

Beleuchtung des Artikels : "Neues Längen-Profil der Strassen" im II. Hefte des 1. Bandes dieser Zeitschrift

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **1 (1836)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2311>

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.

zum Glühen erhitzt wird, so theilt sie diesen Steinen eine sehr hohe Temperatur mit, und diese werden dann der, in dünnen Schichten zwischen ihnen durchziehenden Luft, noch sehr viele Wärme zuführen.

Ein solcher Ofen leistet, meines Erachtens, Alles, was der halbcylindrische leisten kann, ohne die Mängel desselben an sich zu haben. Die zu erwärmende Luft ist eng eingeschlossen, sie wird dort, wo sich die meiste Hitze concentrirt, in viele kleine Ströme zertheilt, und dadurch sehr geeignet die Wärme anzunehmen. Desgleichen wird dieser Ofen besser als der cylindrische ziehen, und da hier der Feuerraum nicht so bedeutend groß ist wie bei jenem, so wird auch das Brennmaterial weit mehr Hitze geben; endlich ist dieser Ofen auch billiger herzustellen als ein solcher mit langen Röhren. (Fortsetzung folgt.)

Zürich, im December 1835.

I. *

Beleuchtung des Artikels

„Neues Längen-Profil der Straßen“ im II. Hefte des I. Bandes dieser Zeitschrift.

Der Einsender dieses Artikels hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein Gutachten des Herrn Ingenieur Schinz unrichtig darzustellen und ins Lächerliche zu ziehen; es sey daher einem unbefangenen Freunde des Lesers, der die Lokalität kennt, um welche es sich hier handelt, eine kurze Beleuchtung der Sache gestattet.

Man verlangte von Herrn Schinz ein Projekt für die Anlegung einer neuen Gasse, welche zwei, ungefähr eine halbe Stunde von einander gelegene Punkte mit einander verbinden sollte. Zwischen beiden Endpunkten breitet sich ein flacher Schuttkegel in der Art aus, daß bei Ueberschreitung desselben in gerader Linie eine Anhöhe von circa 25 Fuß angetroffen wird, die jedoch so sanft abgedacht ist, daß die Steigung der Gasse nirgends $1\frac{1}{2}$ Proz. erreichte. Auf einer andern Richtung hingegen kann mittelst gebrochener Linien und sofort also mit Abweichung von der geraden, die obere Steigung umgangen, und die Bahn ganz oder größtentheils waagrecht angelegt werden; es fragt sich nun, welcher von den beiden Richtungen der Vorzug gebühre? Herr Schinz gab ihn der geraden Linie, besonders auch in Berücksichtigung der Wichtigkeit einer leichten Entwässerung der Gasse, anderer bedeutenden Verkehrsrücksichten nicht zu gedenken. Dies ist nun die Veranlassung zu dem Spottartikel dieser Zeitschrift: „Neues Längen-Profil der Straßen.“

Wir fragen jeden Sachkundigen: was liegt Ungereimtes in dieser Ansicht des Hrn. Schinz? Man wird finden — nichts, gar nichts! Im Gegentheil, mancher praktische Mann wird sich gern seiner Ansicht anschließen, der weiß, wie weit schwieriger und kostbarer die Entwässerung ganz waagerechter Gassen ist, als hingegen diejenige der offenen Straßen. Man sieht z. B. solche ganz horizontale Gassen in Berlin, besonders aber in Karlsruhe, in Turin u., wo man bei Regengüssen, wenigstens in letzterer Stadt, nicht über dieselben gehen kann, ohne bis an die Knöchel ins Wasser zu kommen.

Eben so unverdient und ungerecht ist der Vorwurf, der dem Herrn Schinz am Schlusse des Artikels gemacht wurde. Das zu frühzeitige Aufbringen der Kieslage war Schuld des Unternehmers, der von der Baubehörde auch zur Wiederherstellung der Straße angehalten wurde, was genügend beweist, daß die Ursache der Senkungen nicht in den Anordnungen des Ingenieurs zu finden ist.

Dies in Kürze der wahre Sachverhalt; jeder würdige nun selbst die ungereimten Verdrehungen des fraglichen Artikels.*)

Noch etwas über das Gewölbe zwischen dem Rathhause und der Hauptwache in Zürich.

Im ersten Hefte pag. 16 und Tafel II. dieser Zeitschrift ist das, seiner Zeit unter den Bauleuten Aufsehen machende, Gewölbe zwischen dem Rathhause und der Hauptwache, so wie es ausgeführt worden, nebst einem Vorschlage, wie selbiges hätte auf zweckmäßigere Art construirt werden können, vom Herrn Baumeister Pfister angegeben.

Ohne irgend Jemandem zu nahe treten zu wollen, bin ich der Ueberzeugung, daß beide obigen Construktionen, abgesehen von ihren in die Augen fallenden wesentlichen Mängeln, von einer einfacheren Seite hätten aufgefaßt werden sollen, und daß namentlich die, von Herrn Pfister angegebene, bedeutende Kosten und Schwierigkeiten bei der Ausführung mit sich gebracht haben würde, da alle Steine auf ungefähr 40 Fuß Entfernung vom Schlusssteine aus gemessen, konische, windschiefe Lager erhielten, welches eines Theils an Material großen Abfall und andern Theils an Tagelöhnen bedeutenden Zeitaufwand erfordert haben würde. Diese verdrehten Lager sind bei der Ausführung sehr schwer mathematisch auf einander zu passen; sie erfordern eine außerordentlich genaue Aufsicht des Baumeisters und mehr als die Genauigkeit, welche wir bei unsern gewöhnlichen Steinhauern finden. Auch erhalten die, in der Nähe des Schlusssteins befindlichen Werkstücke, so wie der Schlussstein selbst, eine so unverhältnismäßige Größe zu den übrigen Gewölbsteinen, daß diese Construktionsweise ganz besonderen technischen Schwierigkeiten unterworfen seyn würde.

*) Die Redaktion hat dem frühern Einsender des fraglichen Artikels die Ausnahme eben so wenig versagt, als dem des vorstehenden, und zwar deshalb, weil die dort gerügten Fehler öffentlich in einer hiesigen Zeitung (dem Schweiz. Constitutionellen) mit den Worten zu lesen waren: daß Hr. S. in seinem Gutachten die Behauptung aufgestellt habe: „es sey ein überaus großer Vorzug einer Straße, wenn man sie über Hügel führen könne, wenn nur die Hügel nicht gar zu steil seyen.“ Den letztern Punkt anbetreffend, so wird im gleichen Blatte gesagt: daß die zu frühzeitige Aufschüttung der Kieslage lediglich auf Anordnung des Hrn. S. geschehen sey. Die Redaktion.

der Stadt-, Land- und schönen Baukunst, die der Straßen-, Brücken, Strom- und Maschinenbaukunst für die geeignetste, um dem Zwecke eines allgemein nützlichen Werkes zu entsprechen; dagegen finden wir den Deich-, Kanal-, Schleusen-, Hafen- und Schiffsbau weniger allgemein nützlich und eher für Ingenieure allein wissenswerth. Der Kriegsbau kann in bauwissenschaftlicher Hinsicht nur die schon genannten Fächer behandeln, und im Uebrigen nur dem Militär allein angehen. Dieser Ansicht zufolge haben wir das Gebiet, in welchem wir uns hier bewegen sollen, auf obige Hauptfächer am meisten, weniger auf die darauf folgenden, und am wenigsten auf die eigentliche Kriegsbaukunst zu beschränken, und wir glauben auf diesem Wege dem schon früher ausgesprochenen Zwecke am nächsten zu kommen.

* v. C. *