

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100161385

A 405 III





ATLAS

ZUR

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

BEGUTACHTUNGS-AUSSCHUSS:

Dr.-Ing. L. SYMPHER,
OBERBAU- UND MINISTERIALDIREKTOR.

R. SARAN,
GEHEIMER OBERBAURAT.

M. KUMBIER,
GEHEIMER OBERBAURAT.

SCHRIFTFLEITER:

FRIEDRICH SCHULTZE UND GUSTAV MEYER.



68. JAHRGANG 1918.



1914. 687.

BERLIN 1918

VERLAG VON WILHELM ERNST U. SOHN

GROPIUS'SCHE BUCH- UND KUNSTHANDLUNG
WILHELMSTRASSE 90.



Alle Rechte vorbehalten.

Inhalt

sämtlicher Kupfertafeln des achtundsechzigsten Jahrganges.

Gegenstand	Nr. des Blattes	Gegenstand	Nr. des Blattes
Die Kurfürstliche Kapelle am Dom in Breslau. Ansichten und Schnitt	1	St. Lorenzkirche in Nürnberg. Westseite vor 1900	16
Desgleichen. Gesimse des Äußeren und des Inneren, Einzelheiten	2	Desgleichen. Südseite vor 1900	17
Desgleichen. Innenansicht, Blick gegen den Altar	3	Desgleichen. Längenschnitt vor 1900	18
Die elektrischen Schnellbahnen Hamburgs und ihre Erweiterungen. Übersichtsplan. Längenschnitt der Stadt- und Vorortbahn Blankenese — Ohlsdorf und Längenschnitt der Ringlinie der Hoch- und Untergrundbahn. Hochbahnhaltestelle Hauptbahnhof Hamburg, Gleisplan und Schnitt. Tunnel der Ringbahn mit gerader Decke. Betriebsbahnhof Barmbeck, Lage- und Gleisplan	4 u. 5	Desgleichen. Querschnitt durch den Hallenchor, Grundrisse	19
Desgleichen. Bahnhof Barmbeck, Bahnhof Volksdorf-Mitte (Walddörferbahn), Bahnhof Ohlsdorf und Bahnhof Ochsenzoll (Langenhorner Bahn), Gleispläne	6	Desgleichen. Ansicht und Schnitt durch ein Chorschiff nebst Grundrissen	20
Dienstgebäude der Brandkasse der Provinz Westpreußen in Danzig. Hauptfront, Querschnitt, Lageplan und Grundrisse	7	Desgleichen. Galerien der Türme, Ausbildung der Mittelschiffpfeiler, Fenster am Mittelschiff und am Südturm, Portale	21
Wiederherstellung des Münsters in Gandersheim. Grundrisse und Schnitte	8	Desgleichen. Portal neben dem Nordturm, Westportal vor 1900 und Brauttor	22
Desgleichen. Einzelheiten	9	Neuzeitlicher deutscher Getreidespeicherbau. Silo- und Bodenspeicher („Zimmern“) der Königl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen, Längenschnitt und Grundriß	23
Altar und Kanzel der Kirche in Gartz a. d. Plöne. Ansichten, Grundrisse und Schnitte	10	Desgleichen. Silo- und Bodenspeicher („Zimmern“) der Königl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen, Schnitte und Grundriß der Silozellen	24
Unregelmäßige Strömungen. Mittelwerte der am Rhein 1895/96 gemessenen Lotrechten, zeichnerische Darstellungen	11	Desgleichen. Silospeicher der russischen Reichsbank in Sorotschinskaja, Schnitte	25
Desgleichen. Lotrechte 4 bei Obermörnter am Rhein, Lotrechte 8 und 11 bei Artlenburg a. d. Elbe, Geschwindigkeitskurven bei Eisstand gemessen 1894, zeichnerische Darstellungen	12	Desgleichen. Bodenspeicher und Silo in Czyste (Warschau), Getreidespeicher in Warschau, Grundriß und Schnitte	26
Desgleichen. Lotrechte 7, 10, 12, und 13 bei Artlenburg a. d. Elbe, zeichnerische Darstellungen	13	Desgleichen. Luftheber-Schiffentladeanlage für Leinsaat in Wormerveer (Holland), Getreidespeicher mit Rieselböden und Reinigungsanlage nebst Luftheber-Schiffentladung in Ludwigsburg, Grundriß und Schnitte. Anordnung der Riesel-schieber-Bewegung. Bodenverteiler mit Streukegel	27
Vorschläge zum weiteren Ausbau der Weichsel zur Förderung der Schiffbarkeit. Übersichtskarte der Weichselmündungen. Tiefenpläne der Beobachtungsstrecken der Weichsel km 140 bis 148 und 168 bis 178	14	Desgleichen. Mühlenspeicher: Silo der Mühlenwerke in Sarstedt, Vereinigte Silo- und Bodenspeicher der ostpreußischen Handelsmühlen-A.-G. in Neumühl bei Rastenburg, Schnitte und Grundriß	28
Desgleichen. Längenpeilungen 1903 und 1904, Stellen in der Weichsel, auf denen die Sohle höher als erstrebt liegt. Bezeichnende Querschnitte der Beobachtungsstrecke der Weichsel km 168 bis 178 bei einer Regelbreite von 375 m und 250 m. Lage der Übergänge auf der Stromstrecke km 192 bis 200 in den Jahren 1911 bis 1917	15	Gerichtsgebäude in Frankfurt a. M. Ansichten	29
		Desgleichen. Grundrisse	30
		Desgleichen. Schnitte	31
		Desgleichen. Haupteingang Gerichtstraße und Haupteingang Seilerstraße, Innenansichten	32
		Desgleichen. Haupteingang Gerichtstraße, Aufgang zum Obergeschoß, Innenansichten	33
		Umbau der Bahnhofsanlagen in Weimar. Gleispläne vor und nach dem Umbau. Querschnitt durch die Bahnsteige, Hetzer-Binder über dem Lokomotivschuppen und Wegetüberführung in Eisenbeton	34 u. 35
		Desgleichen. Güterschuppen mit Abfertigungsgebäude, Übernachtungsgebäude mit Aufenthaltsräumen und Wasserturm, Stellwerkgebäude, Ansichten, Schnitte und Grundrisse. Arbeitsgruben im Lokomotivschuppen, Schnitte, Grundriß und Einzelheiten	36

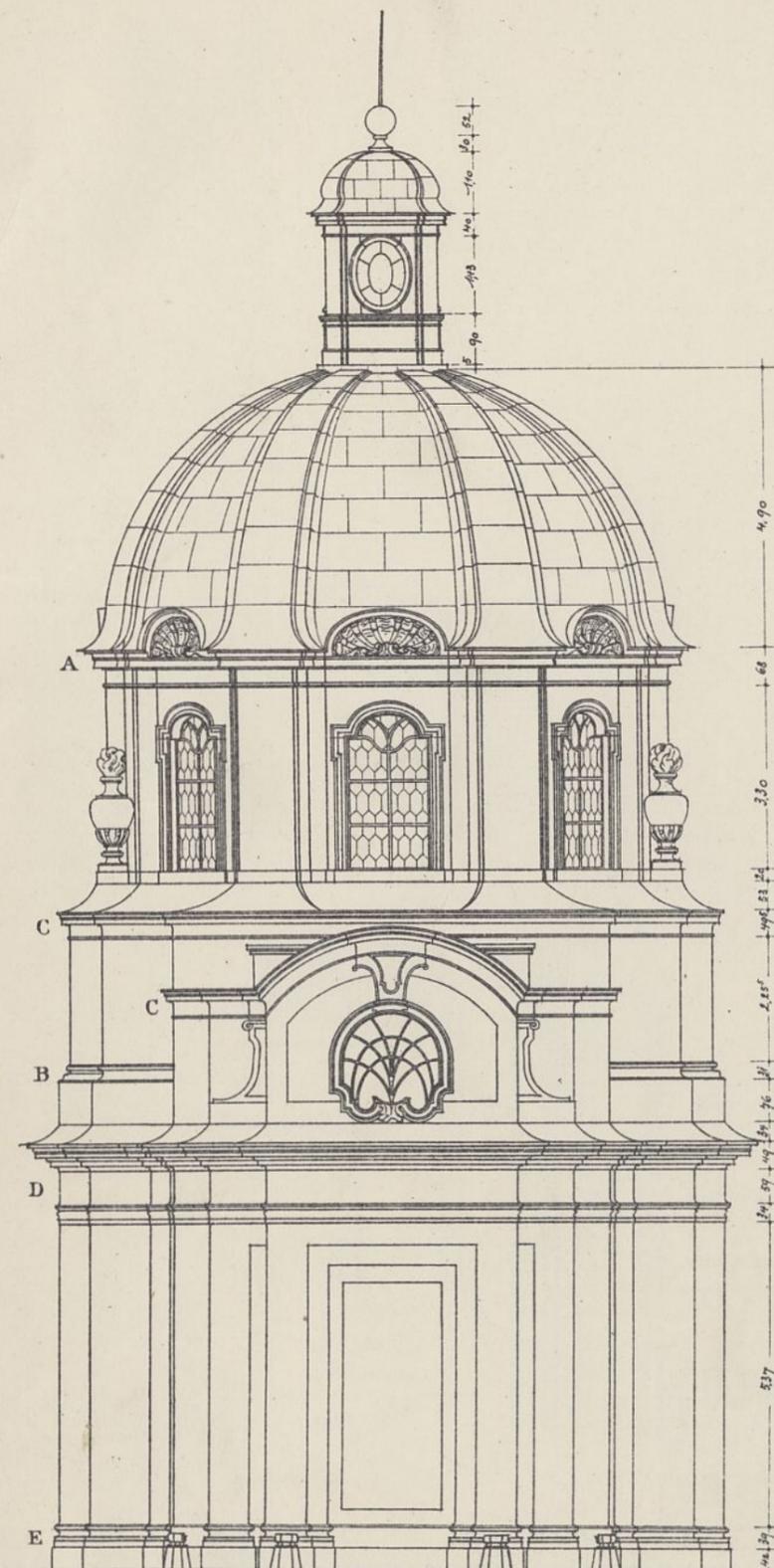


Abb. 1. Nordansicht.

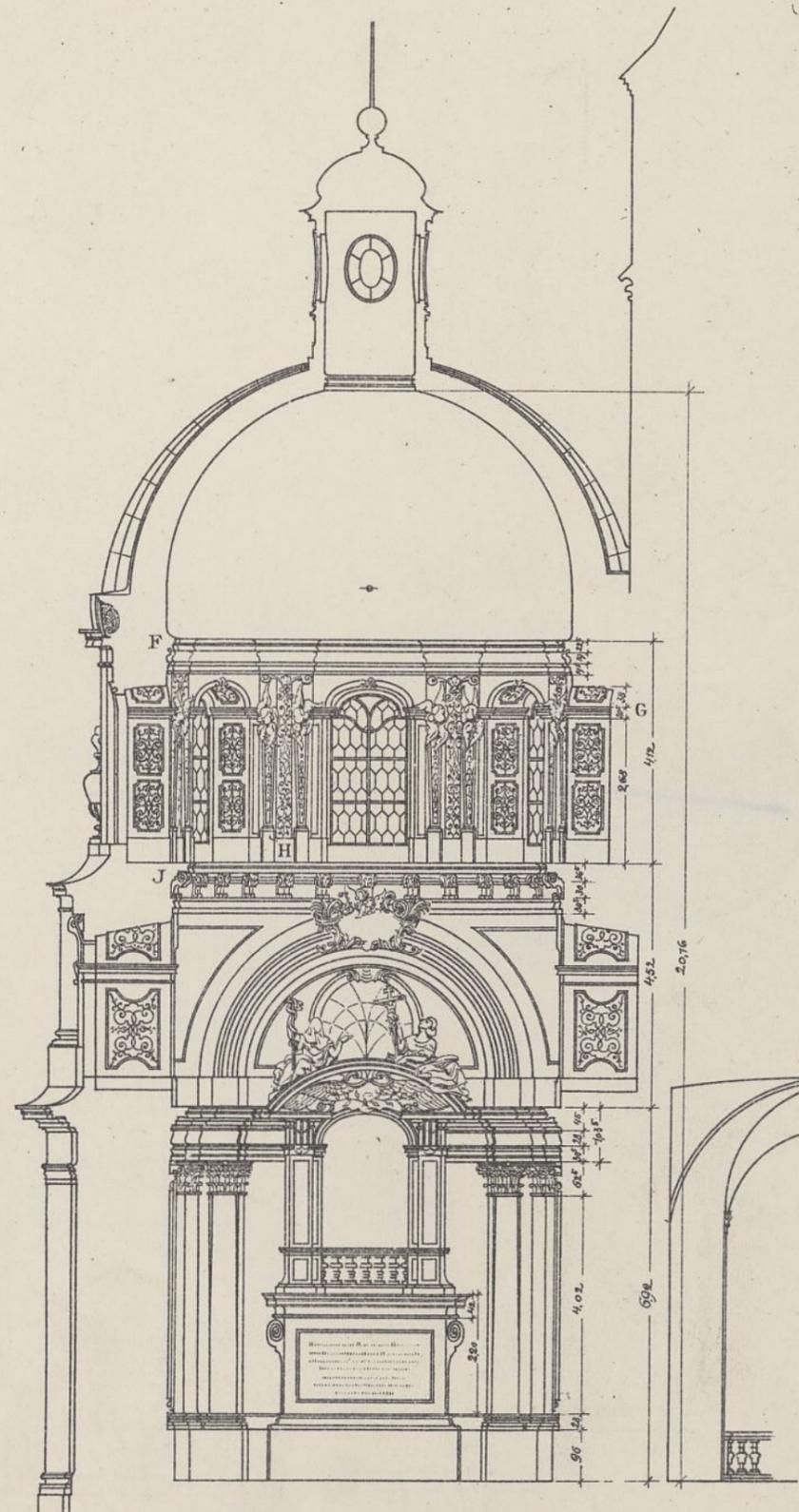
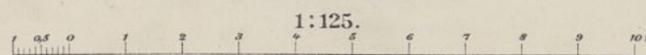


Abb. 2. Schnitt A-B.



Abb. 3. Ostansicht.

F. Borowski aufgen. u. gez.



Verlag von Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin.

Abb. 1. Gesimse des Äußeren.

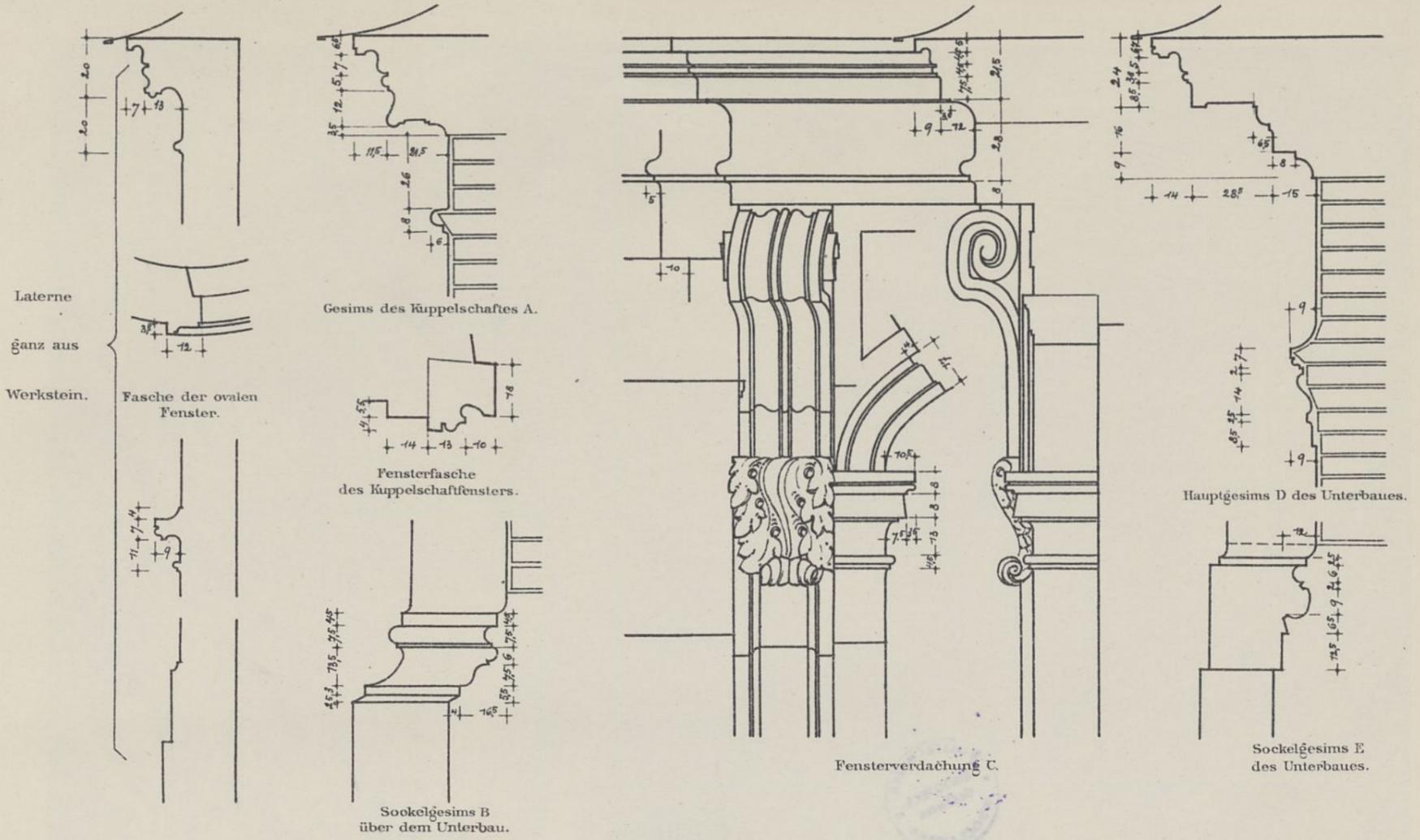
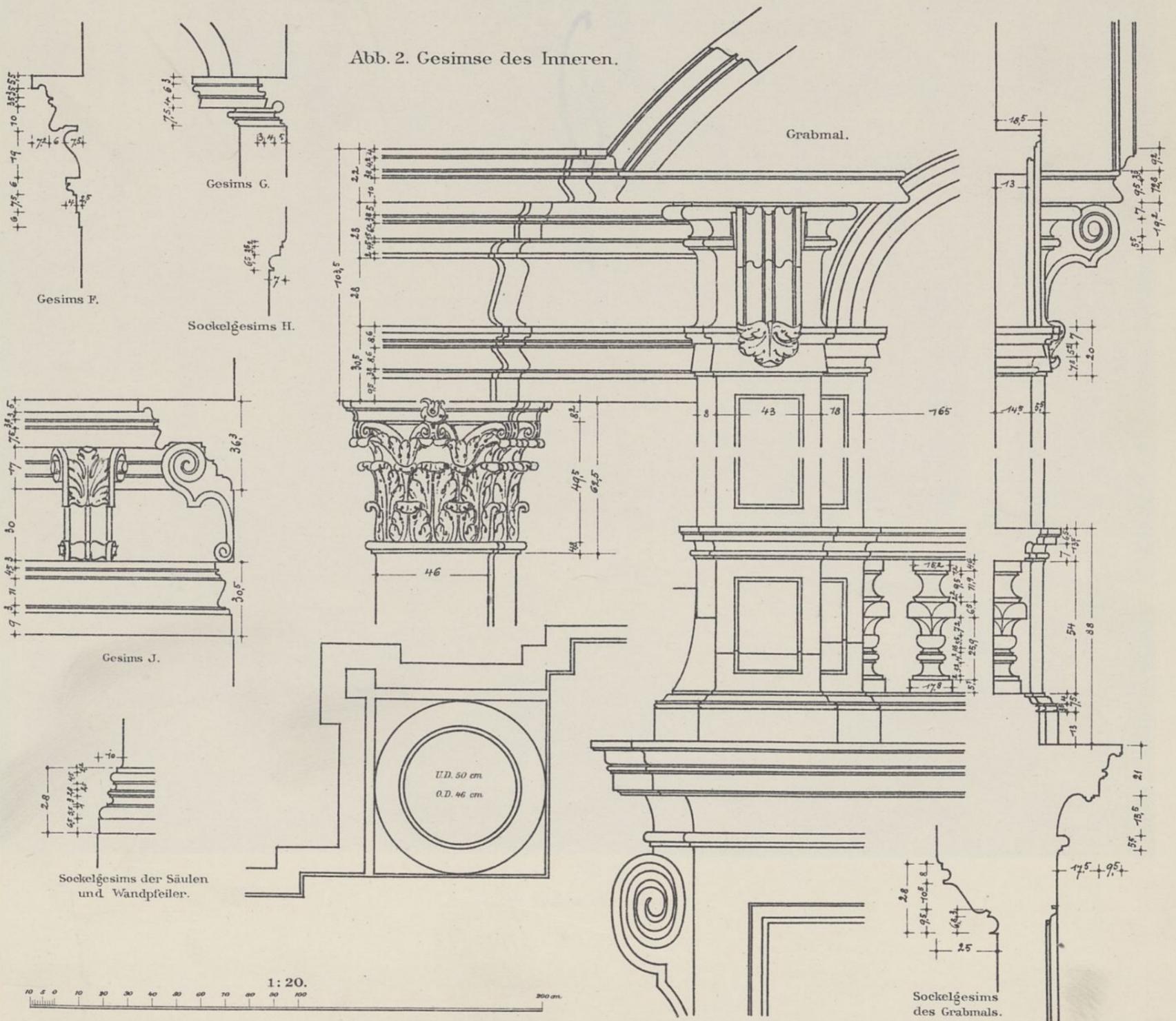


Abb. 2. Gesimse des Inneren.



Die Kurfürstliche Kapelle am Dom in Breslau.



Blick gegen den Altar.

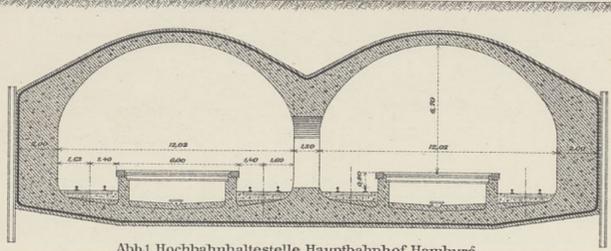


Abb. 1. Hochbahnhaltestelle Hauptbahnhof Hamburg. Schnitt a-b in Abb. 6. 1: 250.

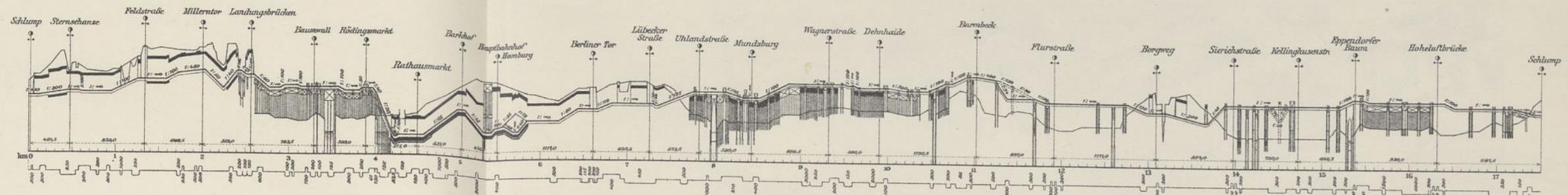


Abb. 2. Längenschnitt der Ringlinie der Hoch- und Untergrundbahn. 1: 43750 Ed. Längen.

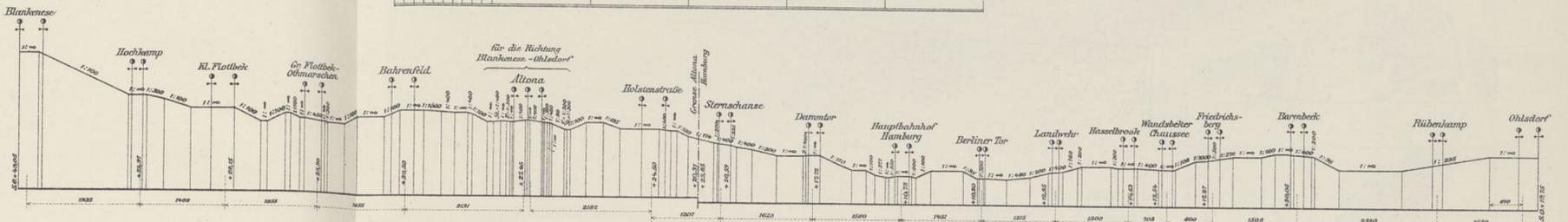


Abb. 3. Längenschnitt der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlendorf. 1: 75000 Ed. Längen.

Abb. 3a. 1: 1500 f. d. Höhen.

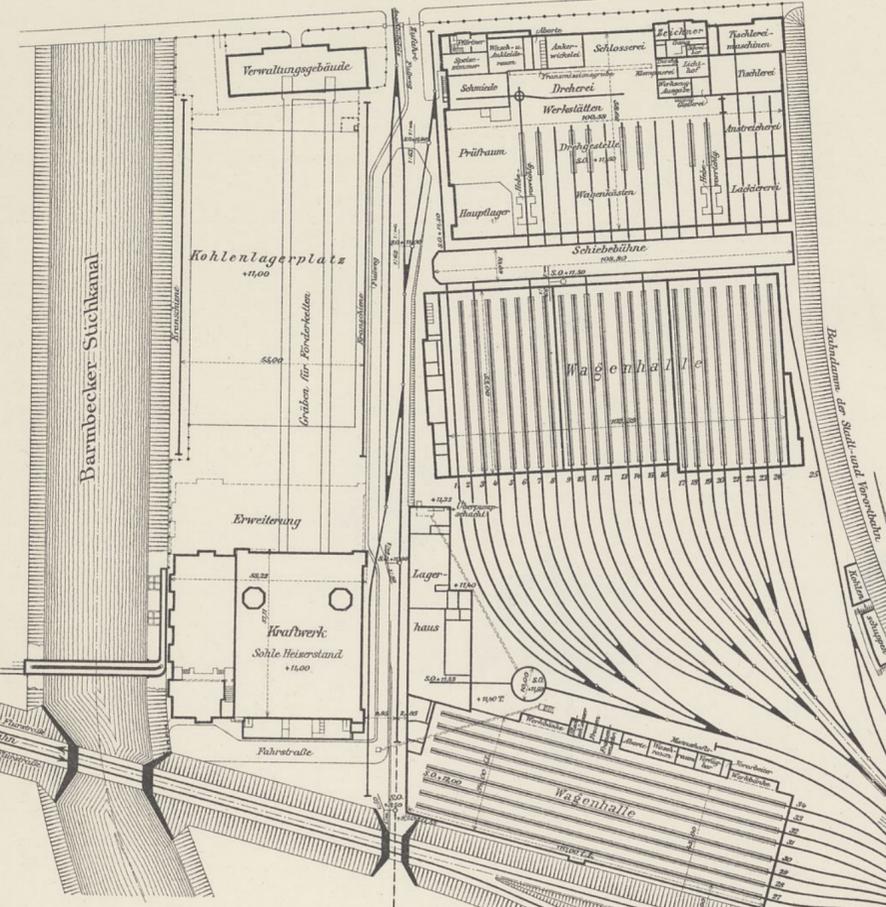


Abb. 4. Betriebsbahnhof Barmbeck. 1: 1500.

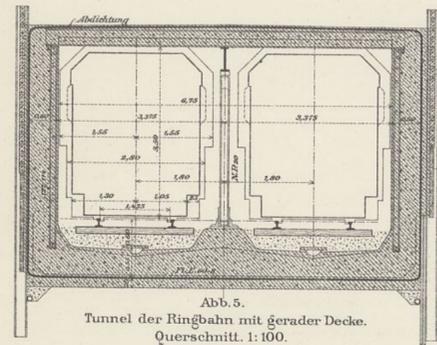


Abb. 5. Tunnel der Ringbahn mit gerader Decke. Querschnitt. 1: 100.

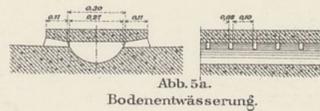


Abb. 5a. Bodenentwässerung.

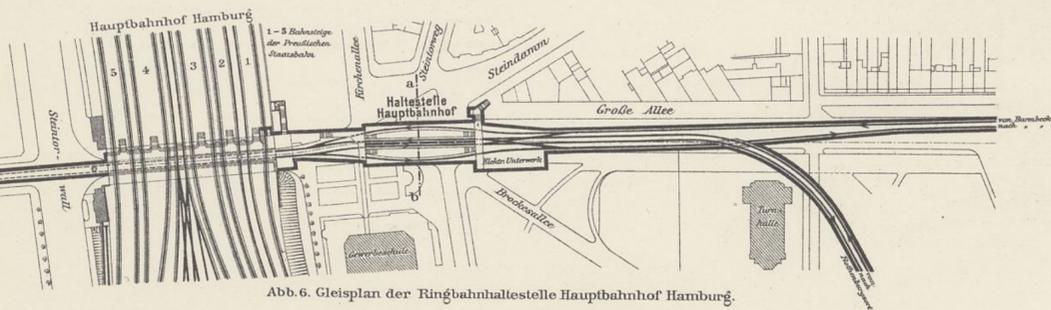


Abb. 6. Gleisplan der Ringbahnhaltestelle Hauptbahnhof Hamburg.

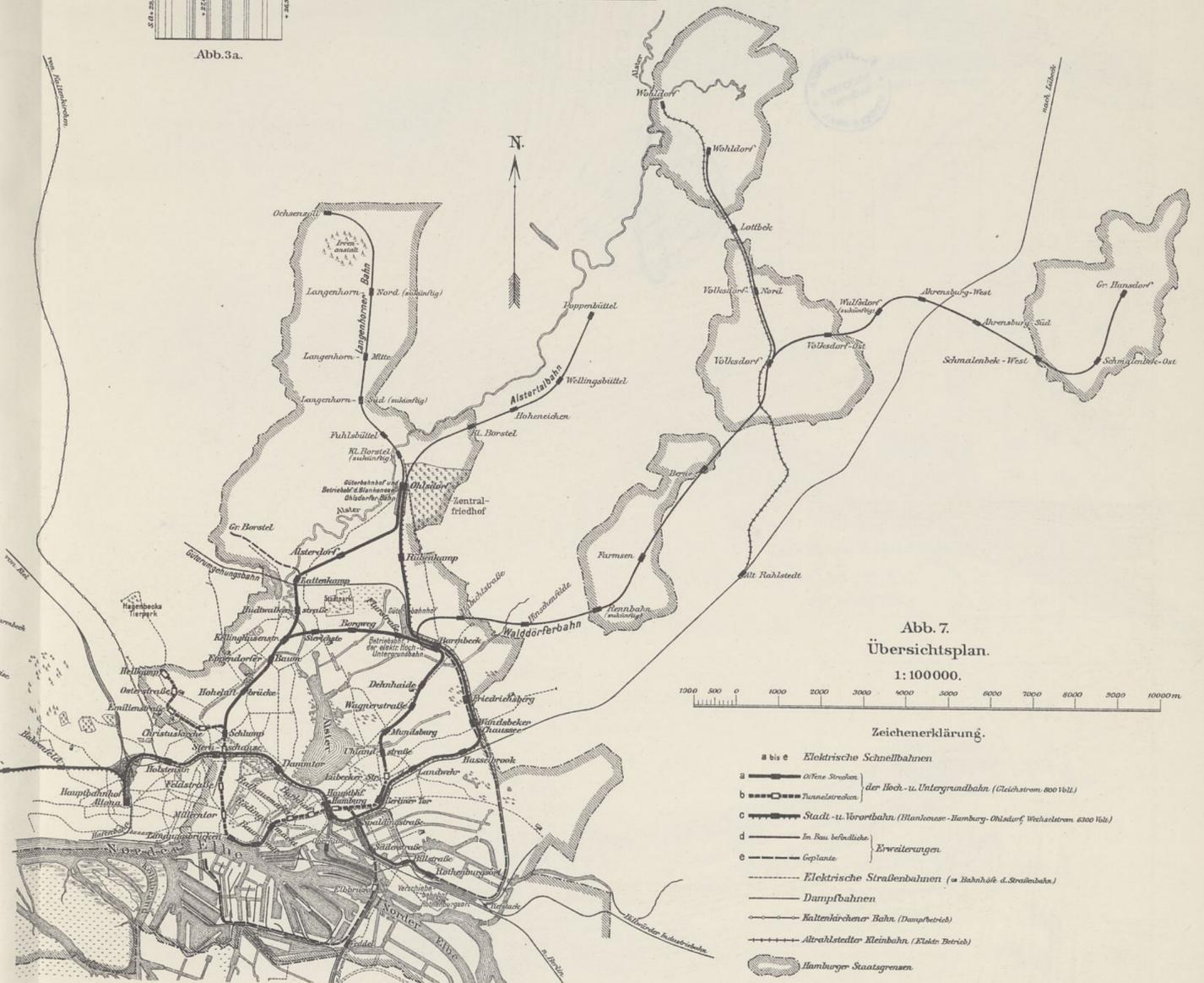
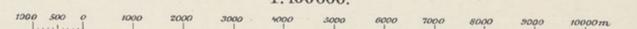


Abb. 7. Übersichtsplan. 1: 100000.



- Zeichenerklärung.
- a bis e Elektrische Schnellbahnen
 - a Offene Strecken
 - b Tunnelstrecken
 - c Stadt- u. Vorortbahn (Blankenese-Hamburg-Ohlendorf, Weichseltram, 6300 HSt.)
 - d Im Bau befindliche Erweiterungen
 - e Geplante Erweiterungen
 - Elektrische Straßenbahnen (= Bahnhöfe d. Straßenbahn)
 - Dampfbahnen
 - Kleinbahnlinien (Dampf- u. Elektro)
 - Altrahleider Kleinbahn (Eloktro-Betrieb)
 - Hamburger Staatsgrenzen

Die elektrischen Schnellbahnen Hamburgs und ihre Erweiterungen.

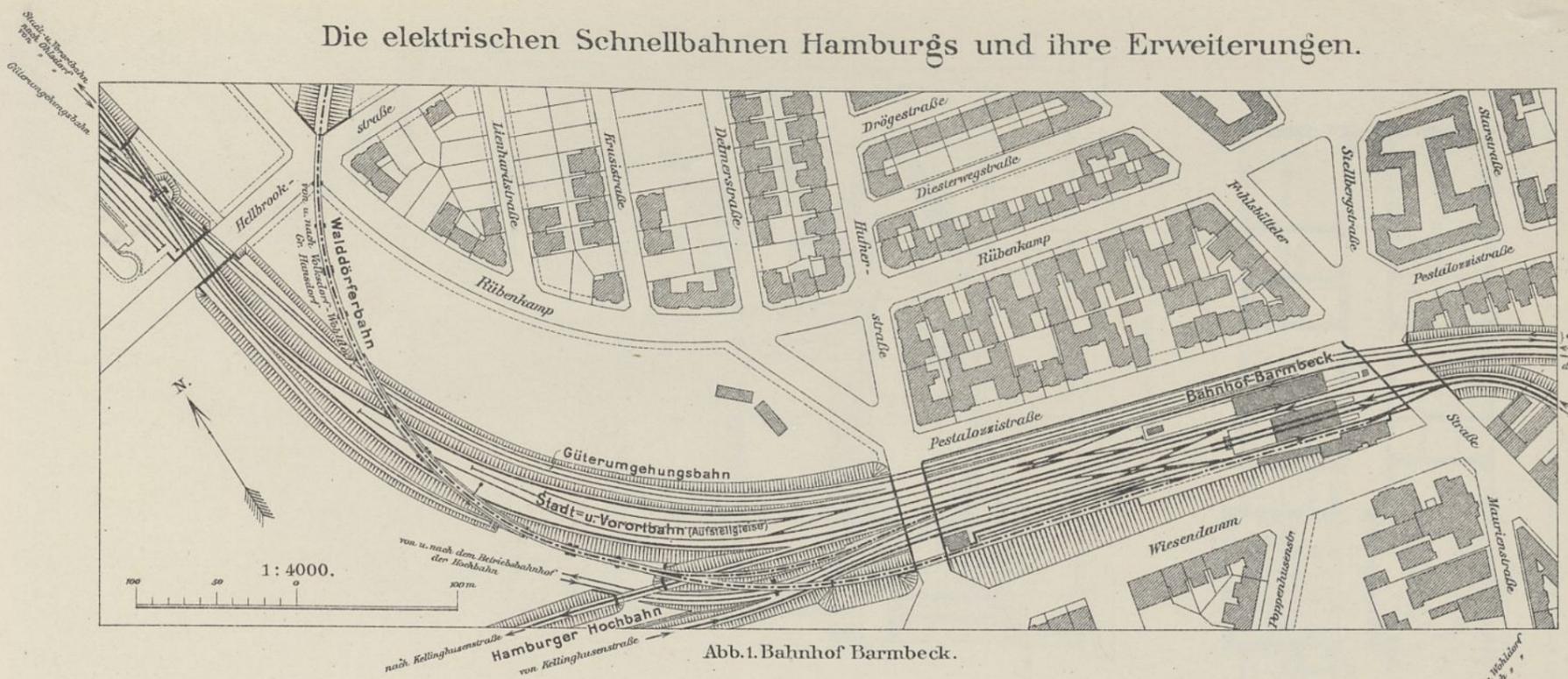


Abb. 1. Bahnhof Barmbeck.

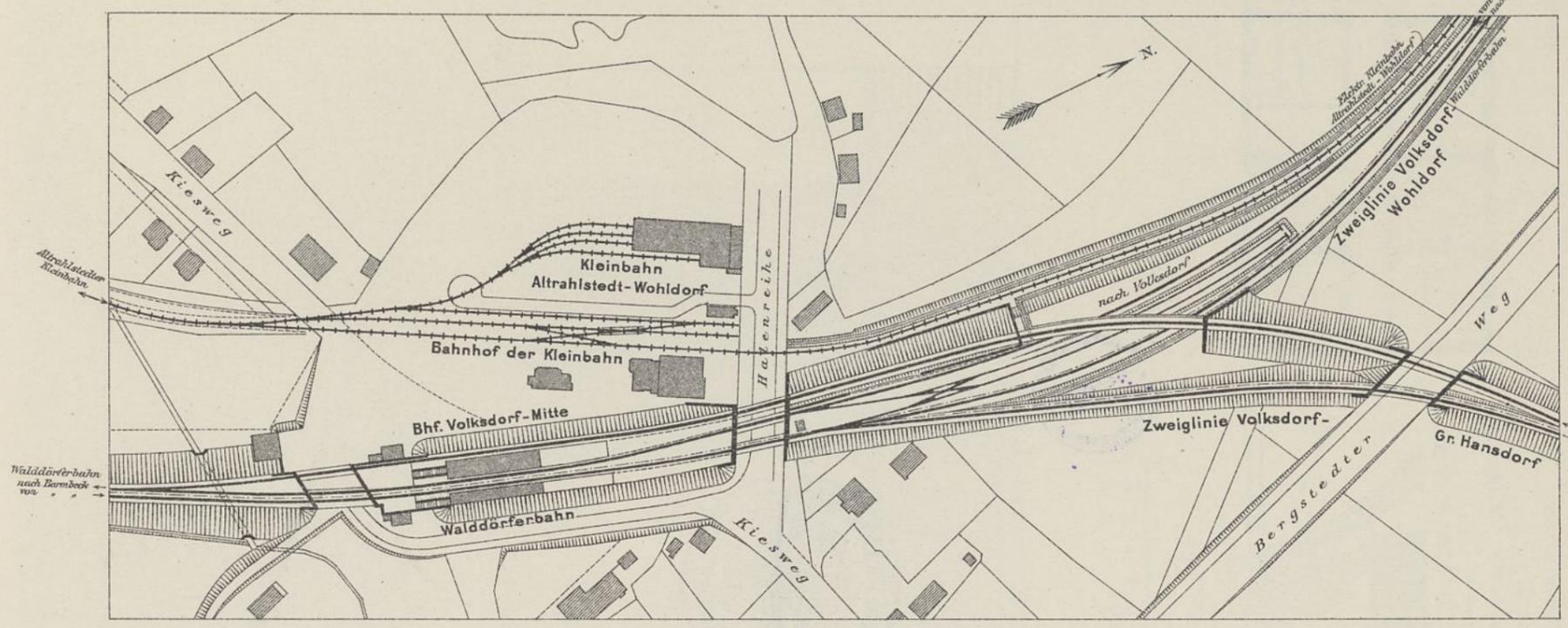


Abb. 2. Walddörfelbahn. Bahnhof Volksdorf-Mitte.

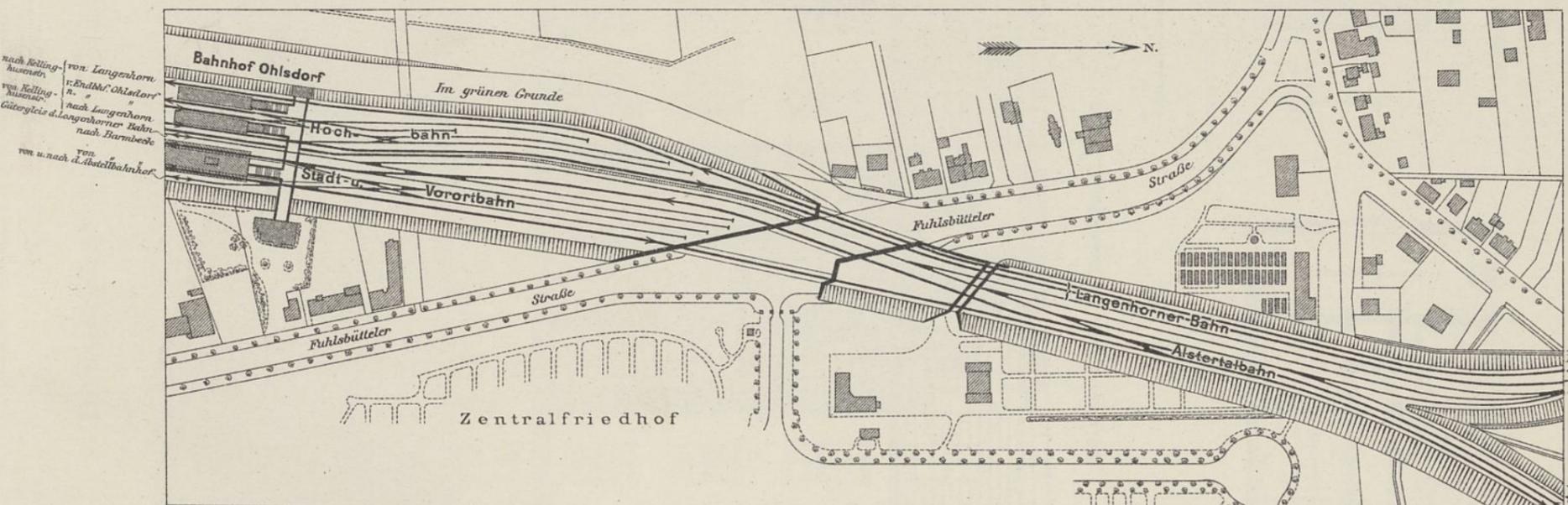


Abb. 3. Bahnhof Ohlsdorf.

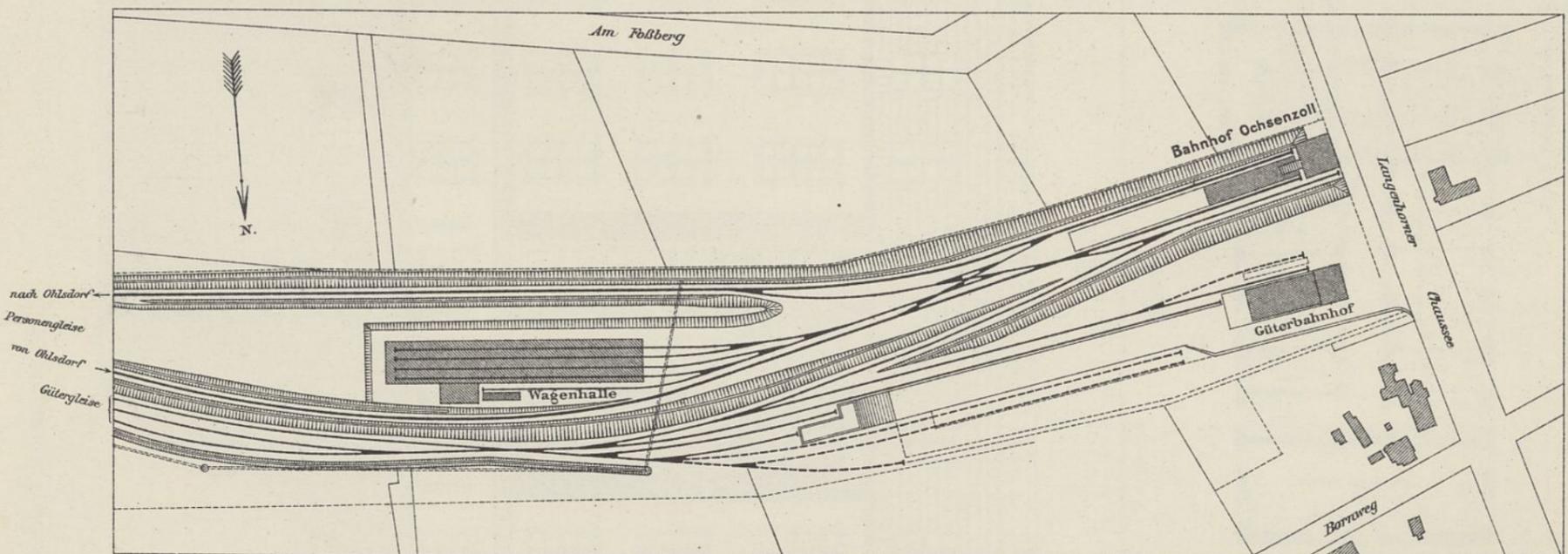


Abb. 4. Langenhorner Bahn. Endbahnhof Ochsenzoll.

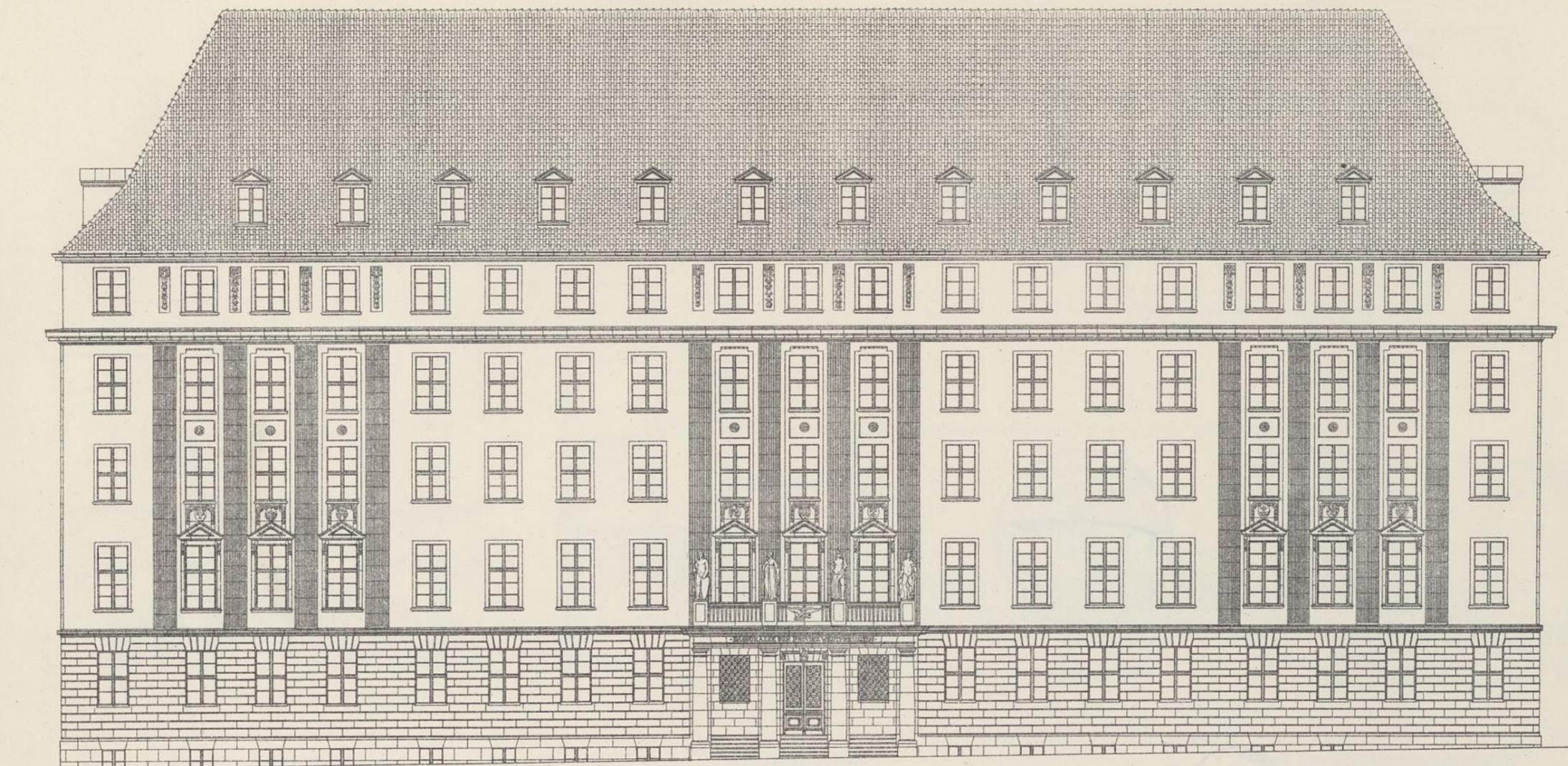


Abb.1. Hauptfront am Elisabethwall. 1:200.

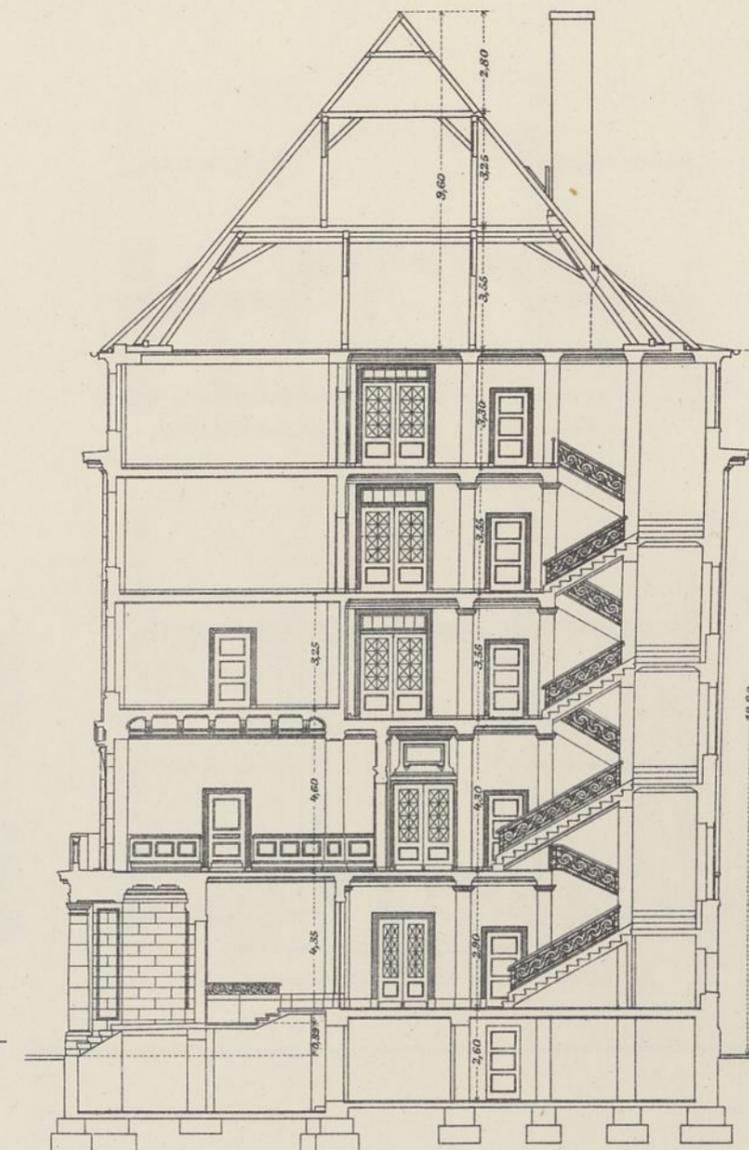
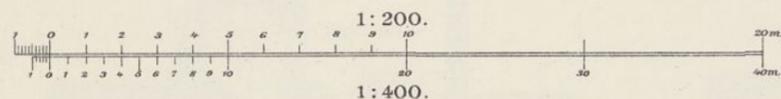


Abb.2. Querschnitt. 1:200.

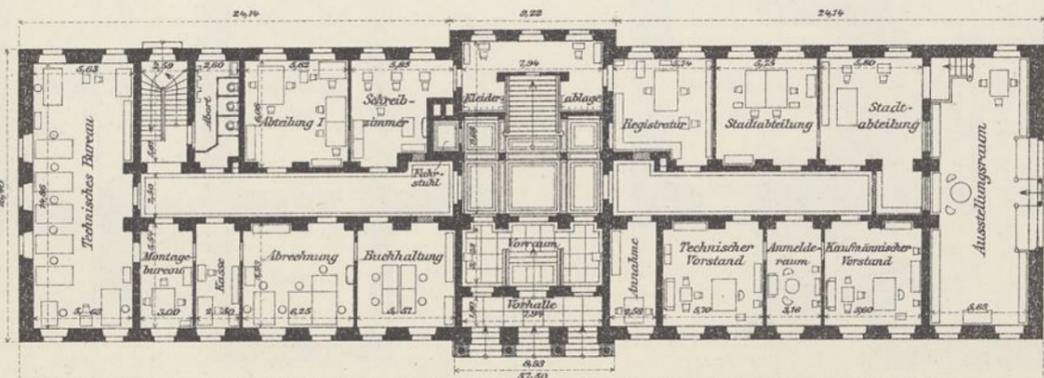
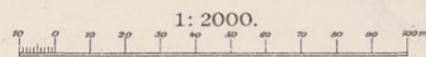


Abb.3. Erdgeschoß. 1:400. Geschäftsräume der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft.

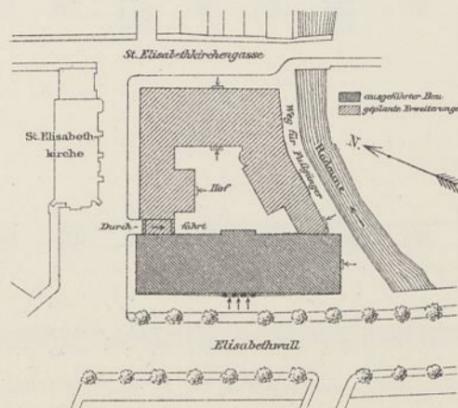


Abb.5. Lageplan. 1:2000

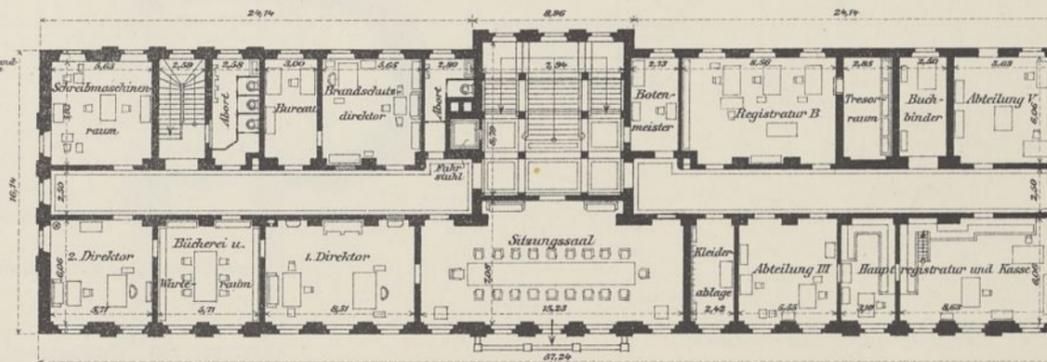


Abb.4. Erstes Obergeschoß. 1:400. Geschäftsräume der Brandkasse.

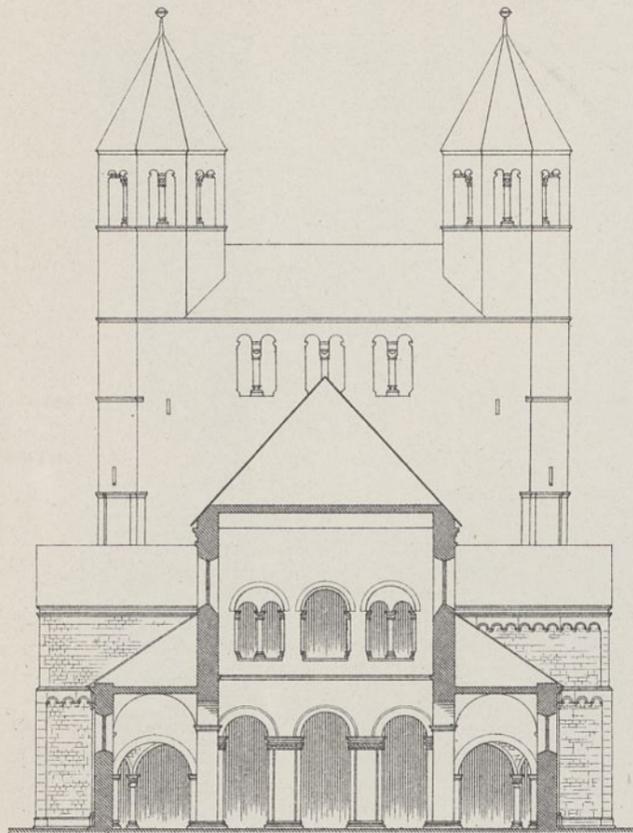


Abb. 2. Querschnitt durch das Kirchenschiff.

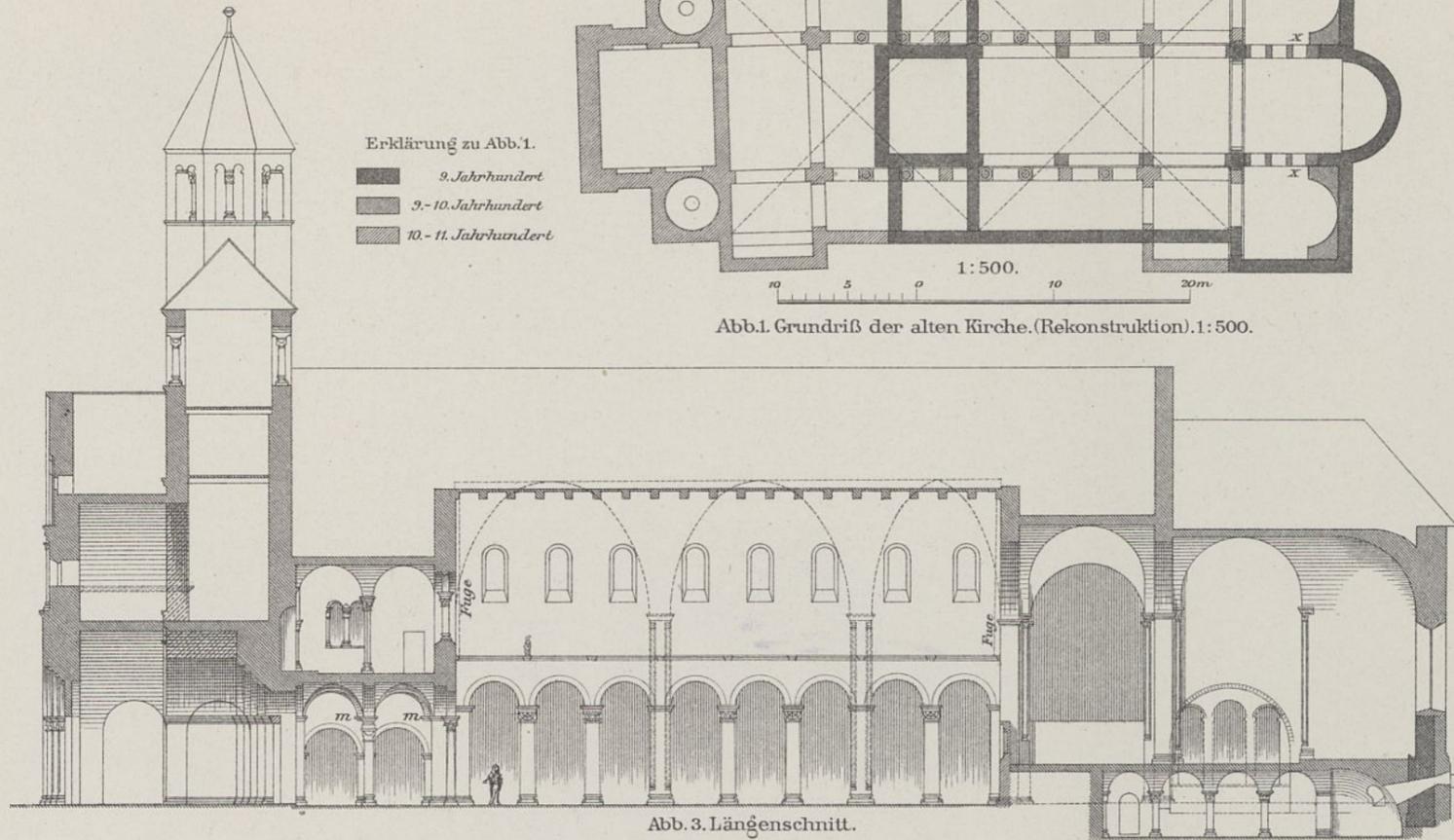


Abb. 1. Grundriß der alten Kirche. (Rekonstruktion) 1:500.

Erklärung zu Abb. 1.
 ■ 9. Jahrhundert
 ■ 9.-10. Jahrhundert
 ■ 10.-11. Jahrhundert



Abb. 4. Querschnitt durch das westliche Quererschiff.

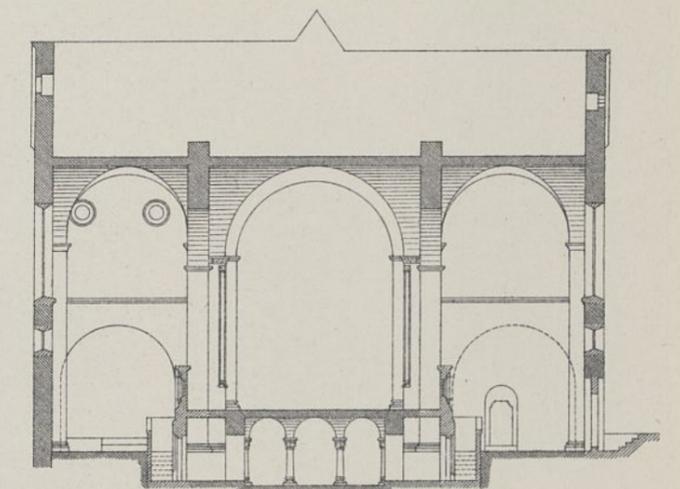


Abb. 5. Querschnitt durch das östliche Querhaus.

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 20 30 m
 1:300

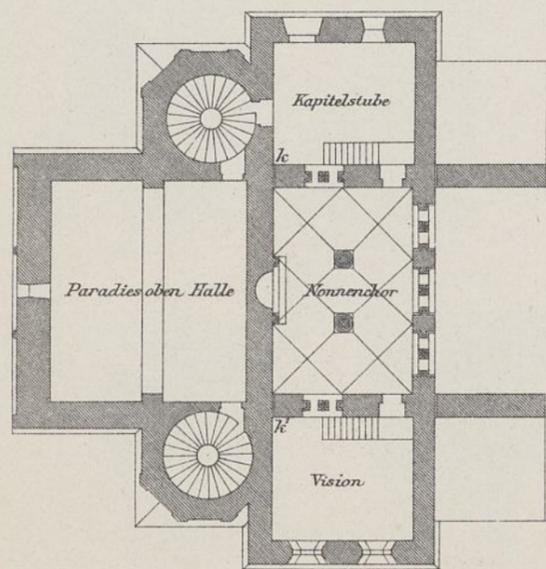


Abb. 6. Grundriß in Höhe der Nonnenempore.

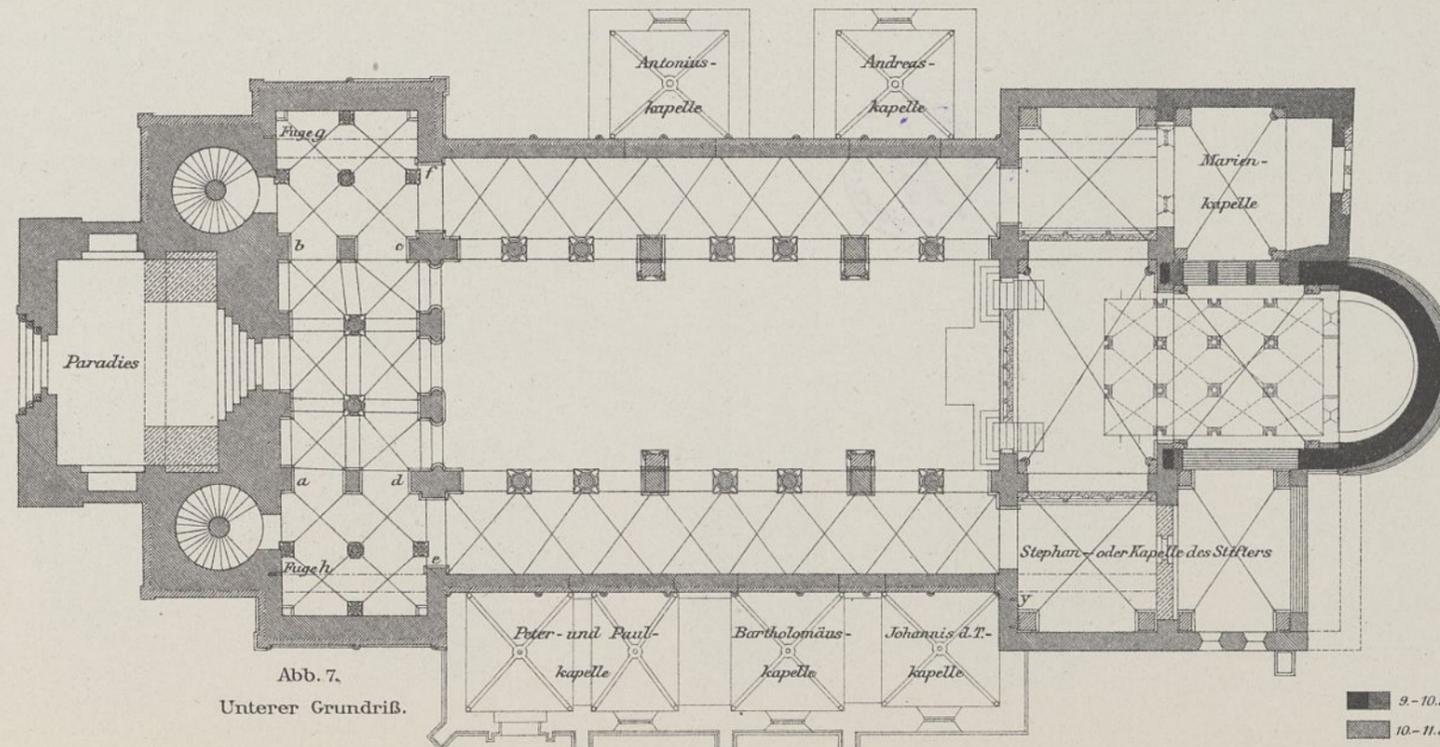


Abb. 7. Unterer Grundriß.

Erklärung zu Abb. 7.
 ■ 9.-10. Jahrhundert ■ 11.-12. Jahrhundert
 ■ 10.-11. Jahrhundert ■ 13. Jahrhundert



Abb. 8. Südseite des Ostbaues.

Wiederherstellung des Münsters in Gandersheim.

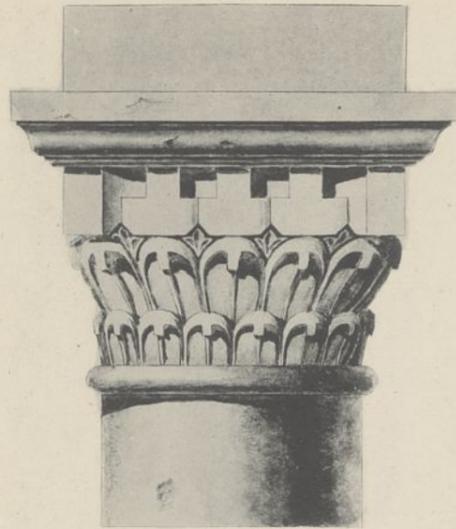


Abb. 1.

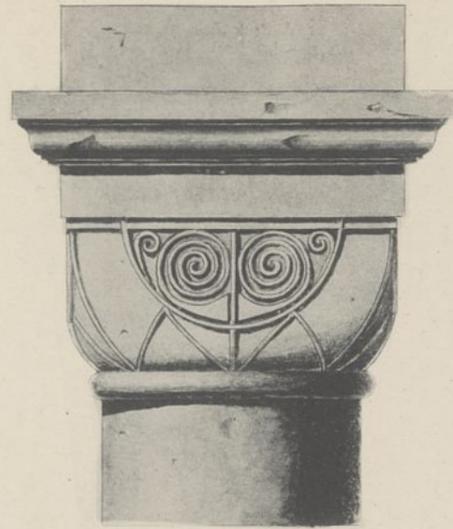


Abb. 2.

Abb. 1 bis 3. Säulen im Hauptschiff. Nordseite.



Abb. 3.

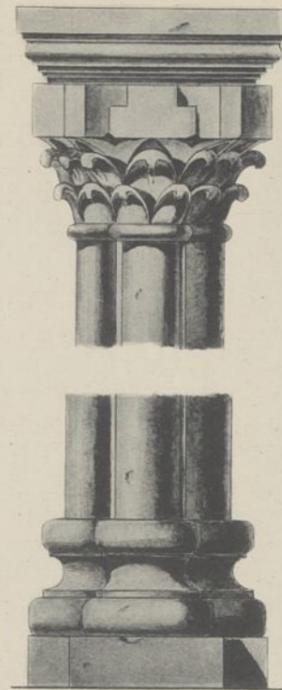


Abb. 10.

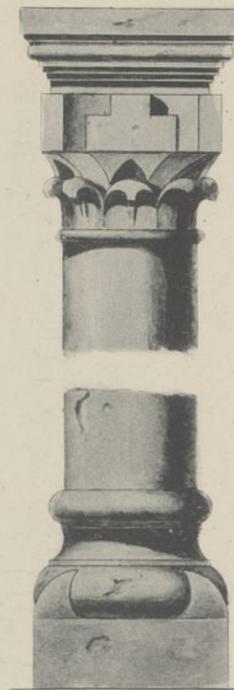


Abb. 11.

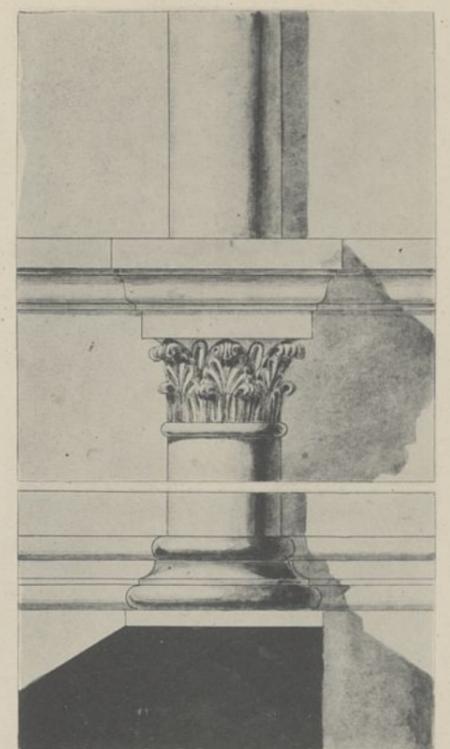
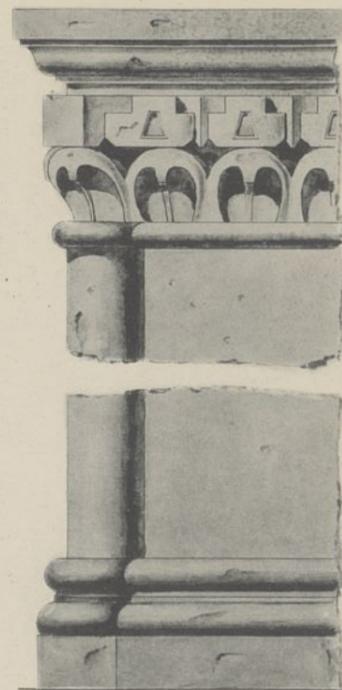


Abb. 12. Nonnenempore. Mittlere Bogenöffnung.

10 0 10 20 30 40 50 cm

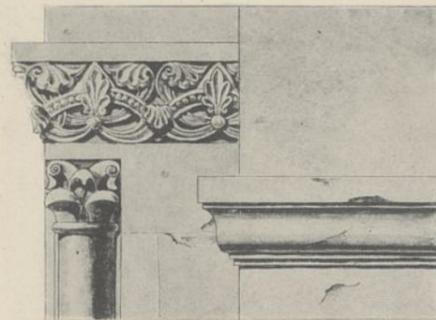


Abb. 4.

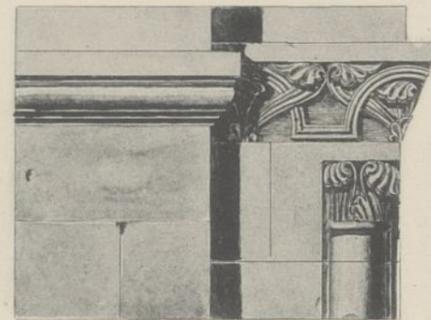


Abb. 6.

Abb. 4 bis 7. Kämpfer der Vierung.

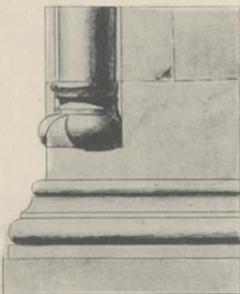


Abb. 5.

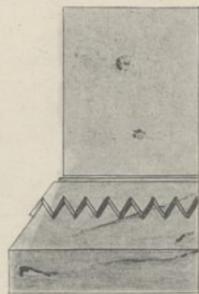


Abb. 8. Stephankapelle.

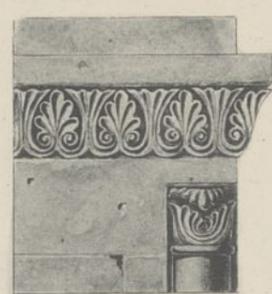


Abb. 7.

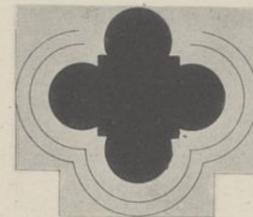


Abb. 9.

Abb. 9 bis 11. Säulen in den Seitenräumen des westlichen Querhauses.

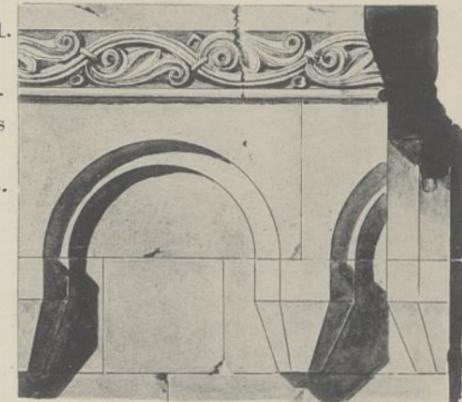


Abb. 19. Gesims. Nördl. Seitenschiff.

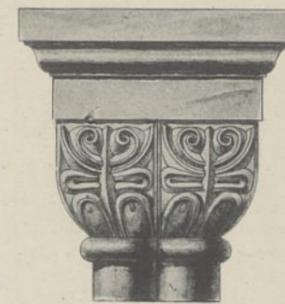


Abb. 17.

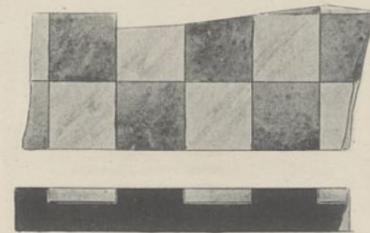


Abb. 15. Fußboden der Nonnenempore.

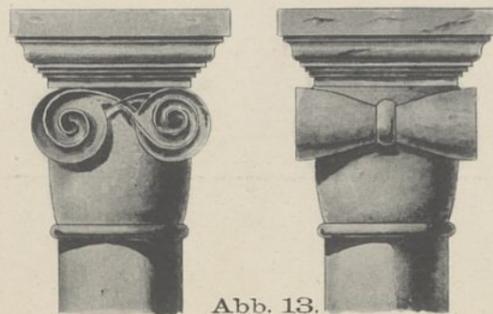


Abb. 13.

Kapitell der vor die Seitenschiffe tretenden Säulen. Westbau.

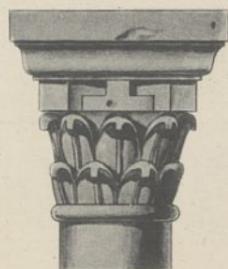


Abb. 14.

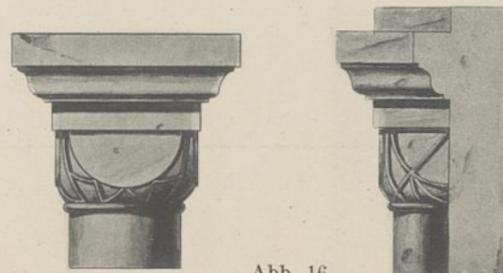


Abb. 16.

Abb. 14 u. 16 bis 18. Nonnenempore.

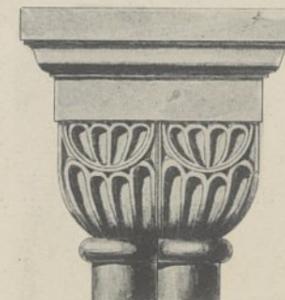


Abb. 18.



Abb. 20. Gesims. Hauptschiff.

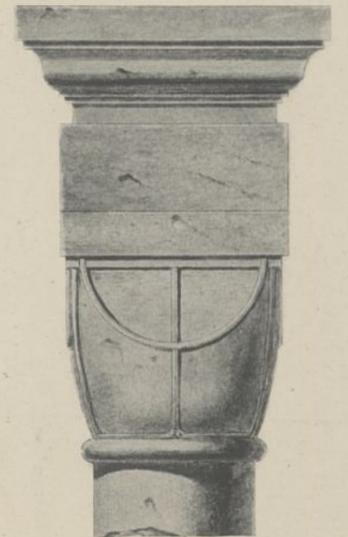


Abb. 21. Mittelsäule unter der Nonnenempore.

Altar und Kanzel der Kirche in Gartz a. d. Plöne.

Abb. 1 bis 5. Altar.

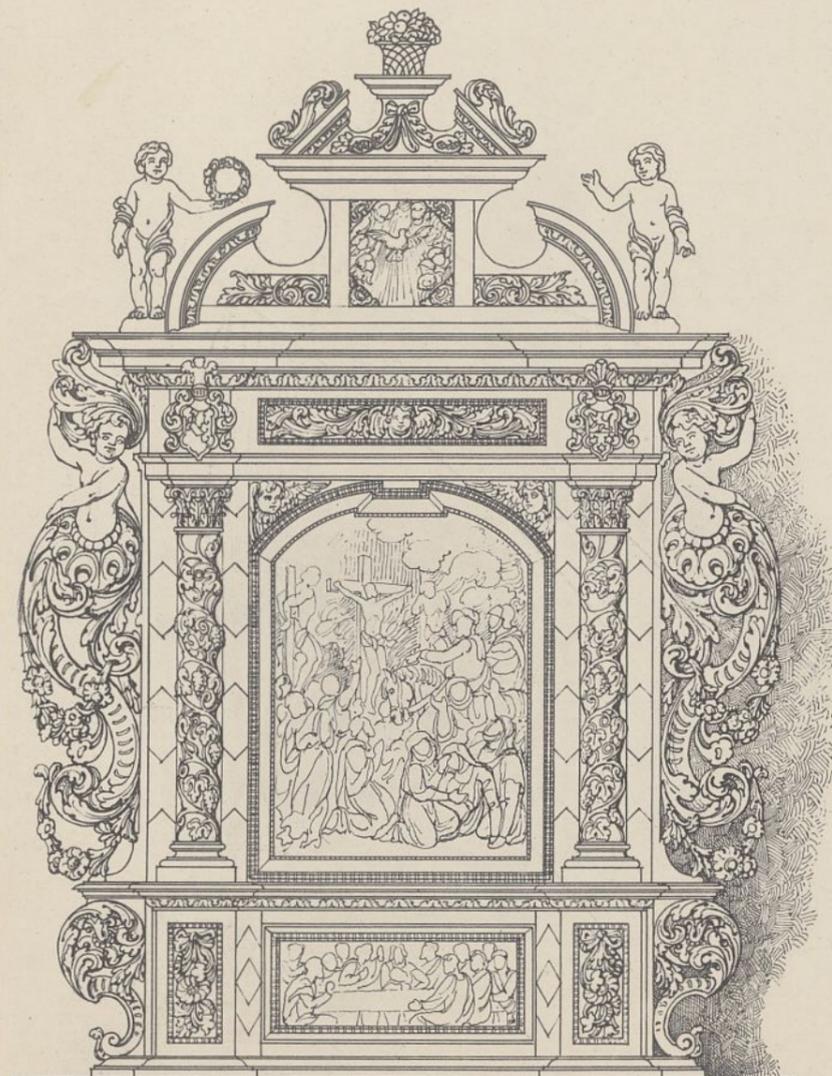
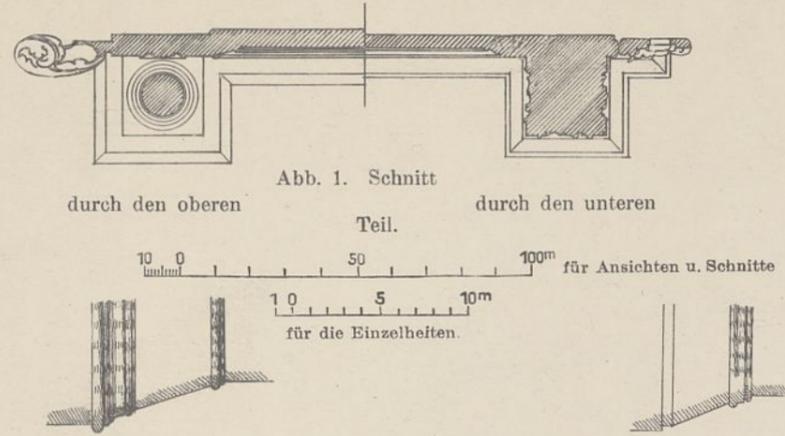


Abb. 4. Vorderansicht.



Abb. 5. Seitenansicht.

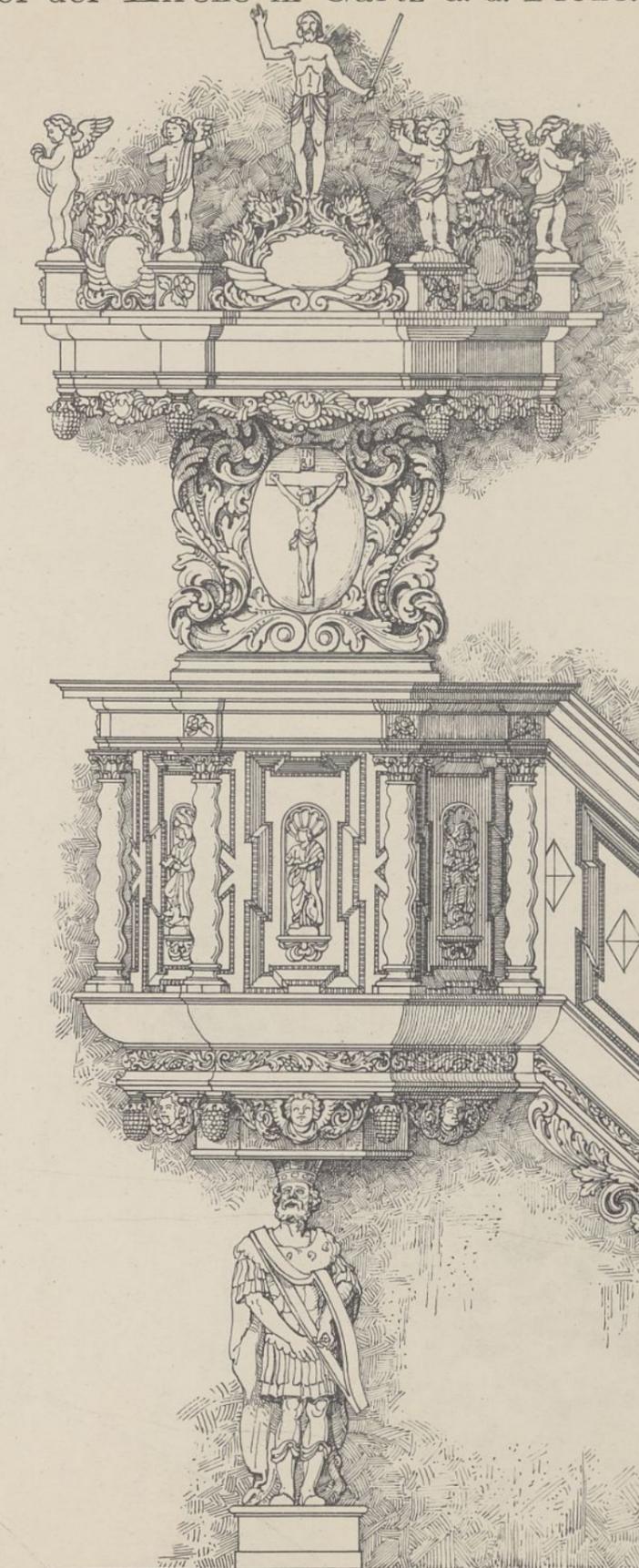


Abb. 8. Ansicht.

Abb. 6 bis 8. Kanzel.

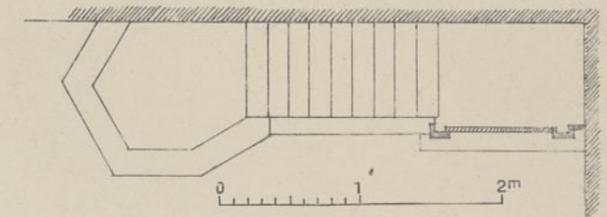


Abb. 6. Grundriß.

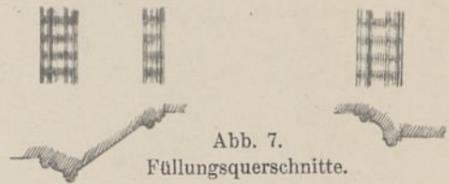


Abb. 7. Füllungsquerschnitte.

v. Saltzwedel aufgen. u. gez.

Unregelmäßige Strömungen.

Abb. 1 bis 4. Mittelwerte der am Rhein 1895/96 gemessenen Lotrechten.

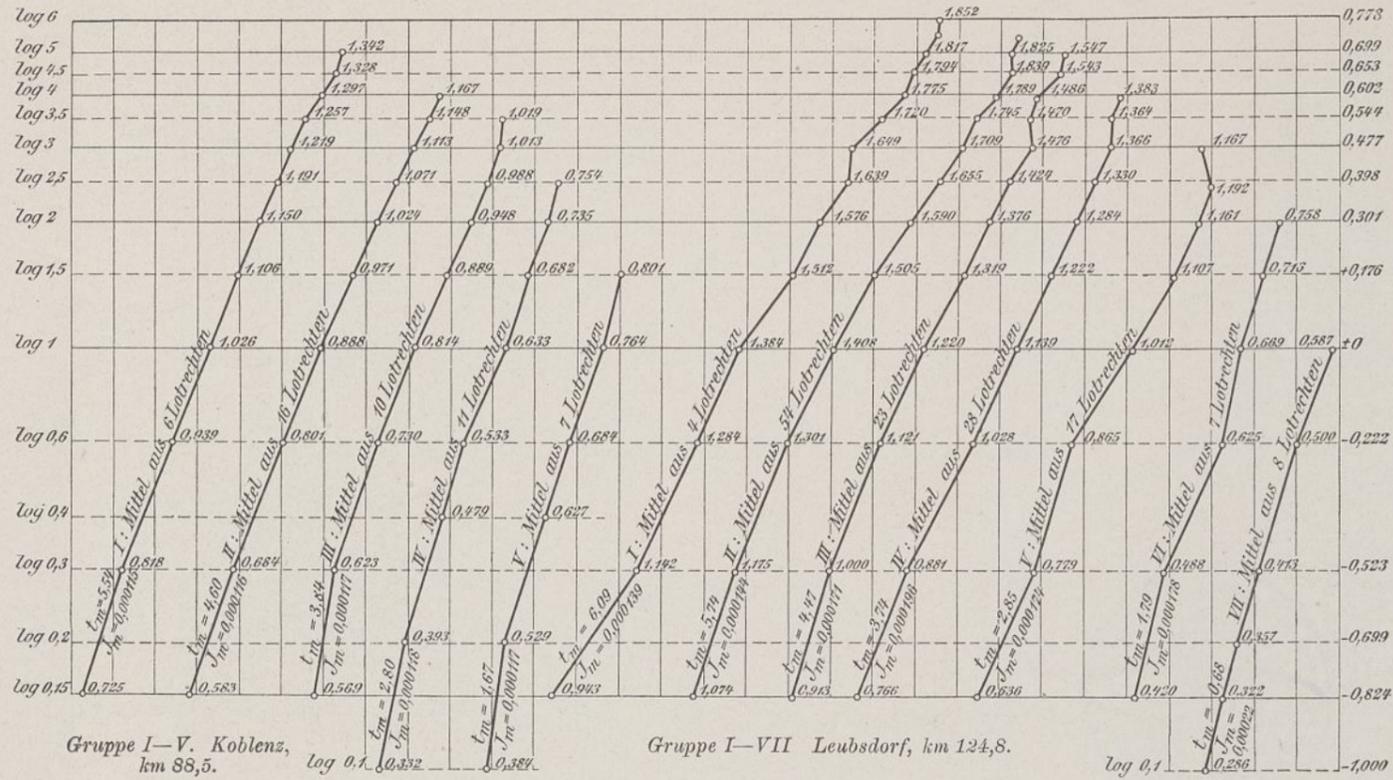


Abb. 1. Mittelwerte bei Koblenz und Leubsdorf.

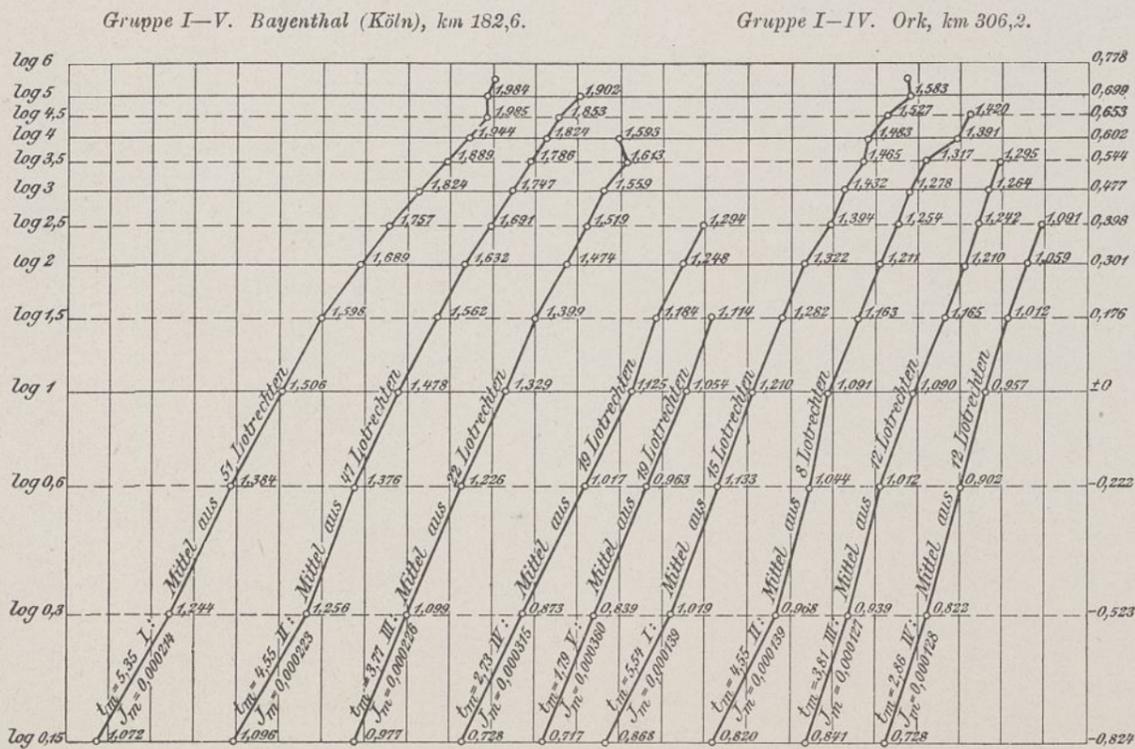


Abb. 2. Mittelwerte bei Köln und Ork.

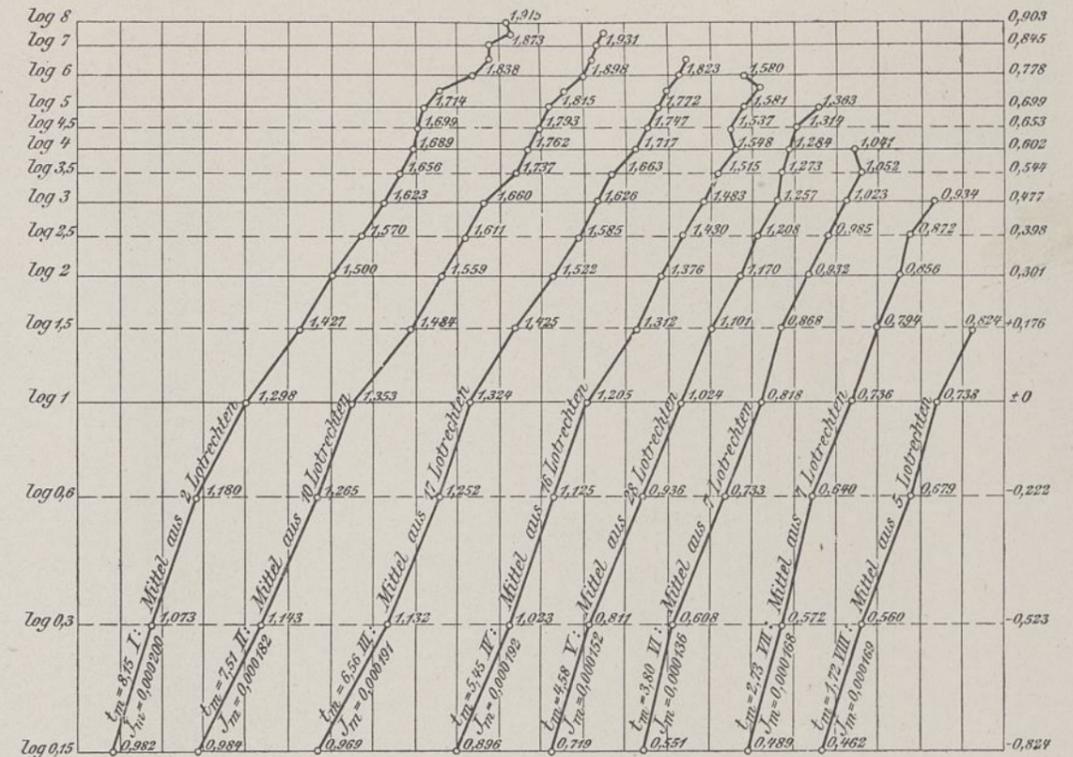


Abb. 3. Mittelwerte bei Himmelgeist, km 229,0.

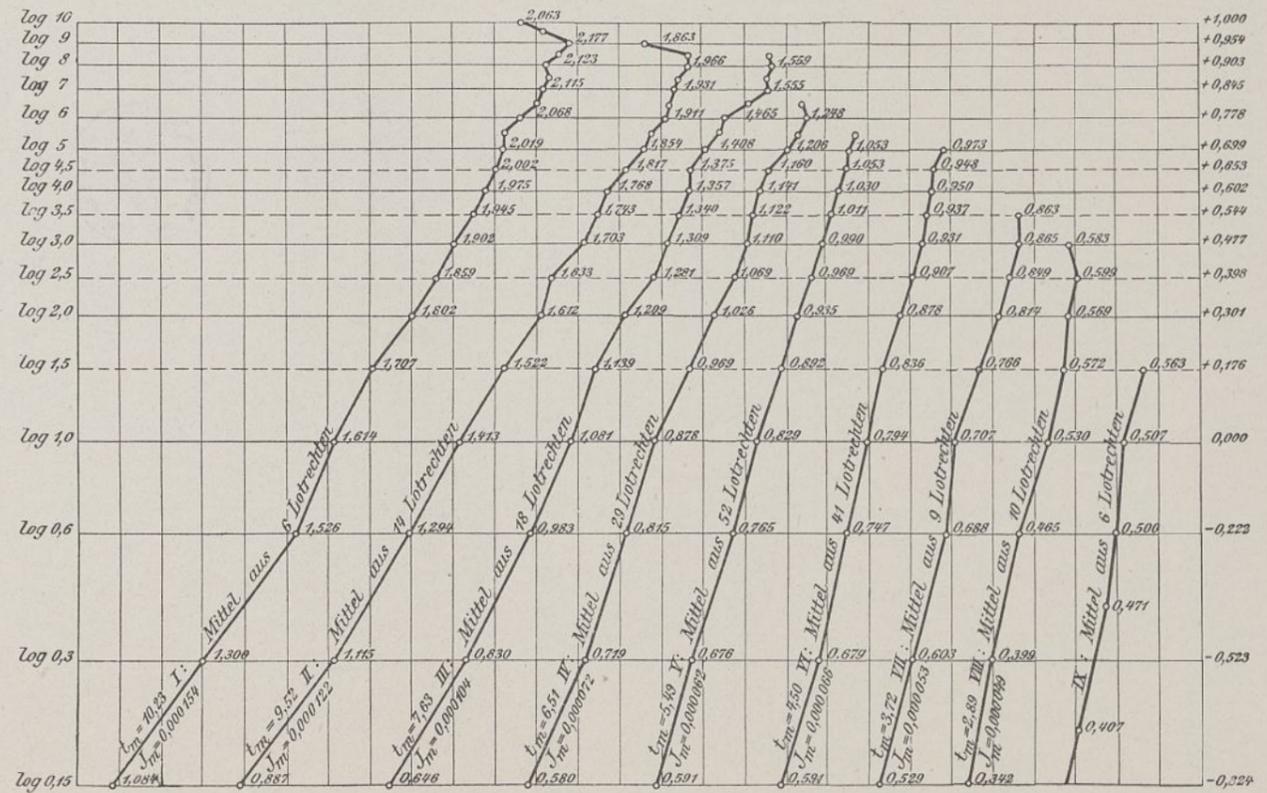


Abb. 4. Mittelwerte bei Obermürnter, km 331,4.

Unregelmäßige Strömungen.

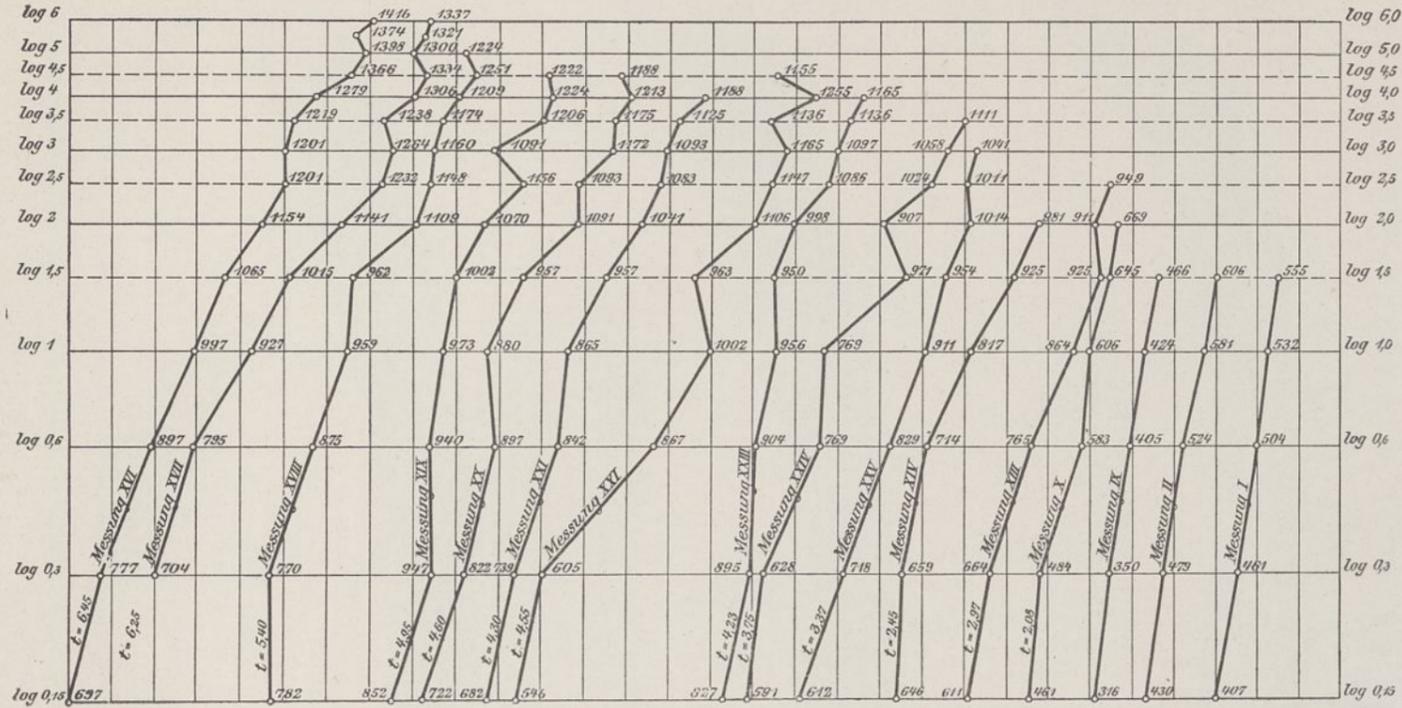


Abb. 1. Lotrechte 10 bei Artlenburg a. d. Elbe.

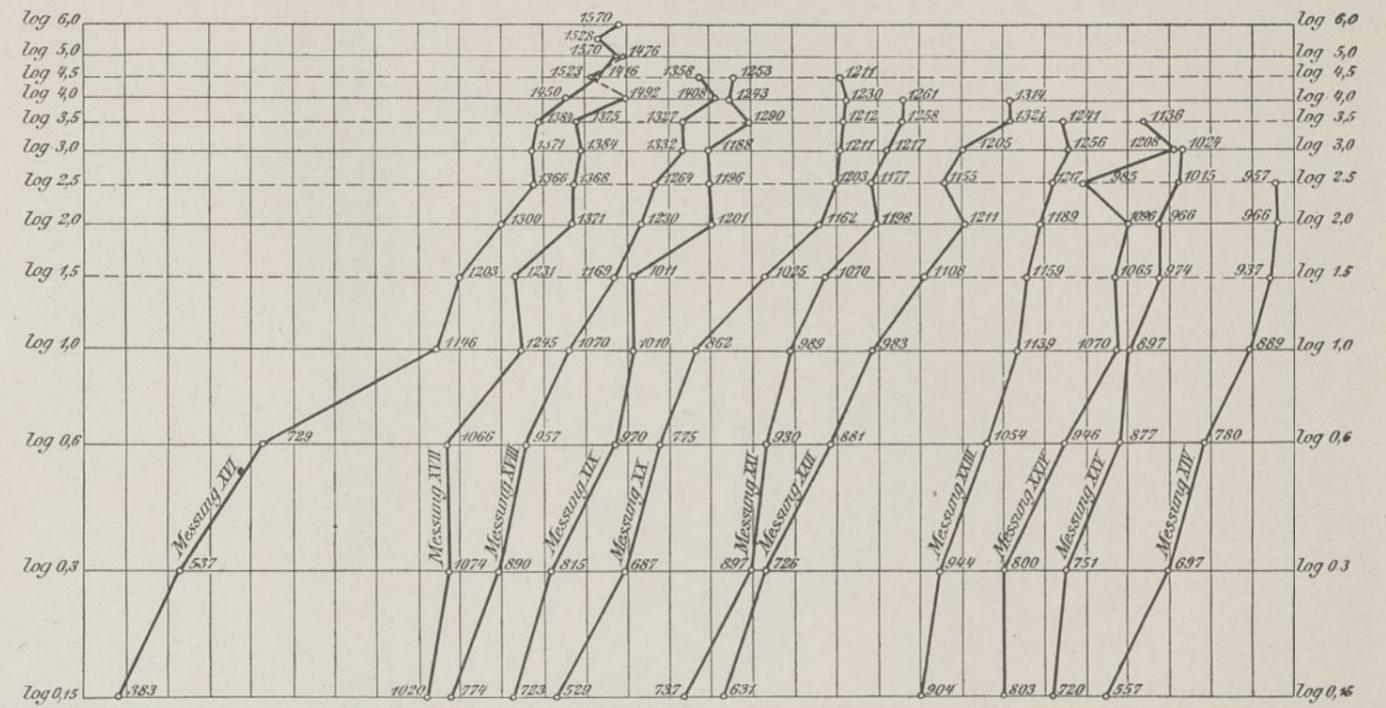


Abb. 3. Lotrechte 13 bei Artlenburg a. d. Elbe.

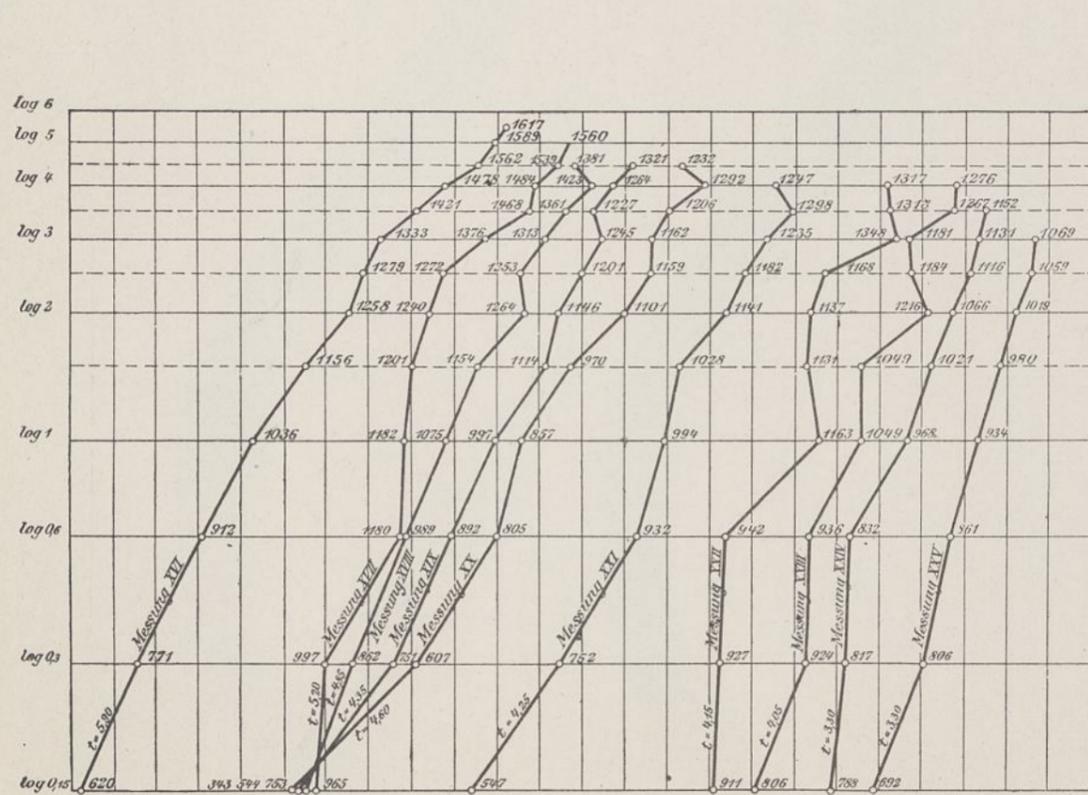


Abb. 2. Lotrechte 12 bei Artlenburg a. d. Elbe.

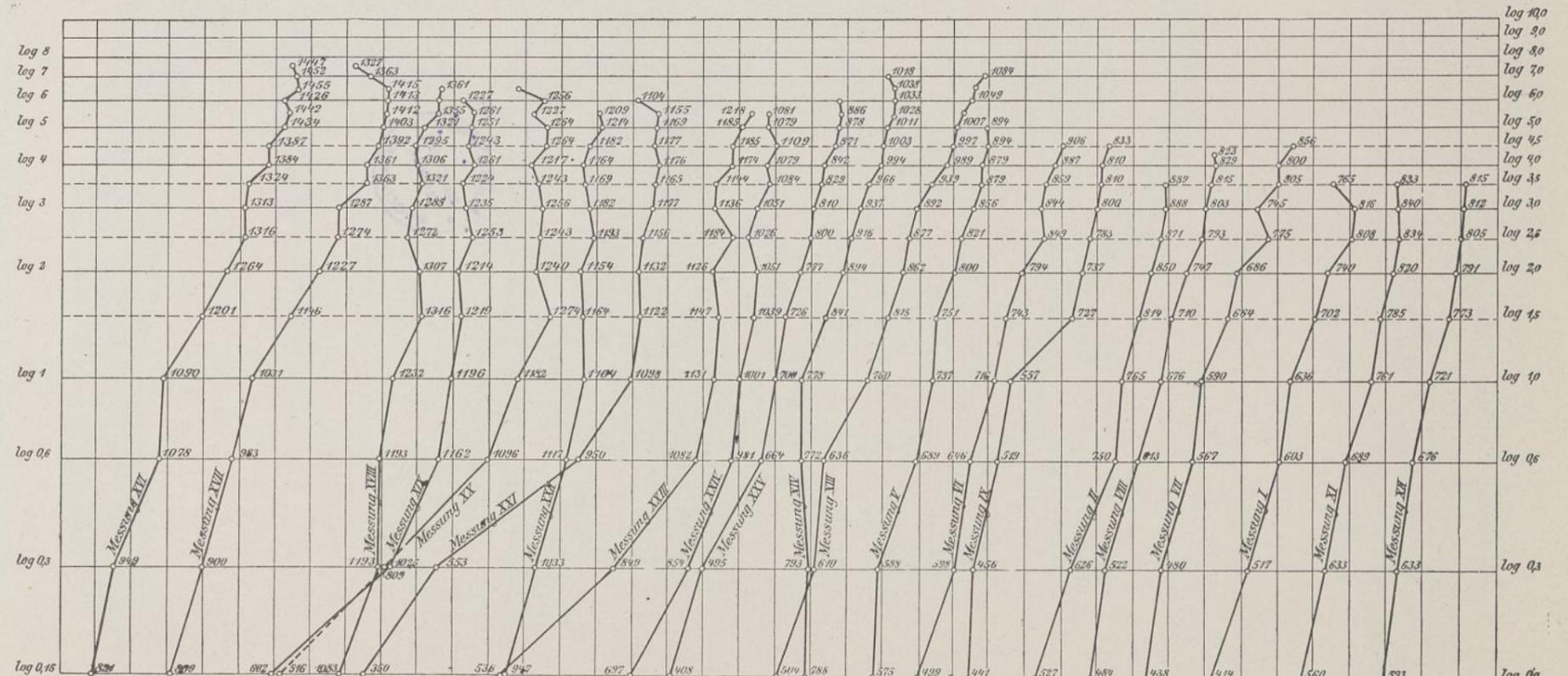


Abb. 4. Lotrechte 7 bei Artlenburg a. d. Elbe.

Abb. 1-2. Stellen in der Weichsel, auf denen die Sohle höher als erstrebt liegt.

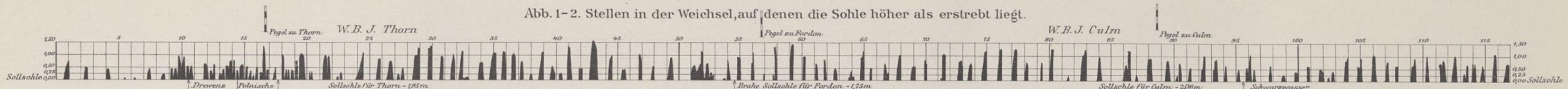


Abb. 1. Längsprofil vom 13. bis 16. Oktober 1903.

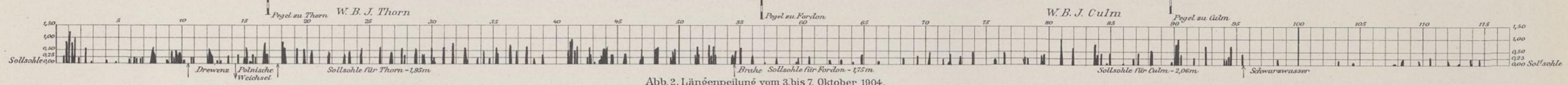


Abb. 2. Längsprofil vom 3. bis 7. Oktober 1904.

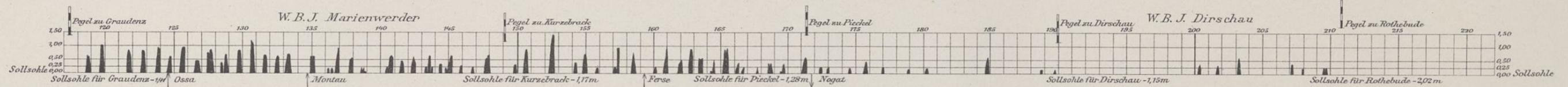


Abb. 1a. Längsprofil vom 13. bis 16. Oktober 1903.

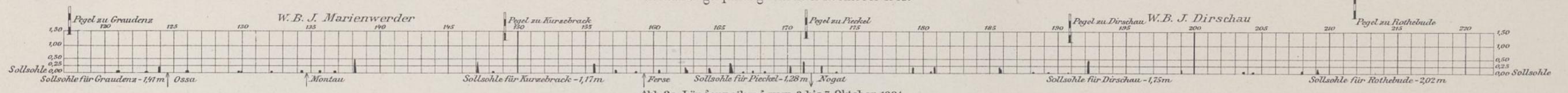
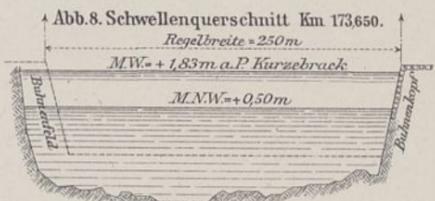
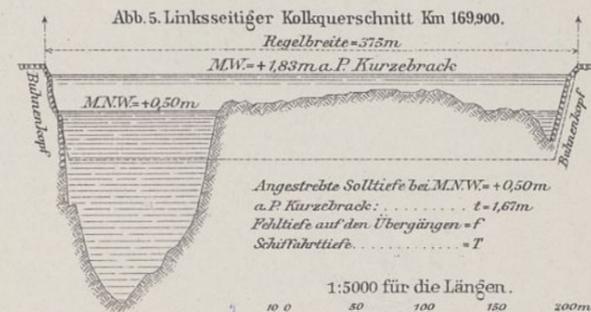


Abb. 2a. Längsprofil vom 3. bis 7. Oktober 1904.

Abb. 3-8. Bezeichnende Querschnitte der Beobachtungsstrecke der Weichsel Km 168-178 bei einer Regelbreite von 375 m und 250 m.



Nach dem Ziel der Weichselregulierung soll die Sohle im Talwege liegen auf $-1,17$ m a.P. zu Kurzebrack.
 Die Nulllinie der Peilung geht durch $+1,72$ m " " "
 Die Sollsohle entspricht also der Tiefenkurve $+2,89$ m " " "
 oder rd. 3 Meter

1:5000 für die Längen.
 1:250 für die Höhen.

Erklärung zu Abb. 9.

- Fahrwinne im Herbst 1911
- - - Fahrwinne im Herbst 1912
- · · Fahrwinne im Herbst 1913
- · · Fahrwinne im Herbst 1914
- · · Fahrwinne im Herbst 1916
- · · Fahrwinne im Herbst 1917

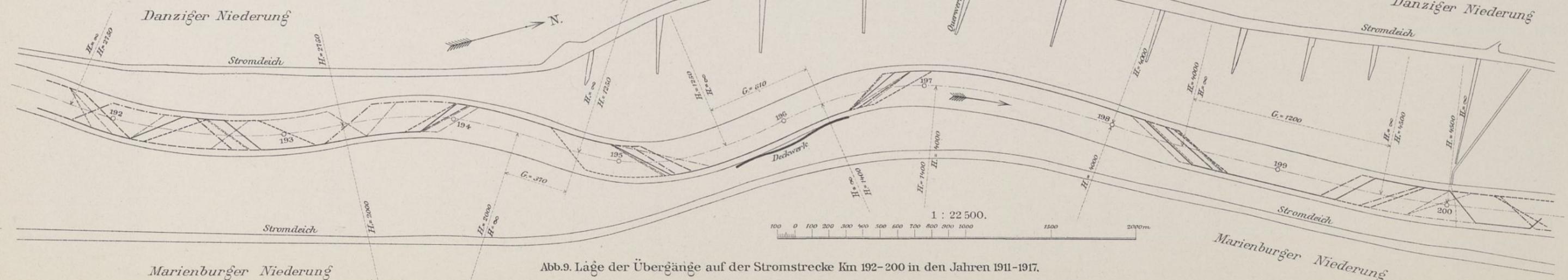
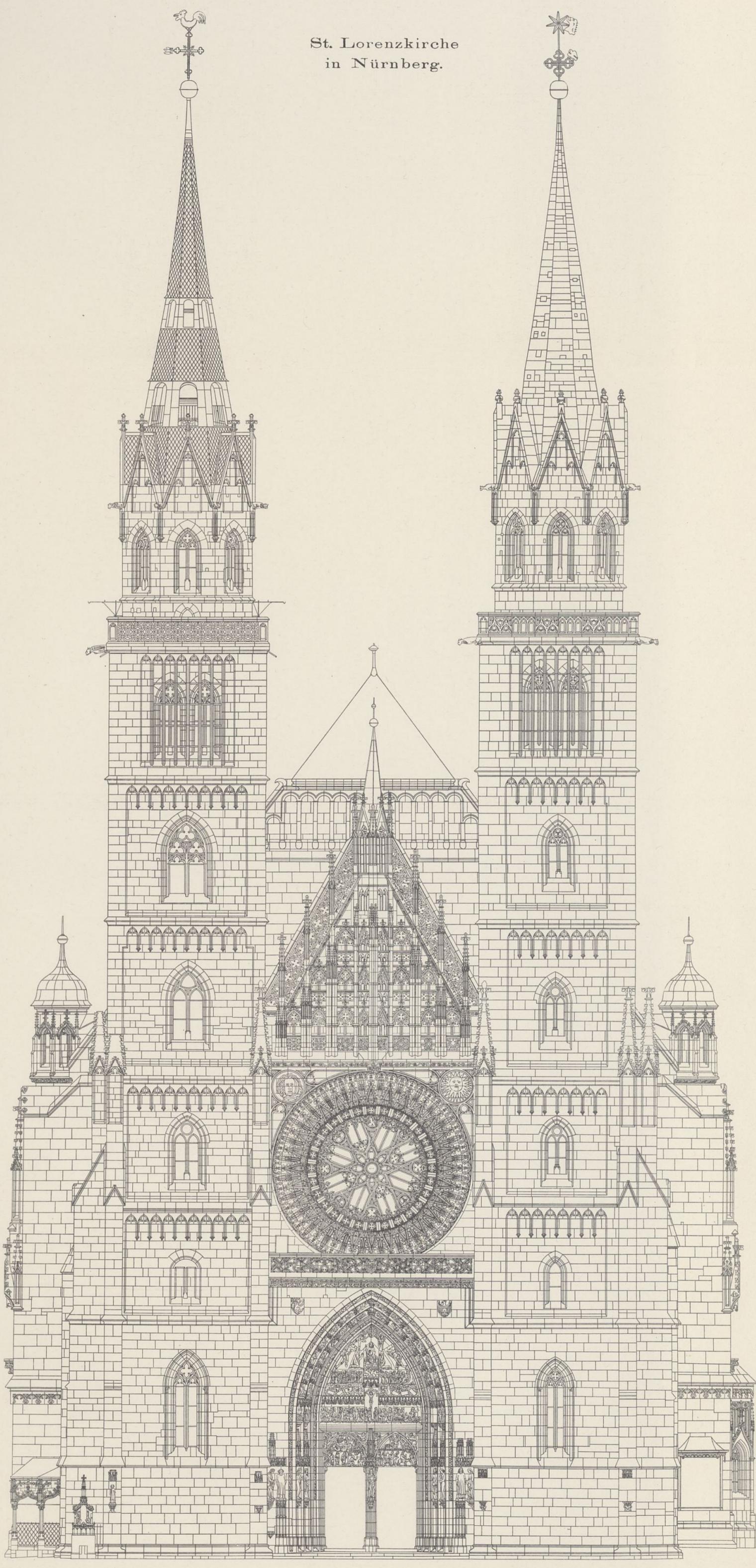


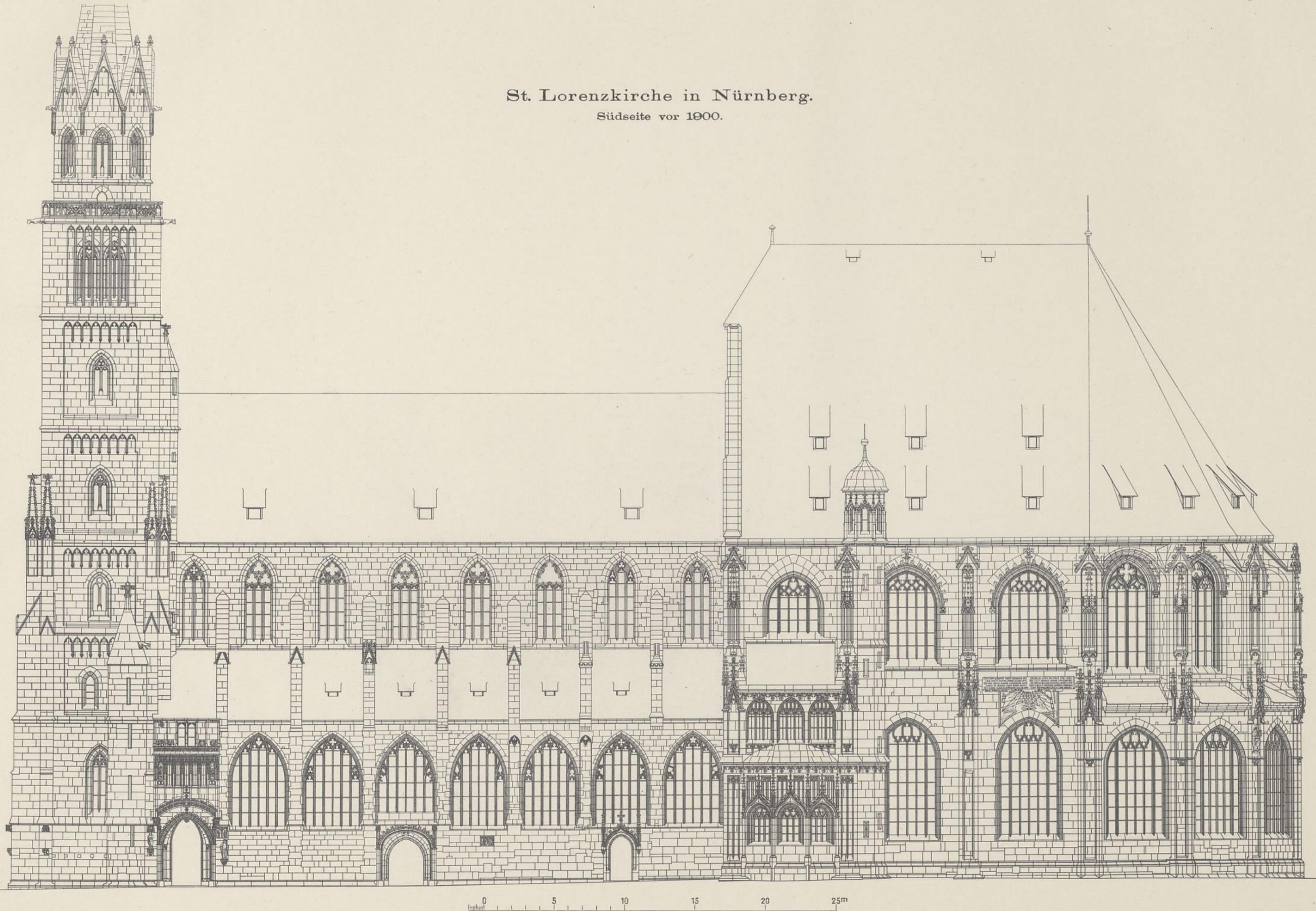
Abb. 9. Lage der Übergänge auf der Stromstrecke Km 192-200 in den Jahren 1911-1917.

St. Lorenzkirche
in Nürnberg.

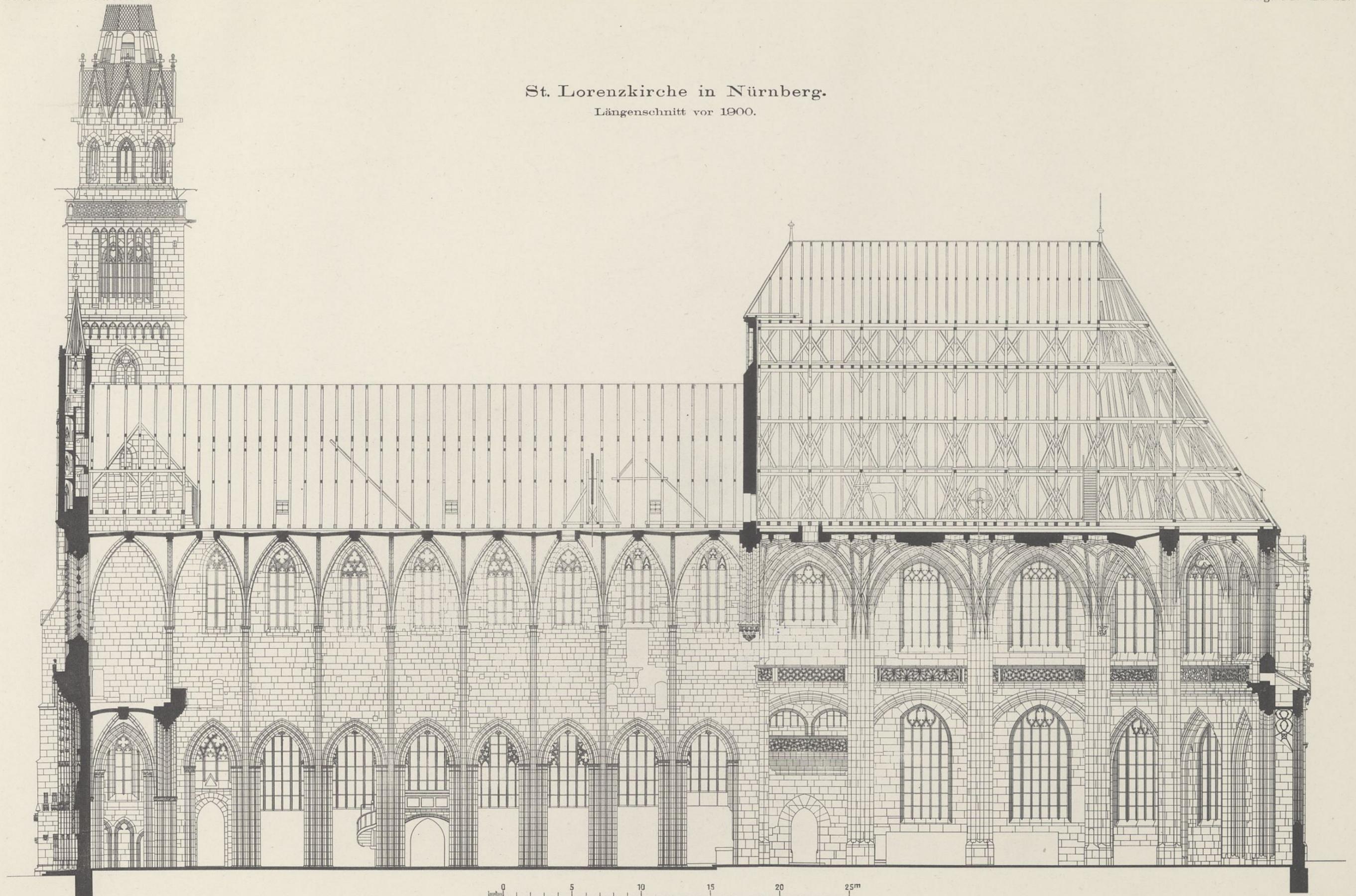


Westseite vor 1900.

St. Lorenzkirche in Nürnberg.
Südseite vor 1900.



St. Lorenzkirche in Nürnberg.
Längenschnitt vor 1900.



0 5 10 15 20 25m

St. Lorenzkirche in Nürnberg.

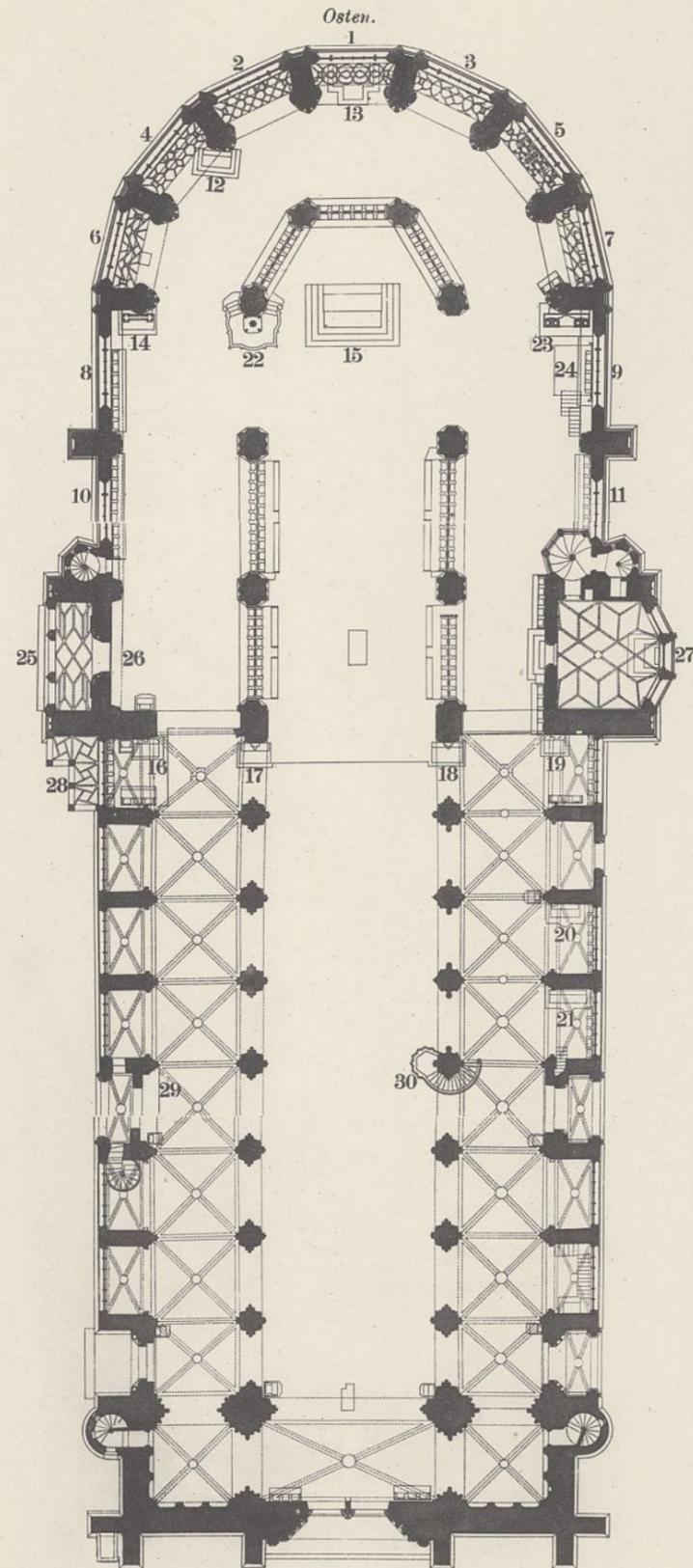


Abb. 1. Unterer Grundriß

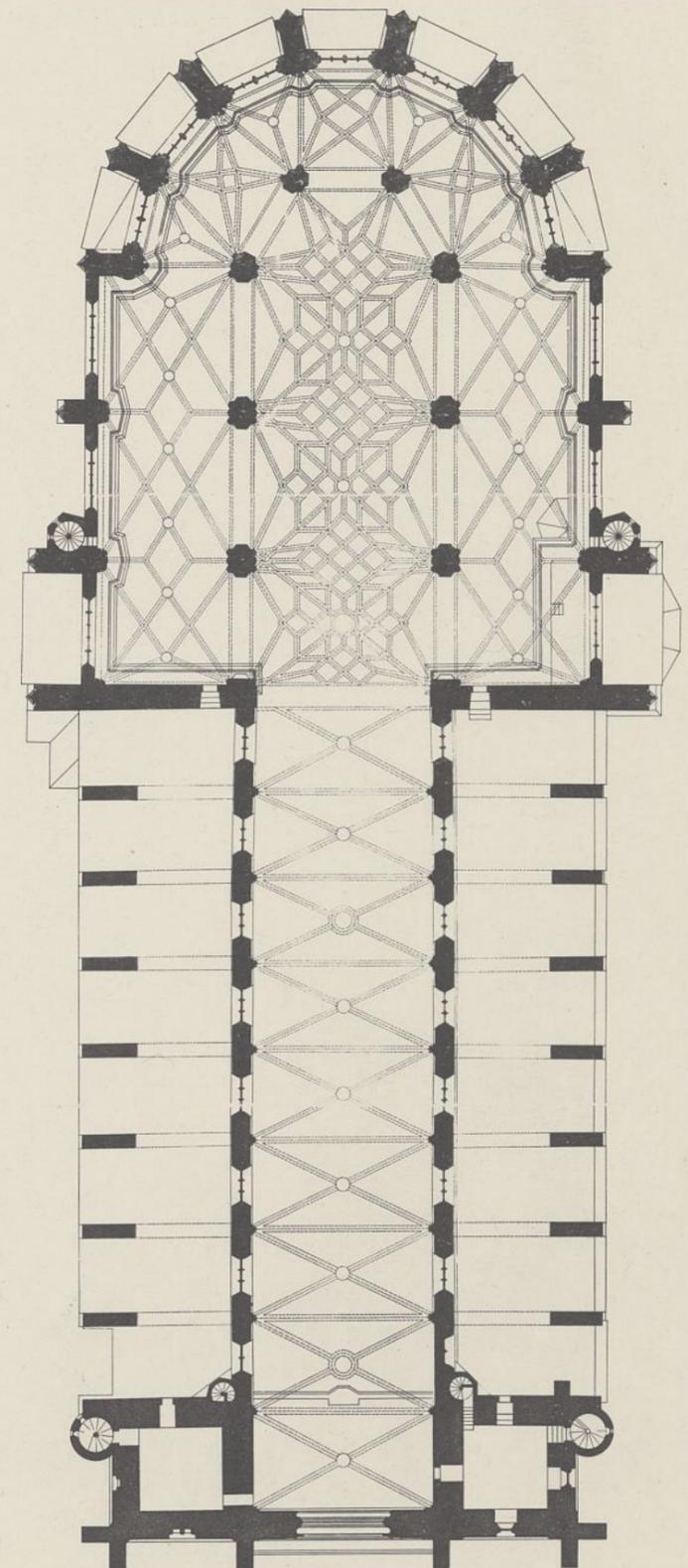
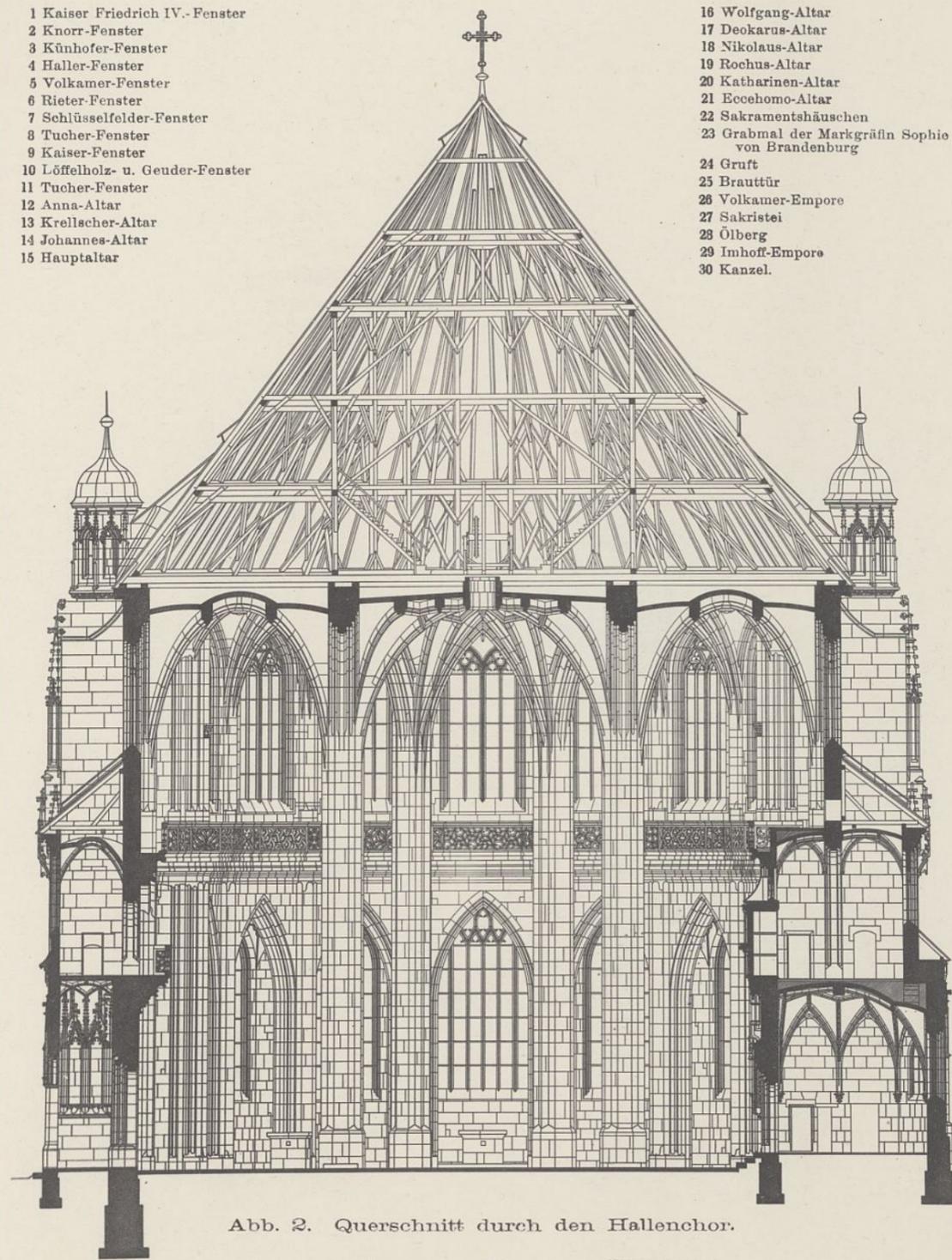


Abb. 3. Oberer Grundriß.

St. Lorenzkirche in Nürnberg.

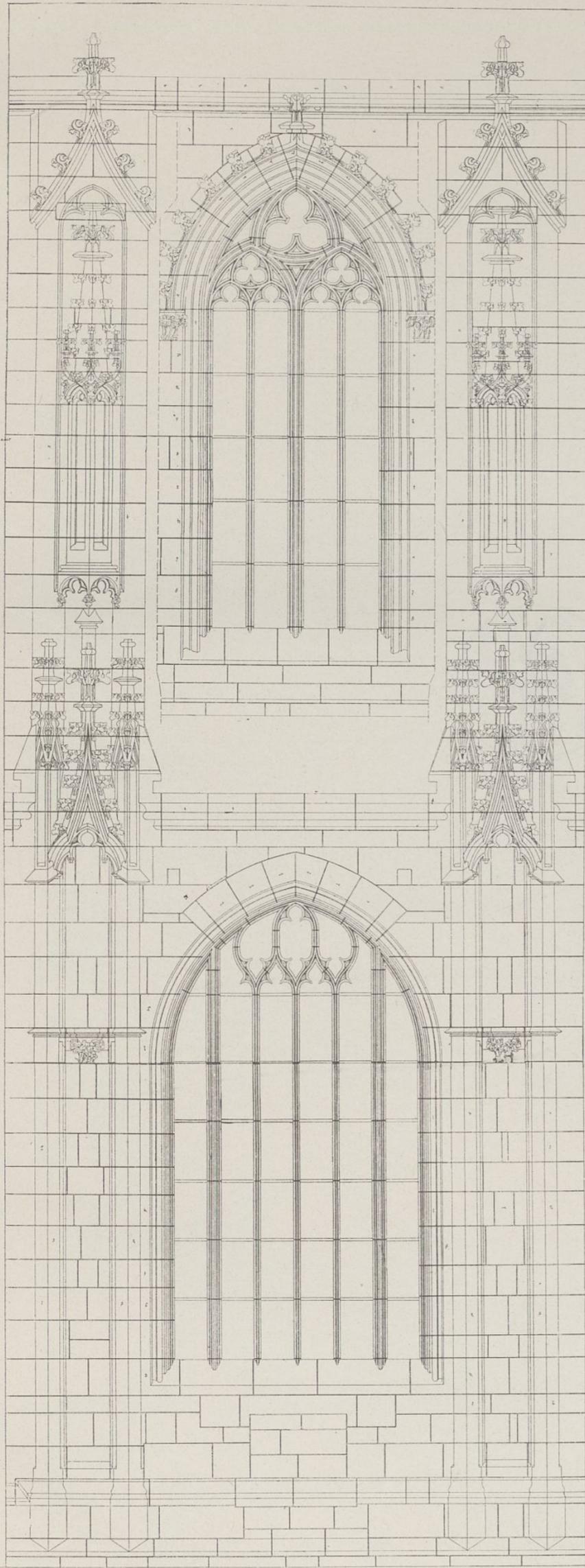


Abb. 1. Ansicht eines Chorjoches.

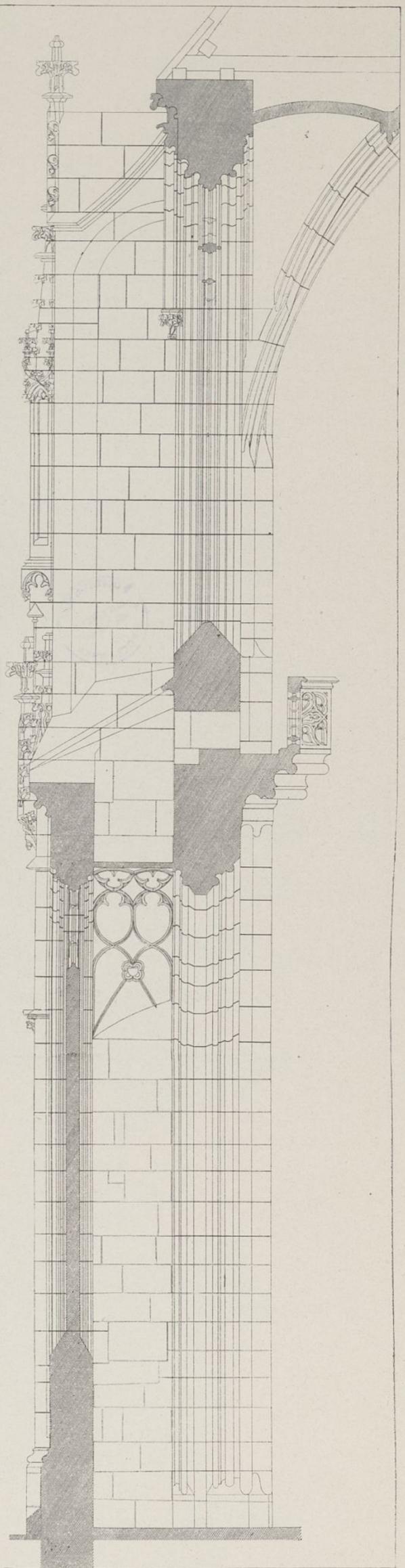


Abb. 2. Schnitt durch ein Chorjoch.

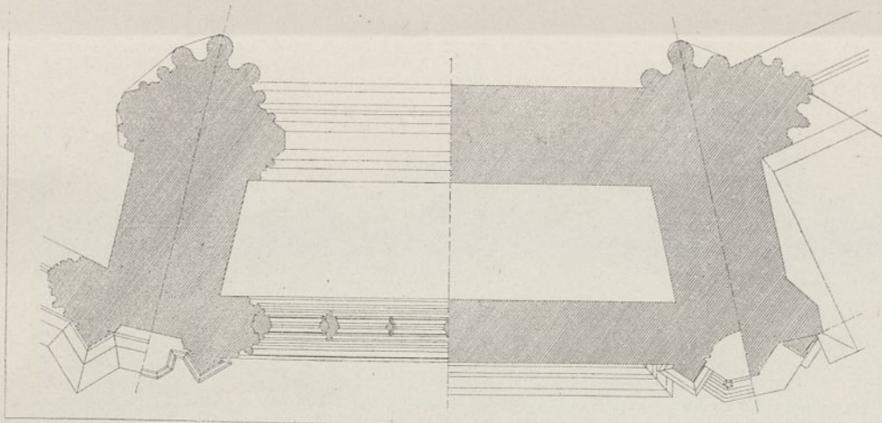
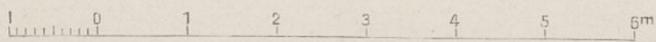
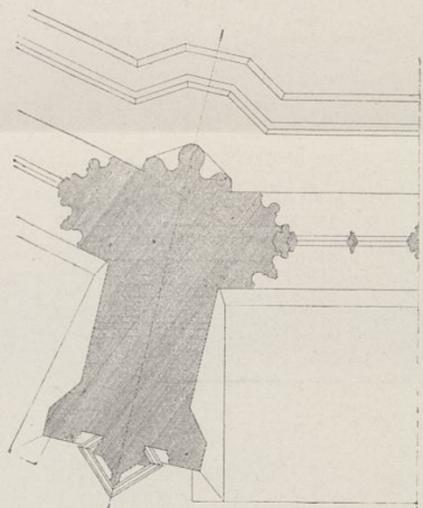


Abb. 3. Unterer Grundriß eines Chorjoches.



Oberer Grundriß.

St. Lorenzkirche in Nürnberg.

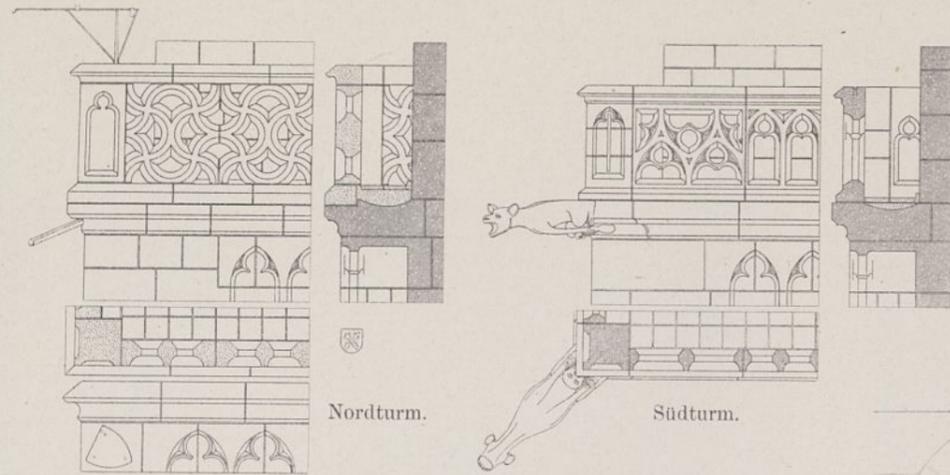


Abb. 1. Galerien der Türme.

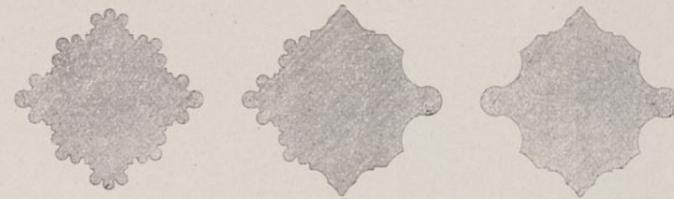


Abb. 2. Ausbildung der Mittelschiffpfeiler.

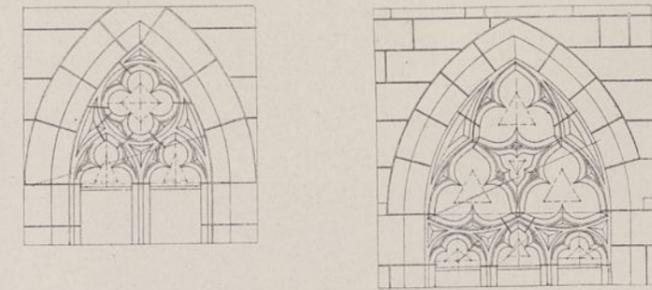


Abb. 3. Fenstermaßwerke am Mittelschiff.

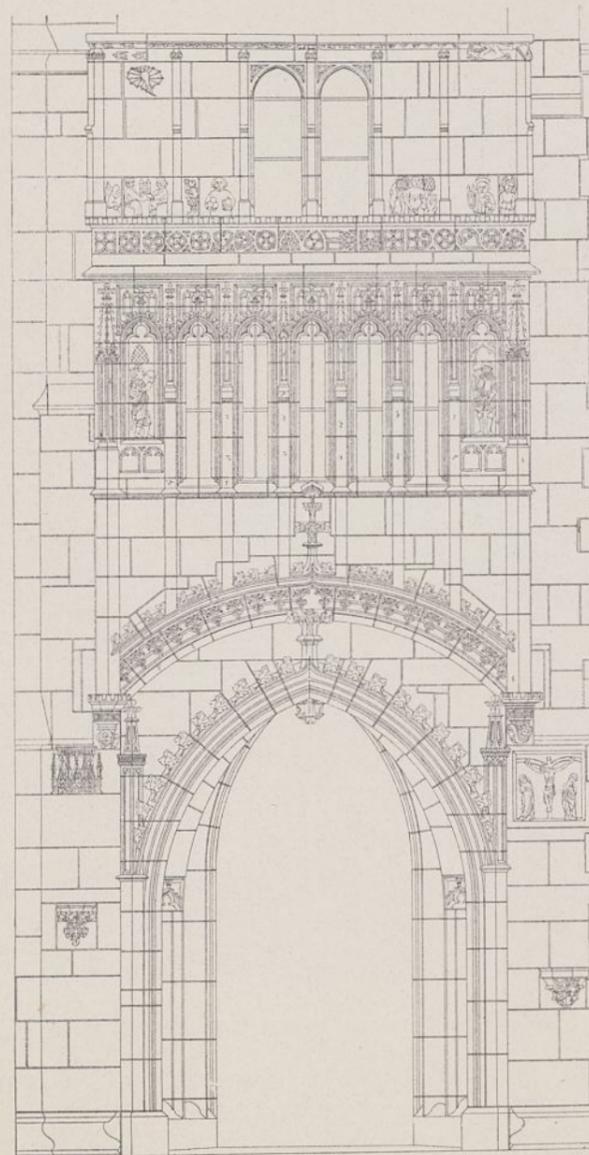
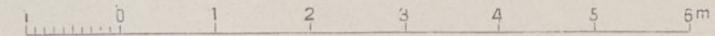


Abb. 5. Portal neben dem Südturm.

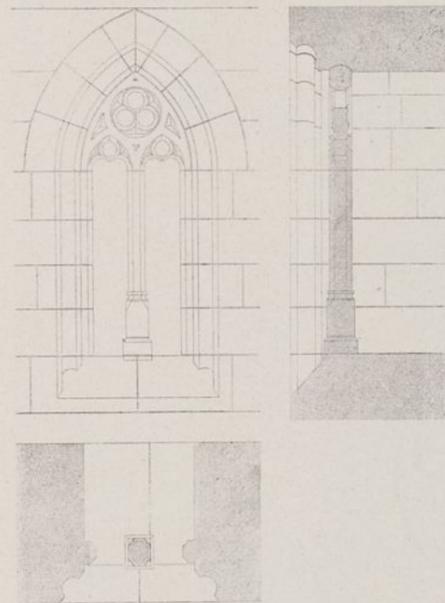


Abb. 4. Fenster am Südturm.

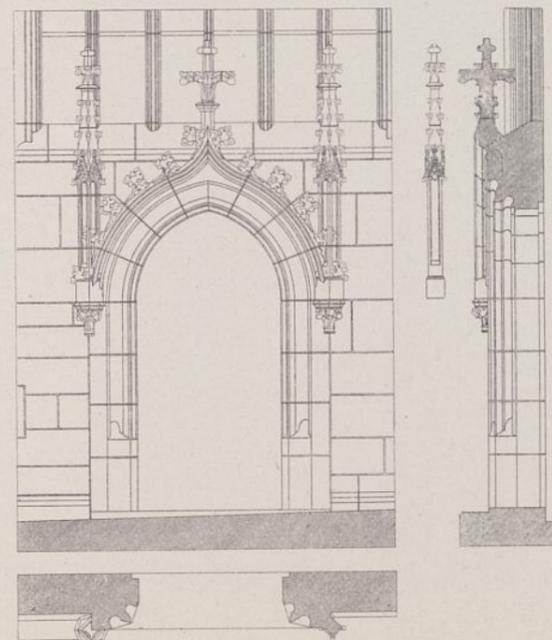


Abb. 6. Pfarrportal.

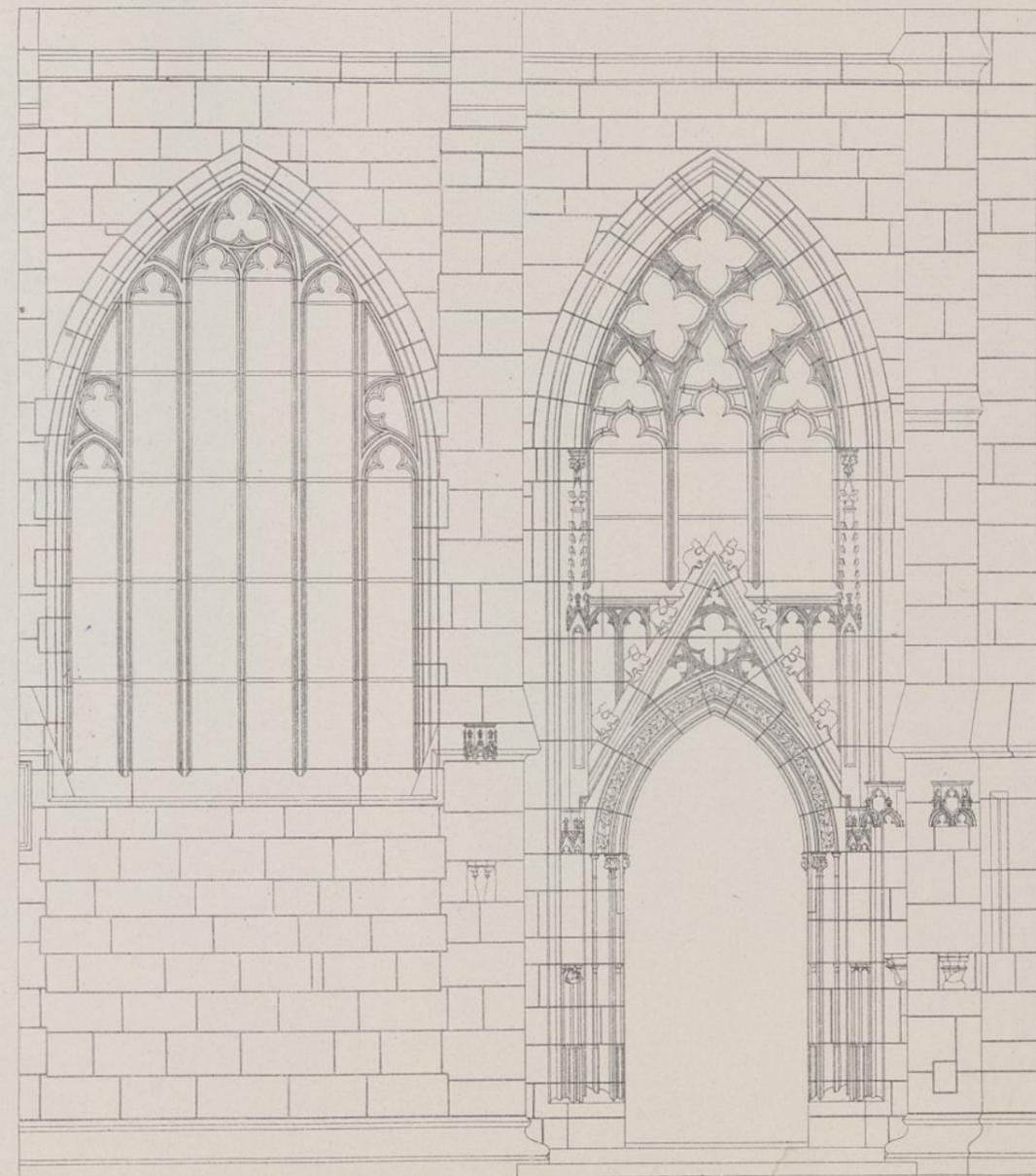


Abb. 7. Portal neben dem Nordturm.

St. Lorenzkirche in Nürnberg.

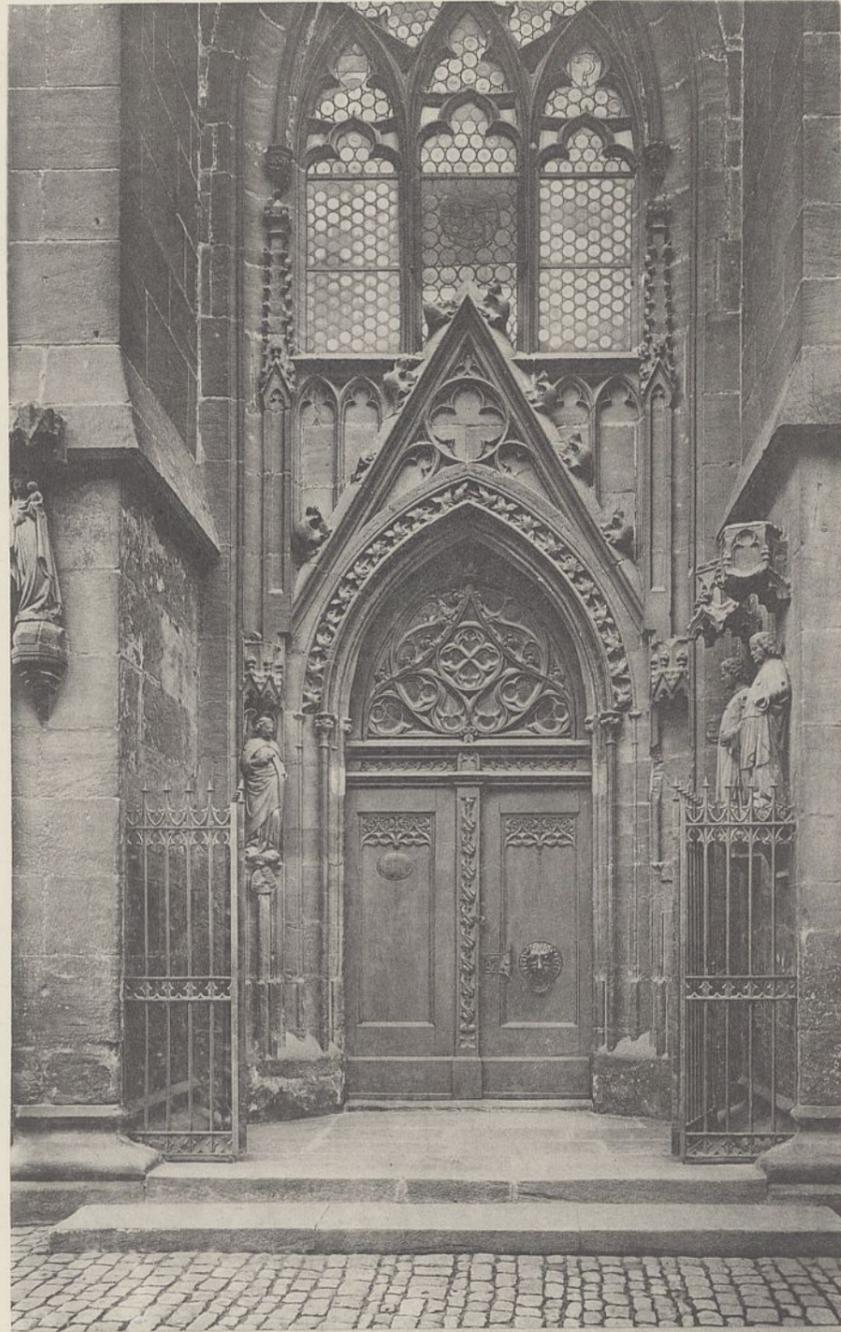


Abb. 1. Portal neben dem Nordturm.

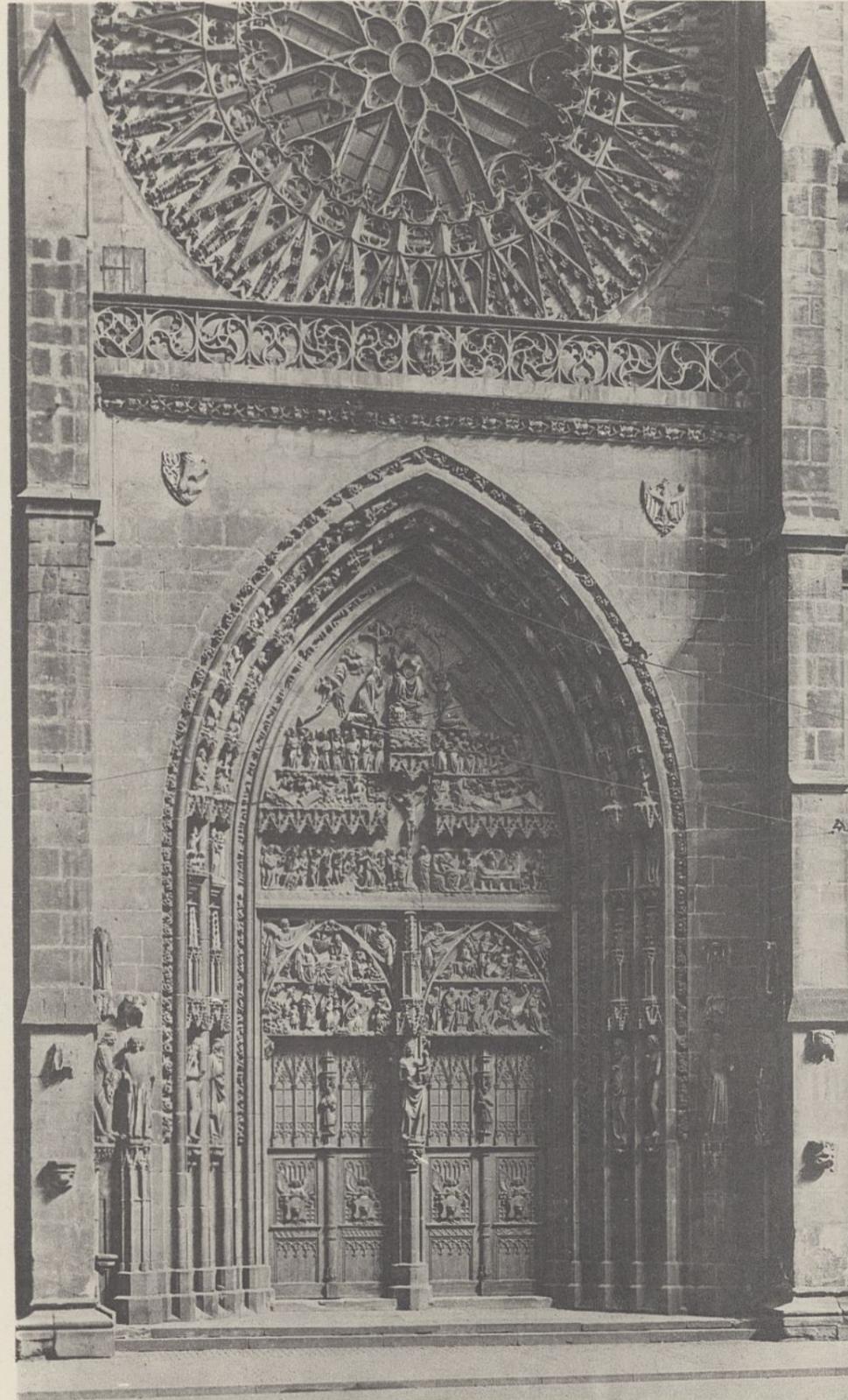


Abb. 2. Westportal vor 1900.

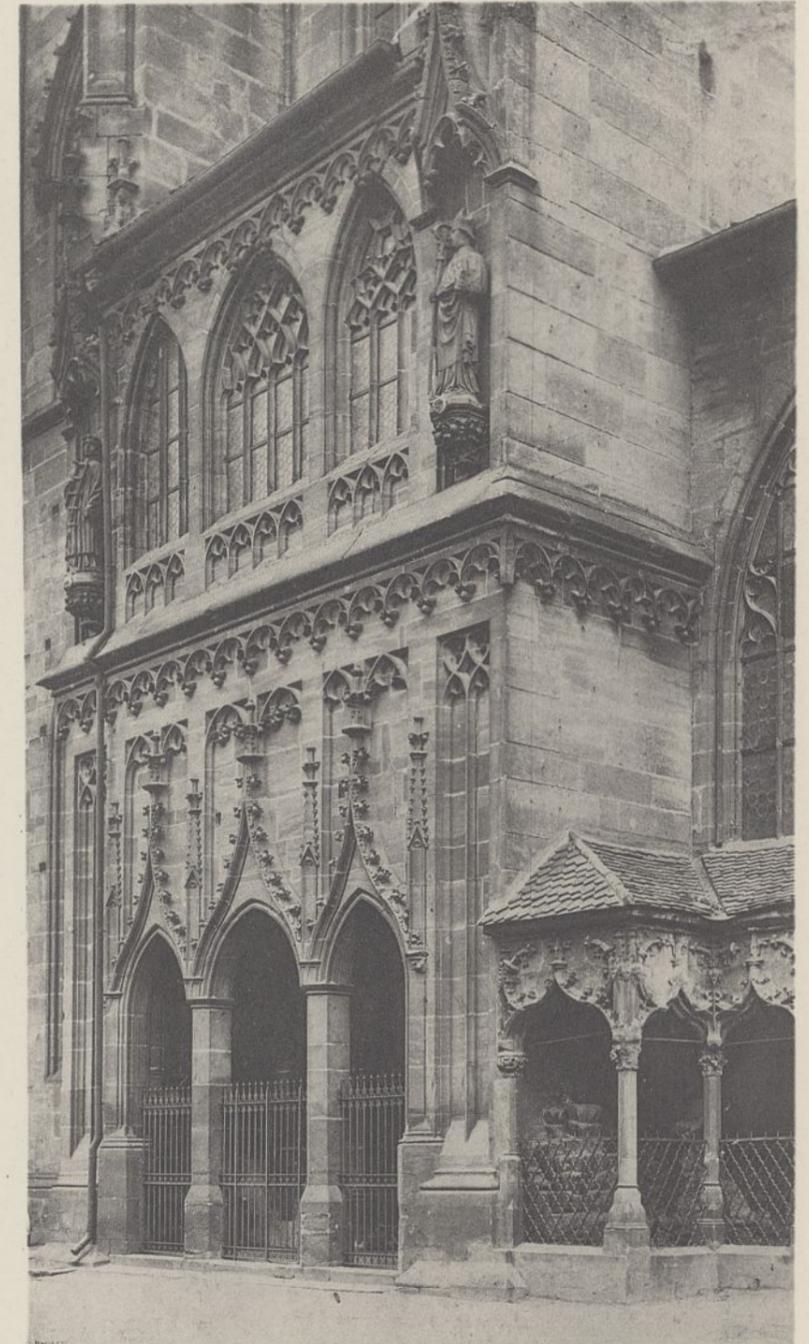


Abb. 3. Brauttor.

Neuzeitlicher deutscher Getreidespeicherbau.

Silo- und Bodenspeicher („Zimmern“) der Königl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen.

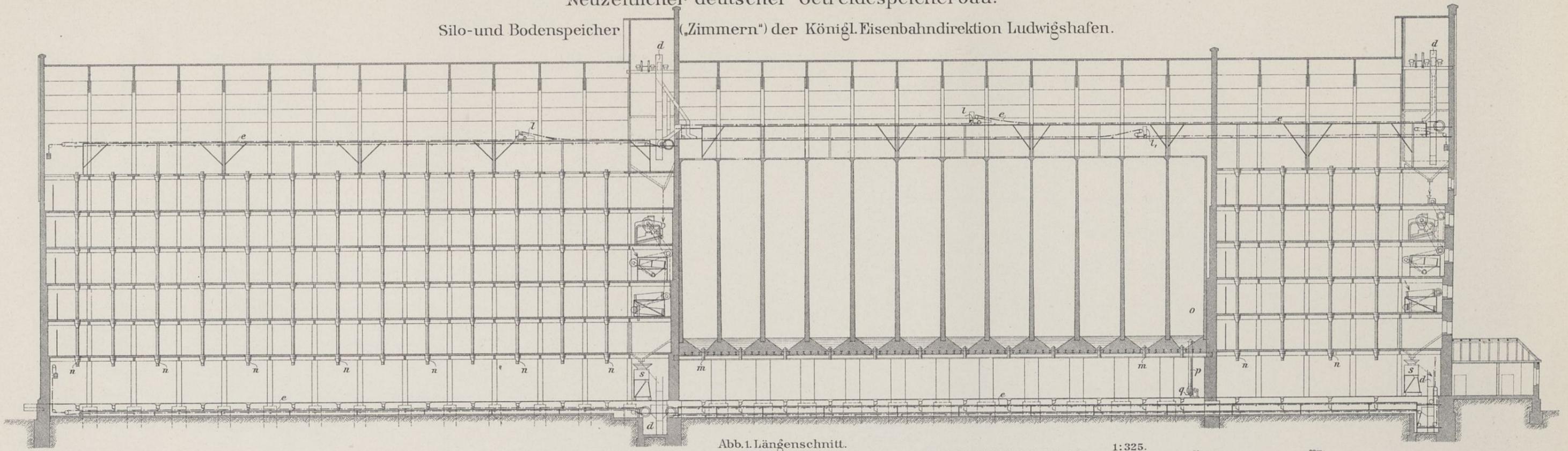


Abb. 1. Längenschnitt.

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 20 30 m. 1:325.

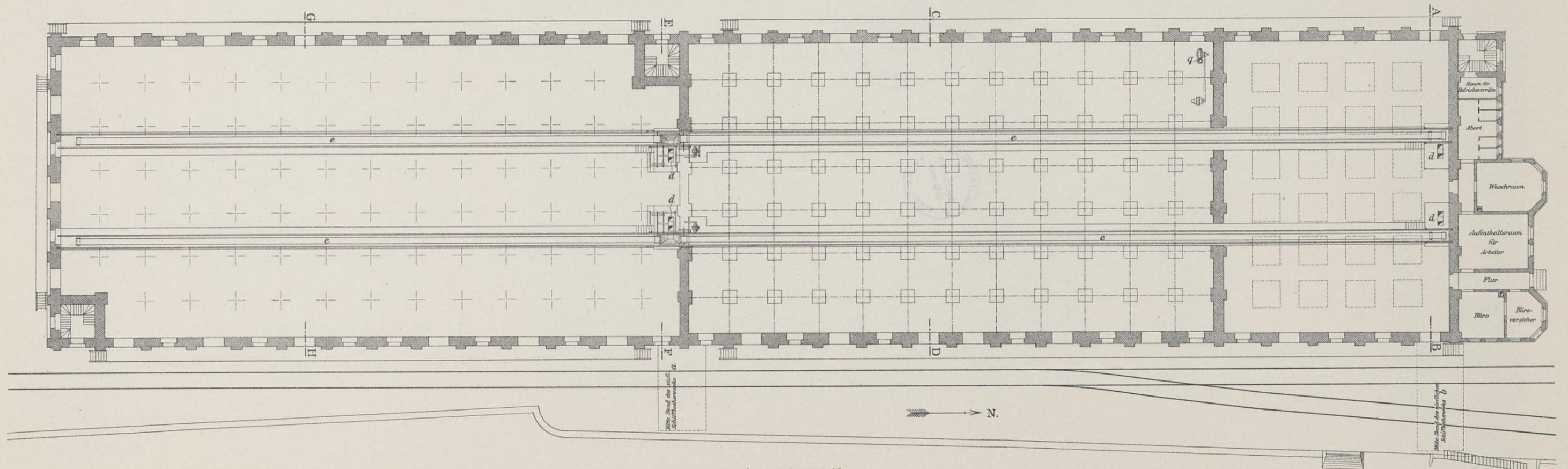


Abb. 2. Grundriß.

Neuzeitlicher deutscher Getreidespeicherbau.

Silo- und Bodenspeicher („Zimmern“) der Königl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen.

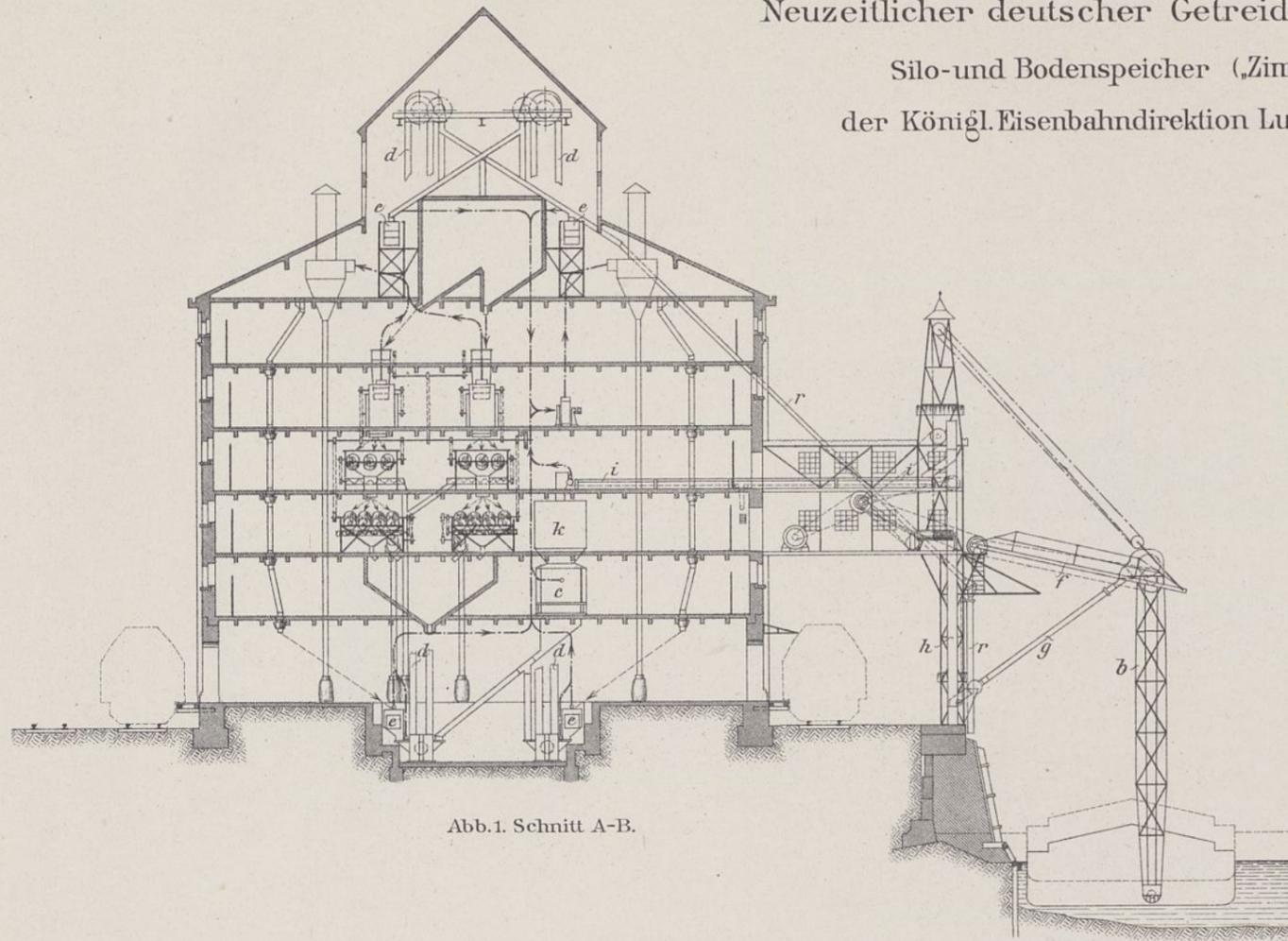


Abb. 1. Schnitt A-B.

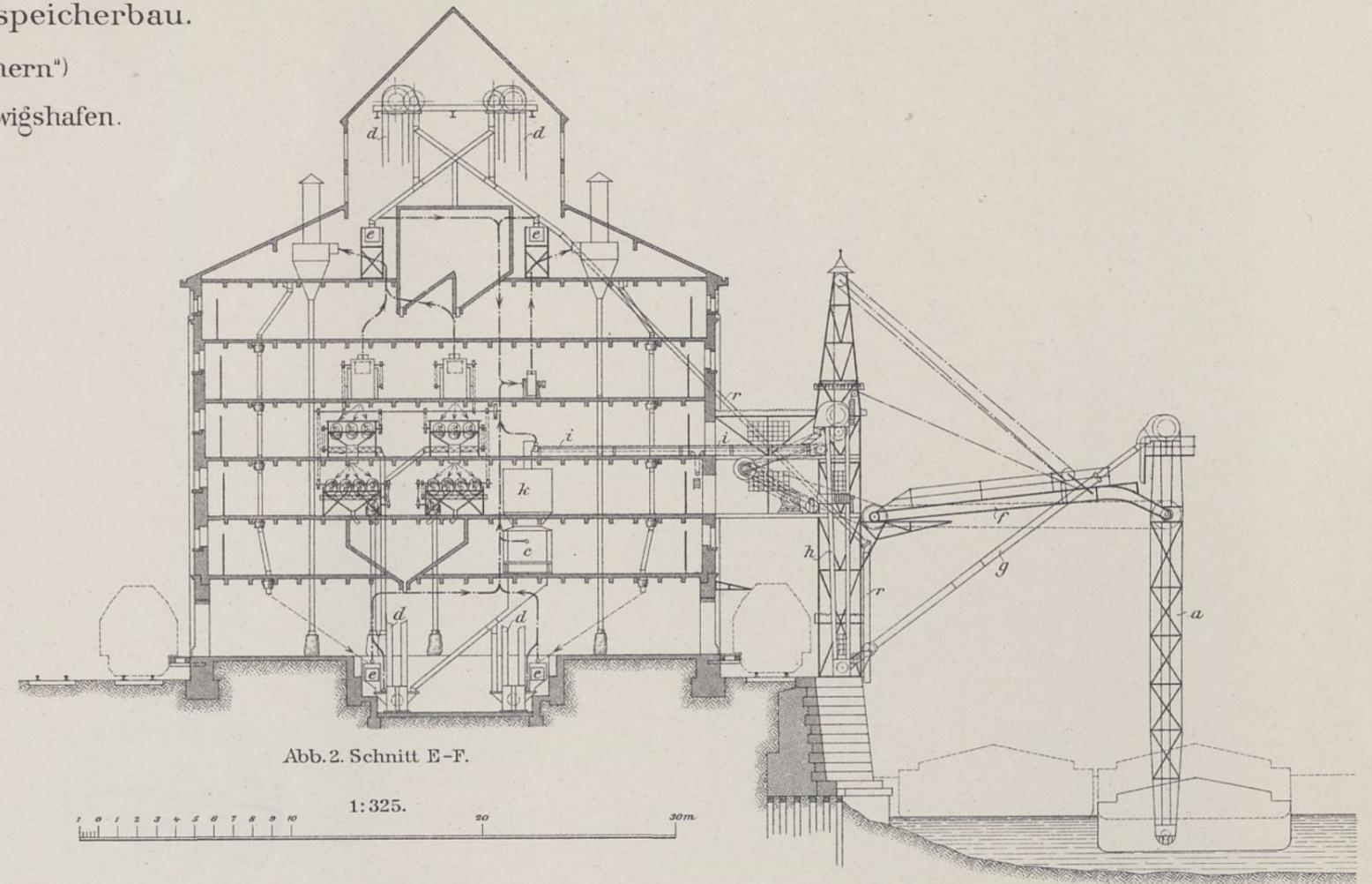


Abb. 2. Schnitt E-F.

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 20 30m. 1:325.

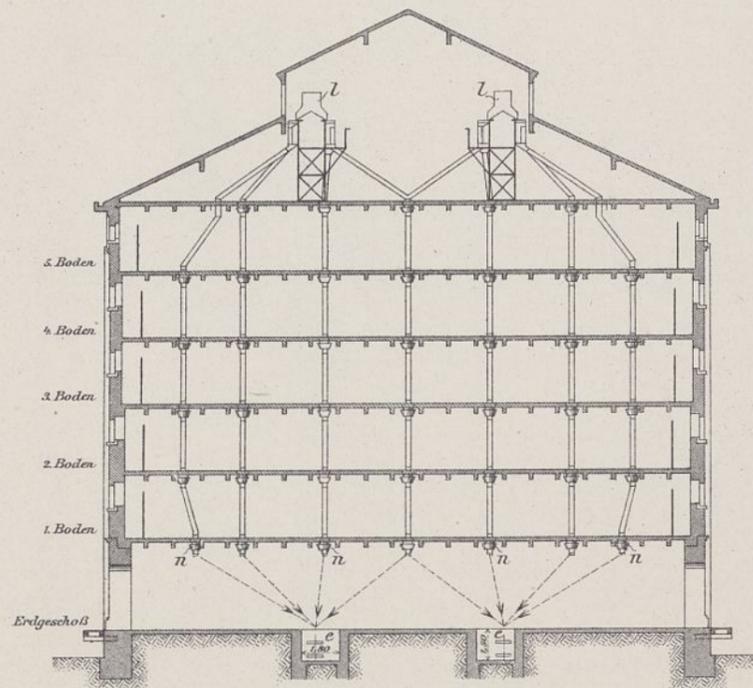


Abb. 3. Schnitt G-H.

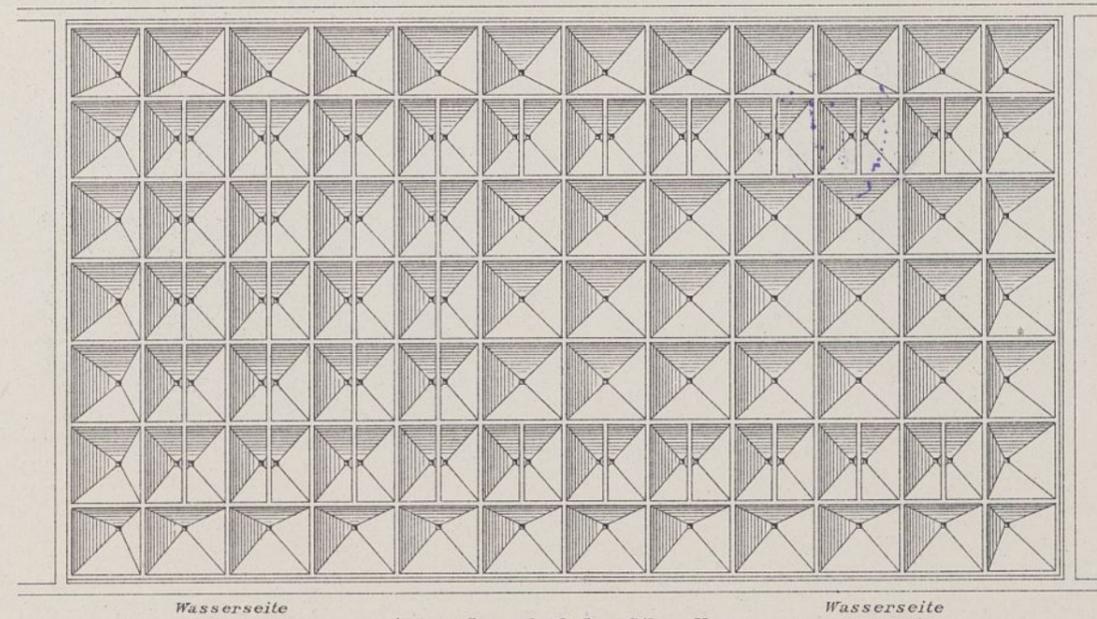


Abb. 4. Grundriß der Silozellen.

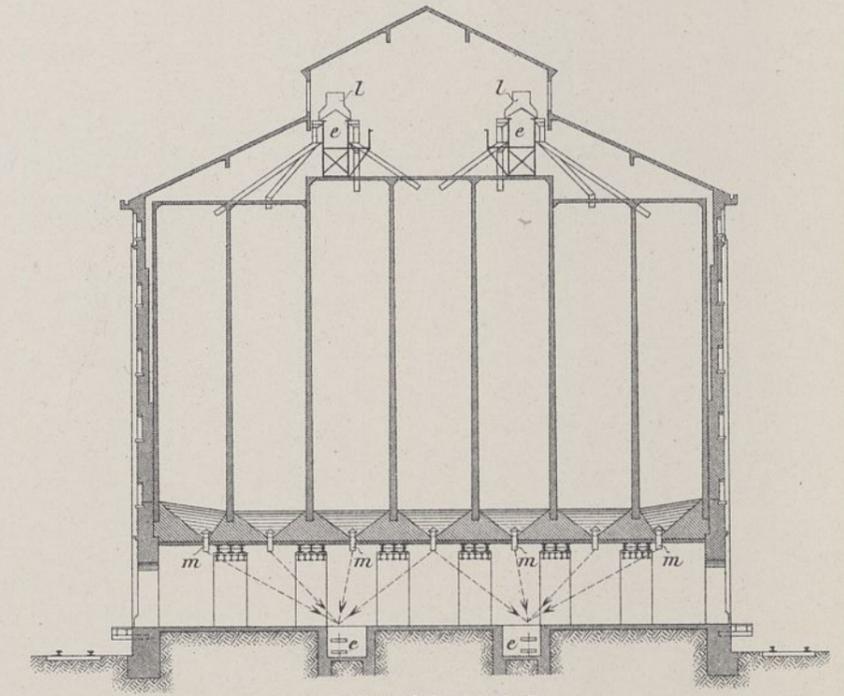


Abb. 5. Schnitt C-D.

Neuzeitlicher deutscher Getreidespeicherbau.

Silospeicher der russischen Reichsbank in Sorotschinskaja.

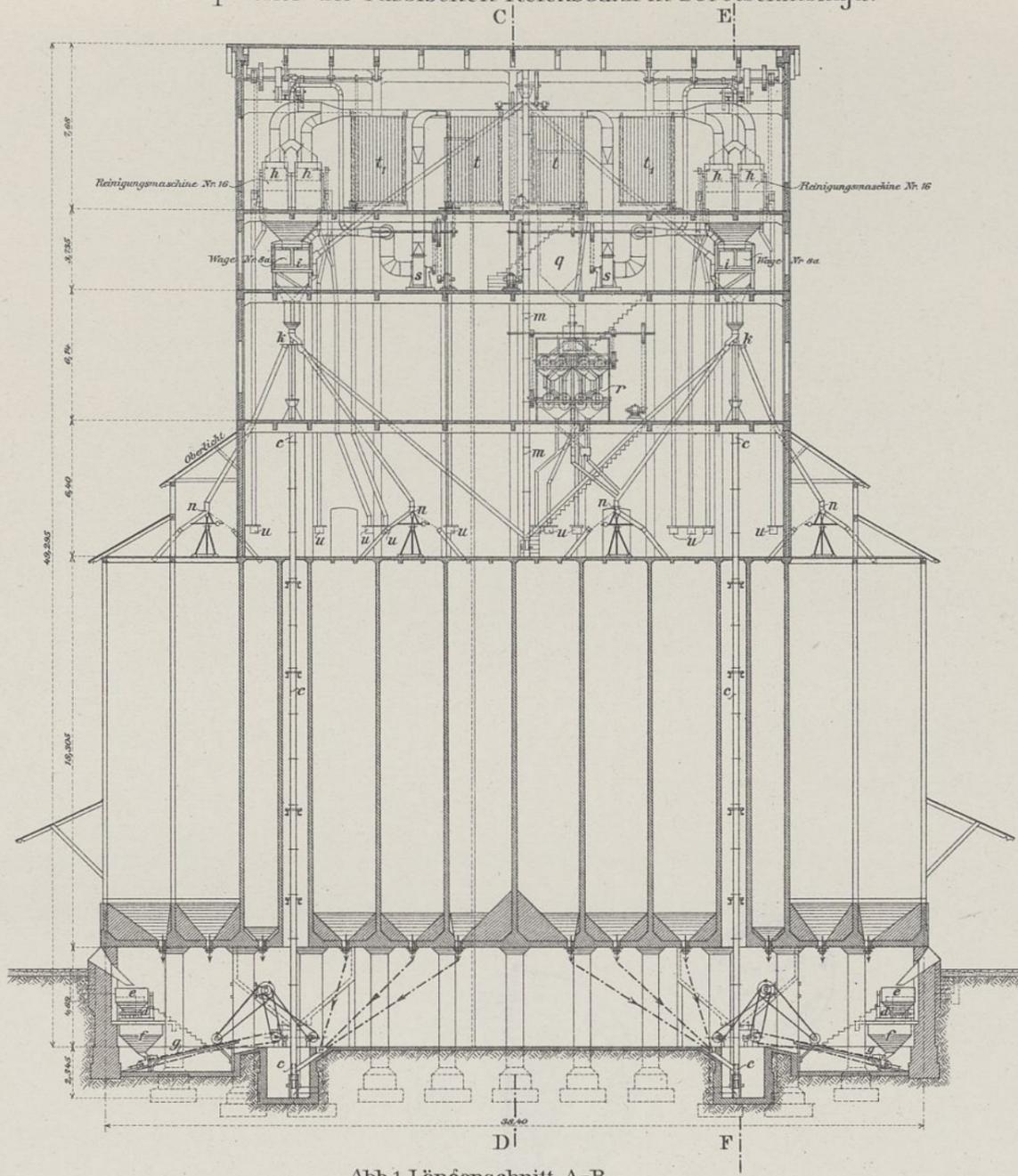


Abb. 1. Längenschnitt A-B.

1:300.

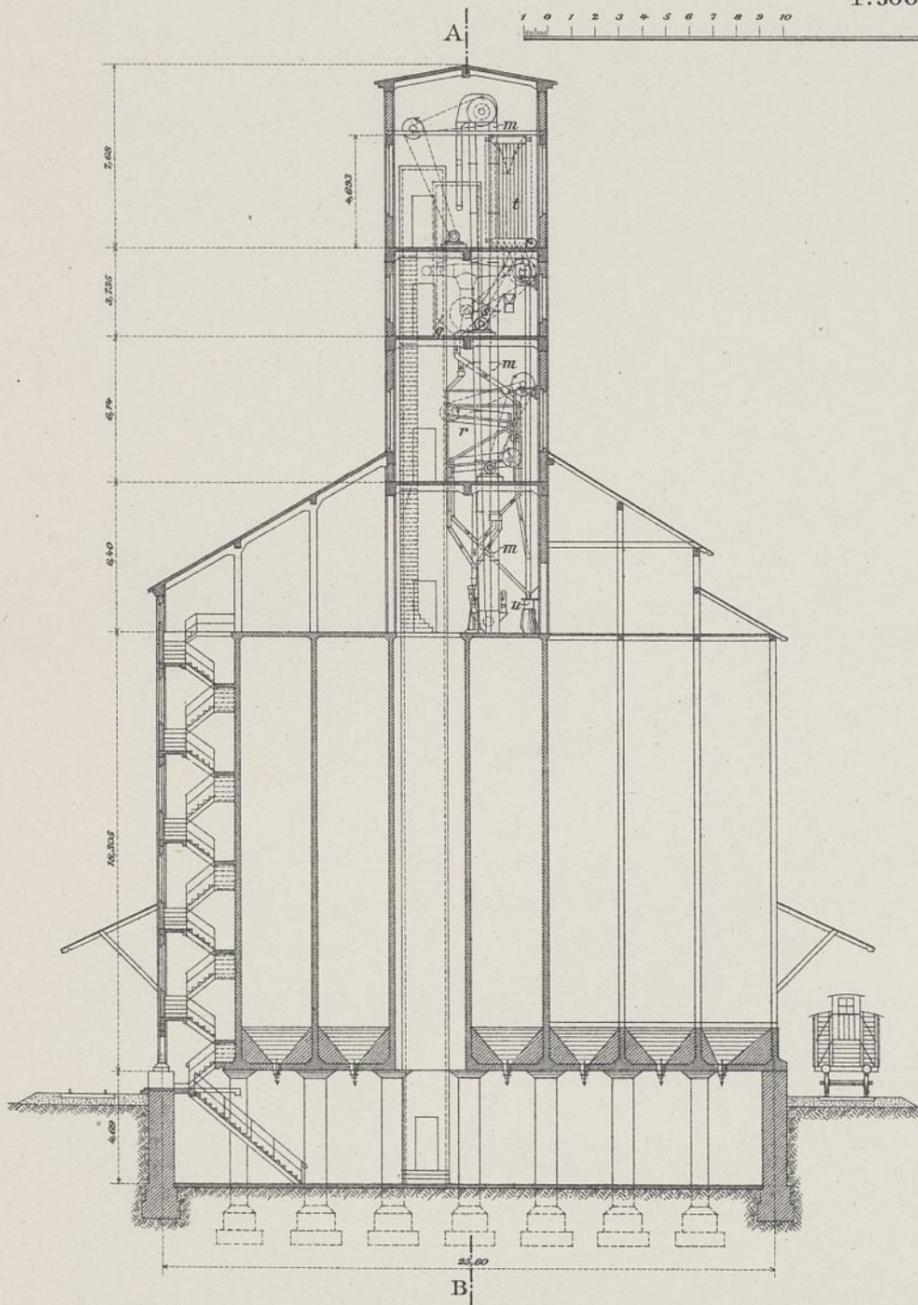


Abb. 2. Schnitt C-D.

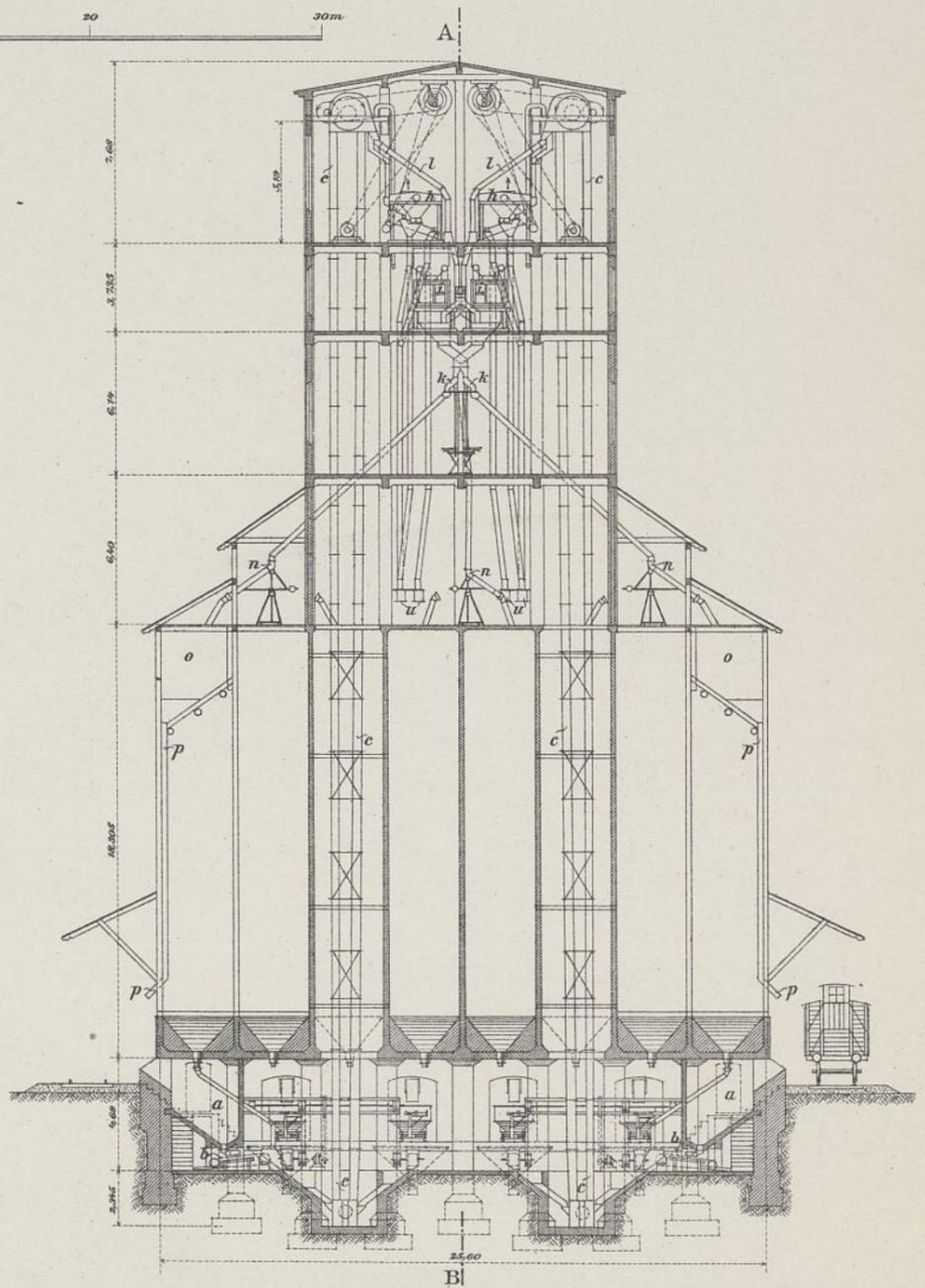


Abb. 3. Schnitt E-F.

Neuzeitlicher deutscher Getreidespeicherbau.

Abb. 4-7.
Luftheber-Schiffentladeanlage
für Leinsaat in Wormerveer (Holland).
Stundenleistung 35 000 kg.
1:300.

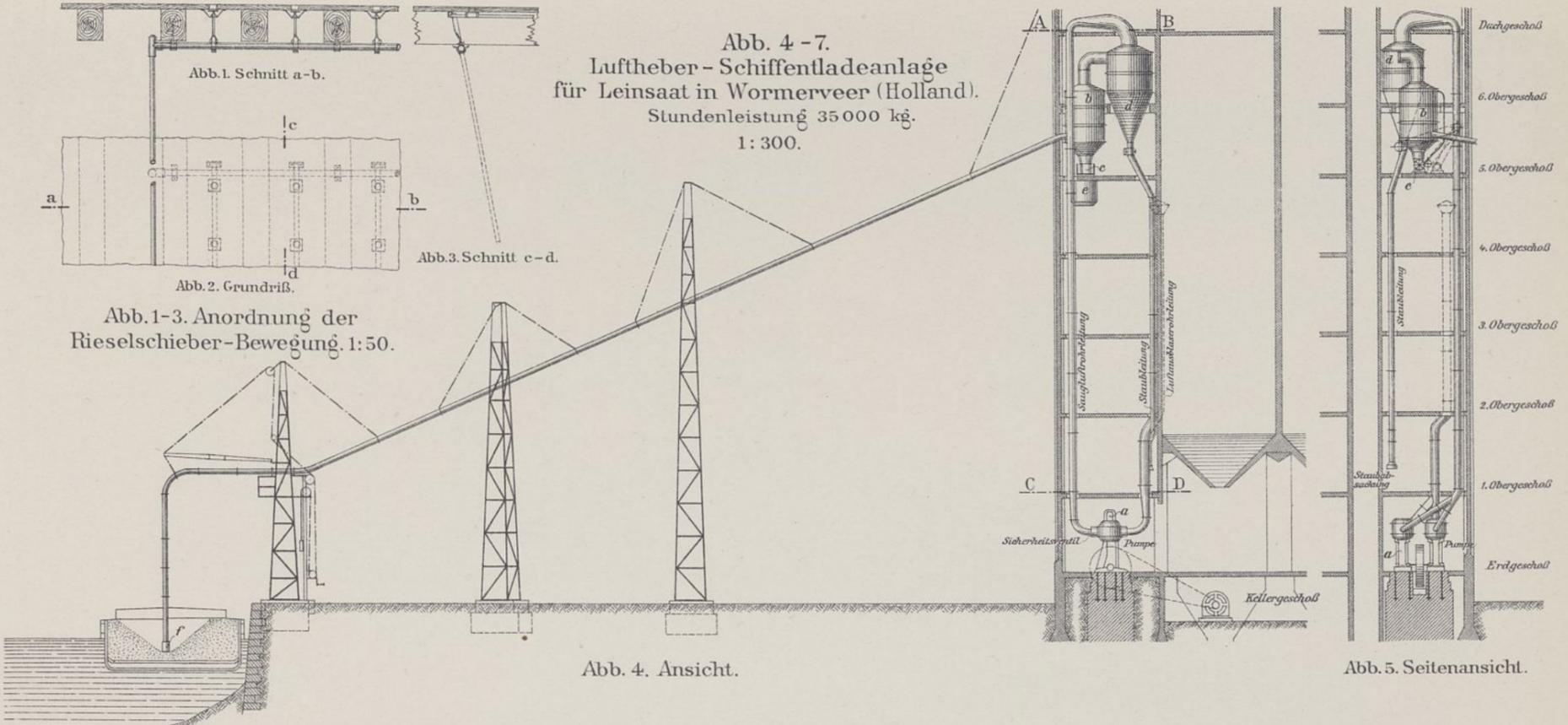


Abb. 8 u. 9. Bodenverteiler mit Streukegel. 1:50.

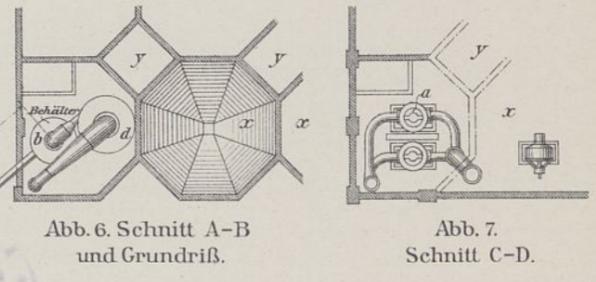
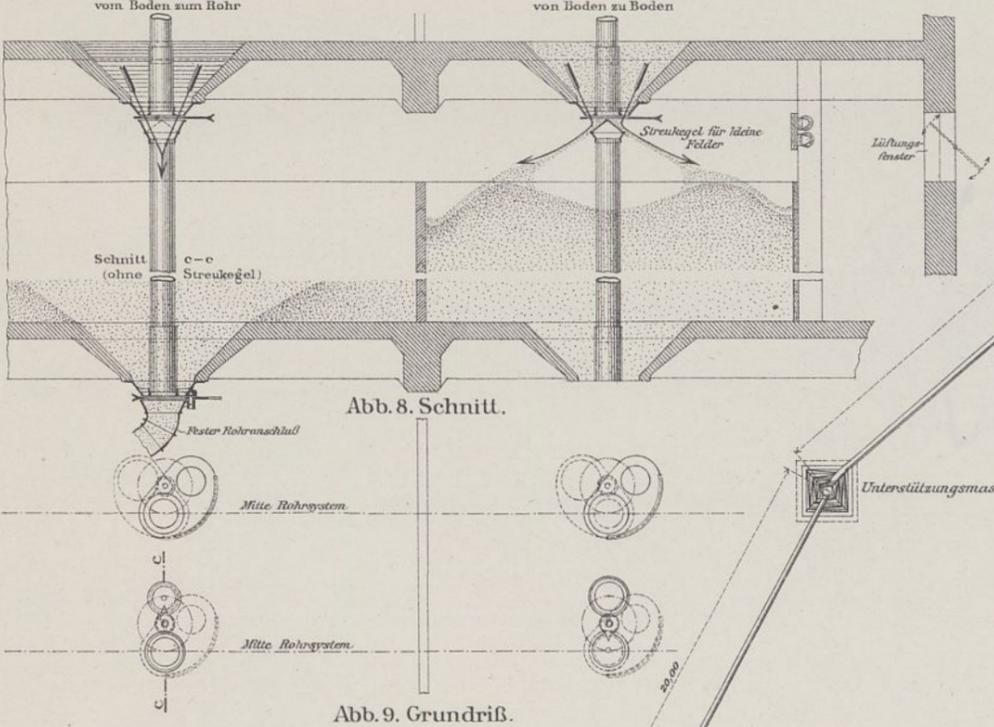


Abb. 6. Schnitt A-B
und Grundriß.

Abb. 7.
Schnitt C-D.

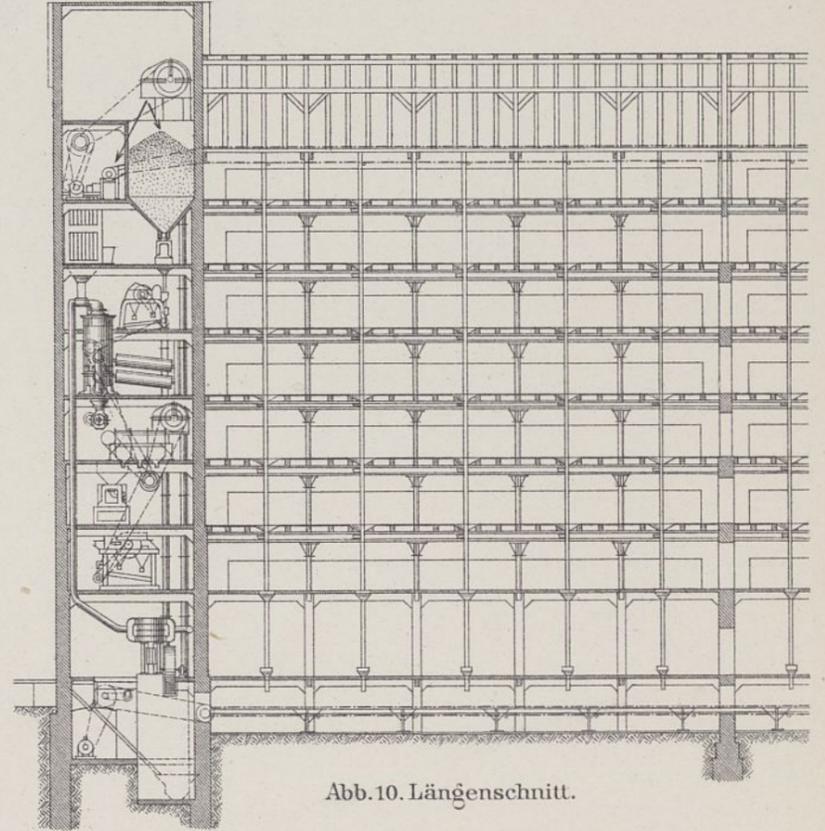
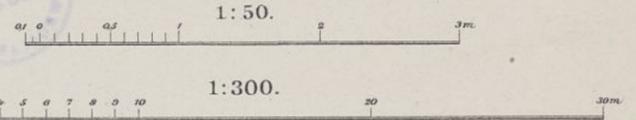


Abb. 10. Längenschnitt.

Abb. 10 u. 11. Getreidespeicher
mit Rieselböden und Reinigungsanlage
nebst Luftheber-Schiffentladung
in Ludwigsburg.
1:300.

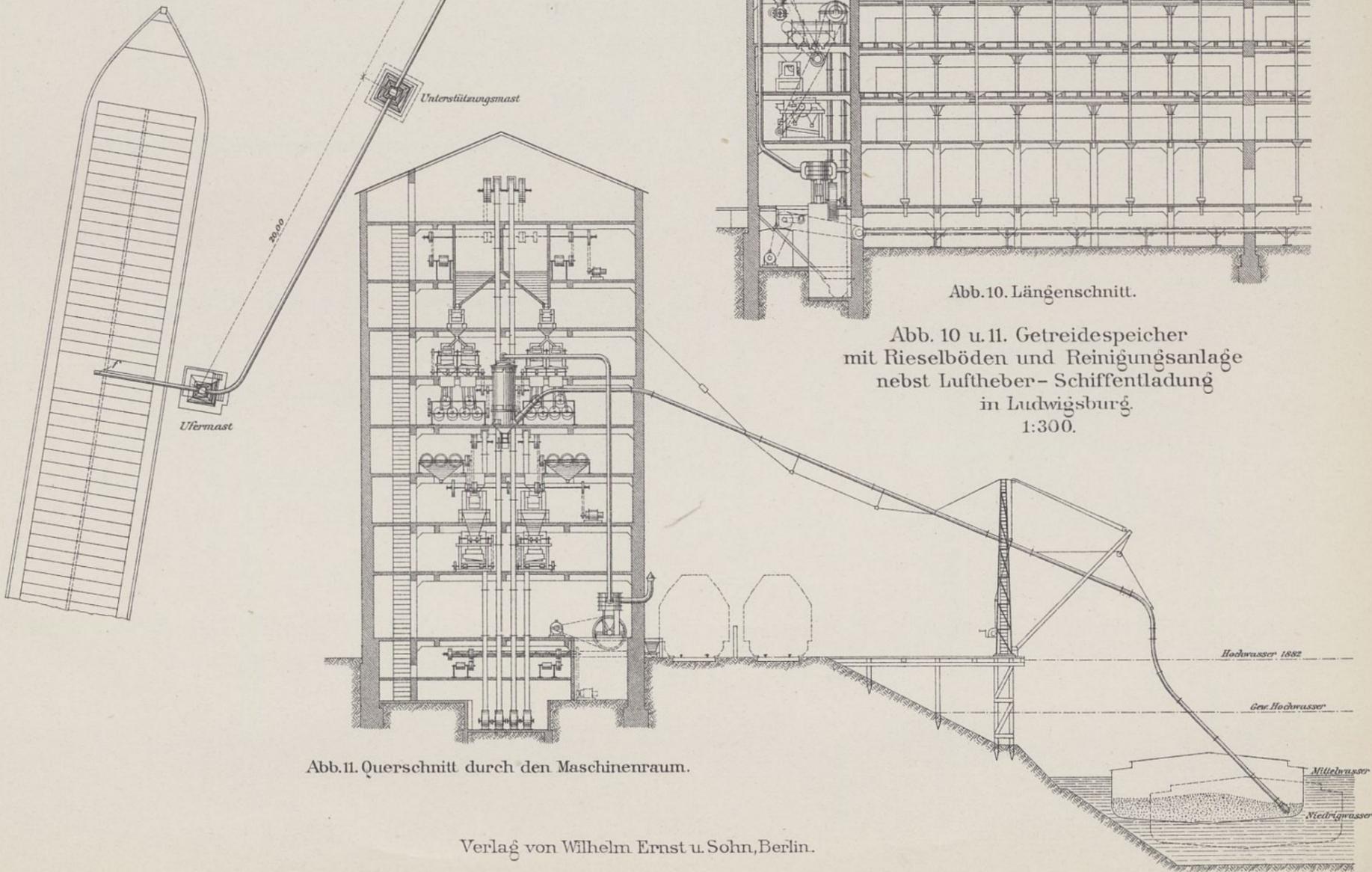


Abb. 11. Querschnitt durch den Maschinenraum.

Gerichtsgebäude in Frankfurt a.M.

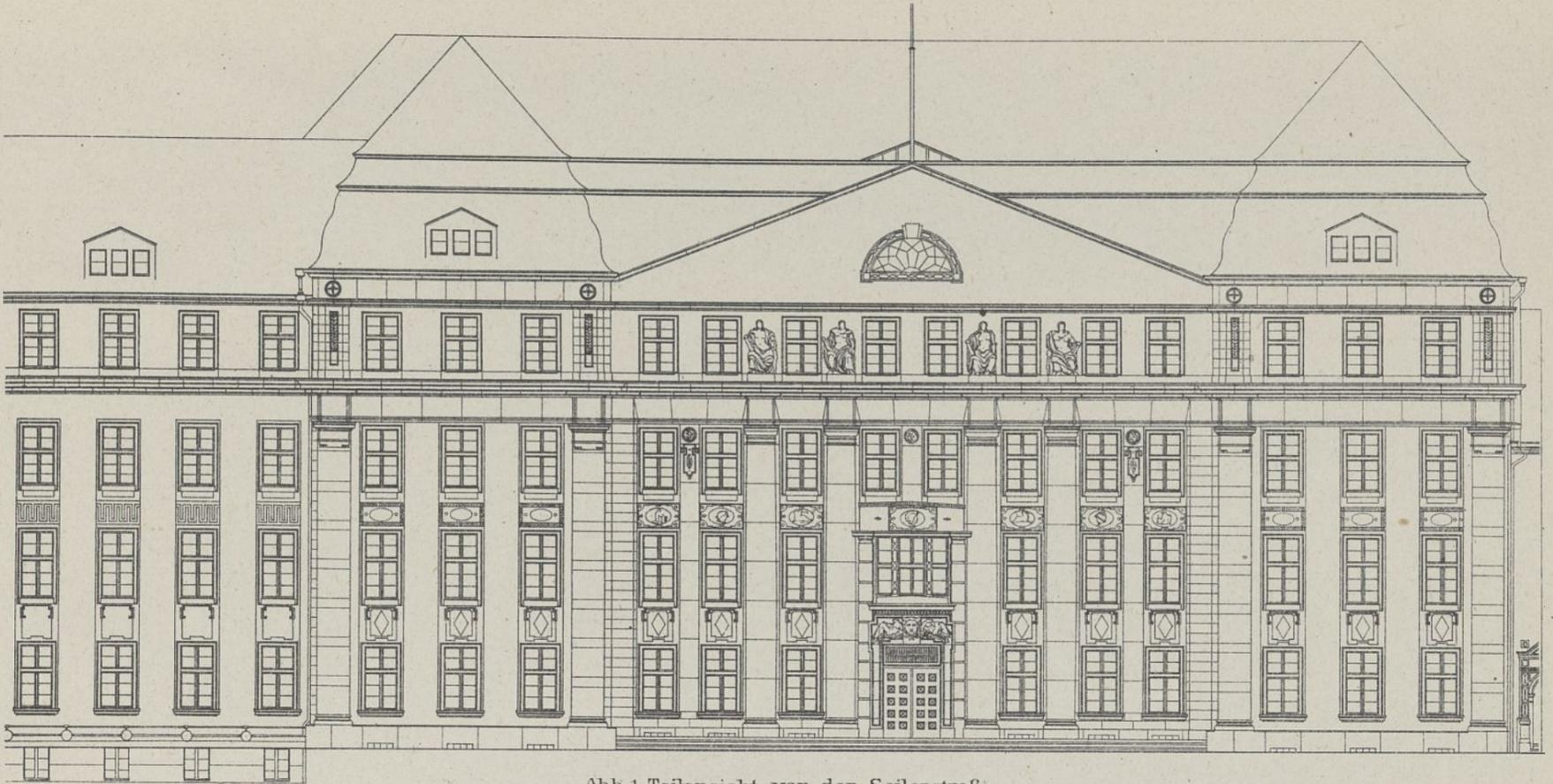


Abb.1. Teilansicht von der Seilerstraße.

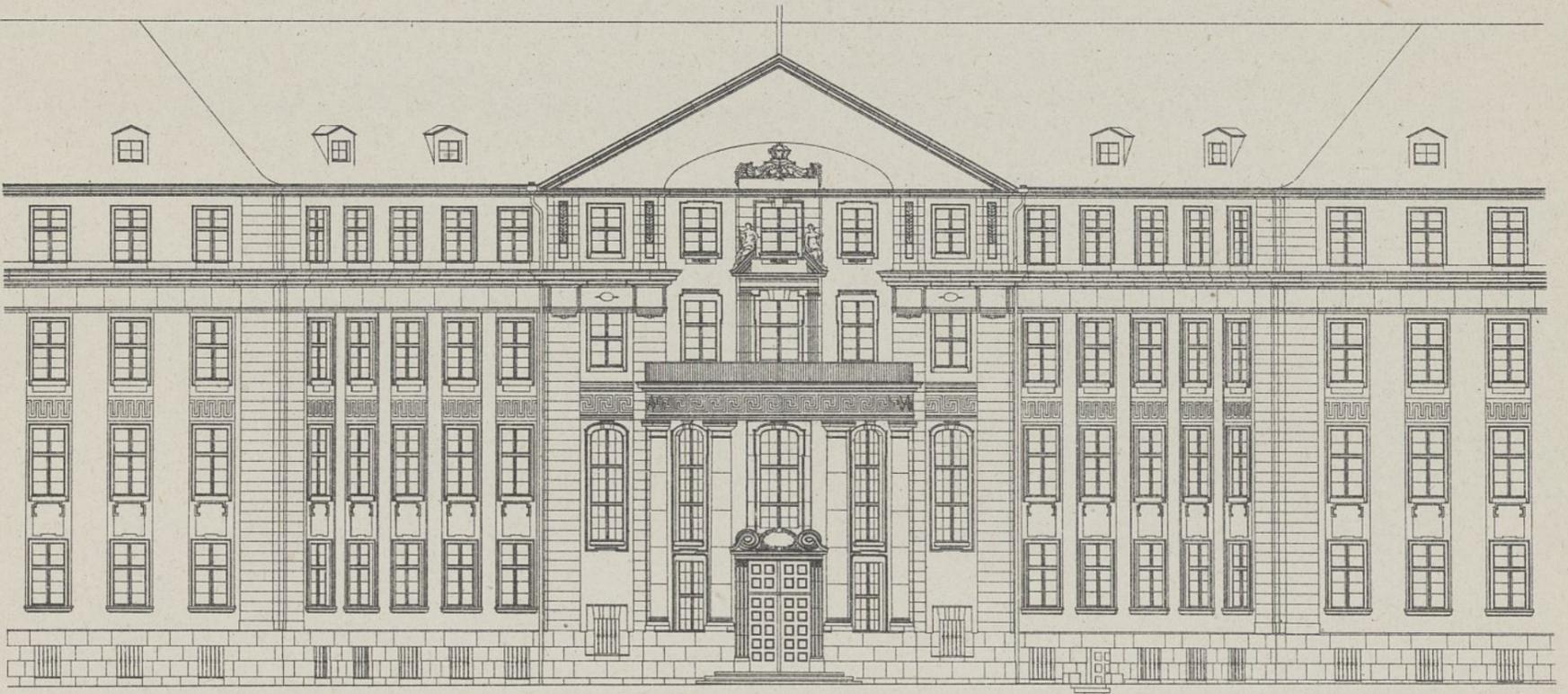


Abb. 2. Teilansicht von der Gerichtstraße.

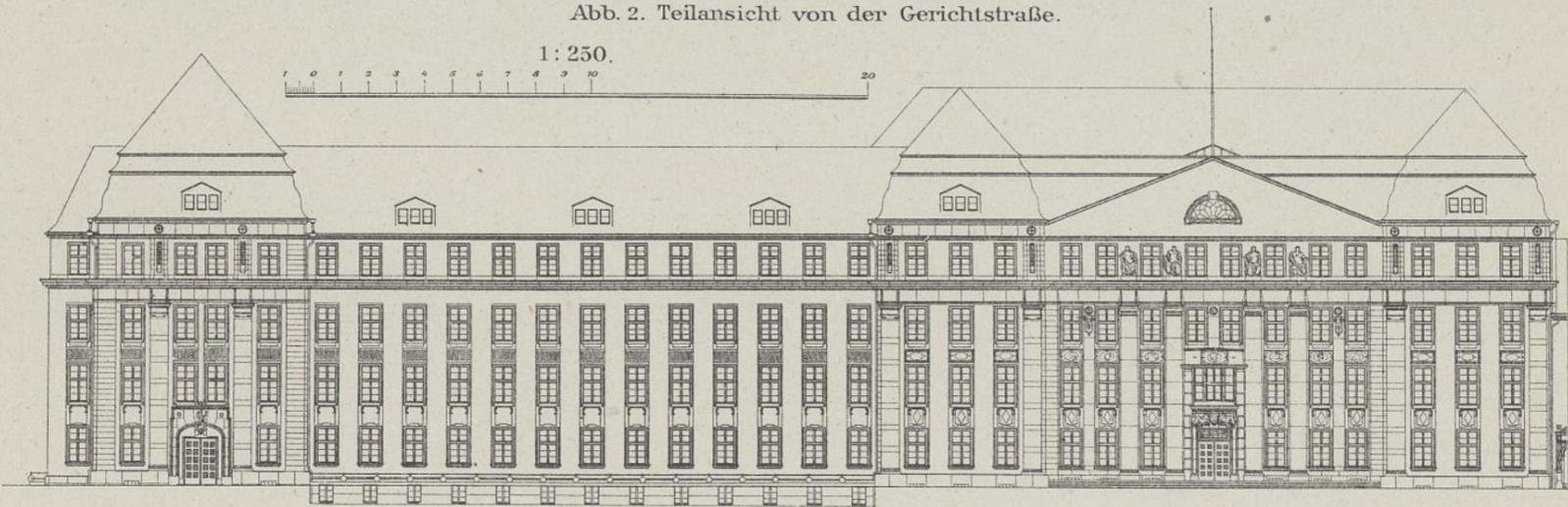


Abb.3. Ansicht von der Seilerstraße.

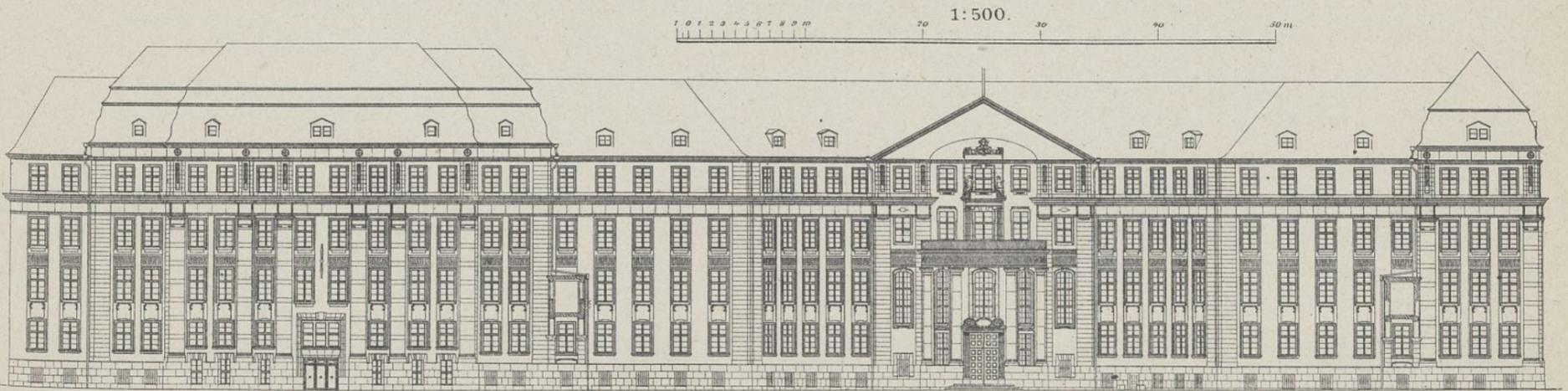


Abb. 4. Ansicht von der Gerichtstraße.

Gerichtsgebäude in Frankfurt a.M.

Abb. 1. Zweites Stockwerk.

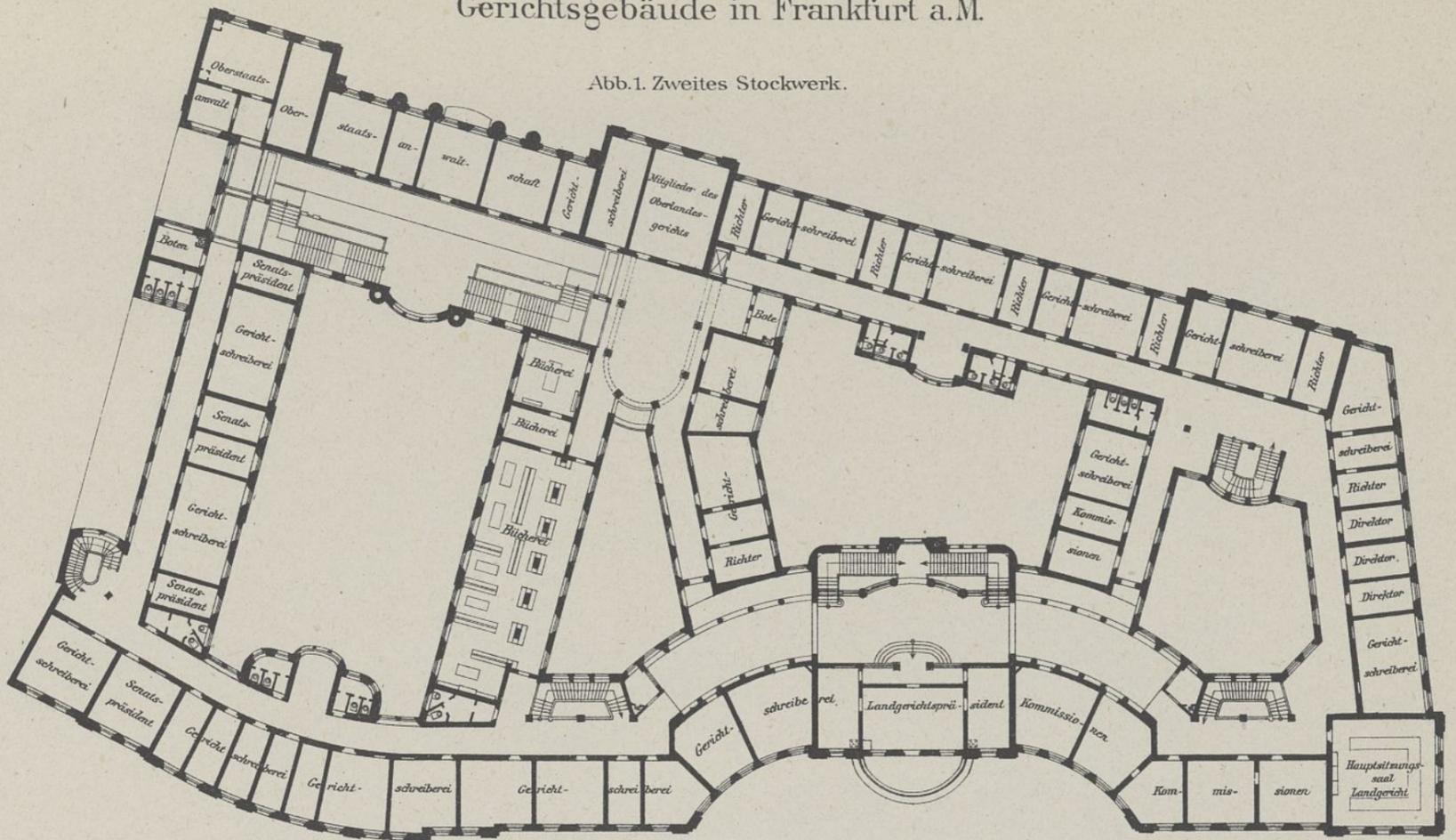


Abb. 2. Erstes Stockwerk.

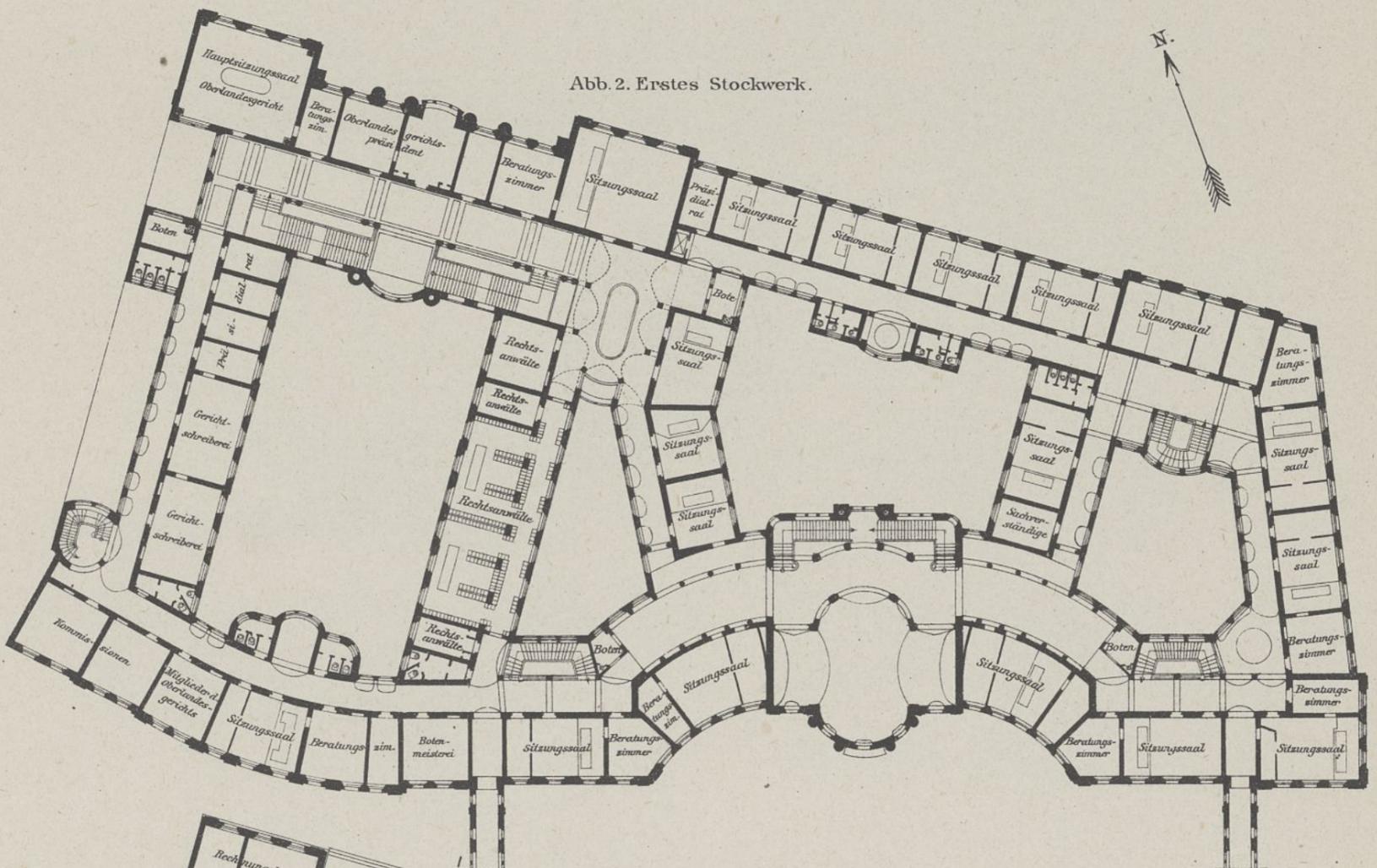
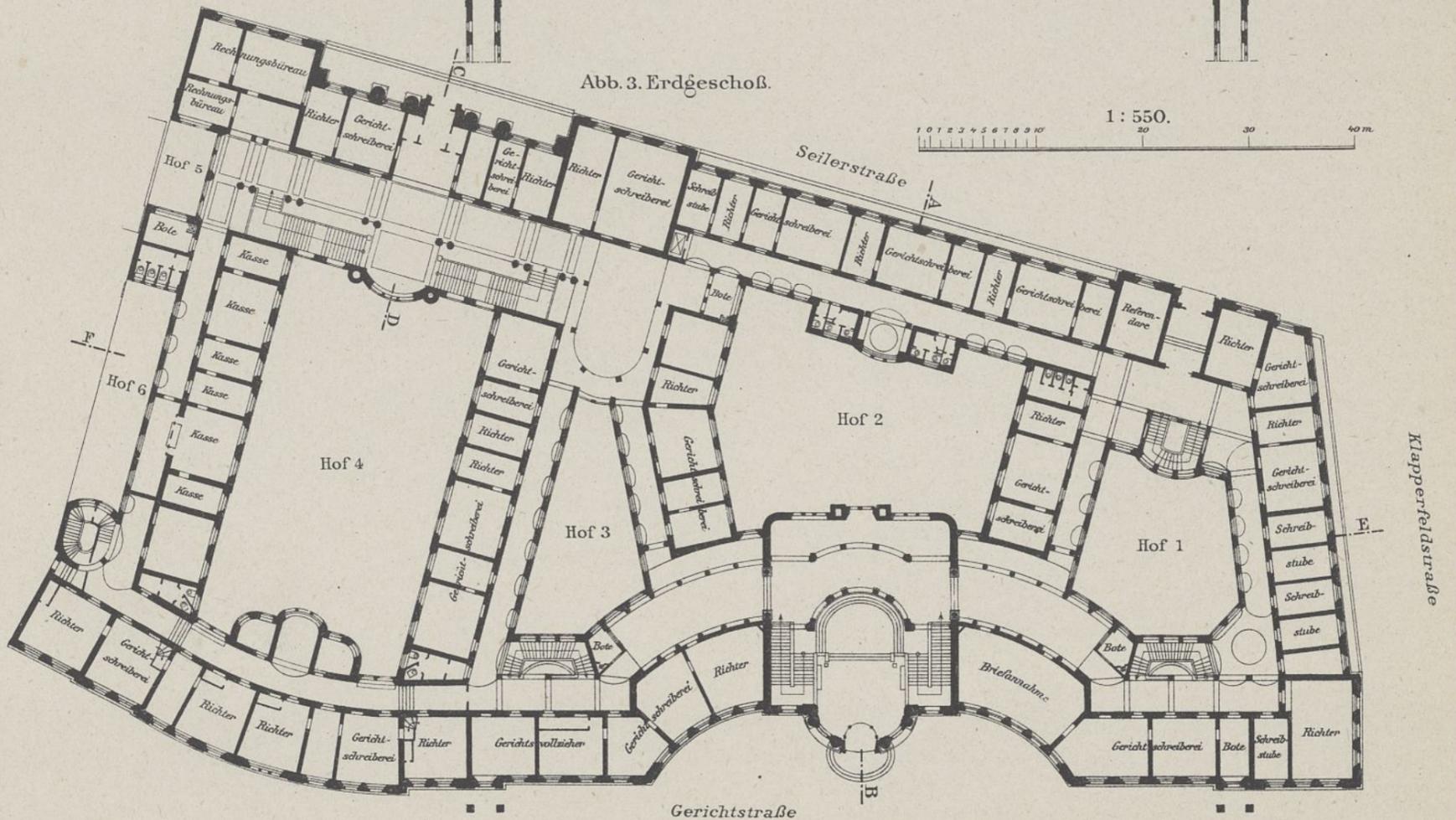


Abb. 3. Erdgeschoß.



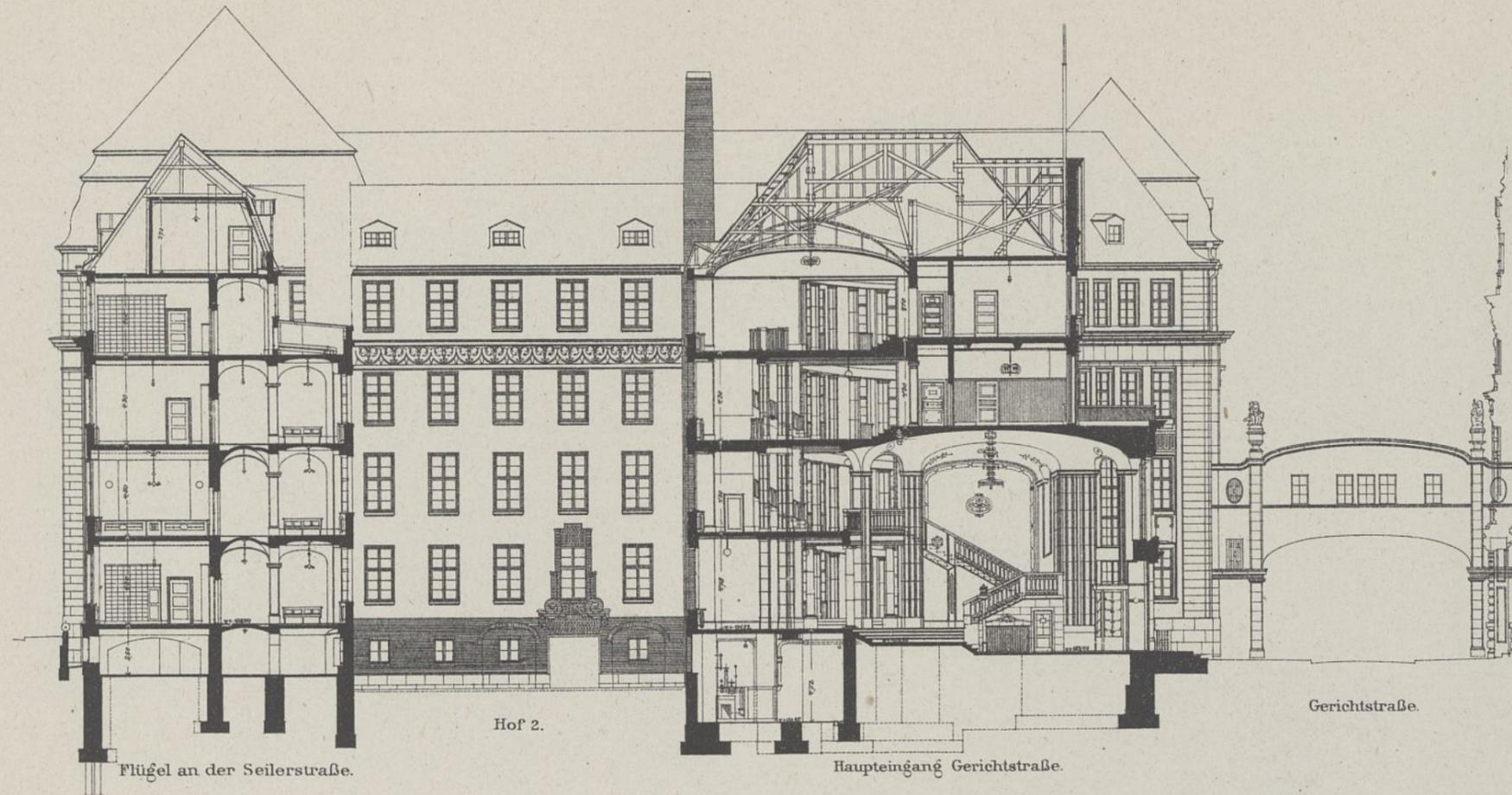


Abb. 1. Schnitt A-B.

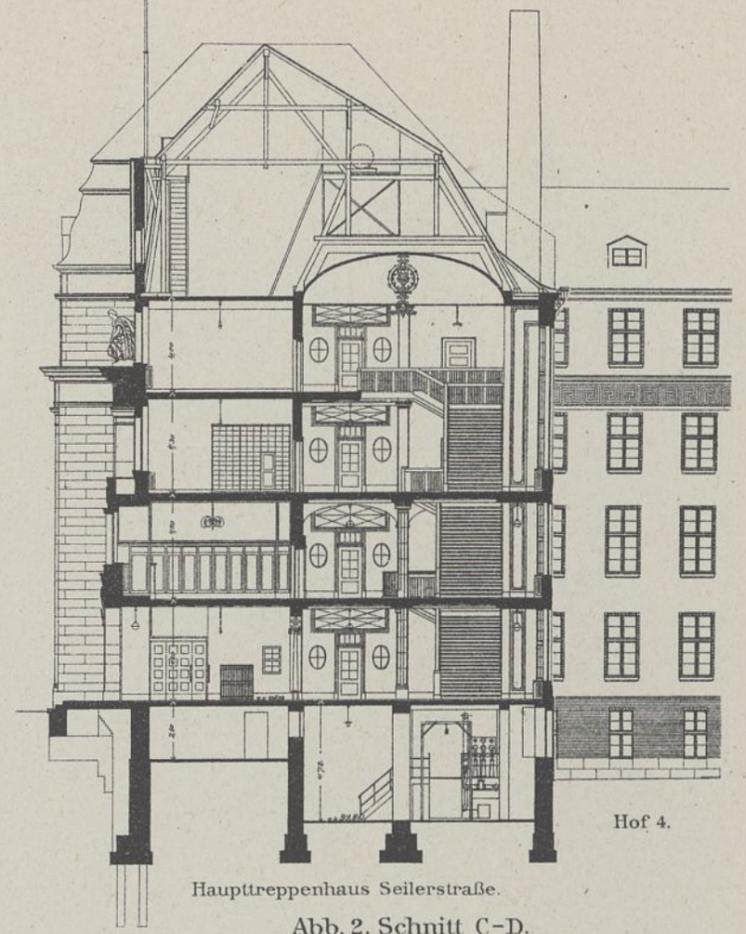


Abb. 2. Schnitt C-D.

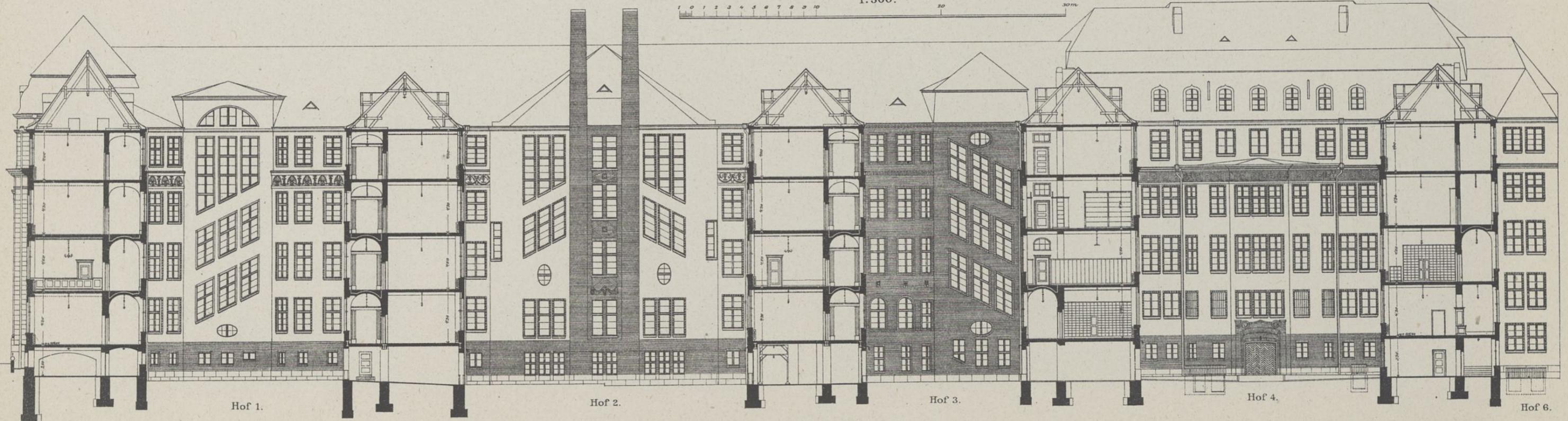


Abb. 3. Schnitt E-F.

Gerichtsgebäude in Frankfurt a. Main.



Abb. 1. Haupteingang Gerichtstraße.



Abb. 2. Haupteingang Seilerstraße. Hintere Flurhalle.

Gerichtsgebäude in Frankfurt a. Main.

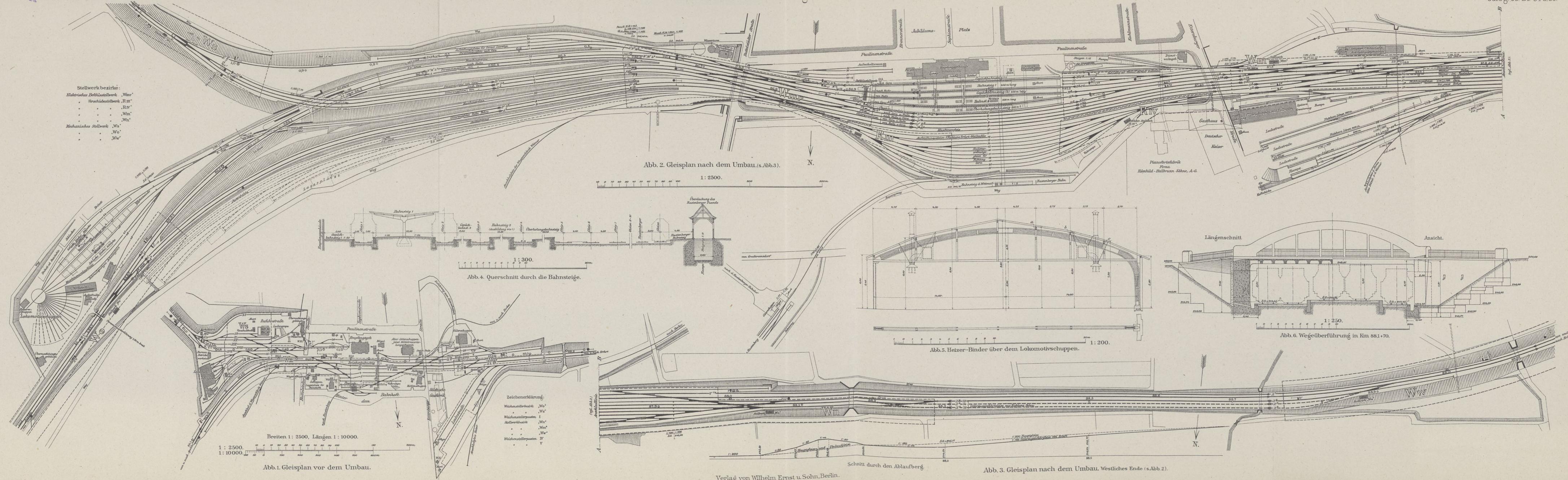


Abb. 1.

Haupteingang Gerichtstraße, Aufgang zum Obergeschoß.



Abb. 2.



Stellwerkbezirke:
 Elektrisches Stellwerk „Wm“
 Verschiebestellwerk „Rm“
 „Rv“
 „Wm“
 „Wn“
 Mechanisches Stellwerk „Ws“
 „Wo“
 „Ww“

Abb. 2. Gleisplan nach dem Umbau. (s. Abb. 3).

Abb. 4. Querschnitt durch die Bahnsteige.

Abb. 5. Hetzer-Binder über dem Lokomotivschuppen.

Abb. 6. Wegeüberführung in Km 881+70.

Abb. 1. Gleisplan vor dem Umbau.

Abb. 3. Gleisplan nach dem Umbau. Westliches Ende (s. Abb. 2).

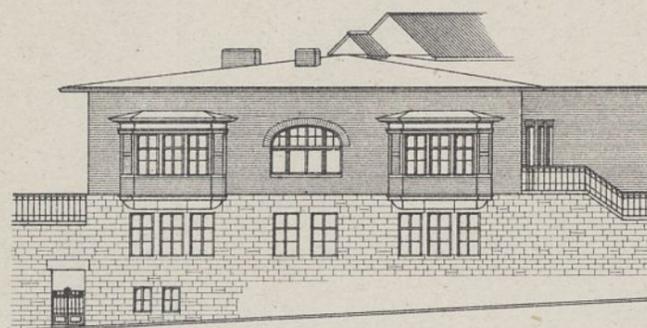


Abb.1. Östliche Ansicht.



Abb.3. Ansicht von der Ladestraße aus.

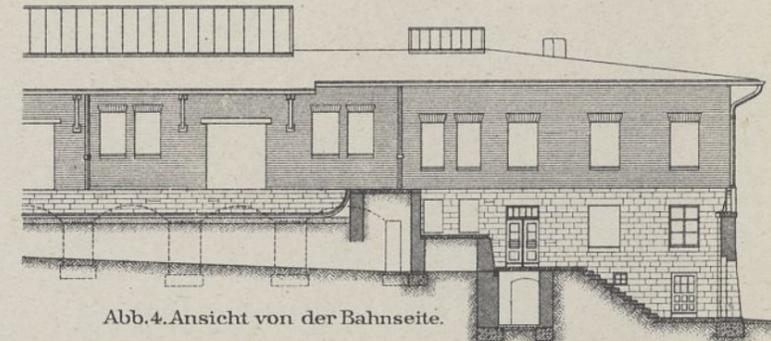


Abb.4. Ansicht von der Bahnseite.

Abb. 1-6. Güterschuppen mit Abfertigungsgebäude.

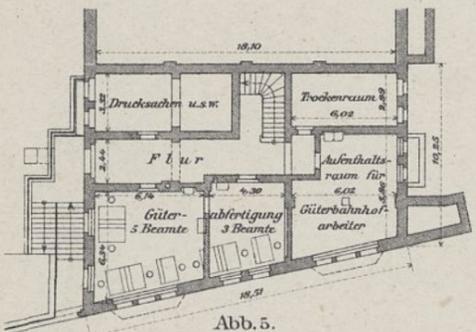


Abb.5. Untergeschoß.

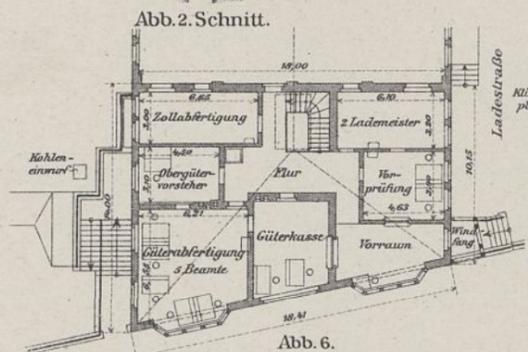


Abb.6. Erdgeschoß.

1:400 f.d.Grundrisse.

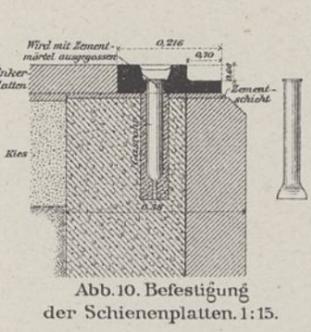


Abb.10. Befestigung der Schienenplatten. 1:15.

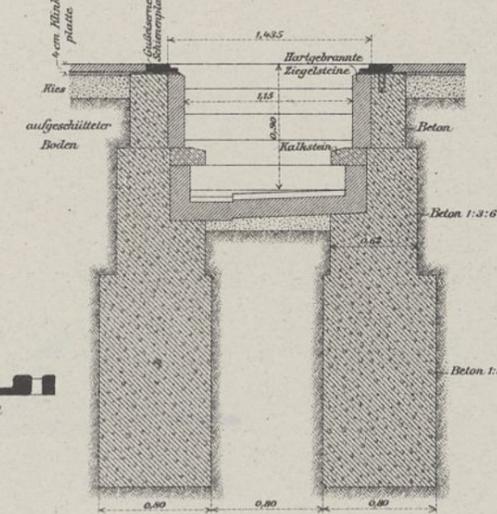


Abb.12. Schnitt a-b. 1:50.

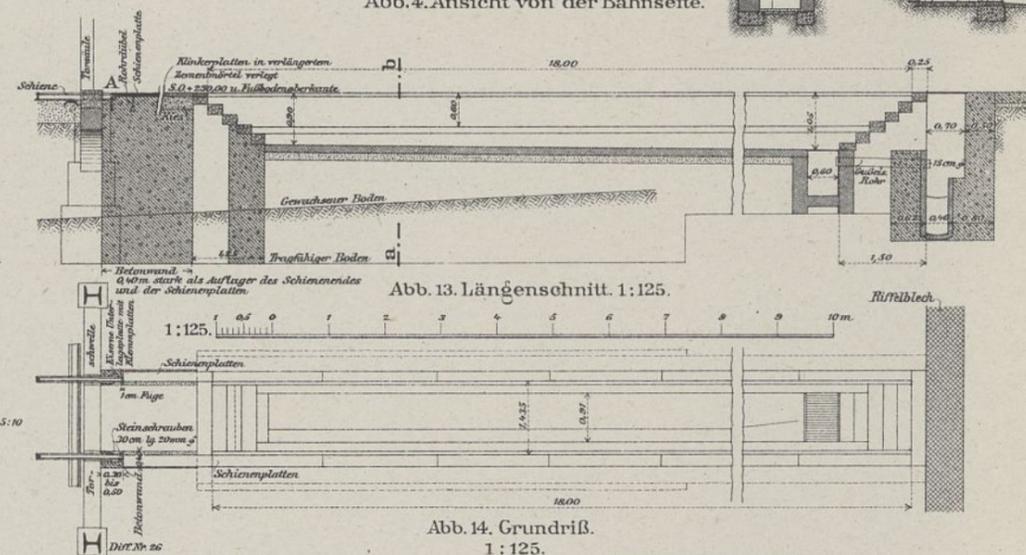


Abb.13. Längenschnitt. 1:125.

Abb.14. Grundriß. 1:125.



Abb.7. Obergeschoß.

Abb. 7-9. Übernachtungsgebäude mit Aufenthaltsräumen und Wasserturm.

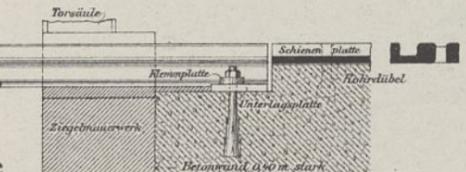


Abb.11. Verbindung der Schiene mit der Schienenplatte bei A. 1:25.

Abb.10-14. Arbeitsgruben im Lokomotivschuppen.



Abb.15. Zwischengeschoß.

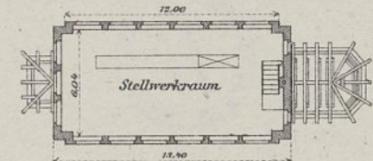


Abb.16. Obergeschoß.

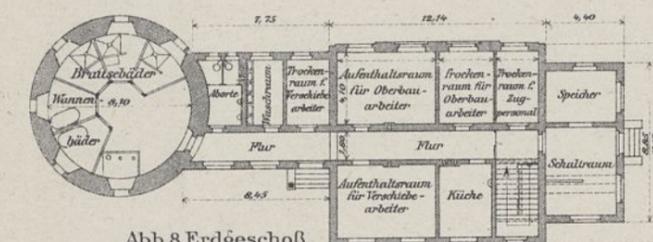


Abb.8. Erdgeschoß.

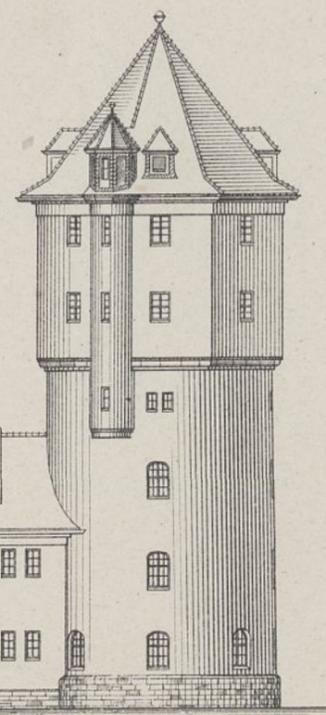


Abb.9. Südliche Ansicht.

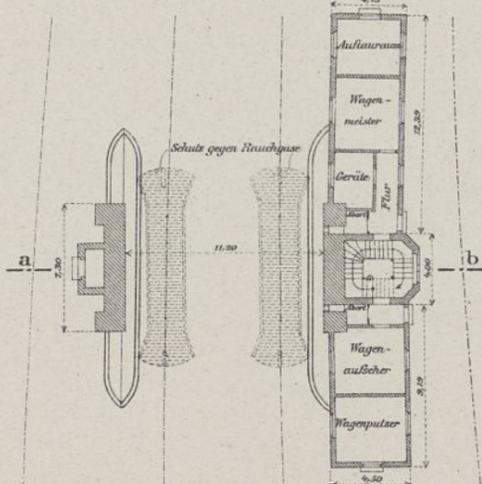


Abb.17. Erdgeschoß.

Abb.15-21. Stellwerkgebäude Wmr.

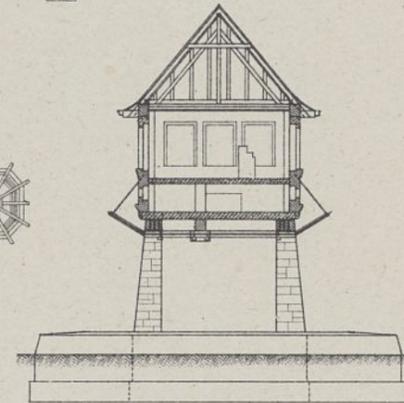


Abb.18. Schnitt c-d.

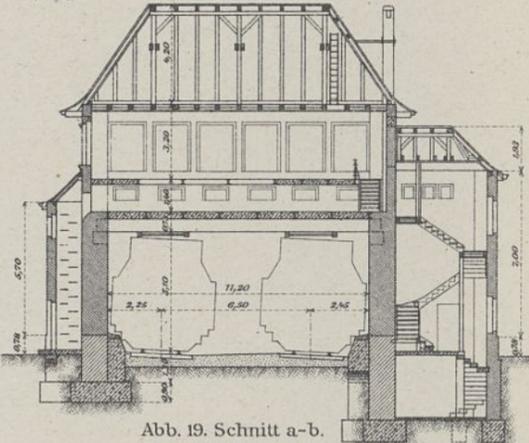


Abb.19. Schnitt a-b.

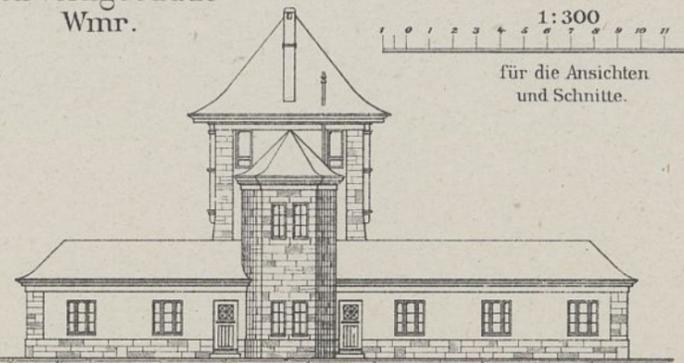


Abb.20. Südliche Ansicht.

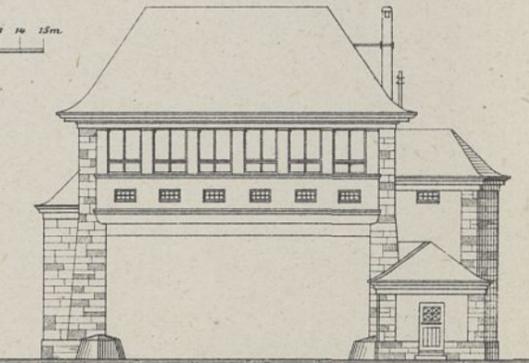


Abb.21. Westliche Ansicht.



