

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100161379

A 405 III



ATLAS

ZUR

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

BEGUTACHTUNGS-AUSSCHUSS:

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

O. HOSSFELD,
GEHEIMER OBERBAURAT.

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

SCHRIFTFLEITER:

FRIEDRICH SCHULTZE.

JAHRGANG LXIII.



1912. 1913.

BERLIN 1913.

VERLAG VON WILHELM ERNST u. SOHN

GROPIUS'SCHE BUCH- UND KUNSTHANDLUNG.
WILHELMSTRASSE 90.



Alle Rechte vorbehalten.



I n h a l t

sämtlicher Kupfertafeln des dreiundsechzigsten Jahrganges.

Gegenstand	Nr. des Blattes	Gegenstand	Nr. des Blattes
Oberpräsidium in Koblenz. Dienstgebäude, Ansicht des Mittelbaues an der Kronprinzenstraße	1	Hafen- und Fähranlagen in Saßnitz. Übersichtsplan der Insel Rügen. Lageplan der alten Hafenanlagen. Lageplan des Fährhafens und Übersichtsplan des Fährhafens nebst Reede	25
Desgleichen. Dienstgebäude, östliches Risalit und Mittelbau der Front an der Kronprinzenstraße	2	Desgleichen. Westmole, Querschnitt. Verlängerung der Ostmole, Querschnitte und Grundriß. Deckwerke und Kaimauer, Querschnitte und Grundrisse. Poller. Leuchtturm-Versetzung, Ansicht, Querschnitt und Grundriß des Verschiebewagens. Hafen von Trälleborg, Lageplan und Querschnitt durch die Fährbetteneinfassung	26
Desgleichen. Wohnhaus des Oberpräsidenten, Nordfront an der Kronprinzenstraße, Gartenfront und Querschnitt	3	Desgleichen. Fährschiffe, Längen- und Querschnitt, Hauptdeckplan	27
Desgleichen. Lageplan und Grundrisse	4	Desgleichen. Grundriß der beiden Fährbetten. Runde Deckwerkstrecke am westlichen Fährbett, massive und hölzerne Leitwerkstrecke, Querschnitte. Ansicht der Streichwand. Seitenbuffer und Endbufferträger in den Fährbetten. Dalben vor den Seitenzungen der Fährbetten. Querschnitte der großen Futtermauer	28 u. 29
Königliche Landesturnanstalt in Spandau. Hauptansicht des Mittelbaues von Norden und Gesamtansicht von Osten	5	Desgleichen. Landebrücken, Grundriß, Längen- und Querschnitte nebst Einzelheiten. Molengerüst	30
Desgleichen. Hauptfront (Norden) und Südfront	6	Betriebseinrichtungen beim Bau der neuen Ostseeschleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Grundriß, Längen- und Querschnitte der Schleusen	31
Desgleichen. Längenschnitt durch den Mittelbau und Grundrisse	7	Desgleichen. Übersichts- und Lageplan der Baustelle. Querschnitt durch den Lagerplatz und Querschnitte durch die Baugrube. Grundwassersenkung am Binnenhaupt. Filterbrunnen	32
Desgleichen. Große Turnhalle, Innenansichten	8	Desgleichen. Seilkrane für die Baugrube, Ansichten und Einzelheiten. Winde zum Seilkran. Seilkran für den Lagerplatz. Laufkatze, Greiferlaufkatze und Kiesgreifer. Elektrischer Vierseilbagger	33
Desgleichen. Flußbadeanstalt mit Ruderbootshaus, Ansicht, Grundriß und Schnitte	9	Desgleichen. Bodenaushub für das Binnenhaupt und Aufmauerung des Binnenhauptes im Bauabschnitt I, Betonierungsarbeiten im Bauabschnitt II und Ansicht der Baustelle im Bauabschnitt III	34
Bau der zweiten Schleuse bei Münster i. W. Lageplan. Schleuse mit Sparbecken, wagerechter Schnitt in Höhe des Umlaufkanals, Oberansicht auf die Plattform und Längenschnitt	10	Desgleichen. Zementsilo, Traßmühle und Betonmischanlage, Schnitte und Lageplan. Kugelmühle. Windsichter in der Traßmühle	35
Desgleichen. Antriebsvorrichtung des Stemmtores. Zylinderventil für die unteren Seitenbecken nebst Antriebsvorrichtung. Unterhaupt-Rollschütz nebst Antriebsvorrichtung. Poller auf der Schleusenplattform und Poller für die Mauerblöcke im Vorhafen	11	Desgleichen. Seilkrane auf dem Lagerplatz. Erdarbeiten auf der Baustelle: Löffelbagger beim Füllen eines Kübels, Krangerüst beim Leeren eines Kübels in den Trichter	36
Desgleichen. Stemmtor am Unterhaupt, Schnitte und Einzelheiten. Klapptor am Oberhaupt, Ansicht, Schnitte und Einzelheiten. Antriebsvorrichtung des Klapptors. Poller im Vorhafen	12	Die Verwendung von Zement-Kalk-Traßbeton für die Schleusen des Rhein-Herne-Kanals. Bestimmung des wirtschaftlich besten Mischungsverhältnisses von hydraulischem Kalkpulver und Traß, Prüfung des Zement-Kalk-Traßbetons auf die wirtschaftlich richtige Zusammensetzung, Festigkeitskurve, Erhärtungskurve und Einfluß des Wasserzusatzes auf die Festigkeit des Zement-Kalk-Traßbetons, zeichnerische Darstellungen	37
Unterdruck bei Staumauern. Beobachtungsergebnisse an der Oestertalsperre. Lageplan der Baugrube in der Talsohle mit den Beobachtungsrohren und Schnitte	13	Desgleichen. Haftfestigkeit des Zement-Kalk-Traßbetons am Eisen, elastische Zusammendrückung bei verschiedenen Druckspannungen, Ermittlung der Elastizitätsgrenze und der Bruchbelastung, zeichnerische Darstellungen	38
Desgleichen. Oestertalsperre. Ansichten des linken und rechten Hanges der Talsohle	14	Königliches Joachimsthalsches Gymnasium in Templin (Uckermark). Blick auf das mittlere Doppelwohnhaus und Blick auf das Direktorwohnhaus und das Klassengebäude	39
Längshelling auf der Königlichen Werft in Emden. Grundriß und Längenschnitt durch den Helling. Seiten- und Oberansicht des Wagens nebst Einzelheiten. Elektrisch angetriebenes Windwerk. Seilflasche	15		
Wiederherstellung des Hönebachtunnels. Längenschnitt durch den Tunnel. Schematische Darstellung der Arbeitsvorgänge und des Standes der Arbeiten. Zimmerung für Freilegung des Gewölberückens. Verstärkung und Trockenlegung des Gewölbes. Feste Gerüstblöcke zur Sicherung des Gewölbes. Rüstung zur Schachterneuerung. Einzelheiten	16		
Regierungsgebäude in Düsseldorf. Ansicht von der Cäcilienallee am Rheinufer	17		
Desgleichen. Mittelbau an der Cäcilienallee	18		
Desgleichen. Haupttreppenhalle	19		
Land- und Amtsgericht in Danzig. Front an der Straße Neugarten	20		
Desgleichen. Front am Schützengang und Grundrisse	21		
Desgleichen. Längenschnitt	22		
Desgleichen. Haupteingangshalle am Neugarten und Haupttreppenhalle	23		
Desgleichen. Schwurgerichtssaal	24		

Gegenstand	Nr. des Blattes	Gegenstand	Nr. des Blattes
Königliches Joachimsthalsches Gymnasium in Templin (Uckermark). Querschnitt durch das mittlere Alumnatsgebäude III/IV. Beamtenwohnhaus, Wirtschaftsgebäude, Pfortnerhaus und Wohnhaus I, Ansicht nach der Landstraße. Klassengebäude, Hofansicht. Schnitt Nord-Süd durch den großen Alumnatshof	40	Heilanstalt Strecknitz bei Lübeck. Ansichten	57
Desgleichen. Wohnhaus und Alumnatsgebäude III/IV und Wohnhaus VI, Ansicht gegen die Landstraße und Grundrisse. Lageplan	41	Desgleichen. Ansichten	58
Desgleichen: Direktorwohnhaus und Klassengebäude, Ansicht gegen die Landstraße und Grundrisse. Pfortnerhaus, Beamtenwohnhaus und Wirtschaftsgebäude, Grundrisse	42	Desgleichen. Verwaltungsgebäude und Abteilung für männliche Kranke der 1. und 2. Klasse, Ansichten, Grundrisse und Schnitte	59
Desgleichen. Haupteingang zum Klassengebäude, zum Beamtenwohnhaus und zum mittleren Wohnhaus IV, Ansichten	43	Desgleichen. Gesellschaftshaus mit Wasserturm und Aufnahmeabteilung für ruhige Männer, Ansichten, Grundrisse und Schnitte	60
Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen. Ansichten nach der Vesterbrogade und nach der Bernstorffsgade	44	Desgleichen. Kessel- und Maschinenhaus, Kochküchengebäude, Ansichten, Grundrisse und Schnitte	61
Desgleichen. Front an der Vesterbrogade	45	Alt-Karlsruhe und Friedrich Weinbrenner. Großherzogliches Schloß und Schloßplatz. Ansicht gegen die Stadt vom Schloß aus	62
Desgleichen. Grundriß	46	Desgleichen. Marktplatz (alter Zustand nach Weinbrenners Plänen), Rathaus, Ansichten	63
Desgleichen. Schnitte	47	Desgleichen. Karlsruhe um 1826, Stadtplan	64
Desgleichen. Abgangshalle und Ankunftshalle, Innenansichten	48	Stromregelung bei Söbrigen und Pillnitz. Zustand im Jahre 1863, Lageplan. Querschnitte der Niedrigwasserregelung 1909	65
Nördliche Sakristei der Sebalduskirche in Nürnberg. Ansicht gegen die Kirche, Schnitte und Grundrisse	49	Desgleichen. Mittelwasserregelung 1864 bis 1869, Niedrigwasserregelung 1909, Lagepläne. Längenschnitt und Musterquerschnitte der Stromregelung. Querschnitt des Leitwerks der Pillnitzer Insel	66
Umbau des Hauptpersonenbahnhofs Cassel. Übersichtsplan. Lageplan zur Einführung von zwei neuen Schnellzuggleisen in den Bahnhof Cassel-Oberstadt. Gleisplan des Bahnhofs Oberstadt. Tunnel zur Unterführung des Frankfurter Schnellzuggleises, Querschnitte. Gleisüberführung des besonderen Schnellzuggleises über die Strecke Warburg-Cassel. Stützmauerquerschnitte	50	Schiefe Dreigelenkbogenbrücken aus Eisenbeton über den Großschiffahrtweg Berlin-Stettin im Zuge der Seestraße Berlin-Plötzensee. Längenschnitt, Grundriß und Querschnitte der Nordbrücke. Lehrgerüst der Nordbrücke. Gelenke der Nordbrücke und der Südbrücke	67
Desgleichen. Querschnitt durch die Bedachung der Postbahnsteige mit Ansicht des Postgebäudes. Bahnsteighallen und Querhalle, Schnitte. Empfangsgüterschuppen und Wagenreinigungsschuppen, Querschnitte. Querschnitt durch den Anbau des Empfangsgebäudes. Winkelstützmauer aus Eisenbeton	51	Betriebseinrichtungen des Großschiffahrtweges Berlin-Stettin. Klapptor der Schleuse bei Lehnitz, Schnitte. Pendellagerung für Klappstore. Pendelstützlagerung im Tor, Pendelstützlagerung in der Torkammer der Schleuse II in Niederfinow. Segmentschütz der Schleuse bei Lehnitz, Segmentschütz für die Schleusen bei Niederfinow, Ansichten, Schnitte und Grundrisse	68
Großschiffahrtweg Berlin-Stettin. Lageplan und Höhenplan Berlin-Hohensaathen	52	Desgleichen. Rollschütz für die Ostoderschleuse bei Hohensaathen, Ansicht und Schnitte. Zylinder Ventil mit Antrieb für die unteren Sparbecken der Schleusen bei Niederfinow, Ansichten, Grundriß und Schnitte	69
Desgleichen. Höhenplan Hohensaathen-Stettin. Übersichtskarte. Lagepläne der Lehnitzschleuse, der Schleusen- und Stadtarchenanlage in Spandau und der Schleusen- und Hafenanlage Plötzensee	53	Desgleichen. Zylinderventil mit Antrieb für die Oberhäupter der Schleusen bei Niederfinow, Oberhäupter mit Antrieb für die Schleuse bei Lehnitz, Ansichten, Schnitte und Grundrisse	70
Desgleichen. Schleusentreppe bei Niederfinow, Lageplan und Höhenplan. Schleusenanlage bei Hohensaathen, Lageplan. Kanalquerschnitte	54	Desgleichen. Stemmtorantrieb und Handantriebsäule der Schleusen bei Niederfinow, Klapptorantrieb und Spill der Lehnitzschleuse, Spill der Schleusen Plötzensee, Ansichten, Schnitte und Grundrisse	71
Desgleichen. Blick auf die Schleuse IV der Schleusentreppe bei Niederfinow mit Werkstattanlage. Doppelschleuse bei Plötzensee, Schleuse bei Spandau, Ansichten	55	Desgleichen. Sparbecken der Schleusen bei Niederfinow, Stemmtorantrieb der Schleuse bei Lehnitz, Ansichten	72
Grundwassersenkungs- und Betonierungsanlagen beim Bau von Schleppzugschleusen im Emsabstieg des Dortmund-Ems-Kanals. Grundwassersenkungsanlage, Schnitt und Grundrißanordnung der Brunnen, Rohrleitungen, Pumpen und Motoren. Kipptrög-Mörtelmischmaschine Bauart Gauhe. Betonmischmaschine. Kabelkran bei Betonierung der Schleppzugschleuse Bevergern. Kabelkranwinde. Baugrube der Schleppzugschleuse Rodde und Baugrube der Schleppzug-Sparschleuse	56	Wasserabflußversuche an Talsperrenmodellen in der Königlichen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin. Versuchseinrichtung für die Modelle der Wölfel- und Warmbrunner Talsperre, Schnitte. Wölfeltalsperre, Lageplan, Grundriß und Querschnitt. Einfluß der Rauigkeit der Talsperrenwand auf den Ablauf des darüber fließenden Wassers, zeichnerische Darstellung	73

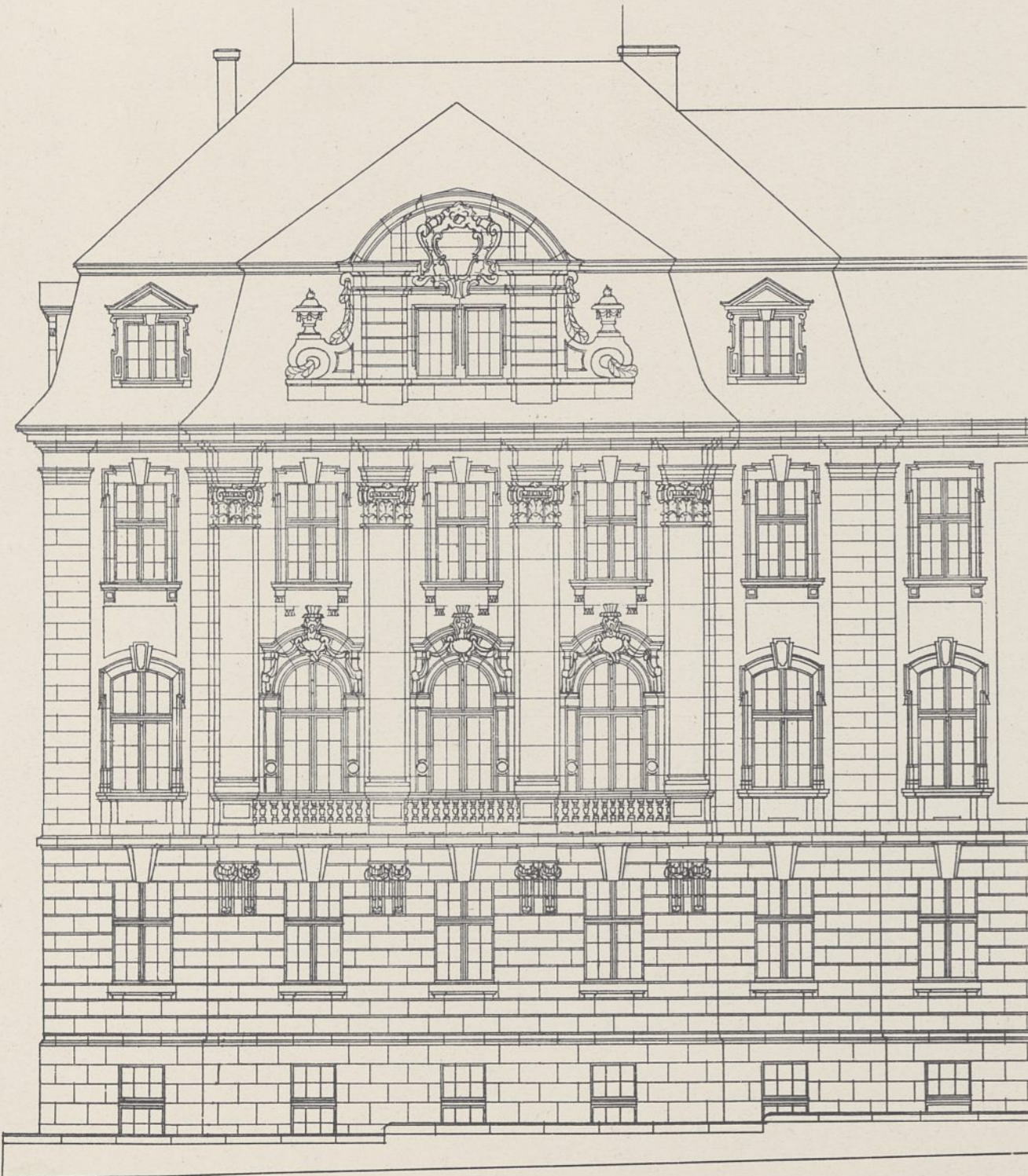




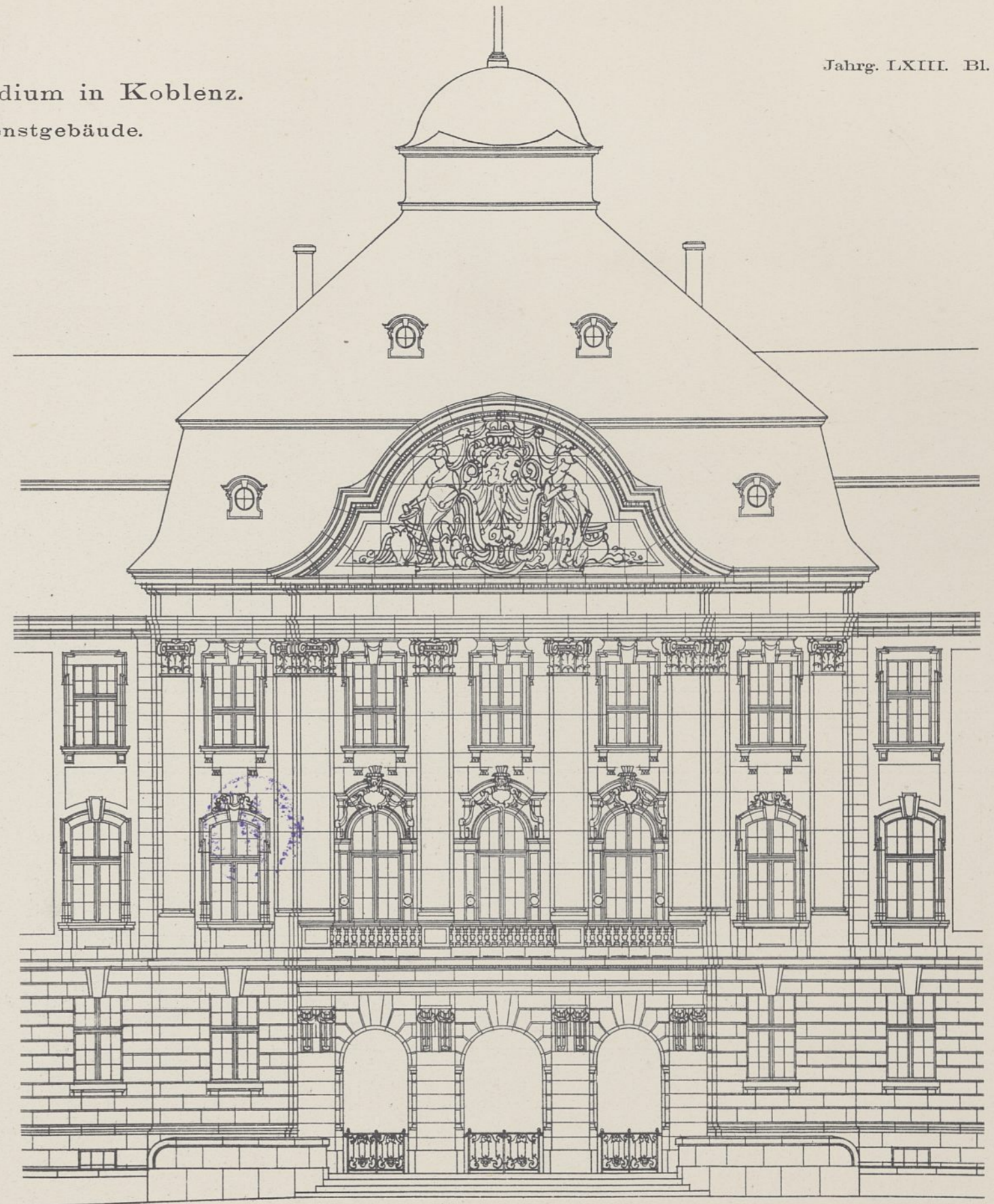
Dienstgebäude.

Ansicht des Mittelbaues an der Kronprinzenstraße.

Oberpräsidium in Koblenz.
Dienstgebäude.

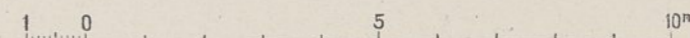


Östliches Risalit.



Front an der Kronprinzenstraße.

Mittelbau.



Oberpräsidium in Koblenz. Wohnhaus des Oberpräsidenten.

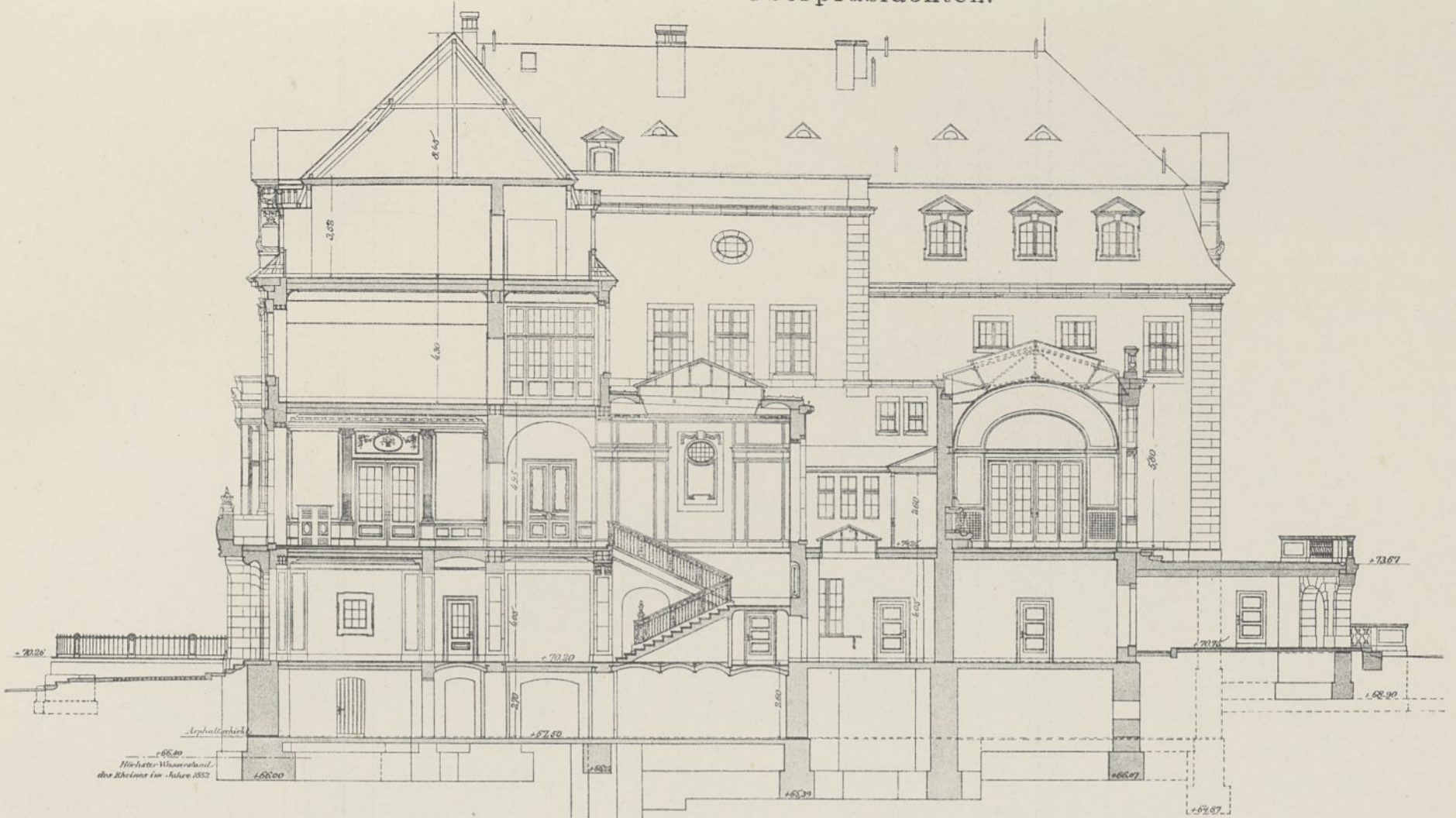


Abb. 1. Querschnitt.

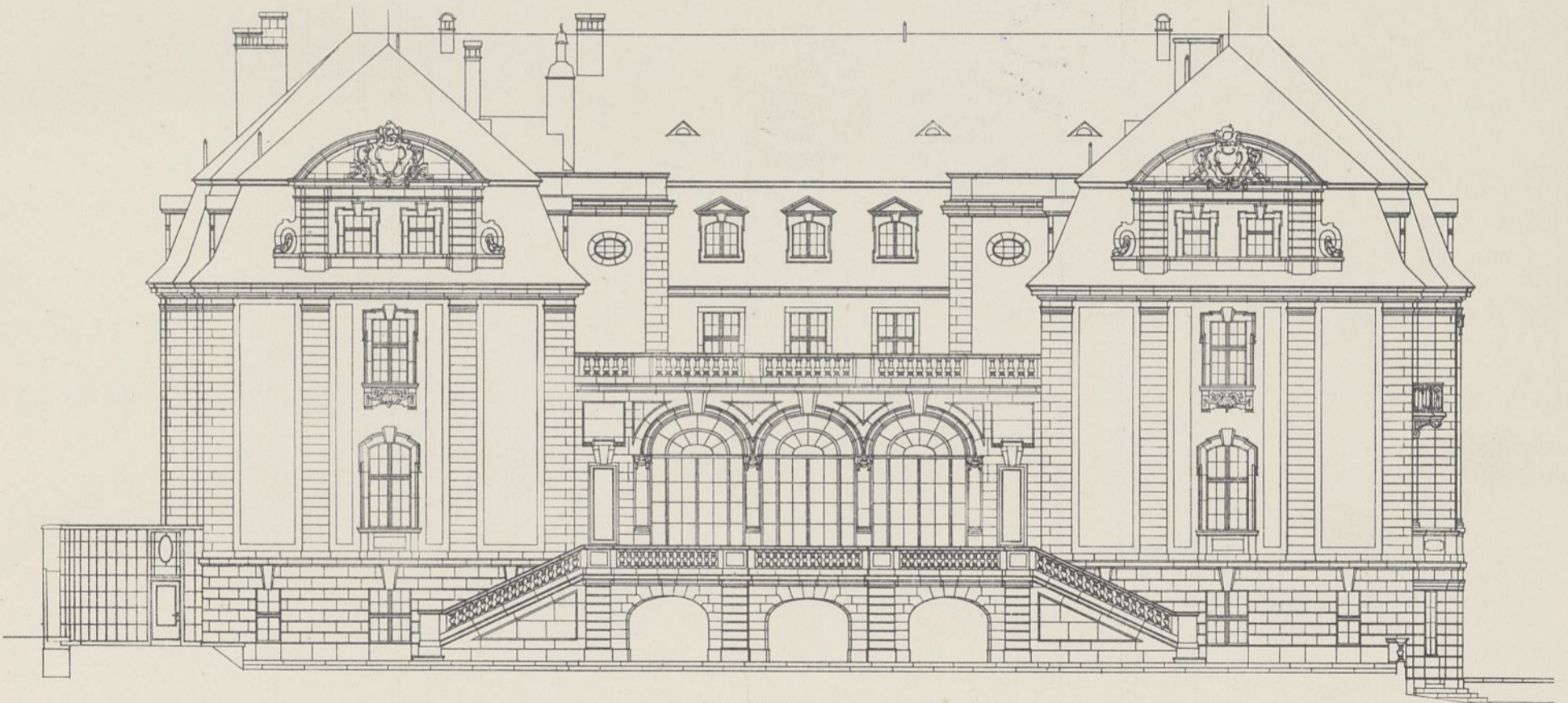


Abb. 2. Südfront. Gartenseite.



Abb. 3. Nordfront an der Kronprinzenstraße.

Oberpräsidium in Koblenz.

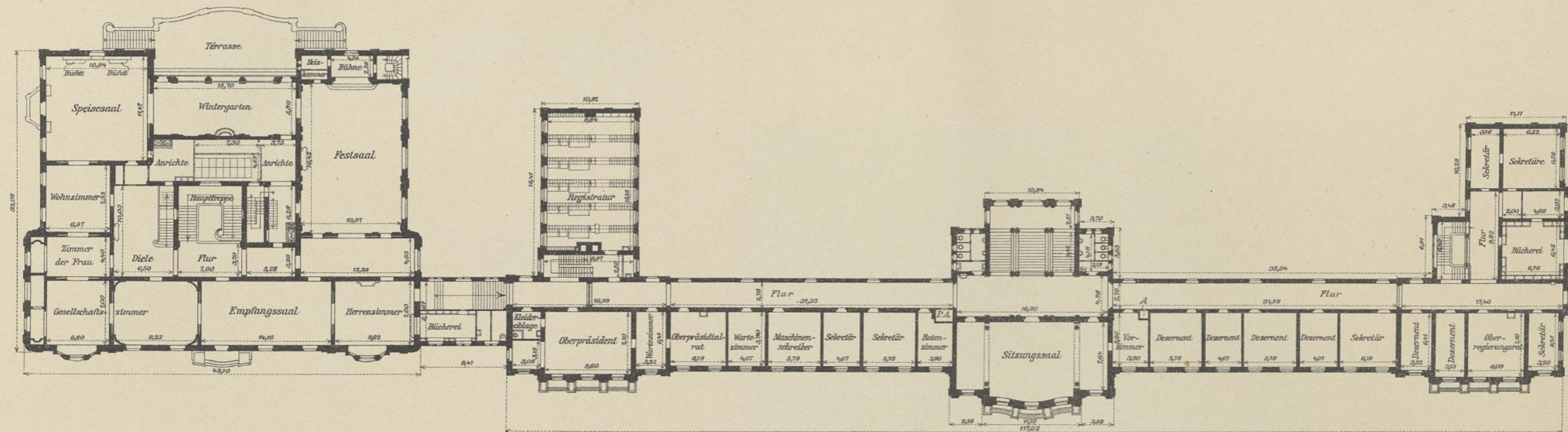


Abb. 2. Erstes Obergeschoß.

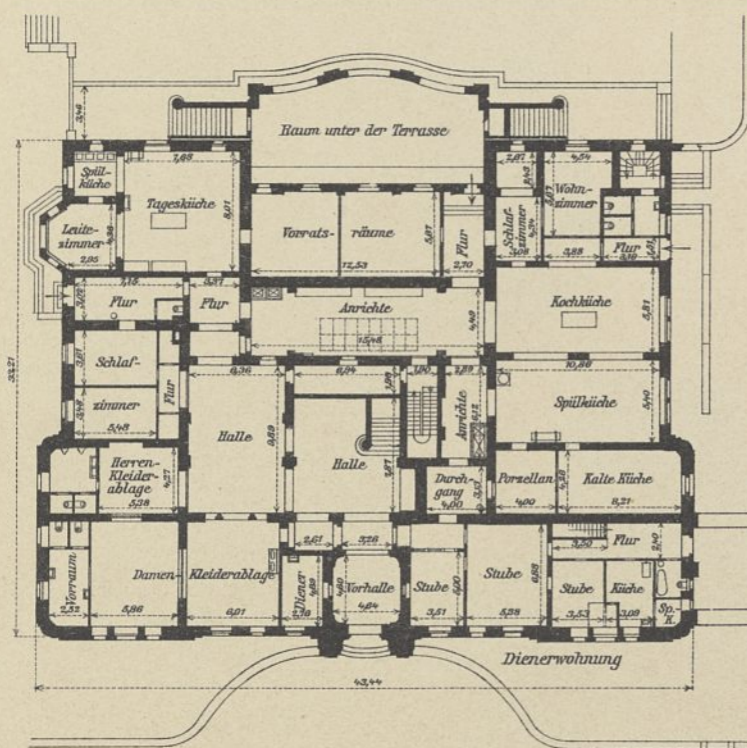
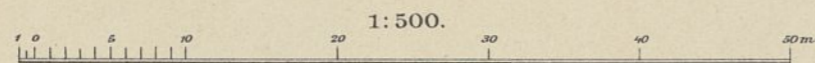


Abb. 1. Erdgeschoß.

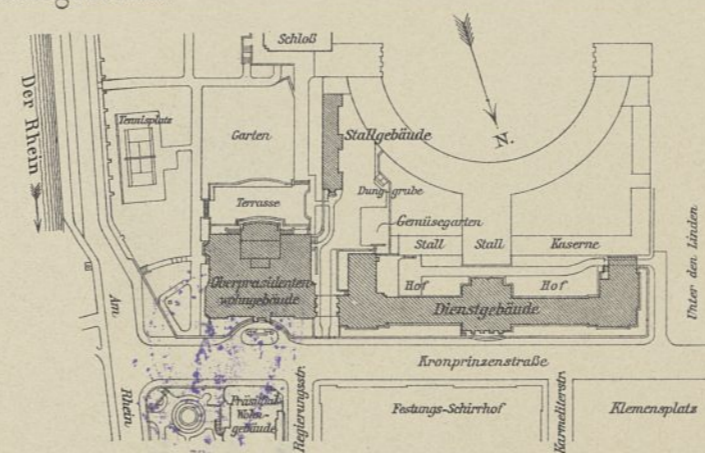
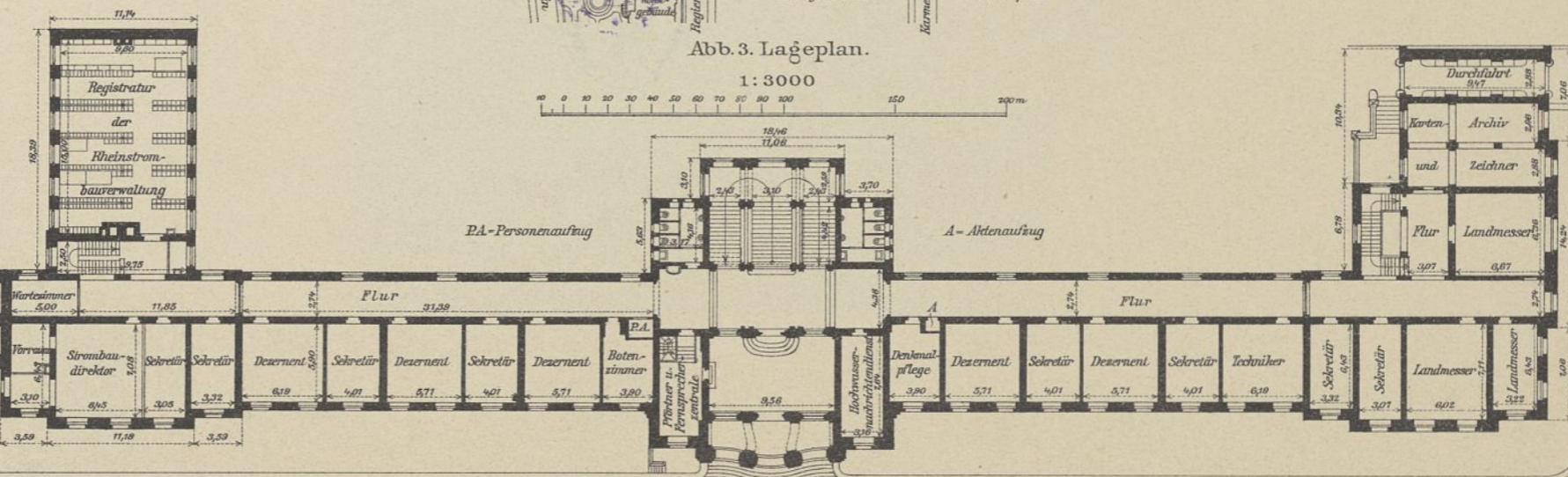
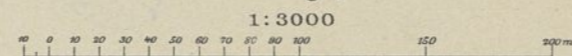


Abb. 3. Lageplan.



Königliche Landesturnanstalt in Spandau.



Abb. 1. Hauptansicht des Mittelbaues von Norden.



Abb. 2. Gesamtansicht von Osten.

Königliche Landesturnanstalt in Spandau.

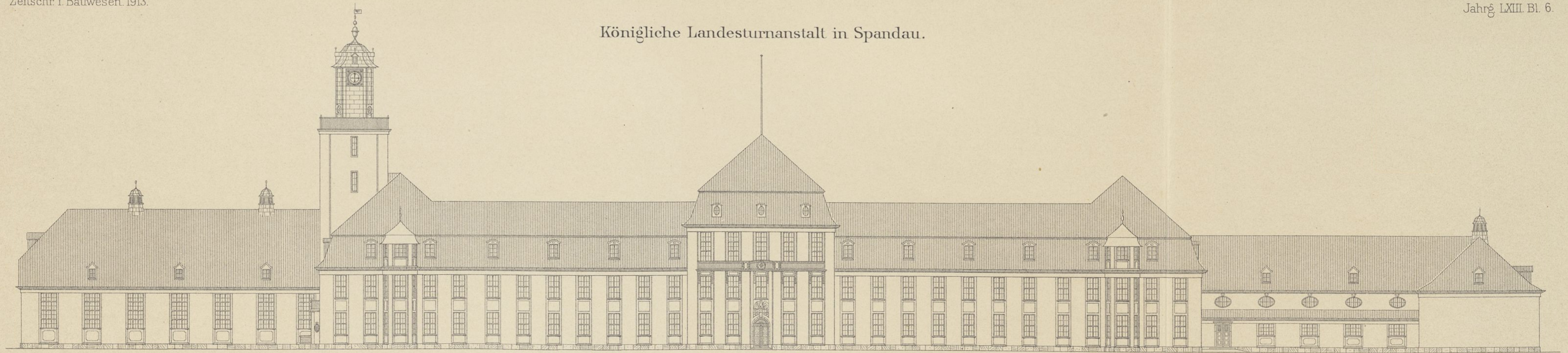


Abb.1. Hauptfront (Norden).

1:133 1/3.

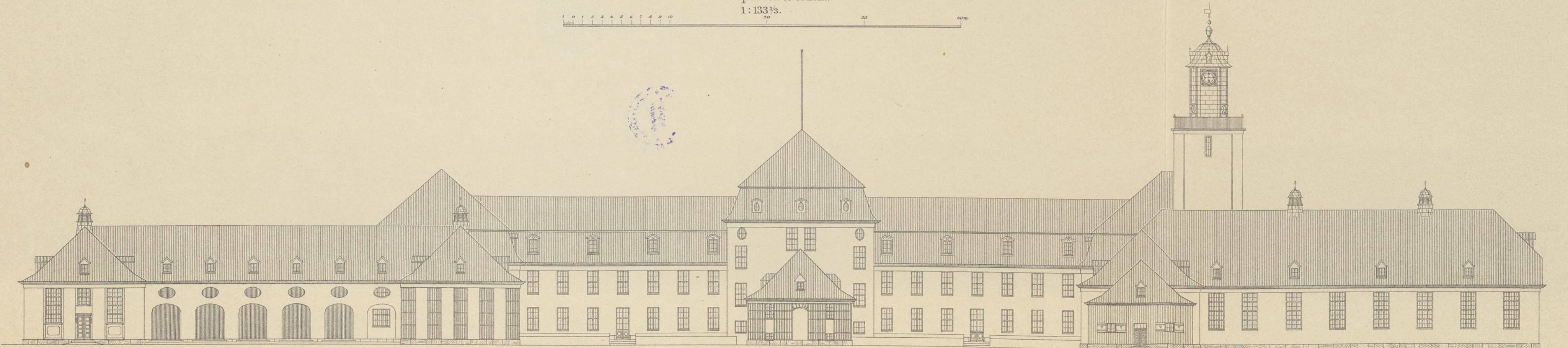
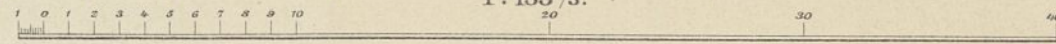


Abb.2. Südfront.

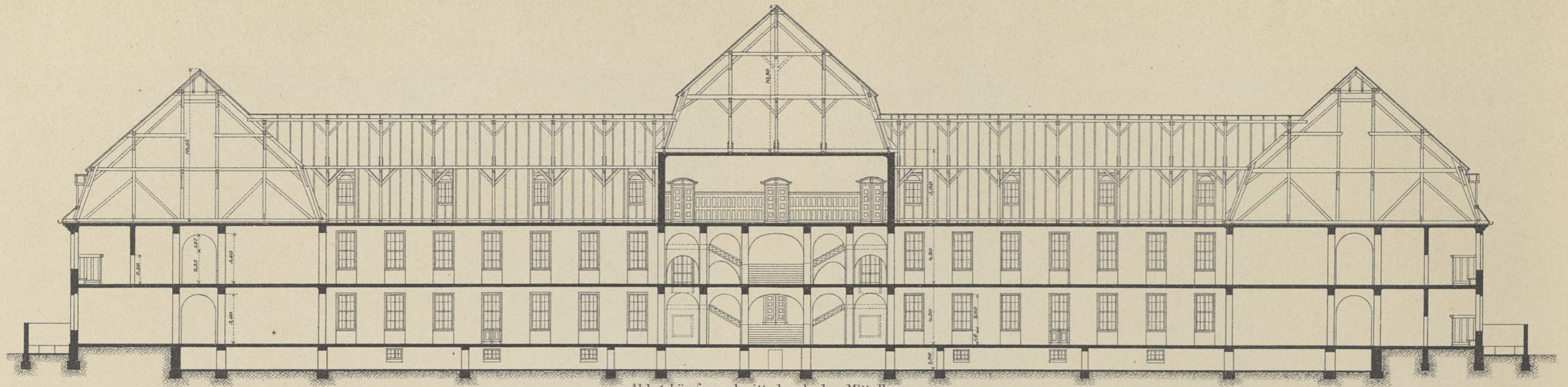


Abb. 1. Längenschnitt durch den Mittelbau.

1:550 f.d. Grundrisse. 40m.

1:300 f.d. Schnitt. 30m.

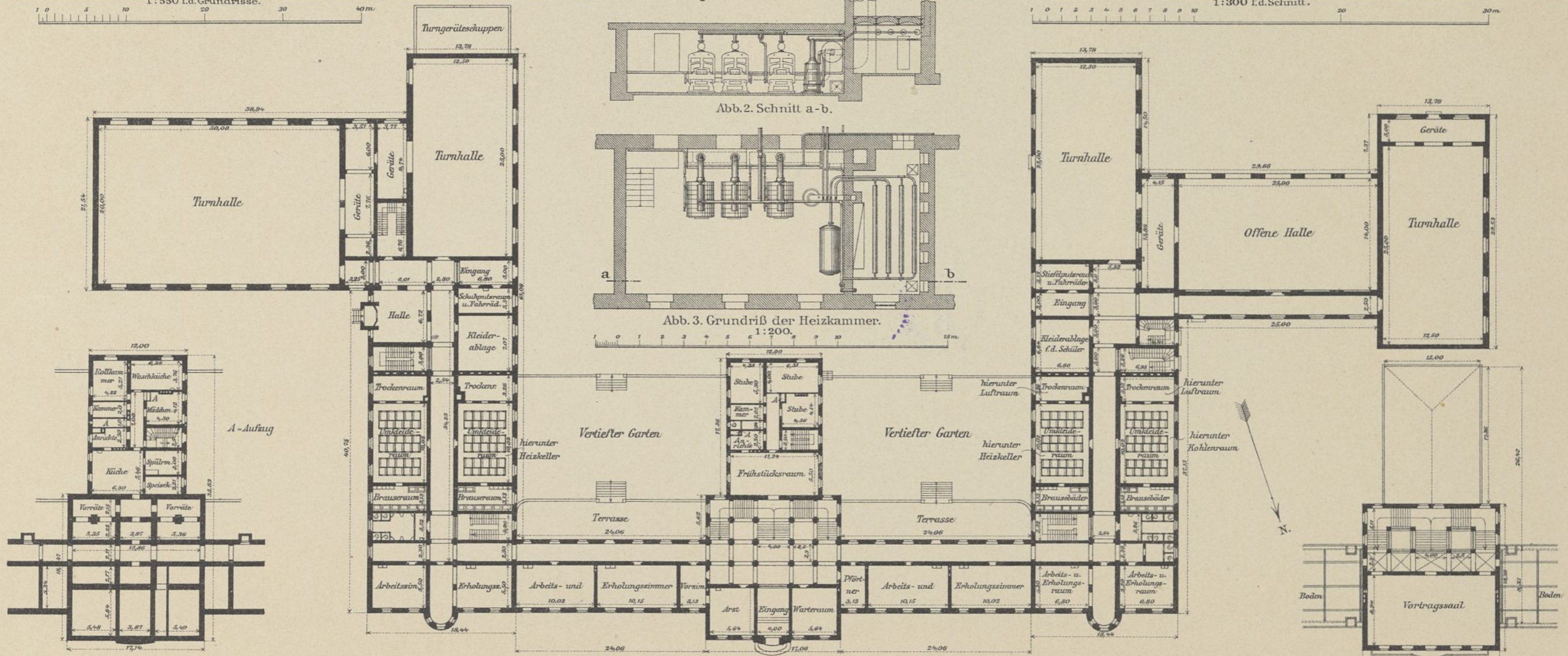


Abb. 2. Schnitt a-b.

Abb. 3. Grundriß der Heizkammer. 1:200.

Abb. 4. Kellergeschoß des Mittelbaues.

Abb. 5. Erdgeschoss.

Abb. 6. Zweites Obergeschoß des Mittelbaues.

Königliche Landesturnanstalt in Spandau.



Abb. 1. Große Turnhalle.



Abb. 2. Große Turnhalle.

Flußbadeanstalt mit Ruderbootshaus.

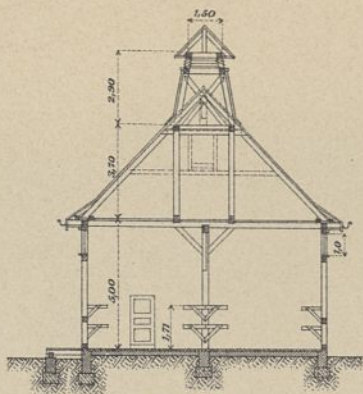


Abb. 1. Querschnitt A-B des Bootshauses. 1:300.

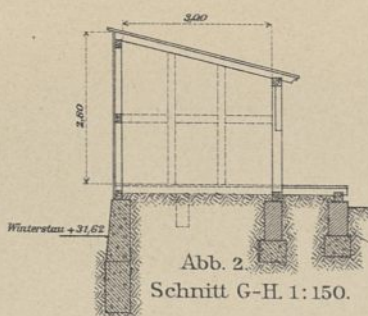


Abb. 2. Schnitt G-H. 1:150.

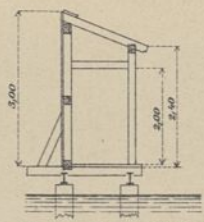
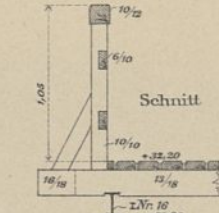
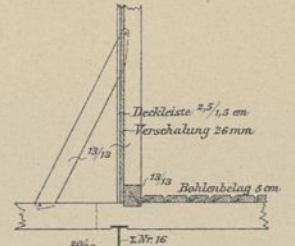


Abb. 4. Schnitt E-F. 1:150.



Schnitt.



Schnitt.

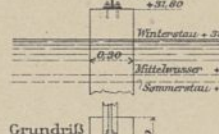
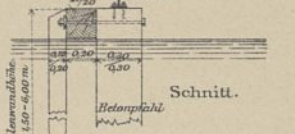


Abb. 5. Befestigung des Geländers auf den Eisenbetonpfählen. 1:50.



Grundriß.

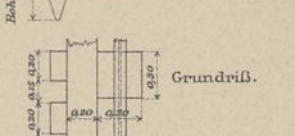


Abb. 6. Befestigung der Bohlenwand. 1:50.

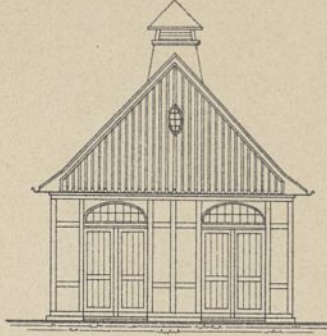


Abb. 8. Ostansicht des Bootshauses. 1:300.

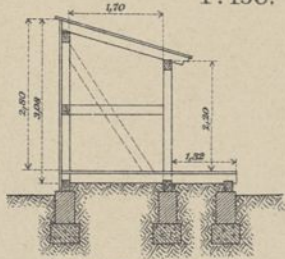


Abb. 3. Schnitt C-D. 1:150.

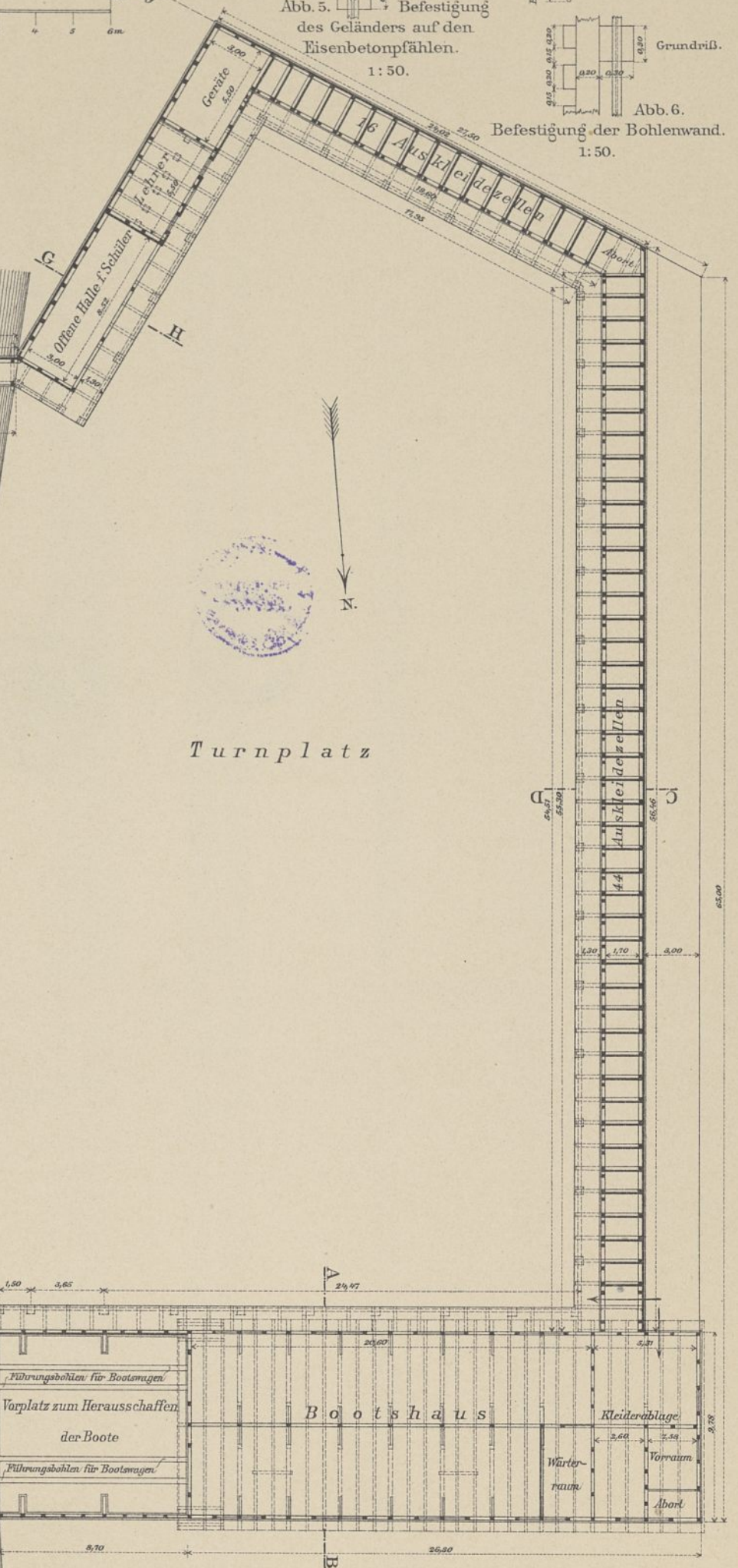


Abb. 7. Grundriß. 1:300.



Schnitt durch den Bootssteig.

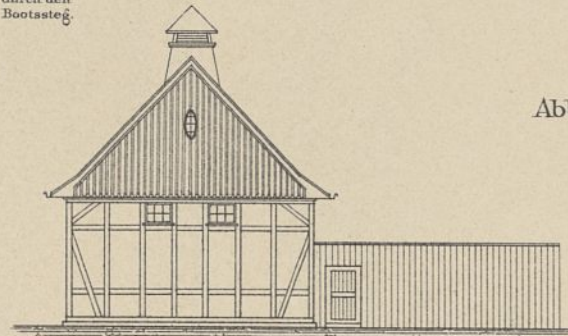


Abb. 9. Westansicht des Bootshauses. 1:300.

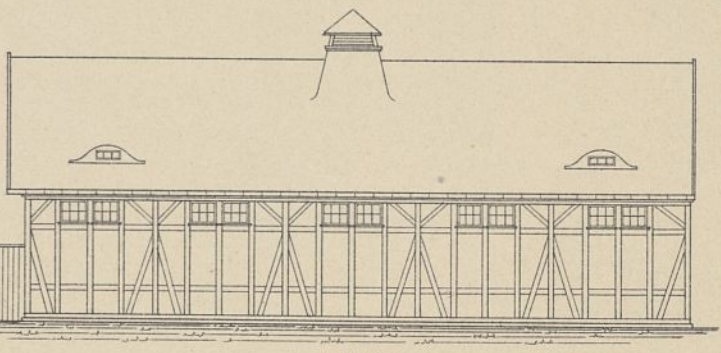


Abb. 6. Ansicht des Bootshauses von Norden. 1:300.

Abb. 1. Lageplan.
1:2750.

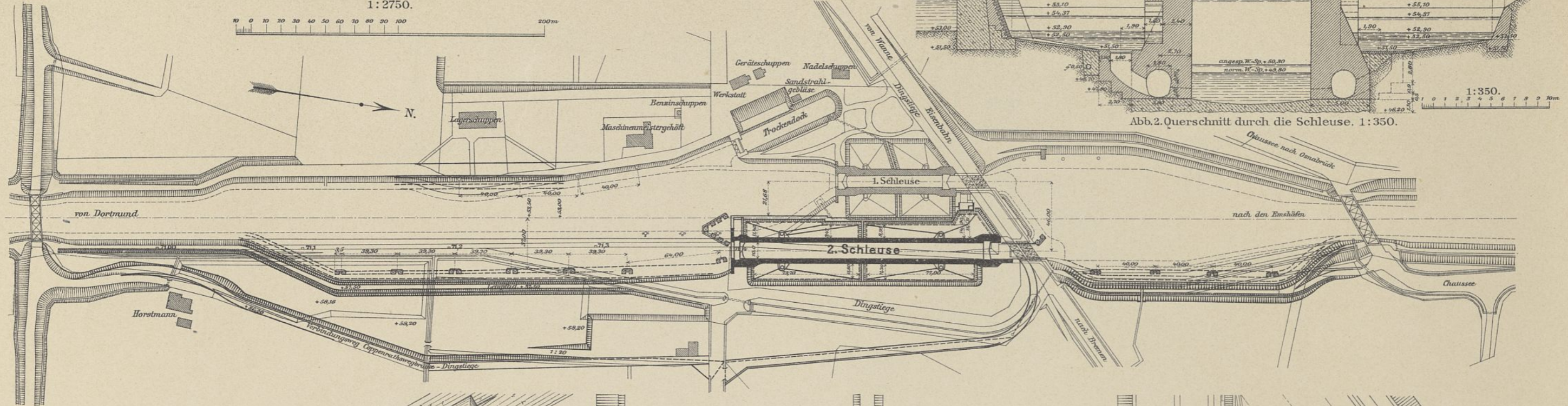


Abb. 2. Querschnitt durch die Schleuse. 1:350.

Abb. 3a. Wagerechter Schnitt
in Höhe des Umlaufkanals.

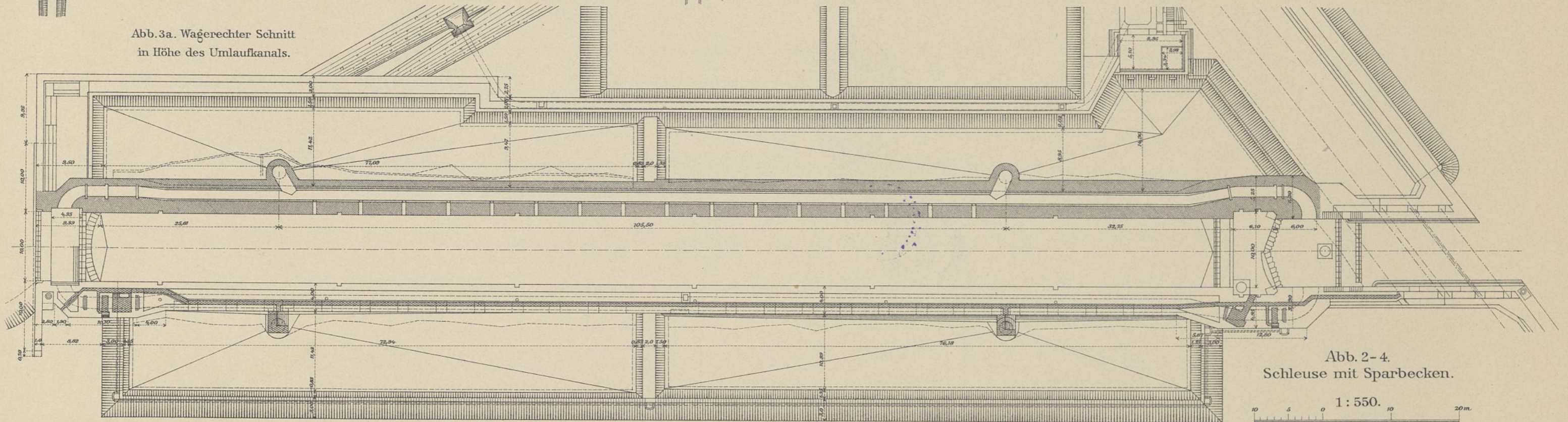


Abb. 2-4.
Schleuse mit Sparbecken.

Abb. 3b. Oberansicht auf die Plattform.

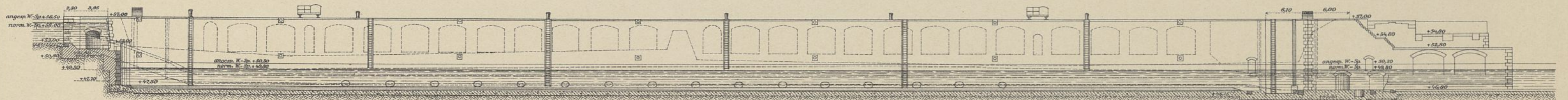


Abb. 4. Längenschnitt.

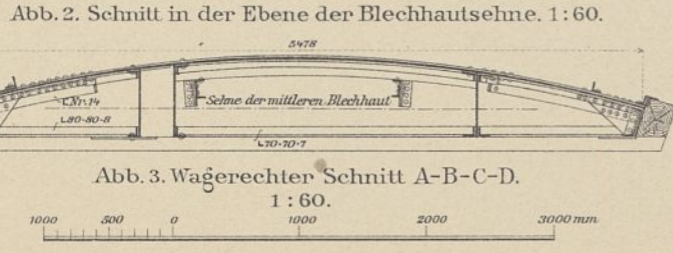
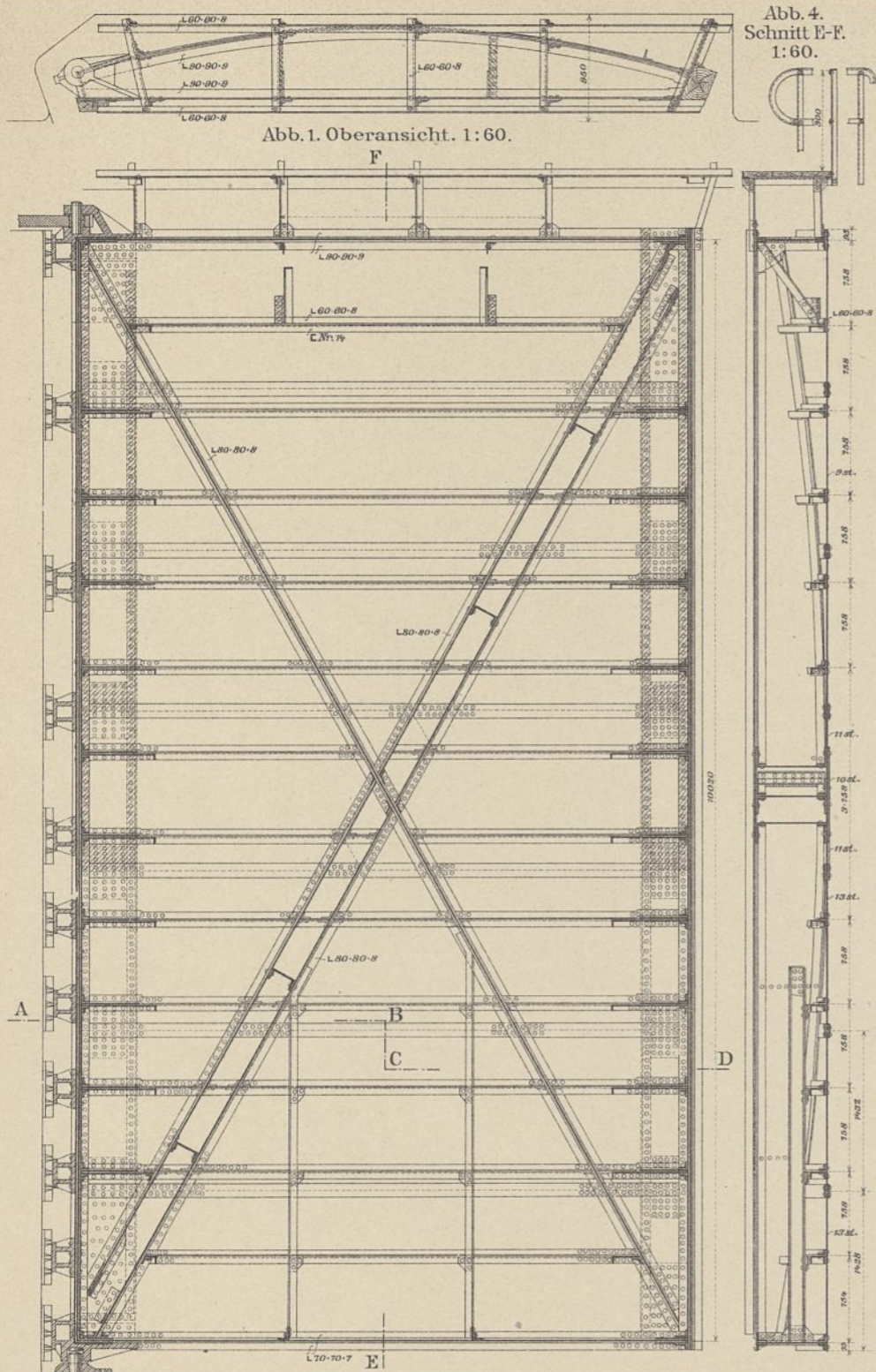


Abb. 1-8. Stemmtor am Unterhaupt.

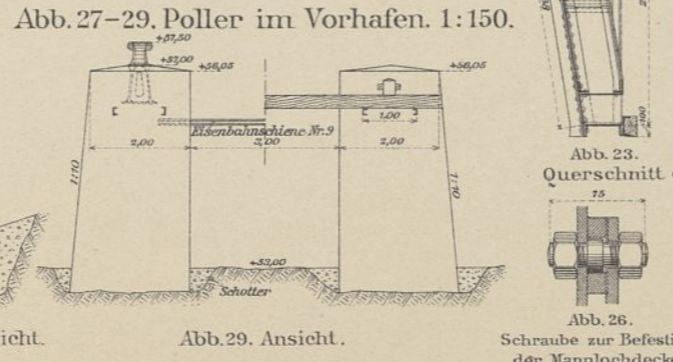
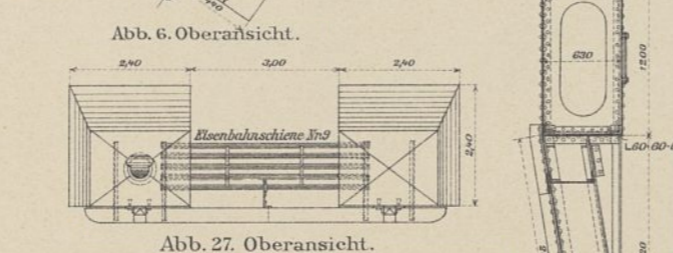
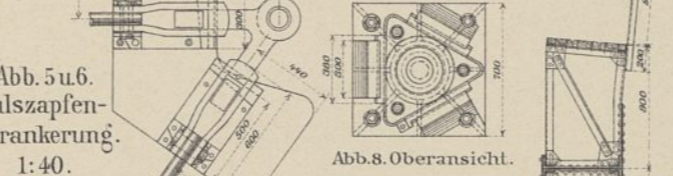
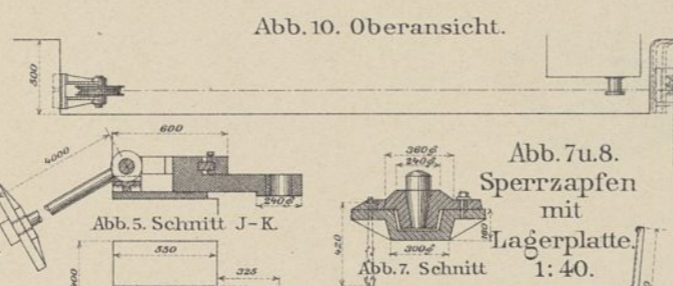
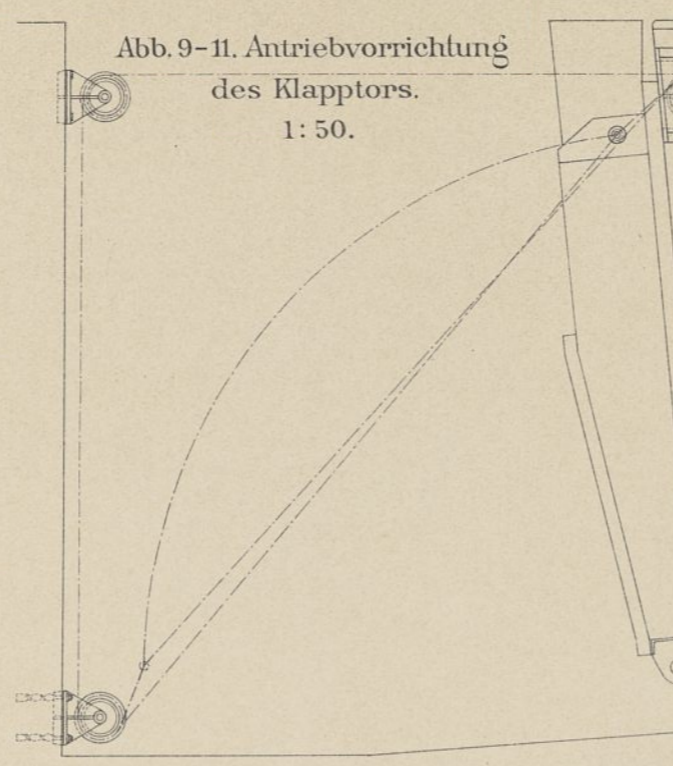


Abb. 27-29. Poller im Vorhafen. 1:150.

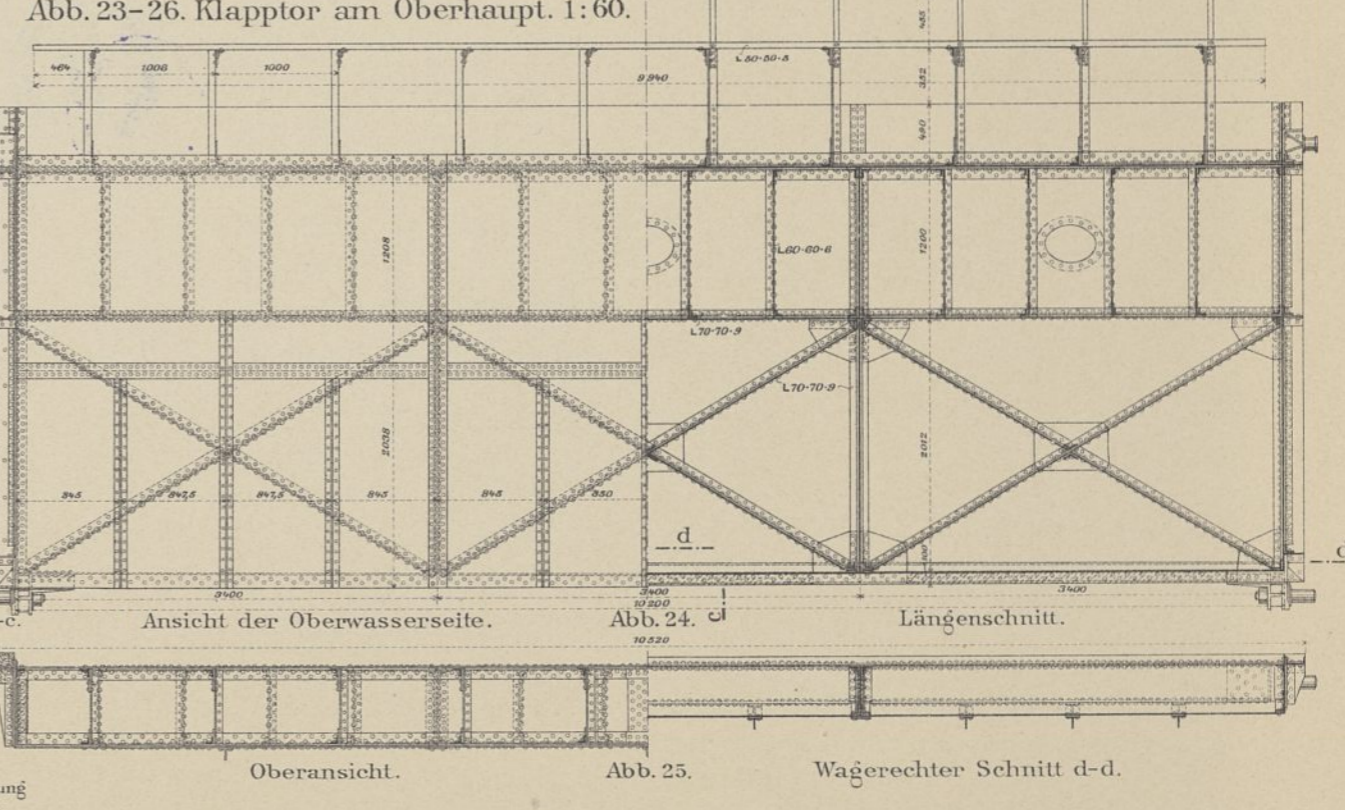
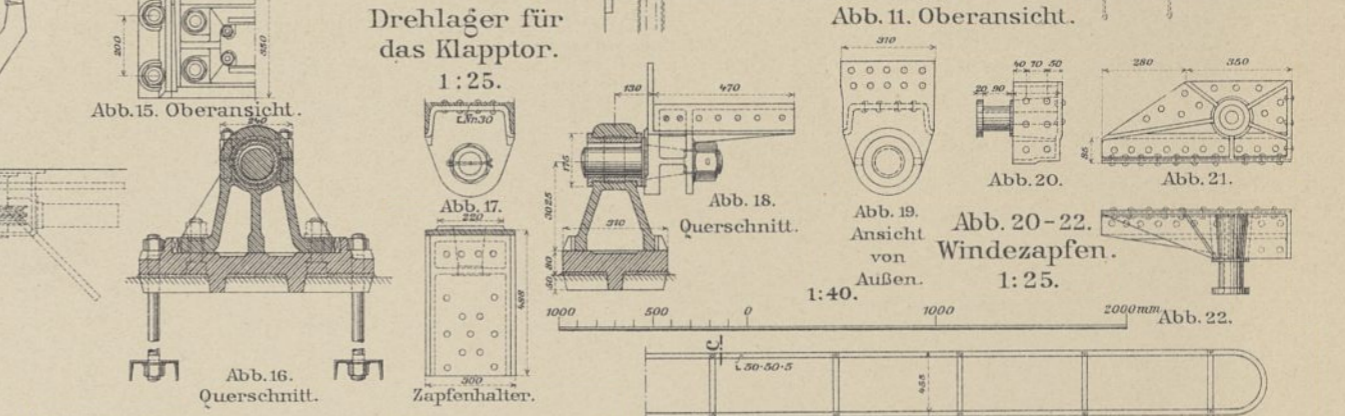
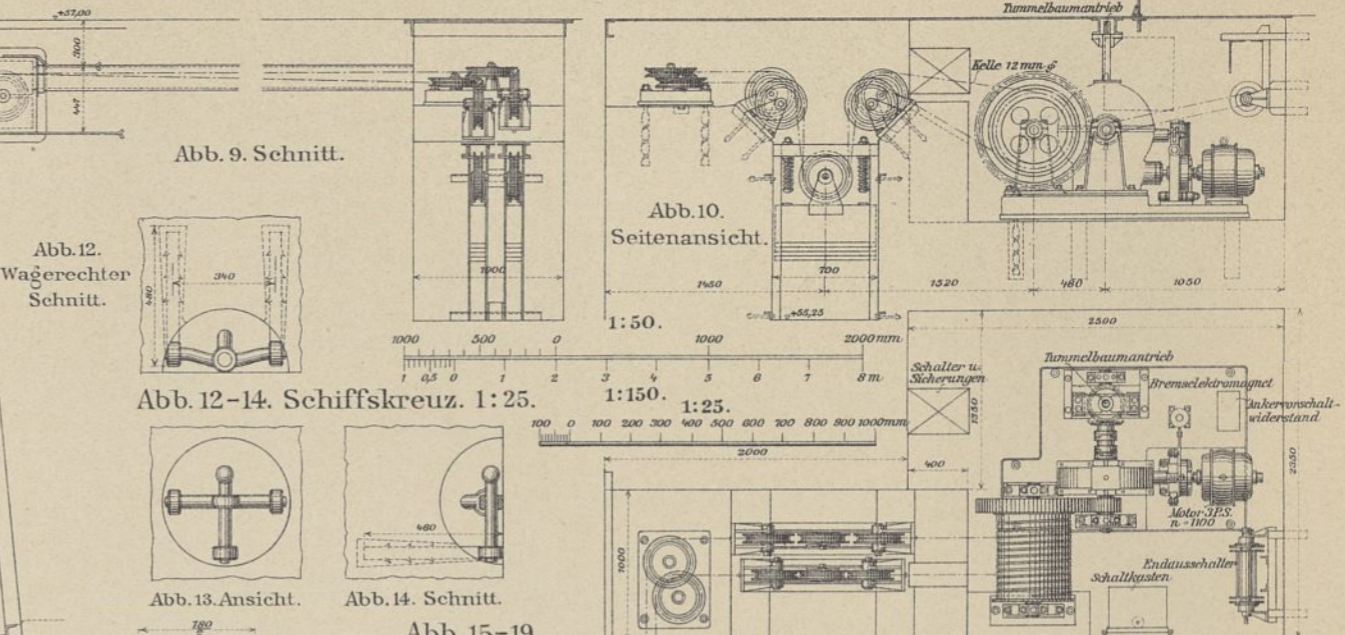
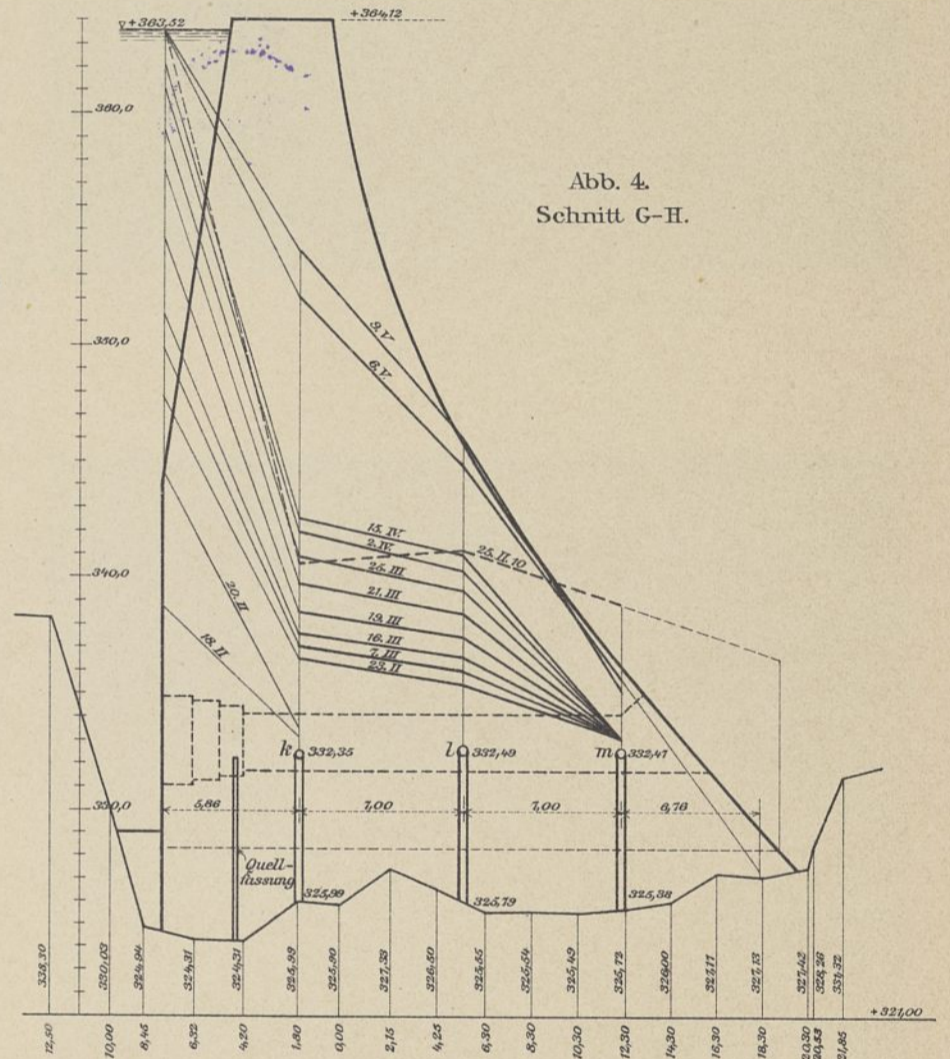
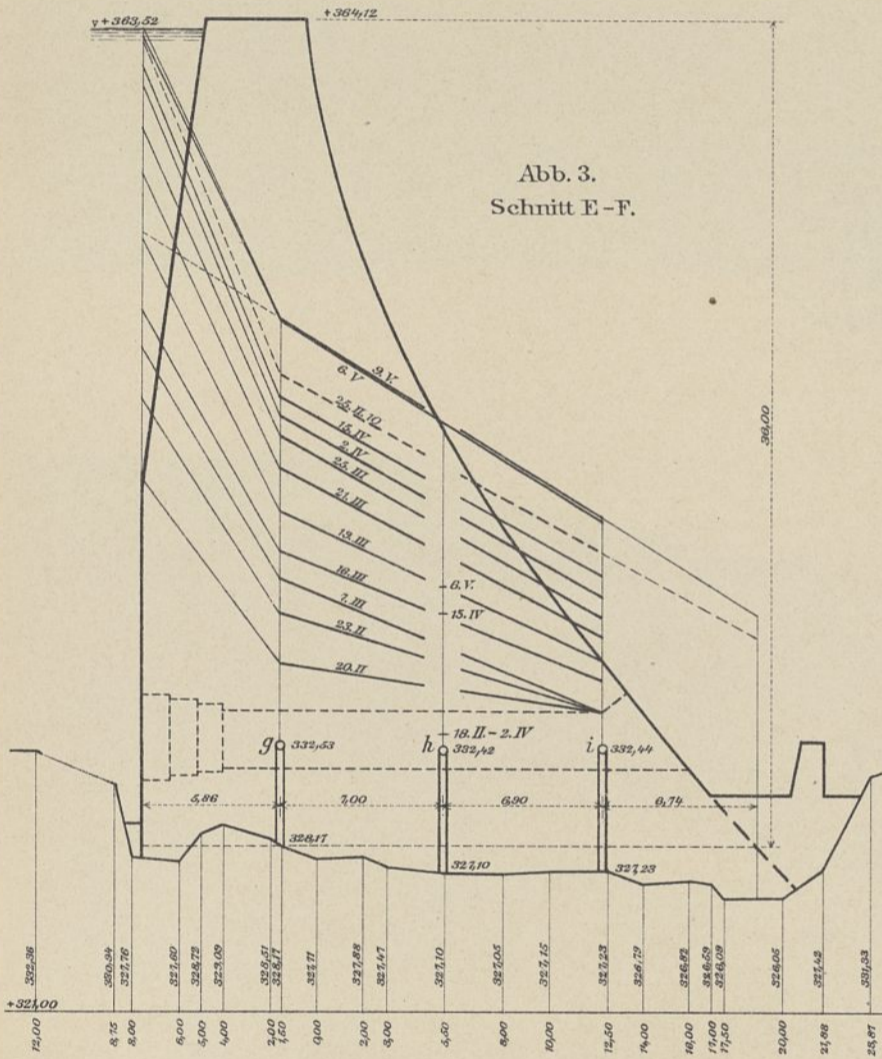
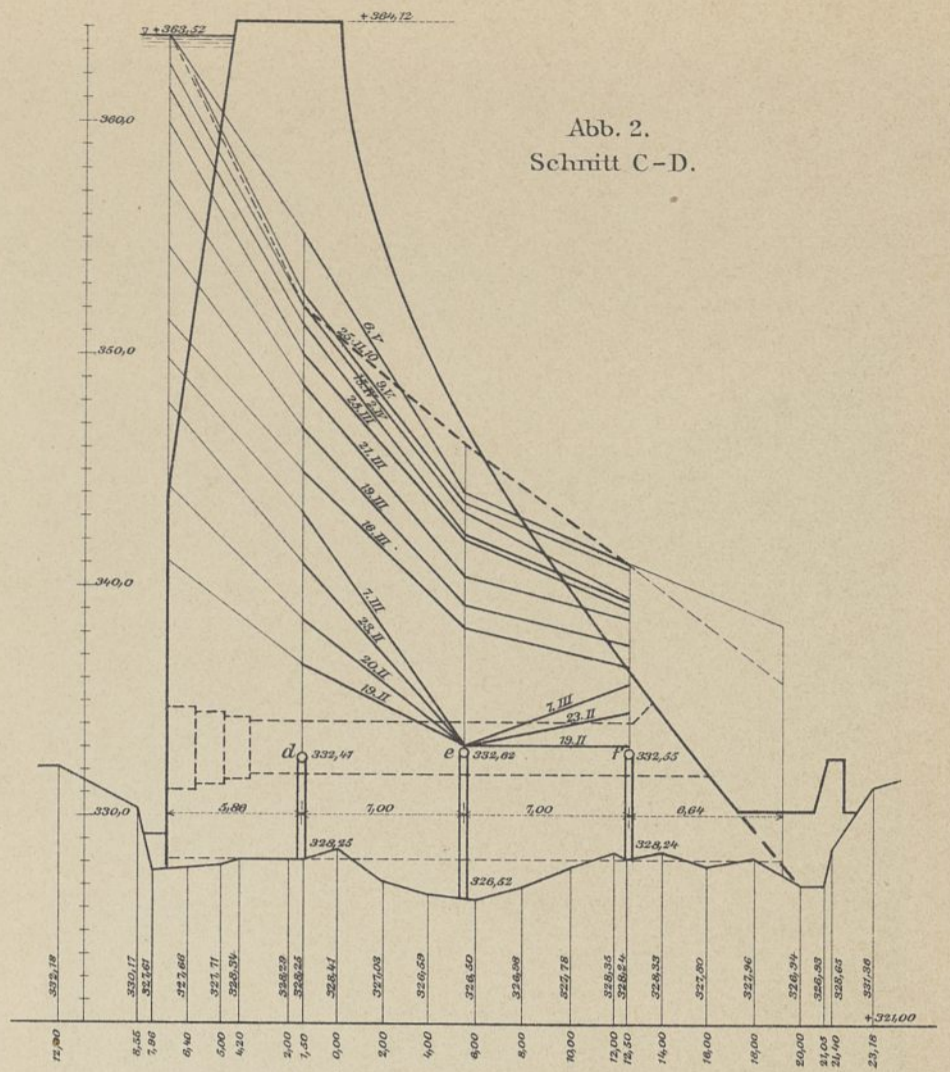
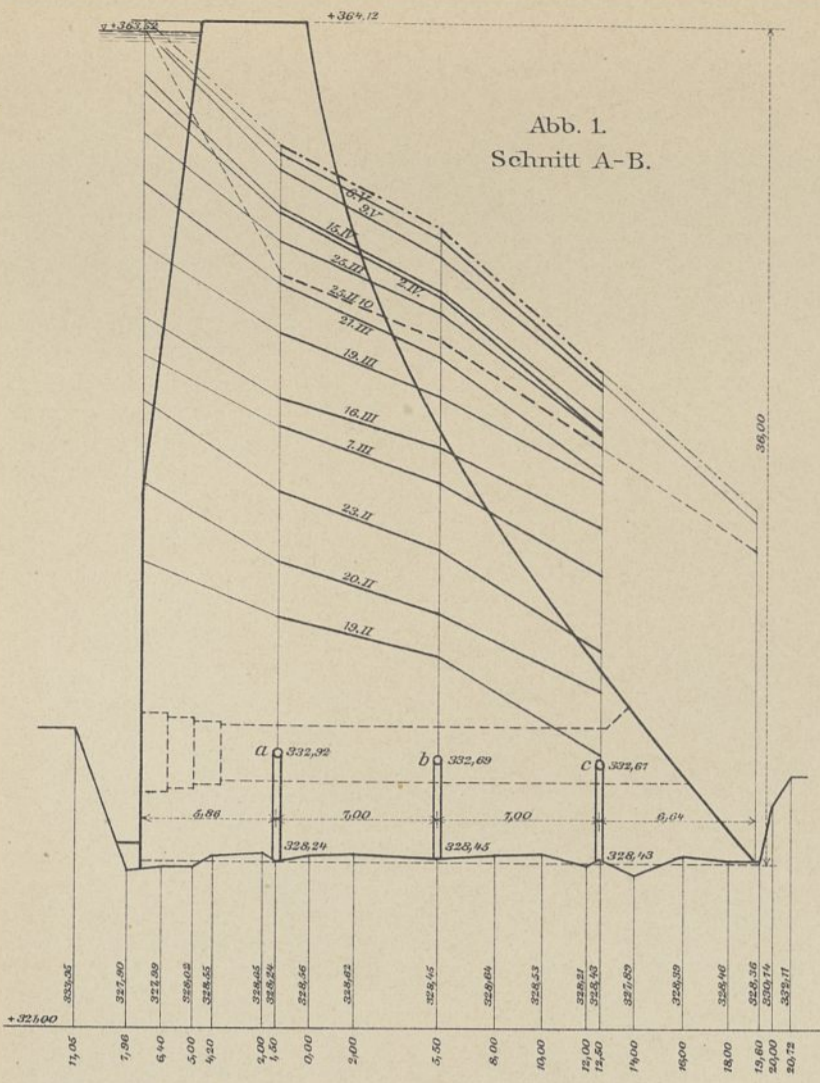


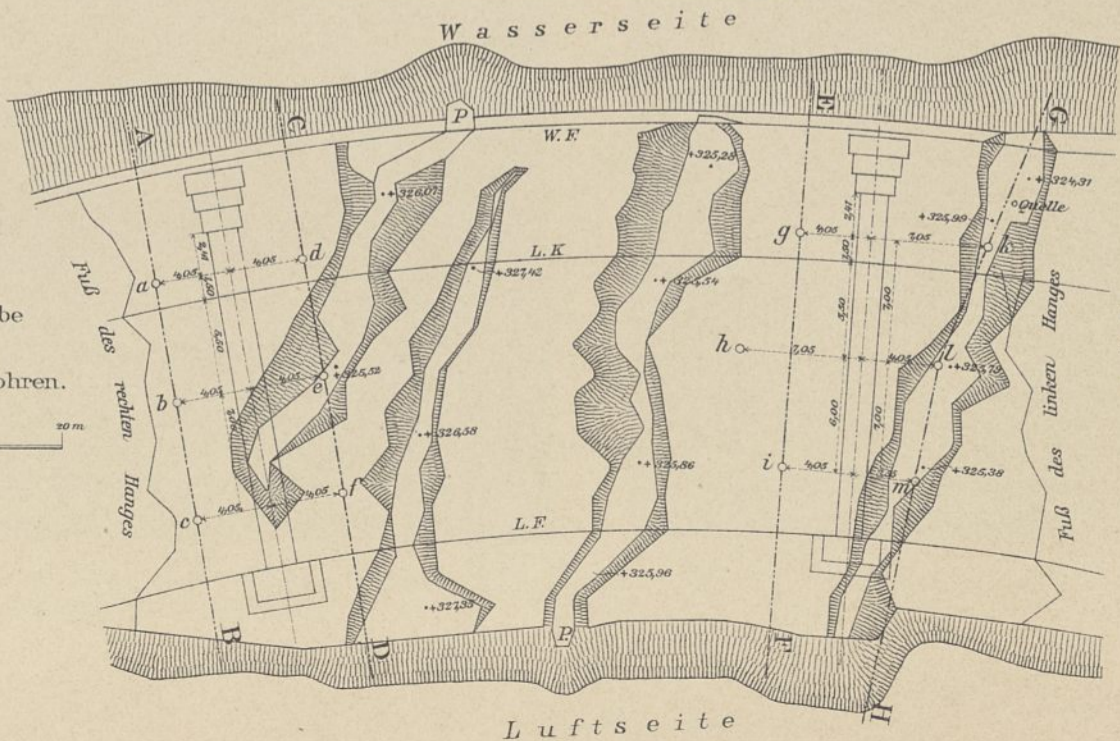
Abb. 23-26. Klapptor am Oberhaupt. 1:60.



1:325.
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 20m

Abb. 5.
Lageplan der Baugrube
in der Talsohle
mit den Beobachtungsröhren.
1:450.

0 1 2 10 20m



W.F. Wasserseitige Fußkante der Sperrmauer
L.K. Luftseitige Kronenkante " " "
L.F. Luftseitige Fußkante " " "
in Höhe der Stollensohle
P. Pumpsumpf

Unterdruck bei Staumauern.
Oestertalsperre.

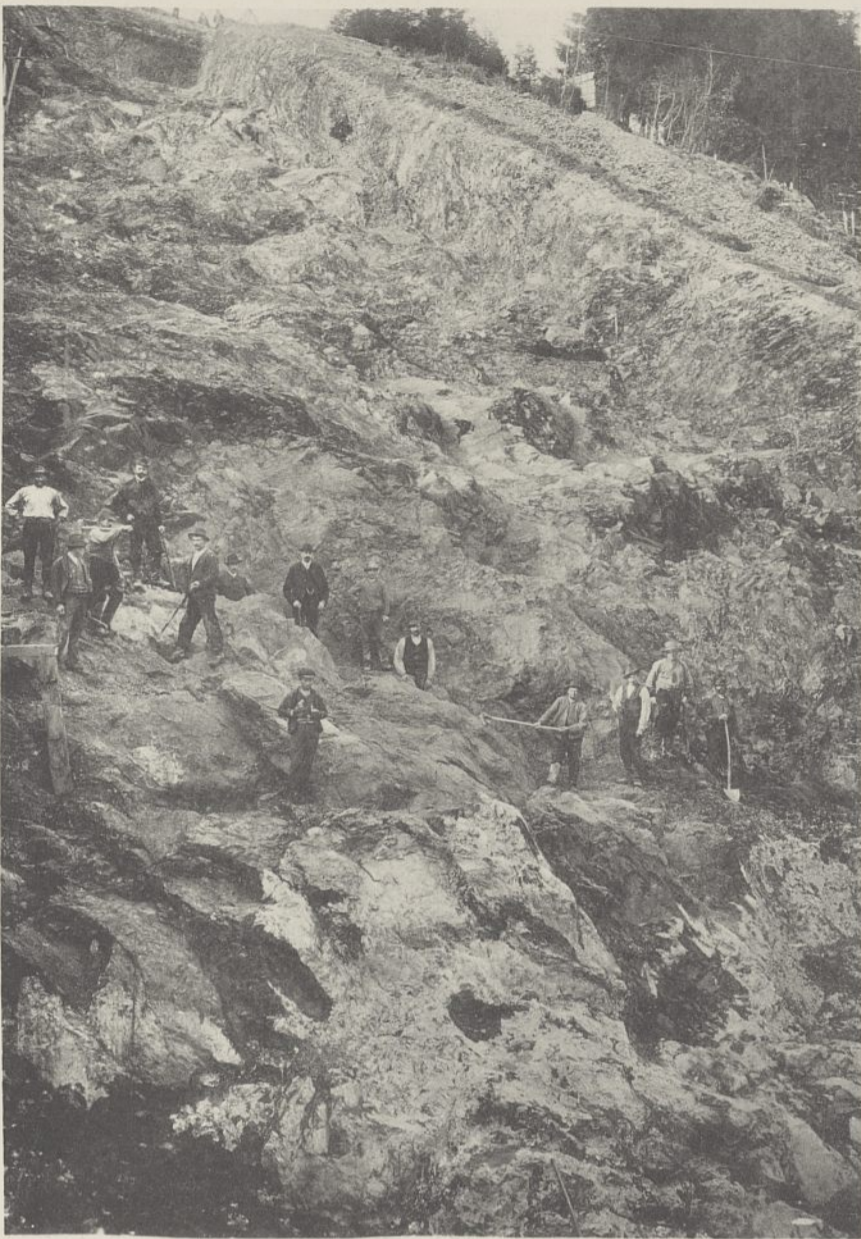


Abb. 1. Fels am linken Hang.

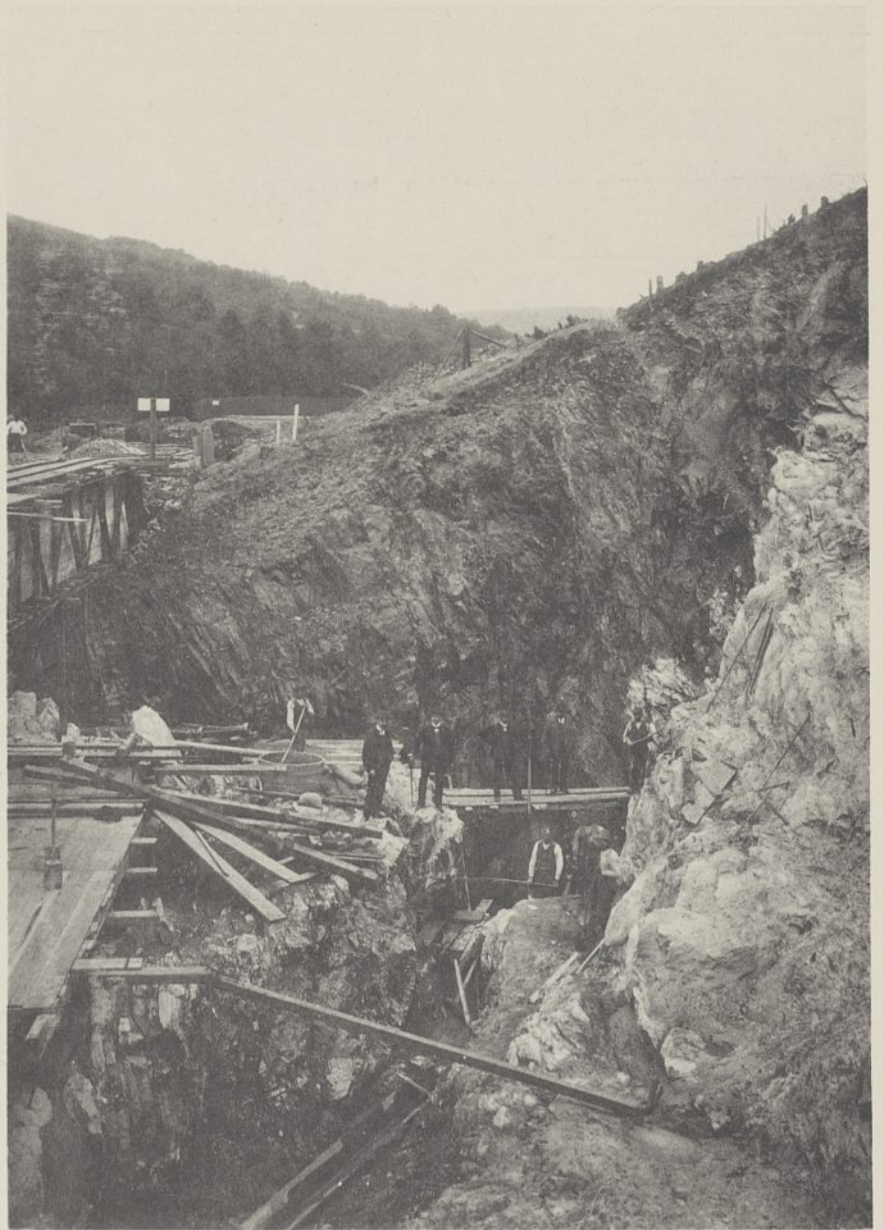


Abb. 2. Kluft am Fuße des linken Hanges.

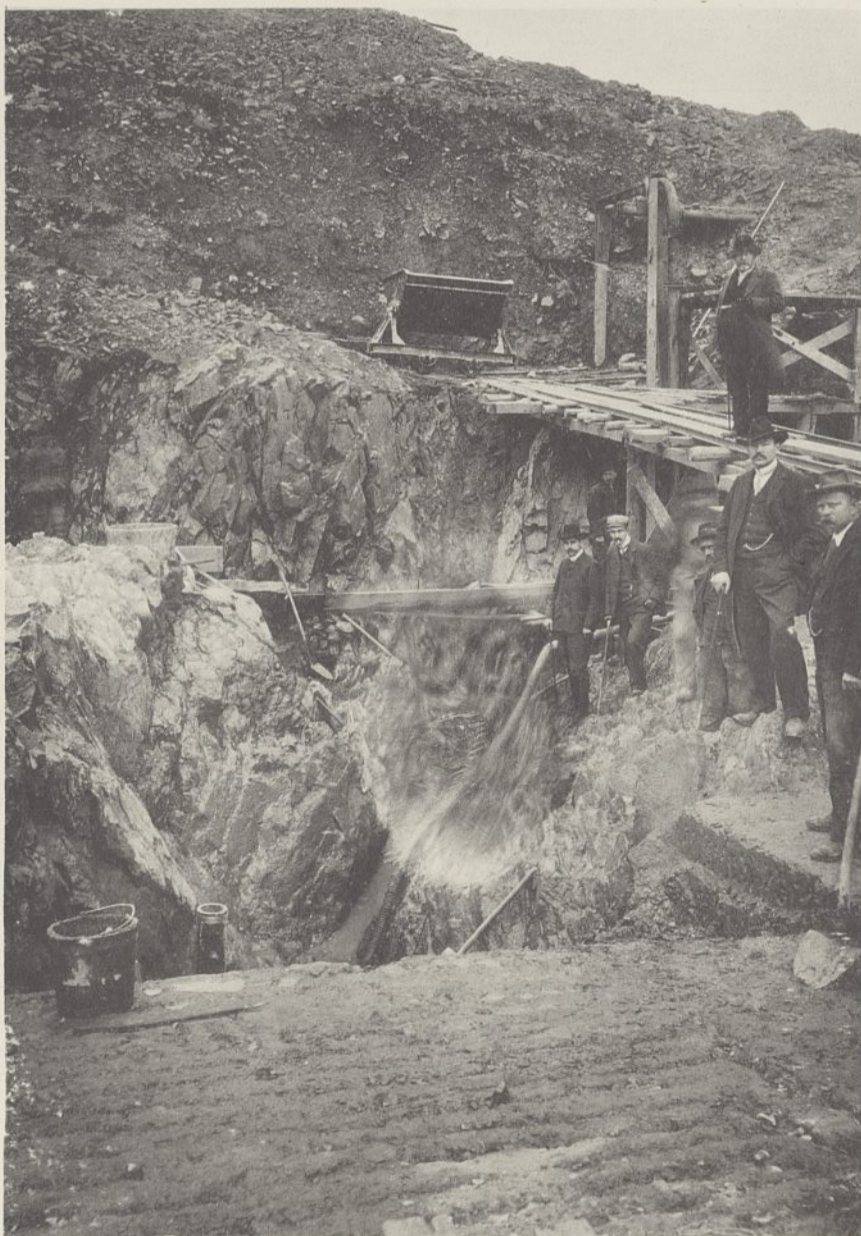


Abb. 3. Kluft in der Nähe des rechten Hanges
von der Luftseite aus gesehen.



Abb. 4. Kluft in der Nähe des rechten Hanges
von der Wasserseite aus gesehen.

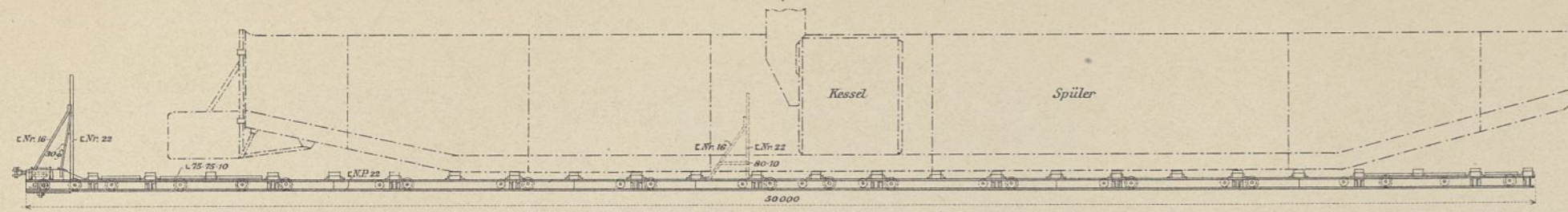


Abb. 1. Seitenansicht des Wagens. 1 : 200.

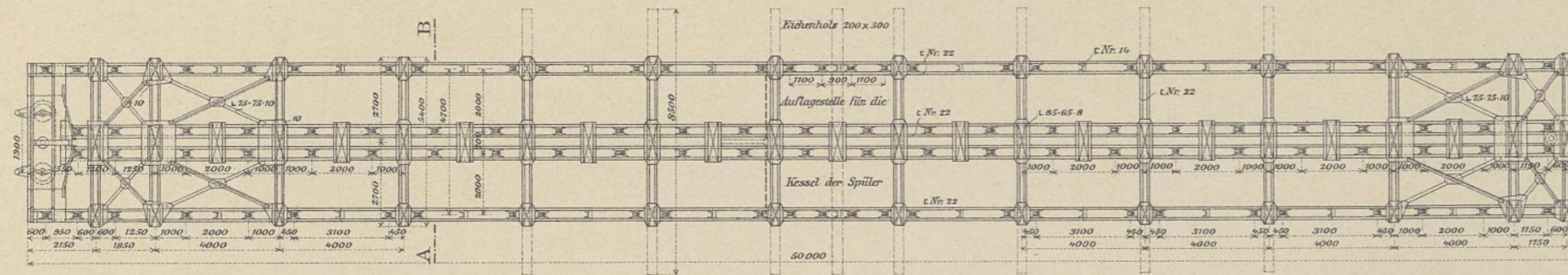


Abb. 2. Oberansicht des Wagens. 1 : 200.

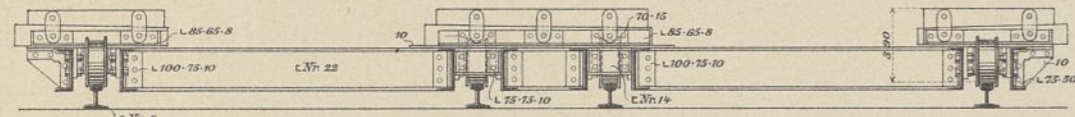


Abb. 3. Schnitt A-B. 1 : 40.

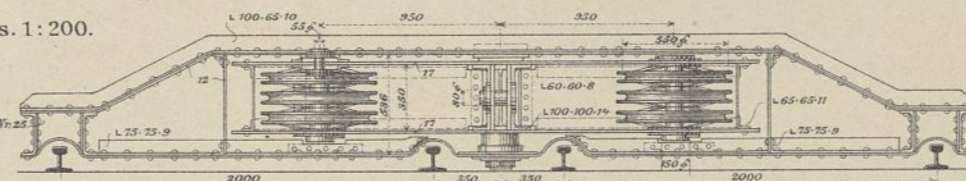


Abb. 5. Vorderansicht mit Schwinghebel. 1 : 40.

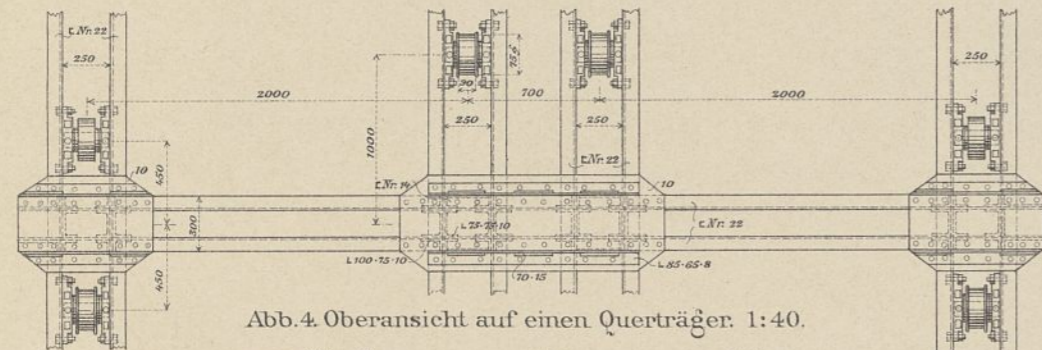


Abb. 4. Oberansicht auf einen Querträger. 1 : 40.

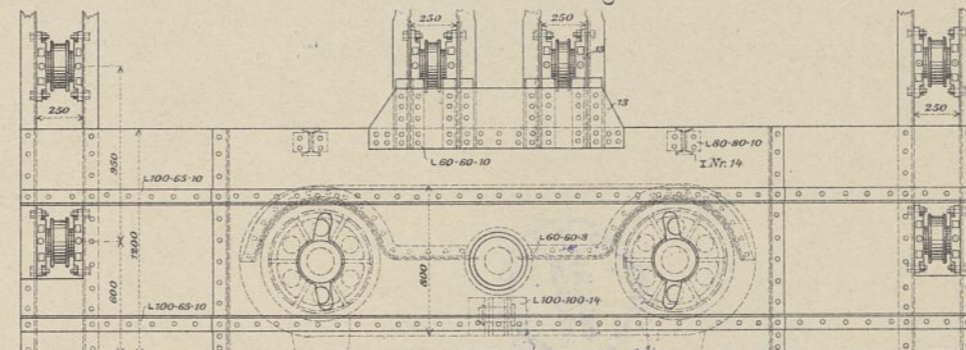


Abb. 6. Oberansicht des Wagenkopfes. 1 : 40.

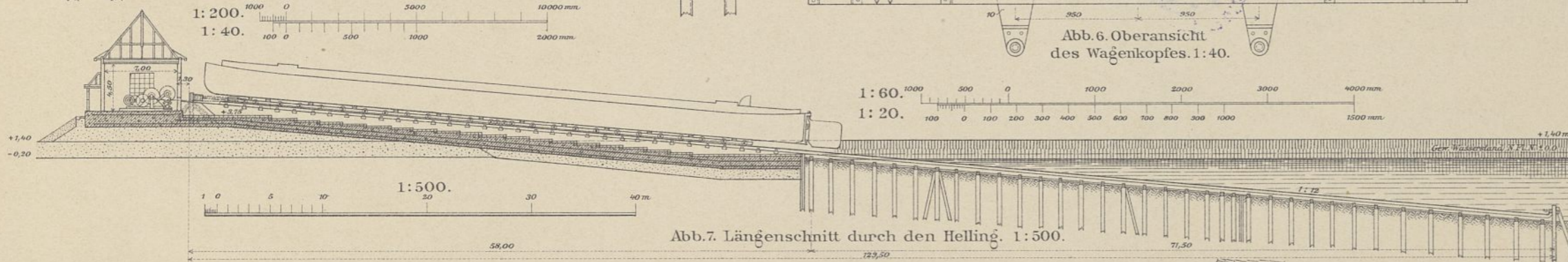


Abb. 7. Längenschnitt durch den Helling. 1 : 500.

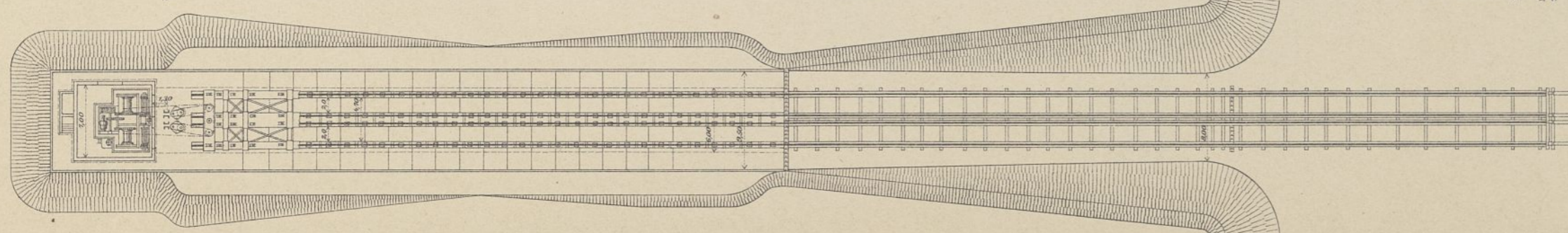


Abb. 8. Grundriß. 1 : 500.

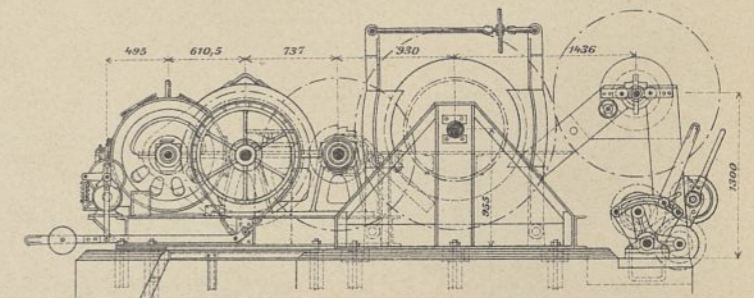


Abb. 9. Seitenansicht, 1 : 60.

Abb. 9-11. Elektrisch angetriebenes Windwerk.

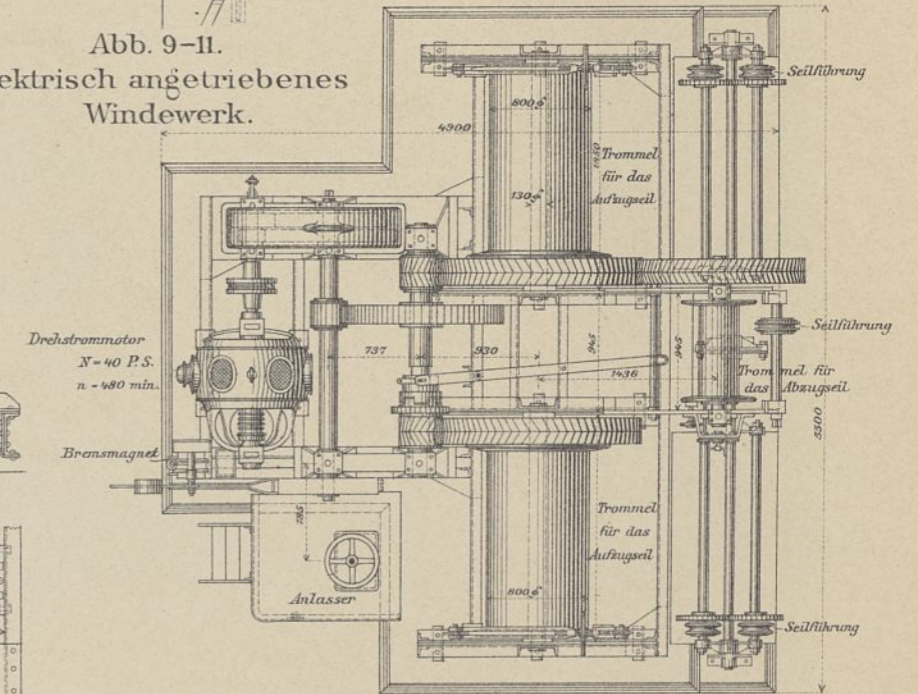


Abb. 10. Oberansicht. 1 : 60.

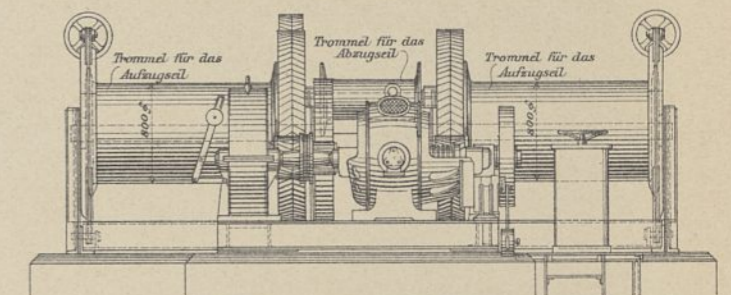


Abb. 11. Ansicht von hinten. 1 : 60.

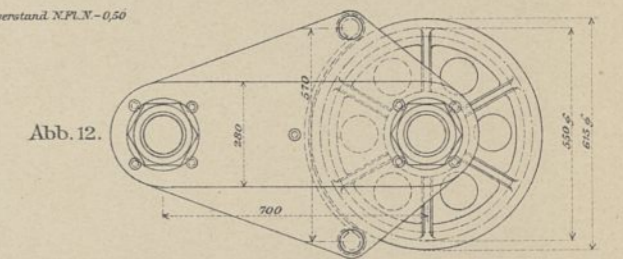


Abb. 12.

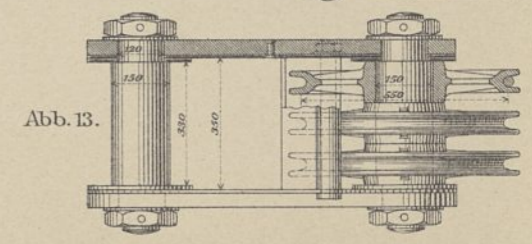


Abb. 13.

Abb. 12 u. 13. Seilflasche. 1 : 20.

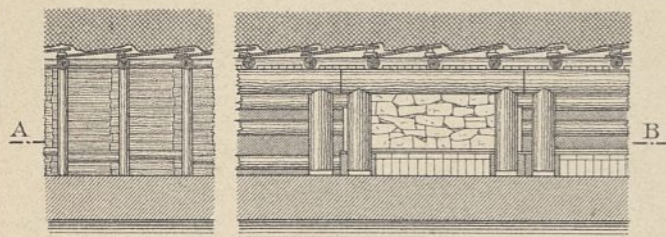


Abb. 1. Längenschnitt in der Stollenachse.

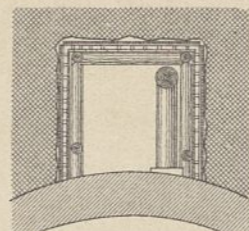


Abb. 2. Schnitt C-D.

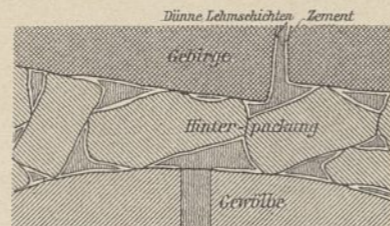


Abb. 8. Befund des hinterspritzten Gewölbes.

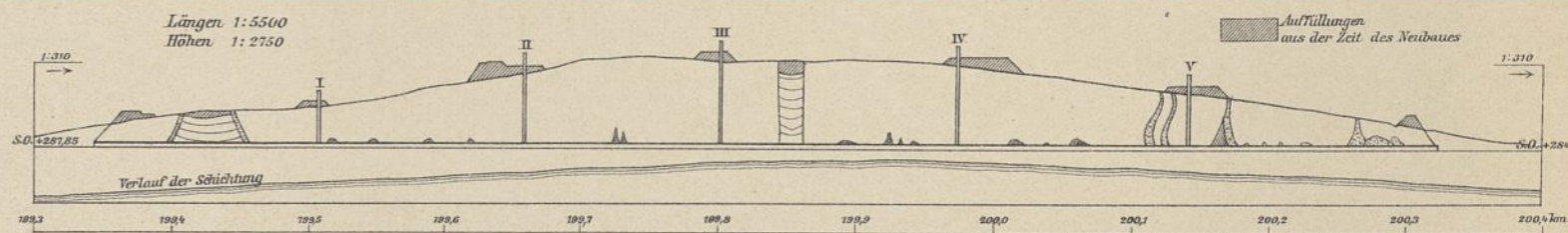


Abb. 11. Längenschnitt durch den Hönebachtunnel.

Die alten Brüche sind nach Aufzeichnungen aus der Zeit des Tunnelbaues eingetragen.

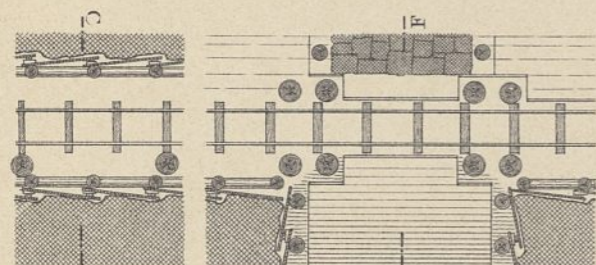


Abb. 3. Schnitt A-B.

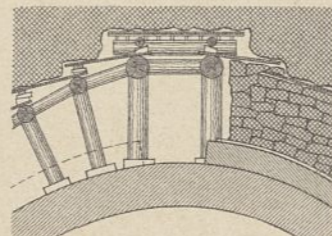


Abb. 4. Schnitt E-F.

Abb. 1-4. Zimmerung für Freilegung des Gewölberückens. 1:125.

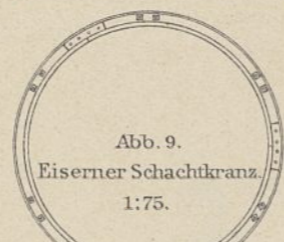


Abb. 9. Eiserner Schachtkranz. 1:75.

Abb. 9 u. 10. Rüstung zur Schachterneuerung.



Abb. 10. Schnitt. 1:75.

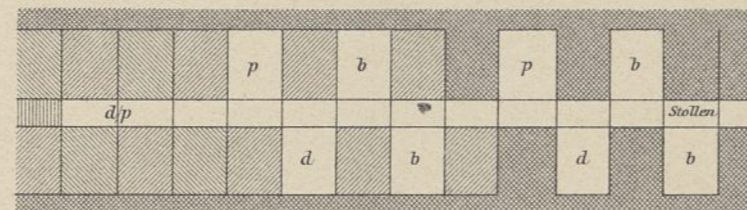


Abb. 12. Anfänglicher Arbeitsvorgang.

Fertiggestellte Teile sind schraffiert, noch nicht angegriffene gehraut schraffiert. b - im Ausbruch, d - in Abdeckung, p - in Auspackung

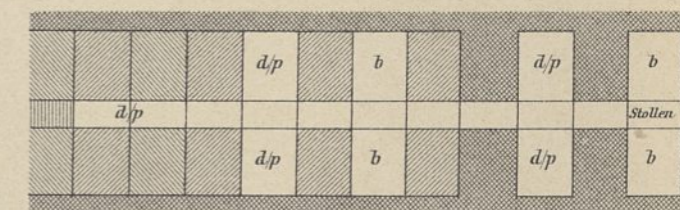


Abb. 13. Späterer Arbeitsvorgang.

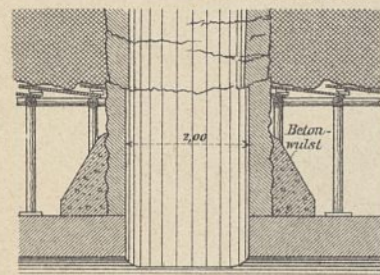


Abb. 5. Zerdrückungen an Schacht IV. 1:125.

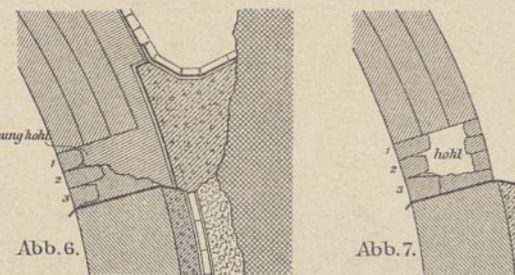


Abb. 6 u. 7. Hohlräume am Kämpfer. 1:60.

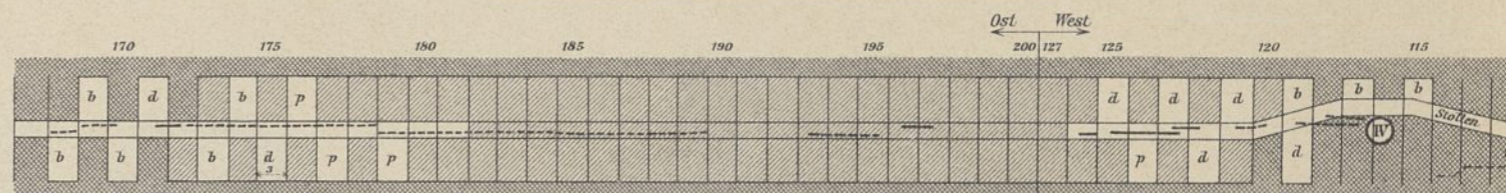


Abb. 14. Stand der Arbeiten am 13. November 1909.

— am 13. 11. 1909 vorhandene Risse — — — später entstandene Risse

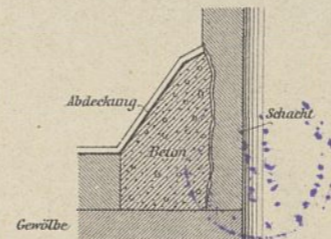


Abb. 19.



Abb. 20.

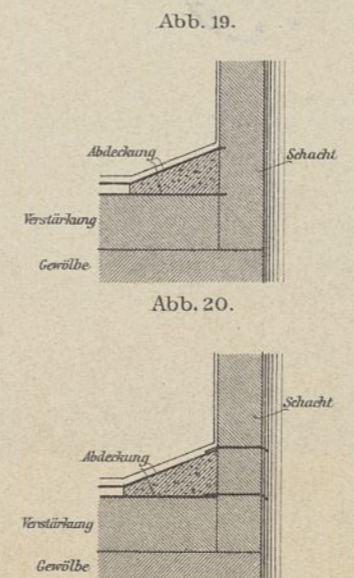


Abb. 21.

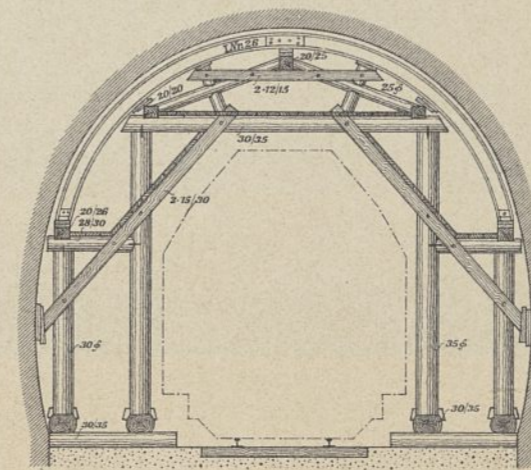


Abb. 23. Querschnitt.

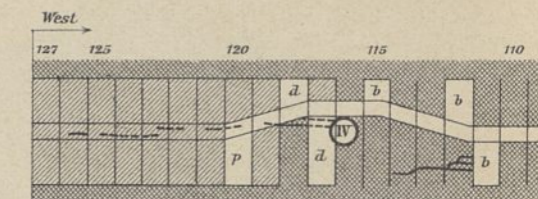


Abb. 15. Stand der Arbeiten am 4. Dez. 1909.

— am 4. 12. entstandene Risse — — — frühere Risse

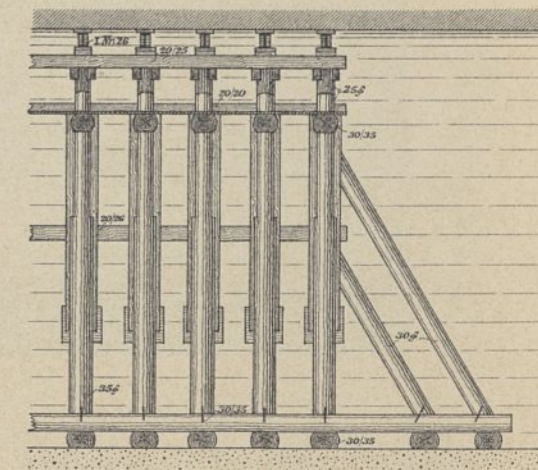


Abb. 24. Längenschnitt.

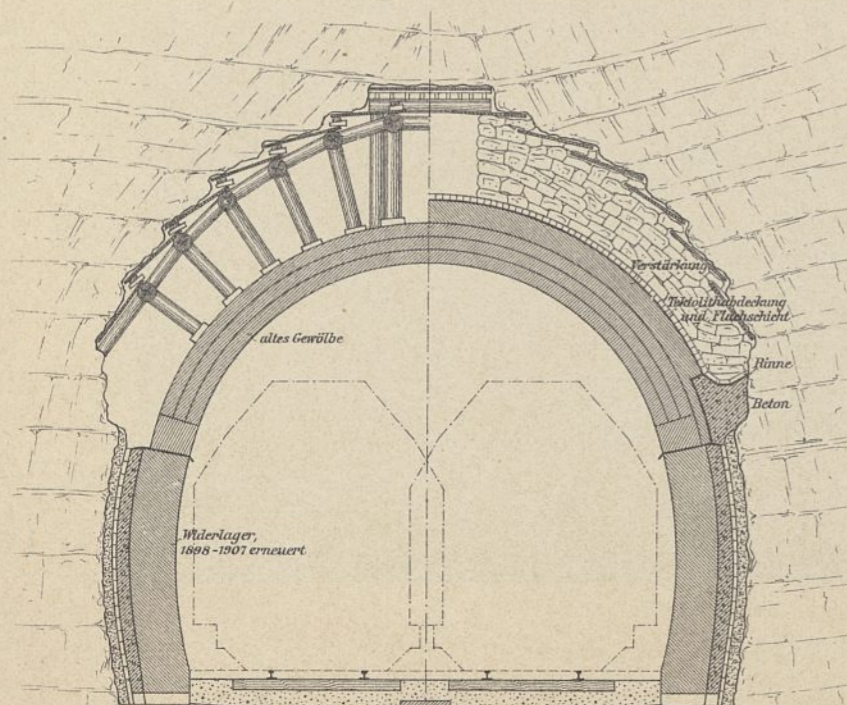
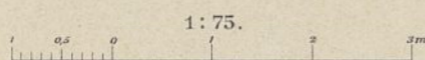
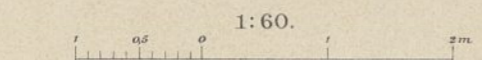
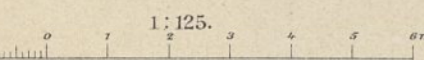


Abb. 16. Freilegung.

Abb. 17. Abdeckung.

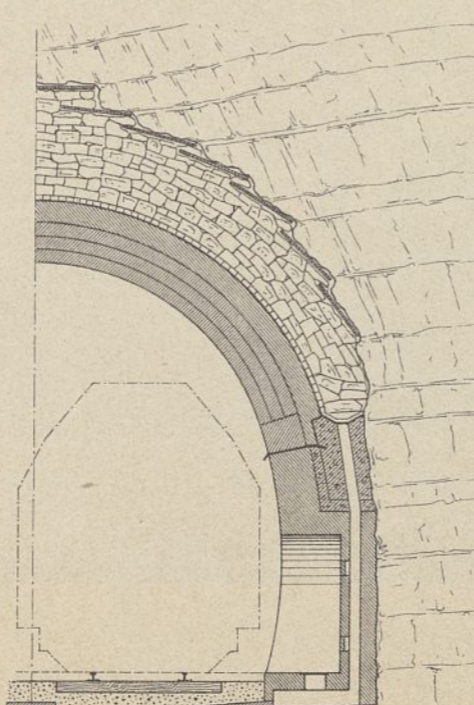


Abb. 18. Ableitung des Wassers.

Abb. 16-18. Verstärkung und Trockenlegung des Gewölbes. 1:125.

Abb. 19-21. Anschluß der Abdeckung an die Schächte.

Abb. 23 u. 24. Feste Gerüstblöcke zur Sicherung des Gewölbes. 1:125.

Regierungsgebäude in Düsseldorf.



Ansicht von der Cäcilienallee am Rheinufer.

Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.

Regierungsgebäude in Düsseldorf.



Mittelbau an der Cäcilienallee.

Regierungsgebäude in Düsseldorf.



Haupttreppenhalle.

Land- und Amtsgericht in Danzig.



Front an der Straße Neugarten.

Land- und Amtsgericht in Danzig.

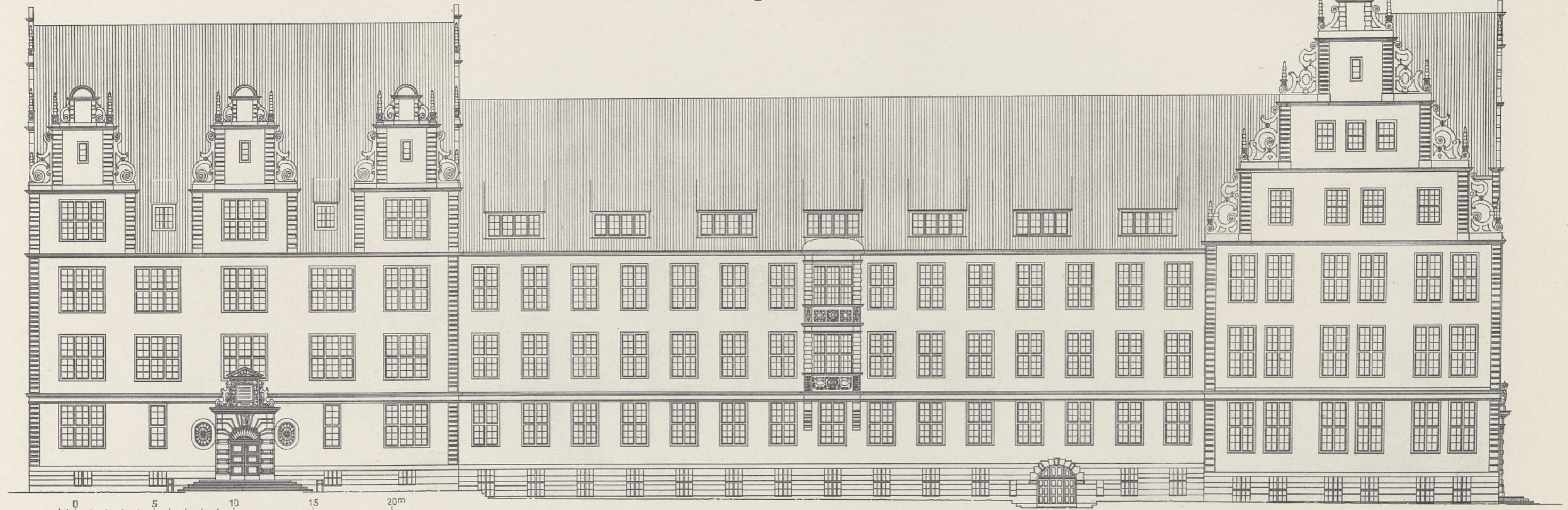


Abb. 1. Front am Schützengang.

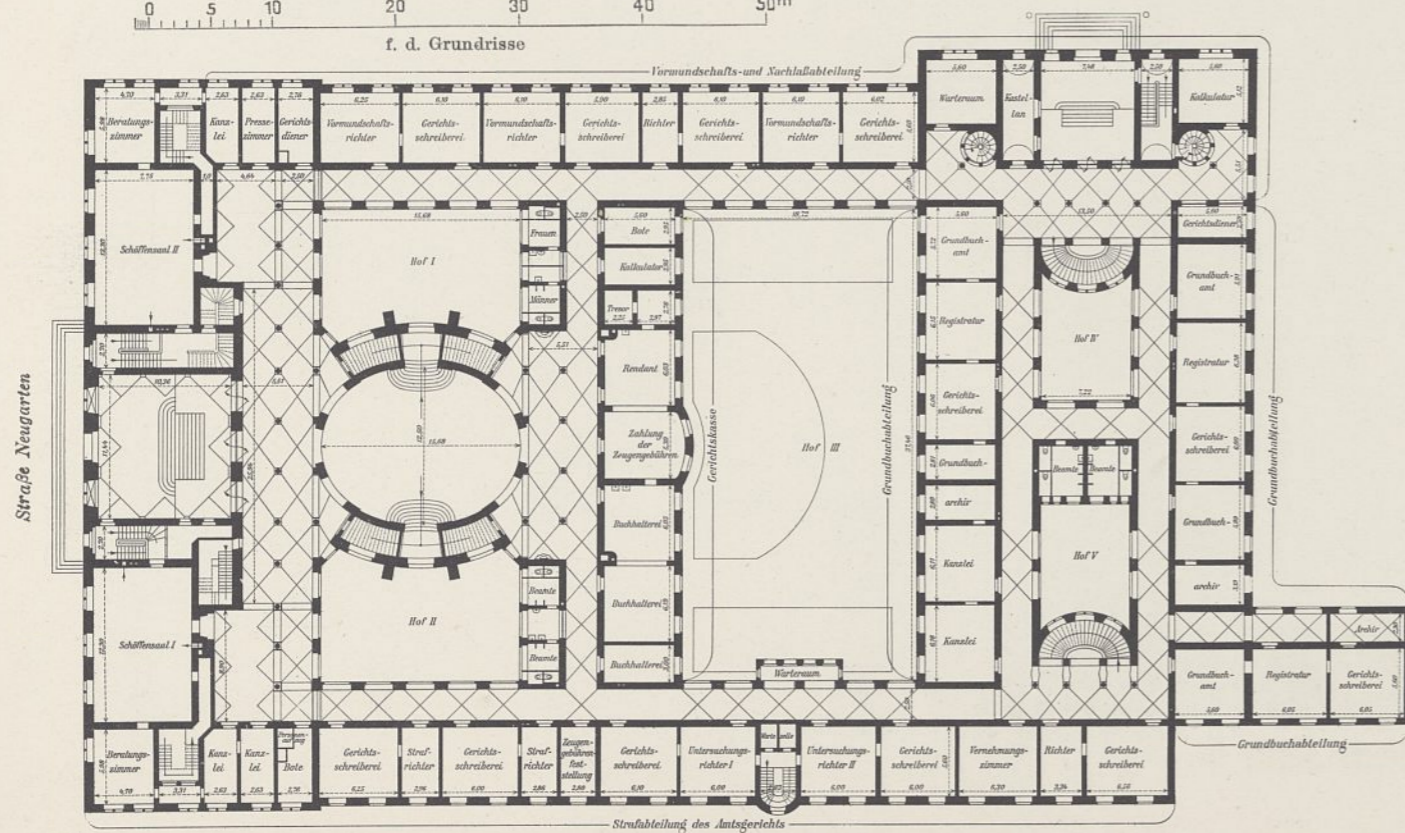


Abb. 2. Erdgeschoß.

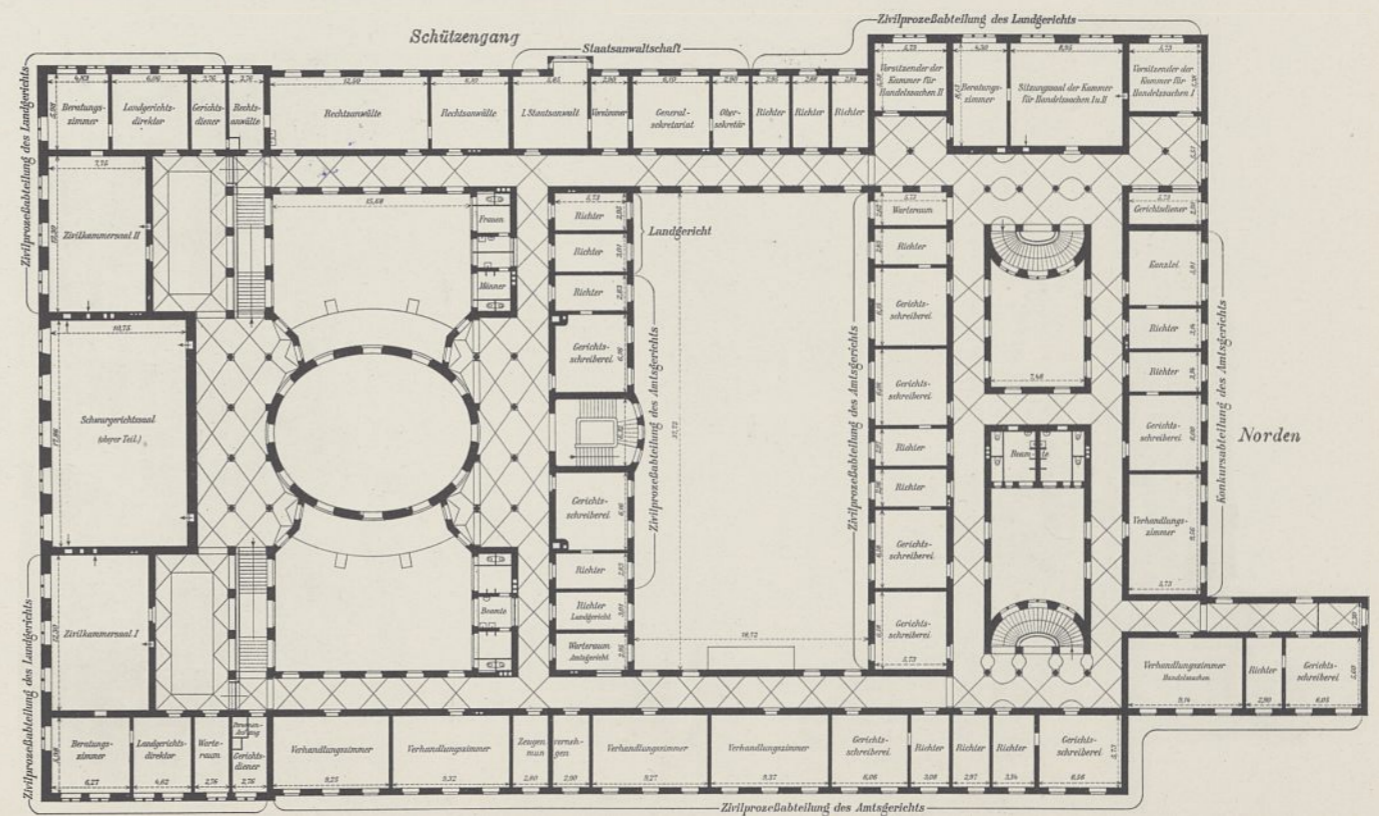
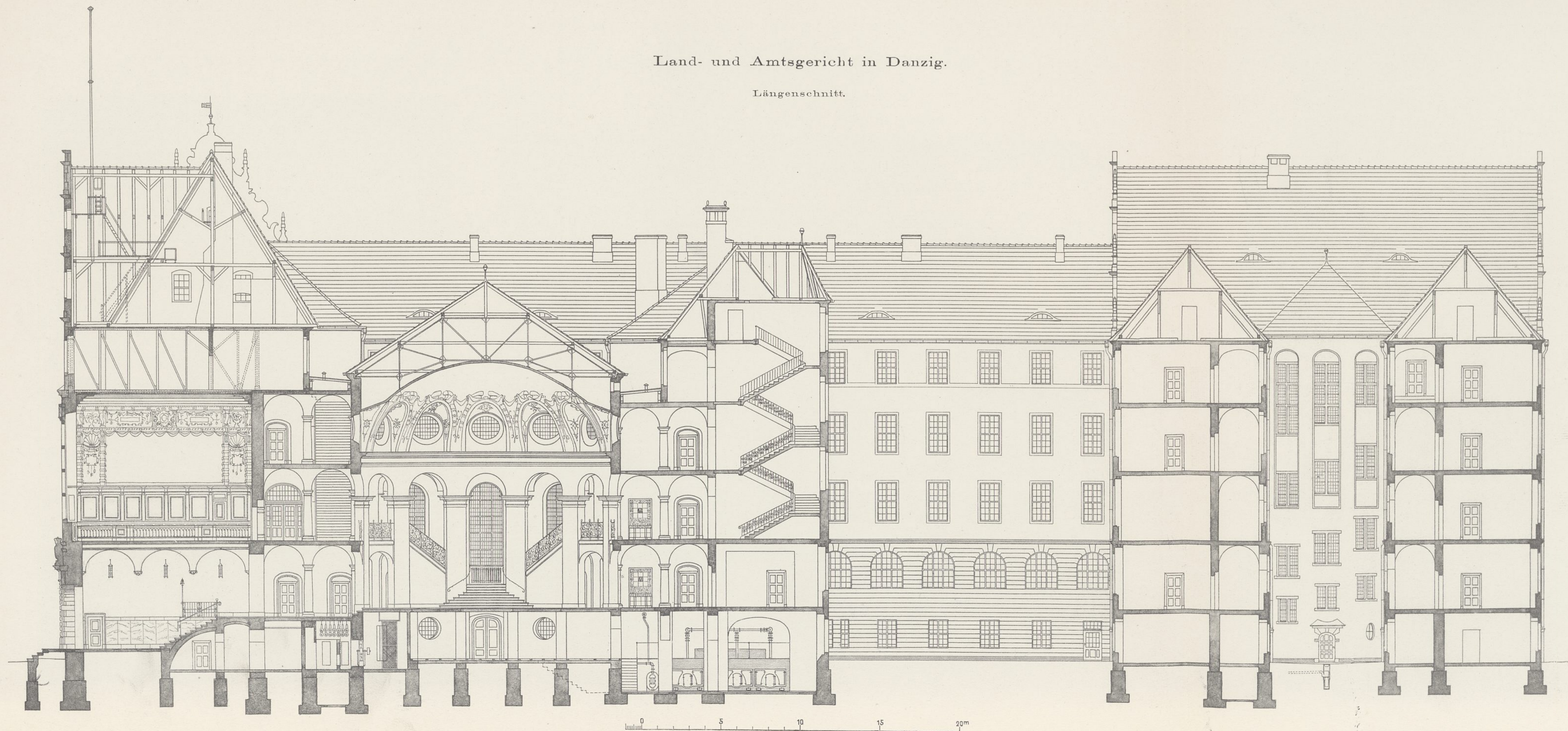


Abb. 3. Zweites Stockwerk.

Land- und Amtsgericht in Danzig.

Längenschnitt.



Land- und Amtsgericht in Danzig.



Abb. 1. Haupttreppenhalle.



Abb. 2. Haupteingangshalle am Neugarten.

Land- und Amtsgericht in Danzig.



Schwurgerichtssaal.

Hafen- und Fähranlagen in Saßnitz.

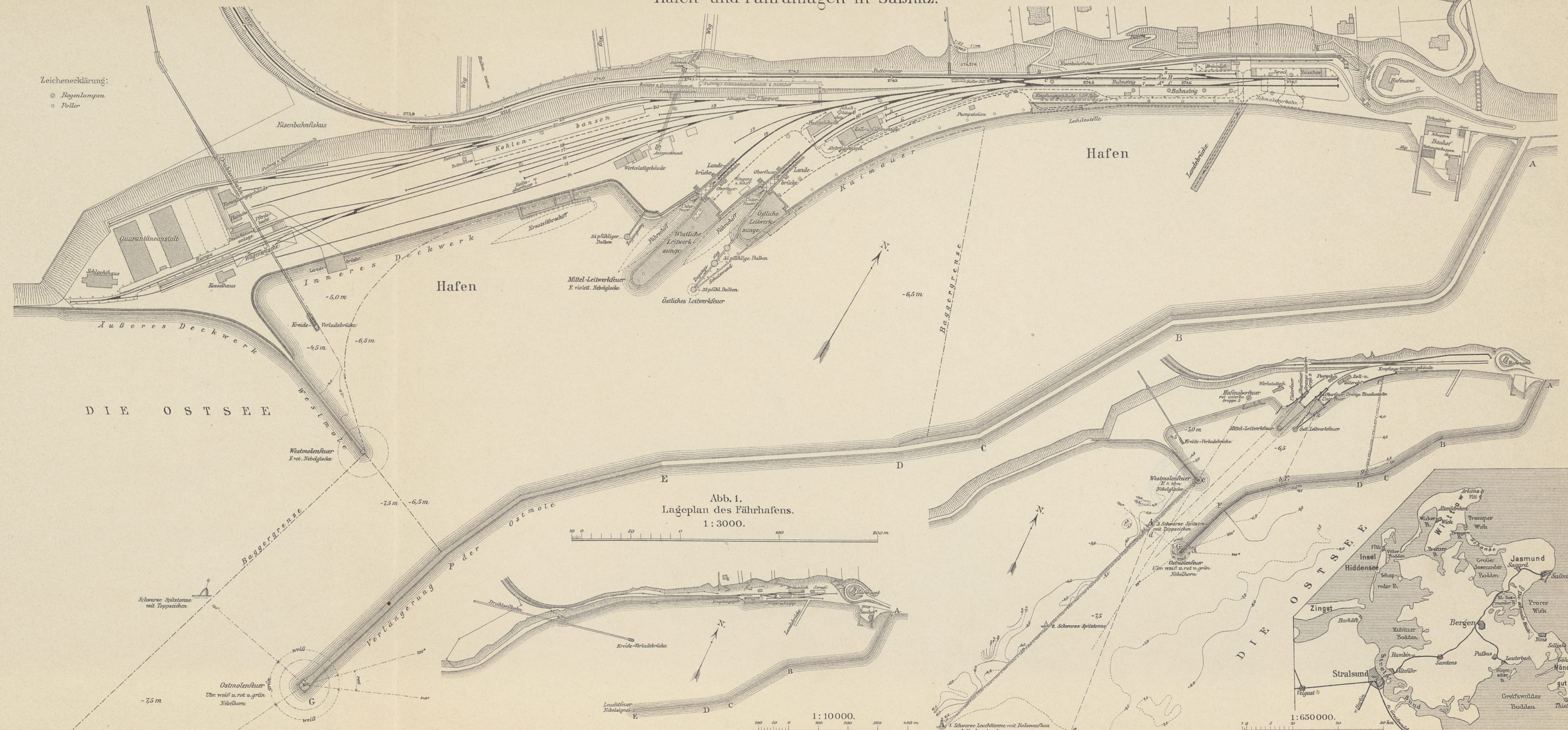


Abb. 1. Lageplan des Fährhafens. 1:3000.

Abb. 2. Lageplan der alten Hafenanlagen. 1:10000.

Abb. 3. Übersichtsplan des Fährhafens nebst Reede. 1:10000.

Abb. 4. Übersichtsplan der Insel Rügen. 1:650000.

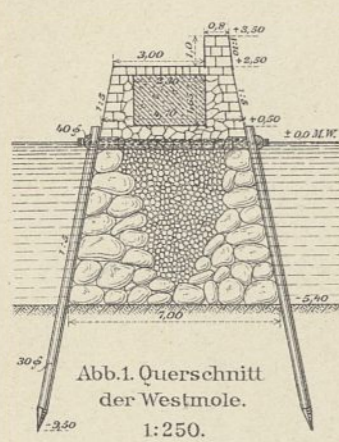


Abb. 1. Querschnitt der Westmole. 1:250.

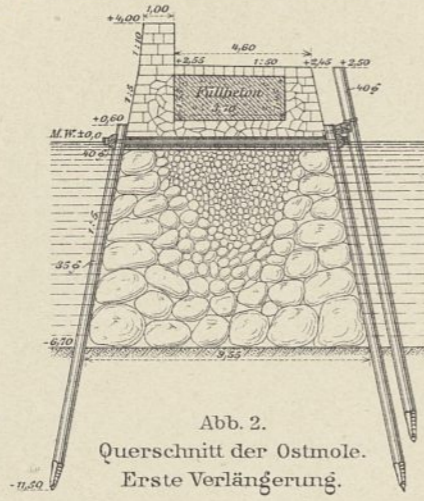


Abb. 2. Querschnitt der Ostmole. Erste Verlängerung.

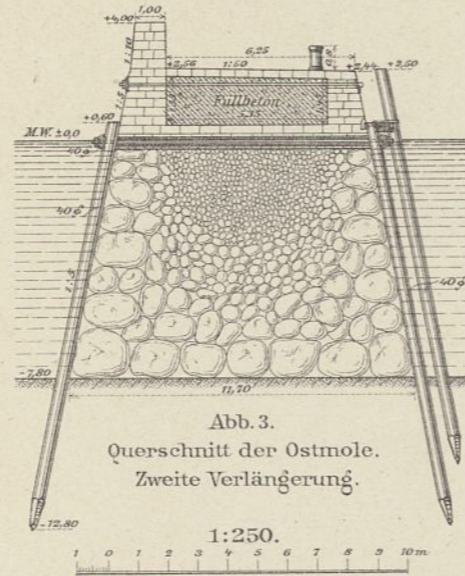


Abb. 3. Querschnitt der Ostmole. Zweite Verlängerung. 1:250.

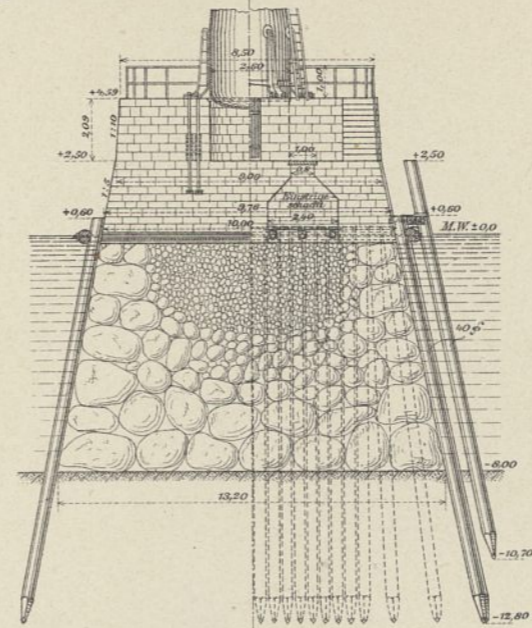


Abb. 4. Querschnitt durch den Ostmolenkopf.

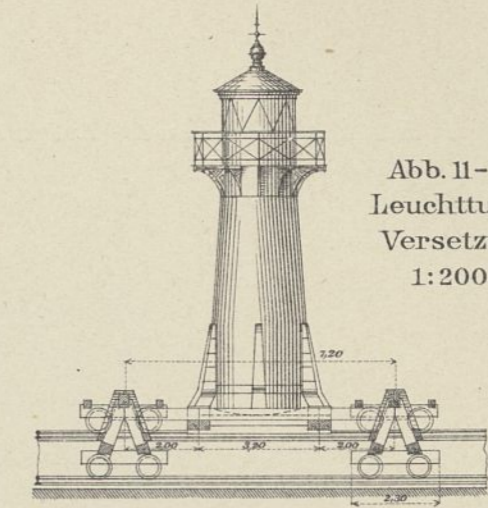


Abb. 11. Ansicht des Verschiebewagens.

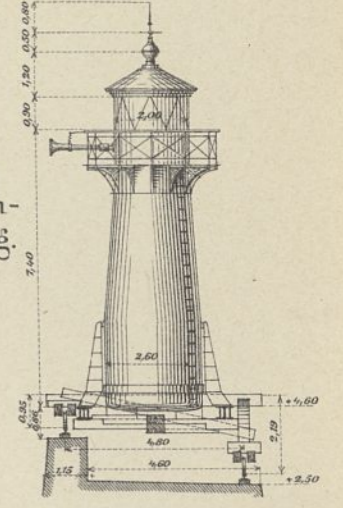


Abb. 11-13. Leuchtturm-Versetzung. 1:200.

Abb. 12. Querschnitt.

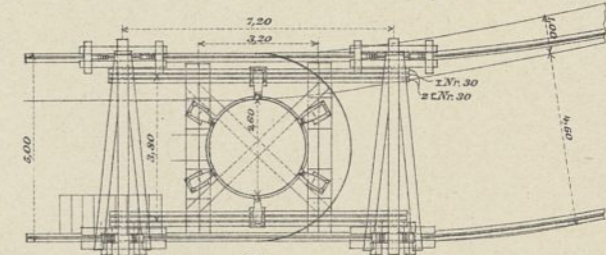


Abb. 13. Grundriß des Verschiebewagens.

Abb. 16-18. Deckwerke. 1:250.

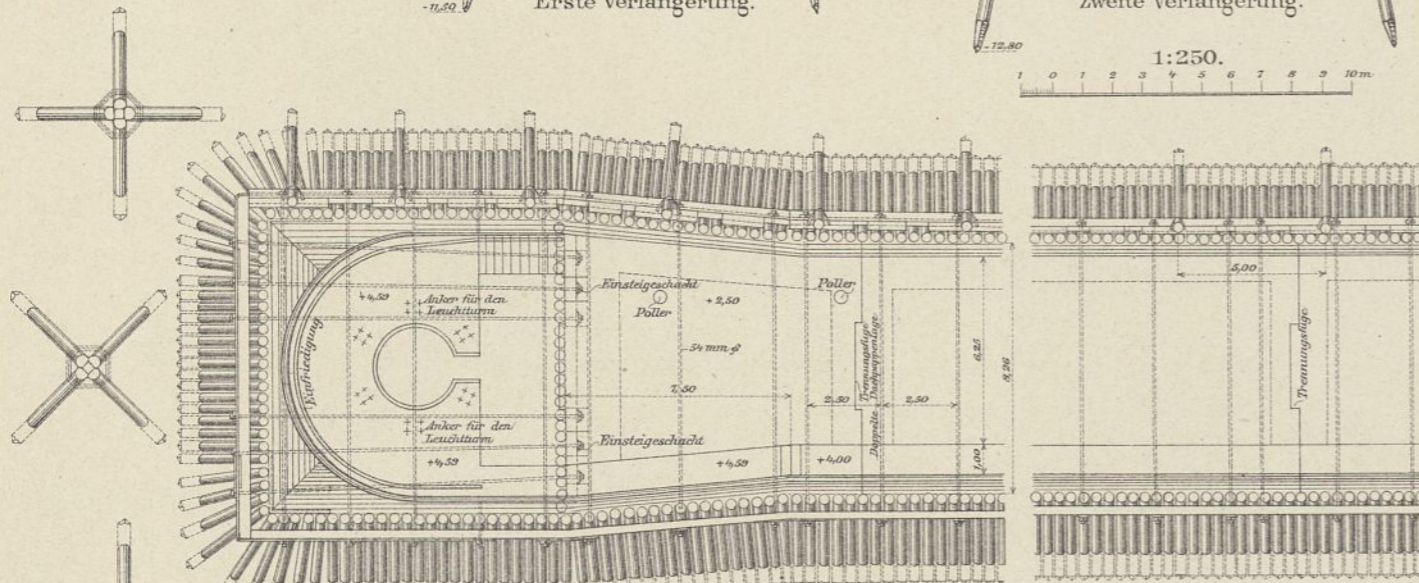


Abb. 5. Grundriß der Ostmole. 1:250.

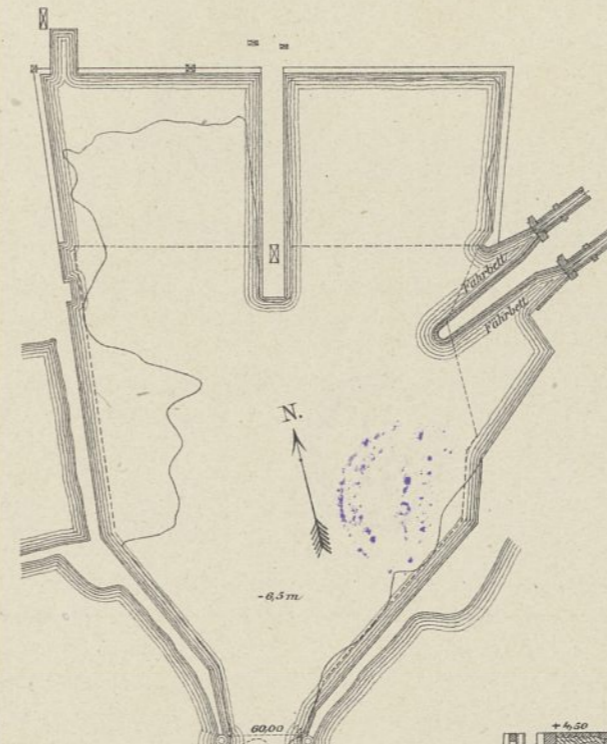


Abb. 9. Hafen von Trälleborg. Lageplan. 1:6000.

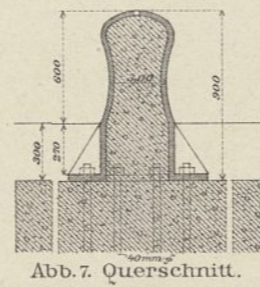


Abb. 7. Querschnitt.

Abb. 7 u. 8. Poller auf der Kaimauer. 1:40.

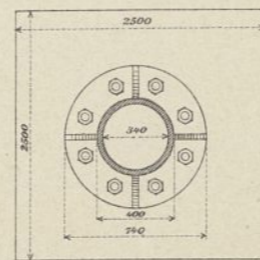


Abb. 8. Grundriß.

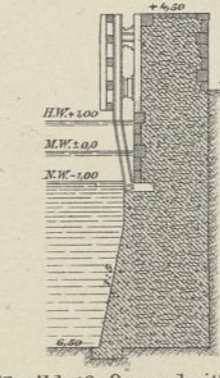


Abb. 10. Querschnitt durch die Fährbetteneinfassung in Trälleborg. 1:250.

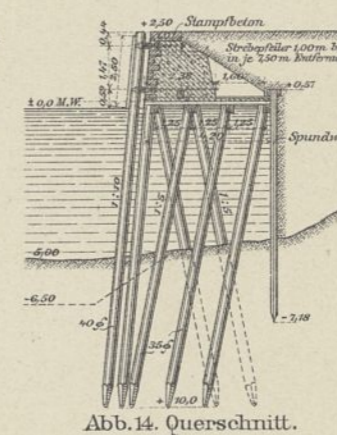


Abb. 14. Querschnitt.

Abb. 14 u. 15. Kaimauer. 1:250.

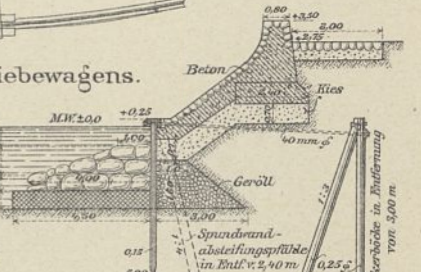


Abb. 16. Querschnitt des äußeren Deckwerks (s. Abb. 6).

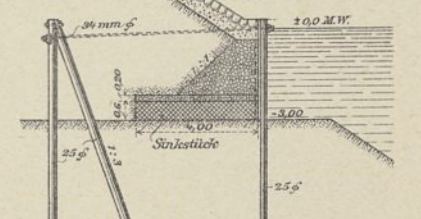


Abb. 17. Querschnitt des inneren Deckwerks (s. Abb. 6).

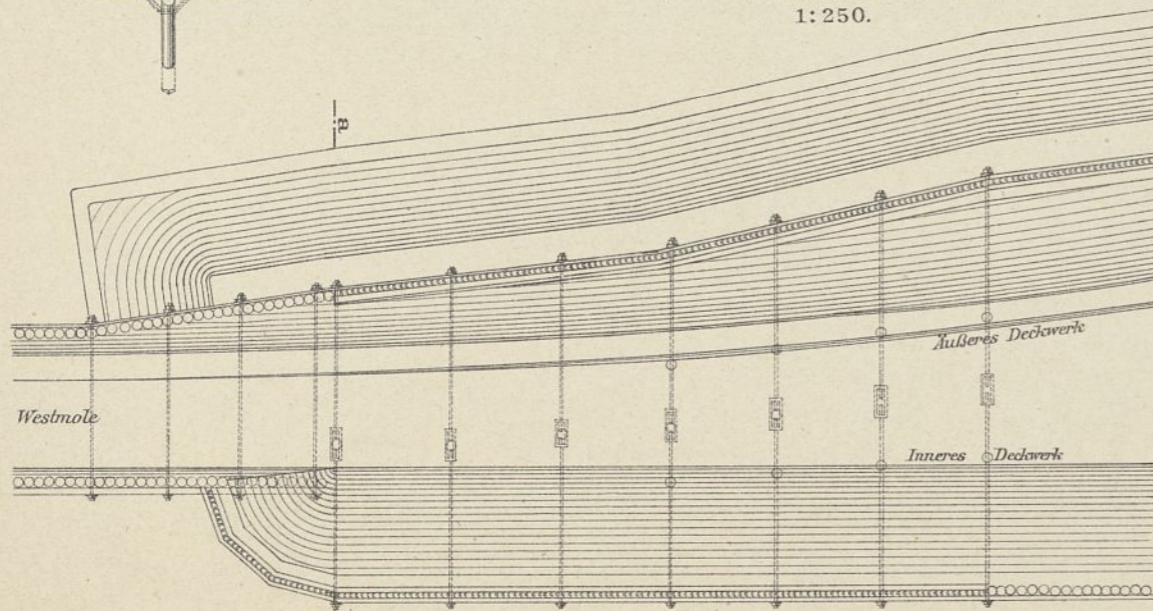


Abb. 6. Grundriß der Übergangsstrecke von den Deckwerken zur Westmole. 1:250.

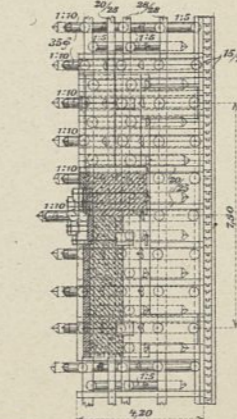


Abb. 15. Grundriß.

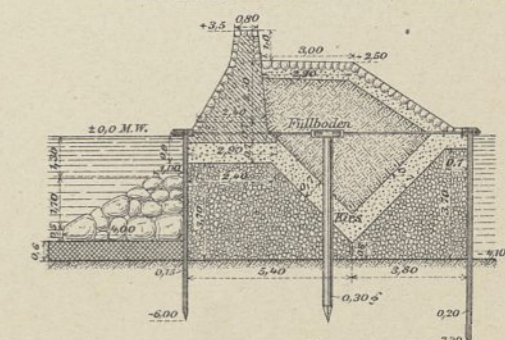


Abb. 18. Schnitt a-b der Übergangsstrecke (s. Abb. 6).

Hafen- und Fähranlagen in Saßnitz. Fährschiffe.

Größte Länge	113 m
Länge zwischen den Loten	108 m
Breite auf den Spanten	15,5 m
Tiefgang mit voller Ausrüstung	4,95 m
Wasserverdrängung	4200 cbm
Maschinenleistung	5000 indiz. P.S.
Fahrtgeschwindigkeit	16 Knoten

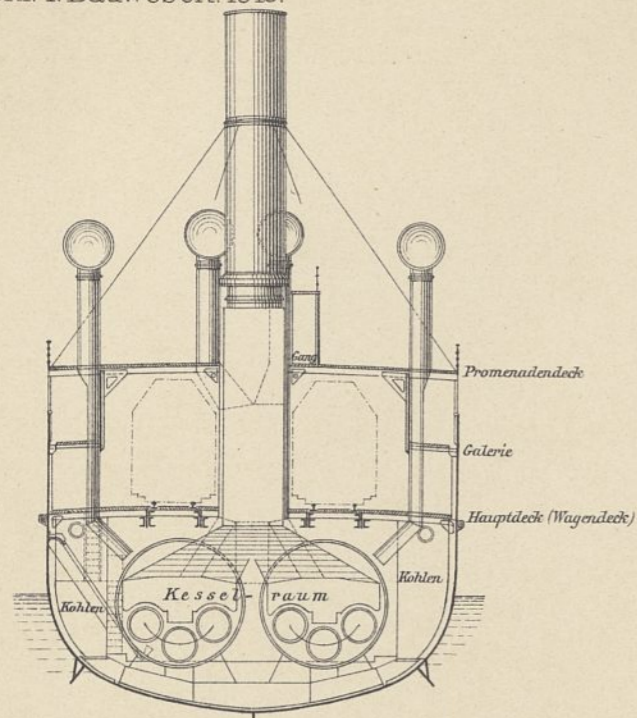


Abb. 1. Querschnitt.

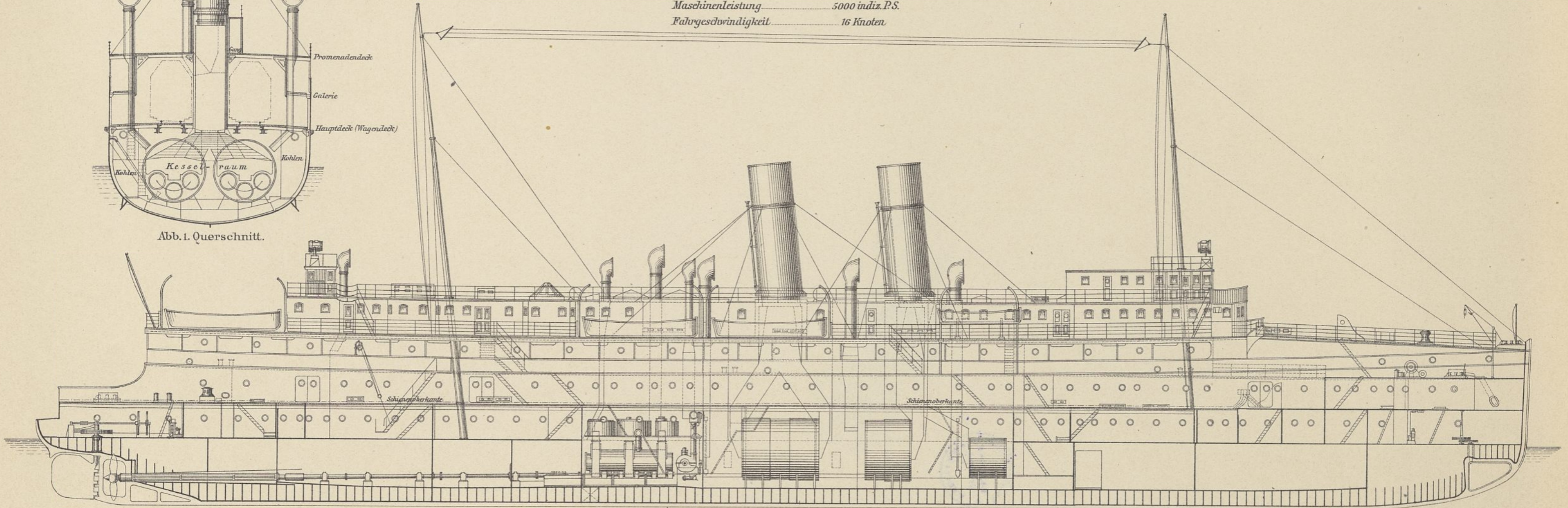


Abb. 2. Längenschnitt.
1 : 280.

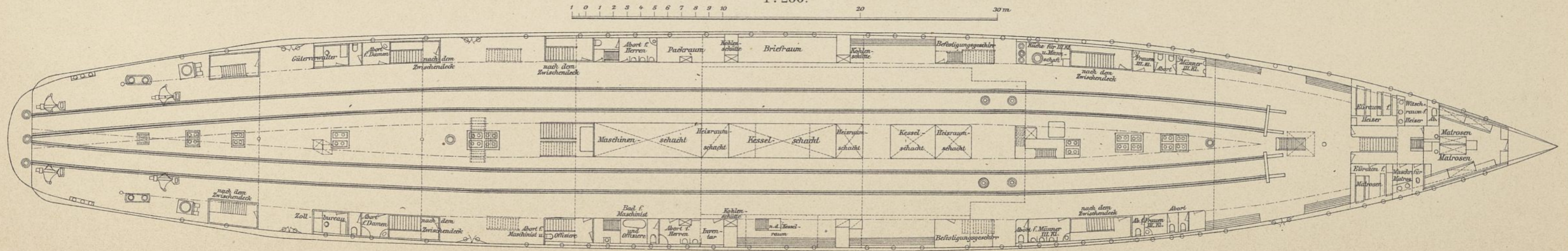


Abb. 3. Hauptdeckplan.

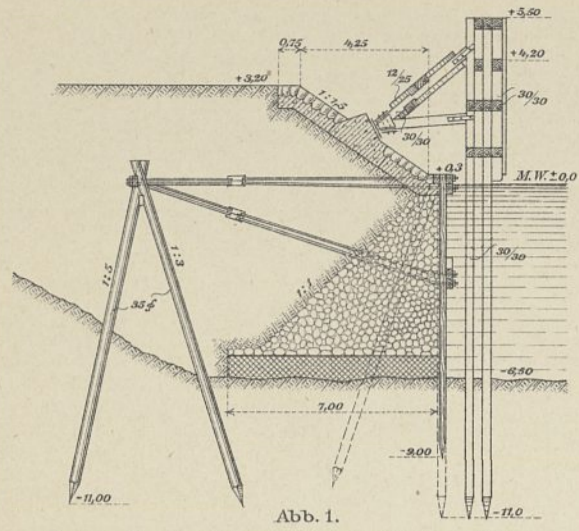


Abb. 1. Runde Deckwerkstrecke am westlichen Fährbett. (Schnitt A-B in Abb. 9). 1: 250.

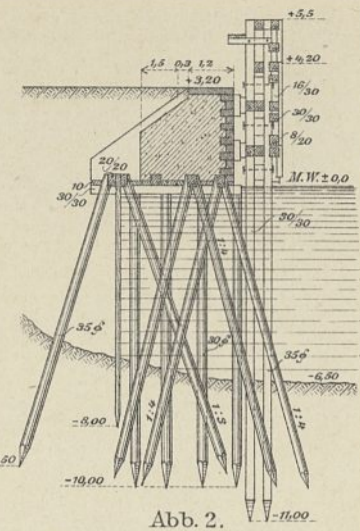


Abb. 2. Massive Leitwerkstrecke. (Schnitt E-F in Abb. 9). 1: 250.

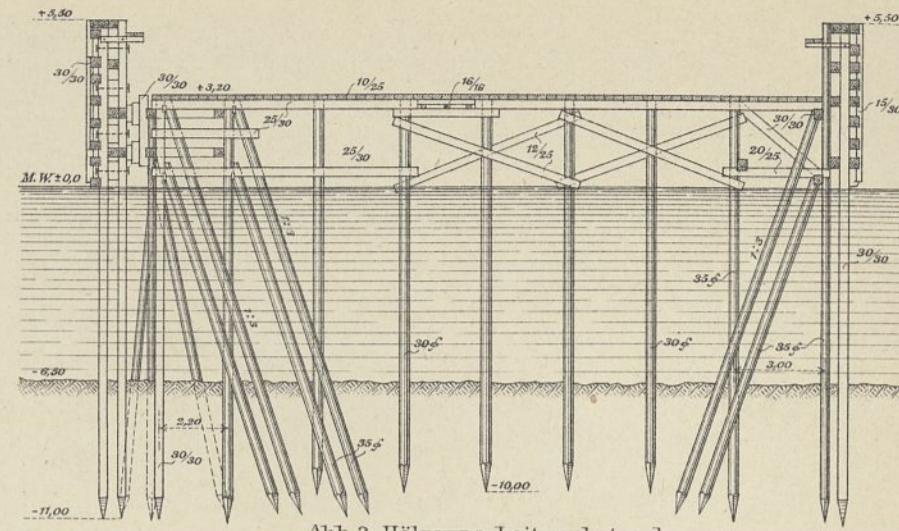


Abb. 3. Hölzerne Leitwerkstrecke. (Schnitt G-H in Abb. 9). 1: 250.

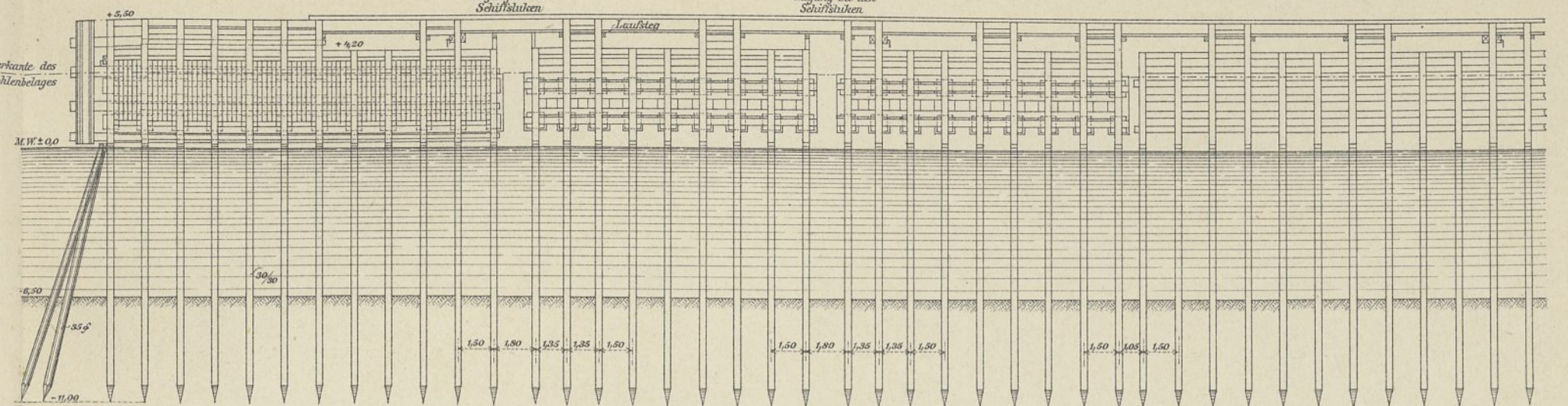


Abb. 4. Ansicht der Streichwand (v-n in Abb. 9). 1: 250.

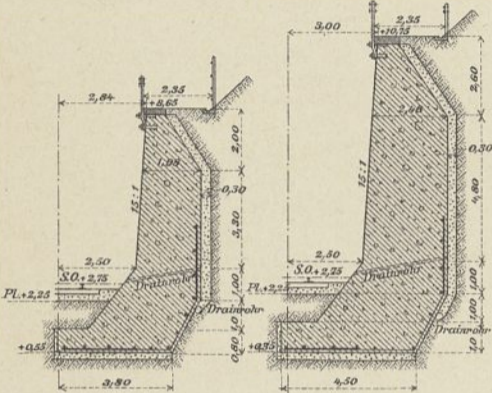


Abb. 10. Querschnitt der großen Futtermauer. 1: 250.

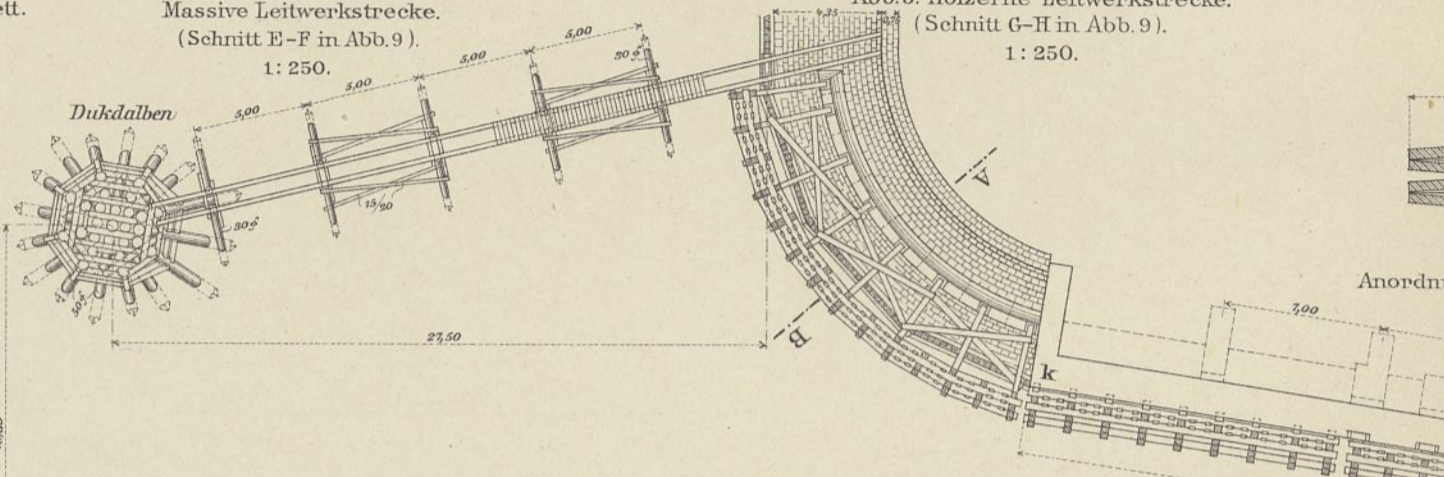


Abb. 5. Anordnung der Tellerfedern. 1: 5.

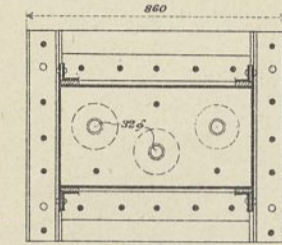


Abb. 6. Grundriß. 1: 25.

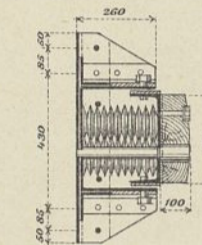


Abb. 7. Querschnitt. 1: 25.

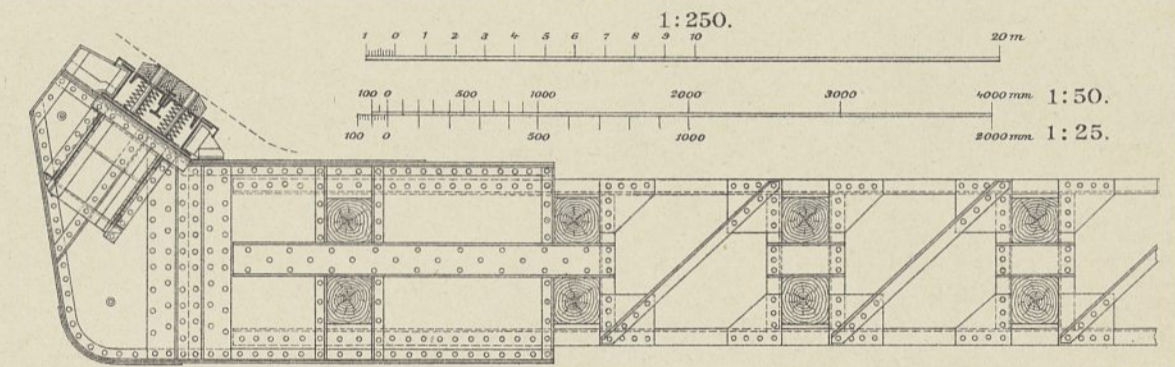


Abb. 8. Endbufferträger. 1: 50.

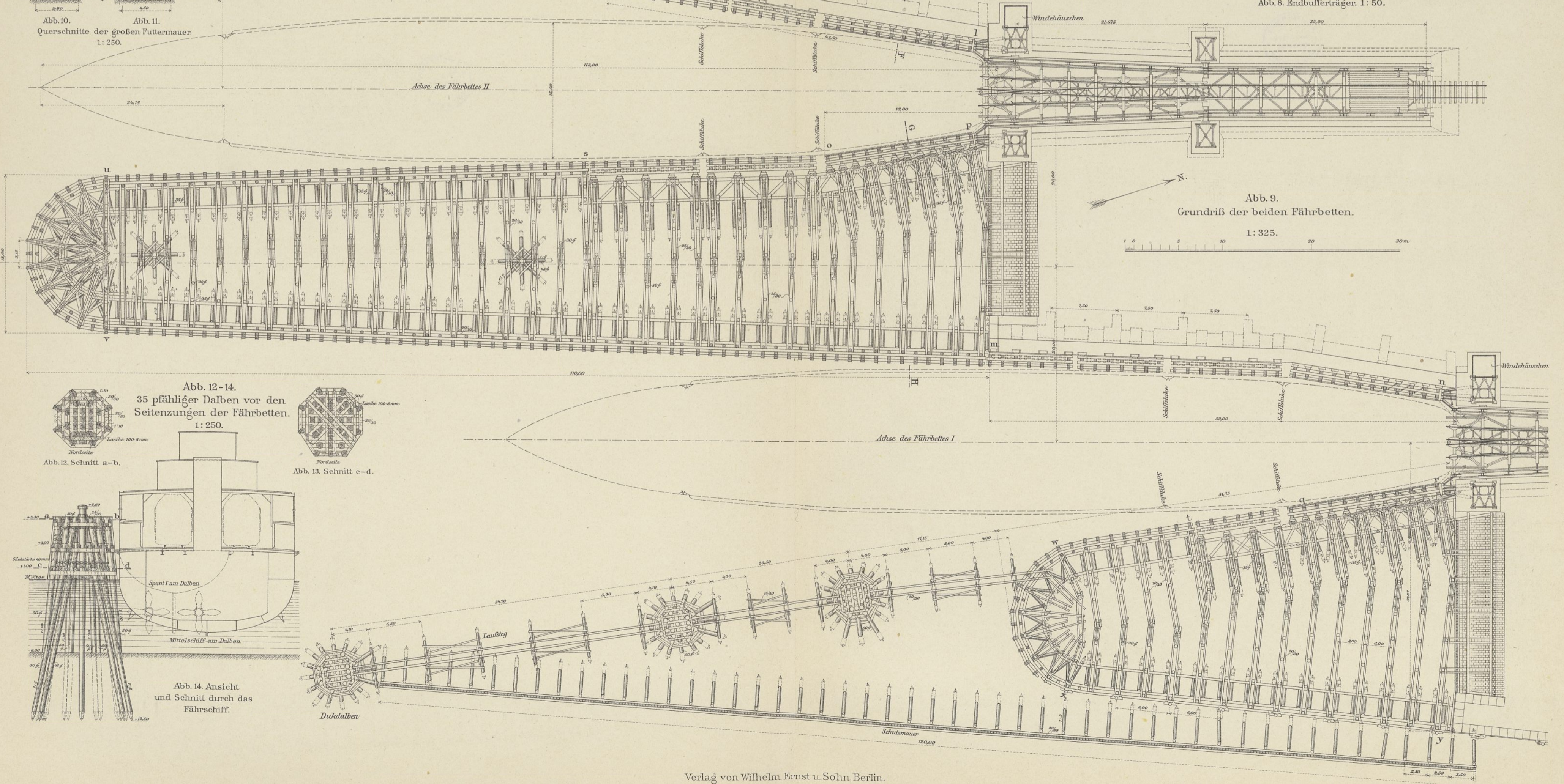


Abb. 9. Grundriß der beiden Fährbetten. 1: 325.

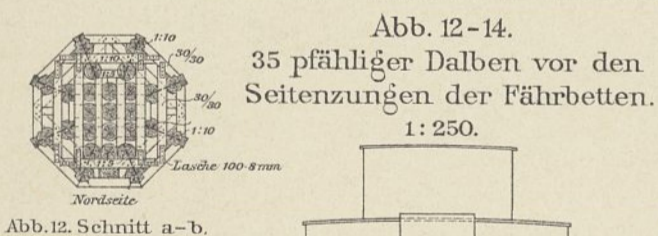


Abb. 12. Schnitt a-b.

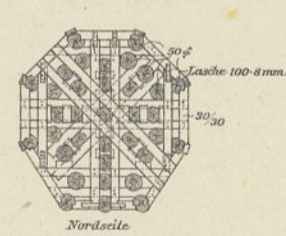


Abb. 13. Schnitt c-d.

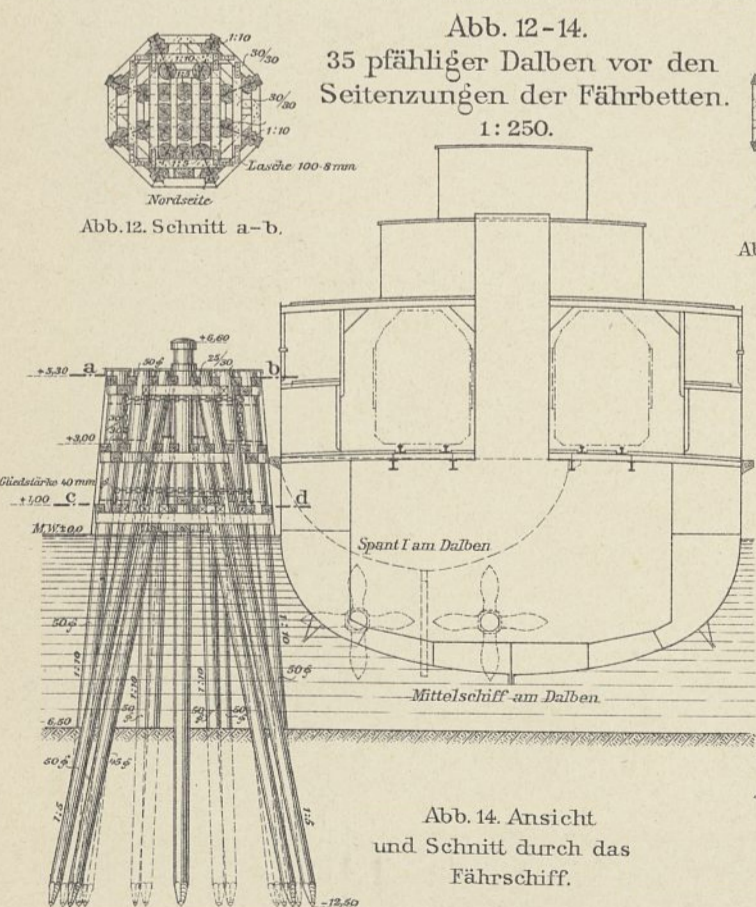
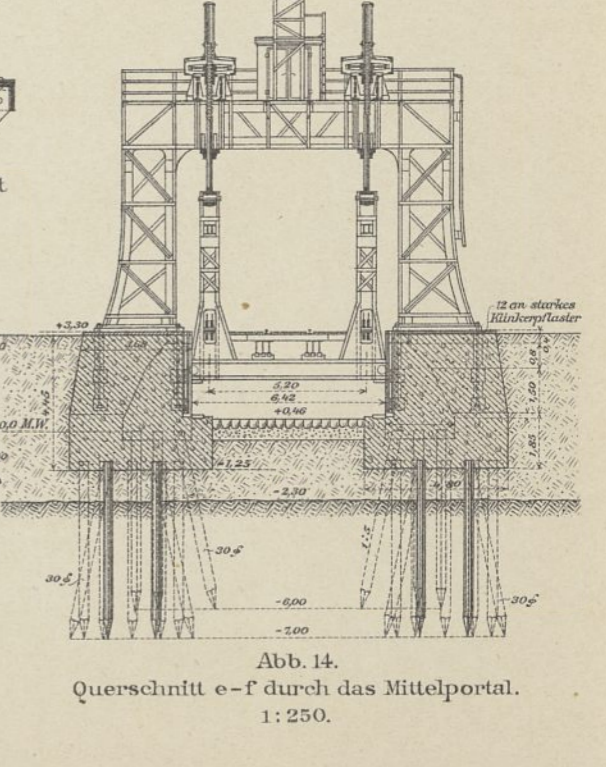
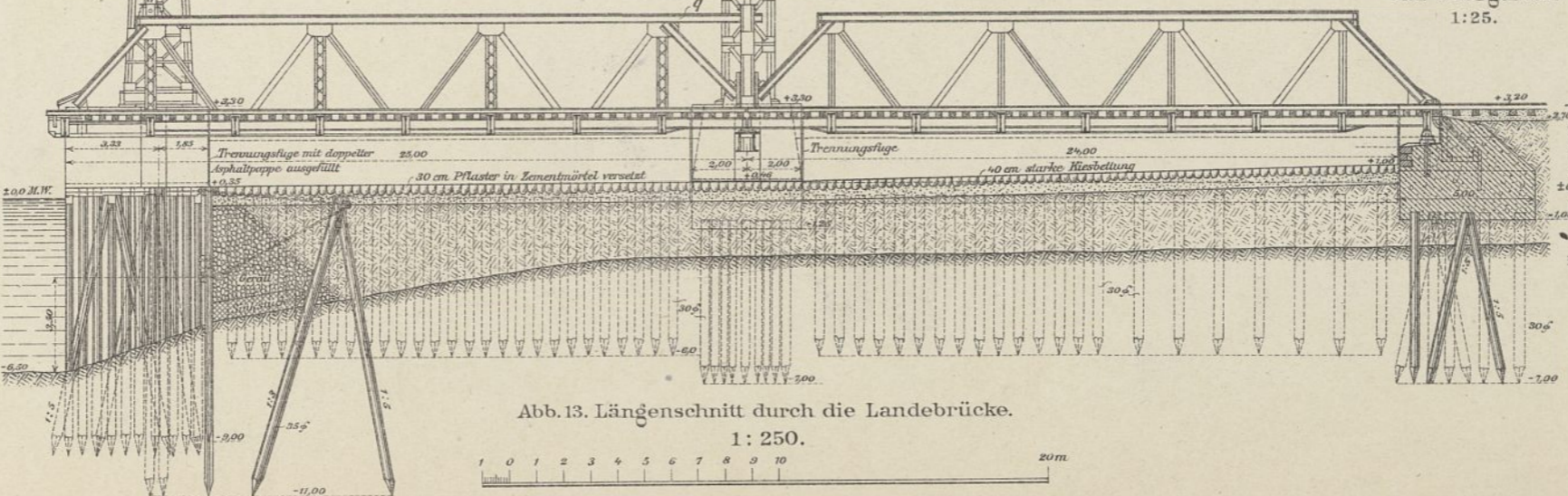
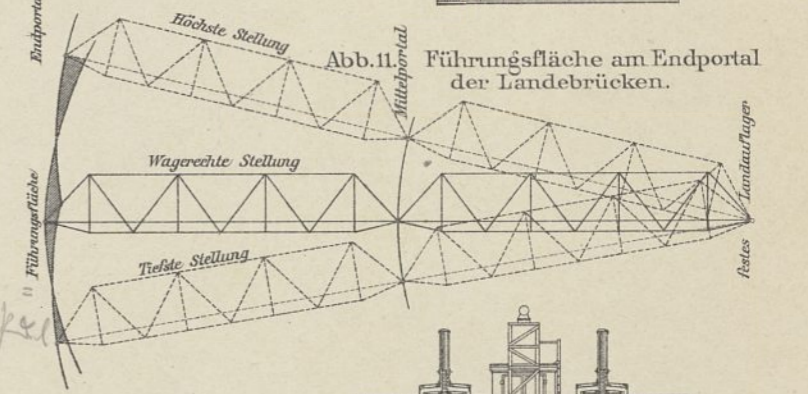
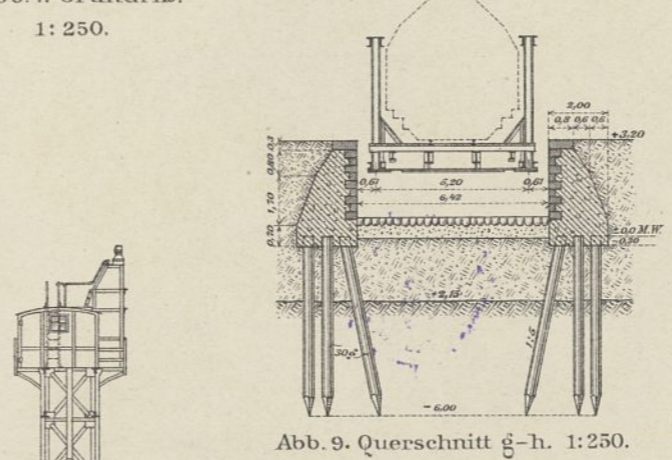
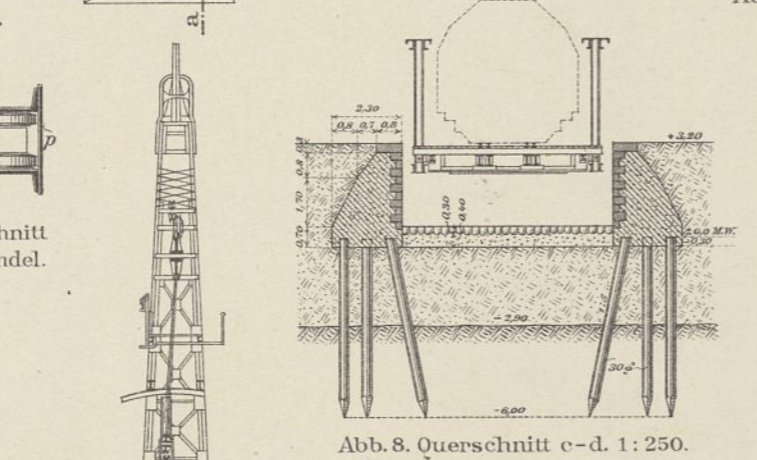
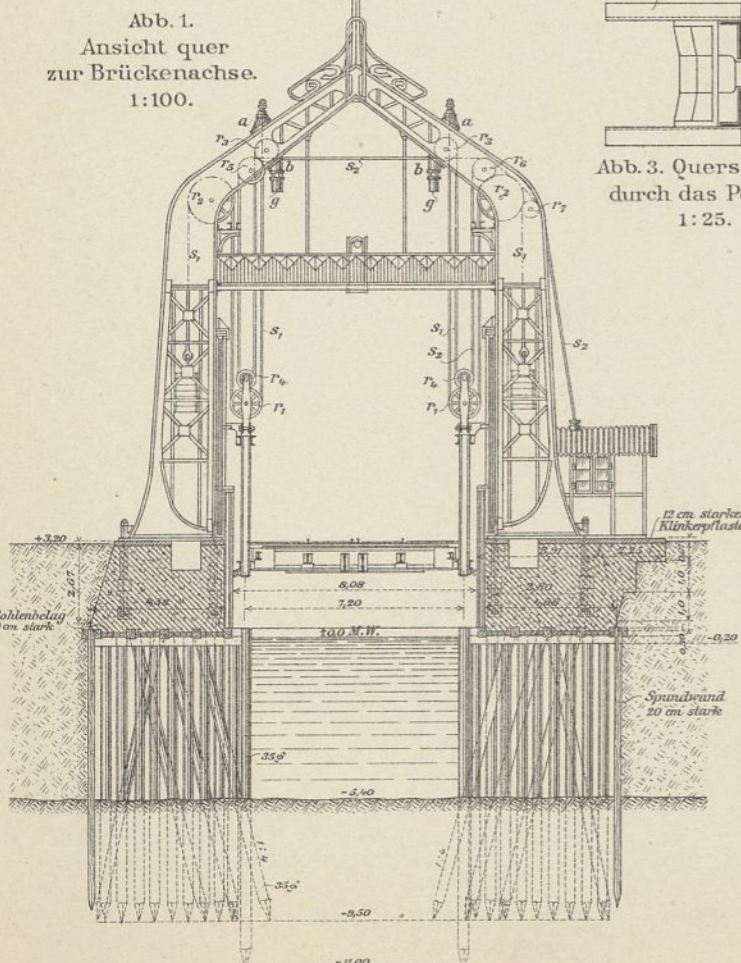
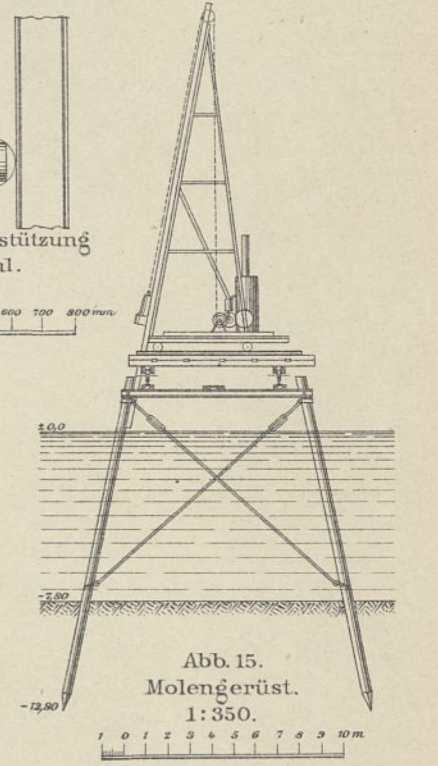
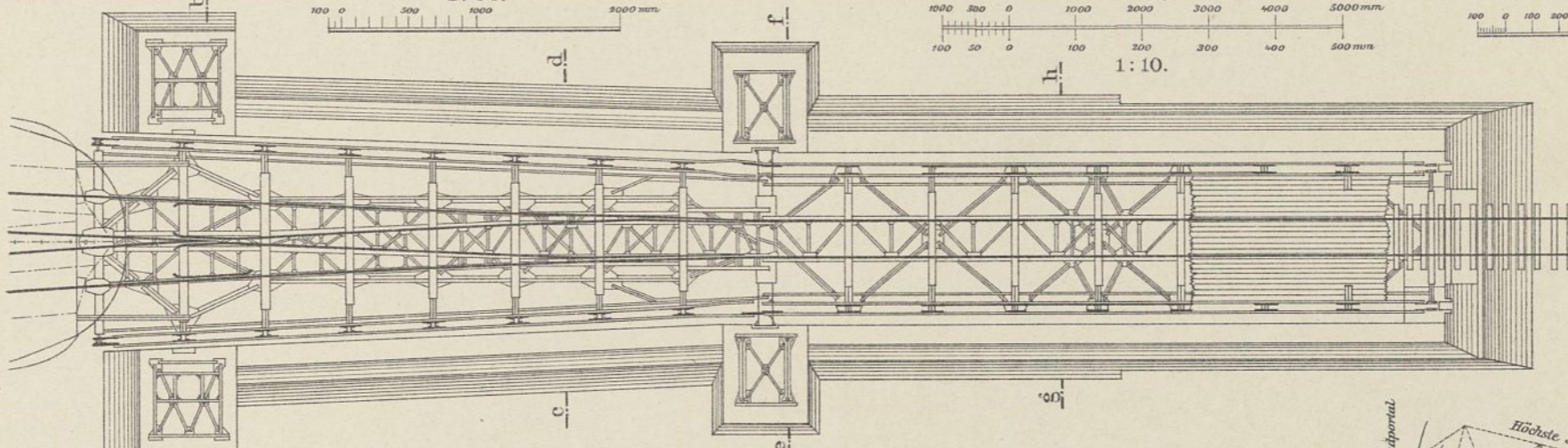
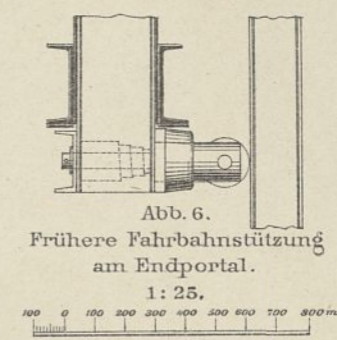
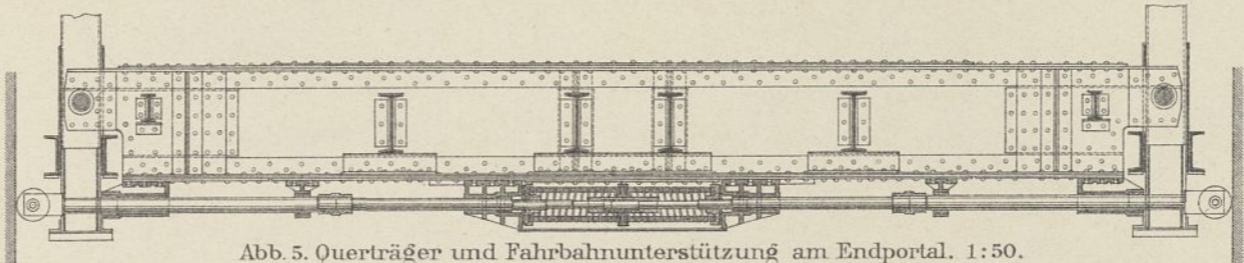
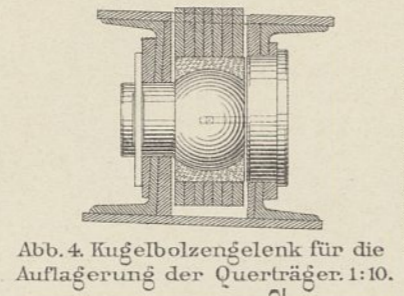
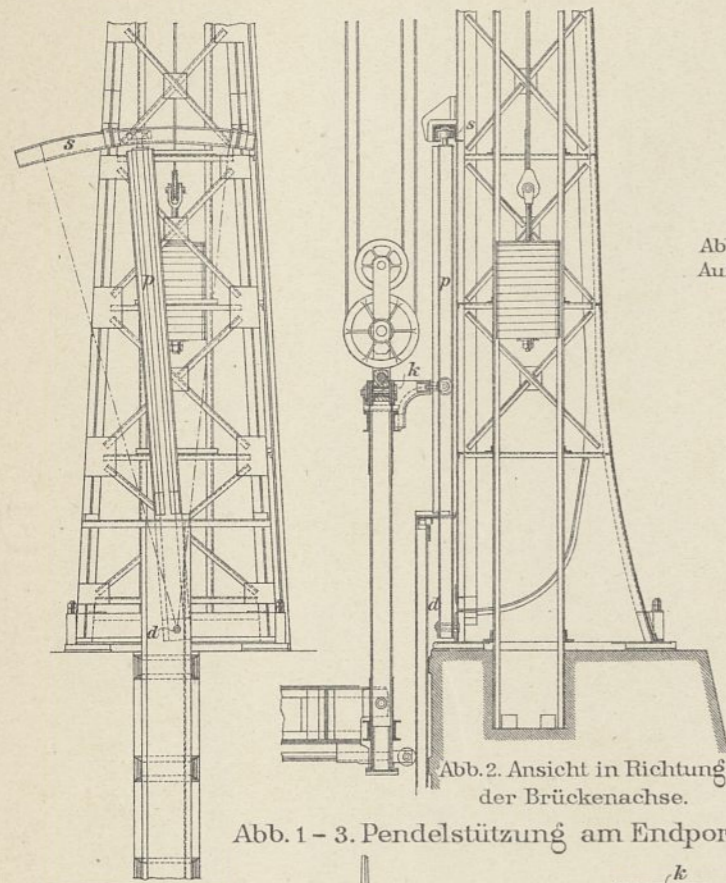


Abb. 14. Ansicht und Schnitt durch das Fährschiff.



Betriebseinrichtungen beim Bau der neuen Ostseeschleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

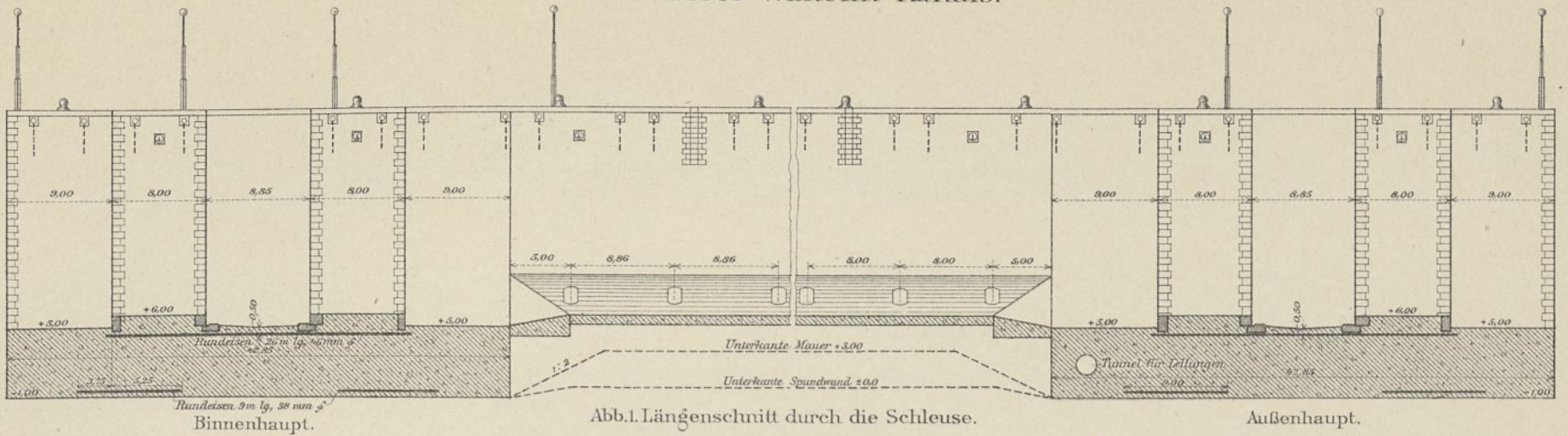


Abb. 1. Längenschnitt durch die Schleuse.

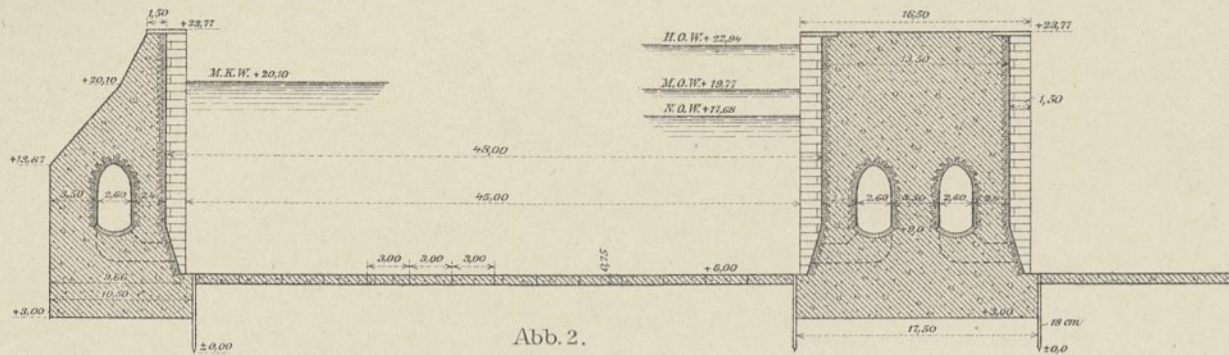


Abb. 2. Querschnitt durch die Schleusenammer.

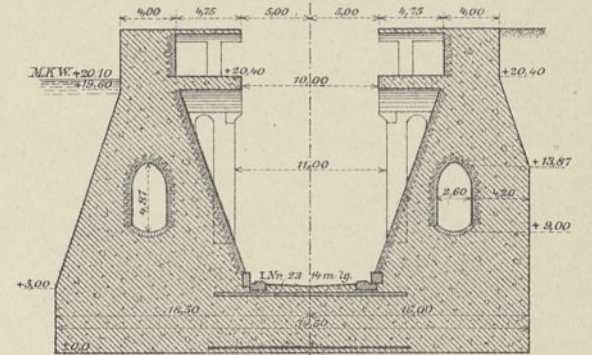


Abb. 3. Querschnitt durch die Tornische

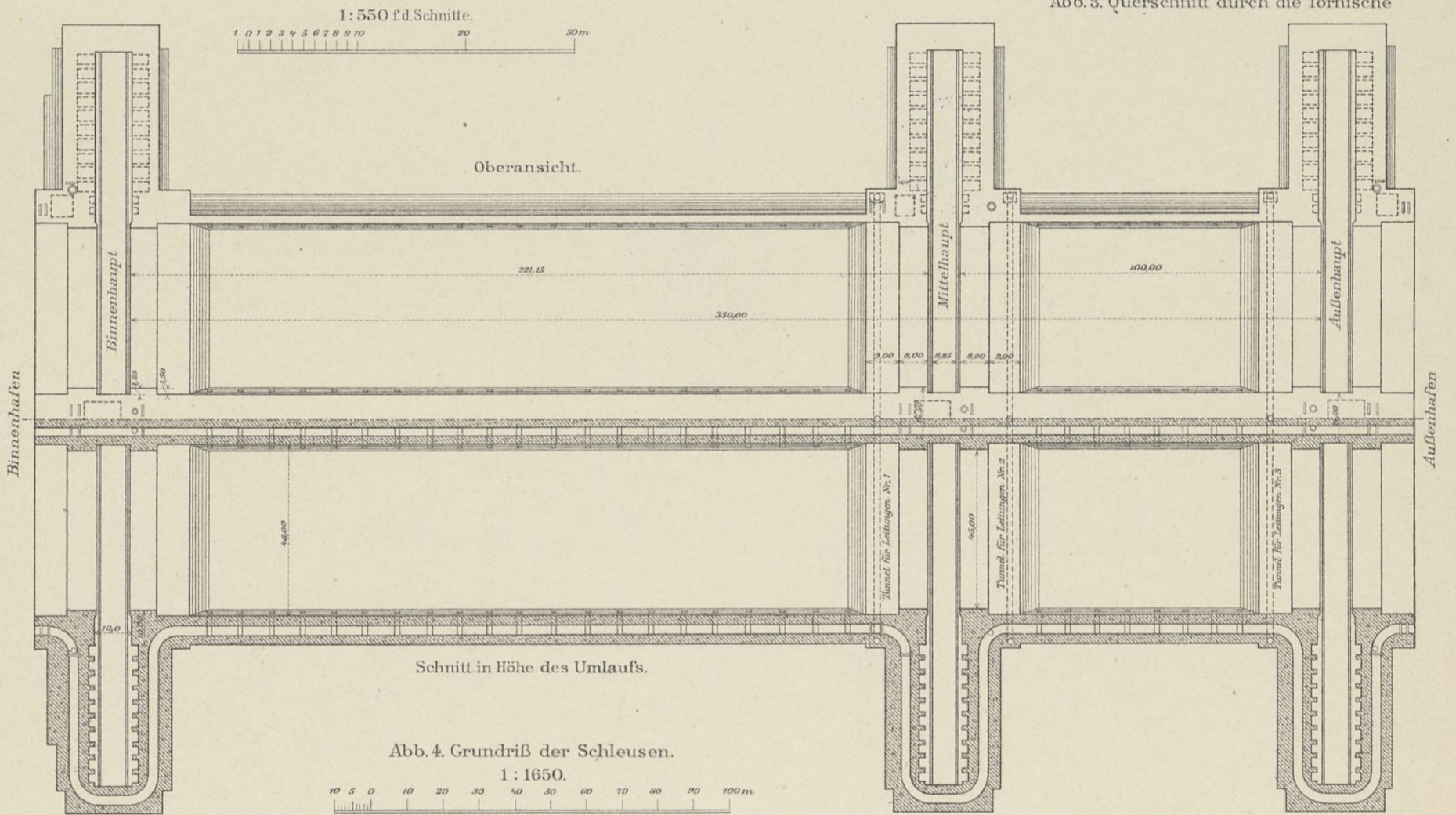


Abb. 4. Grundriß der Schleusen.

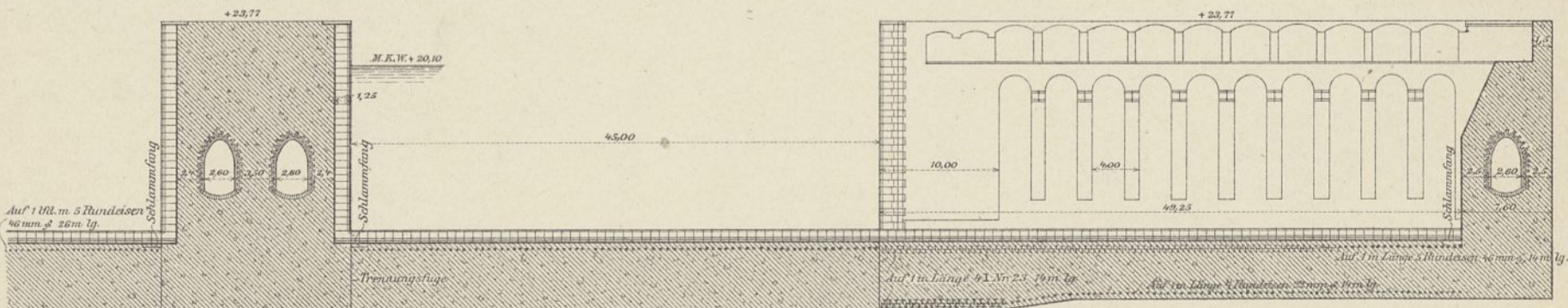


Abb. 5. Längenschnitt durch das Binnenhaupt.

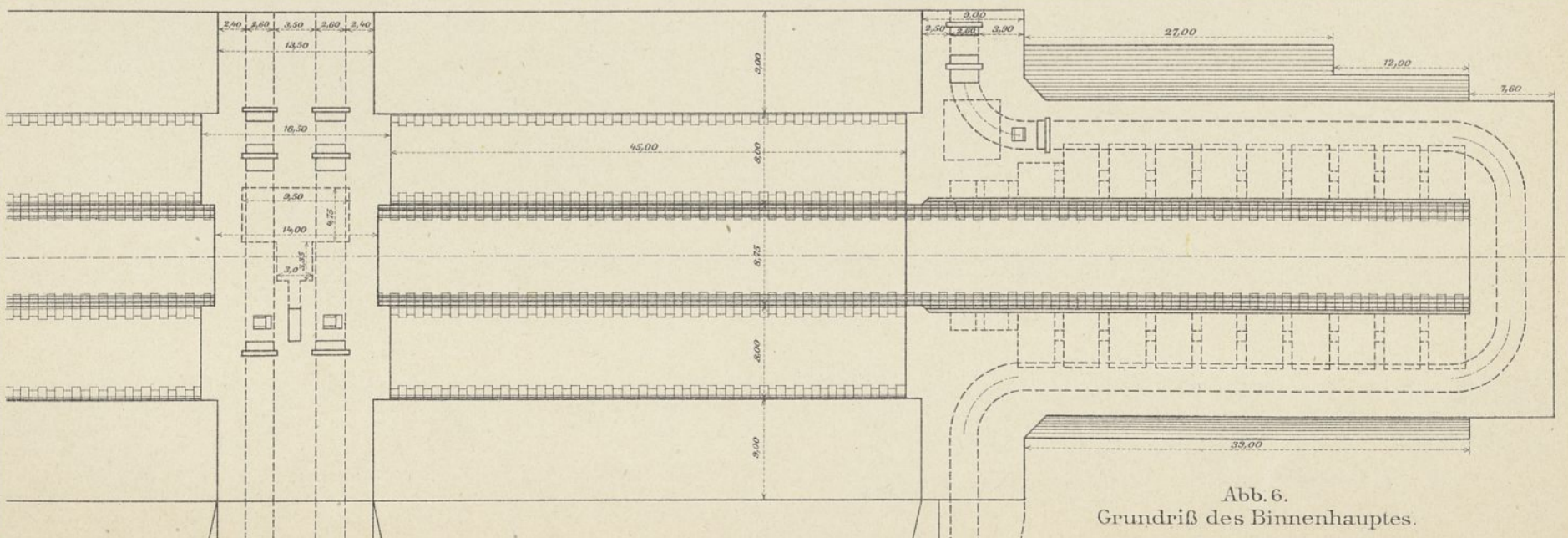
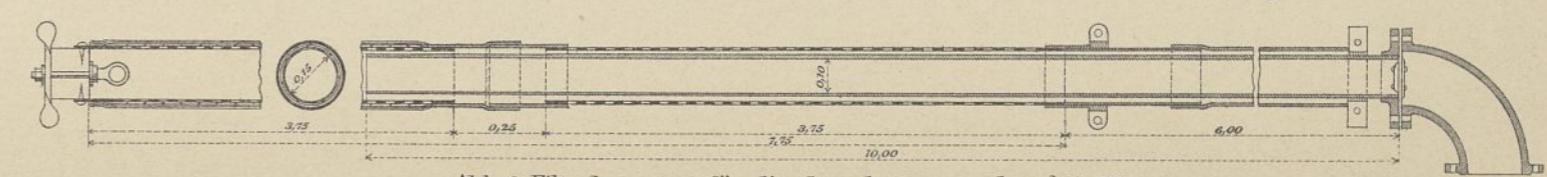
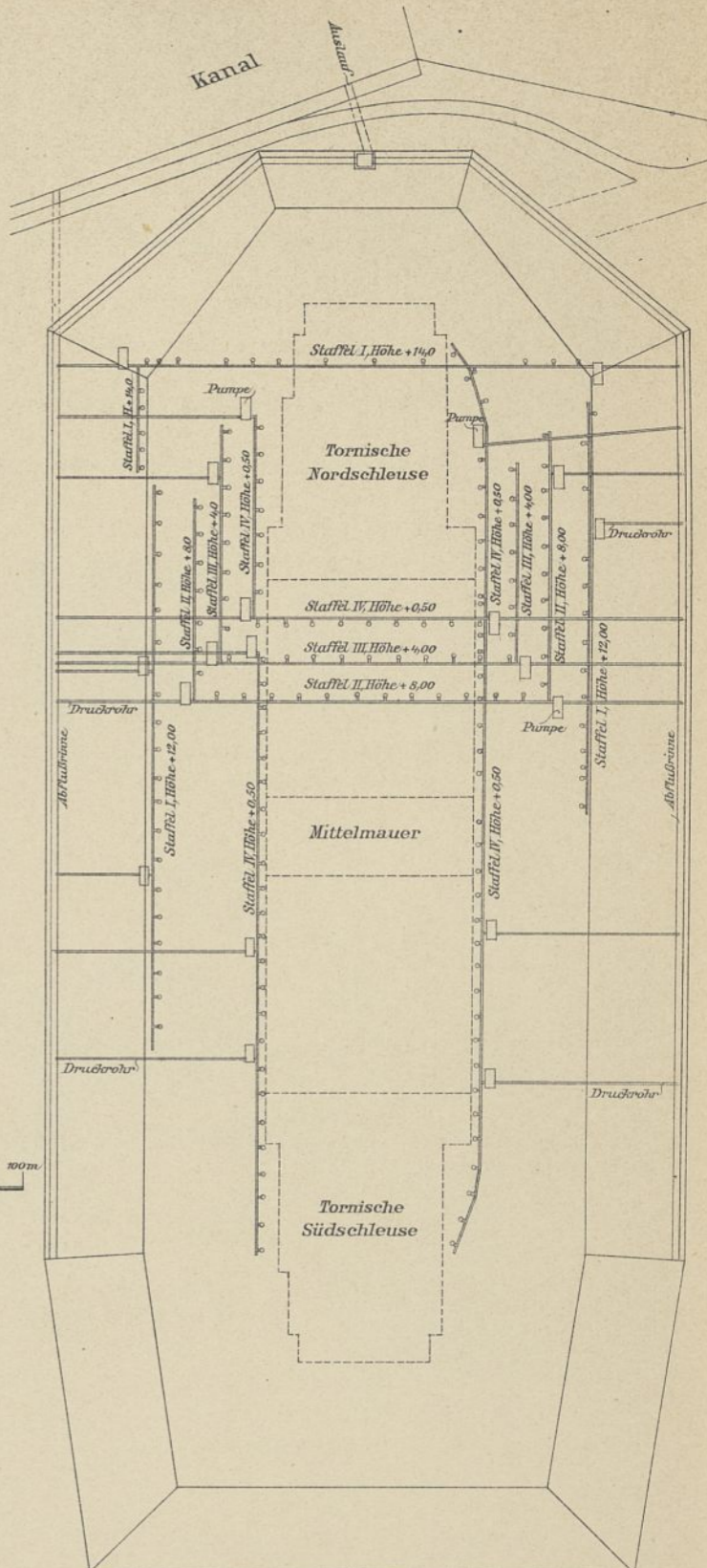
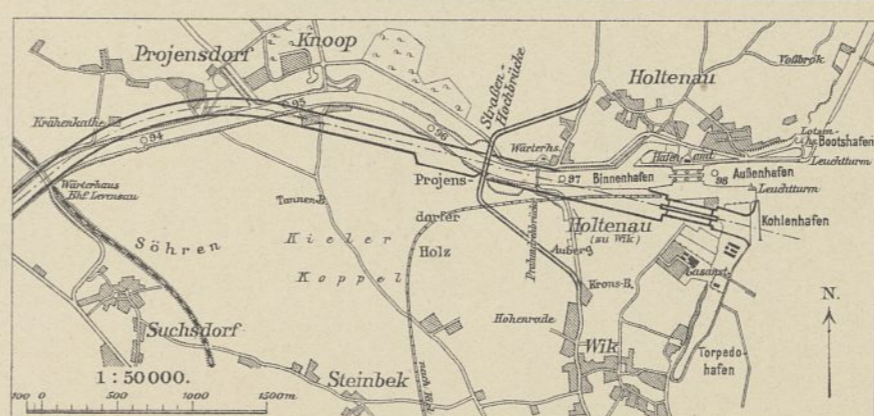
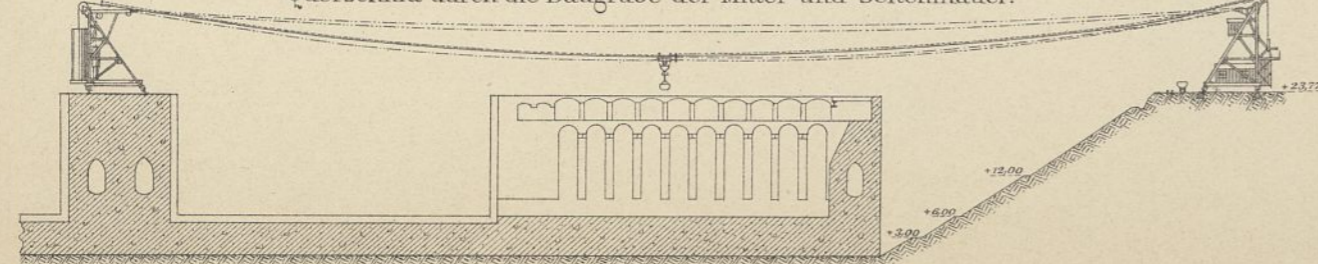
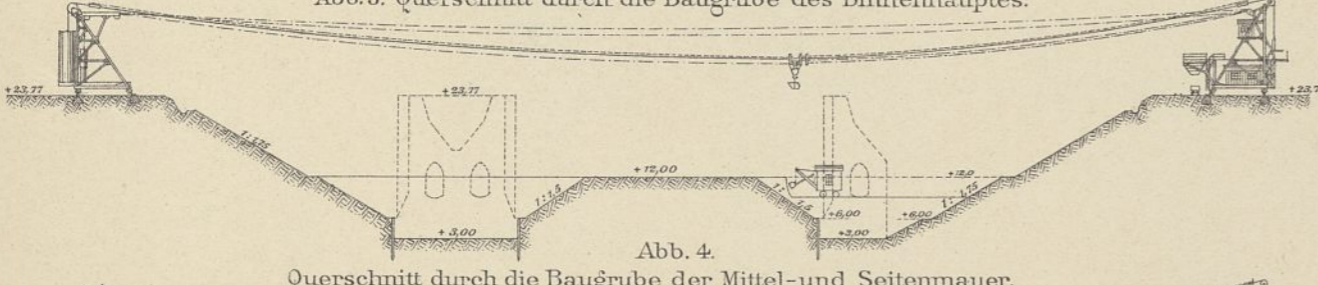
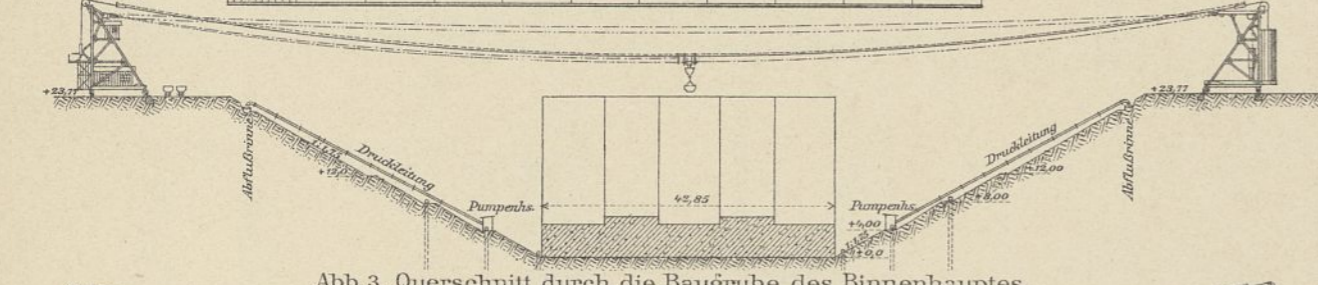
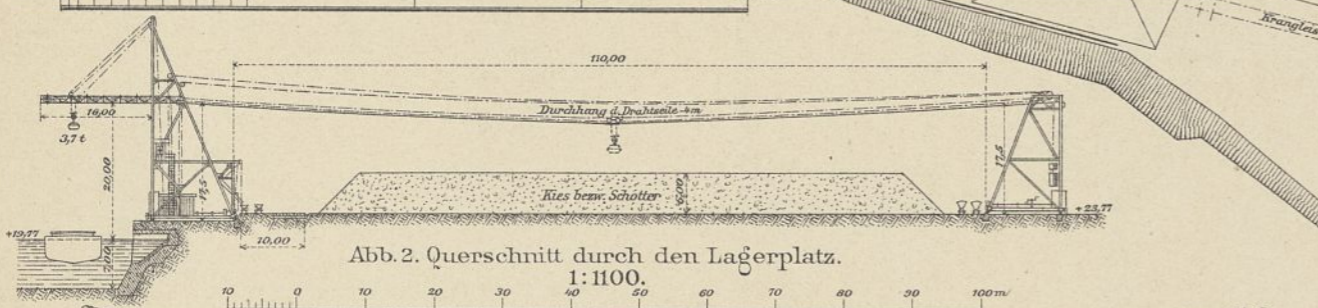
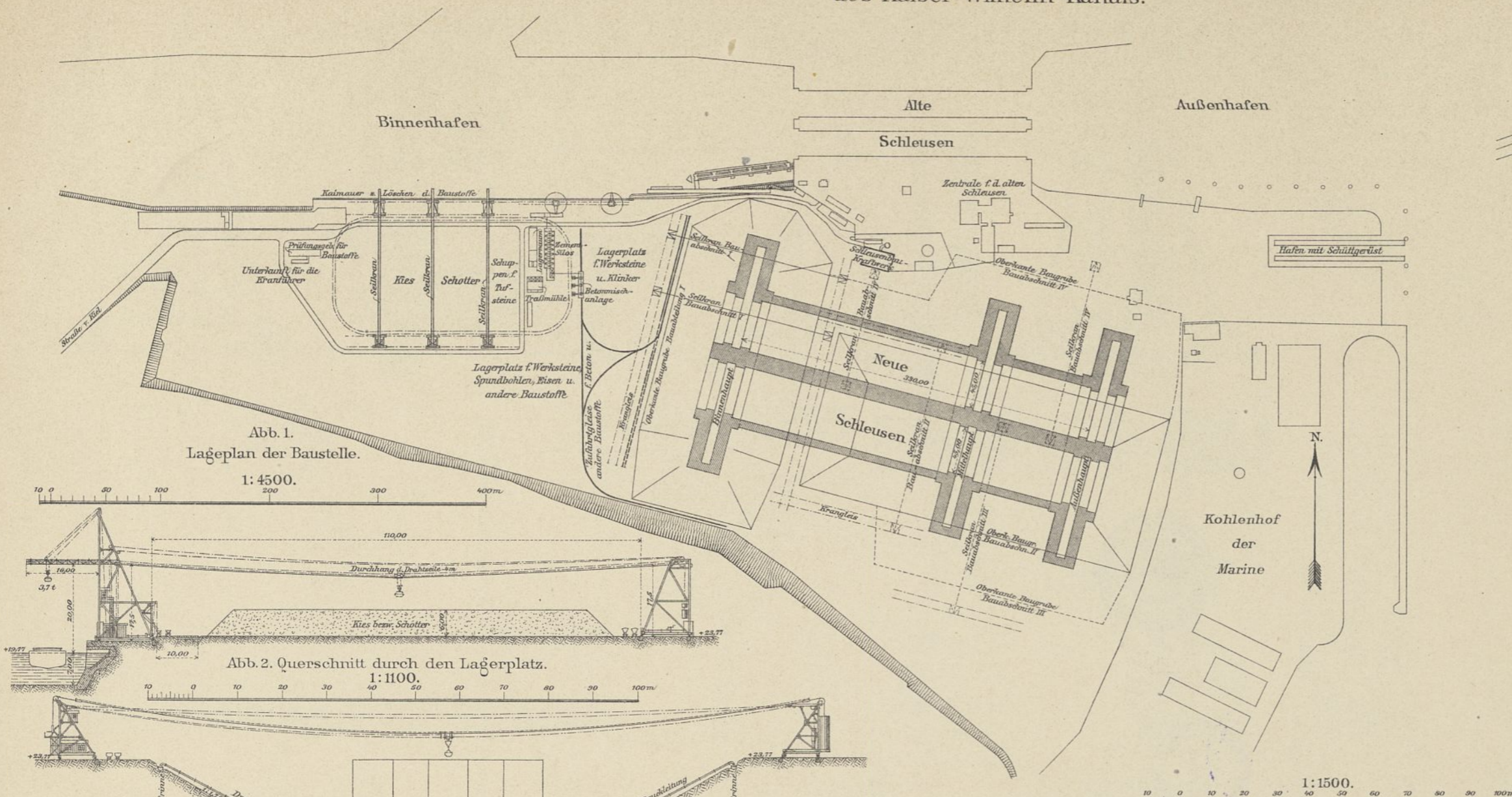


Abb. 6. Grundriß des Binnenhauptes.



Betriebseinrichtungen beim Bau der neuen Ostseeschleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

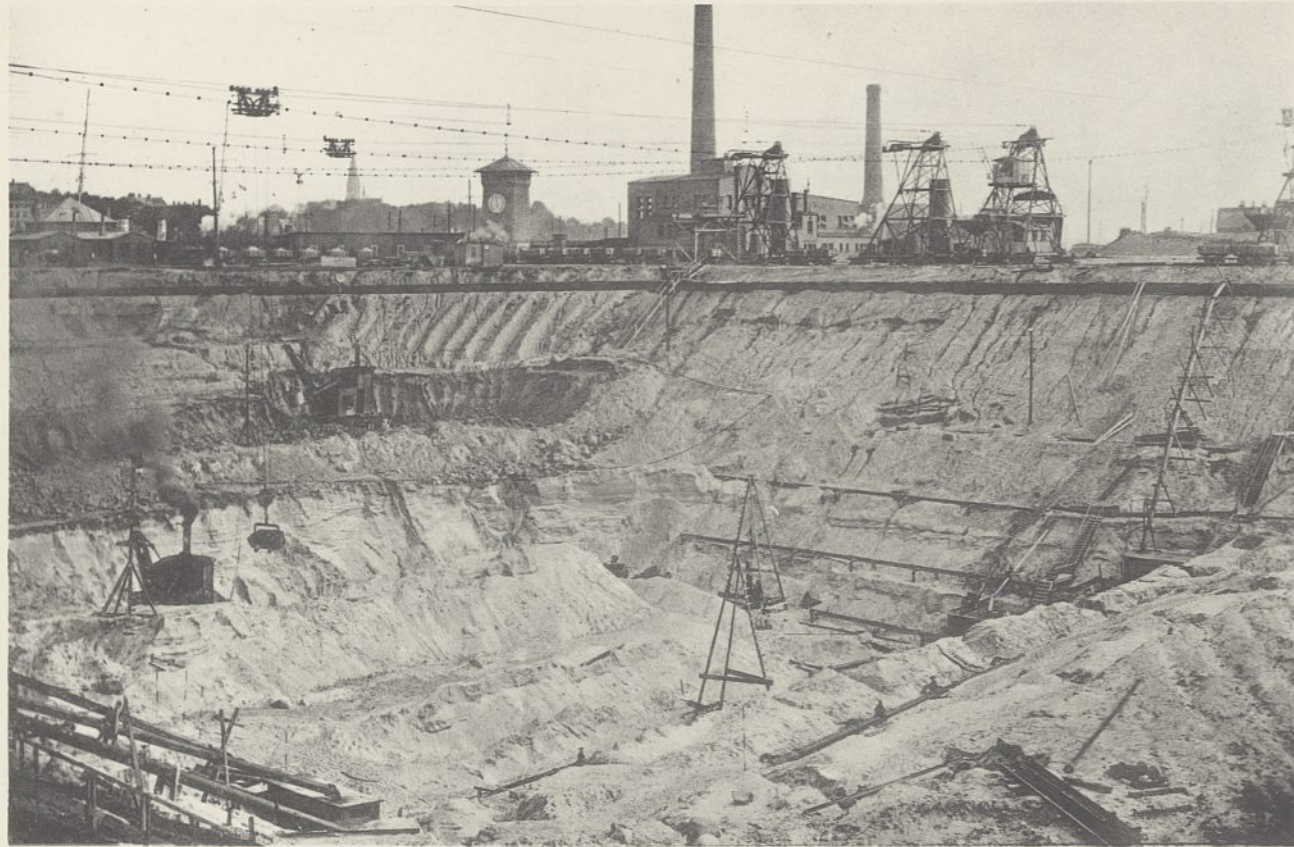
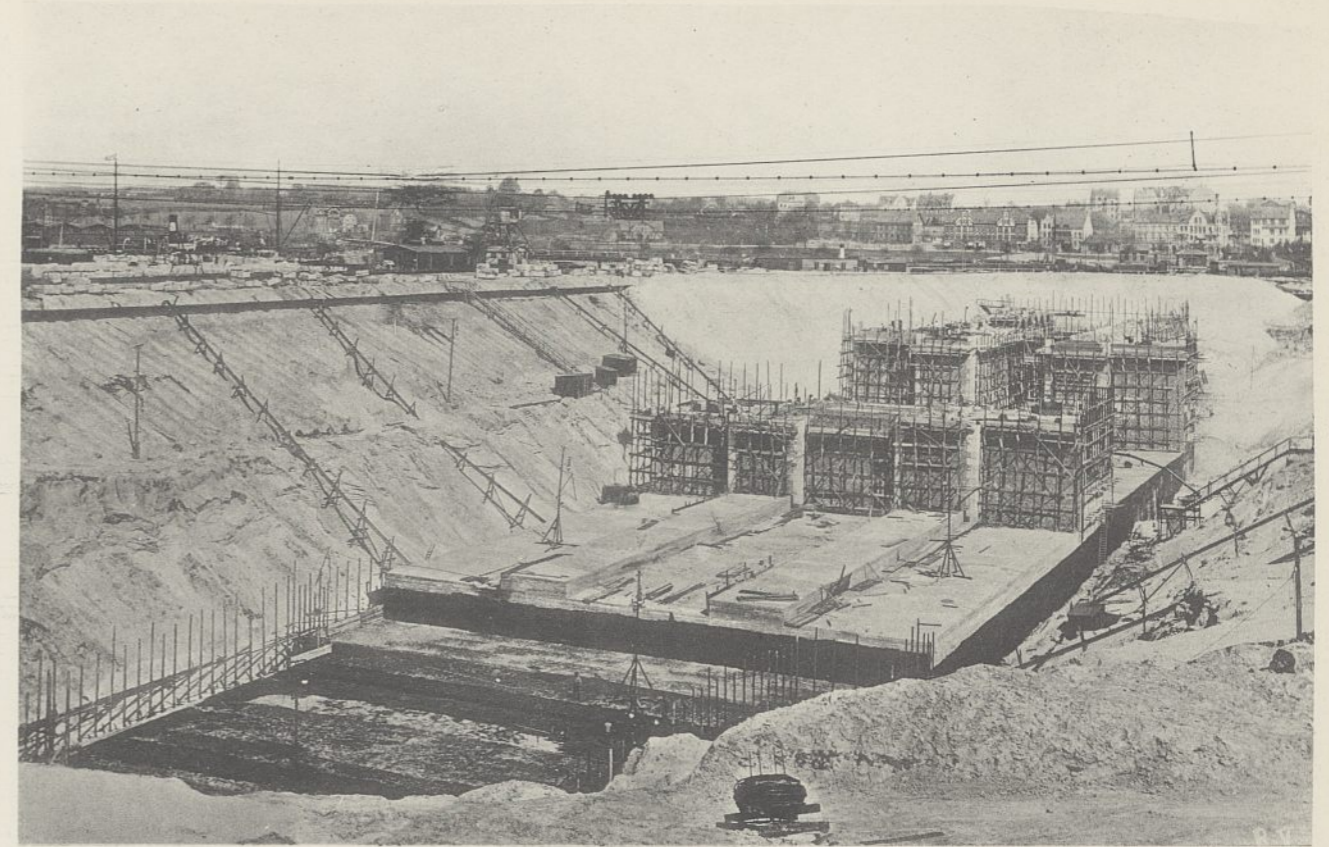


Abb. 1. Bodenaushub für das Binnenhaupt.



Bauabschnitt I.

Abb. 2. Aufmauerung des Binnenhauptes.

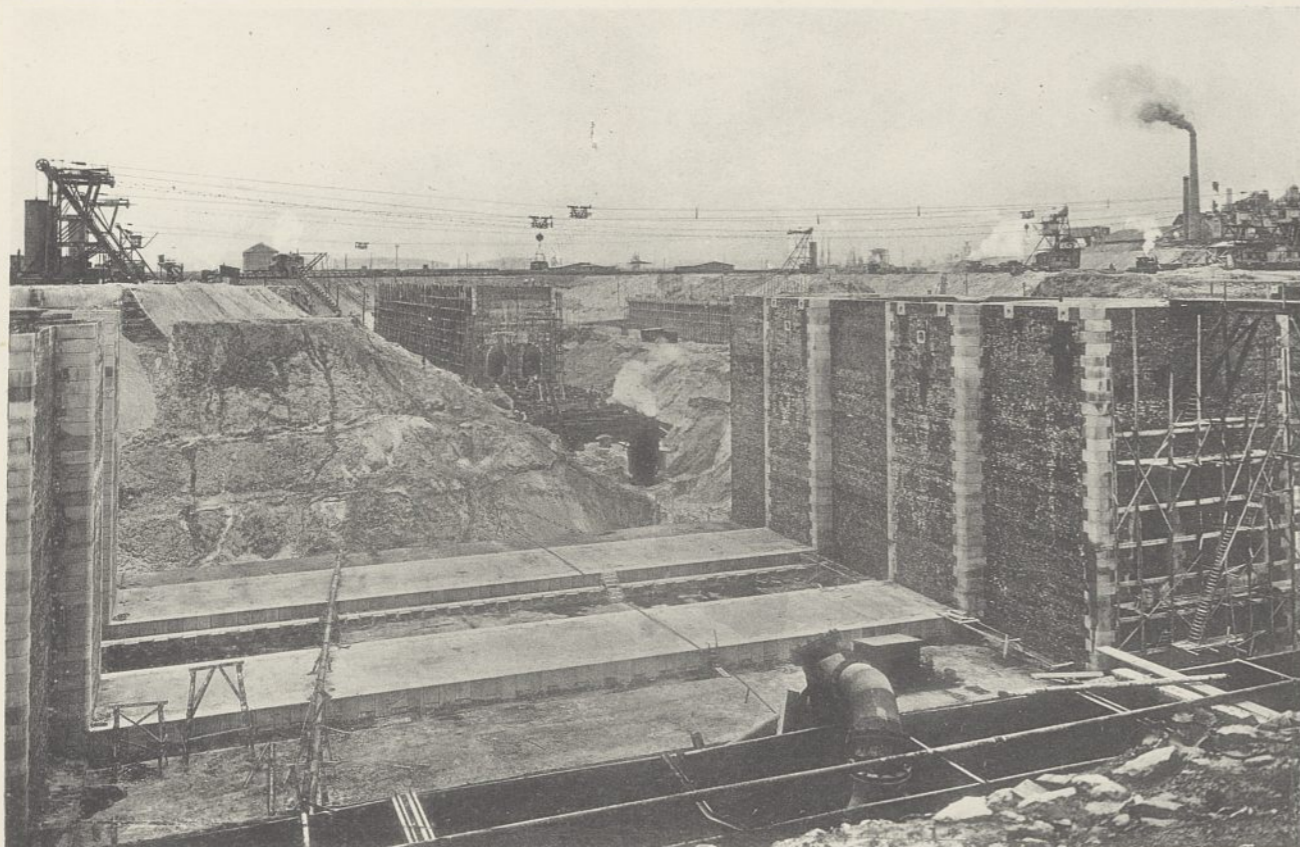


Abb. 3. Betonierungsarbeiten im Bauabschnitt II.

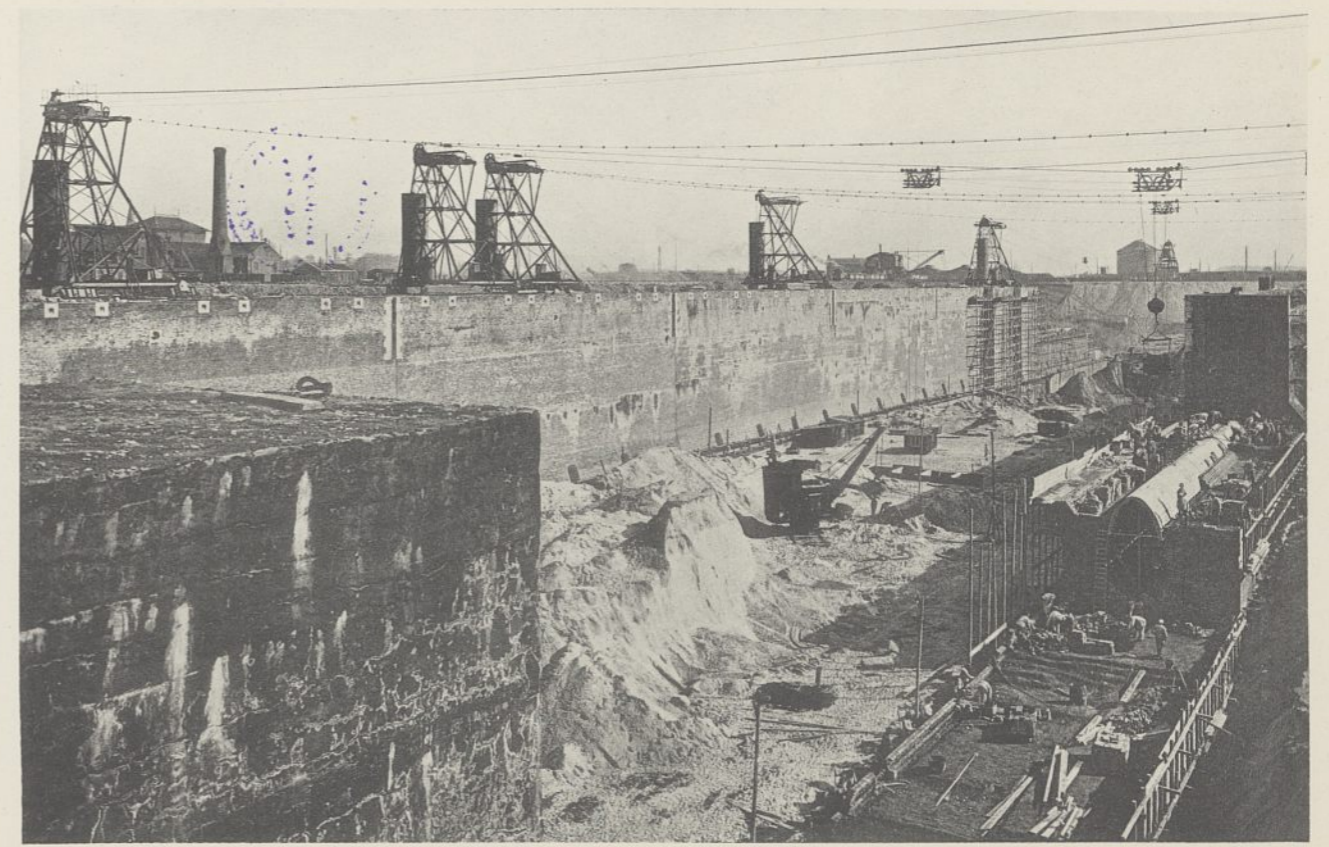


Abb. 4. Ansicht der Baustelle im Bauabschnitt III.

Abb. 1-5. Zementsilo.
1: 225.

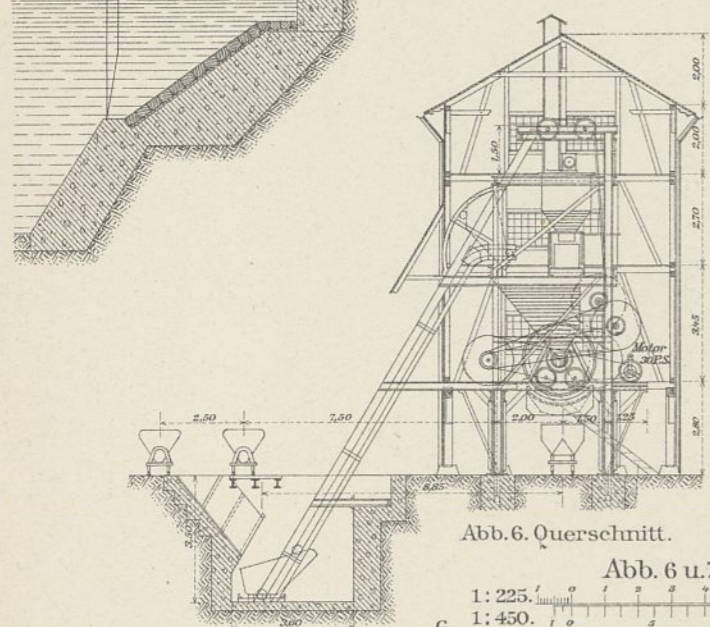
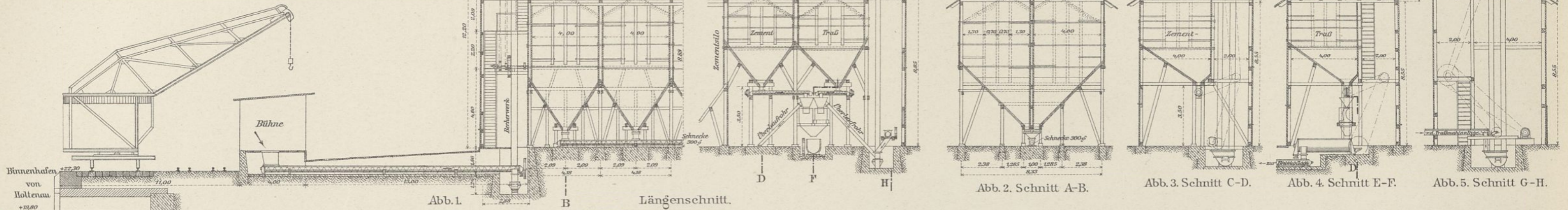


Abb. 6. Querschnitt.

Abb. 7. Längenschnitt.

Abb. 6 u. 7. Betonmischanlage (s. Abb. 13). 1: 225.

1: 225. 1: 450.

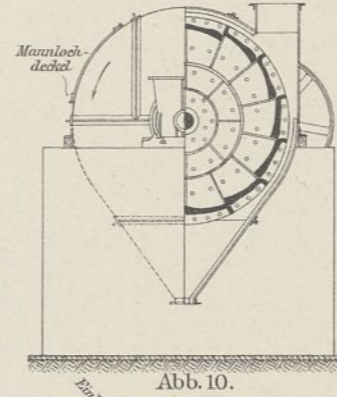


Abb. 10.

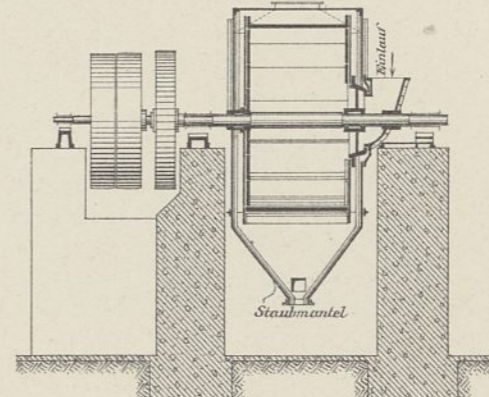


Abb. 11.

Abb. 10 u. 11. Kugelmühle (vgl. Abb. 8 u. 9).
1: 90.

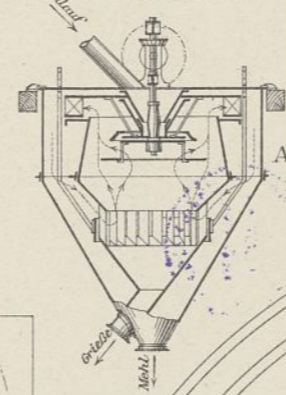


Abb. 12. Windsichter
in der Traßmühle.
1: 90.

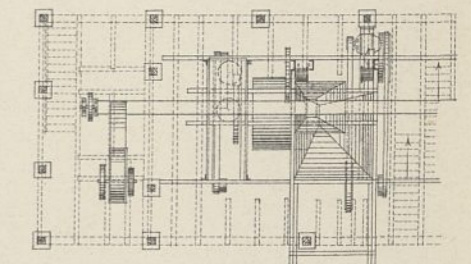


Abb. 13. Betonmischanlage. Teil d. oberen
Grundrisses mit Becherwerk.
1: 225.

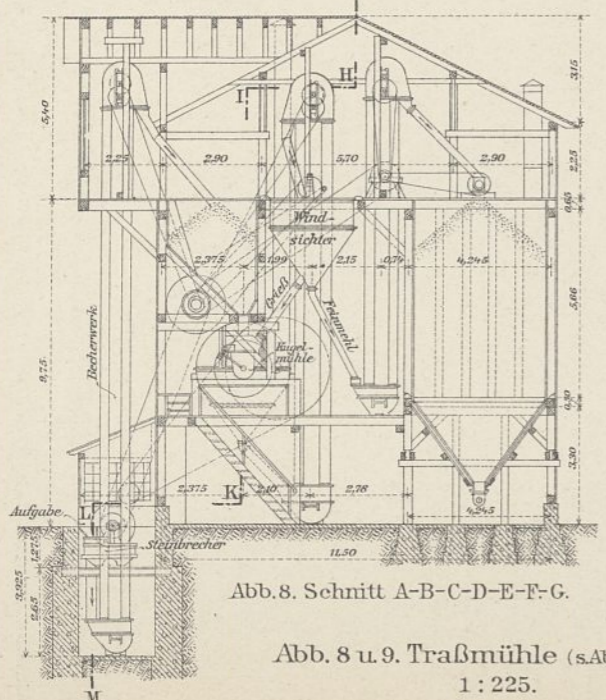


Abb. 8. Schnitt A-B-C-D-E-F-G.

Abb. 8 u. 9. Traßmühle (s. Abb. 14 u. 15).
1: 225.

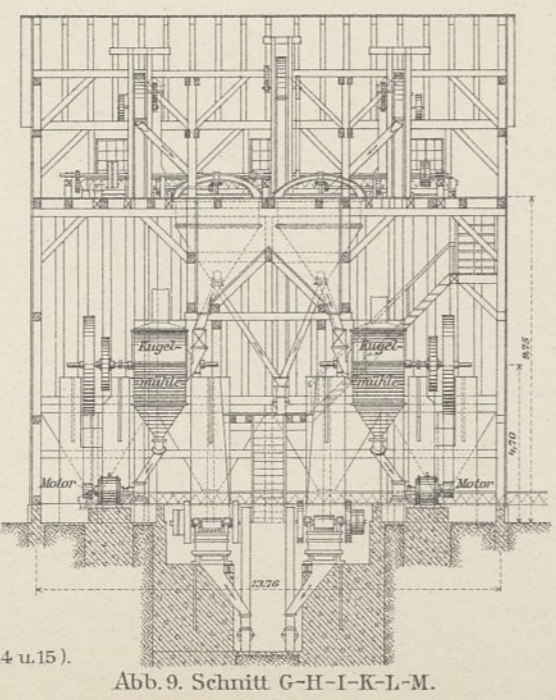


Abb. 9. Schnitt G-H-I-K-L-M.

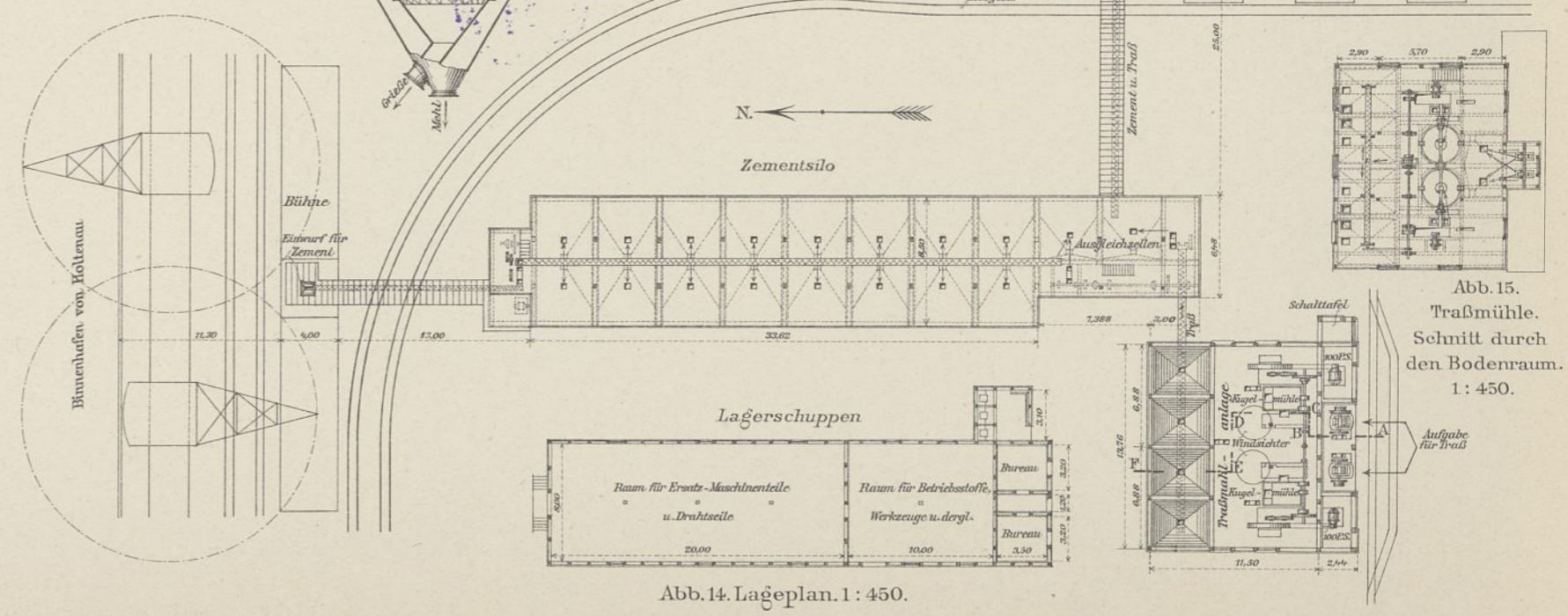


Abb. 14. Lageplan. 1: 450.

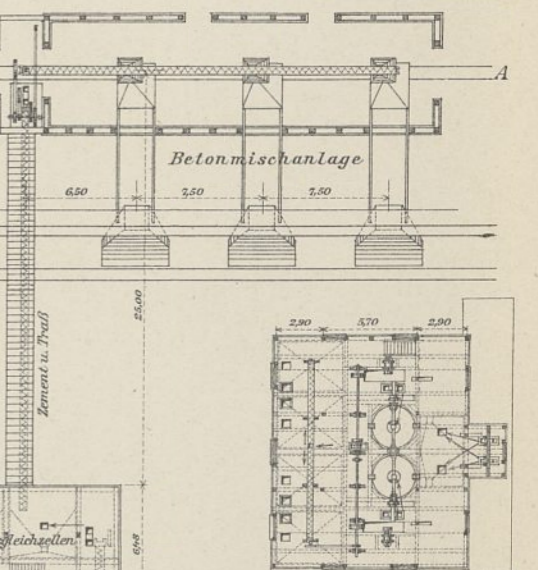


Abb. 15.
Traßmühle.
Schnitt durch
den Bodenraum.
1: 450.

Betriebseinrichtungen beim Bau der neuen Ostseeschleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

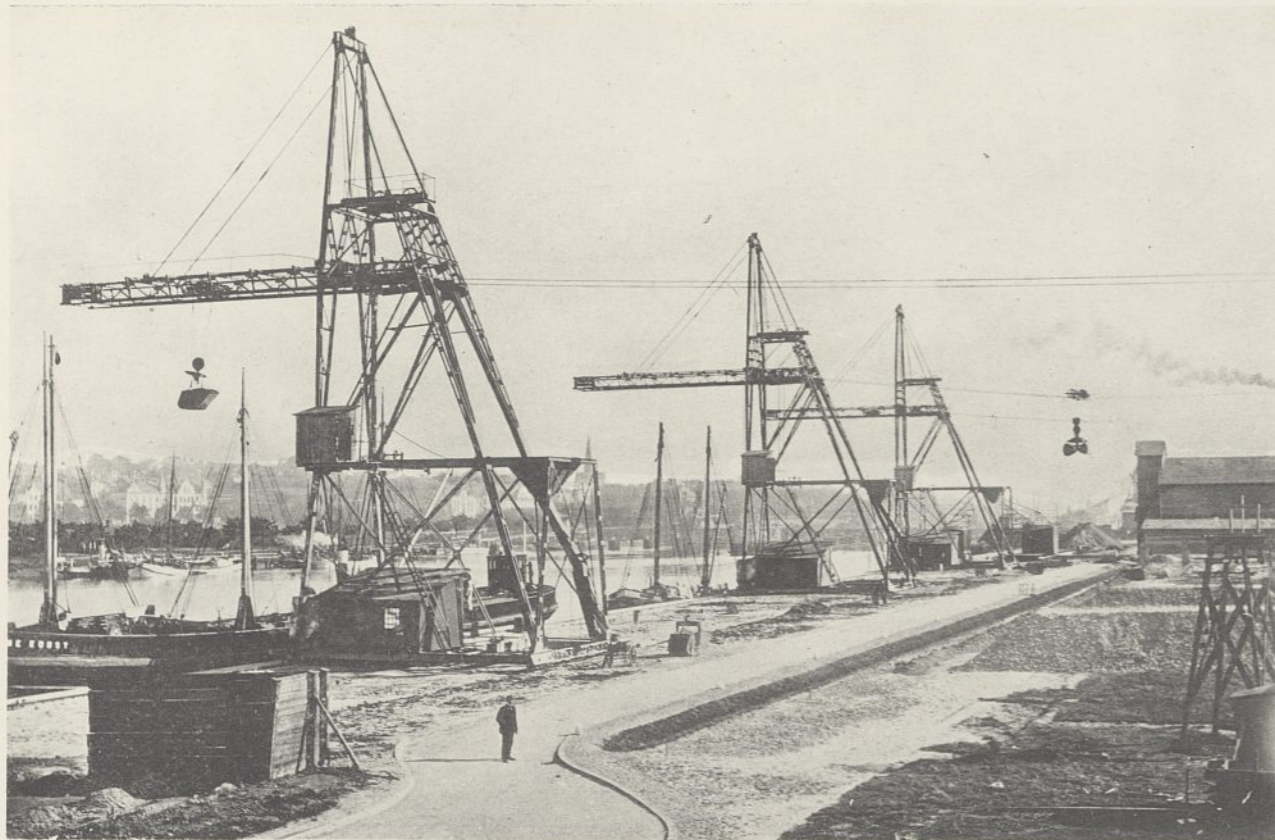


Abb. 1.

Seilkranen auf dem Lagerplatz.



Abb. 2.



Abb. 3. Löffelbagger beim Füllen eines Kübels.

Erdarbeiten auf der Baustelle.

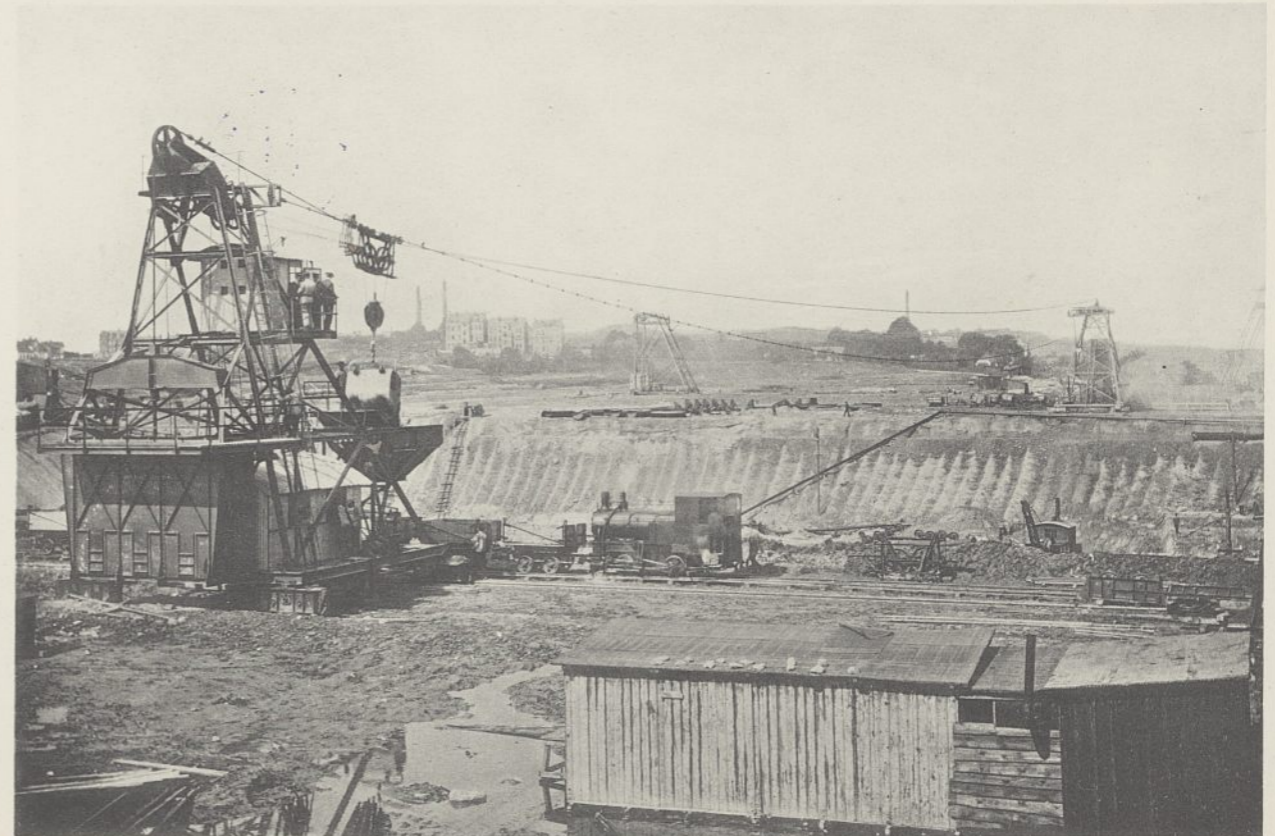
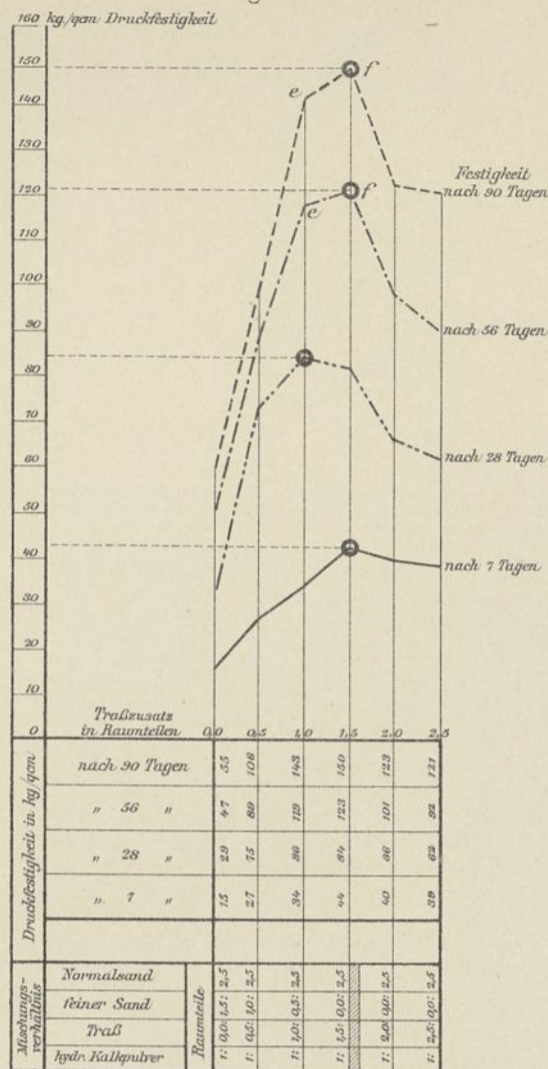


Abb. 4. Kranerüst beim Leeren eines Kübels in den Trichter.

Die Verwendung von Zement-Kalk-Traßbeton für die Schleusen des Rhein-Herne-Kanals.

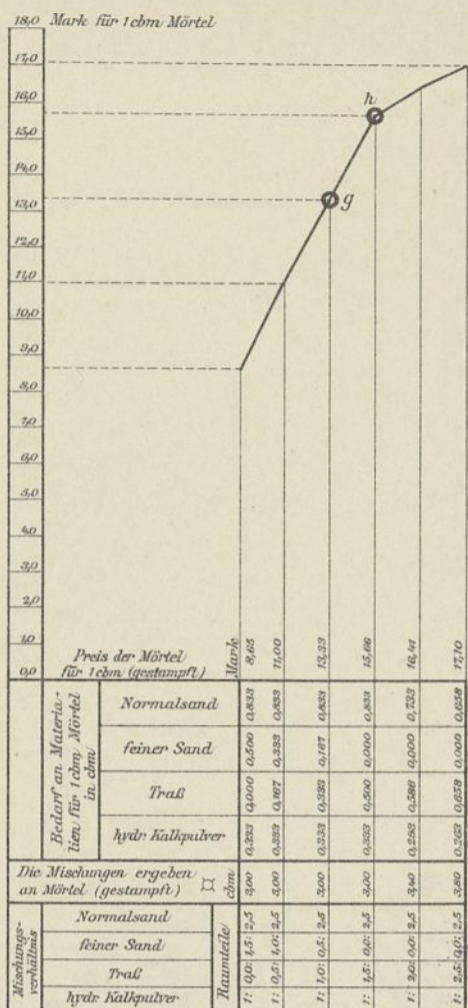
Abb. 1a-c. Bestimmung des wirtschaftlich besten Mischungsverhältnisses von hydraulischem Kalkpulver und Traß

Abb. 1a. Ermittlung des Mischungsverhältnisses, mit dem die höchsten Festigkeiten erzielt werden.



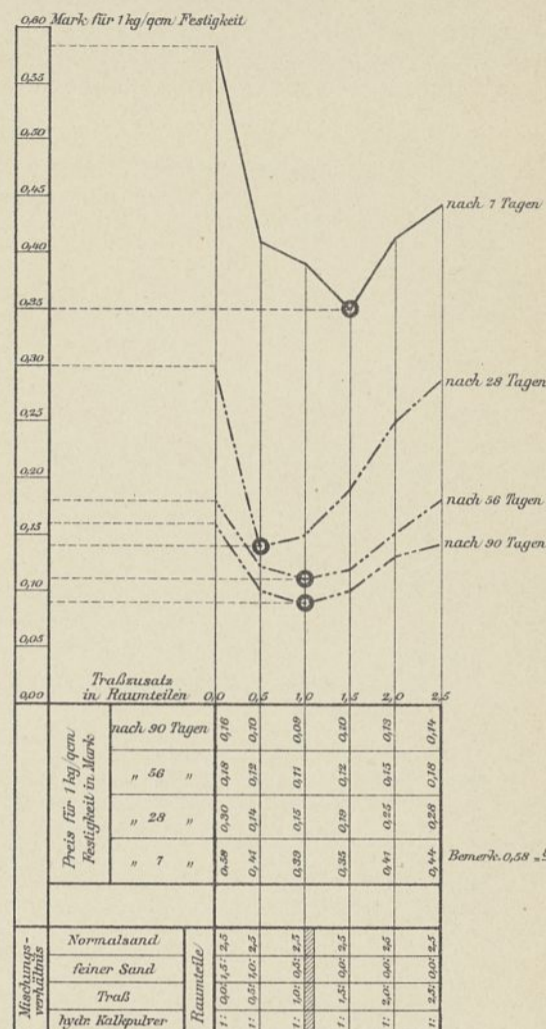
α) Die höchste Festigkeit wird erreicht mit der Mischung 1:1,5:0:2,5

Abb. 1b. Darstellung der Preisverhältnisse der verschiedenen Kalk-Traßmörtel.



γ) Das wirtschaftlich günstigste Mischungsverhältnis von hydraulischem Kalkpulver und Traß liegt zwischen 1:1,0 u. 1:1,5 d.h. bei 1:1,25

Abb. 1c. Darstellung der Kosten für 1 kg/qcm Festigkeit der verschiedenen Kalk-Traßmörtel.



β) Das kg/qcm Festigkeit kostet am wenigsten bei der Mischung 1:1:0,5:2,5

Abb. 2. Prüfung des Zement-Kalk-Traßbetons auf die wirtschaftlich richtige Zusammensetzung.

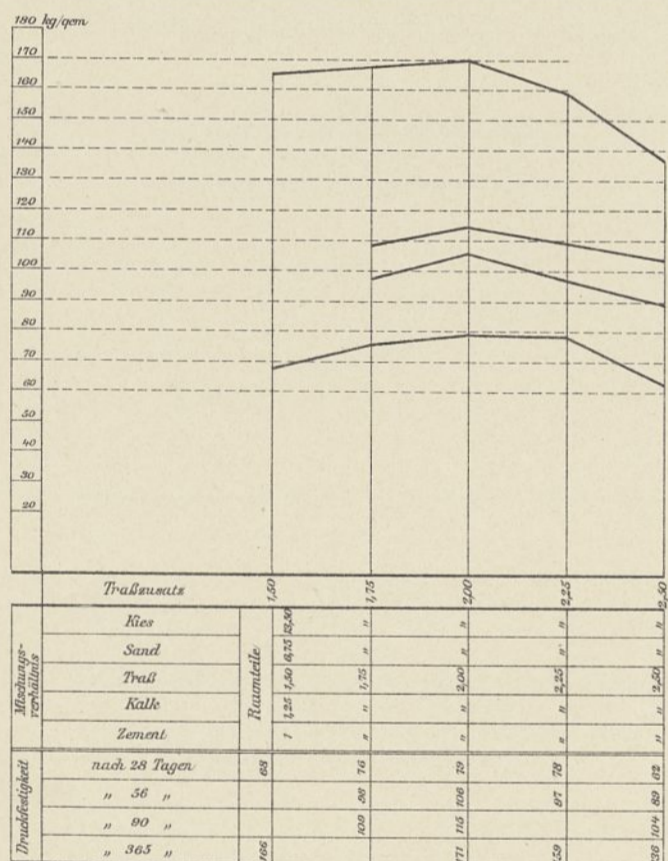


Abb. 3. Festigkeitskurve für Zement-Kalk-Traßbeton im Mischungsverhältnis 1 RT Zement, 1,25 RT hydraulisches Kalkpulver, 2 RT. Traß, 6,75 RT. Sand und 13,5 RT. Kies.

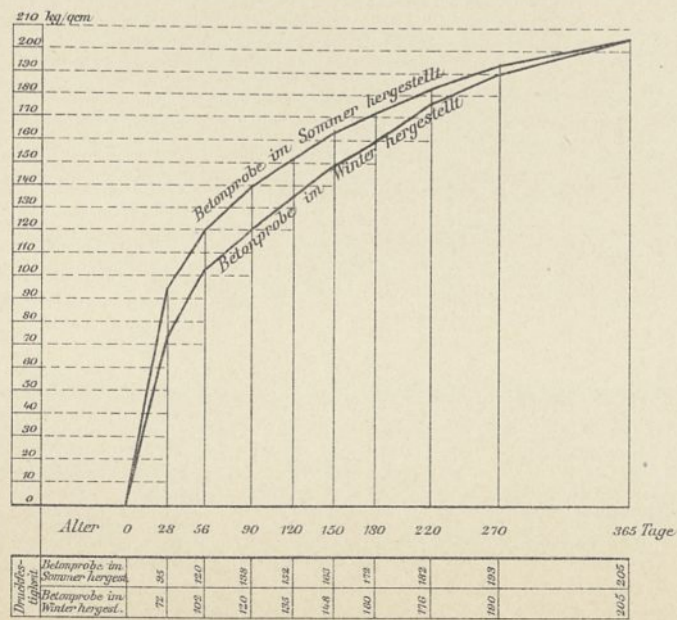


Abb. 4. Erhärtungskurve a) des Kalk-Traßmörtels 1:1,25:2,2 u. des Mörtels aus gleichen Teilen aus a und b oder 1:1,25:2:6,75.

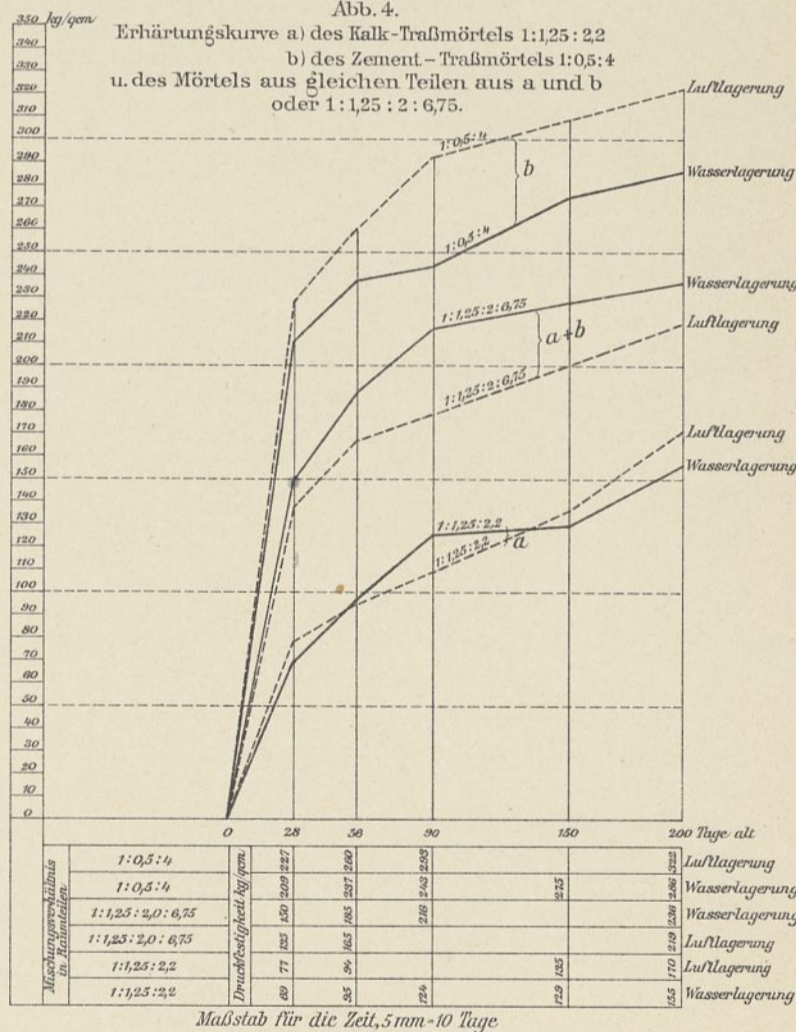
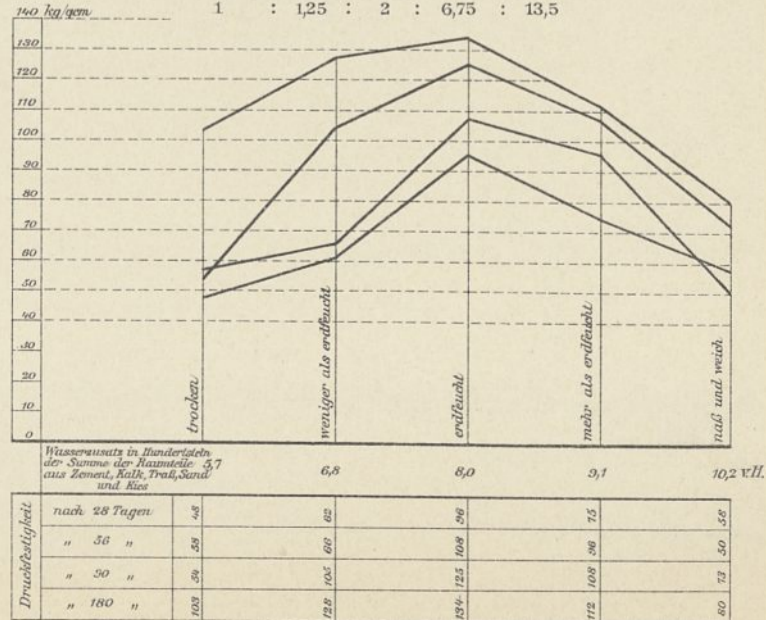
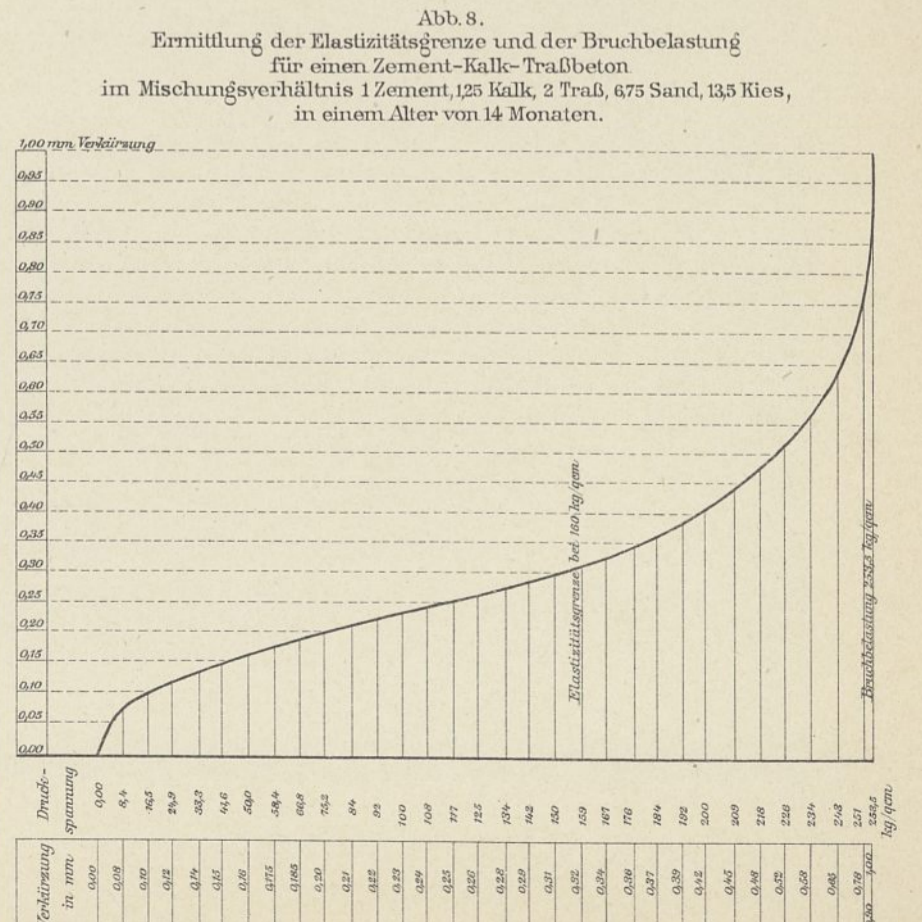
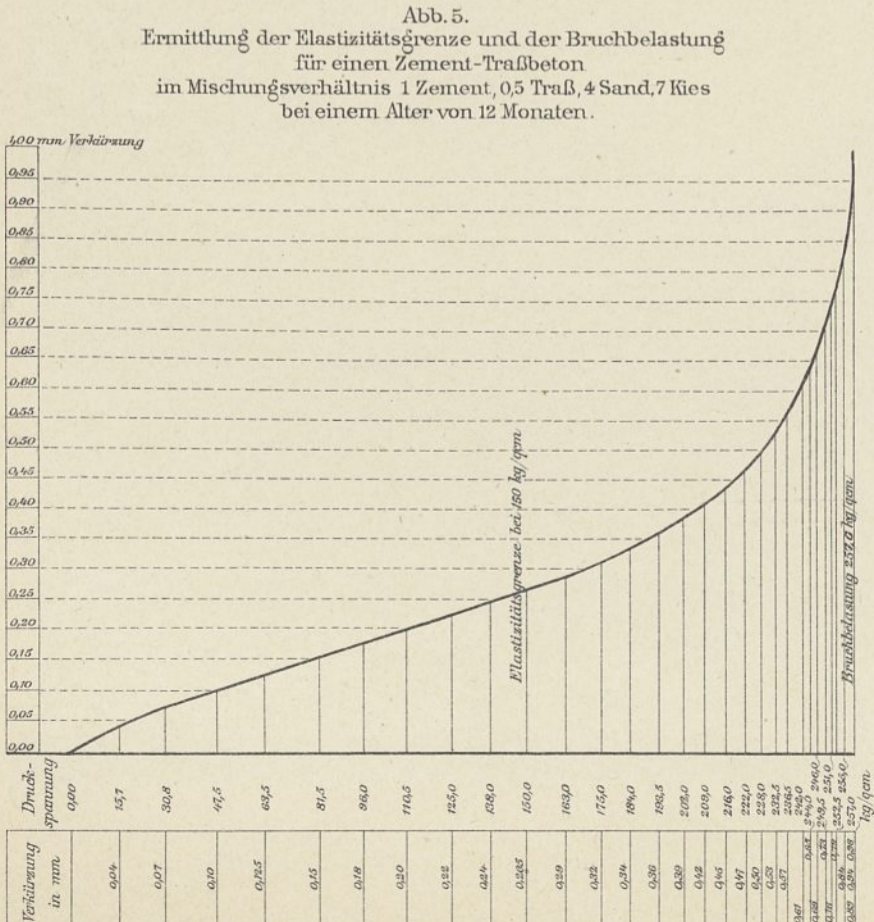
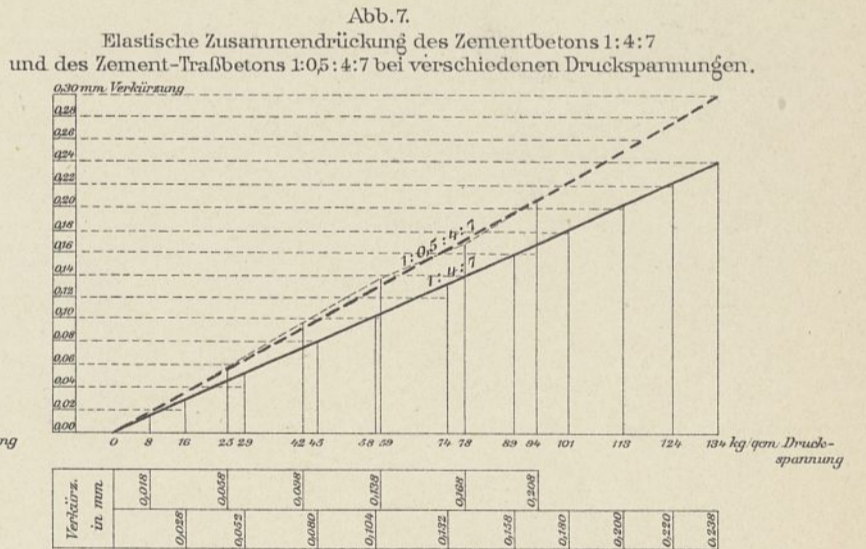
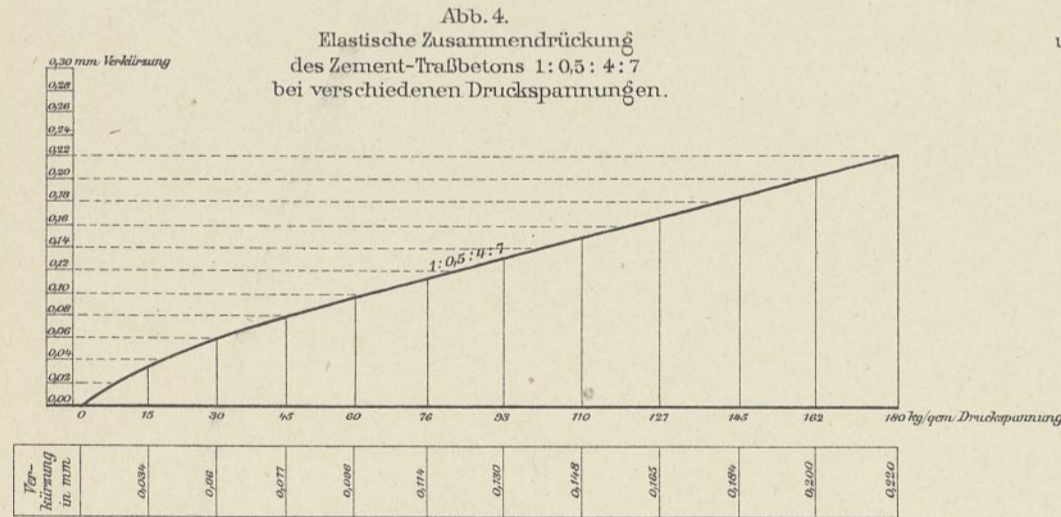
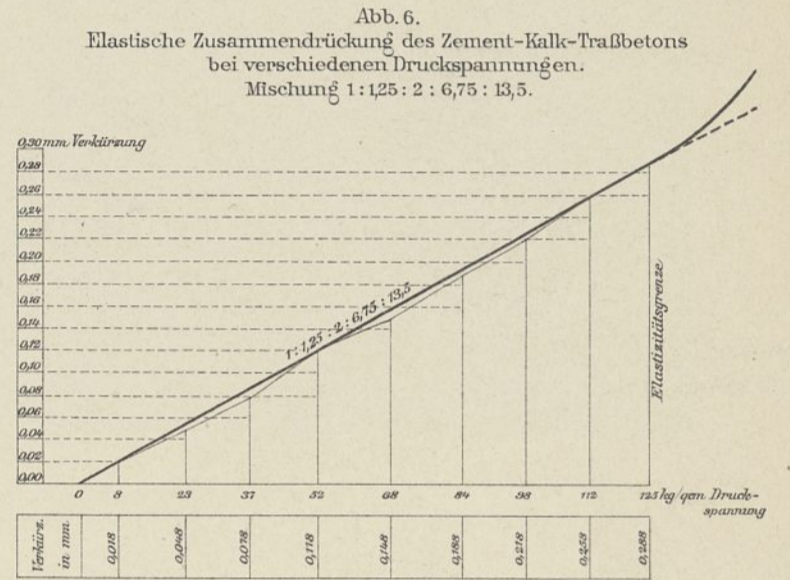
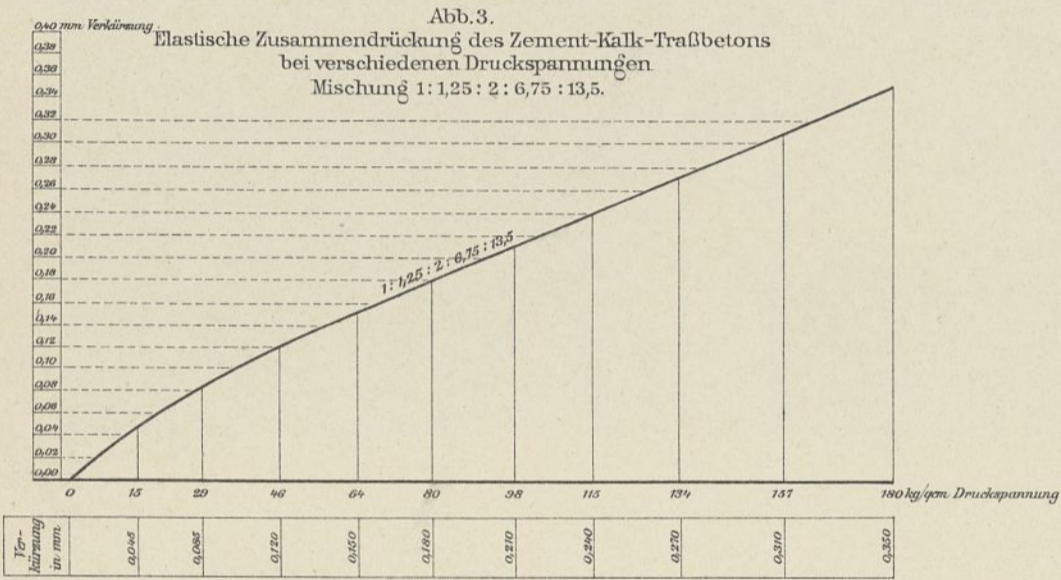
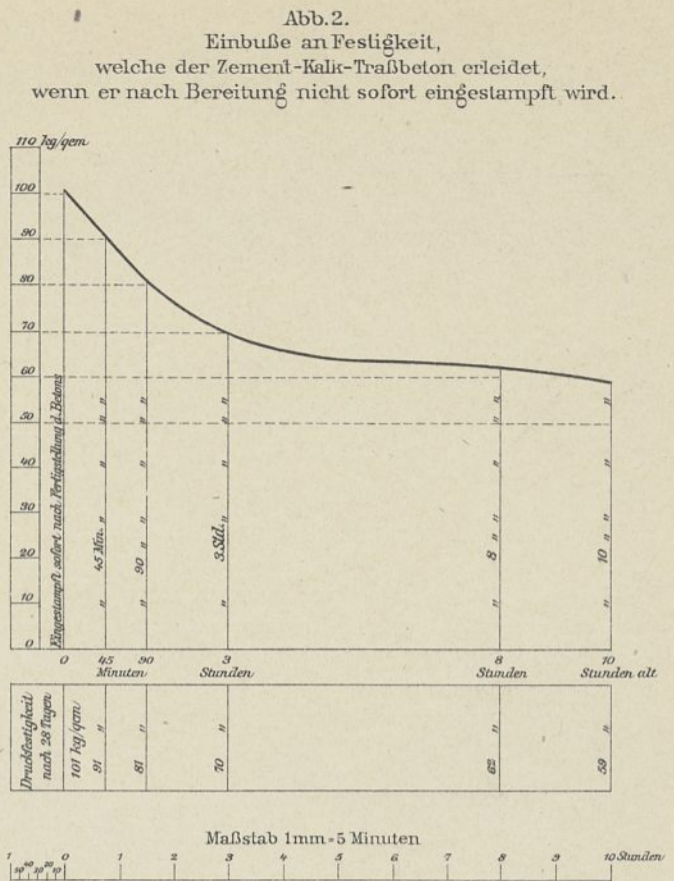
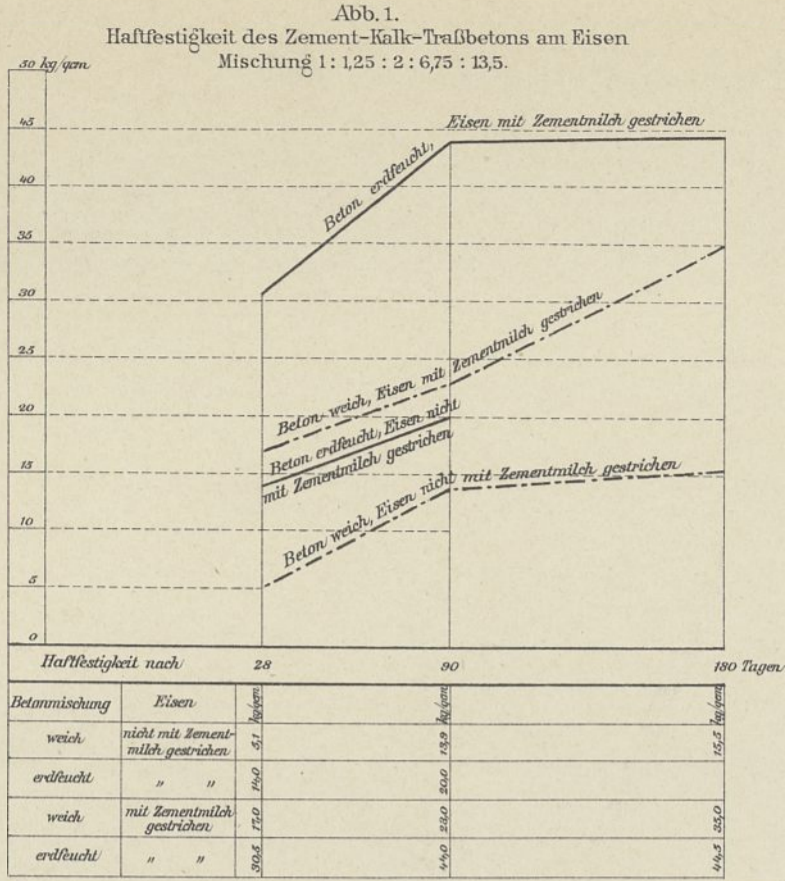


Abb. 5. Einfluß des Wasserzusatzes auf die Festigkeit des Zement-Kalk-Traßbetons. Mischung: Zement Kalk Traß Sand Kies 1 : 1,25 : 2 : 6,75 : 13,5



Die Verwendung von Zement-Kalk-Traßbeton für die Schleusen des Rhein-Herne-Kanals.



Der Betonprobewürfel hatte eine Kantenlänge von 0,30 m
Elastizitätsgrenze bei der Druckspannung 150 kg/cm². Bruchbelastung bei 257 kg/cm²

Der Betonprobewürfel hatte eine Kantenlänge von 0,30 m
Elastizitätsgrenze bei der Druckspannung 160 kg/cm². Bruchbelastung bei 253,5 kg/cm²

Königliches Joachimsthalsches Gymnasium in Templin.



Abb. 1. Blick auf das mittlere Doppelwohnhaus III/IV.



Abb. 2. Blick auf das Direktorwohnhaus und das Klassengebäude.

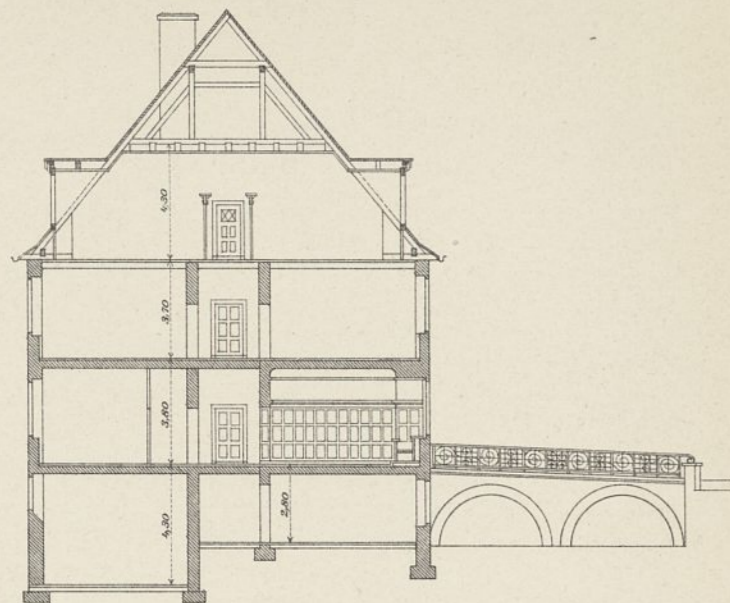
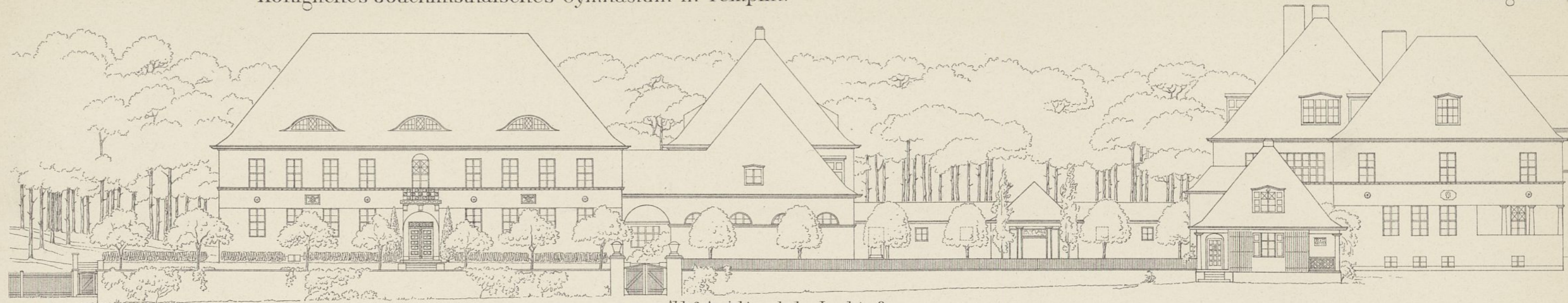
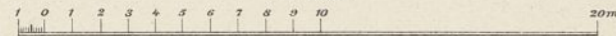


Abb. 1. Querschnitt durch das mittlere Alumnatsgebäude III/IV.

1 : 275.



Beamtenwohnhaus

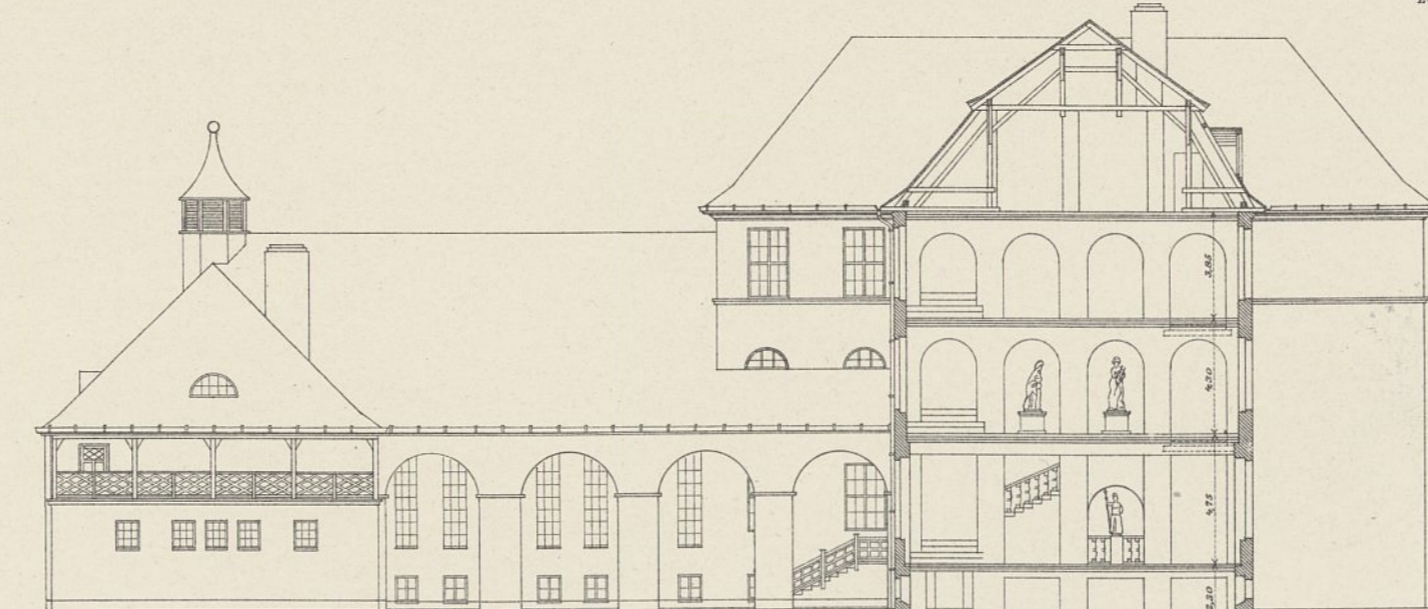
Abb. 2. Ansicht nach der Landstraße Wirtschaftsgebäude

Verbindungs-gang zwischen Hauptküche und Alumnat

Pförtnerhaus

Wohnhaus I

Anschluß s. Abb. 1 Bl. 41

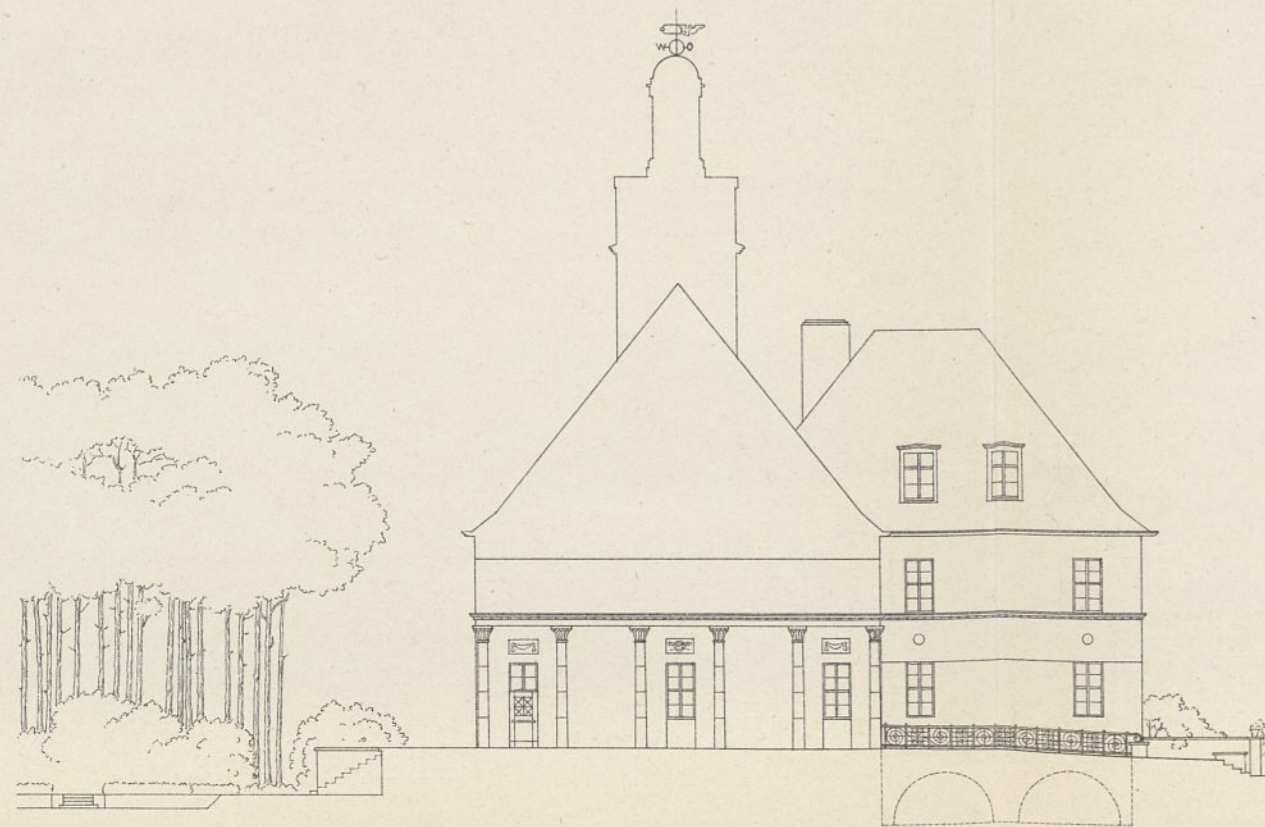


Turnhalle

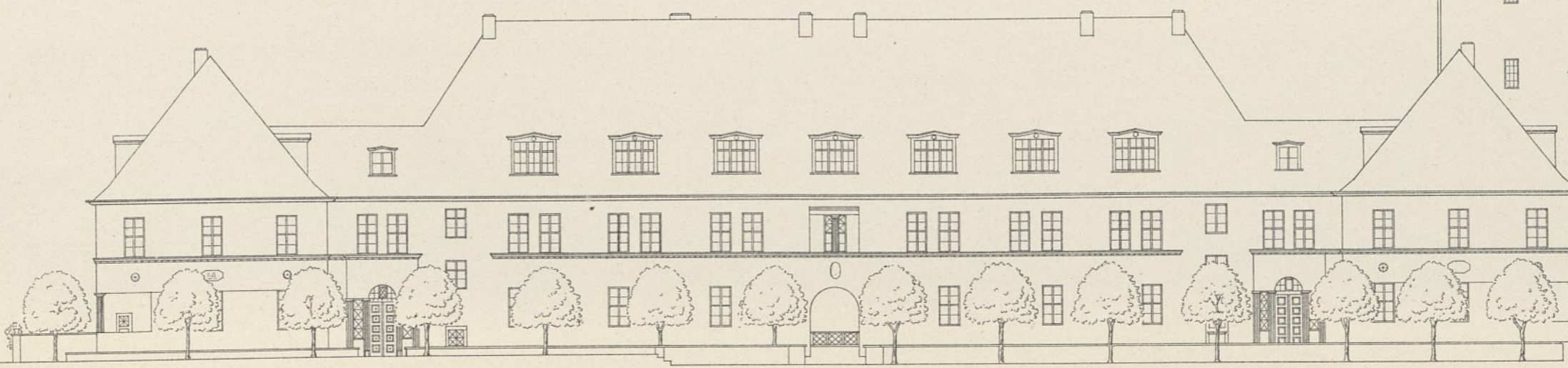
Büchereiflügel

Schnitt durch das Haupttreppenhaus

Abb. 3. Klassengebäude. Hofansicht.



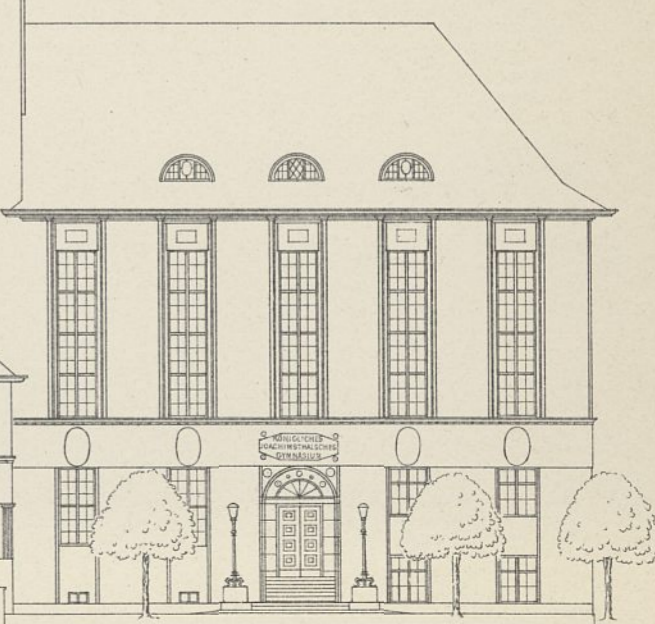
Wohnhaus IV



Wohnhaus V

Alumnatsgebäude

Wohnhaus VI



Klassengebäude

Abb. 4. Schnitt Nord-Süd durch den großen Alumnatshof.

Abb. 1-5.
Alumnatsgebäude.



Abb. 1. Ansicht gegen die Landstraße.

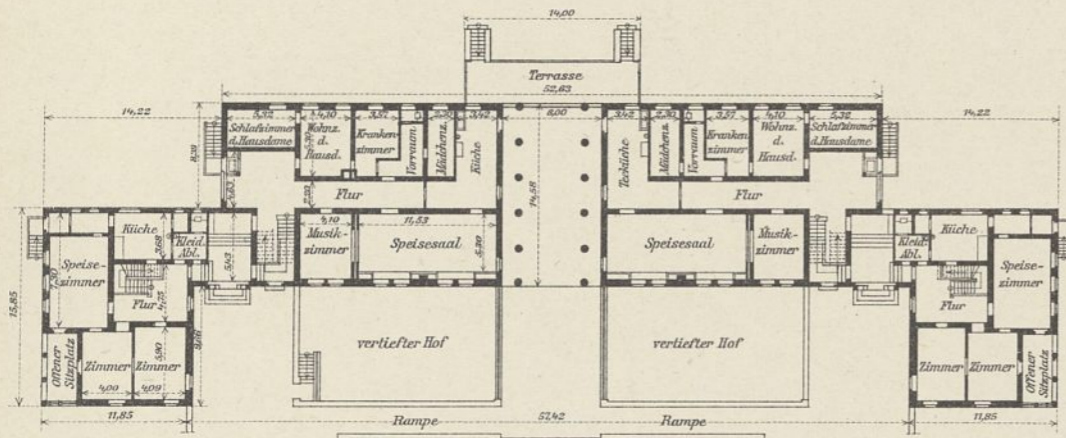


Abb. 2. Erdgeschoß.

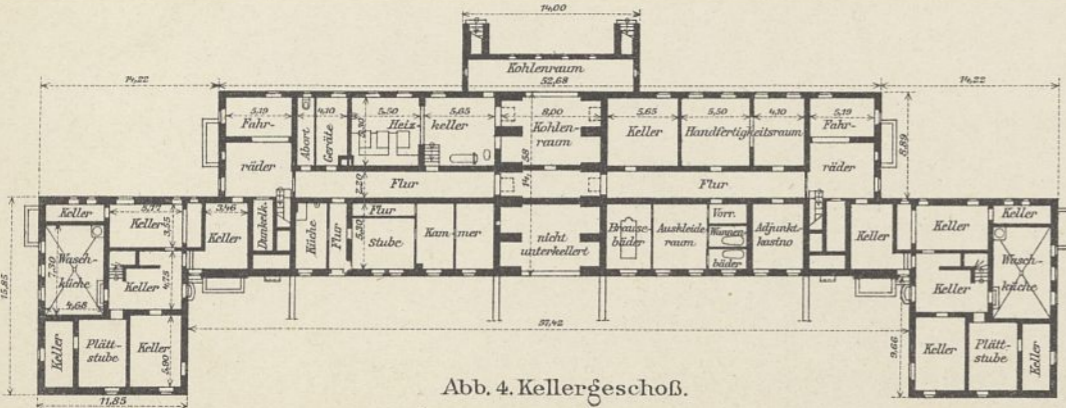


Abb. 4. Kellergeschoß.

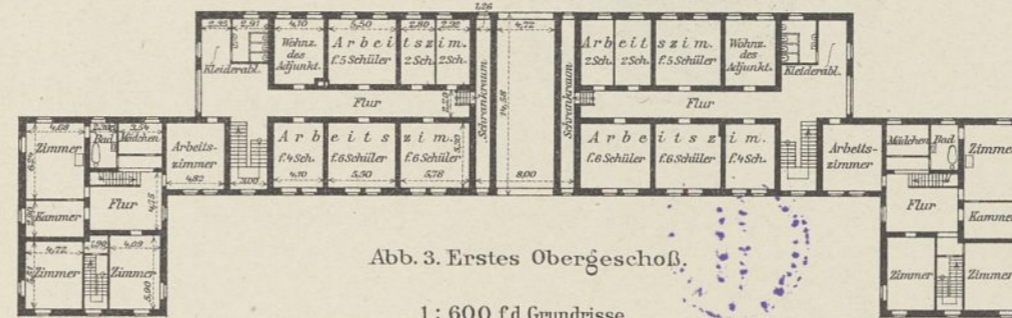


Abb. 3. Erstes Obergeschoß.

1 : 600 f.d. Grundrisse.

1 : 275 f.d. Ansicht.

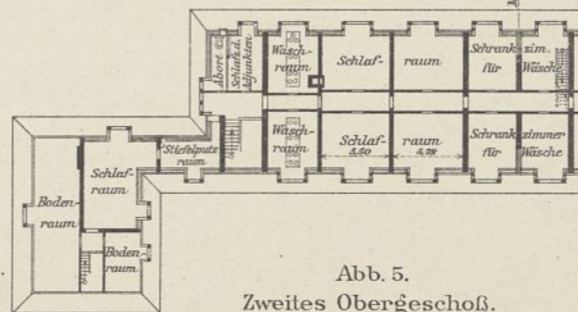
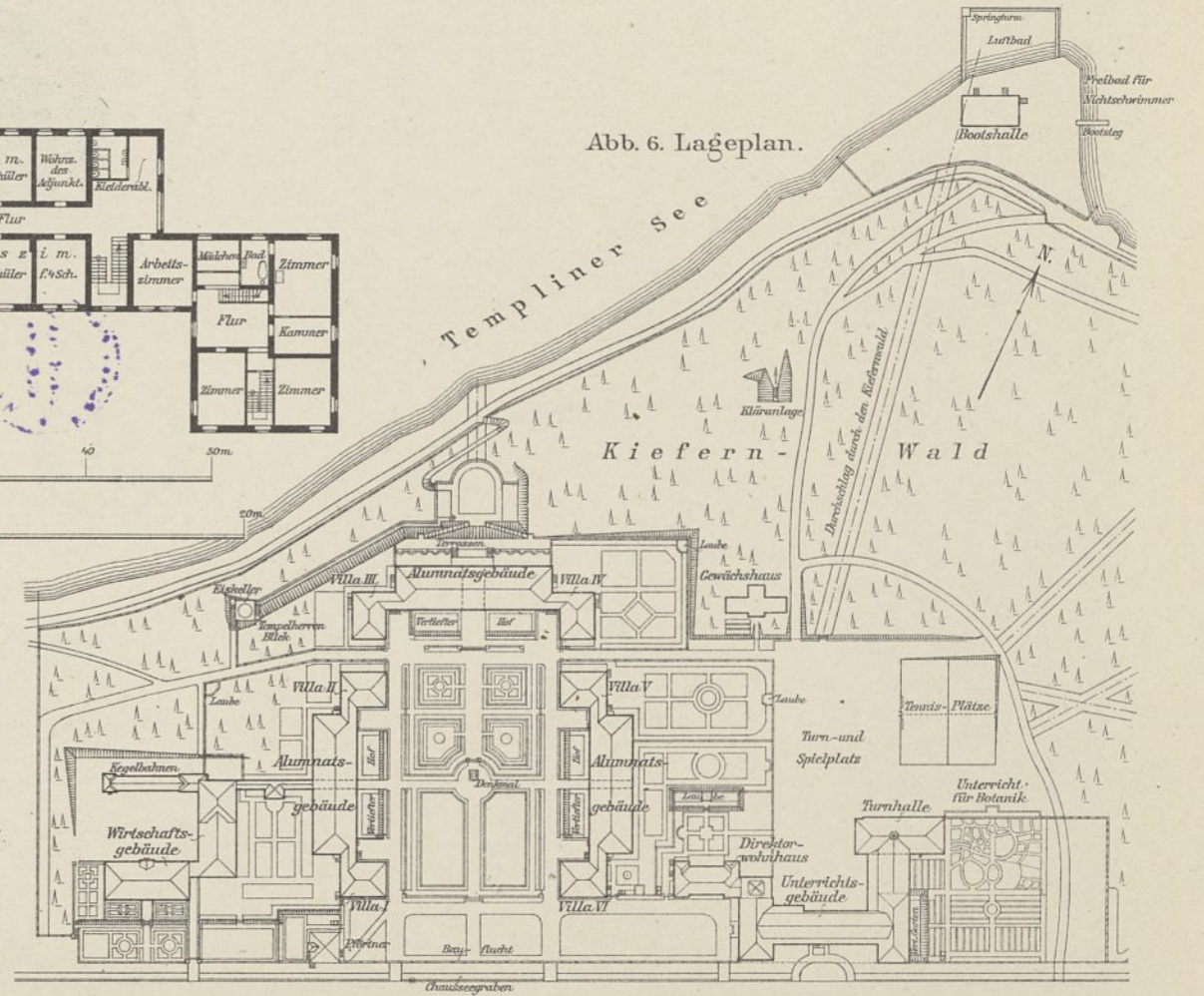


Abb. 5.
Zweites Obergeschoß.

Abb. 6. Lageplan.



1 : 2500.

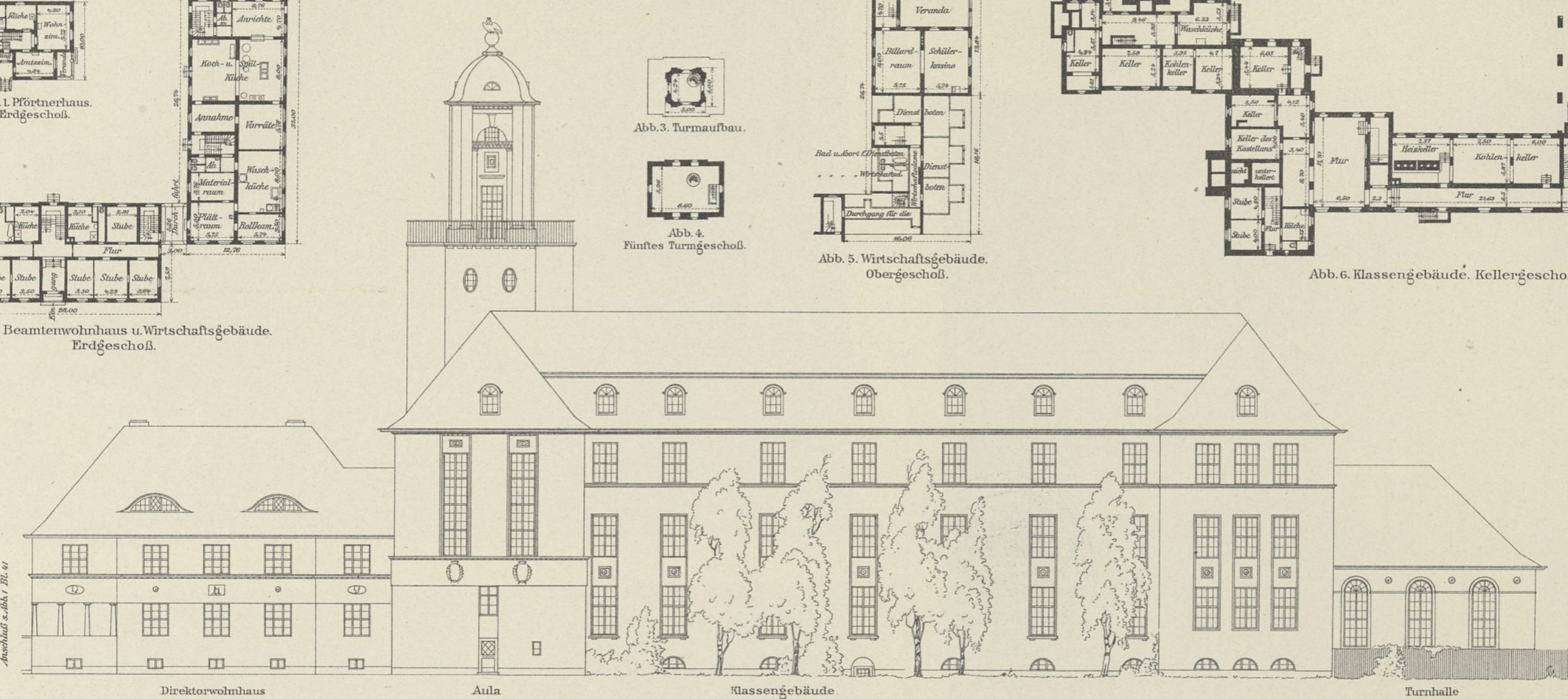
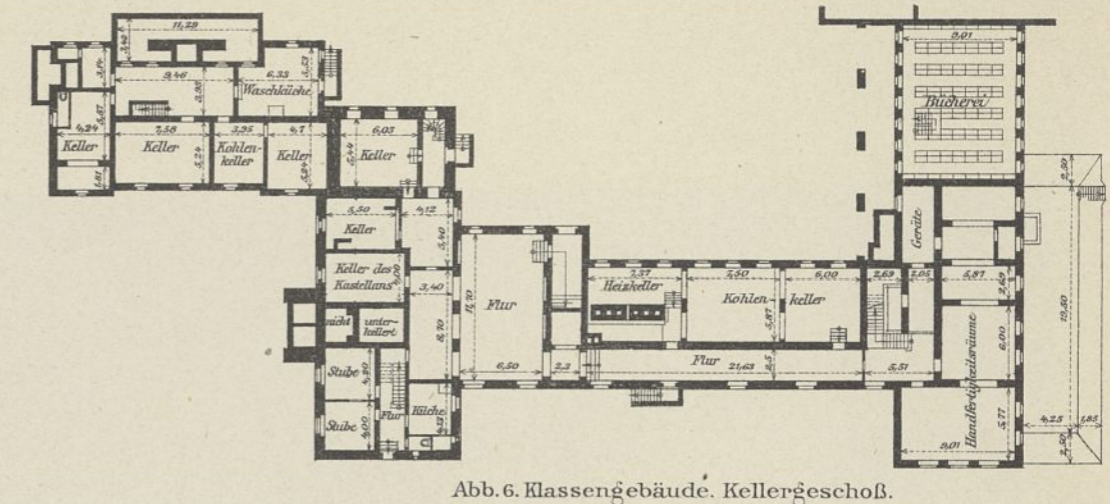
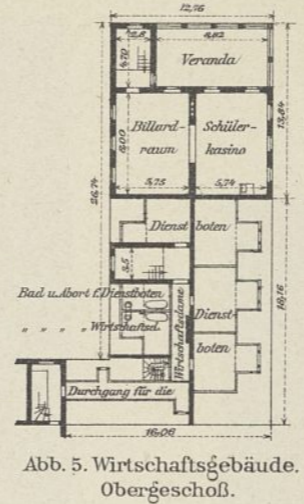
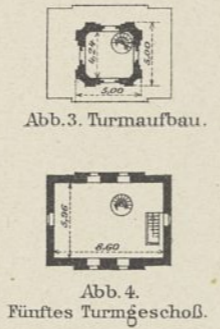
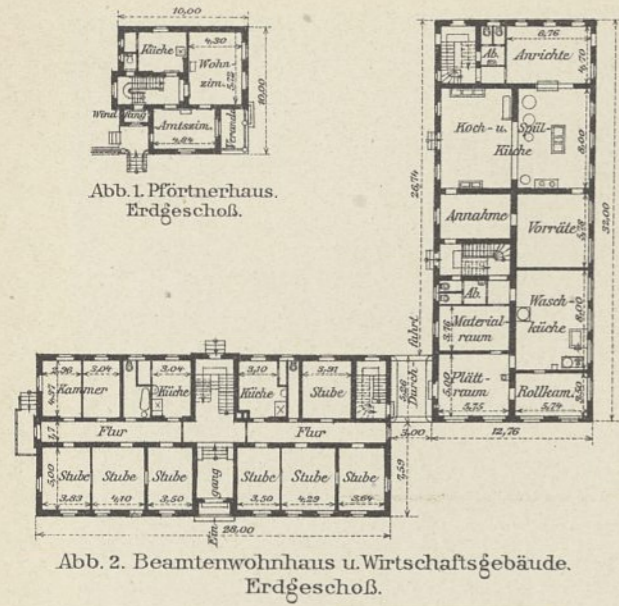


Abb. 7. Ansicht gegen die Landstraße.

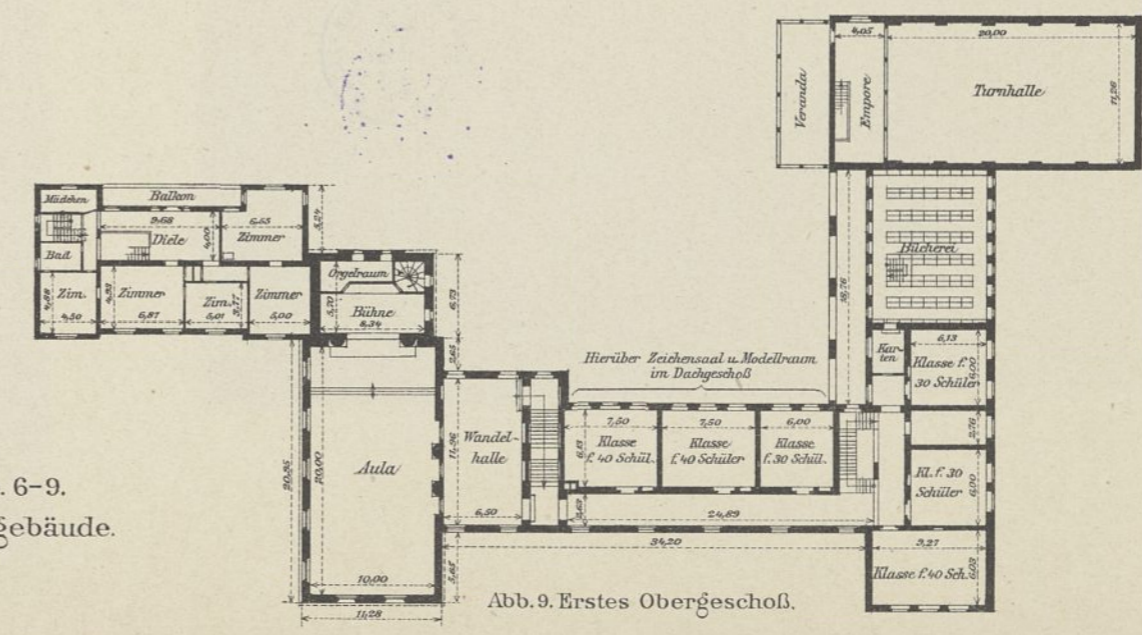
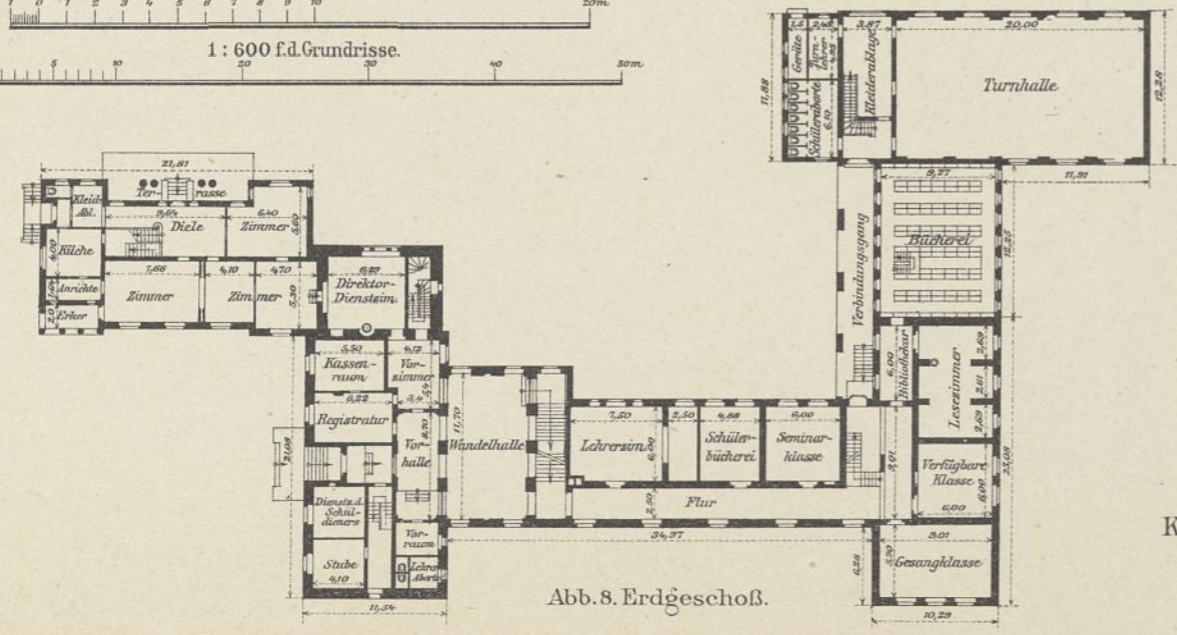
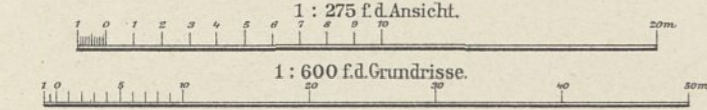


Abb. 6-9. Klassengebäude.

Königliches Joachimsthal'sches Gymnasium in Templin.

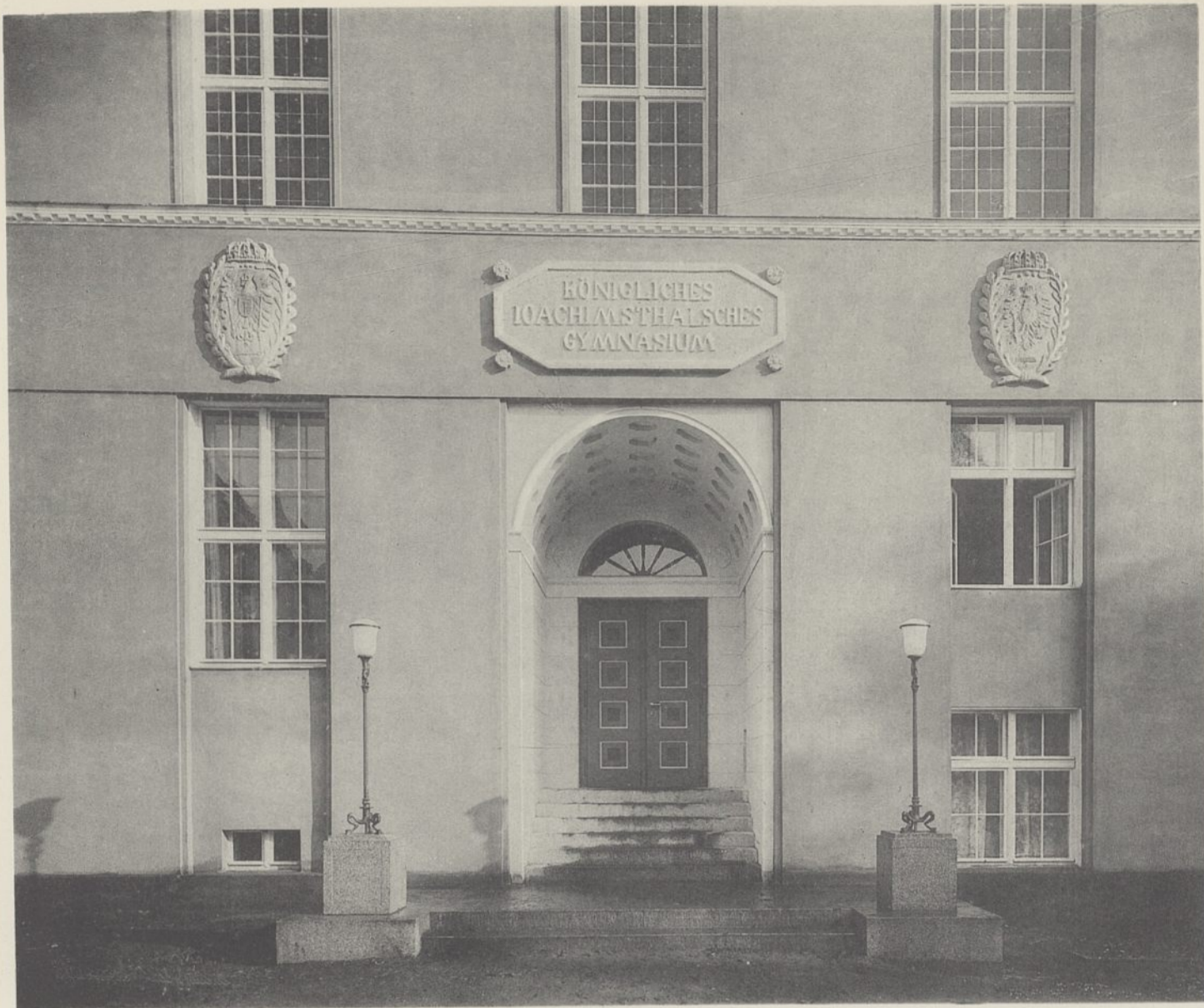


Abb. 1. Haupteingang zum Klassengebäude.



Abb. 2. Beamtenwohnhaus, Haupteingang.



Abb. 3. Eingang zum mittleren Wohnhaus IV.

Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen.



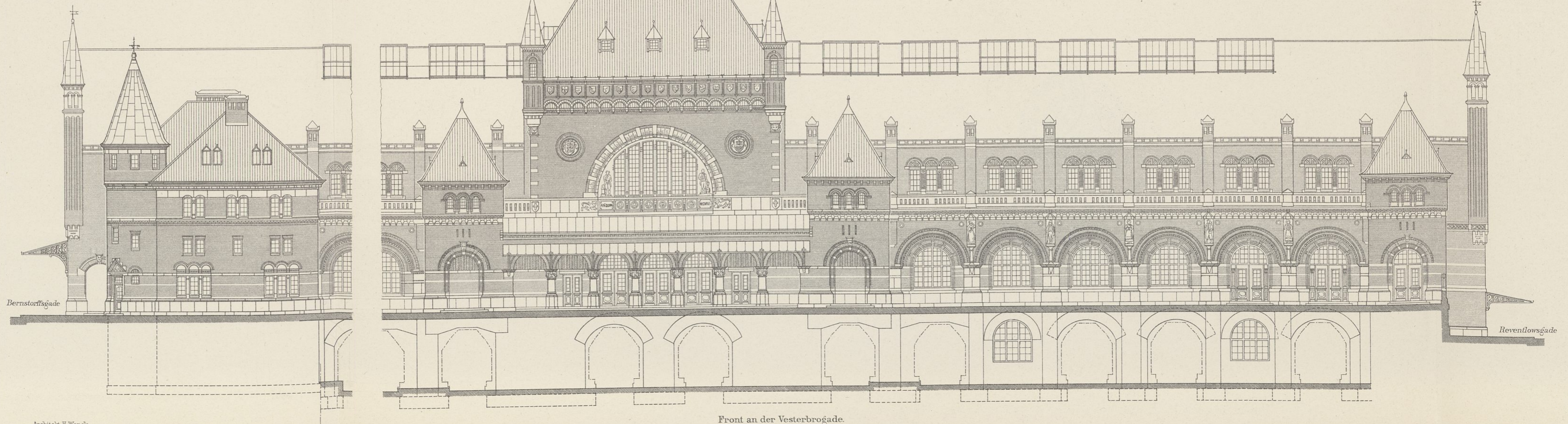
Abb. 1. Ansicht nach der Vesterbrogade.



Architekt H. Wenck.

Abb. 2. Ansicht nach der Bernstorffsgade.

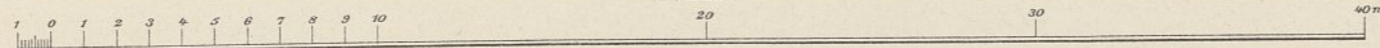
Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen.



Architekt H. Wenck.

Front an der Vesterbrogade.

1:225.



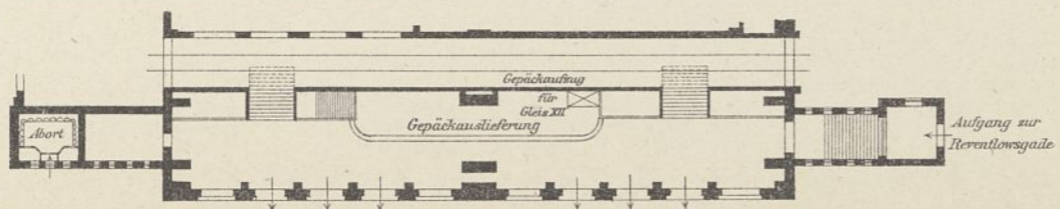
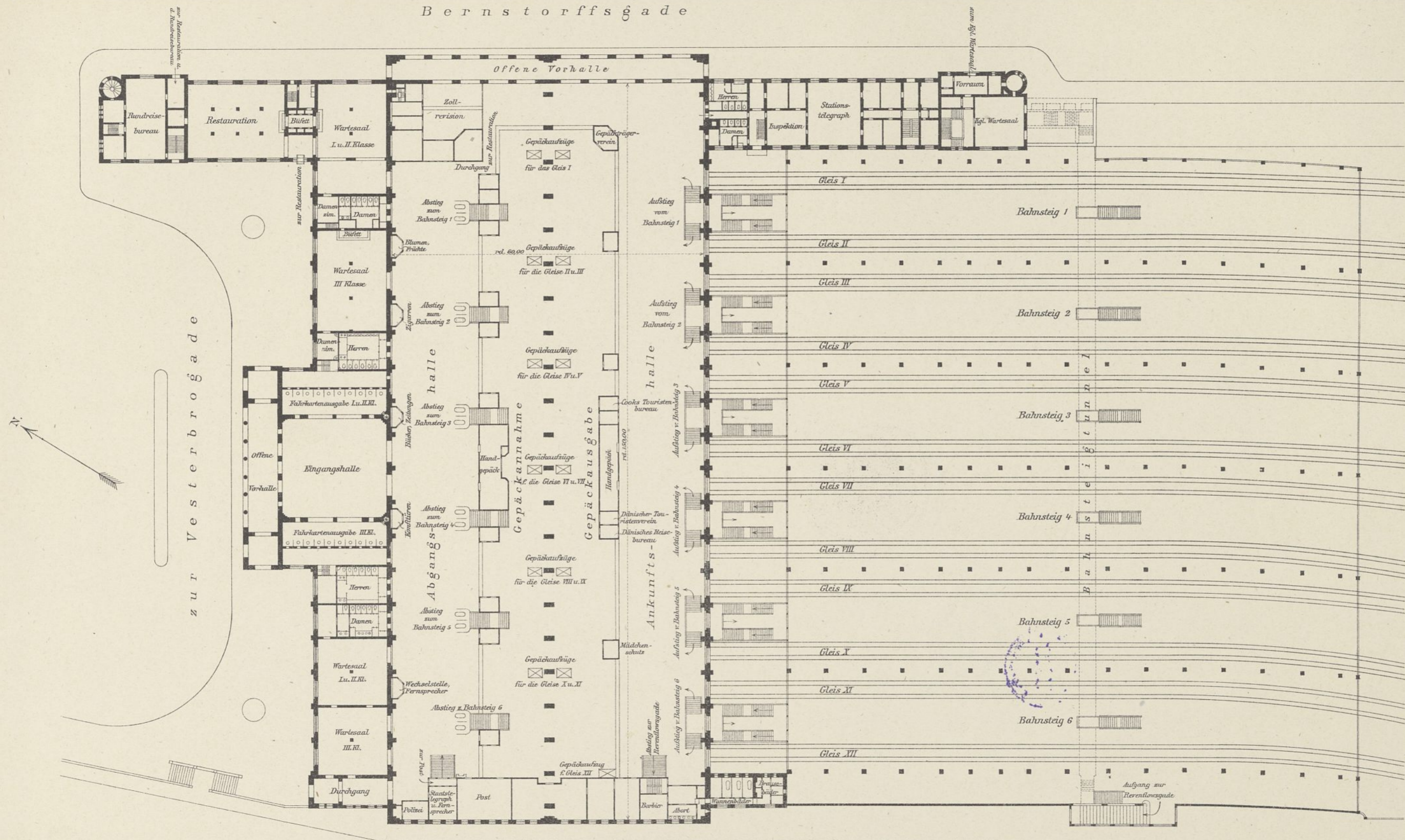
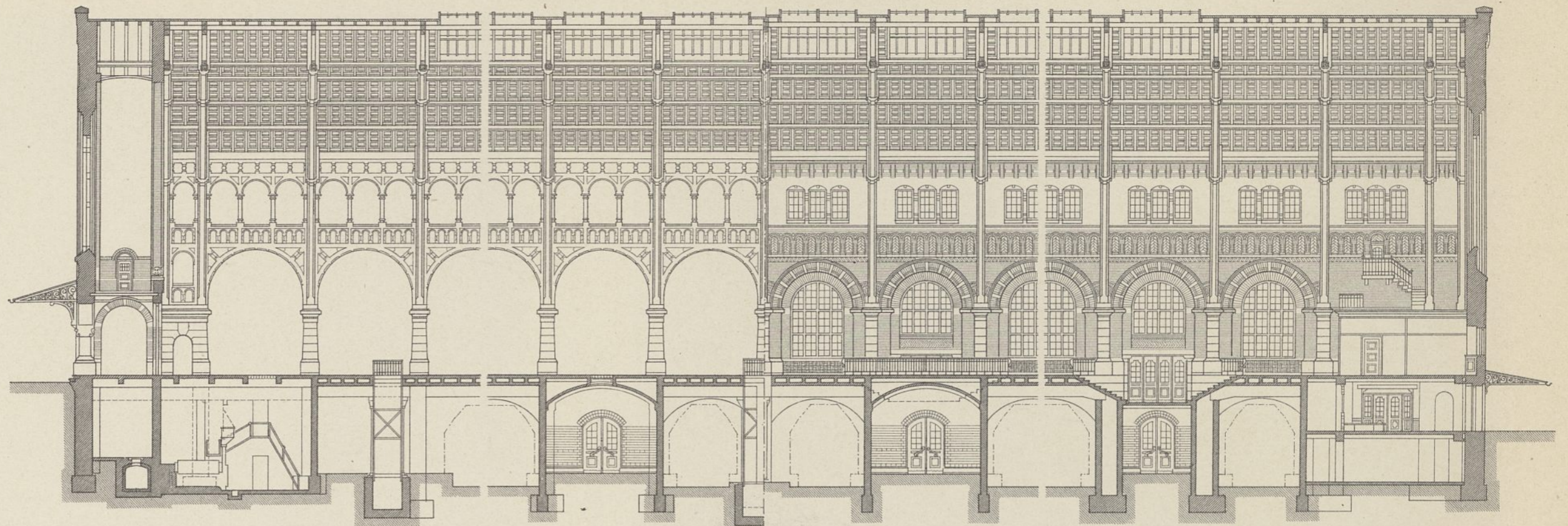


Abb. 2. Erdgeschoss nach der Reventlowsgade.

Abb. 1. Erdgeschoss.



durch die Abgangshalle.

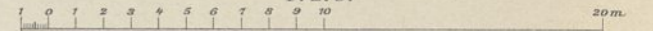
Abb.1. Längenschnitt

durch die Ankunftshalle.

Abgangshalle

Ankunftshalle

1:275.



Bahnsteighallen



Abb.2. Querschnitt.

Architekt H. Wenck.

Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen.



Abb. 1. Blick nach Osten in die Abgangshalle.



Architekt H. Wenck.

Abb. 2. Blick nach Osten in die Ankunftshalle.

Nördliche Sakristei der Sebalduskirche in Nürnberg.

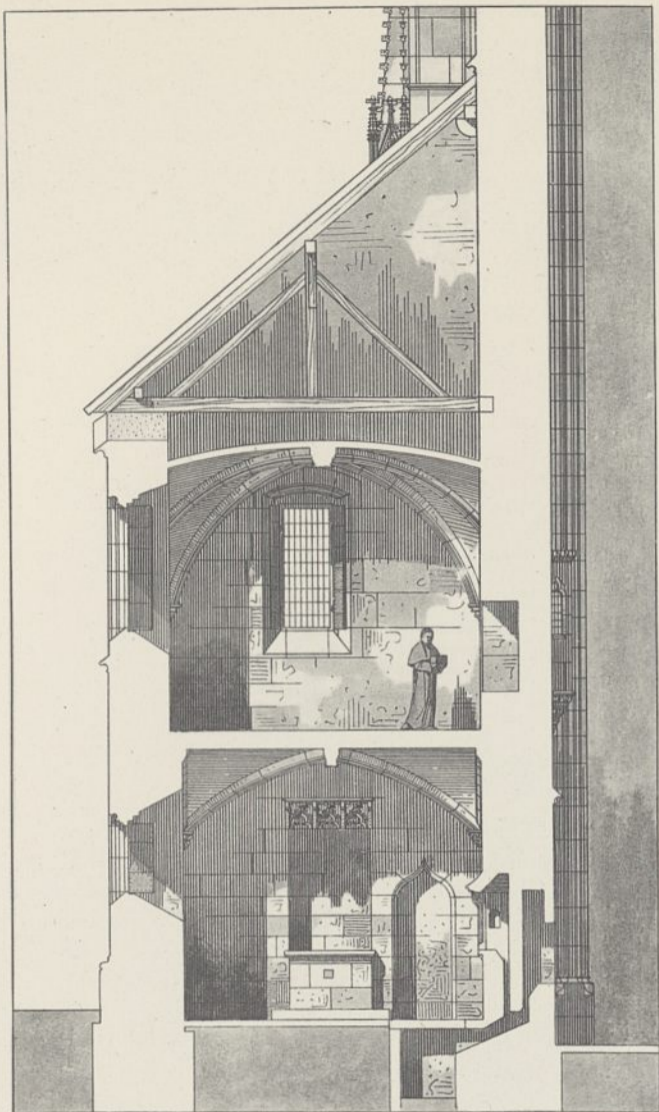


Abb. 1. Schnitt mit Ansicht gegen Osten.

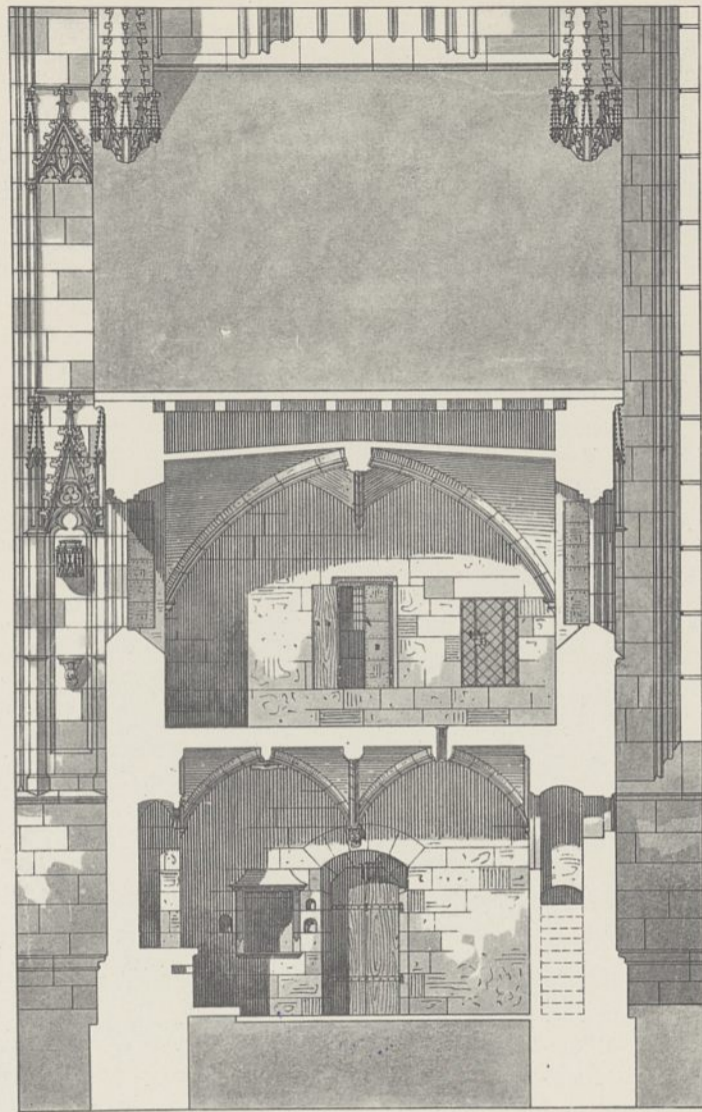


Abb. 2. Schnitt mit Ansicht gegen Süden.

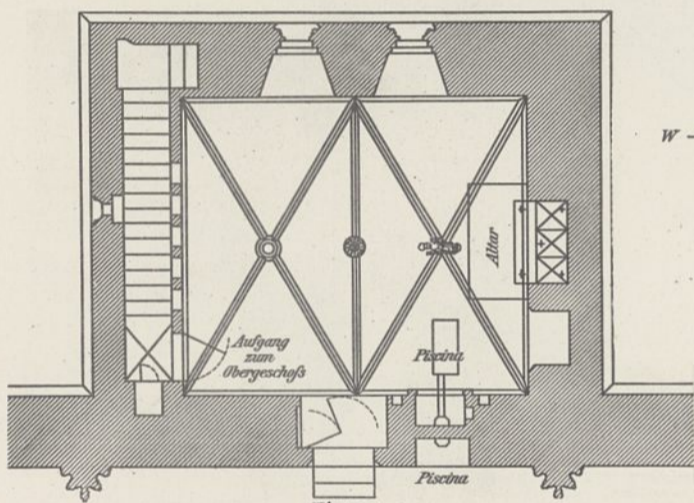


Abb. 3. Eingang Erdgeschoss.

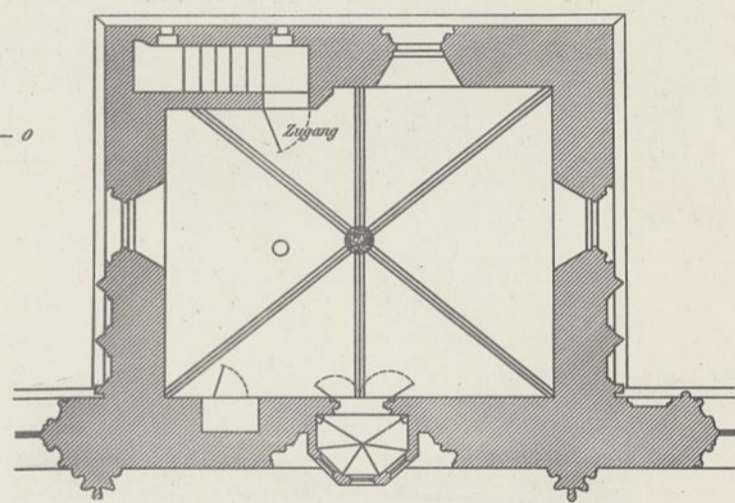


Abb. 4. Obergeschoß.

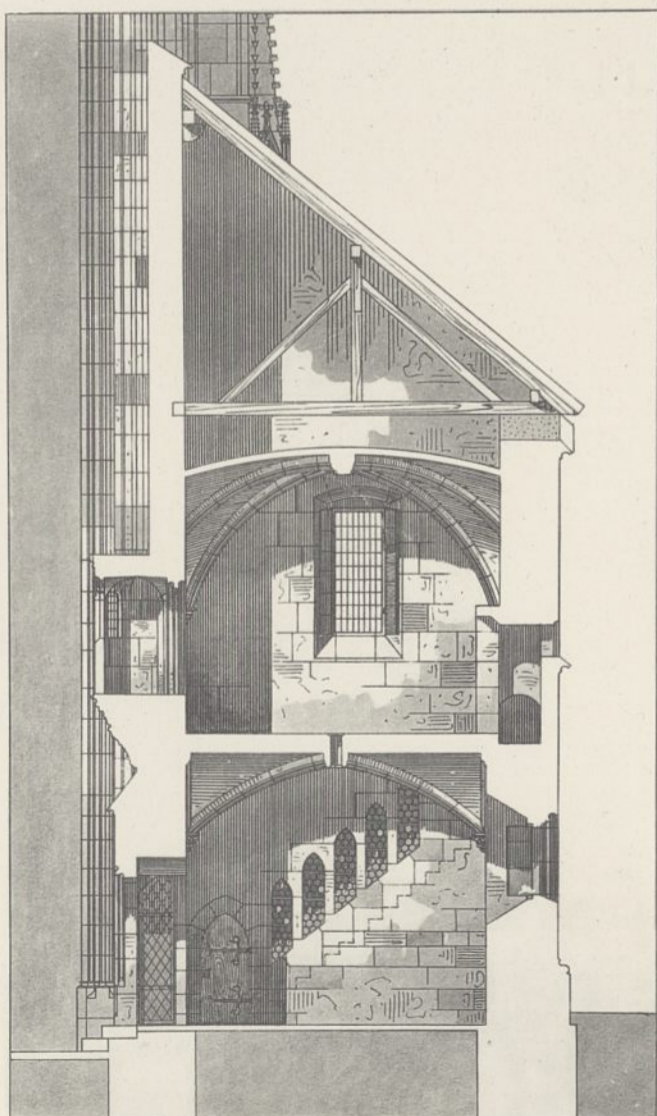


Abb. 5. Schnitt mit Ansicht gegen Westen.

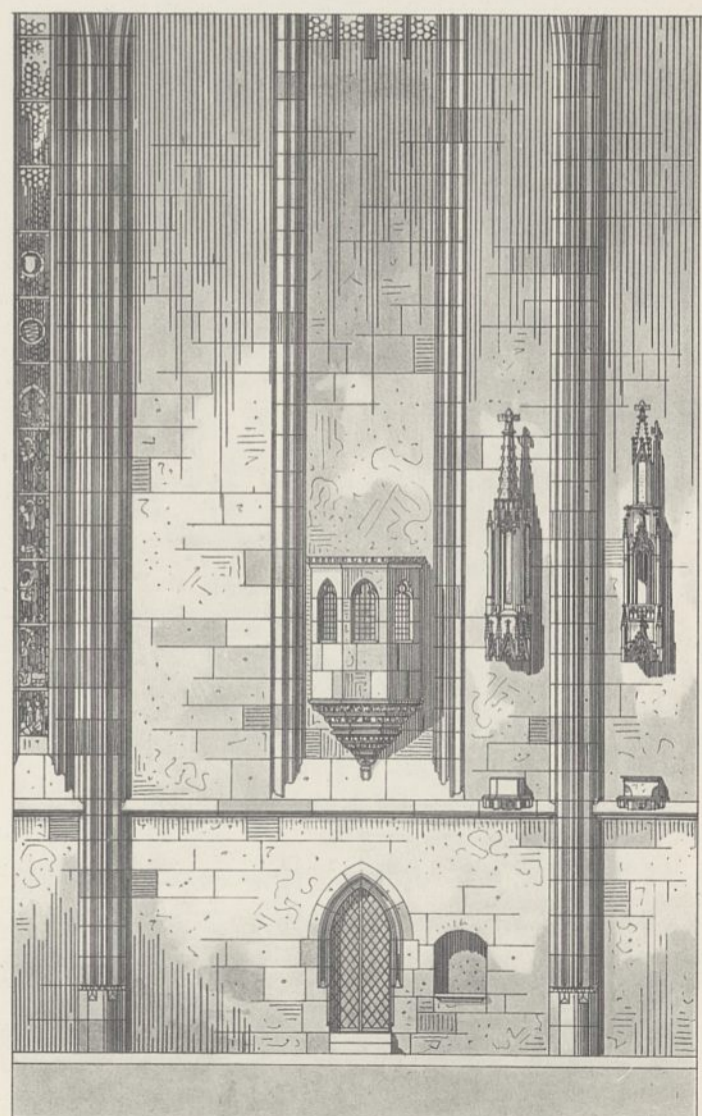


Abb. 6. Ansicht gegen die Kirche.

1 0 5 10^m

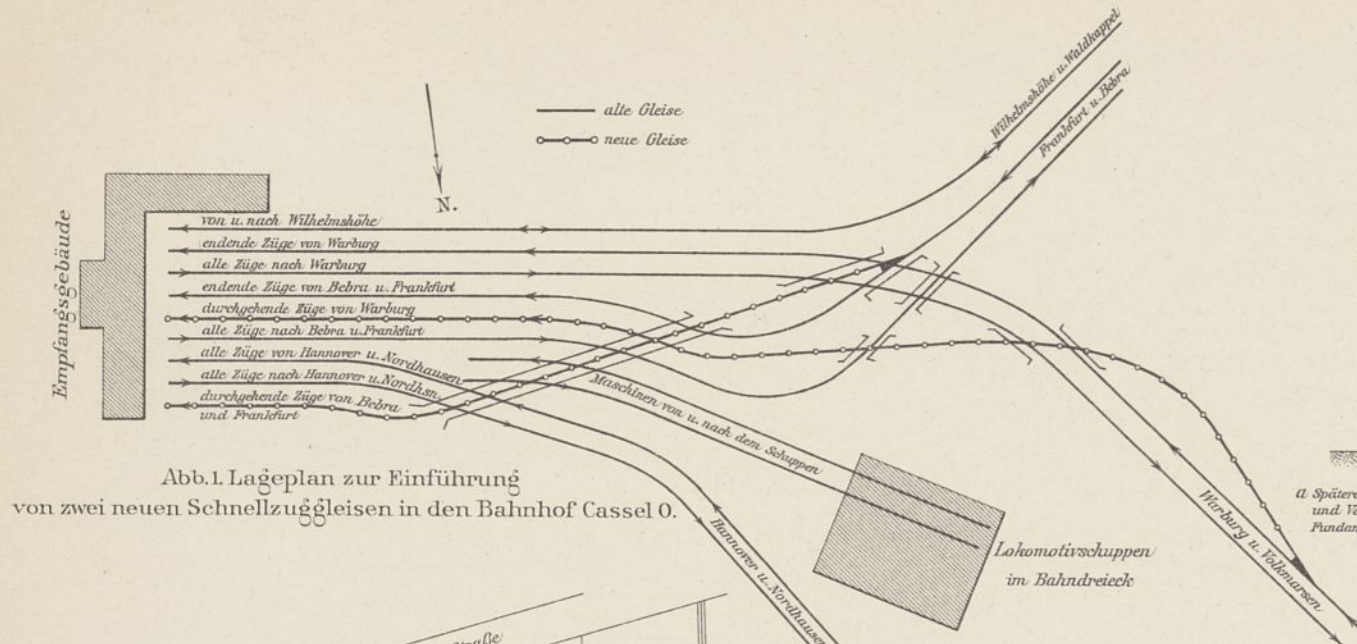


Abb. 1. Lageplan zur Einführung von zwei neuen Schnellzuggleisen in den Bahnhof Cassel O.

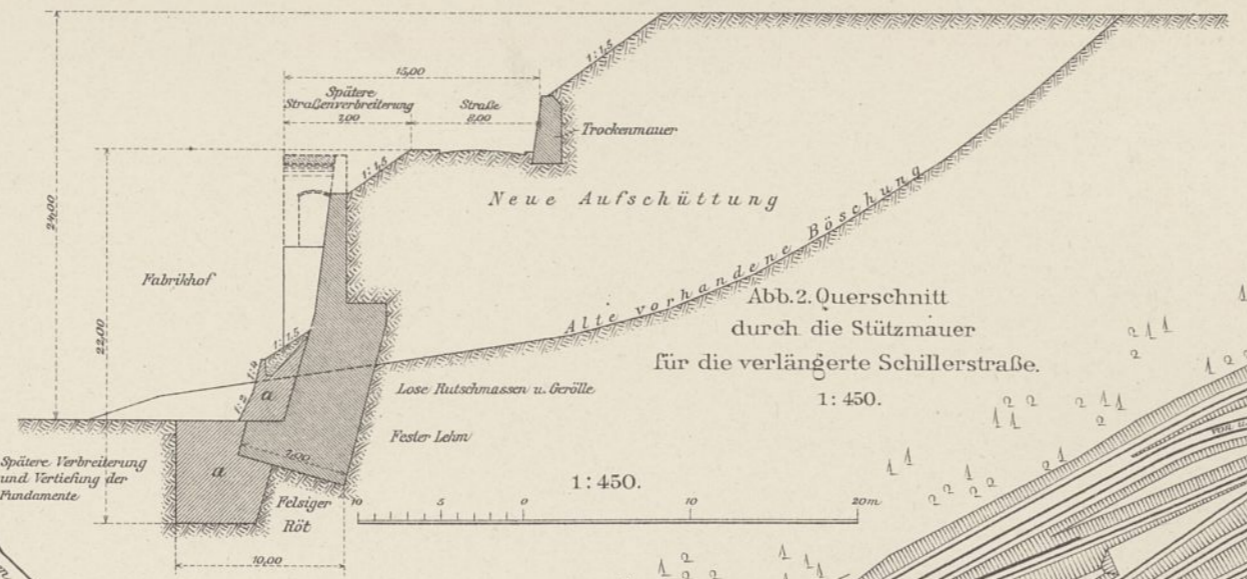


Abb. 2. Querschnitt durch die Stützmauer für die verlängerte Schillerstraße.

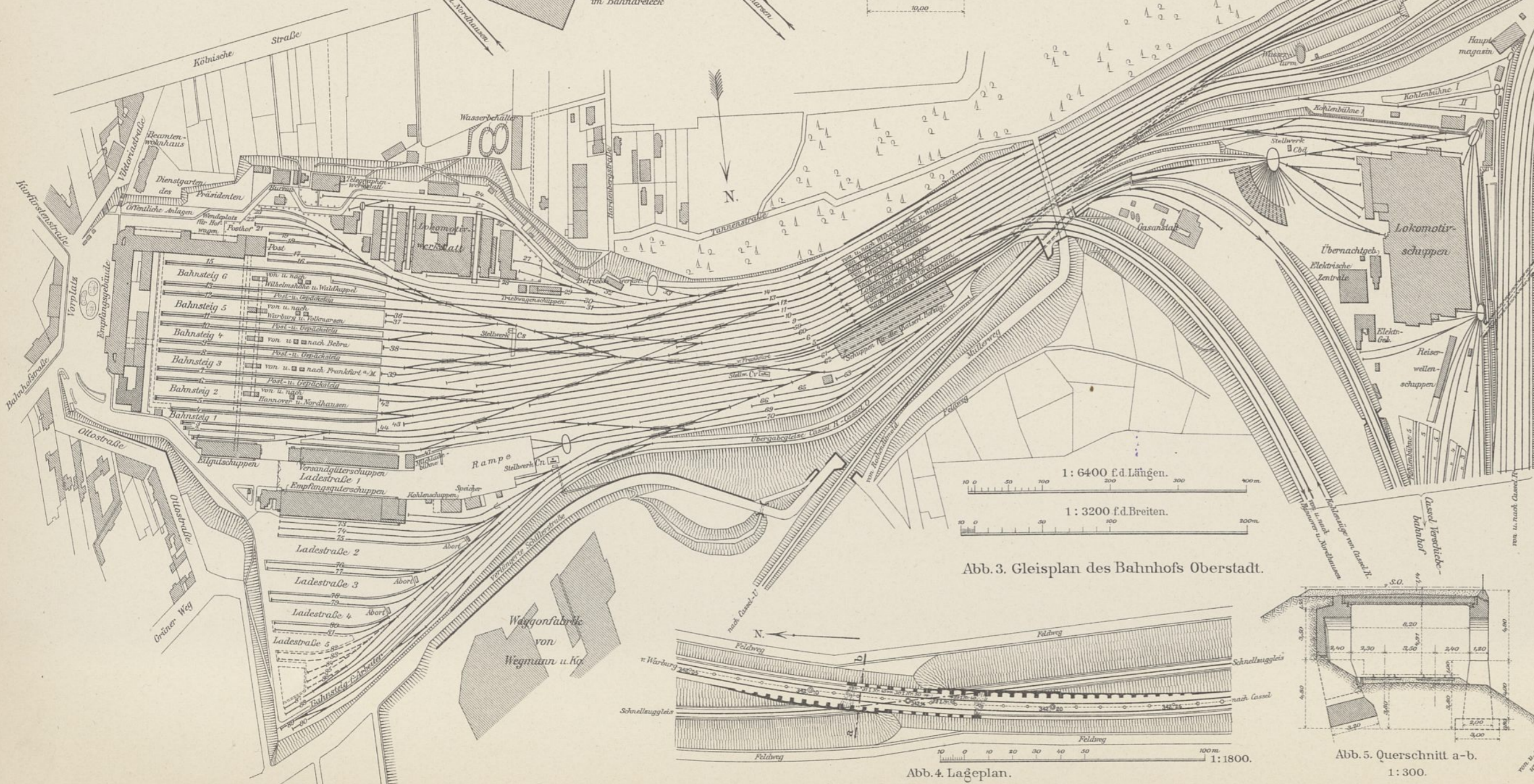


Abb. 3. Gleisplan des Bahnhofs Oberstadt.

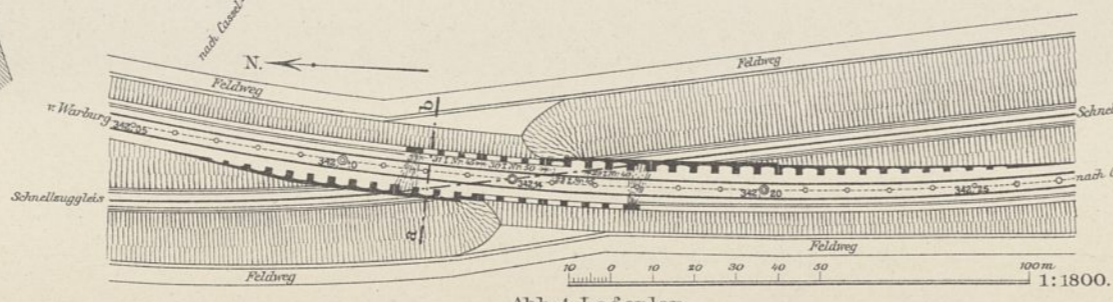


Abb. 4. Lageplan.

Abb. 4 u. 5. Gleisüberführung des besonderen Schnellzuggleises über die Strecke Warburg-Cassel in Km. 342,14, der Strecke W-C.

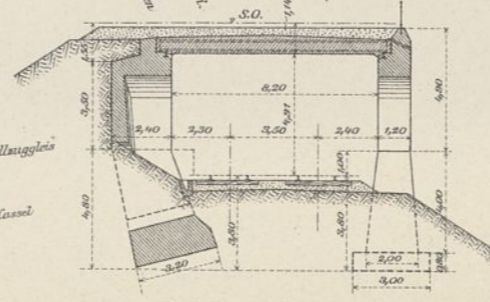


Abb. 5. Querschnitt a-b.

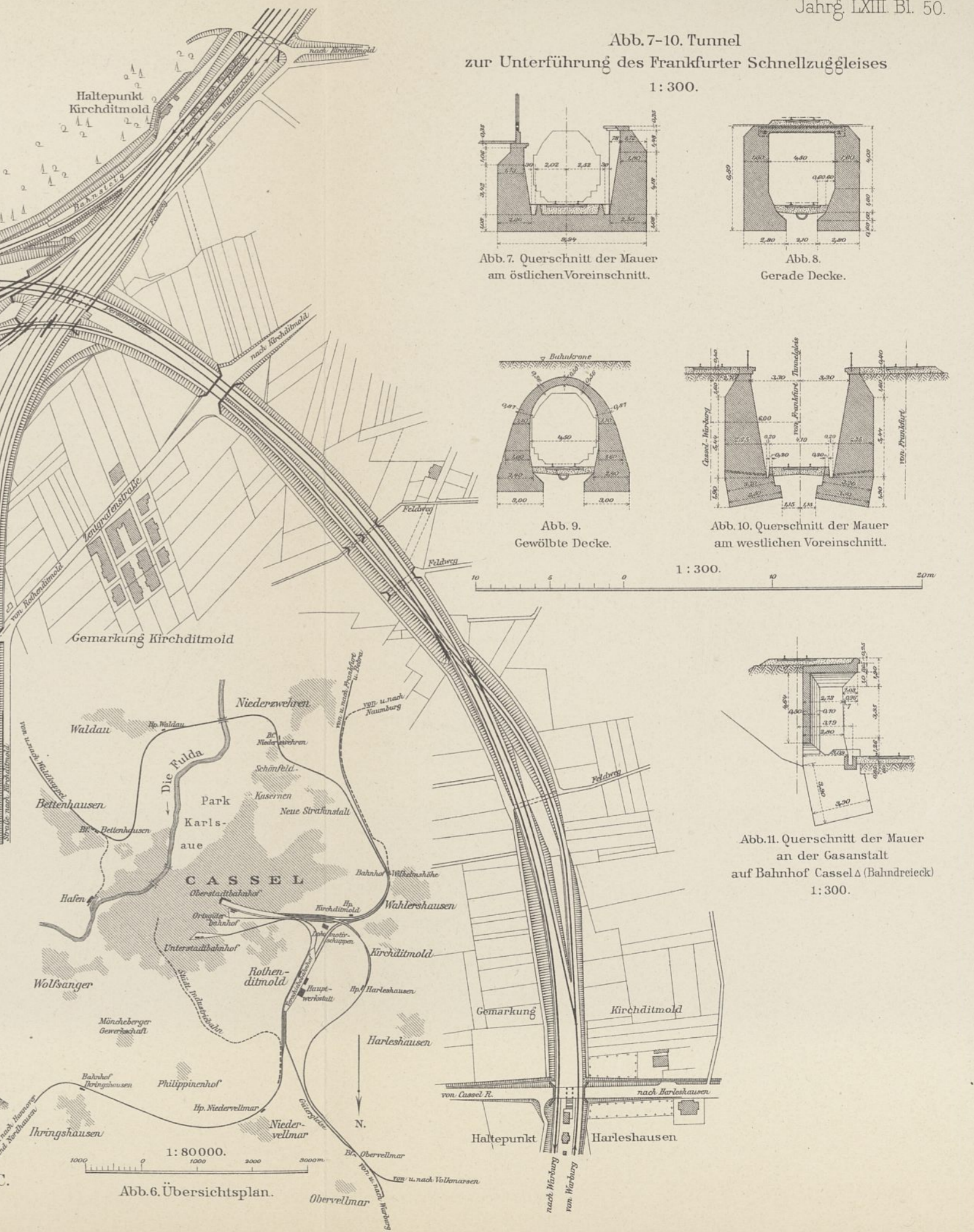


Abb. 6. Übersichtsplan.

Abb. 7-10. Tunnel zur Unterführung des Frankfurter Schnellzuggleises 1:300.

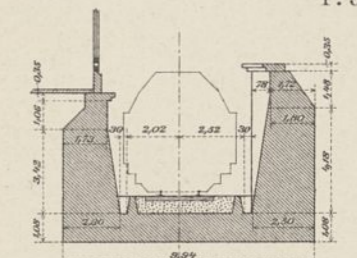


Abb. 7. Querschnitt der Mauer am östlichen Voreinschnitt.

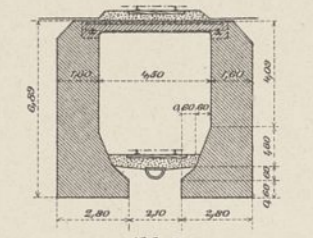


Abb. 8. Gerade Decke.

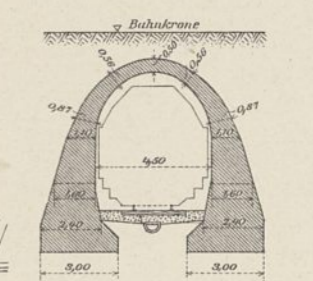


Abb. 9. Gewölbte Decke.

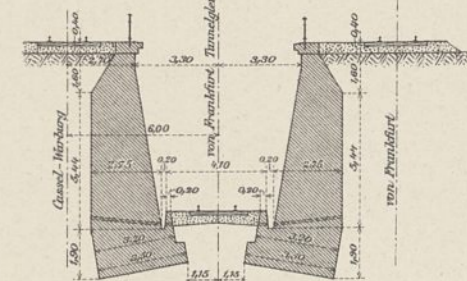


Abb. 10. Querschnitt der Mauer am westlichen Voreinschnitt.

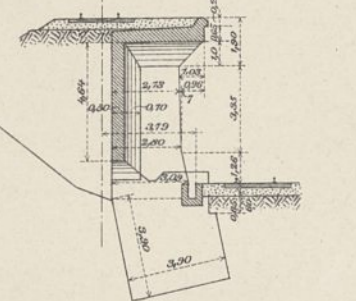


Abb. 11. Querschnitt der Mauer an der Gasanstalt auf Bahnhof Cassel Δ (Bahndreieck).

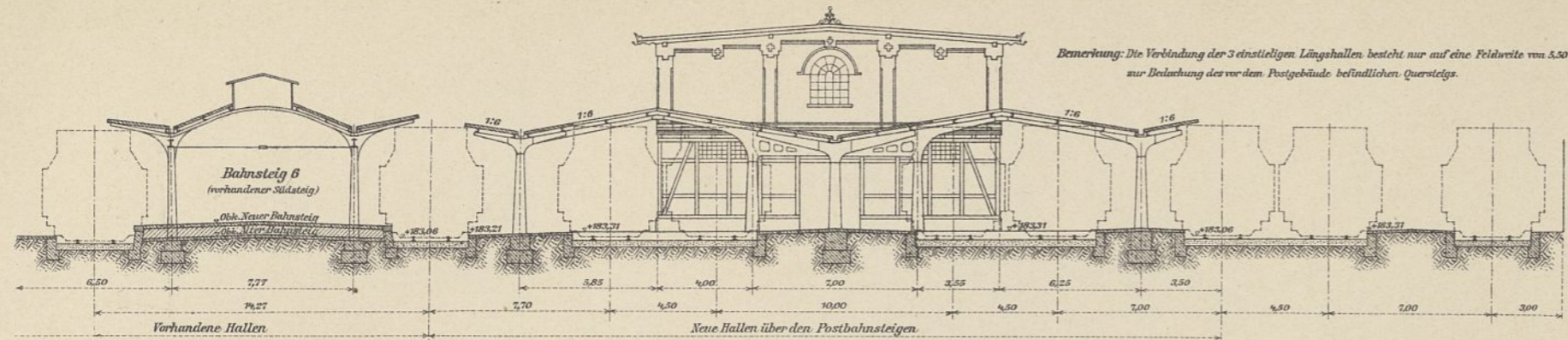


Abb. 1. Querschnitt durch die Bedachung der Postbahnsteige mit Ansicht des Postgebäudes. 1 : 275.

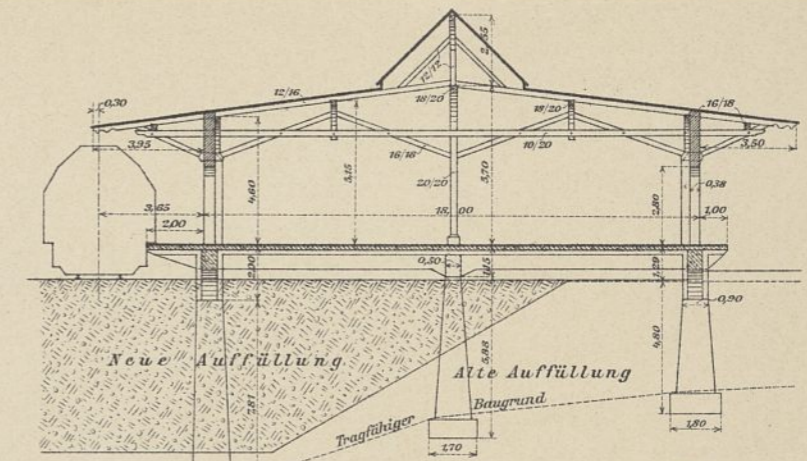


Abb. 2. Querschnitt durch den Empfangsgüterschuppen. 1 : 275.

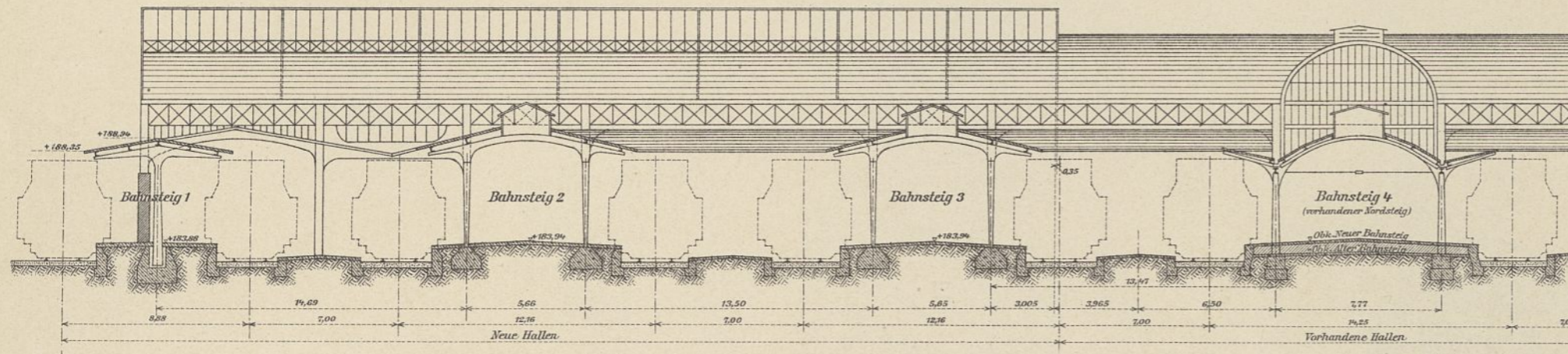


Abb. 3. Querschnitt durch die Bahnsteighallen mit Ansicht der Querhalle. 1 : 275.

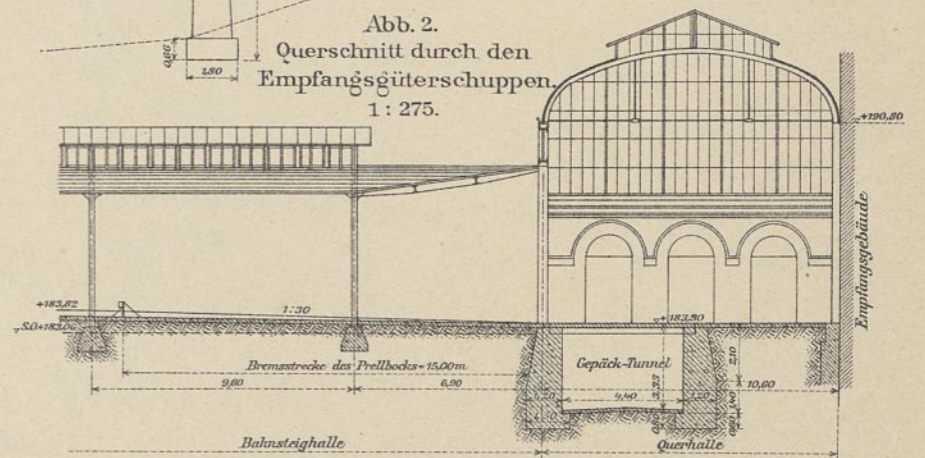


Abb. 4. Querschnitt durch die Querhalle. 1 : 275.

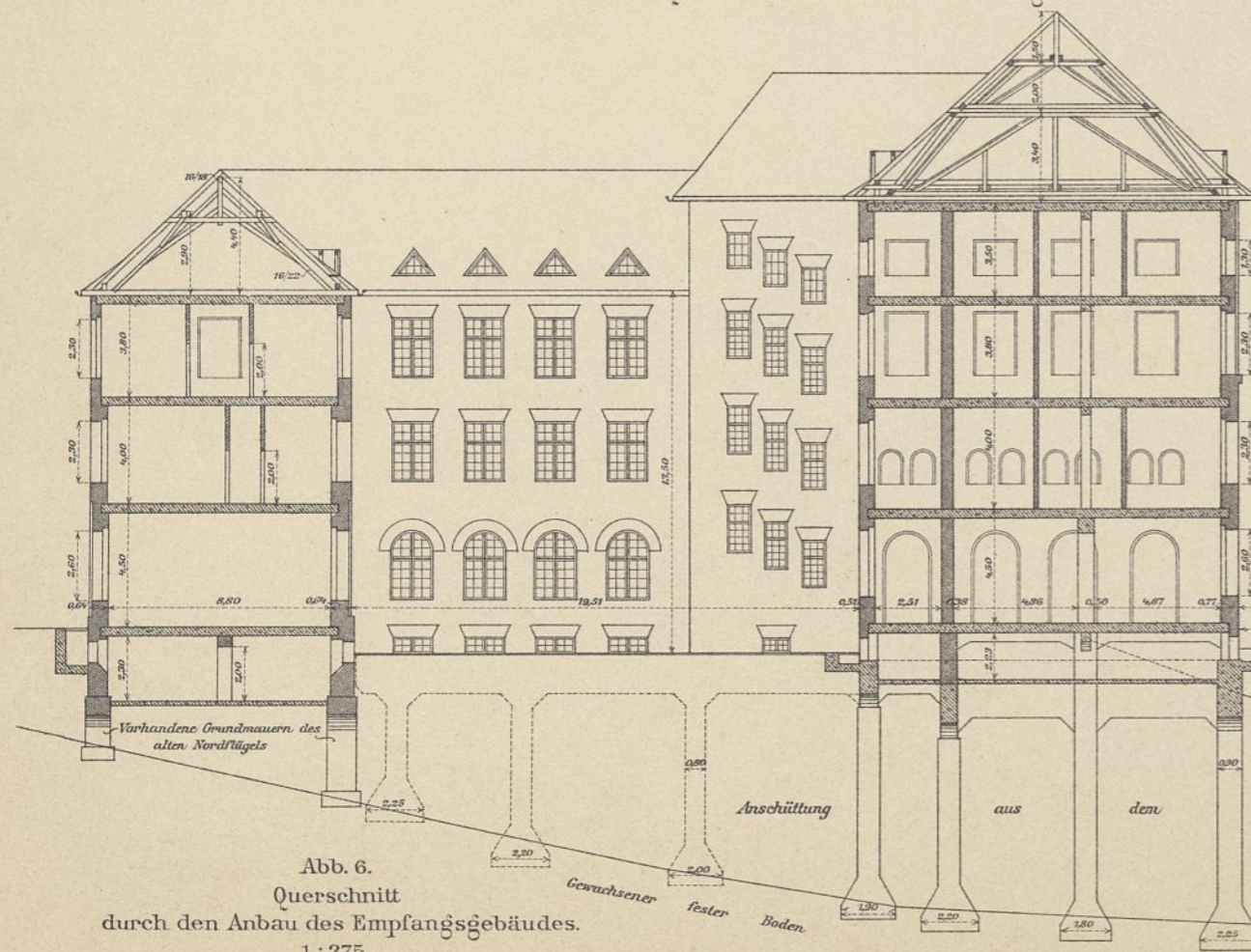


Abb. 6. Querschnitt durch den Anbau des Empfangsgebäudes. 1 : 275.

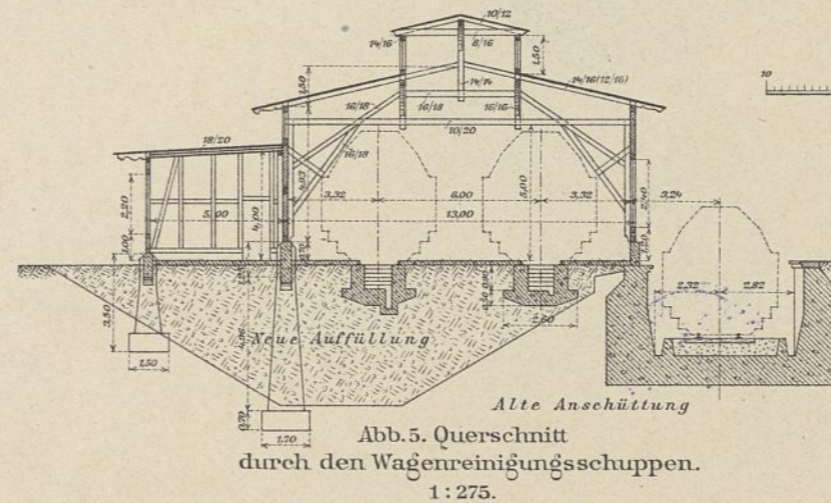


Abb. 5. Querschnitt durch den Wagenreinigungsschuppen. 1 : 275.

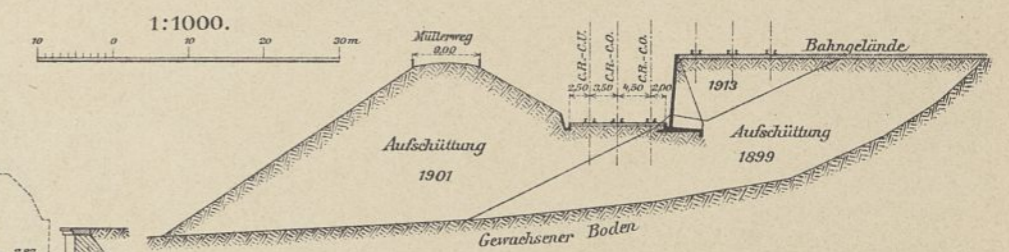


Abb. 7. Querschnitt durch den Bahnkörper bei der Winkelstützmauer. 1 : 1000.

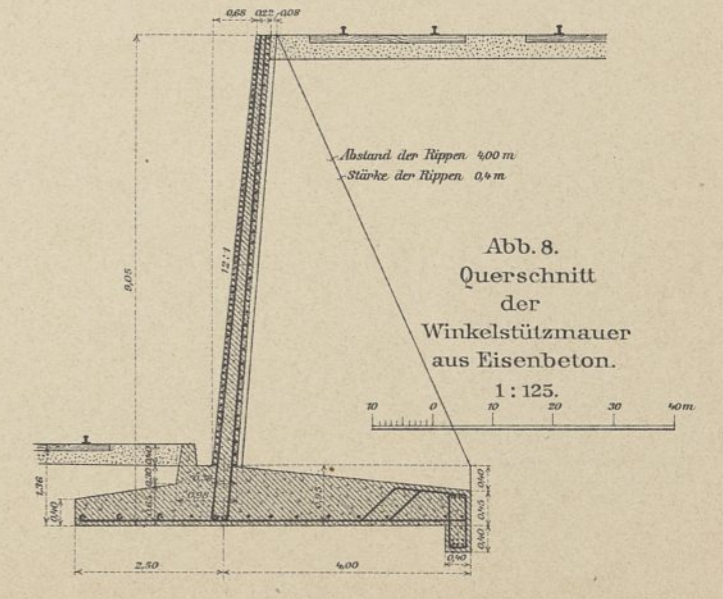
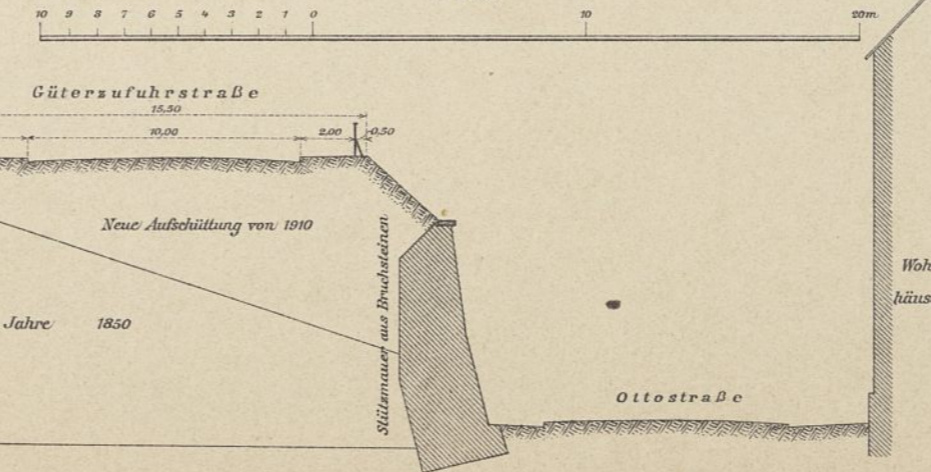


Abb. 8. Querschnitt der Winkelstützmauer aus Eisenbeton. 1 : 125.

Abb. 1. Lageplan.

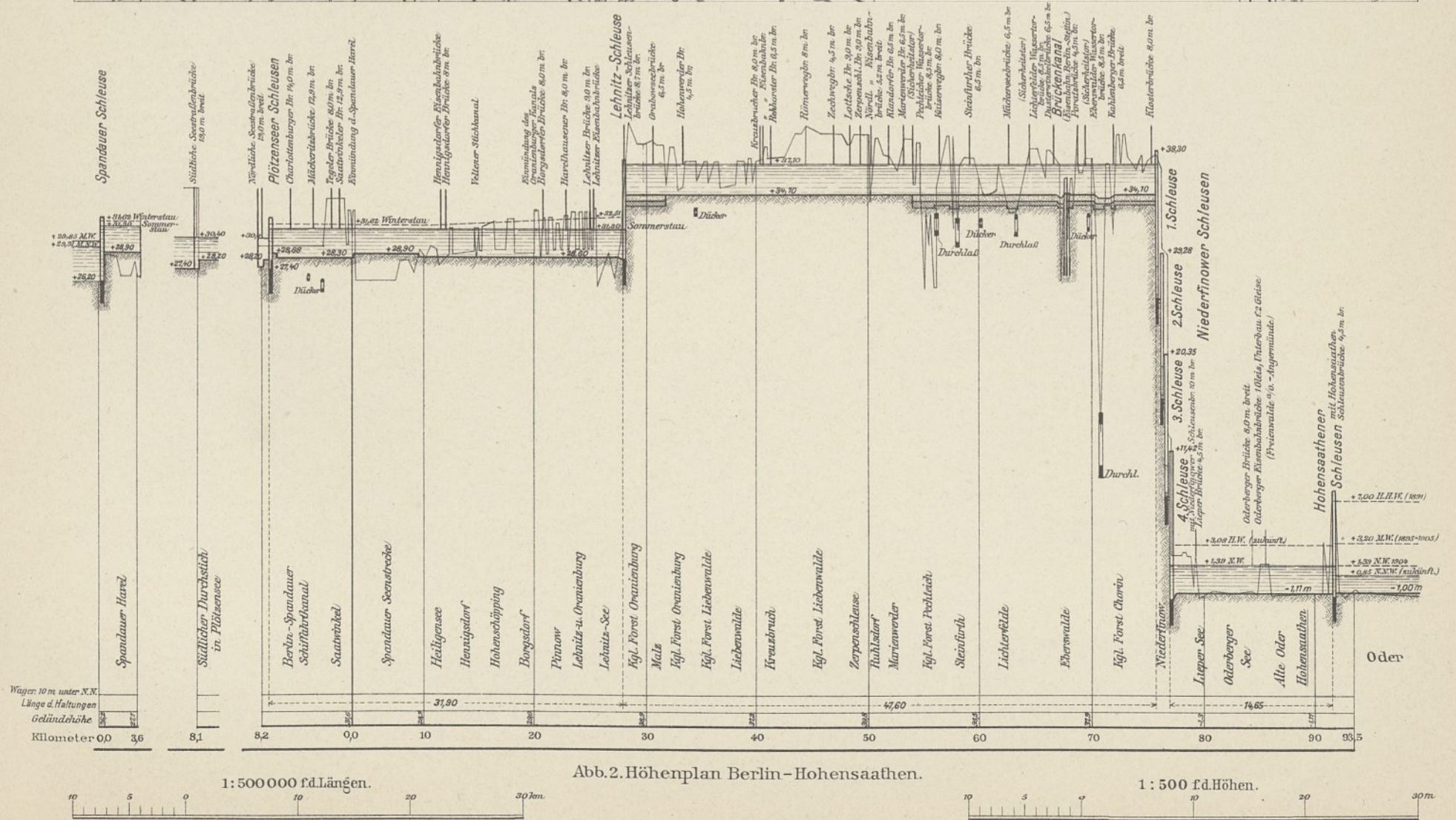
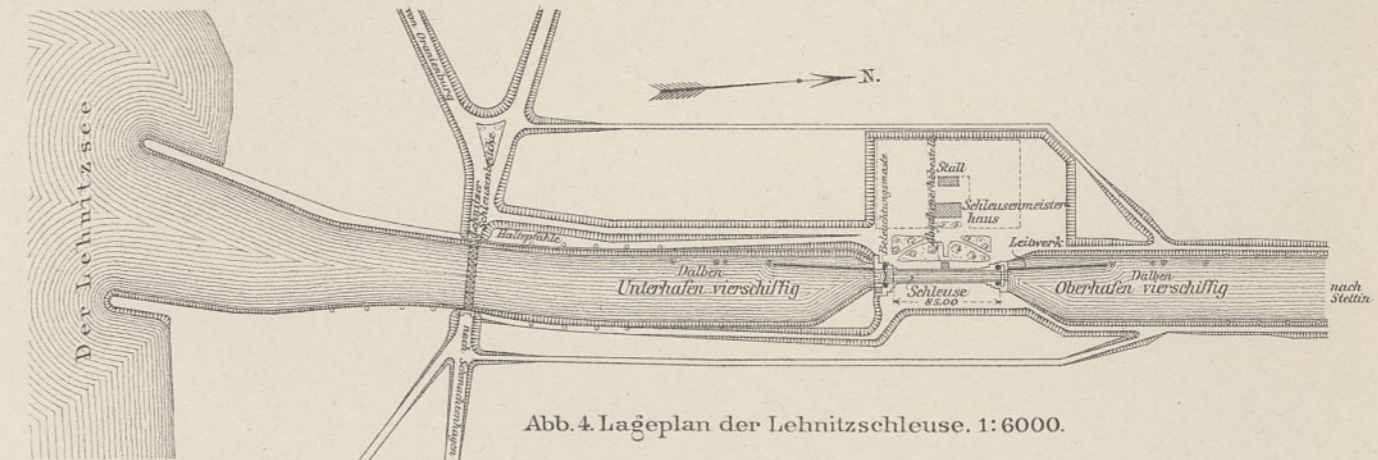
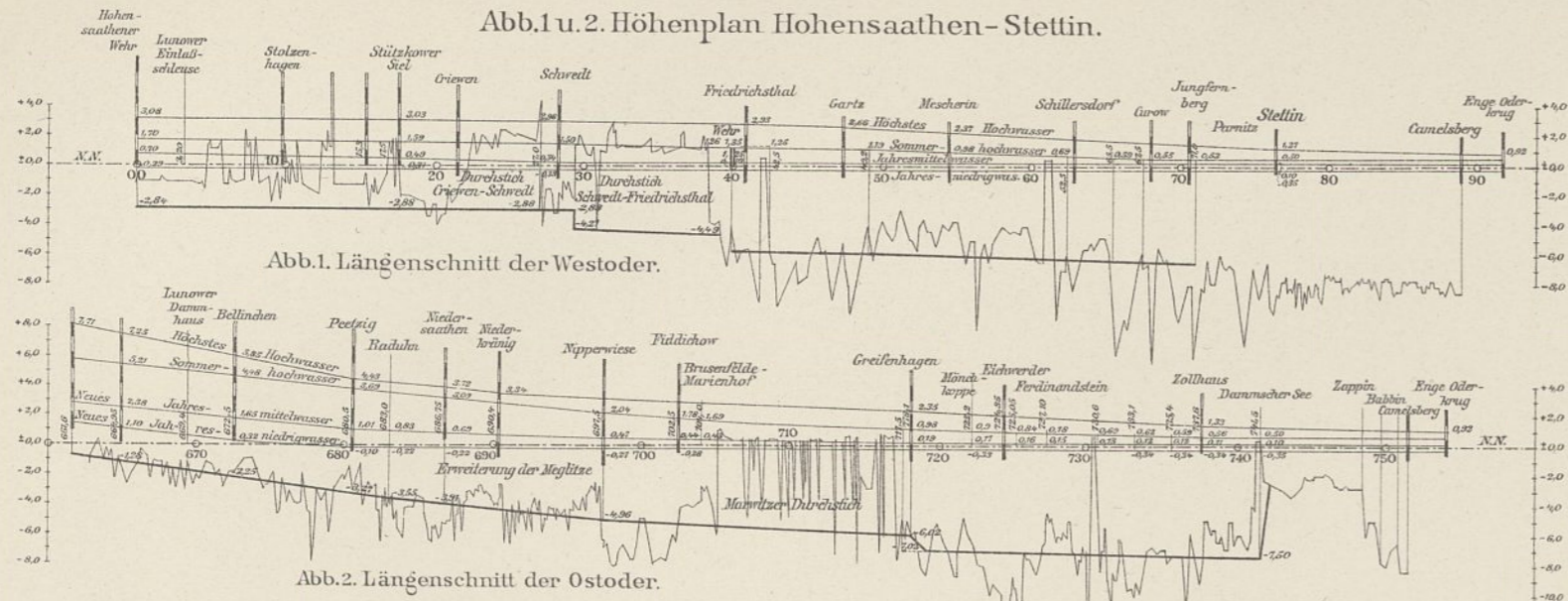
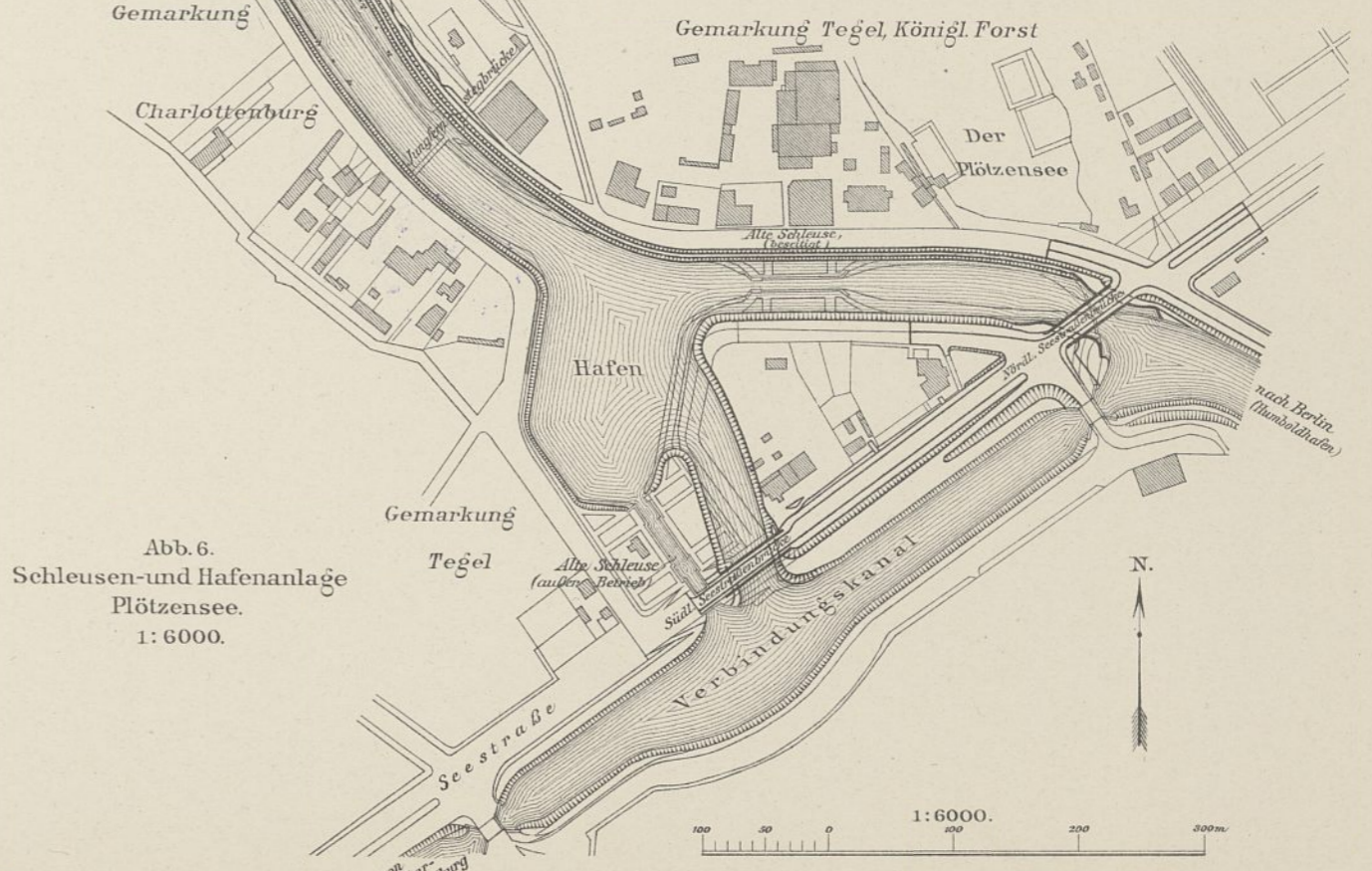
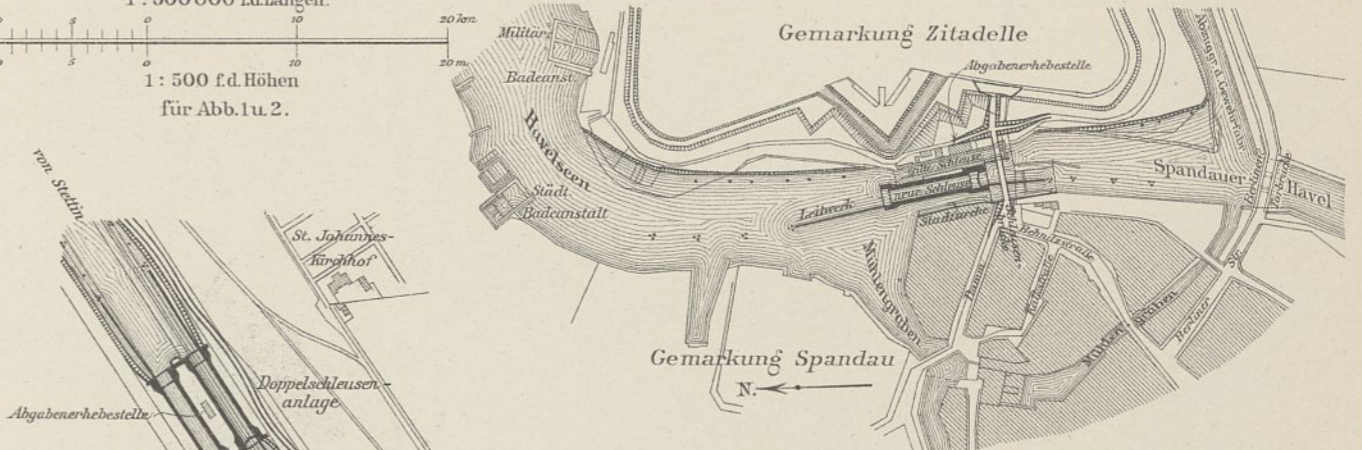


Abb. 2. Höhenplan Berlin-Hohensaathen.

Abb.1 u.2. Höhenplan Hohensaathen-Stettin.



1:500000 f.d.Längen.
 1:500 f.d.Höhen
 für Abb.1 u.2.



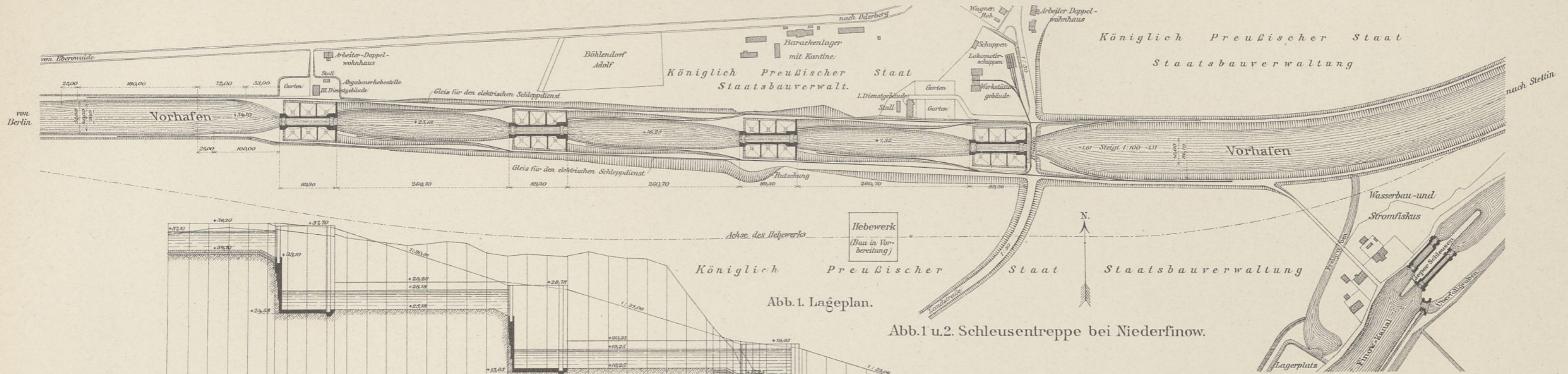


Abb. 1. Lageplan.

Abb. 1 u. 2. Schleusentreppe bei Niederfinow.

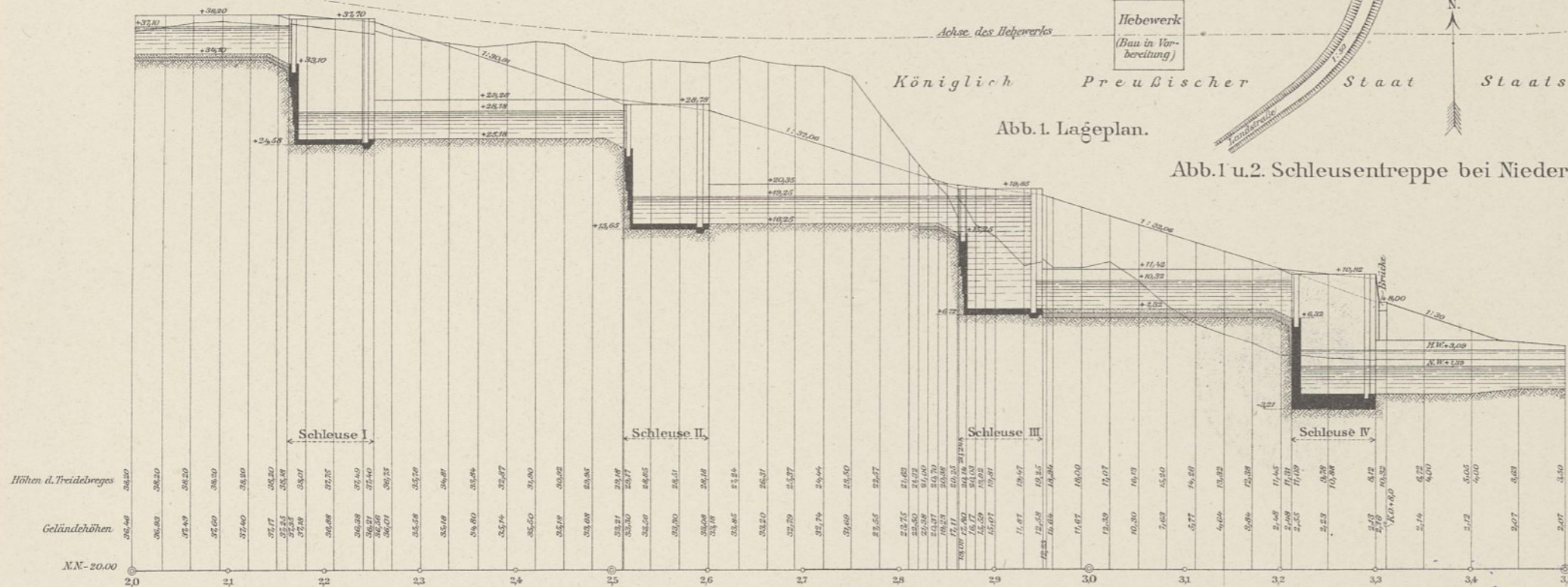


Abb. 2. Höhenplan.

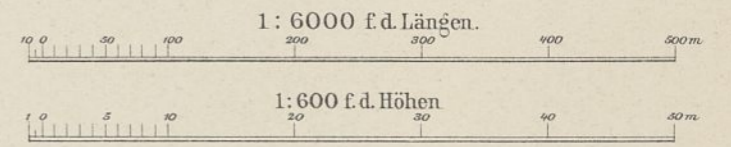


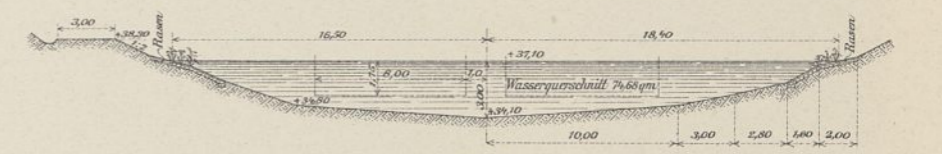
Abb. 4 u. 5. Kanalquerschnitte.



a. Mit schwacher Dichtung.

Abb. 4.

b. Mit starker Dichtung.



a. In ungedichteter Strecke.

Abb. 5.

b. Für die Erweiterung des Malzer Kanals.

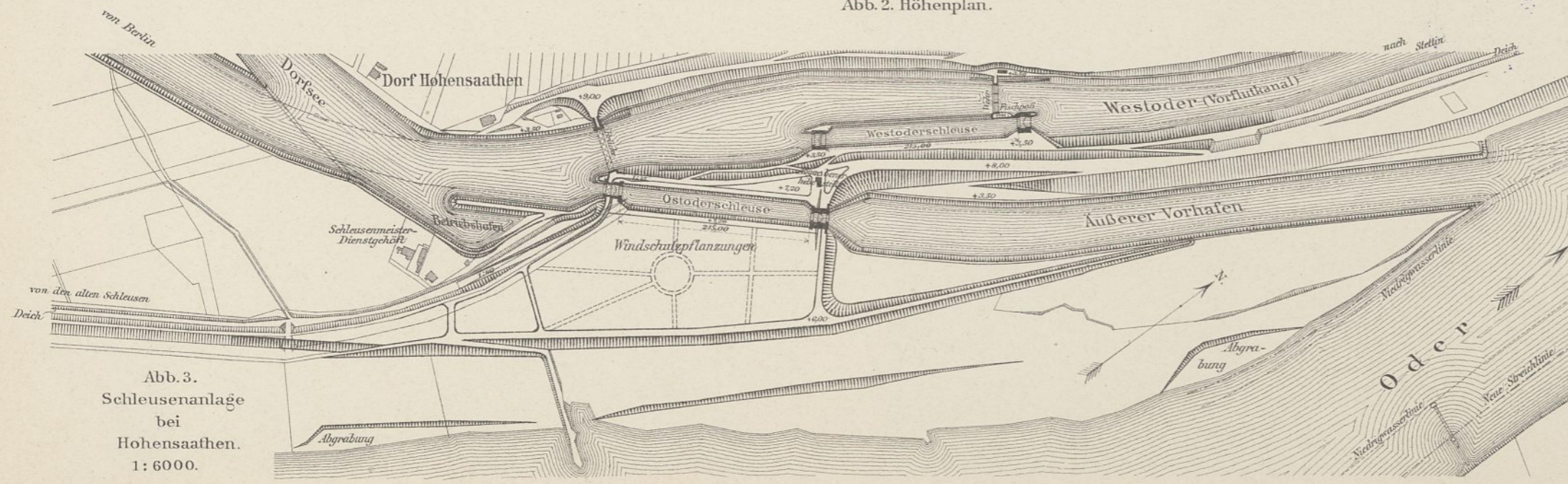


Abb. 3. Schleusenanlage bei Hohensaathen. 1: 6000.



Abb. 6. Havelquerschnitt.

1: 400.

Großschiffahrtweg Berlin-Stettin.



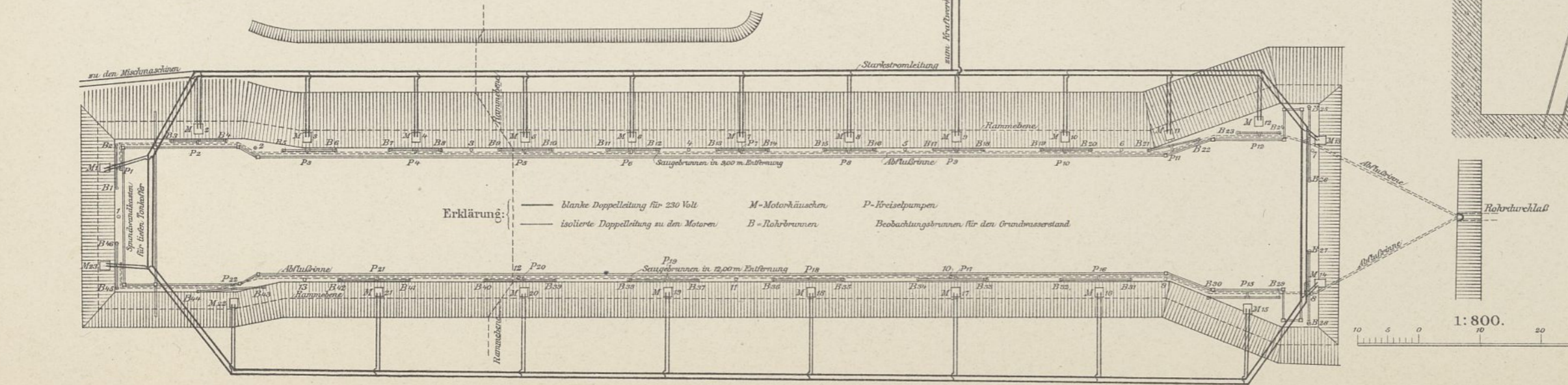
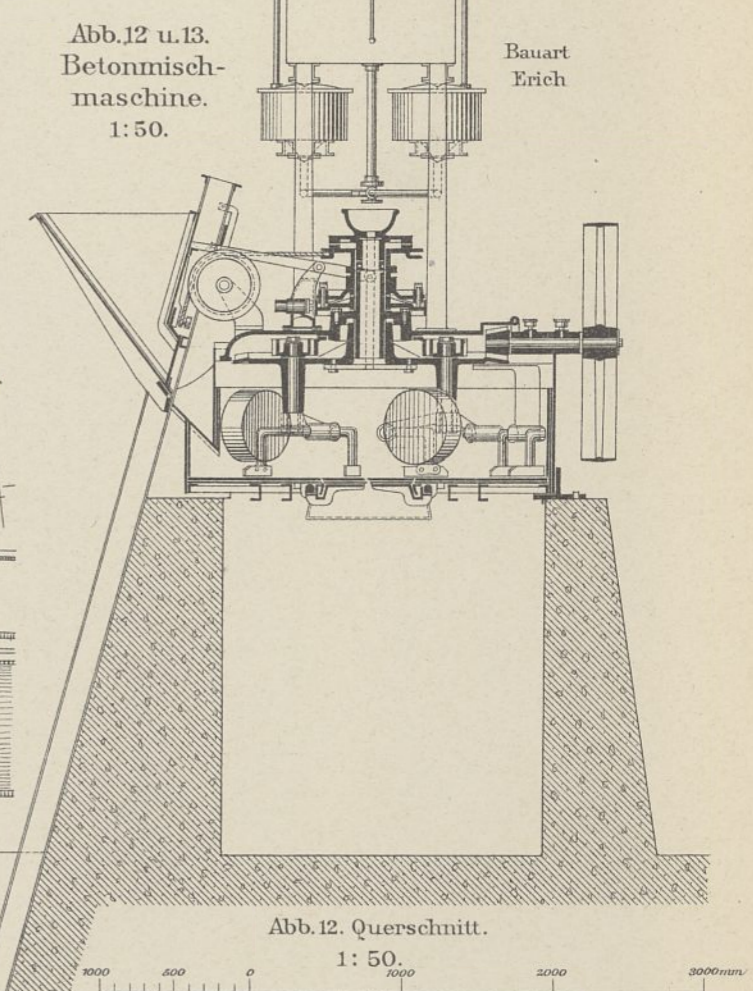
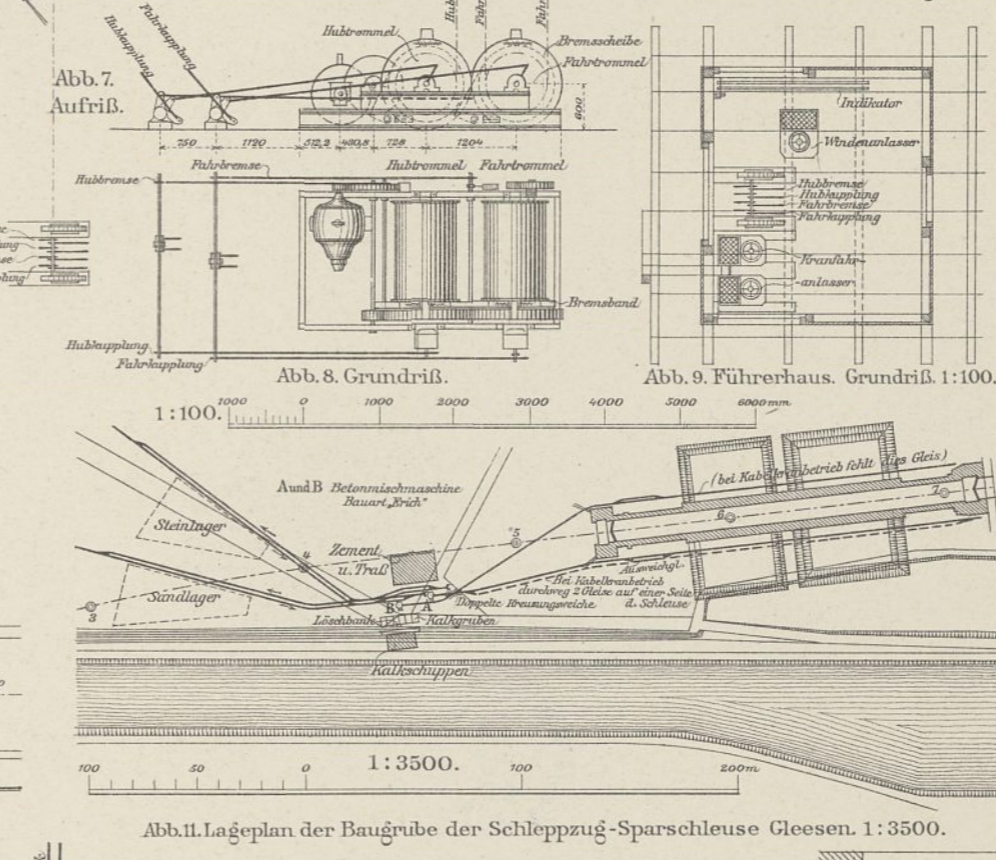
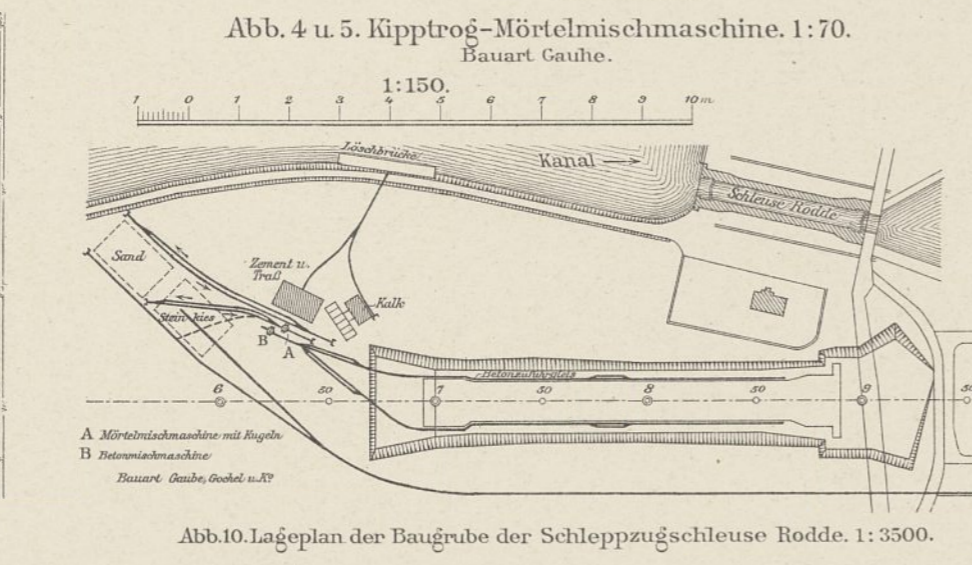
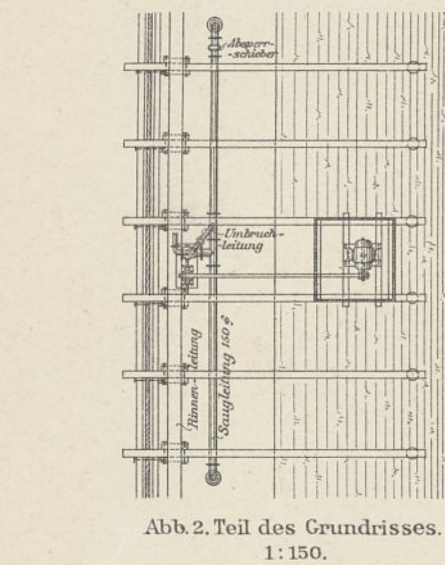
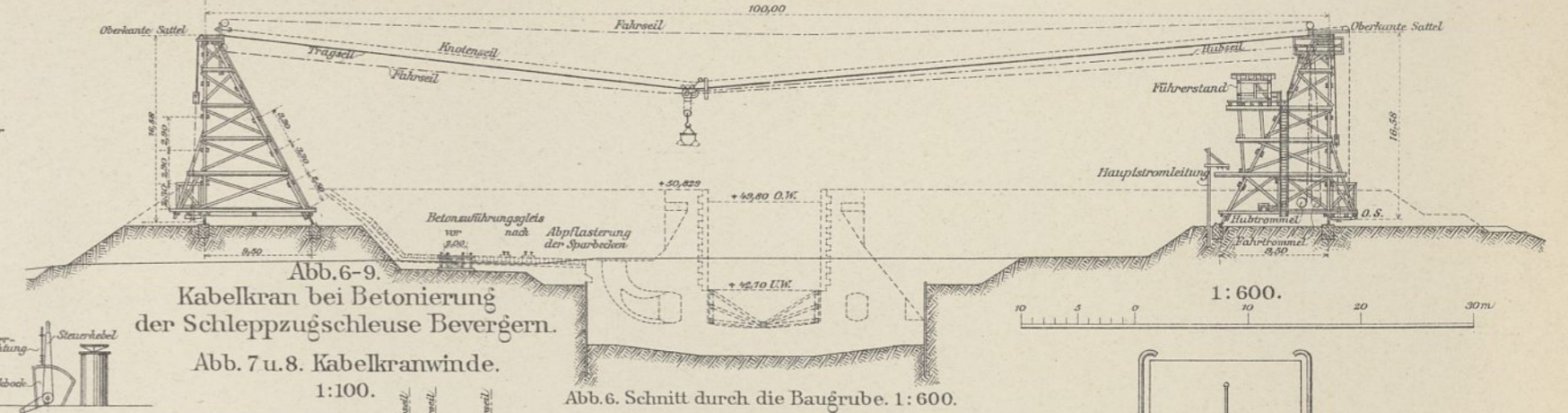
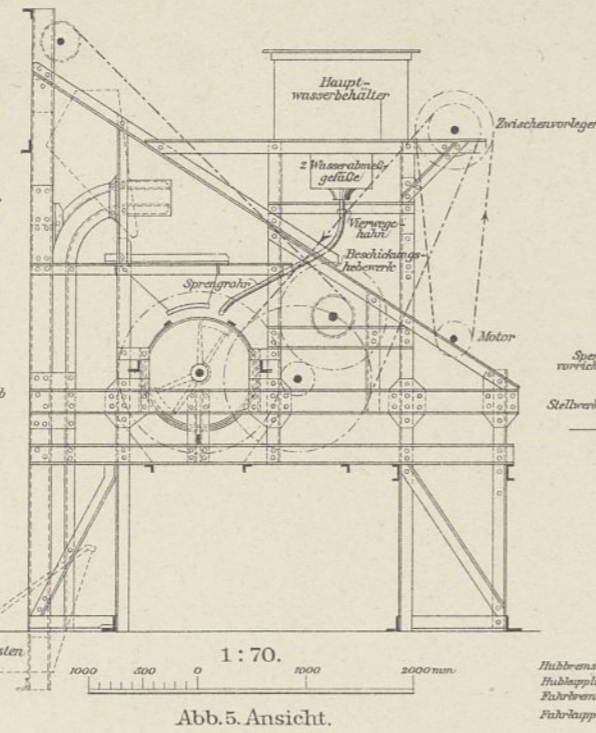
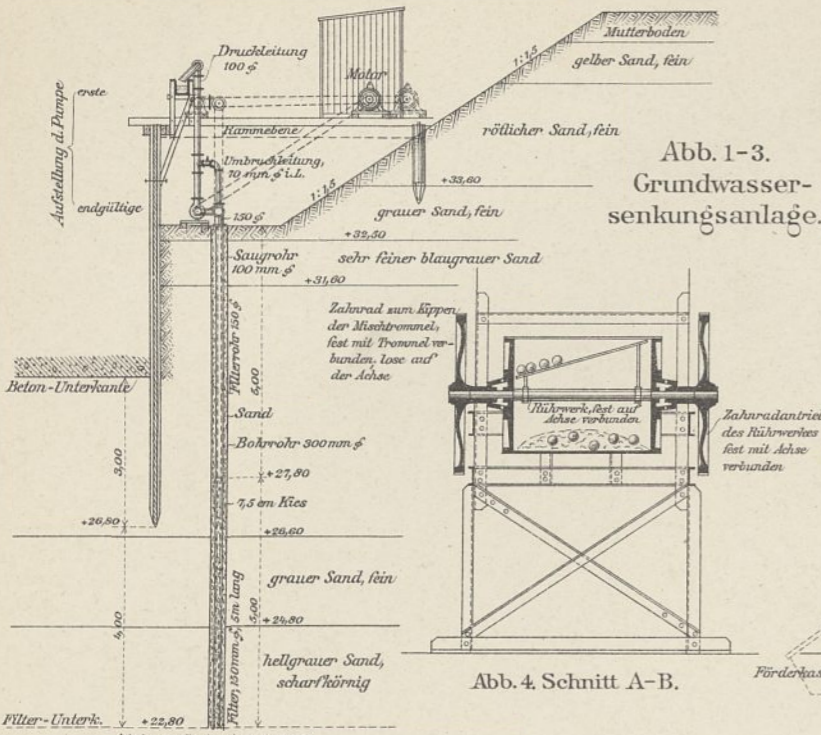
Abb. 1. Blick auf die Schleuse IV der Schleusentreppe bei Niederfinow mit Werkstattanlage.



Abb. 2. Doppelschleuse bei Plötzensee.



Abb. 3. Schleuse bei Spandau.



Heilanstalt Strecknitz bei Lübeck.



Abb. 1. Haus für ruhige und halbruhige Kranke (Männer), Gesellschaftshaus, Haus für Pensionäre (Männer).

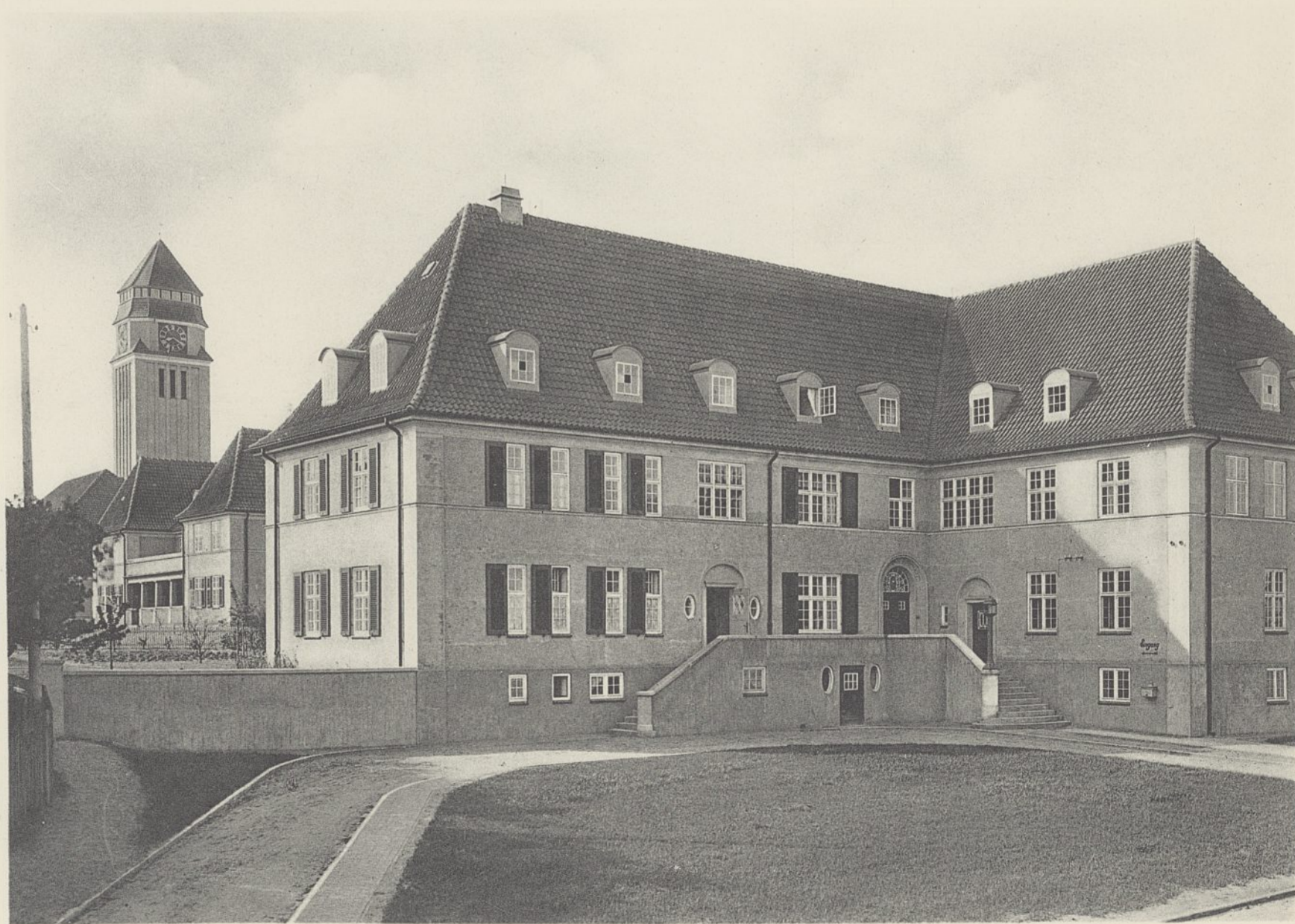
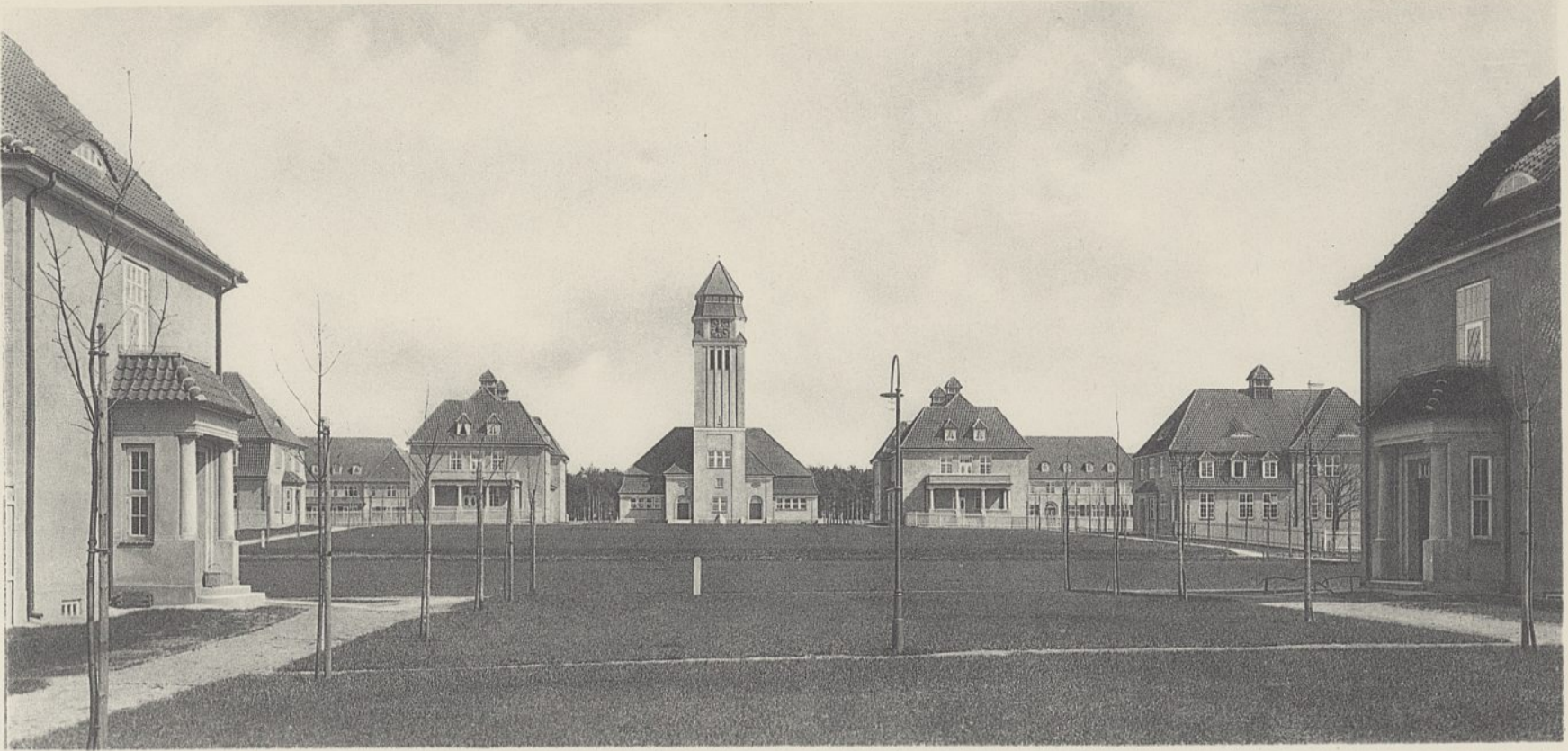


Abb. 2. Verwaltungsgebäude an der Zufahrtstraße.

Heilanstalt Strecknitz bei Lübeck.



Häuser für weibliche Kranke.

Gesellschaftshaus.

Häuser für männliche Kranke.

Abb. 1. Blick in Richtung der Hauptachse der Anstalt.



Kochküche.

Maschinen- und Kesselhaus.

Waschküche.

Abb. 2. Wirtschaftsgebäude.



Abb. 3. Zufahrtstraße mit Pfortnerhaus, Pflegerwohnhäusern und Maschinistenhaus.

Abb. 1-6. Verwaltungsgebäude.

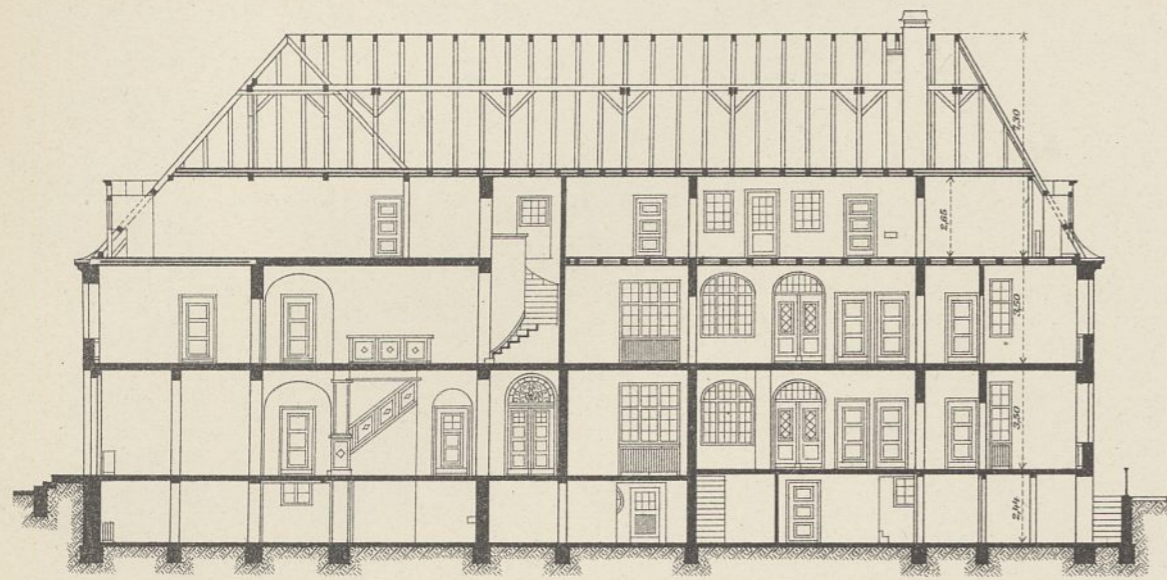


Abb. 1. Schnitt A-B.

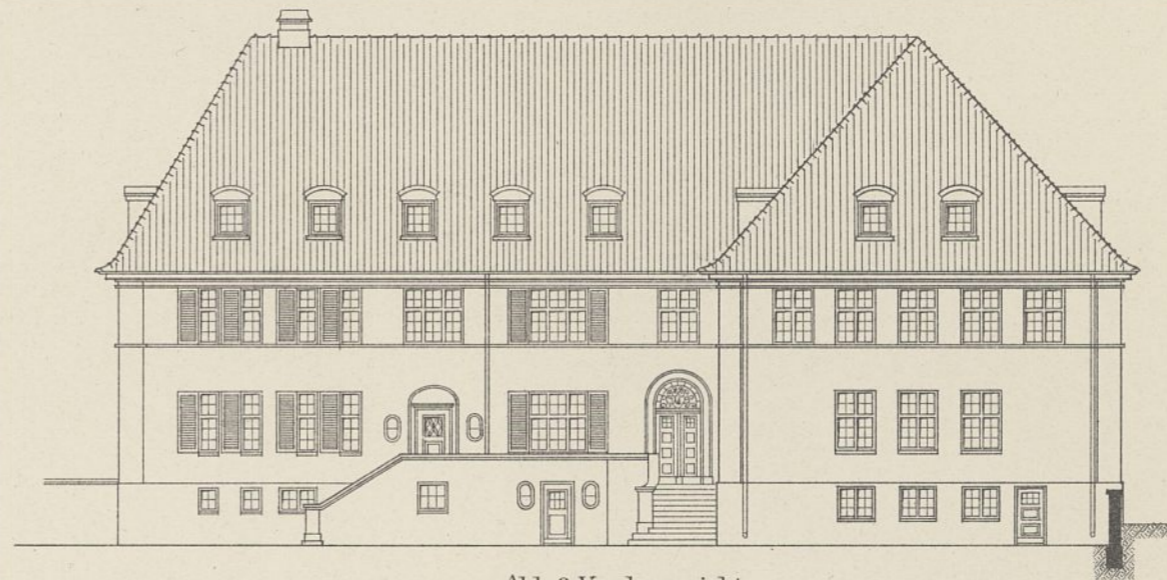


Abb. 2. Vorderansicht.

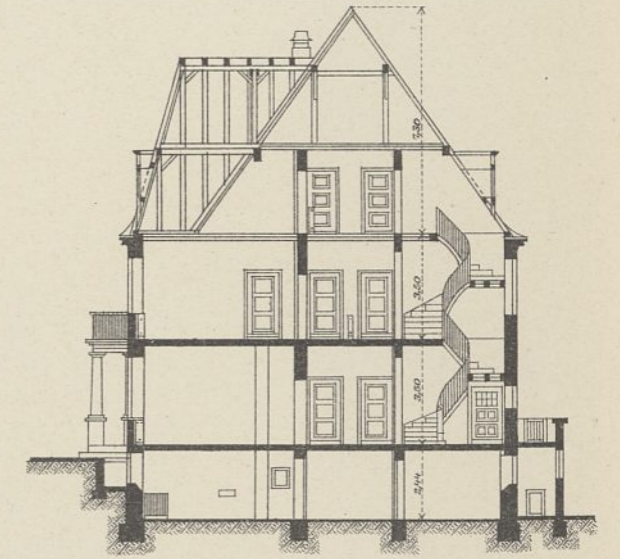


Abb. 3. Schnitt C-D.



Abb. 4. Westansicht.

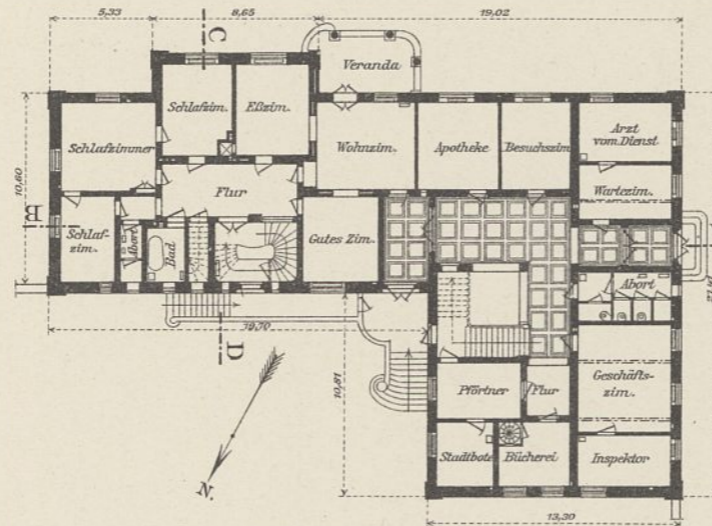


Abb. 5. Erdgeschoss.

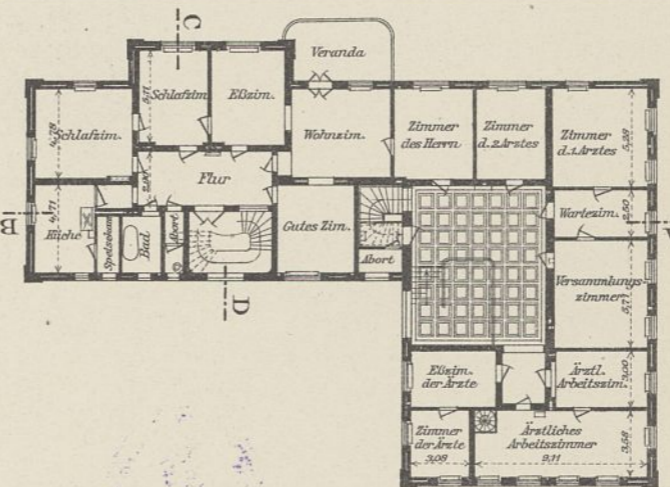


Abb. 6. Obergeschoss.

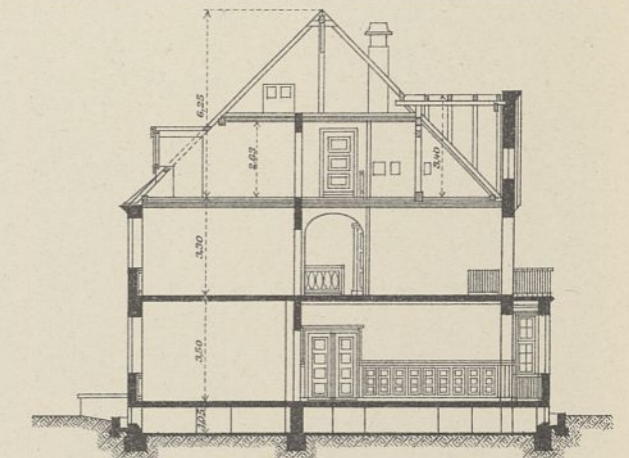


Abb. 7. Schnitt A-B.

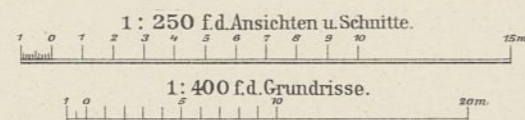


Abb. 7-12. Abteilung für männliche Kranke der 1. u. 2. Klasse.



Abb. 8. Westansicht.

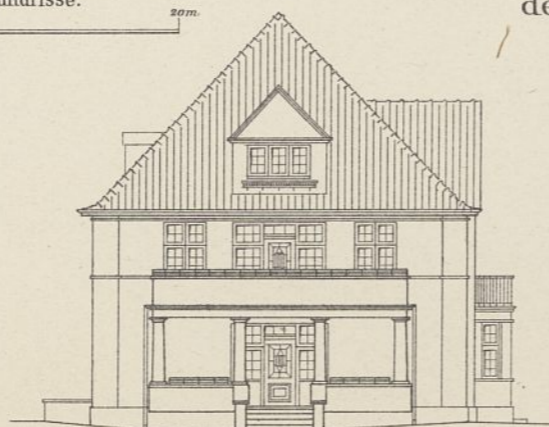


Abb. 9. Südansicht.



Abb. 10. Ostansicht.

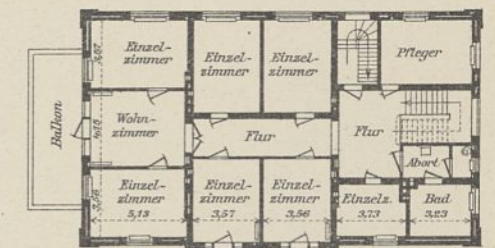


Abb. 12. Obergeschoss.

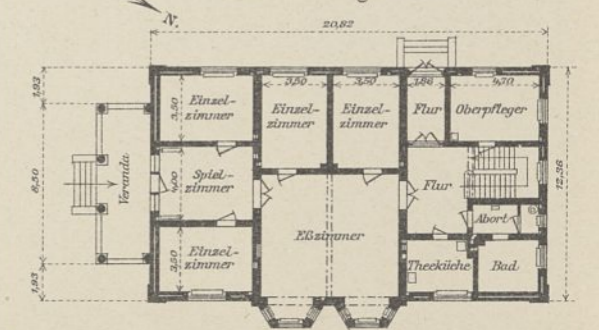


Abb. 11. Erdgeschoss.

Abb. 1-5. Gesellschaftshaus mit Wasserturm.

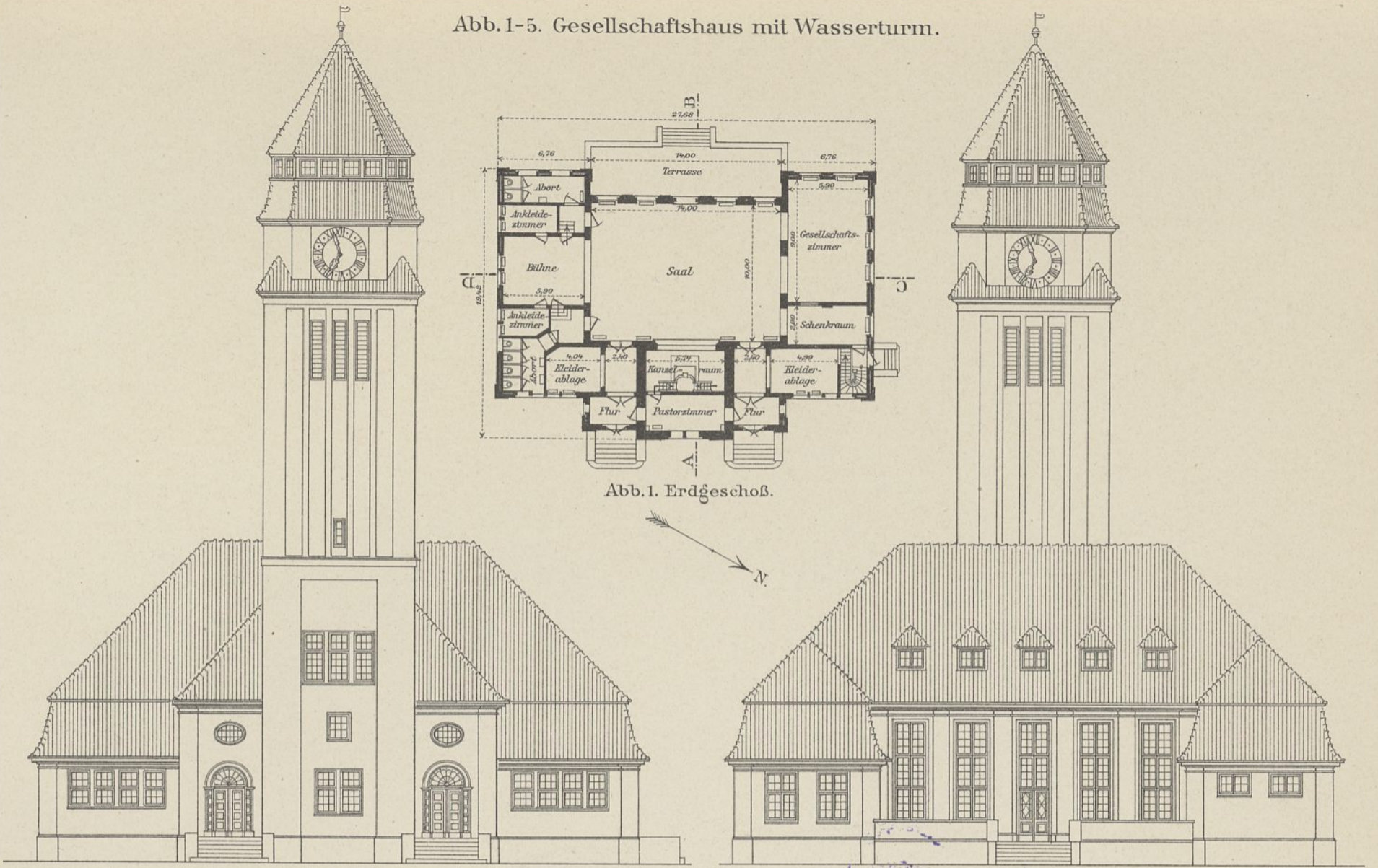


Abb. 2. Westansicht.

Abb. 3. Ostansicht.

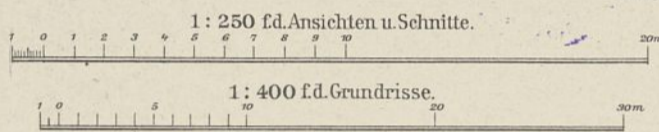


Abb. 6. Westansicht.

Abb. 7. Nordansicht.

Abb. 6-10. Aufnahmeabteilung für ruhige Männer.

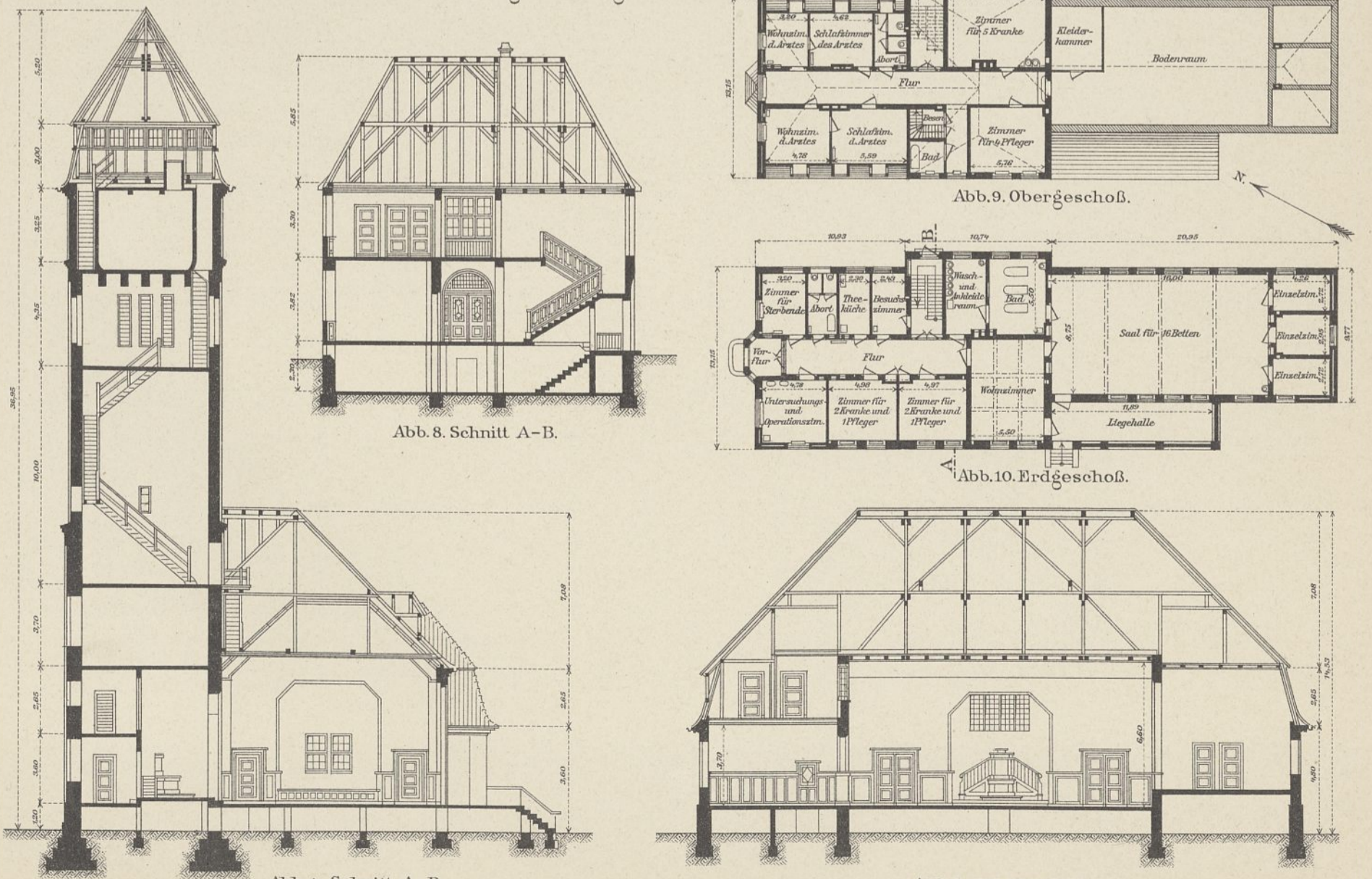


Abb. 8. Schnitt A-B.

Abb. 9. Obergeschoß.

Abb. 10. Erdgeschoß.

Abb. 4. Schnitt A-B.

Abb. 5. Schnitt C-D.

Abb. 1-4. Kessel- und Maschinenhaus.

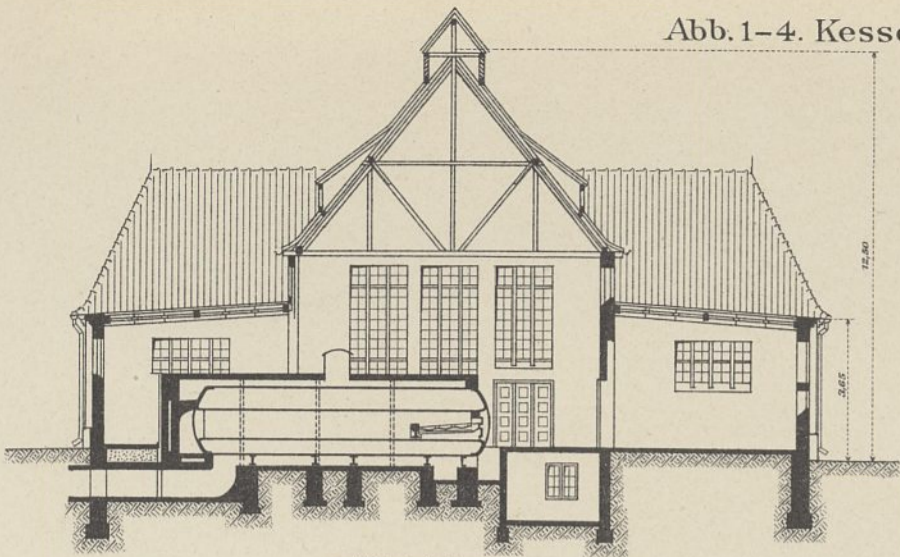


Abb. 1. Schnitt A-B.

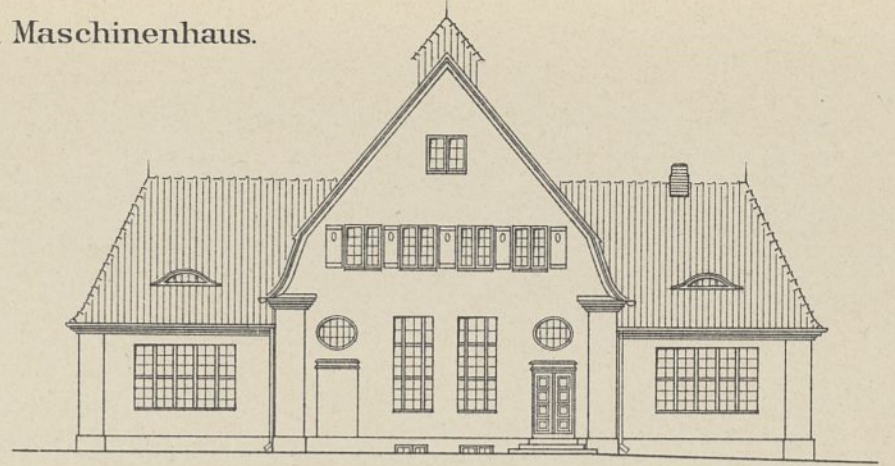
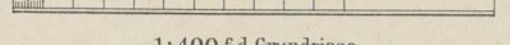


Abb. 2. Südansicht.

1: 250 Ed. Ansichten u. Schnitte.



1: 400 Ed. Grundrisse.

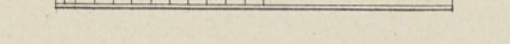


Abb. 5-11. Kochküchengebäude.

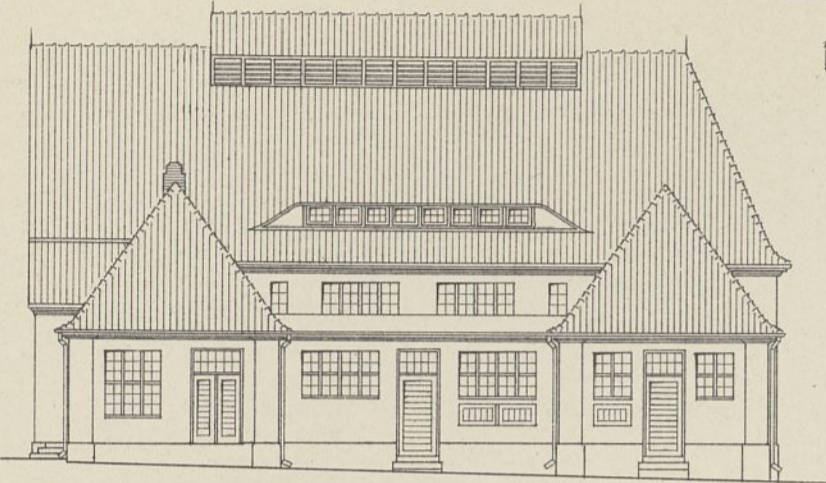


Abb. 3. Ostansicht.

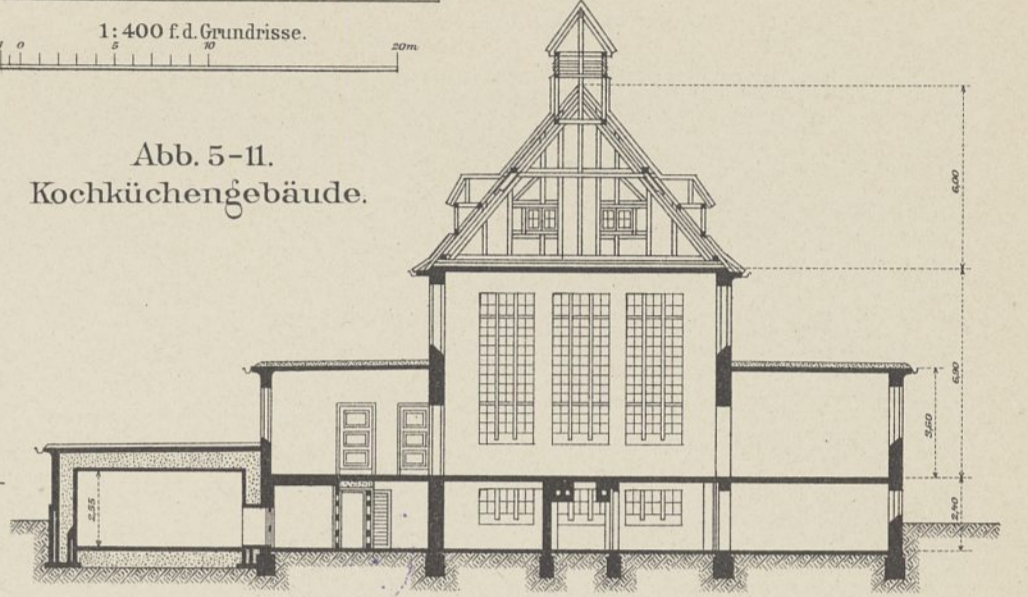


Abb. 5. Schnitt A-B.

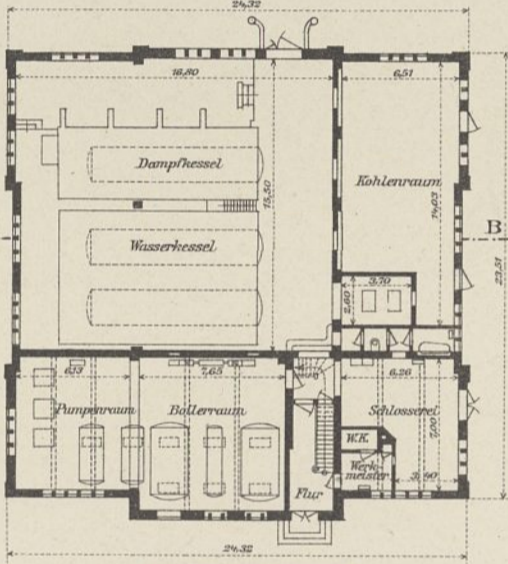


Abb. 4. Erdgeschoß.

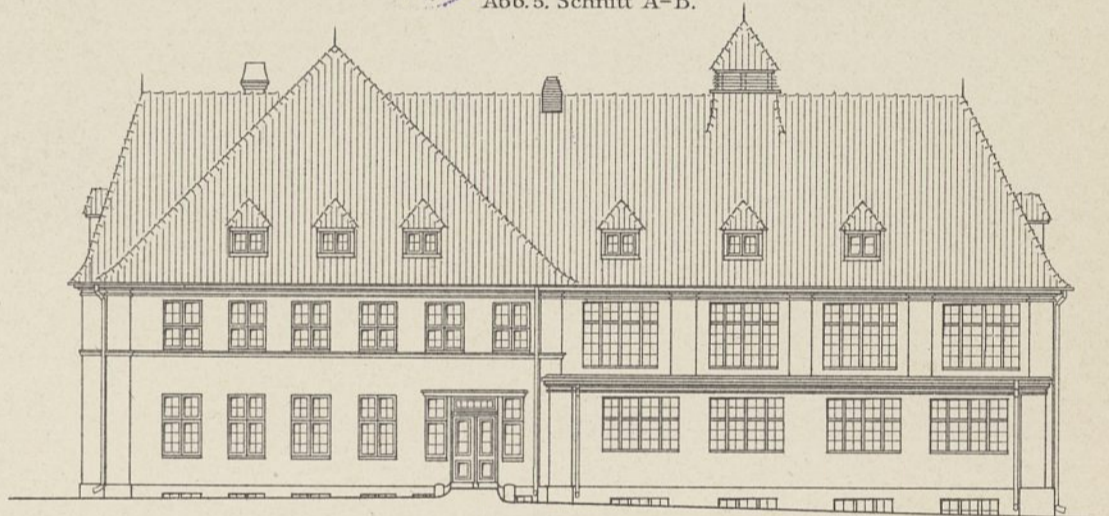


Abb. 6. Ostansicht.

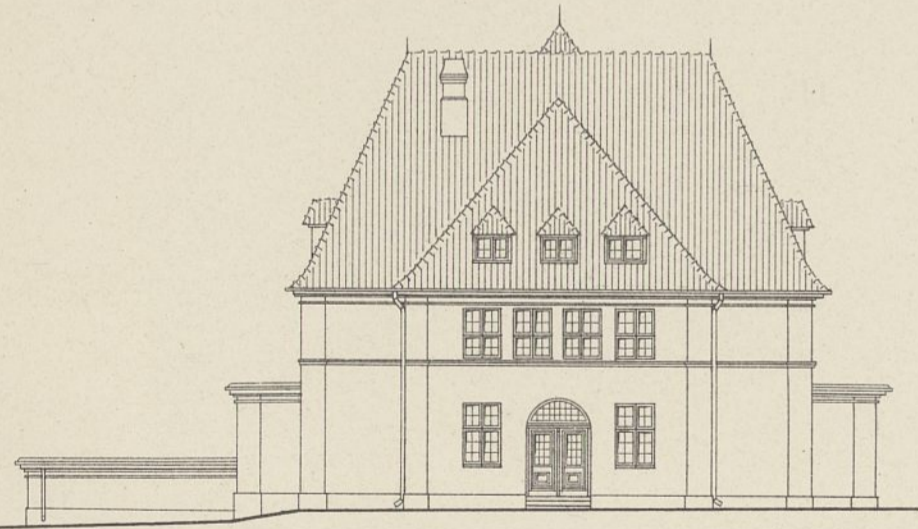


Abb. 7. Südansicht.

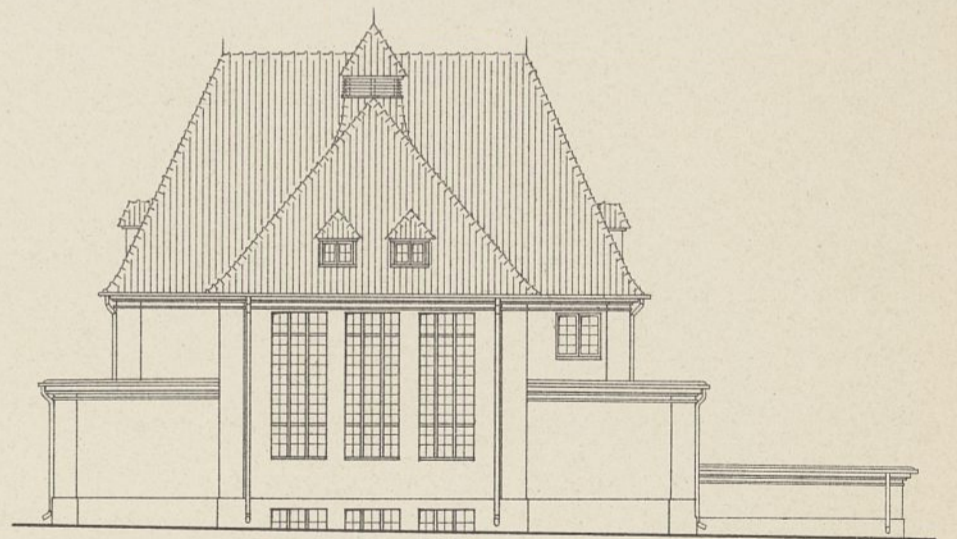


Abb. 8. Nordansicht.

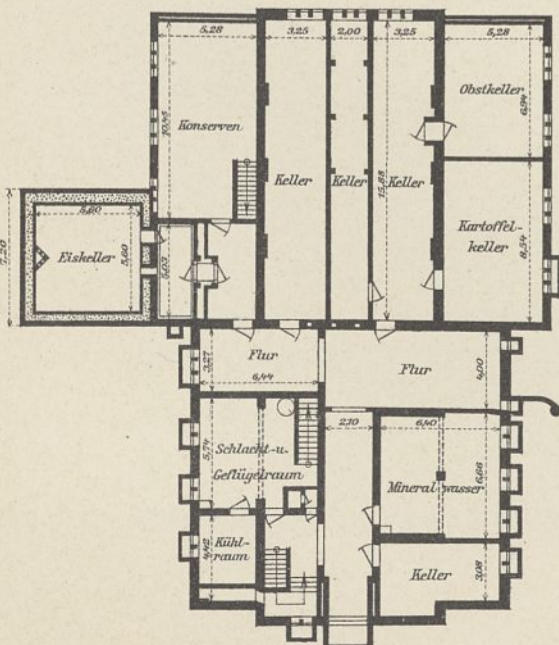


Abb. 9. Kellergeschoß.

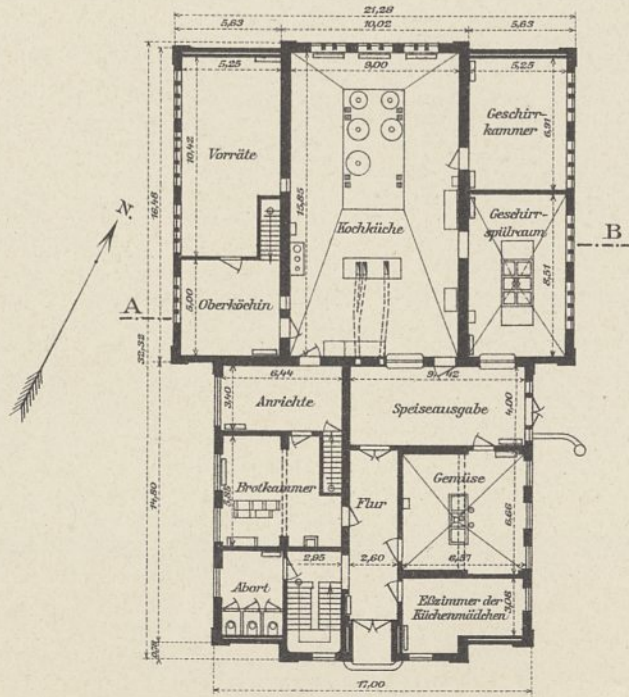


Abb. 10. Erdgeschoß.

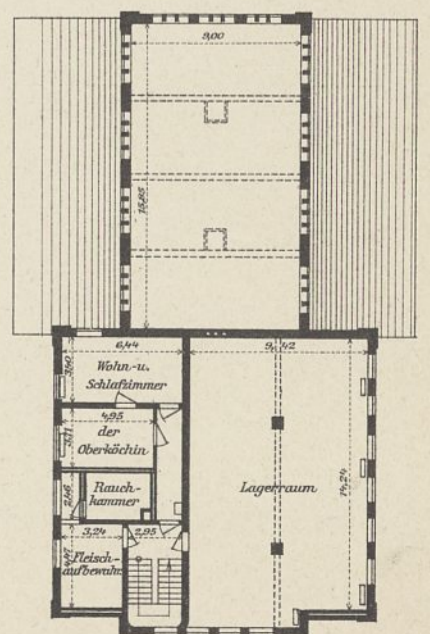


Abb. 11. Obergeschoß.

Alt-Karlsruhe und Friedrich Weinbrenner.



Abb. 1. Großherzogliches Schloß und Schloßplatz.



Abb. 2. Ansicht gegen die Stadt vom Schloß aus.
(Nach Aufnahmen der Neuen Photographischen Gesellschaft A.-G. Berlin-Steglitz.)

Alt-Karlsruhe und Friedrich Weinbrenner.



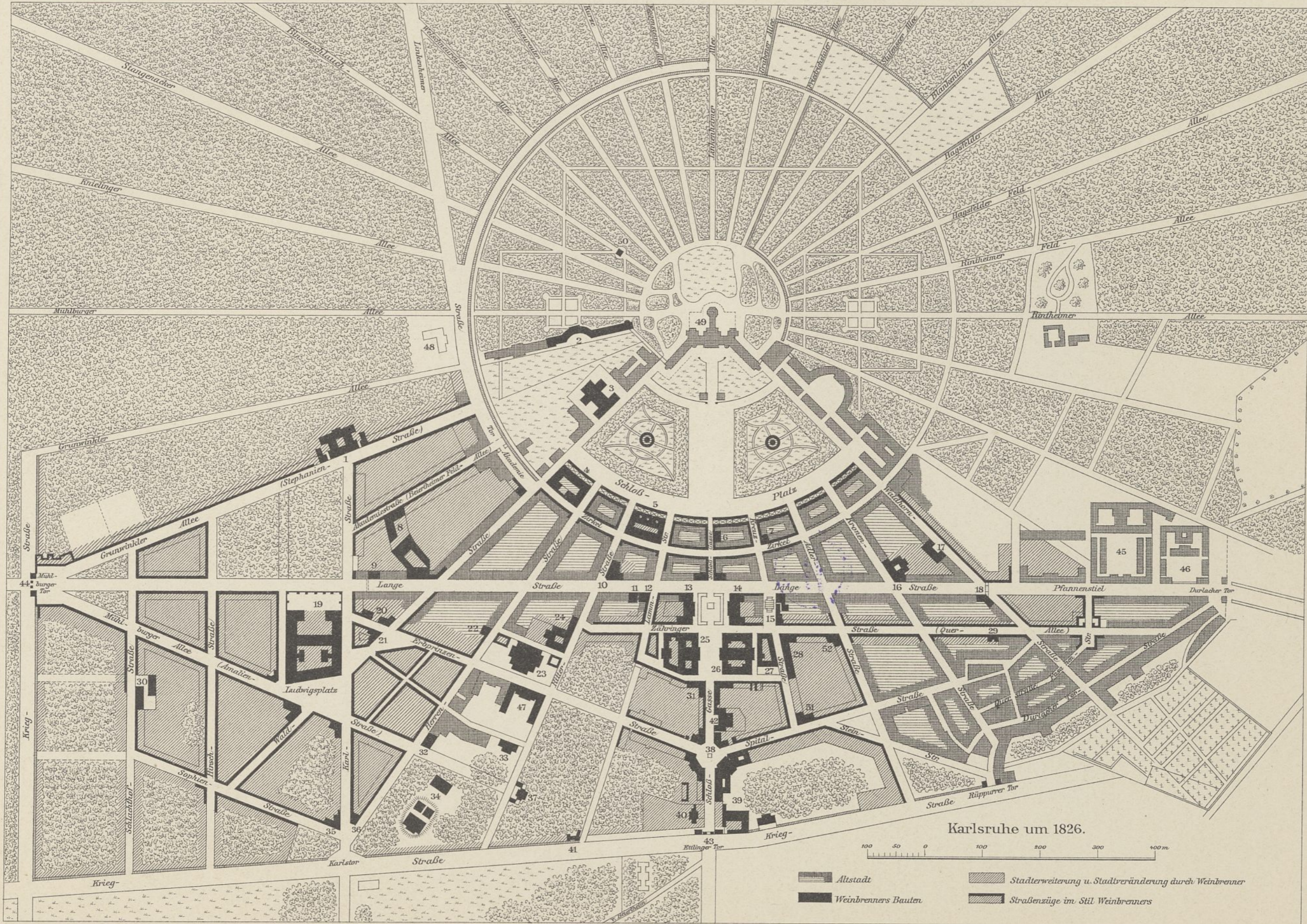
Evangelische Kirche.

Rathaus.

Abb. 1. Marktplatz (alter Zustand nach Weinbrenners Plänen).



Abb. 2. Rathaus.



- Erklärung:**
- 1 Münze
 - 2 Botanischer Garten
 - 3 Theater
 - 4 Palais Marquise de Lutzel
 - 5 Archiv (Kanzleien)
 - 6 Privathaus
 - 7 Privathaus
 - 8 Palais
 - 9 Privathaus
 - 10 Museungesellschaft
 - 11 Palais Haber
 - 12 Privathaus
 - 13 Miethaus
 - 14 Miethaus
 - 15 Privathaus
 - 16 Synagoge
 - 17 Privathäuser
 - 18 Privathaus
 - 19 Infanteriekaserne
 - 20 Privathaus
 - 21 Palais Graf Brüsselle
 - 22 Privathaus
 - 23 Katholische Kirche
 - 24 Ständehaus
 - 25 Rathaus mit Gefängnis
 - 26 Evangel. Stadtkirche mit Lyzeum und Oberkirchenrat
 - 27 Kanzleien
 - 28 Kanzleien
 - 29 Palais v. Rottberg
 - 30 Stadt. Schlachthof
 - 31 Privathaus
 - 32 Privathaus
 - 33 Museumparillon
 - 34 Palais d. Markgräfin Friedrich
 - 35 Palais Offensand-Berchholz
 - 36 Privathaus
 - 37 Gartenparillon d. Markgräfin Amalie
 - 38 Rondellplatz (3 Privathäuser)
 - 39 Markgräfin Palais
 - 40 Weinbrenners Eigenhaus
 - 41 Gotischer Turm
 - 42 v. Beckesches Haus (Palais des Markgrafen Friedrich)
 - 43 Ettlinger Tor
 - 44 Mühlburger Tor
 - 45 Dragonerkaserne
 - 46 Zeughaus
 - 47 Ministerium d. Äußern
 - 48 Kadettenhaus
 - 49 Residenzschloß
 - 50 Heldendenkmal, von Weinbrenner
 - 51 Artilleriekaserne
 - 52 Oberpostdirektion

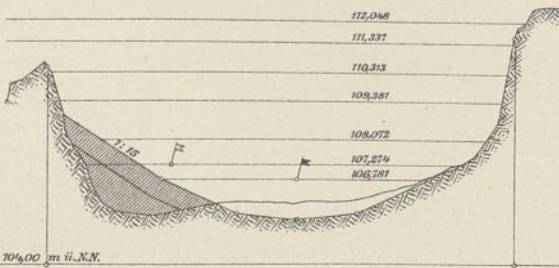
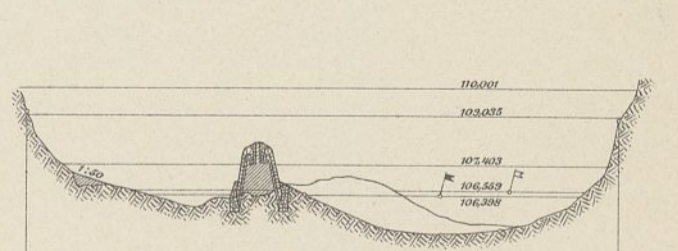
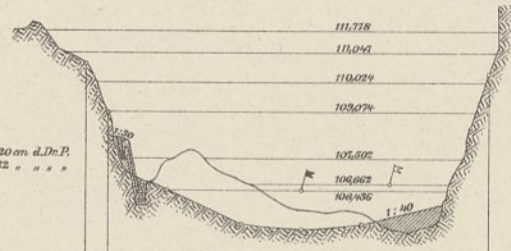
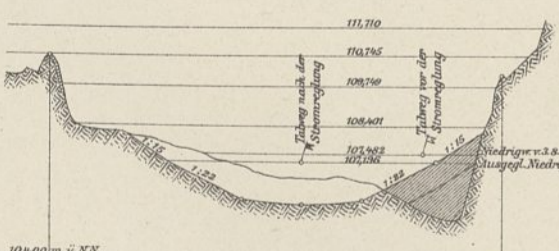
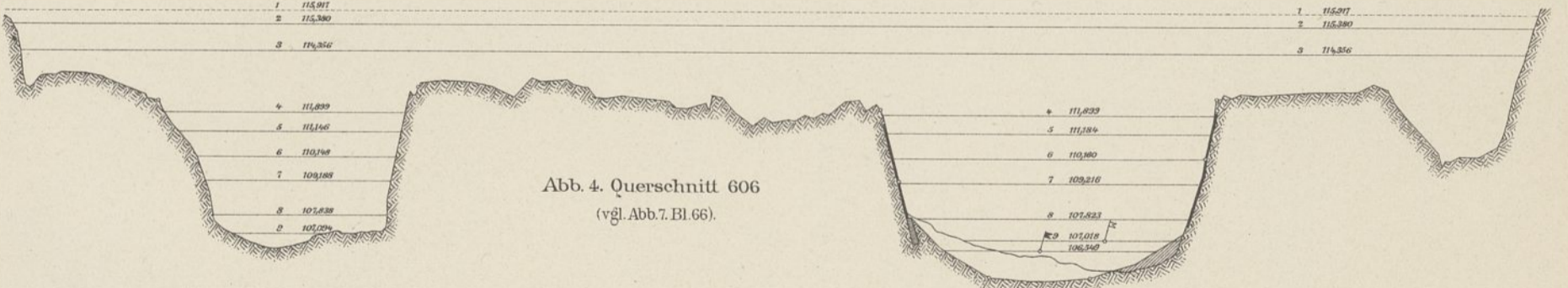
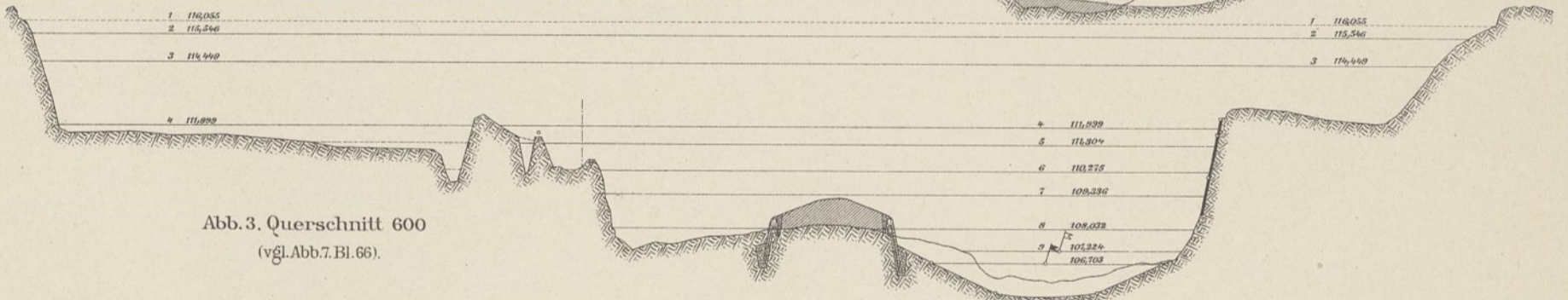
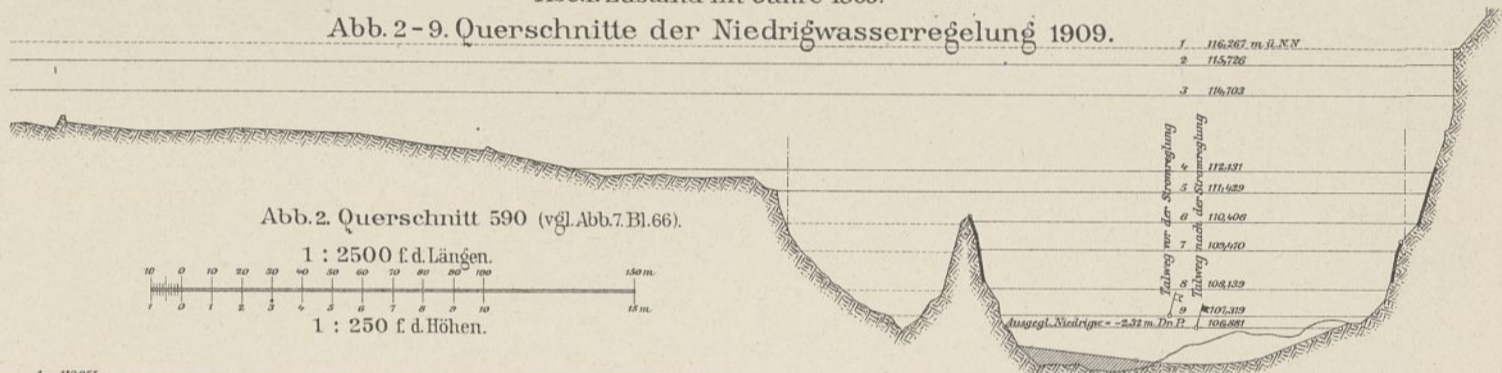
Leop. Oelenheinz gez. 1911.

Stromregelung bei Söbrigen und Pillnitz.



Abb.1. Zustand im Jahre 1863.

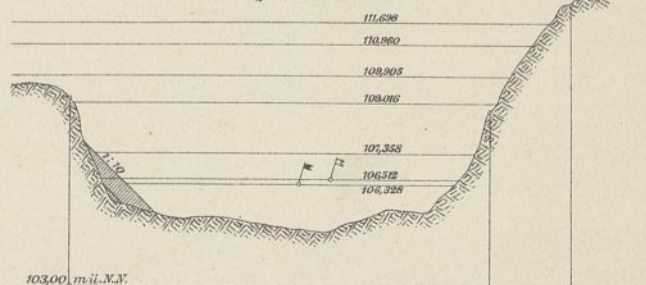
Abb. 2-9. Querschnitte der Niedrigwasserregelung 1909.



Wasserstände (Abb. 2-4.):

- Hochwasserstand vom 31. März 1845 - +5,77m. Dresdener Pegel.
- " " " 6./7. Sept. 1890 - +5,37 " " "
- " " " 11. April. 1900 - +4,78 " " "
- " " " 4. April. 1895 - +3,00 " " "
- " " " 23. 26. Sept. 1900 - +2,00 " " "
- Wasserstand " 20. März 1905 - +0,96 " " "
- Nullwasserst. Dr. P. " 17. April. 1905
- Niedrigwasserstand " 30. Juni 1897 - -1,31 " " "
- " " " 3. Aug. 1904 - -2,20 " " "

Querschnittaufnahme von 1905
Landesgrenze



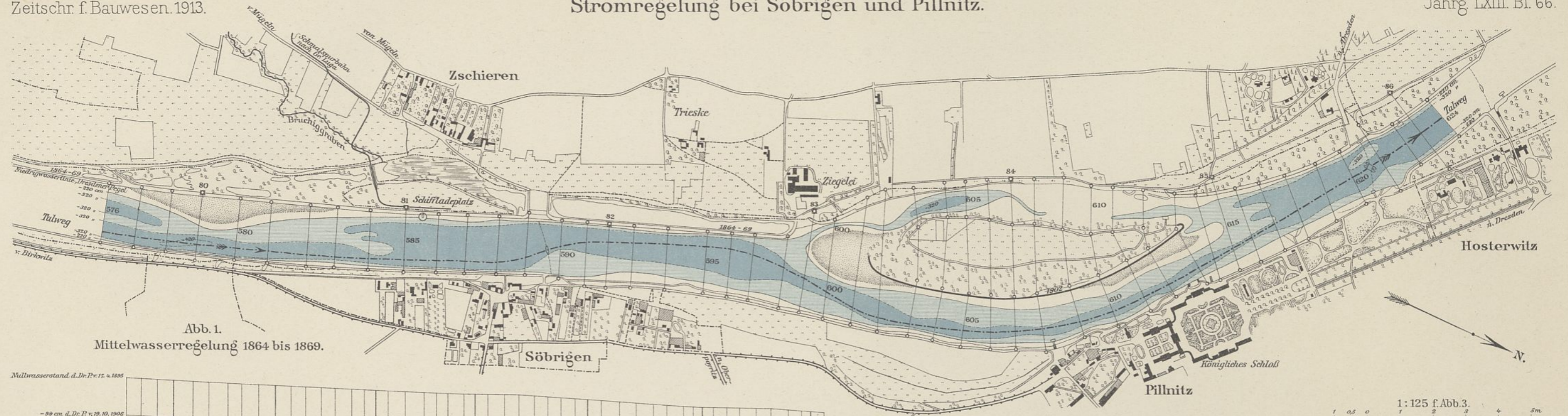


Abb. 1. Mittelwasserregelung 1864 bis 1869.

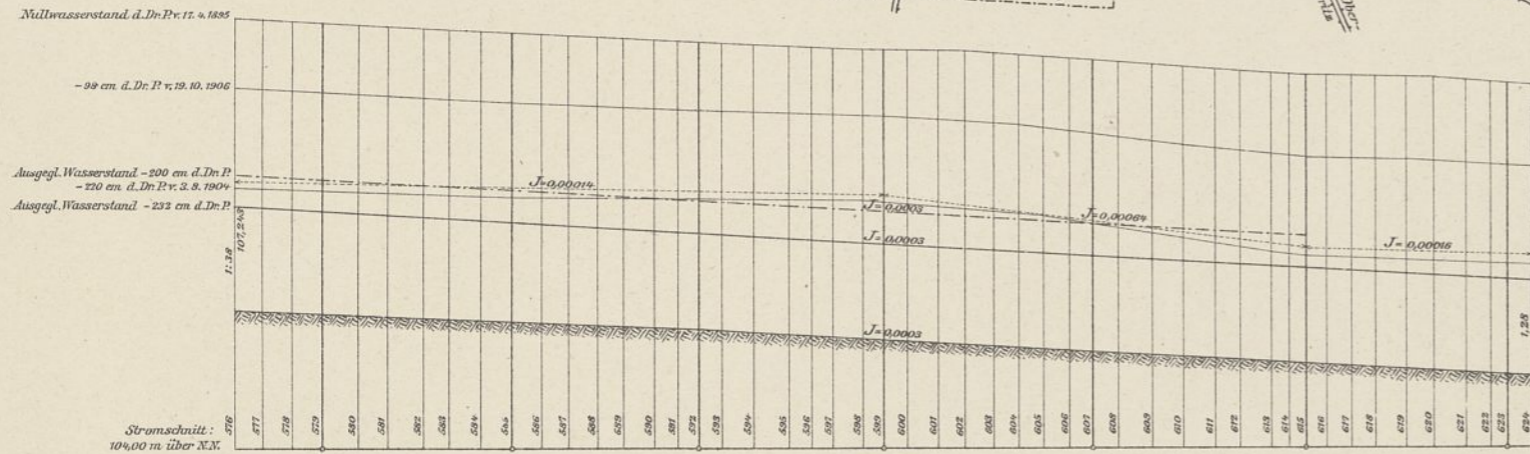


Abb. 2. Längenschnitt der Stromregelung.

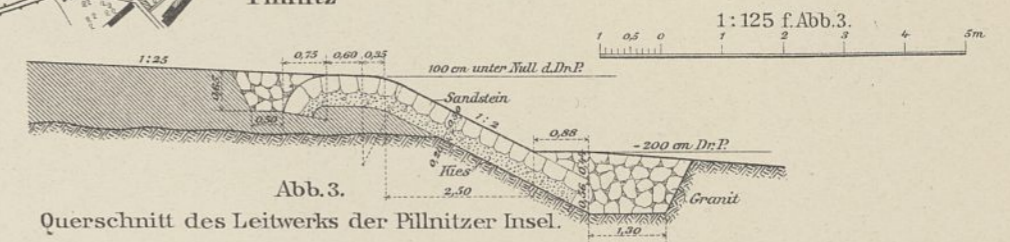


Abb. 3. Querschnitt des Leitwerks der Pillnitzer Insel.

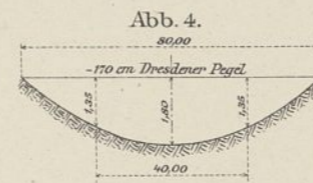


Abb. 4.

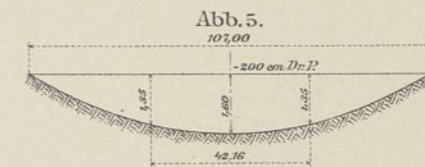


Abb. 5.

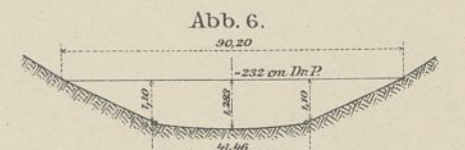


Abb. 6.

Abb. 4-6. Musterquerschnitte für die Stromregelung.

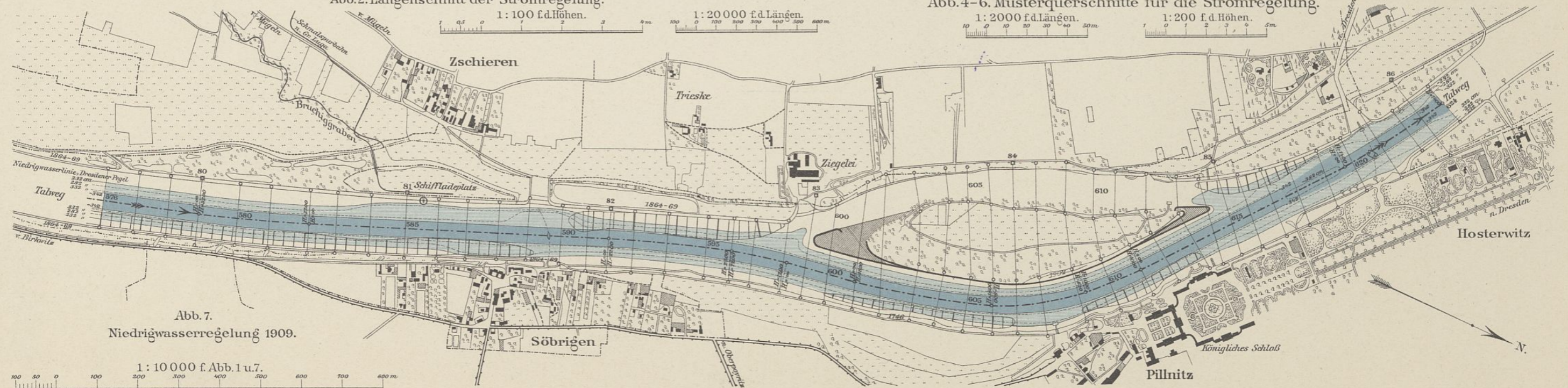


Abb. 7. Niedrigwasserregelung 1909.

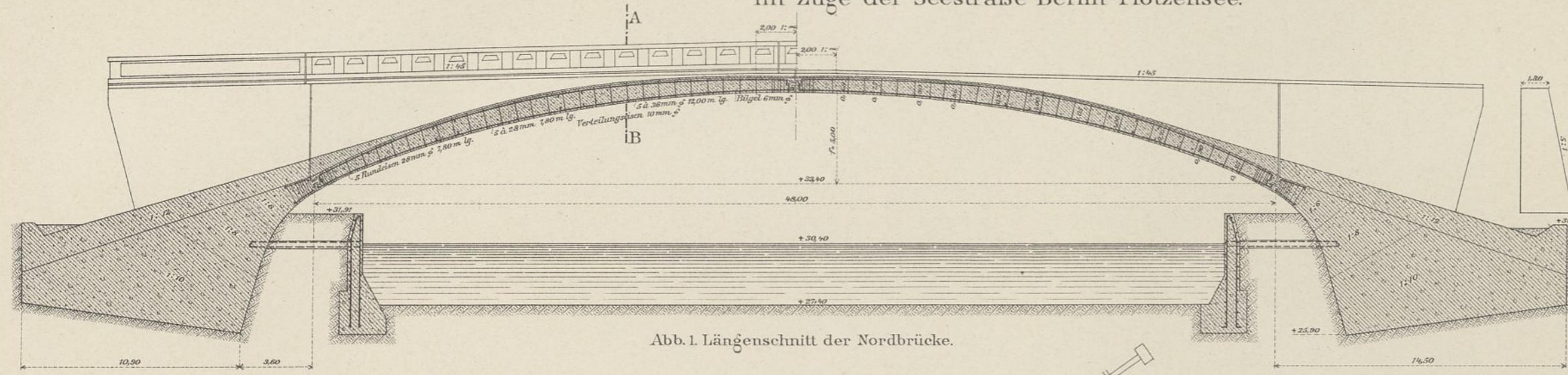
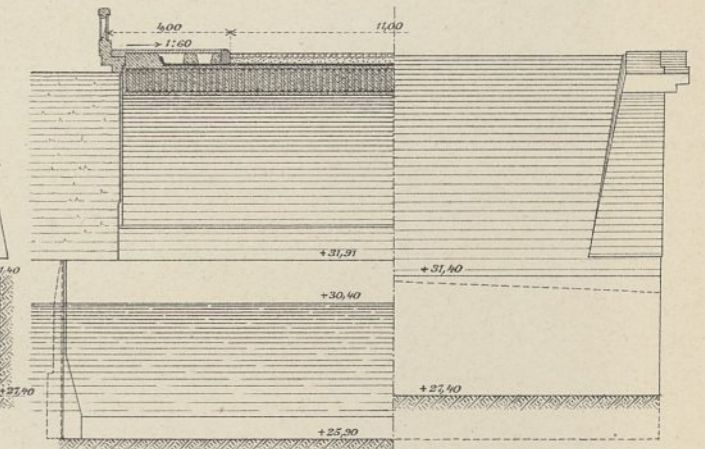
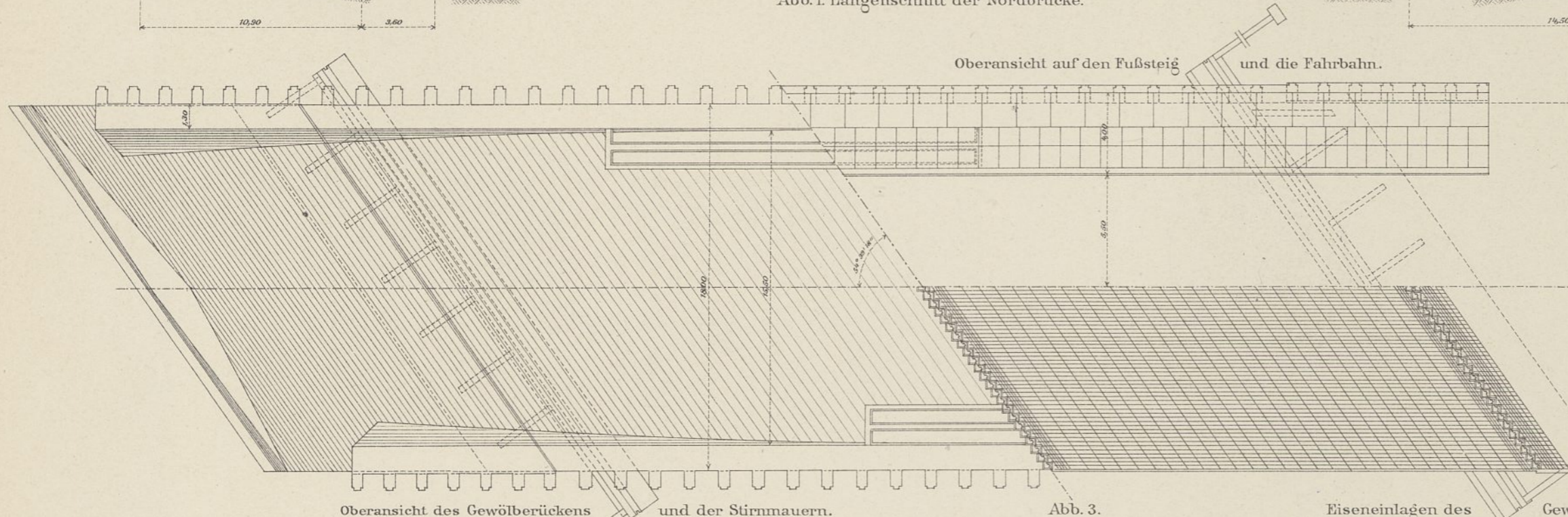


Abb. 1. Längenschnitt der Nordbrücke.



Querschnitt A-B. Abb. 2. Rückansicht.



Oberansicht auf den Fußsteig und die Fahrbahn.

Oberansicht des Gewölberückens und der Stirnmauern.

Abb. 3.

1: 250.

Eiseneinlagen des Gewölbes.

Abb. 8-11. Gelenke der Südbrücke. 1: 20.

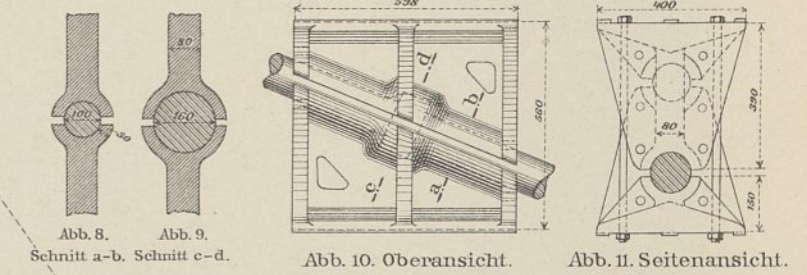


Abb. 8. Schnitt a-b. Abb. 9. Schnitt c-d.

Abb. 10. Oberansicht.

Abb. 11. Seitenansicht.

Abb. 12-14. Gelenk der Nordbrücke. 1: 20.

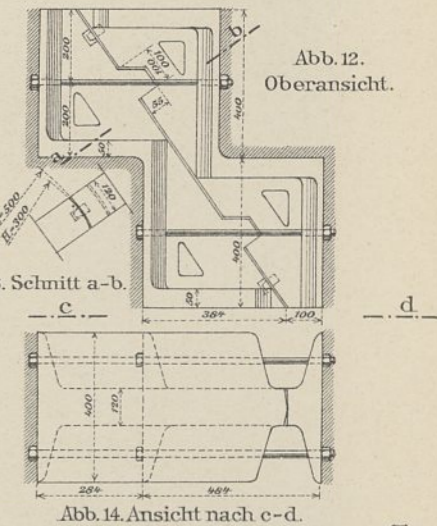


Abb. 12. Oberansicht.

Abb. 13. Schnitt a-b.

Abb. 14. Ansicht nach c-d.

1: 20.

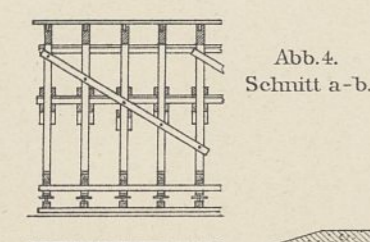
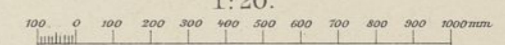


Abb. 4. Schnitt a-b.

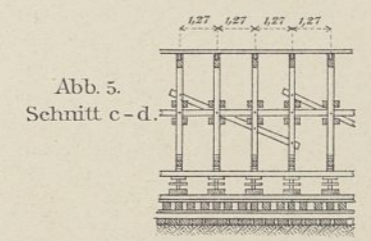


Abb. 5. Schnitt c-d.

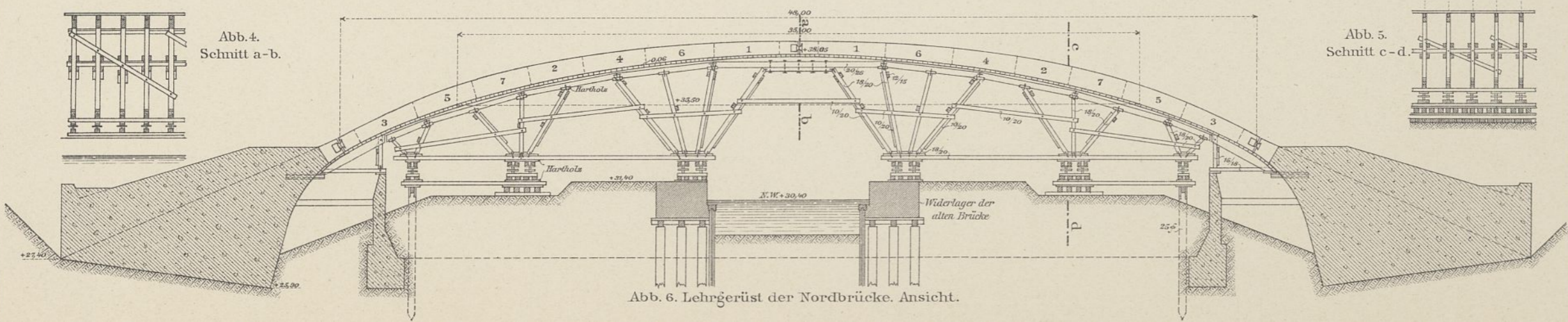


Abb. 6. Lehrgerüst der Nordbrücke. Ansicht.

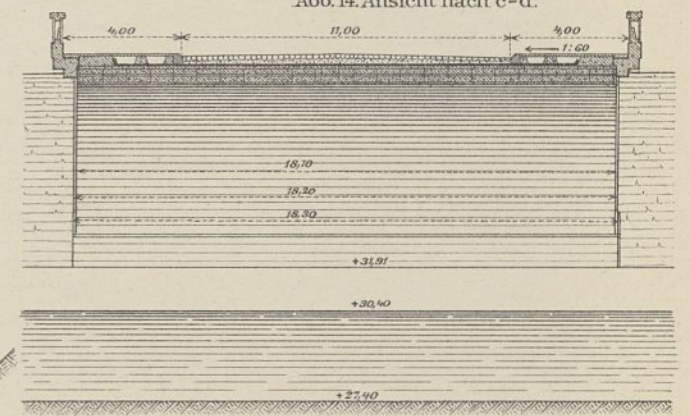


Abb. 7. Querschnitt im Scheitel.

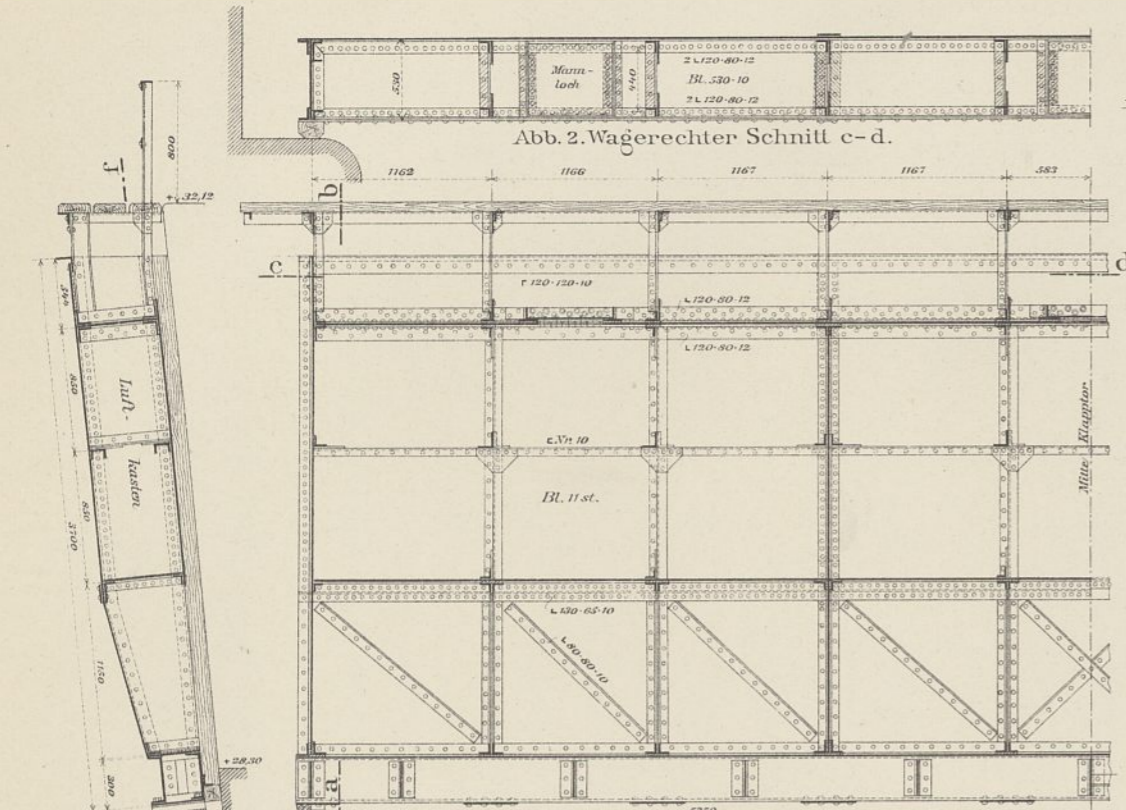


Abb. 1. Querschnitt a-b
Abb. 2. Wagerechter Schnitt c-d.
Abb. 3. Längenschnitt e-f.
Abb. 1-3. Klapptor der Schleuse Lehnitz. 1:50.

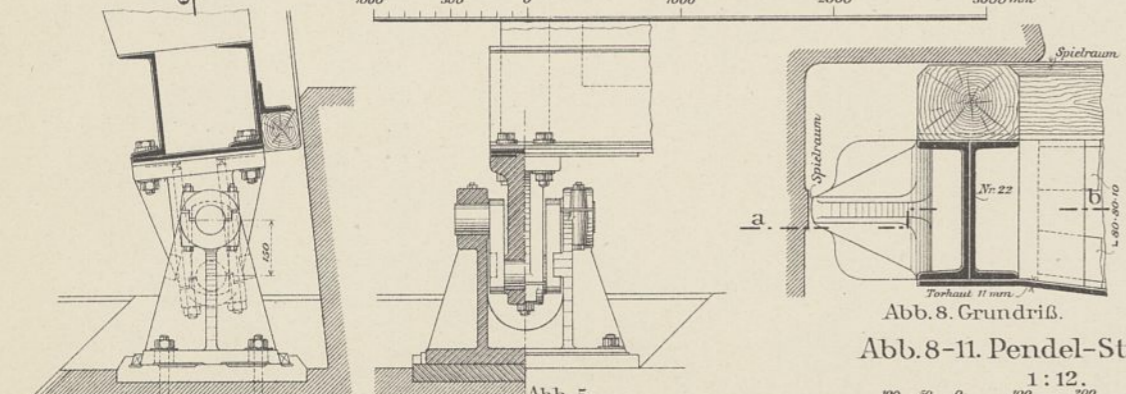


Abb. 4. Seitenansicht.
Abb. 5. Schnitt. Längenschnitt.
Abb. 4 u. 5. Pendellagerung für Klapptore. 1:20.

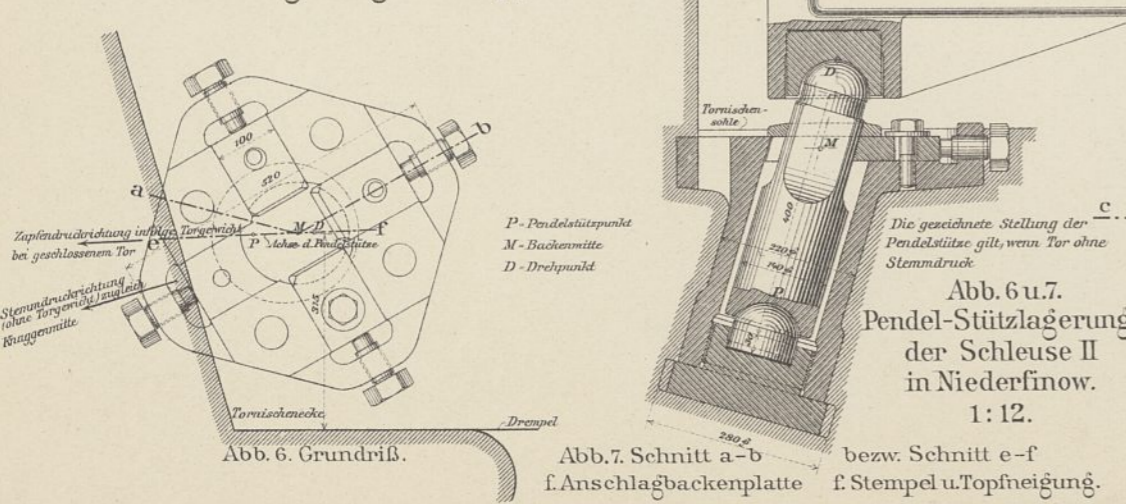


Abb. 6. Grundriß.
Abb. 7. Schnitt a-b bzw. Schnitt e-f f. Anschlagbackenplatte f. Stempel u. Topfneigung.
Abb. 10. Schnitt a-b.
Abb. 11. Grundriß der Stütze.

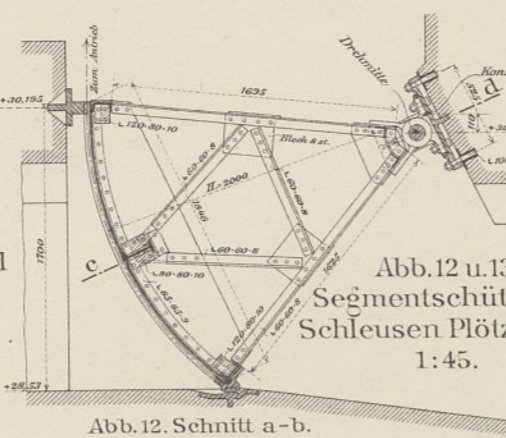


Abb. 12 u. 13. Segmentstütz der Schleusen Plötzensee 1:45.

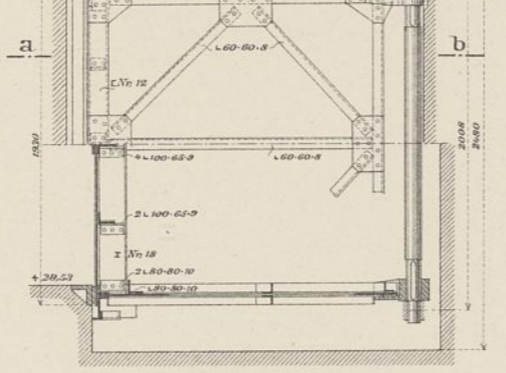


Abb. 12. Schnitt a-b. Grundriß.
Abb. 13. Schnitt e-d.

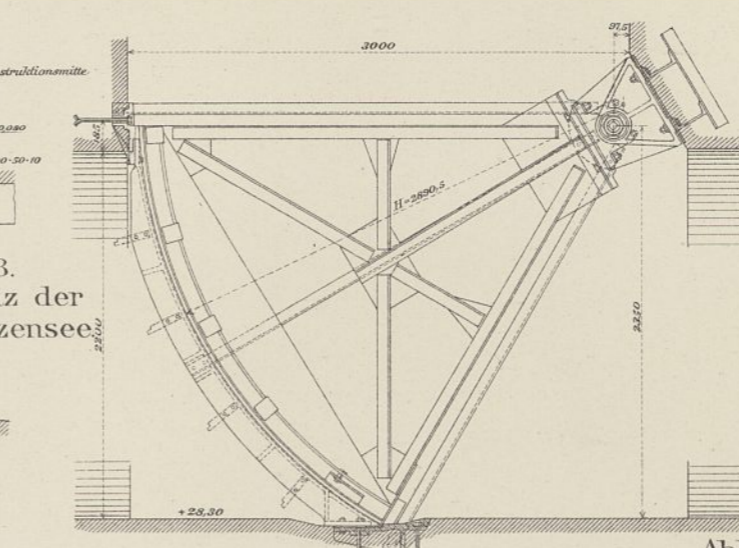


Abb. 14. Ansicht.
Abb. 14-17. Segmentstütz der Schleuse Lehnitz. 1:45.

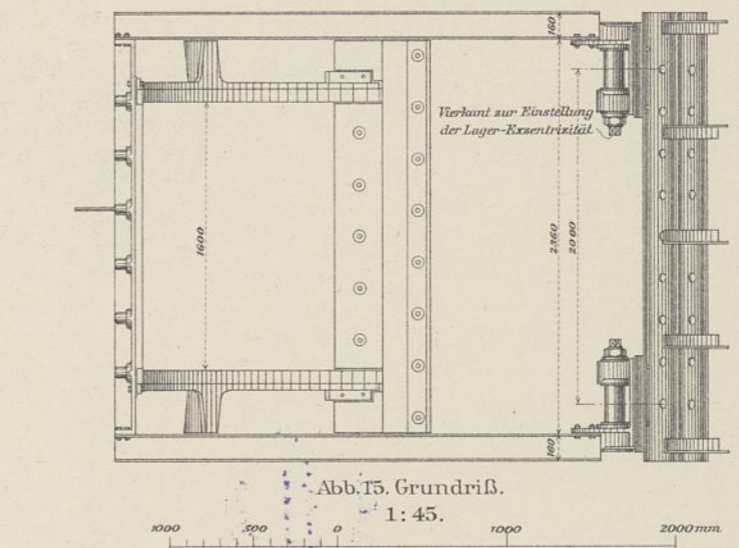


Abb. 15. Grundriß. 1:45.
Abb. 18-20. Segmentstütz für die Schleusen Niederfinow. 1:45.

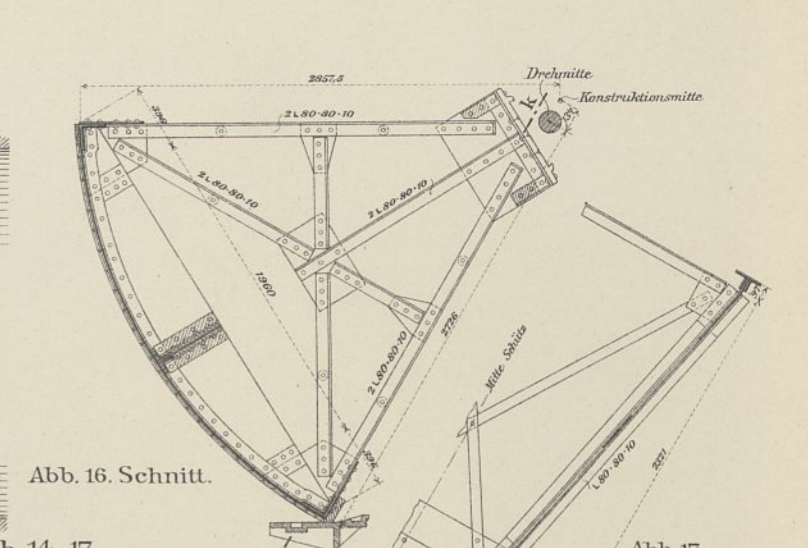


Abb. 16. Schnitt.
Abb. 17. Schnitt i-k.

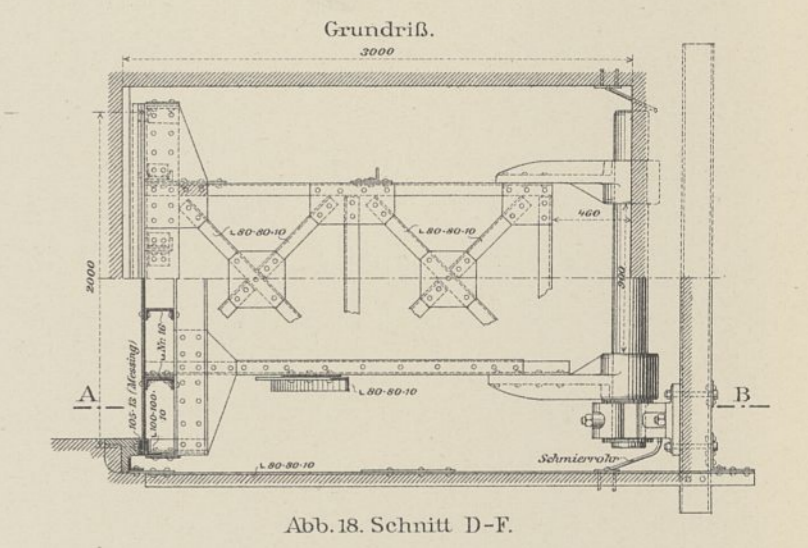


Abb. 18. Schnitt D-F.

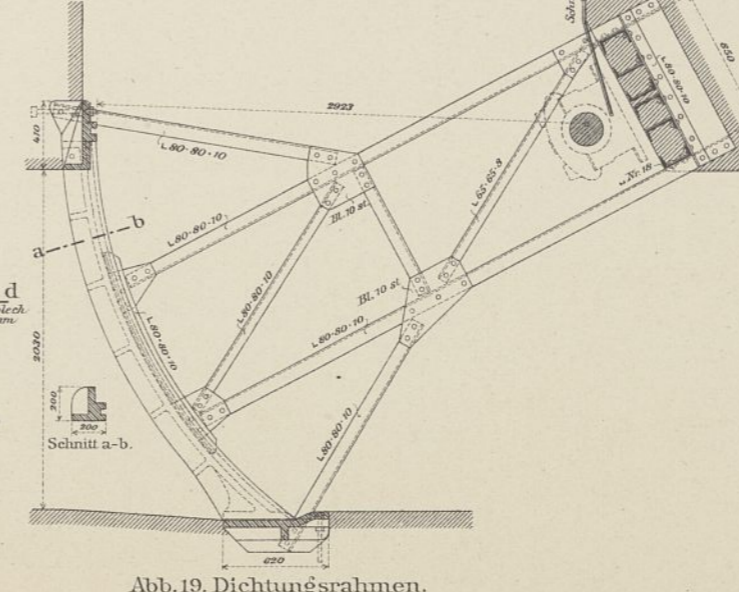


Abb. 19. Dichtungsrahmen.

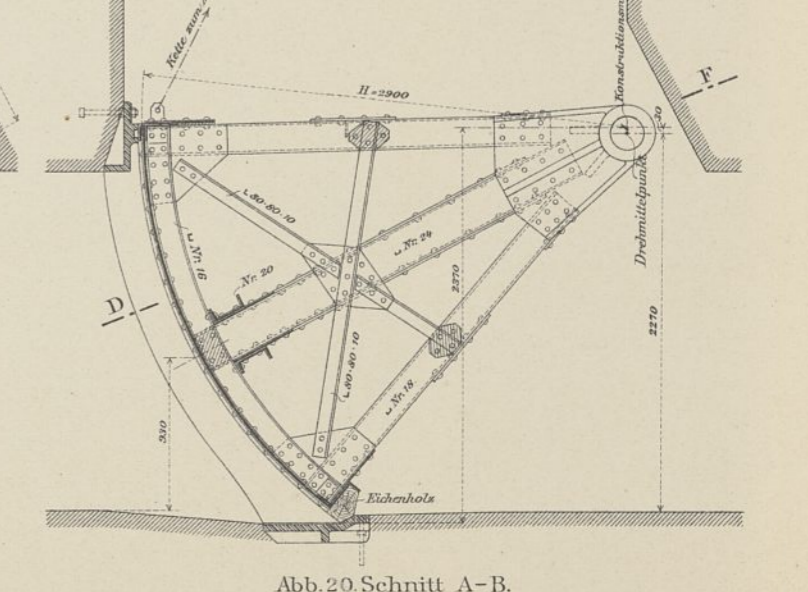


Abb. 20. Schnitt A-B.

Abb. 1-3.
Rollschütz für die Ostoderschleuse
bei Hohensaathen.
1:45.

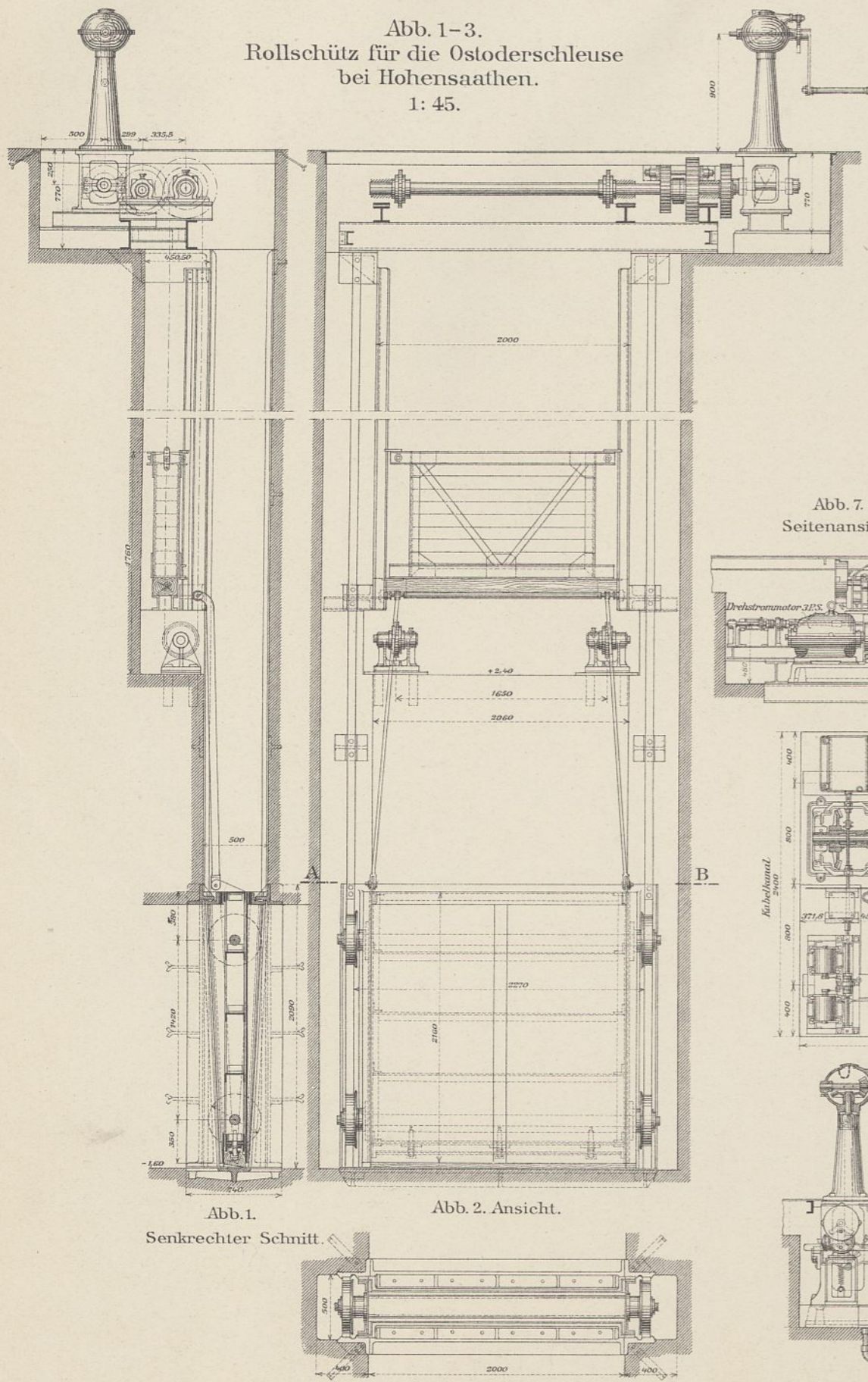


Abb. 4-12. Zylinderventil für die unteren Sparbecken
der Schleusen bei Niederfinow.

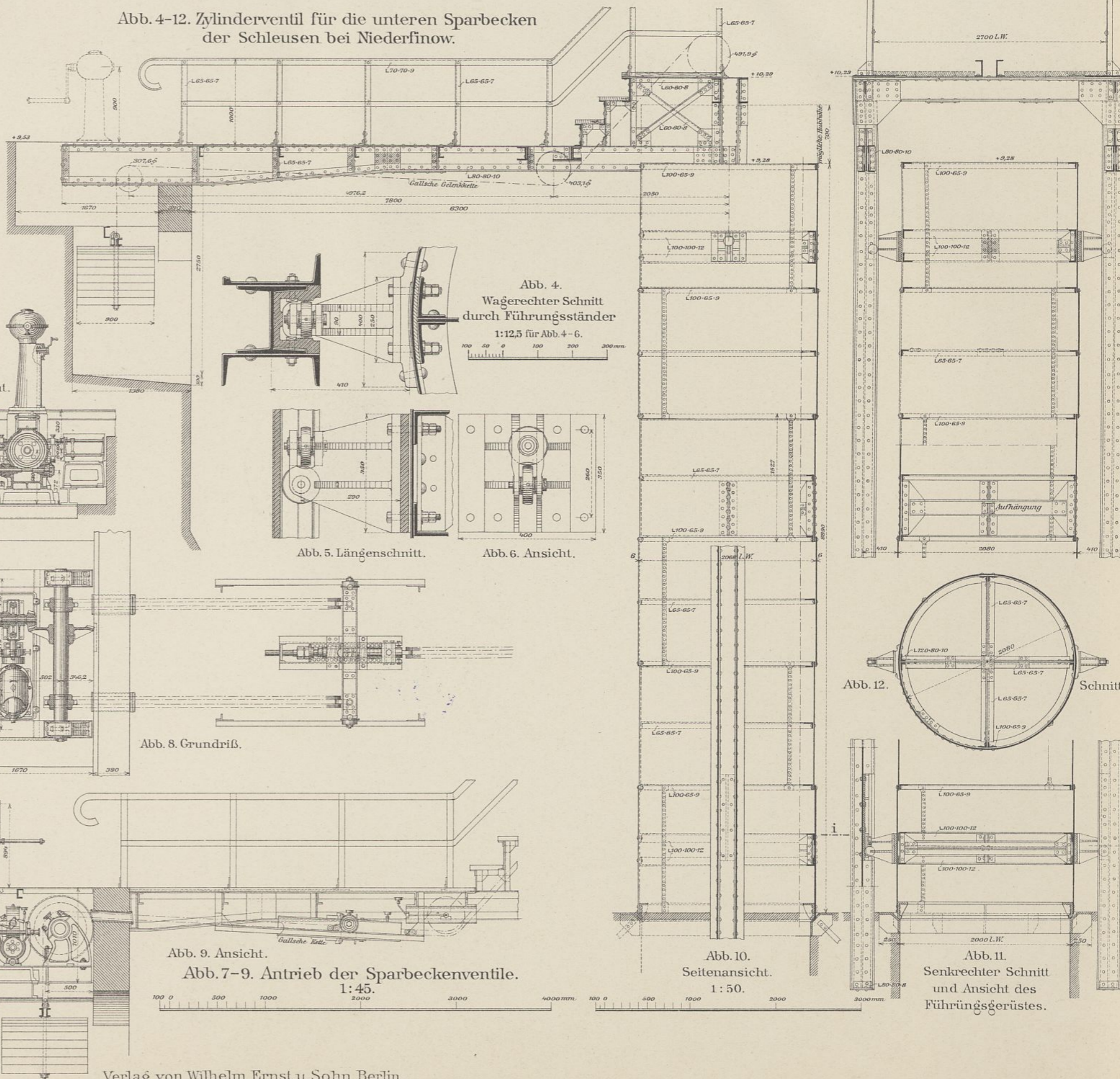


Abb. 1-6. Zylinderventil mit Antrieb für die Oberhäupter der Schleusen bei Niederfinow. 1:45.

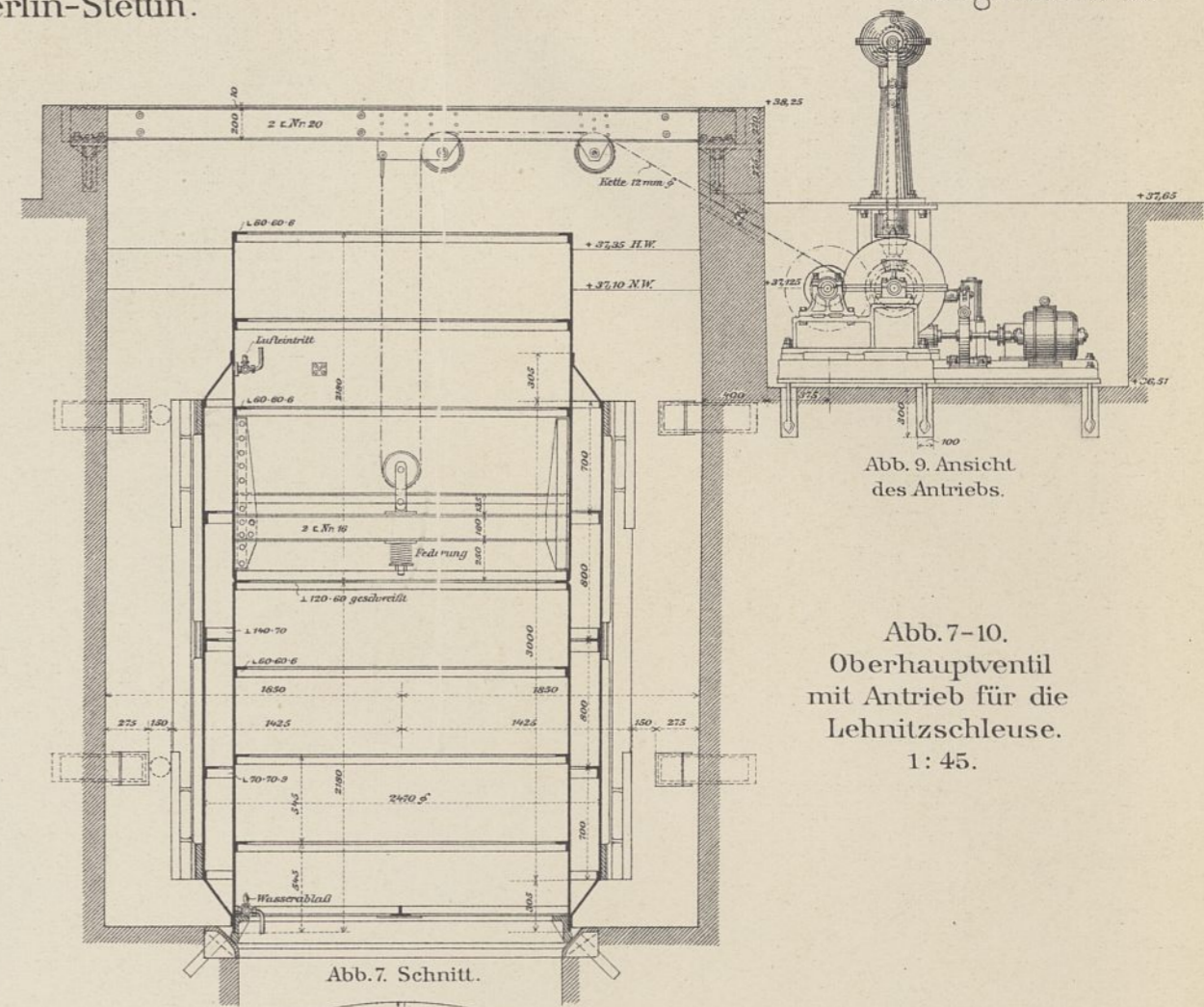
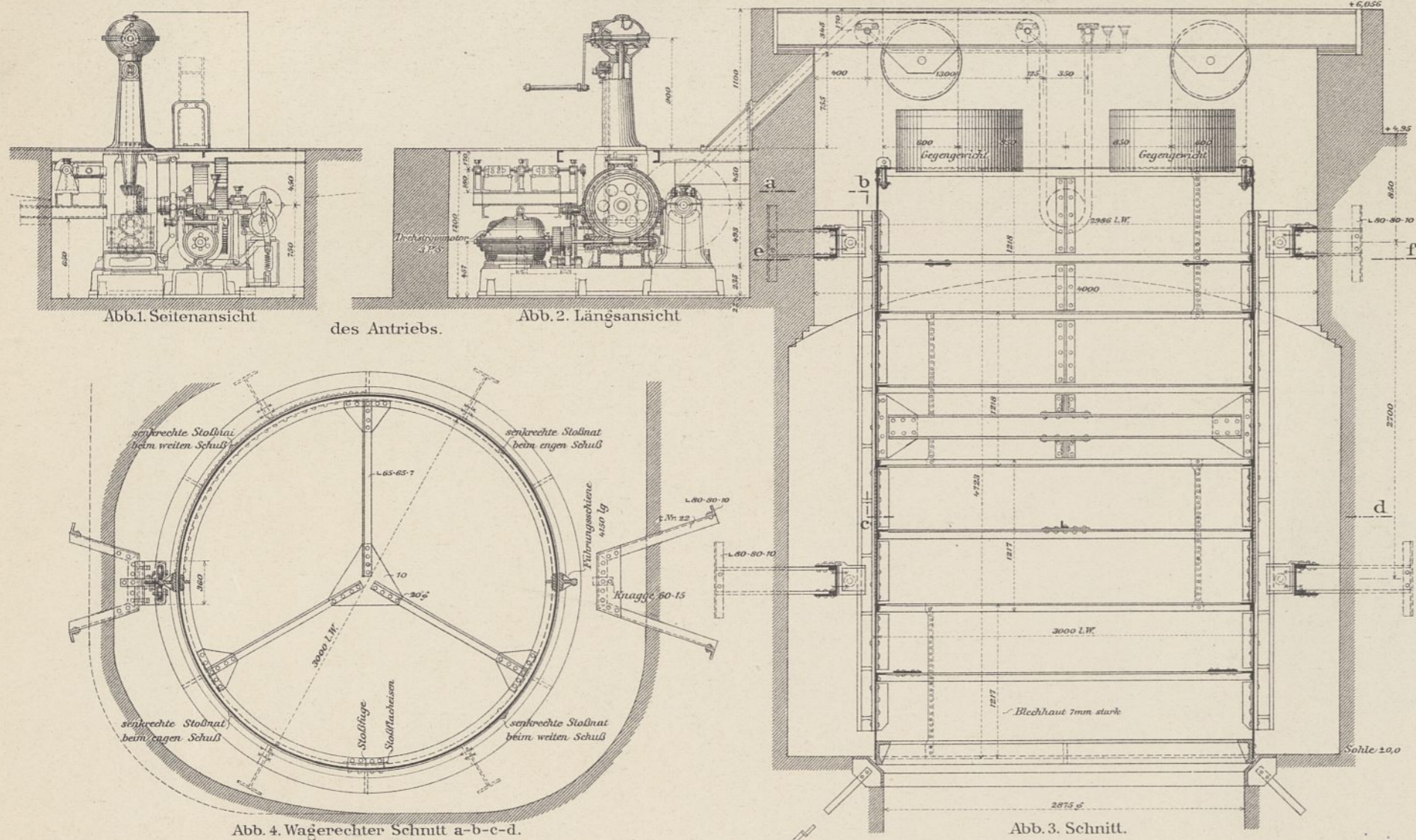
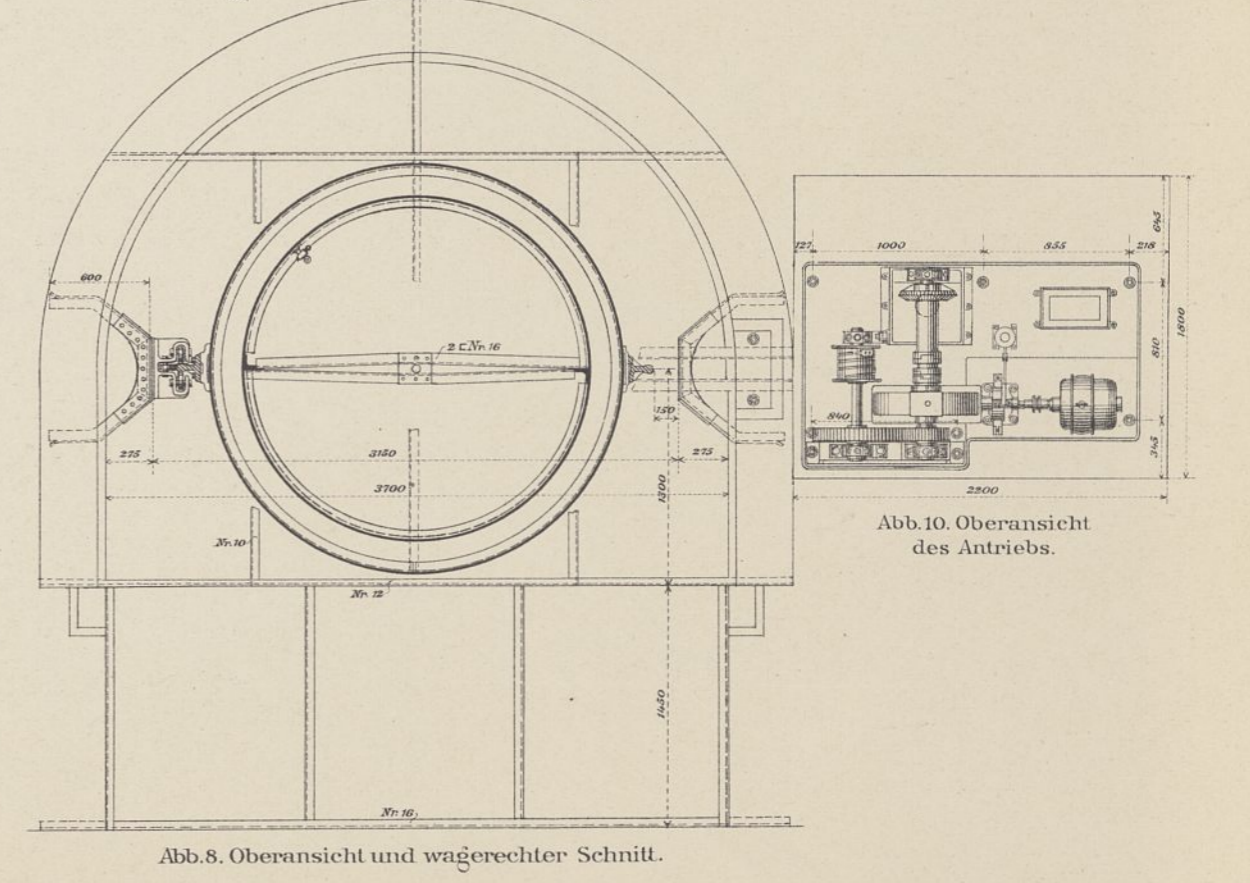
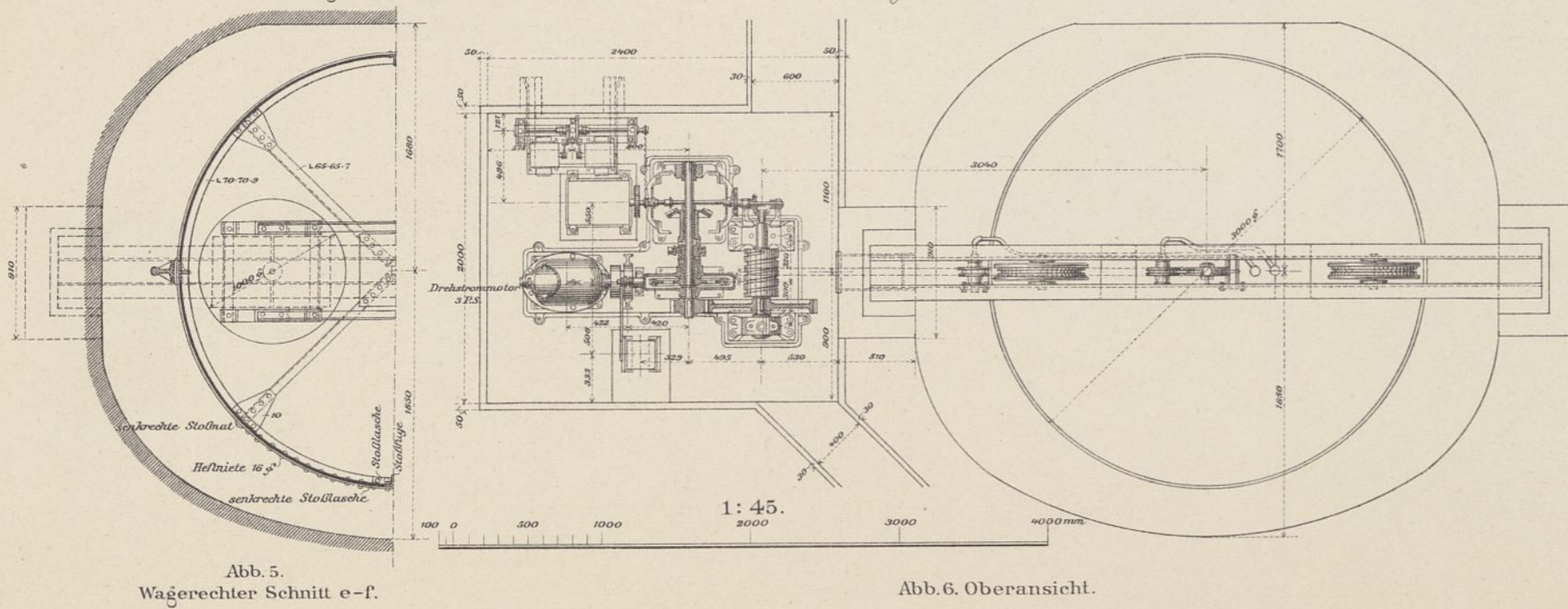


Abb. 7-10. Oberhauptventil mit Antrieb für die Lehnitzschleuse. 1: 45.



Betriebseinrichtungen des Großschiffahrtweges Berlin-Stettin.

Abb.1-3. Stemmtorantrieb der Schleusen bei Niederfinow.

1:45.

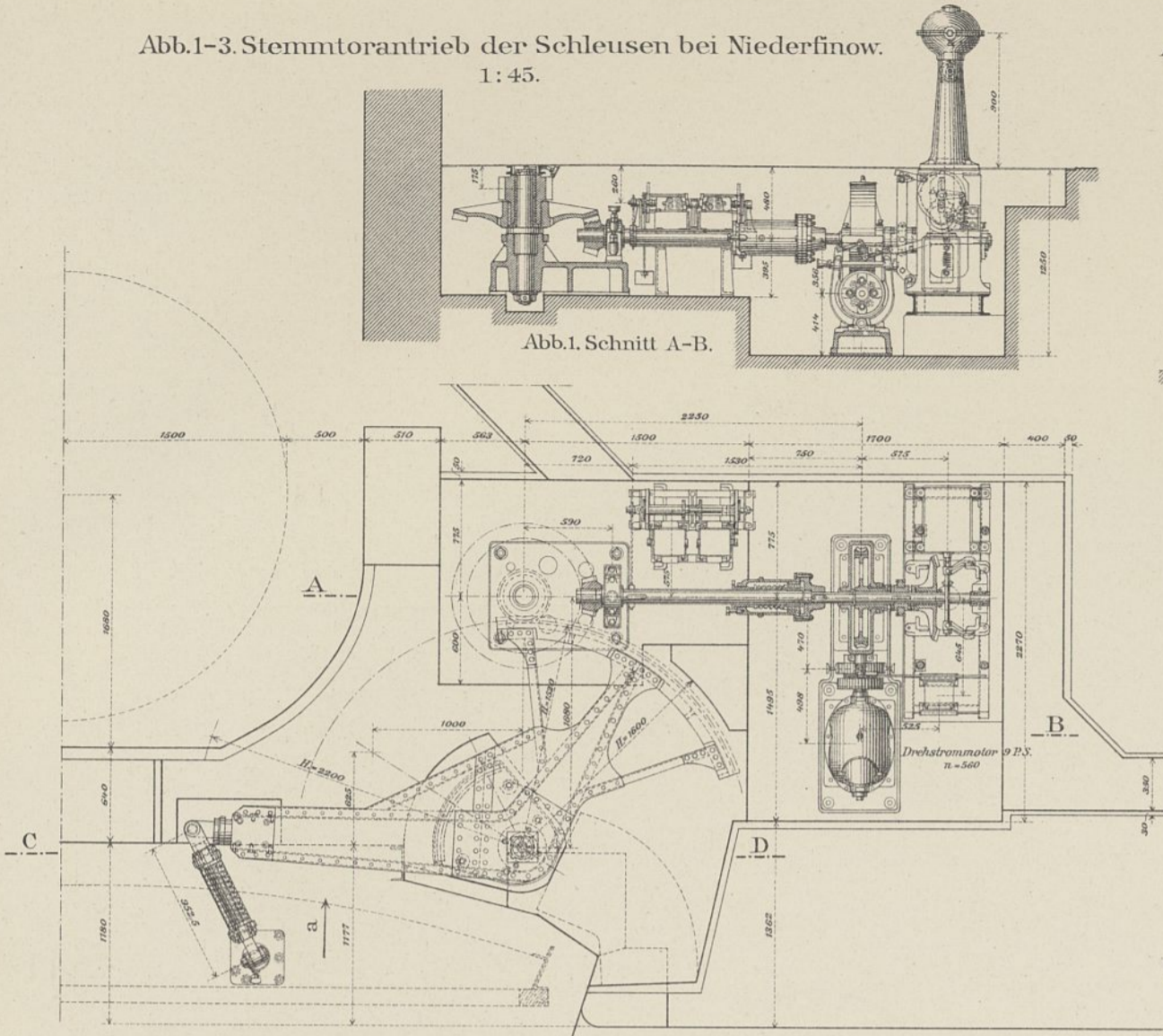


Abb.1. Schnitt A-B.

Abb.8 u.9. Spill der Lehnitzschleuse. 1:25.

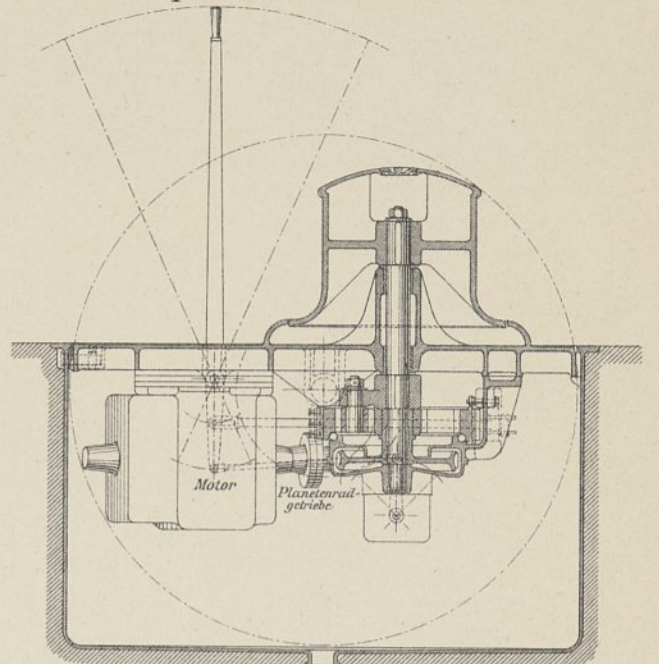


Abb. 8. Längenschnitt.

Abb.9. Grundriß.

1:25.

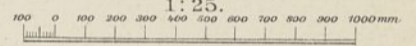


Abb.10 u.11. Handantriebsäule der Schleusen bei Niederfinow. 1:10.

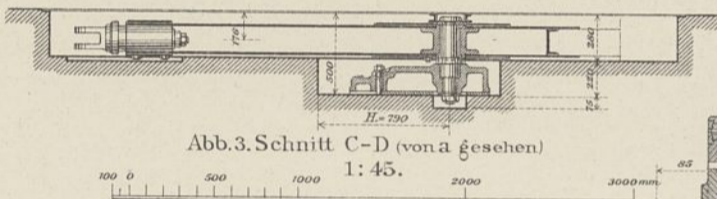


Abb.3. Schnitt C-D (vona gesehen)

1:45.

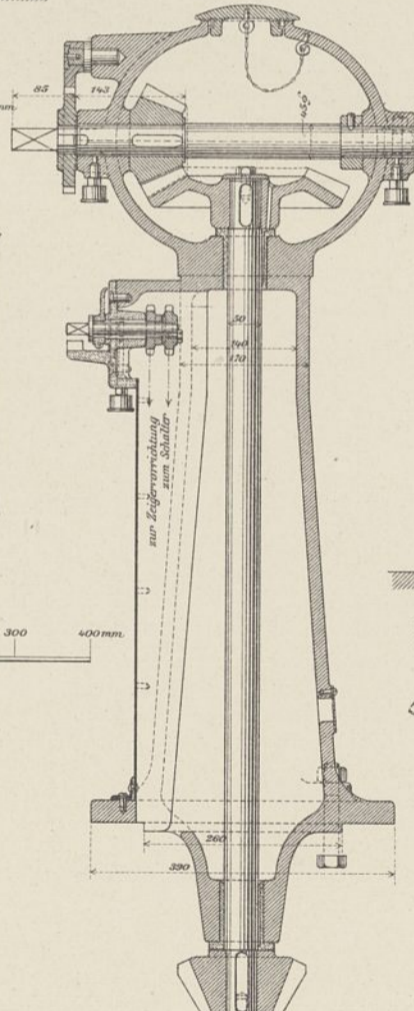


Abb.11. Schnitt.

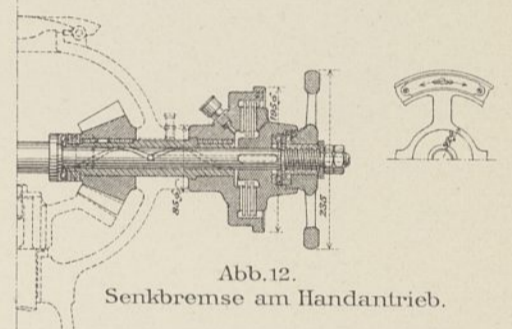


Abb.12. Senkbremse am Handantrieb.

Abb.4-7. Klapptorantrieb der Lehnitzschleuse.

1:45

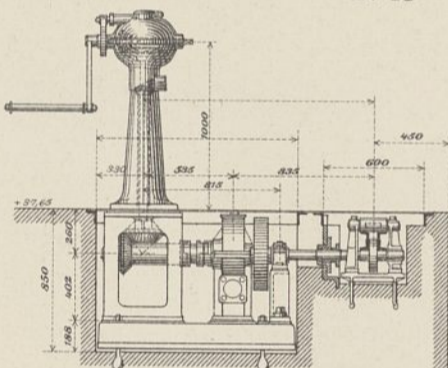


Abb.4. Seitenansicht.

Abb.10.

1:10.

Abb.13 u.14. Spill der Schleusen Plötzensee. 1:25.

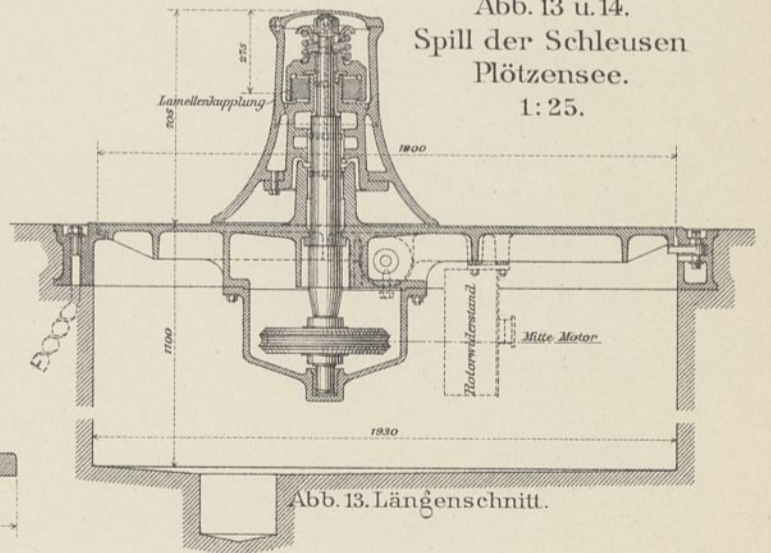


Abb.13. Längenschnitt.

Abb.14. Grundriß.

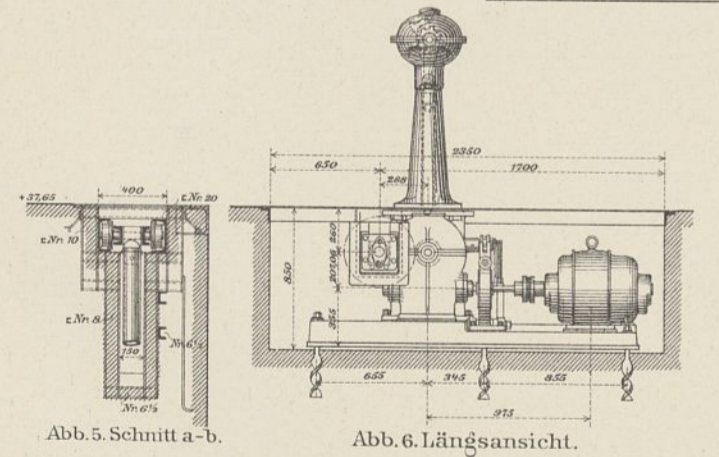
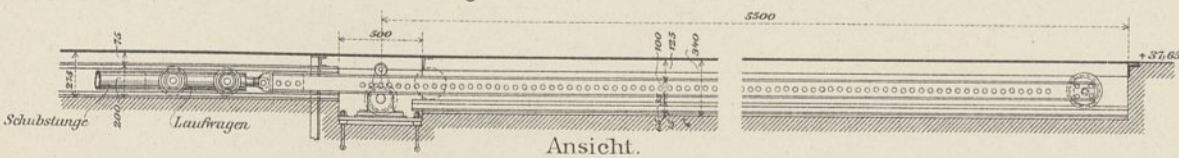


Abb.5. Schnitt a-b.

Abb.6. Längsansicht.



Ansicht.

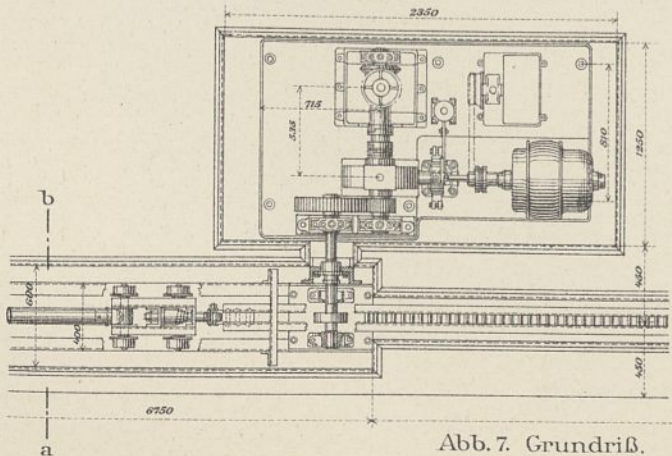
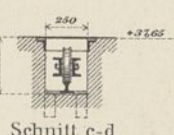


Abb.7. Grundriß.



Schnitt c-d.

Betriebseinrichtungen des Großschiffahrtweges Berlin—Stettin.



Abb. 1. Sparbecken der Schleusen bei Niederfinow.

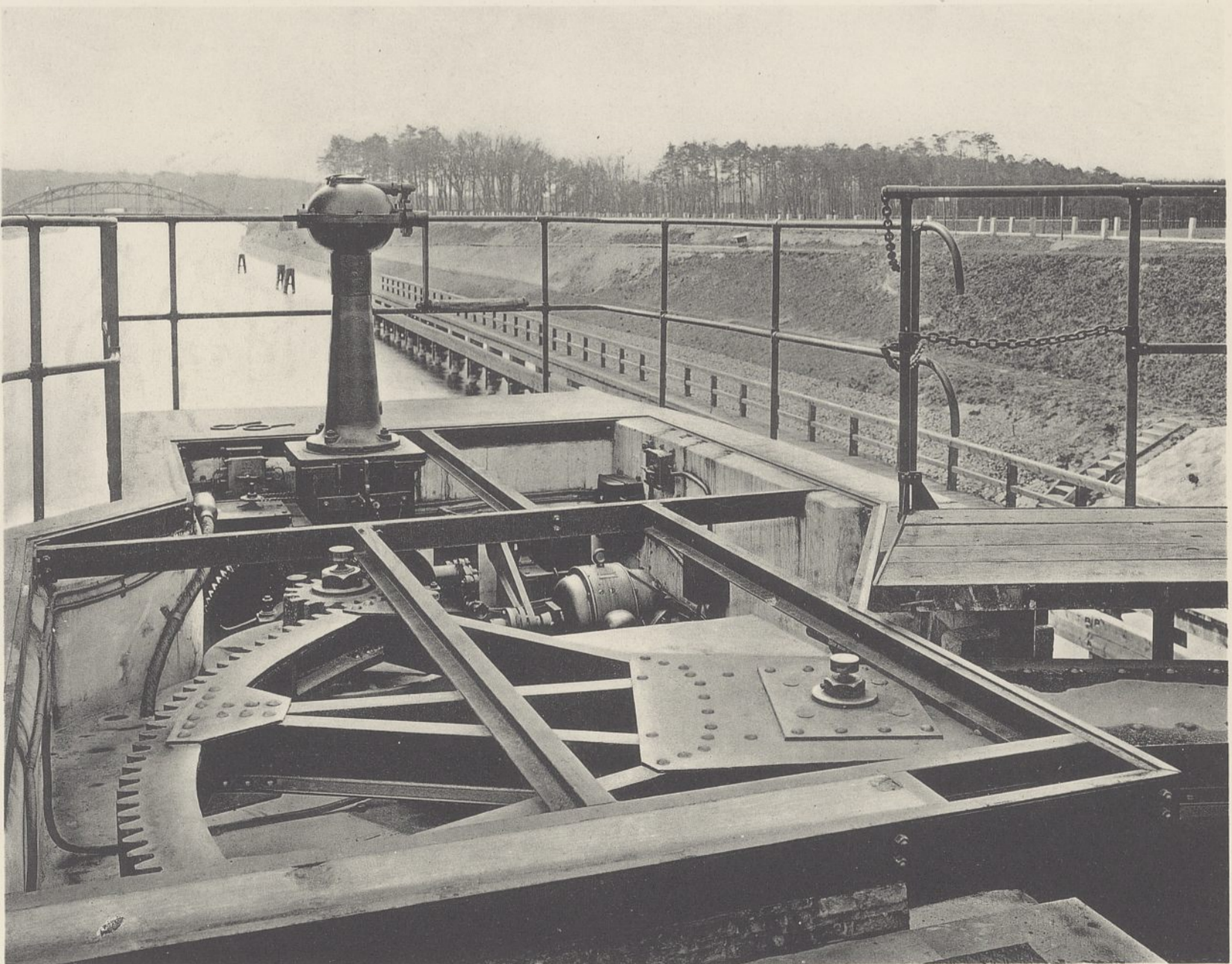
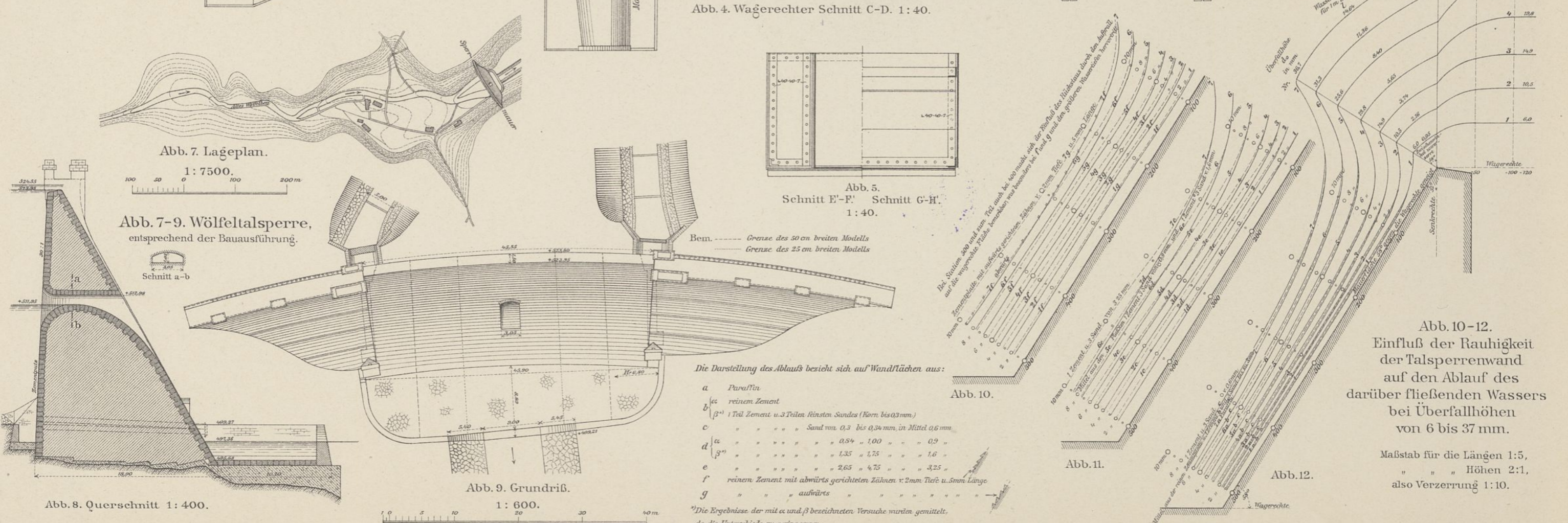
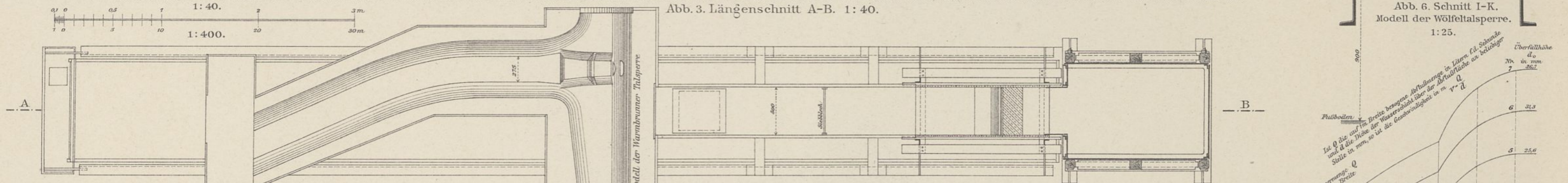
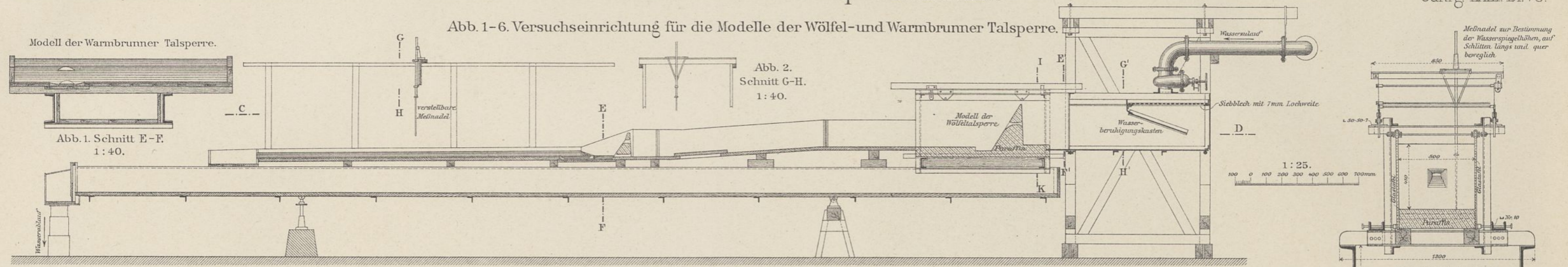


Abb. 2. Stemmtorantrieb der Schleuse bei Lehnitz.

Abb. 1-6. Versuchseinrichtung für die Modelle der Wölfel- und Warmbrunner Talsperre.



Die Darstellung des Ablaufs bezieht sich auf Wandflächen aus:

a	Paraffin
α	reinem Zement
b	1 Teil Zement u. 3 Teile feinsten Sandes (Korn bis 0,3 mm)
c	" " " " Sand von 0,3 bis 0,34 mm, im Mittel 0,6 mm
d	" " " " 0,84 " 1,00 " " 0,9 "
e	" " " " 1,35 " 1,75 " " 1,6 "
f	reinem Zement mit abwärts gerichteten Lähnen v. 2 mm Tiefe u. 5 mm Länge
g	aufwärts

*) Die Ergebnisse der mit α und β bezeichneten Versuche wurden gemittelt, da die Unterschiede zu gering waren.





