Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Der Bietschtal-Viadukt der Lötschbergbahn. — Die Wiederherstellung der Bieler Stadtkirche. — Die Unterkühlung beim Ausfluss gesättigten Dampfes. — Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern. — Miscellanea: Jubiläumsfeier des Elektrotechnischen Vereins Wien. Basler Museumsbauten. Schweizerischer Technikerverband. Elektrifizierung der Linien von italienischen Staatsbahnen. Gaskraft-Wasserpumpen von Humphrey der Chingford-Reservoire des „Metropolitan Water Bord". Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung. Eidgenössische Technische Hochschule. — Konkurrenzen: Sekundarschulhaus in Romanshorn. Frauenarbeitsschule in Basel. — Nekrologie: Dr. A. Slaby. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. — Submissions-Anzeiger.

Tafel 46 bis 49: Die deutsche Stadtkirche in Biel.

Band 61. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 17.**

Der Bietschtal-Viadukt der Lötschbergbahn.

Von Ingenieur *Adolf Herzog* in Basel.

(Mit Tafel 45.)

(Schluss von Seite 211.)

Als Montageeinrichtungen wurden, soweit dem Verfasser bekannt, hierzulande erstmals hohe Derricks verwendet. Auf jeder Talseite wurde je ein Derrick von rund 34 *m* Auslegerlänge und ebensoviel Ständerhöhe bei 5 bis 6 *t* Tragvermögen errichtet (Abbildungen 17 bis 19). Diese, durch je eine Dampfmaschine bedienten Derricks, die sich als äusserst zweckentsprechend erwiesen, hatten in erster Linie den Transport des Eisenmaterials von den Lagerplätzen bei den Widerlagern bis zum Gerüstboden zu besorgen, bezw. an den über den horizontalen Teil des Eisengerüstes verlaufenden Montage-Portalkran abzugeben. Beim Zusammenstellen der auf geneigtem Gerüstboden liegenden sogen. Bogenbeine dienten die Derricks direkt als Versetzkrane. Beim Aufstellen des Eisengerüstes, das als Turmbau, ohne eigene Rüstung, zusammengestellt wurde, leisteten die beiden Derricks ausgezeichnete Dienste. Die Aussenteile des Gerüstes, auf Seite Goppenstein fertige, einzuhängende Rüstträger, auf Seite Brig mit Zugstangen als Hängewerk verstärkte Untergurten des Eisengerüstes, konnten an Land als Ganzes gefasst, mit den Derricks über den Abgrund geschwenkt und an der Verwendungsstelle eingesetzt werden (Abbildung 11, Seite 224).

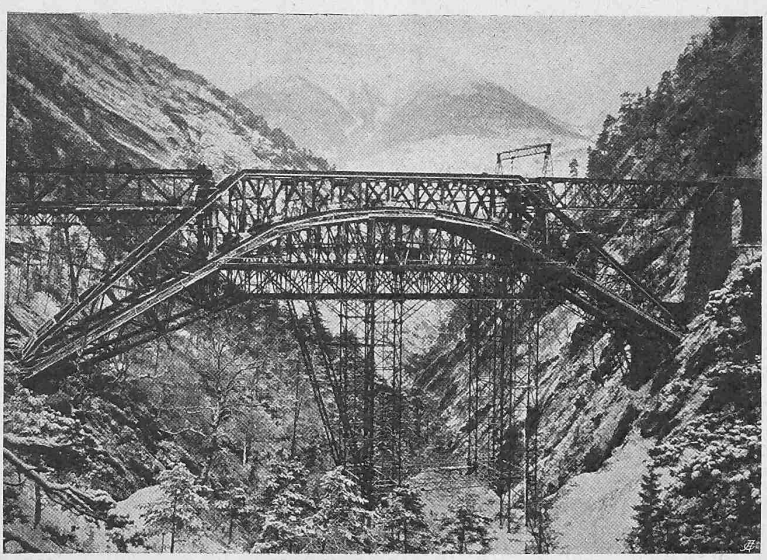

Abb. 7. Gesamtbild, Blick talauswärts (13. November 1912).

Zur Montage der Aussenöffnungen wurden eiserne Rüstträger mit Holzabdeckung verwendet. Diese Rüstträger stützten sich auf Konsolen, die in die aufsteigenden Widerlager eingemauert wurden; eine weitere Unterstützung erhielten diese Träger durch je ein auf die Obergurten der Bogenbeine aufgesetztes eisernes Rüstjoch und durch eine in den Auflagerquerträger für die Aussenöffnung eingebaute ebensolche Hängerüstung. Alle diese Rüst-Einrichtungen konnten mit den Derricks versetzt werden.

Die Montagenietung erfolgte mittels Presslufthämmern der Maschinenbau A.-G. vorm. Pokorny & Wittekind in Frankfurt a. M. Ein Burckhardscher Stufenkompressor lieferte Druckluft von 6 bis 7 *at* Spannung; diese diente zum gleichzeitigen Betriebe der fünf bis sieben Lufthämmer und zur Versorgung der zugehörigen Pressluft-Feldschmieden mit der nötigen Luftzufuhr. Der Kompressor wurde durch ein Lanz'sches Lokomobil von 22 *PS* angetrieben; das „Maschinenhaus" war in einer im Fels ausgesprengten Nische untergebracht und zugleich als Reparaturwerkstätte eingerichtet. Das erforderliche Kesselspeise-, Kühl- und Trinkwasser lieferte eine etwa

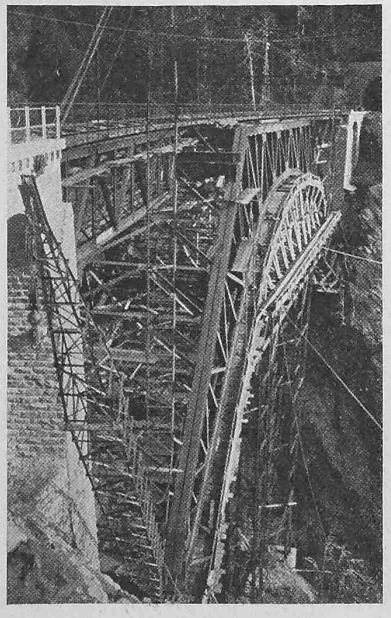

Abb. 9. Vom rechten Ufer aus, rechts der Bahn (9. Januar 1913).

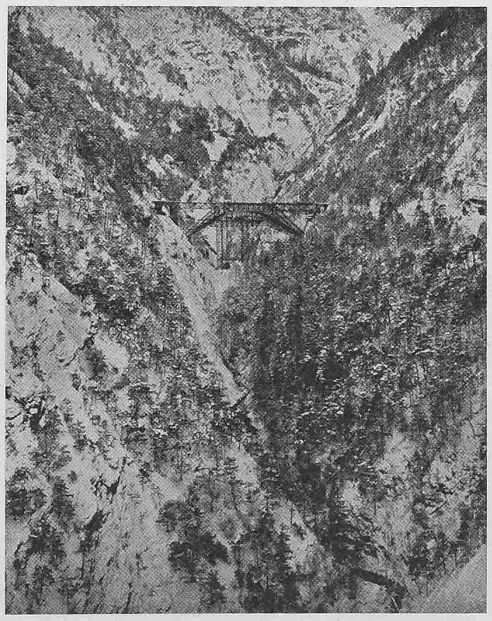

Abb. 8. Gesamtbild taleinwärts, links und rechts die Tunnel der Dienstbahn (13. Nov. 1912).

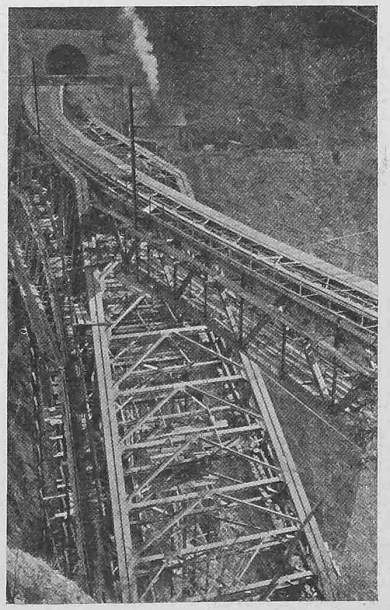

Abb. 10. Vom rechten Ufer aus, links der Bahn (9. Januar 1913).