

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 10

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

innen am Bolzengewinde mit Schwierigkeiten verbunden ist. Sie raten deshalb, sich in der Form mehr dem Whitworthsystem zu nähern, einen offenen Gewindewinkel zu wählen und die Gewindetiefe nicht grösser als $\frac{2}{3}$ der Ganghöhe anzunehmen.

Die Konferenz machte diese Gesichtspunkte zu den ihrigen und nahm die in Fig. 4 dargestellte Gewindeform an.

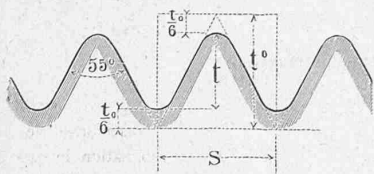


Fig. 1. Whitworth-Gewinde.

Die Konferenz machte diese Gesichtspunkte zu den ihrigen und nahm die in Fig. 4 dargestellte Gewindeform an. Darnach soll das Muttergewinde innen abgeflacht und aussen abgerundet, das Bolzengewinde aussen abgeflacht und innen abgerundet, ausgeführt werden. Das Mass der Abflachung bezw. Abrundung wurde übereinstimmend nach den bisher vorliegenden deutschen und französischen Vorschlägen, sowie nach Sellers mit $\frac{1}{8}$ angenommen, mit dem Vorbehalte, auch die Abflachung von $\frac{1}{6}$ zu prüfen und eventuell diese beiden Alternativen noch durch Versuche gegen einander abzuwägen. Der Winkel wurde mit 60° bestimmt. Es entsprechen diese Formen (Fig. 4) bei $\frac{1}{8}$ Abschrägung bezw.

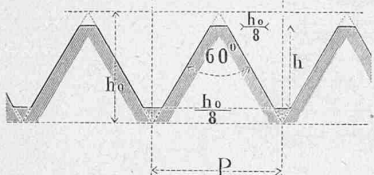


Fig. 2. Sellers-Gewinde.

Hinsichtlich der Beziehungen zwischen Durchmesser und Ganghöhe wurde beschlossen, die Steigerung der Ganghöhen im Verhältnis zum Durchmesser solle gruppenweise geschehen in Anlehnung an eine vorgelegte Skala nach Ergänzung derselben durch einige Interpolationen. Die Skala des Durchmessers soll nach ganzen geraden Zahlen von Millimetern fortschreiten und die Schrauben nach dieser Millimeterzahl des Durchmessers bezeichnet werden. Nur über die Definition des Durchmessers gingen die Ansichten noch auseinander, indem einerseits beantragt wurde, das Mass

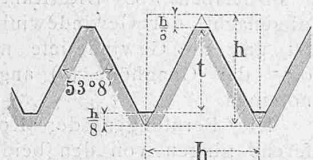


Fig. 3. Gewinde des V. d. J.

des Durchmessers vom glatten Bolzen, d. h. über die Spitzen des Gewindes vor Abschrägung als Mass des Schraubendurchmessers anzunehmen, wie es bei der französischen Marine früher üblich gewesen ist und bei dem vom Verein deutscher Ingenieure vorgeschlagenen System vorgesehen war, während man andererseits vorschlug, den Durchmesser über das abgeflachte bezw. abgerundete Gewinde zu messen, wie es beim Whitworth- und beim Sellers-System üblich und auch in Frankreich grossenteils angenommen ist. Es würde hier zu weit führen, die Gründe, die für und wider die beiden Vorschläge geltend gemacht wurden, zu erörtern. Dieselben sind dem Konferenzprotokoll beigefügt und die Austragung dieser an und für sich untergeordneten Frage vertagt worden.

Das Spiel zwischen Bolzen und Muttern, sowie die Schlüsselweite boten nach Erledigung der Hauptfragen geringe Schwierigkeiten. Das gewählte, einseitig abgerundete Profil gewährt genügend laterales Spiel, während in achsialer Richtung über ein Spiel nichts bestimmt werden kann, dasselbe sich vielmehr dem in jedem einzelnen Falle bestehenden Bedürfnis anpassen muss.

Zur Frage der Schlüsselweite wurde zugegeben, es sei

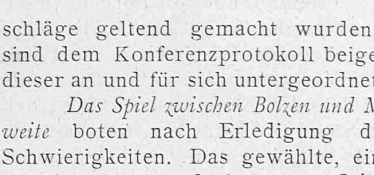


Fig. 4. Vorschlag d. Konferenz v. 20. XI. 1897.

Zur Frage der Schlüsselweite wurde zugegeben, es sei

wünschbar, dass möglichst die gleiche Schlüsselweite für die Köpfe mehrerer aufeinander folgender Nummern passen und dass die Schlüsselweite immer in ganzen Millimetern angegeben werde. Ein Vorschlag, die Schlüsselweite von 5 zu 5 mm zunehmen zu lassen, wie das bei den Eisenbahnen teilweise eingeführt ist, wurde als für den Maschinenbau nicht zulässig, verworfen, wegen der dadurch bedingten Materialverluste und Platzverschwendung. Der Konstrukteur müsse namentlich für Flanschenverbindungen u. dergl. mit möglichst kleinen Schlüsselweiten rechnen können. Die Schlüsselweite soll so gewählt werden, dass der Schlüssel für die fertig bearbeitete Mutter einer Nummer für die rohe Mutter der nächst kleinern Nummer passe.

Die Konferenz hat schliesslich beschlossen, das Ergebnis ihrer bisherigen Verhandlungen an eine grössere Anzahl technischer Verbände Europas und Nordamerikas mitzuteilen, dieselben um Prüfung und Begutachtung ihrer Vorschläge zu ersuchen und sie zur Beschickung eines im kommenden Mai in Zürich abzuhaltenden internationalen Kongresses einzuladen, welcher die Frage der Aufstellung eines internationalen metrischen Gewindesystems für Befestigungsschrauben zu behandeln haben wird.

Referate am Kongresse haben Herr Direktor Th. Peters vom Verein deutscher Ingenieure und Herr Professor Ed. Sauvage von der „Société d'Encouragement pour l'industrie nationale“ übernommen.

Die Fortführung der Angelegenheit ist einem Aktions- und Organisationskomitee übertragen, an dessen Spitze Herr Oberst P. E. Huber, Präsident des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller steht und dem ferner angehören die Herren: Professor R. Escher, Zürich als Aktuar, Ingenieur Brown, Baden, Direktor H. Dieller, Luzern, Oberingenieur R. Weyermann, Bern, Ingenieur Hürlimann, Zürich, Prof. A. Stodola, Zürich, Ingenieur Karl Sulzer, Winterthur. A. J.

Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.

II.

Auf Seite 71 und 72 unserer heutigen Nummer bringen wir Darstellungen des gleichfalls mit einem zweiten Preise bedachten Entwurfes „Zeitspiegel“ der Herren Architekten Kuder & Müller in Zürich. — Bei der Beurteilung dieses Entwurfes hatten das Preisgericht, sowie Herr Professor Bluntschli in seinem Vortrag im hiesigen Ingenieur- und Architekten-Verein, die vorteilhafte Lösung der Treppenanlagen, die — abgesehen von der starken Ueberdeckung des Parterre — gelungene Gestaltung des Zuschauerraumes und namentlich die flotte Architektur der Hauptfassade anerkennend hervorgehoben, während die Terrasse neben den Sitzreihen der zweiten Gallerie und die Anordnung der Abtritte im zweiten Stock zu Ausstellungen Anlass gaben.

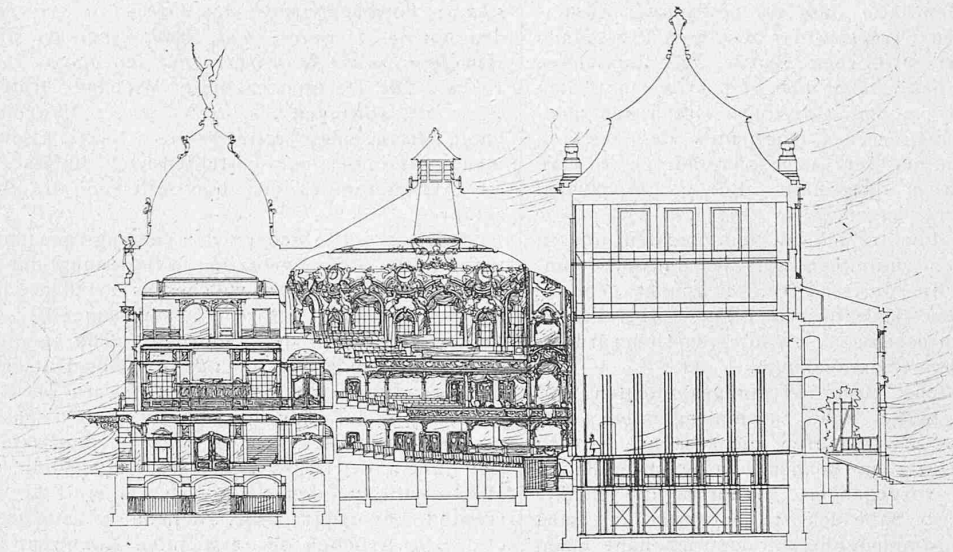
Miscellanea.

Verschiebung eines massiven Wohngebäudes im Bahnhofe Aschaffenburg. Bei Durchführung von Bahnhoferverweiterungen bilden vielfach die vor Jahren erbauten Dienstgebäude ein Hindernis, dessen notwendige Beseitigung oder Umgehung bisher nicht nur als kostspieliges, sondern auch als betriebsstörendes Unternehmen misslich empfunden wurde. Dem in Amerika gegebenen Beispiele folgend, ist neuerdings versucht worden, solche Gebäude von den Fundamenten abzuheben und nach Bedürfnis von den Bahngleisen abzurücken. Ueber eine derartige Verschiebung eines im Bahnhofe Aschaffenburg befindlichen Dienstwohngebäudes, welches wegen Vermehrung der Bahngelise beseitigt werden musste, wird uns von der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen folgendes mitgeteilt: Das Gebäude ist 12,2 m lang, 10,8 m breit, vollkommen unterkellert, und enthält je eine Wohnung im Erdgeschoss, 1. Stock und Dachgeschoss. Die 1,20 m dicken Fundamentmauern sind aus unregelmässigen Gneisbruchsteinen, die im Mittel 0,5 m dicken Umfassungsmauern aus roten, unterfränkischen Bruchsteinen hergestellt. Da die Scheidemauern teilweise auf den 3,4 m weit gespannten Kellergewölben ruhen, so musste

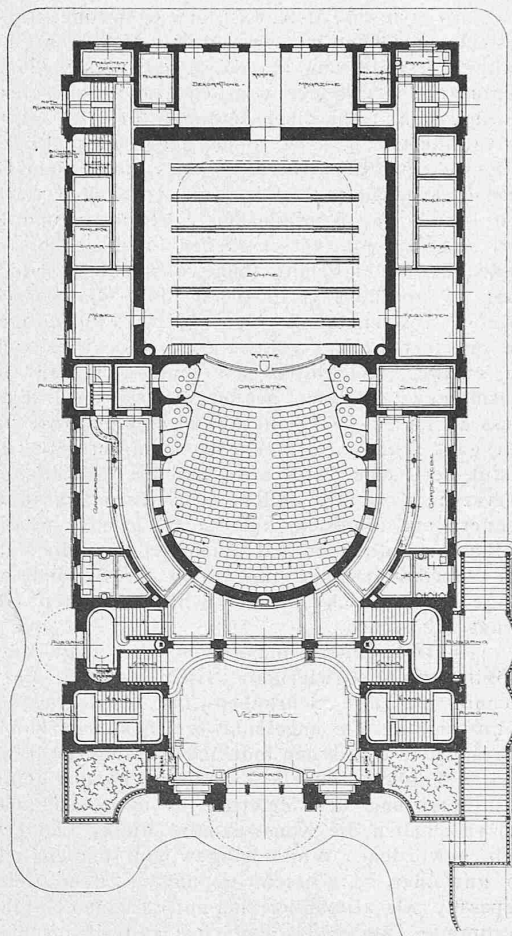
systematischen Prüfung unterzogen wurden. Der Verein deutscher Ingenieure hat erkannt, dass es sich nicht darum handeln könne, auf Grund des Whitworthsystems, welches das englische Mass zur Grundlage hat, weiter zu bauen, sondern dass man sich für ein besonderes metrisches System entscheiden müsse. Er hat ein solches ausgearbeitet und zur Annahme empfohlen, zugleich aber auch selbst eine

Reihe von Versuchen unternommen und mit Hilfe der beiden Firmen L. Löwe & Cie. in Berlin und J. E. Reinecker in Chemnitz die Zweckmässigkeit verschiedener beantragter Gewindeformen untersucht. Diese Versuche haben noch kein abschliessendes Ergebnis aufzuweisen, haben aber nach verschiedenen Richtungen interessante Einblicke gewährt.

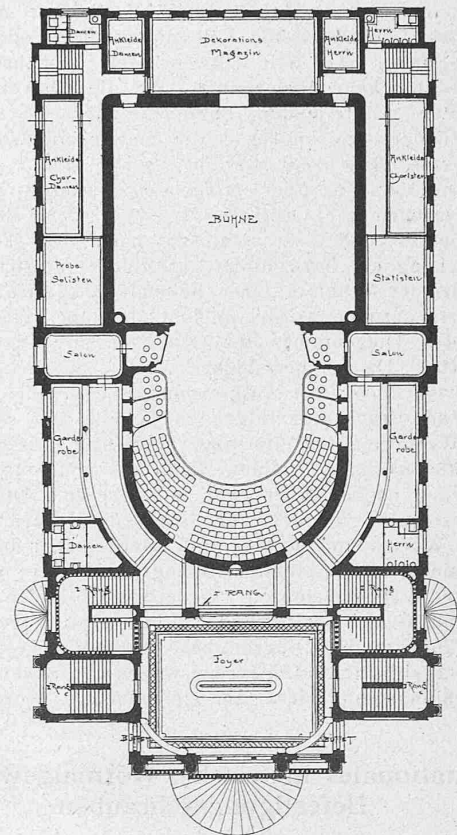
Als nun das schweiz. Eisenbahndepartement unter die



Längenschnitt 1 : 500.



Erdgeschoss-Grundriss 1 : 500.



Grundriss vom I. Rang 1 : 500.

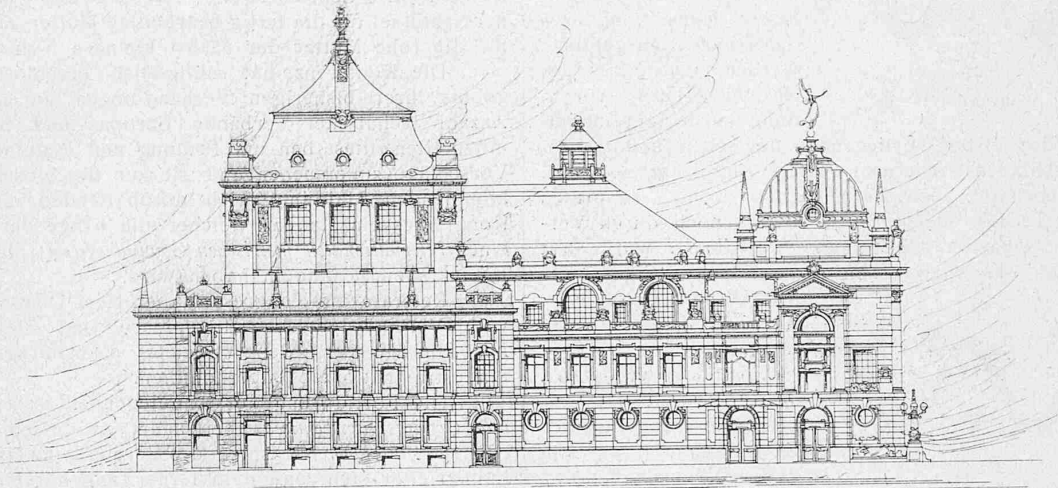
II. Preis (ex aequo). Entwurf von *Kuder & Müller*, Arch. in Zürich. Kennwort: «Zeitspiegel».
Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.

Traktanden einer in Aussicht genommenen internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen auch die Begutachtung eines den Eisenbahnen zu empfehlenden metrischen Gewindesystems für Befestigungsschrauben aufnahm, äusserte sowohl der Verein deutscher Ingenieure wie auch der Verein schweizerischer Maschinen-Industrieller den Wunsch, zu diesen Beratungen beigezogen zu werden.

Das System Sellers (Fig. 2) im Jahre 1864 in Nordamerika aufgestellt, ist daselbst dank der Förderung, welche ihm das „Franklin Institute“ zu teil werden liess, ebenfalls allgemein zur Geltung gelangt. Die Kanten sind bei diesem System um $\frac{1}{8}$ abgeflacht (gegen $\frac{1}{6}$ Ab- rundung bei Whitworth) und der Gewindegewinkel dafür mit 60° (gegen 55° bei Whitworth) etwas offener ge-

Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.

II. Preis (ex aequo). Entwurf von Kuder & Müller, Arch. in Zürich. Kennwort: «Zeitspiegel».



Süd-Ansicht 1 : 500.

Letztenannter Verein, für welchen seit Jahren der im vergangenen Frühjahr verstorbene Ingenieur R. Landolt in der Sache beschäftigt war, ergriff die Initiative, namentlich in der Absicht, die in Frankreich und in Deutschland bestehenden Bestrebungen auf ein gemeinsames Ziel zu leiten, um zu einem internationalen metrischen Gewinde zu gelangen.

Die erwähnten gründlichen Vorarbeiten ermöglichten es der auf seine Veranlassung am 20. November 1897 zusammengetretenen Konferenz, die wesentlichen Punkte für das angestrebte metrische Normalgewinde klarzustellen. Als solche sind zu bezeichnen:

- Die Form des Gewindes (Abflachung oder Abrundung der Kanten und Mass derselben; Gewindegewinkel).
- Durchmesser und Ganghöhe (Abstufung derselben — stetig oder gruppenweise; Verhältnis von Ganghöhe zum Durchmesser; Bezeichnung der Schrauben nach Durchmesser oder nach Nummern).
- Spiel zwischen Bolzen und Muttern; Schlüsselweite der sechskantigen Muttern.

Die Gewindeform der zwei am weitesten verbreiteten, sowie der von der „Société d'Encouragement“ und dem Verein deutscher Ingenieure vor geschlagenen Systeme sind in folgenden Figuren (S. 73) dargestellt.

Das Whitworthsystem (Fig. 1) mit beidseitig auf $\frac{1}{6}$ abgerundeten Kanten hat einen Gewindegewinkel von 55° und eine Gewindetiefe von 0,64 der Ganghöhe (S). Dasselbe hat seit 1841 in England allgemeine Verbreitung gefunden und ist mit dem englischen Masse in der Maschinentechnik auch auf dem europäischen Kontinent, mit Ausnahme Frankreichs, meistens angenommen worden.

halten. Die Gewindetiefe ist 0,65 der Ganghöhe (P).

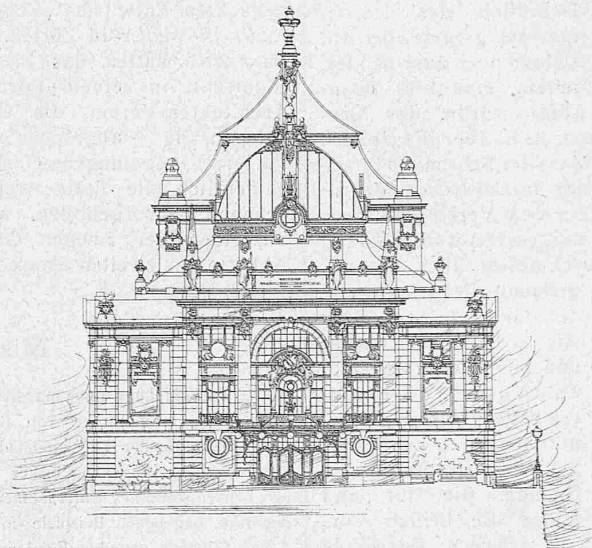
Das System der Société d'encouragement hat sich bezüglich der Gewindeform ganz an das Sellers-System (Fig. 2) gehalten und auch die Gewindetiefe mit 0,65 P. angenommen. Dagegen weicht das System des Vereins deutscher Ingenieure (Fig. 3) wesentlich von den bisherigen ab. Die Kanten sind zwar ebenfalls um $\frac{1}{8}$ abgeflacht, der Gewindegewinkel ist aber auf $53^\circ 8'$ festgesetzt und die Gewindetiefe mit 0,75 der Ganghöhe (h) angenommen.

Die Beratungen der Konferenz gingen von den beiden letztgenannten Systemen aus.

Ueber das Verhalten derselben hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Schrauben gehen die Ansichten der Fachleute noch auseinander. Vergleichende Versuche nach dieser

Richtung liegen nicht vor, müssten aber interessante Aufschlüsse ermöglichen. Mit grösserer Bestimmtheit äussern sich die Maschinentechniker, welche sich mit der Erprobung und Anwendung der beiden Systeme befasst haben, namentlich die Herren Bariquand et Marre in Paris und J. E. Reinecker in Chemnitz über die Formen dieser Systeme in Bezug auf die Herstellung des Gewindes und das Verhalten der Gewindschneid-

zeuge. Sie sind der Ansicht, dass die Schneidzeuge infolge der Abflachung der Kanten (an Stelle der beim Whitworthsystem angewendeten Abrundung) sowie wegen der grösseren Gewindetiefe bezw. des spitzeren Gewindegewinkels, einem wesentlich grösseren Verschleisse unterworfen sind, und weisen hinsichtlich der genauen Ausführung der Schraubengewinde darauf hin, dass die saubere und korrekte Herstellung der Abflachung aussen am Muttergewinde und



Ost-Ansicht 1 : 500.