nächsten Jahres eröffnet werden; die Mittel zu dem Bau werden hauptsächlich aus dem Nachlass des Architecten Gottlieb Hebler, welcher durch testamentarische Verfügung sein ganzes Vermögen diesem Bau bestimmte, bestritten.

Ausserdem haben Staat und Gemeinde und verschiedene Bürger beigetragen, so dass die Vollendung dieses Baues, dessen Kosten sich inclusive Terrain auf circa Fr. 700 000 belaufen werden, nahezu gesichert ist.

Bern, im October 1877.

* * *

Brückeneinsturz in Bath.

(Früherer Artikel Bd. VII, Nr. 3, Seite 20.)

(Correspondenz.)

Hiemit theile ich Ihnen mit, dass es bis zur Stunde total unmöglich war, Material über die Ursachen des Zusammensturzes der Bathbrücke beizubringen, denn bis jetzt hat noch kein Fachblatt irgend welche Details, geschweige denn Zeichnungen veröffentlicht. Ich habe schon bei einigen Ingenieuren hierüber mein Erstaunen ausgedrückt und es stimmen alle darin überein, dass, wie es scheint, die Sache vertuscht werden soll. Wäre der Unglücksfall auf einem der Continente passirt, so wäre

Das

Kunstmuseum

in

Bern.

Legende.

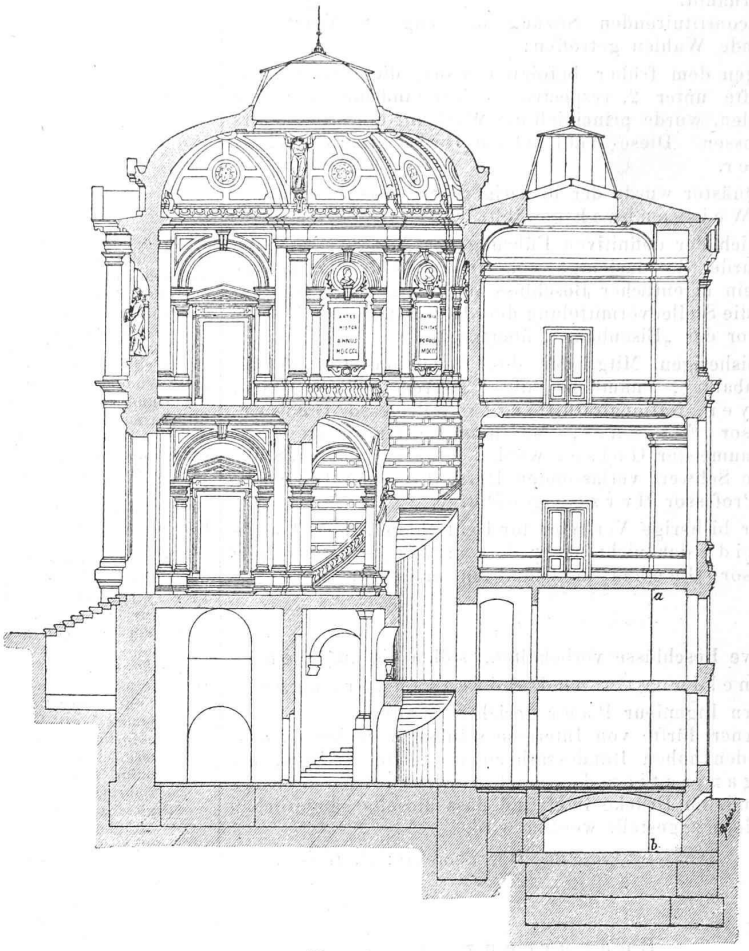
Erdgeschoss.

1. Vestibule und Treppenhaus
2. Bronzen und Terracotten
3. Hörsaal
4. Reservirte Räume für spätere Vergrösserung
5. Antikensaal
6. Lichthöfe
7. Garderobe
8. Portierloge
9. Abtritt
10. Professorenzimmer

Erster Stock.

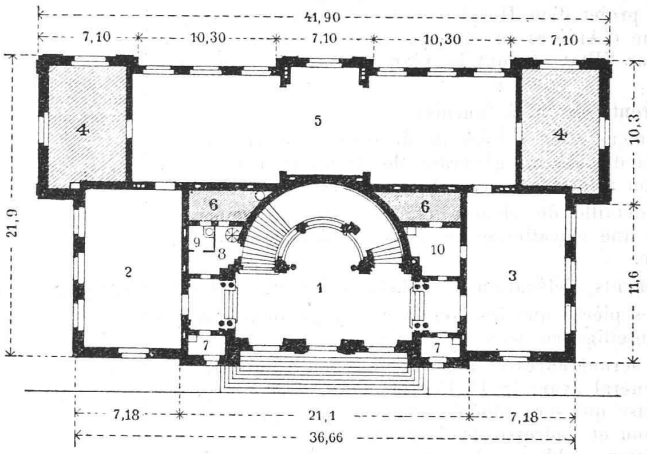
1. Vestibule und Treppenhaus
2. Kleinere Gemälde
3. Hörsaal
4. Reservirte Räume für spätere Vergrösserung
5. Oberlichtsaal für Gemälde
6. Lichthöfe
7. Garderobe
8. Disponibel
9. Abtritt
10. Treppe auf die Dächer

Querschnitt.



Masstab: 1 : 250.

Grundriss.



Masstab: 1 : 500.

jedenfalls mehr Aufhebens darüber gemacht worden, wie seiner Zeit mit der Ashtabulabrücke in Ohio. Sollte im Laufe der Zeit die Sache veröffentlicht werden, werde natürlich nicht verfehlen, meinem Versprechen nachzukommen.

Am 24. September wurde die Taybrücke der North-British-Eisenbahn, die beinahe zwei englische Meilen lang und somit die längste Brücke der Welt ist, dem Verkehr übergeben.

D. Z.

* * *

GESELLSCHAFT
ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums
in Zürich.

Aus den Verhandlungen des Vorstandes.

In der bei Anlass der Generalversammlung in Solothurn stattgehabten Gesammtausschuss-Sitzung wurde Herr Professor Geiser zum Vice-Präsidenten gewählt, ferner die Herren Ar-