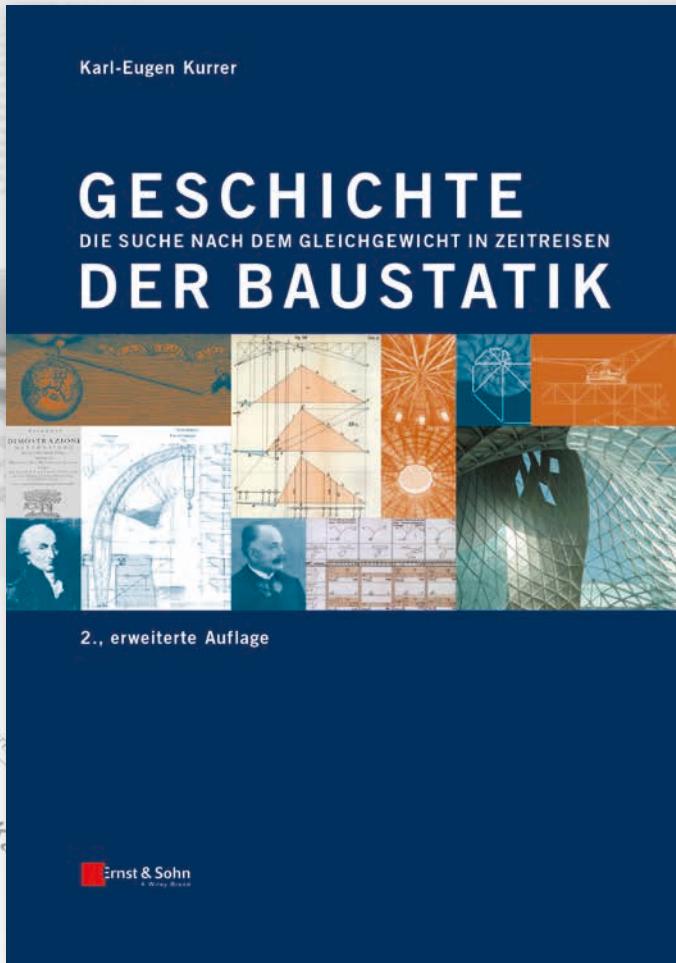


Halbjahresvorschau

Verlag Ernst & Sohn

 **Ernst & Sohn**
A Wiley Brand
www.ernst-und-sohn.de

Neuerscheinungen für Bauingenieure und Architekten



**Herbst
2015**

Beton-Kalender 2016

Schwerpunkt: Beton im Hochbau, Silos und Behälter

Hrsg.: Konrad Bergmeister, Frank Fingerloos,
Johann-Dietrich Wörner

Beton-Kalender 2016

Schwerpunkte: Beton im Hochbau, Silos und Behälter

2015. ca. 1100 Seiten

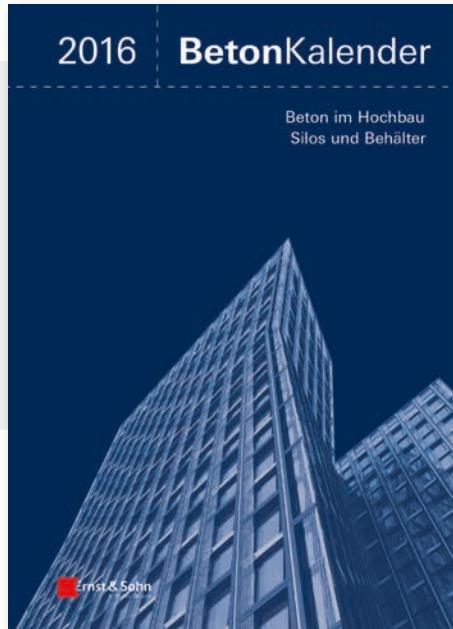
ca. € 174,-

Fortsetzungspreis ca. € 154,-

ISBN: 978-3-433-03074-5

Erscheinungstermin: November 2015

Beiträge zu den klassischen Kerngebieten des konstruktiven Ingenieurbaus mit Beton, wie z.B. Fertigteile, Elementdecken, multifunktionale Decken, wirtschaftliches Bewehren für den Hochbau, sowie Behälterbau für Industrie und Landwirtschaft. Außerdem: Energiespeicher, Brandschutz.



- Fortführung der Eurocode-Kommentierung in Kurzfassungen für die schnelle Orientierung in der Praxis
- Für alle Bauingenieure: allgemeiner Hochbau mit aktueller Normung
- Spezialgebiete des Bauingenieurwesens Silos und Behälter NUR HIER - alle Beiträge mit Bauweisen, Sanierung und Hintergrundwissen zu den industriellen Verfahren und Anforderungen
- Autoren aus Praxis, Normung und Forschung (Ingenieurbüros, Industrie, Fachverbände, Universitäten), z. B. WTM, Züblin, STRABAG, DLR, DBV, DAfStb)
- Komplettierung der Betonbau-Handbuchsammlung

Taschenbuch für den Tunnelbau 2016

Deutsche Gesellschaft für Geotechnik e.V.

Taschenbuch für den Tunnelbau 2016

2015. ca. 400 Seiten

ca. € 39,90

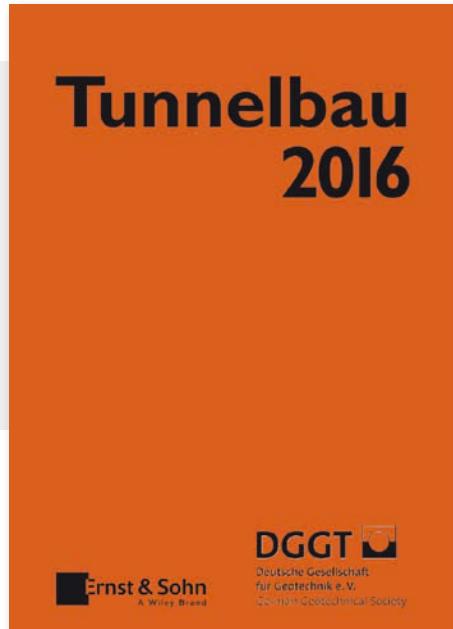
ISBN: 978-3-433-03133-9

Erscheinungstermin: September 2015

Die Beiträge in der Ausgabe 2016 behandeln die Themenbereiche Baugruben und Tunnel in offener Bauweise, konventioneller Tunnelbau, maschineller Tunnelbau, Baustoffe und Bauteile, Forschung und Entwicklung, Vertragswesen und betriebswirtschaftliche Aspekte sowie interessante Praxisbeispiele.

Ein Einkaufsführer zum Thema Tunnelbaubedarf rundet das Buch ab.

- Stets wechselnde Themen zu hochaktuellen Fragestellungen
- Gibt Hilfestellung und zeigt Lösungen für viele Herausforderungen im Tunnelbau
- Große Praxisnähe



Ingenieurbaukunst 2016

Hrsg.: Bundesingenieurkammer

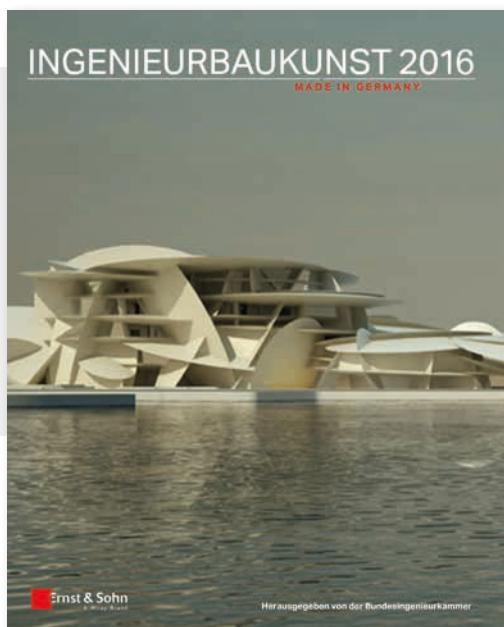
Ingenieurbaukunst 2016

2015. ca. 200 Seiten

ca. € 39.90

ISBN: 978-3-433-03126-1

Erscheinungstermin: November 2015



Das Buch präsentiert die spektakulärsten aktuellen Ingenieurbauprojekte mit Beteiligung deutscher Ingenieure weltweit. Herausgegeben von der Bundesingenieurkammer, ist das Werk die zentrale Leistungsschau des deutschen Bauingenieurwesens.

Die Ingenieure selbst stellen in diesem aufwendig gestalteten, reich illustrierten Buch ihre Projekte vor und geben so einen unmittelbaren Einblick in ihre Arbeitsweise. Sie beschreiben die speziellen Herausforderungen der jeweiligen Planungsaufgabe und die Art der Lösungsfindung. Dabei werden vielschichtige technische Zusammenhänge so dargestellt, dass sie auch für Laien verständlich sind. Damit schafft das Buch den Spagat zwischen technisch präziser Darstellung und Allgemeinverständlichkeit und wird zu einer Galerie der aktuellen Spitzenleistungen deutscher Bauingenieure.

- liefert Überblick über die aktuellen Top-Projekte deutscher Bauingenieure
- einzigartiges Coffee-table book für Ingenieure
- Projekte sind durch namhaften Beirat ausgewählt (Sobek, Bögle, Lorenz)



18



19

Estádio Jornalista Mário Filho in Rio de Janeiro

Das legendäre Stadion mitte im Stadtgebiet der Sambabewegung, das jedermann nur Maracanã nennt, wurde am 1. Februar 1950 eröffnet. Es war die Heimstätte für die erste ein Fassungsvermögen von mehr als 200.000 Zuschauern. Der Bau des Stadions begann im Jahr 1949, der Betrieb war in die Jahre gekommen und sollte 1950 WM 2014 präpariert werden und auf FIFA-Standards gebracht werden. Das Stadion ist eine der wenigen Unterkünfte mit besserem Sicherheitsniveau, viel zu geringe Sicherheitsmaßnahmen und keinem modernen Betontragkonstruktions, hatte also die geringste Spannweite und überdeckte nur ein Drittel der Zuschauerkapazität. Durch die Verstärkung der Außenwände und des denkmalsgeschützten Bauwerks unverhältnismäßig zu entlasten, musste die gesamte Konstruktion umgestaltet werden. Die bestehende Dachkonstruktion verhinderte, dass die bestehenden Betontragträger konträr nicht nach unten, sondern nach oben gerichtet waren. Eine statische Tragstruktur hätte das Stadion zu nachhaltig verändert.

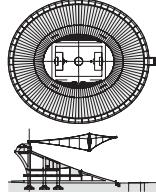
Schließlich errichtete man eine neue und sich in den historischen Kontext integrierte Konstruktion, die sich mit äußerem

Die Stabilität des Sediolzes und die Steifigkeit des Dachträgers werden dadurch erreicht, dass die Radial-

bündner „Speicher“ in Form von Radialträgern, das mit einer Spannkabelstütze verbunden sind, die auf die auf dem Stadion befindliche Bauteile des Seithanges übergehen. Es handelt sich um einen sehr flügeligen und materialsparenden aus.

Nach dem Abschneiden der alten Krangräger blieben die Betonstützen stehen, die durch einen zentralen und festeren Ringträger in Traufhöhe bestehen und wurden betoniert. Dieser Glücksgruber wurde vom neuen Dach überdeckt. Der alte Krangräger wurde abgetragen, die 10 Dachfelder. Wie es in sich stabiler liegt und wie leichter es ist, kann man nicht sagen. Ein einzelner Betonringträger hat eine Spannweite von rund 1 x 2 Meter messenden horizontalen Bauhöhenstützen. Mit dem Druckring auf dem 62 Stützenjochen. Horizontalen Betonstützen sind auf der Außenwand angeordnet und werden an vier Punkten in die Lager übertragen. Ansonsten sind sie frei gelagert. Der alte Krangräger als Dachstuhl war es möglich, die alten Stützen zu bewahren, während sich die Dachfläche fast verdreifacht hat.

Die Gesamtkonstruktion ist eine der wenigen



21



22

Radialträger, gespannt und zur Errichtung der für die Stadionüberdachung benötigten Spannkabel. In Kombination mit den Zwischenfeldern nach unten geprägt. So ergibt sich zwischen den Hoch- und Tiefpunkten ein ausgewogener Spannungszustand. Der Ausblick auf die Aussichtspunkte Cristo Redentor aus optisch reizvoller Fuß-

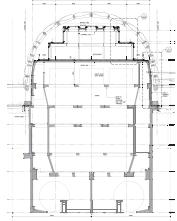
Wirkung.

Die auf dem unteren, aus sechs Seiten bestehenden Zugpfeilern stehende, 11,5 Meter hohe Lufthaltestation aus Holzkunstprofilen sind rautenförmig aufgespannt und an jedem Ende mit einem Betonpfeiler verbunden. Wirkungsvoll ist die gesamte Installation des Daches ästhetisch und werkstoffgerecht umgesetzt. Der Lufthafen ist eine Längsstation der Pfeiler, die eine hohe Treppenbelichtung und Laufsteg, aber auch die 14 Tonnenmarken des deutschen GischaControl Systems.

68 Meter spannt das Dach gleichmäßig über die gesamte Breite des Stadions. Der gesamte Dachaufbau wiegt 10.000 Tonnen. Die Dachfläche hat eine Flächengröße von 105x122 Meter frei. Mit 2.380 Tonnen Ge-

wicht, d.h. 87 Kilogramm pro Quadratmeter Flächenge-

ÖRÄKT
Luisa Catarino, Antonio Melo Filho
STADION
No. 100 in der Reihe
BAUZEIT
2003-2013
BAUHERR
Sociedade Odeon Pública
INGENIEURE + ARCHITEKTEN
Architectos Associados
Tragwerktechnik schlüssig
Seitgemäss und sicher



Die Errichtung des Ensembles aus Holztragwerk und transparentem, passivem gestalteter Folienkennzeichnungsergebnis erfordert eine genaue Planung und eine hohen Qualitätsstandard, nach dem Re-

Compton Curve – „Staegel“ – nennen die Londoner 10 Phasen teure Chrysalis, die Autobahn täglich zählen müssen, um die Londoner Innenstadt befahren zu können. Der Bau der Crossrail kostet 15 Milliarden ungerichtet. 12,05 Euro zahlt, erwartet vor allem die Reise, die Fahrtzeit wird von 45 Minuten auf 15 Minuten Tagess- und Nachtzeit London Straßen verlegt und Londons Autobahn mit 19 km die geringste Durchschlagsfähigkeit aufweist. Der Bau der Crossrail ist sehr teuer, deutlich schneller als auf Londons Straßen geht es in die Innenstadt. Der Bau der Crossrail ist sehr teuer, dass London Tube – die älteste U-Bahn der Welt – und die heimatkundliche Docklands Light Railway unterirdische Strecken verlegt. Mit bis zu 4,5 Millionen Fahrgästen pro Tag gefährt, werden auch diese Strecken auf die Crossrail übertragen. Mit dem Crossrail werden bereits zu großen Teilen fertiggestellt, die Canary Wharf Crossrail Station in den Wässen der Crossrail.

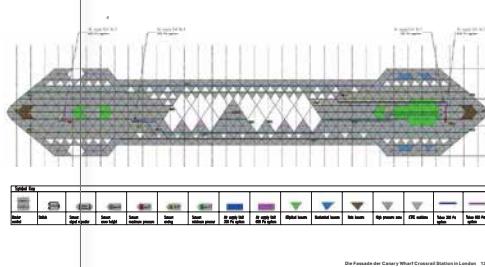
Kreuz 30 Meter – vier Etagen hoch – liegt der 310 Meter lange Durchgang des Bahnhofes an den Docks, weitere drei Etagen liegen unterhalb des Wasserspiegels (Bild 1). Der Durchgang ist mit einer 100 Meter langen Holz-Gitterträgerwerk und Reminiszenzen an die gläserne Brücke über den Fluss überdeckt. Ein Welt nach London-brachten und Canary Wharf zum Zentrum des weltweit lebendigen Seehafens machen es möglich, dass die Crossrail-Linie unterirdisch verläuft, teilweise offen, ETTE-Klass-Fassade (Bild 2), die nach Eintritt in den Bahnhof unterirdisch verschwindet und wie ein erhabendes Tor zu London aufzuhören scheint. Der Durchgang ist mit einer 100 Meter langen Holz-Gitterträgerwerk befindet sich ein weiterläufiger Durchgang und schloss über zwei Verbindungsbrücken und an Bug und Heck der Crossrail-Züge. Der Durchgang selbst stammt aus dem London Hauptzu der Architekten Foster + Partners, deren Einheitliche Lösungen



23



24



Die Fassade der Canary Wharf Crossrail Station in London 131

Abb. aus Jahrgang 2015

Geschichte der Baustatik

Die Suche nach dem Gleichgewicht in Zeitreisen

Karl-Eugen Kurrer

Geschichte der Baustatik

Die Suche nach dem Gleichgewicht in Zeitreisen

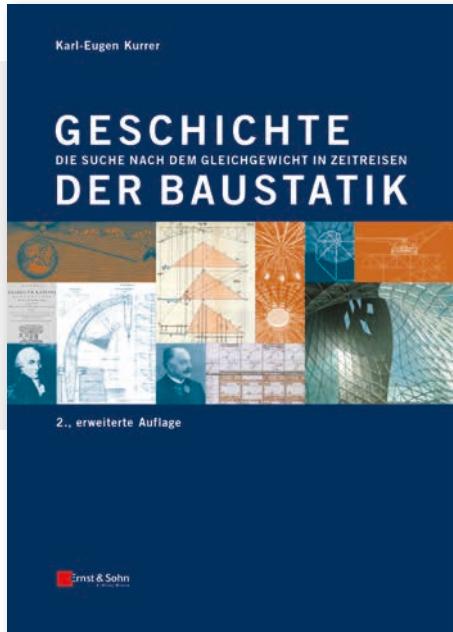
2., stark erw. Auflage 2015. ca. 1200 Seiten

ca. € 109,-

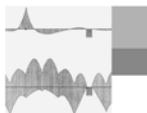
ISBN: 978-3-433-03134-6

Erscheinungstermin: November 2015

Was wissen Bauingenieure über die Herkunft der Baustatik? Wann und wie setzte das statische Rechnen im Entwurfsprozess ein? Beginnend mit den Festigkeitsbetrachtungen von Leonardo und Galilei werden die Herausbildung baustatischer Verfahren und ihre Protagonisten vorgestellt.



- Einziges geschlossenes Werk über die Geschichte der Baustatik
- Die Bedeutung des Wissens über die Entstehung der baustatischen Berechnungsverfahren wächst, auch in der Lehre, z. B. BTU Cottbus hat seit 2002 einen „Lehrstuhl Bautechnikgeschichte und Tragwerkserhaltung“
- 240 Kurzporträts bedeutender Bauingenieure sowie ein umfangreiches Literaturverzeichnis machen das Werk zu einer unschätzbar Fundgrube



CHAPTER 3

The first fundamental engineering science disciplines: theory of structures and applied mechanics



Is theory of structures a specific developmental form of applied mechanics? Or can theory of structures and applied mechanics claim independence on the level of scientific theory and epistemology? And the eternal question: What is the nature of engineering? The author has been searching for answers to these questions since the early 1980s – probing the philosophy of engineering and looking for works dealing with the specificity of the engineering sciences. Approaches from the tradition of system theory and Marxist thinking, which since the late 1980s have been contributing to the emerging theory of the engineering sciences, presented one opportunity. With the help of five case studies from the history of applied mechanics, theory of structures and the theory of bridge building, the author has tried to focus the results of his philosophically favoured studies into a concrete form. If theory of structures is understood as a fundamental engineering science discipline, then the discourse between the philosophy and history of structural theory is essential.

THEORY OF STRUCTURES AND APPLIED MECHANICS

Since the appearance of their first disjointed elements in the 18th century, the scientific character of engineering sciences has been measured by the degree of their adherence to the principles of Newtonian mechanics in theoretical mechanics. The first building block was laid in 1687 by Isaac Newton with the publication of his work *Mathematical Principles of Natural Philosophy*, which divided the discipline of mechanics from the natural sciences and established it deductively based on three axioms:

1. Newton's law of inertia: Every body continues in its state of rest or of uniform motion in a straight line unless it is acted upon by some external impressed force.
 2. Newton's law of force: The rate of change of momentum of a body is proportional to the impressed force and takes place in the direction of that force.
 3. Newton's law of reaction: To every action there is an equal and opposite reaction, i.e. when two bodies interact, the force exerted by the first body on the second body is equal and opposite to the force exerted by the second body on the first.
- Newtonian mechanics represented more than just the final full stop at the end of the long history of the development of the mechanical theory of motion of matter. It marked the close of the scientific revolution that had been initiated by Copernicus with his heliocentric picture of the world. The axiomatically organised system of Newtonian mechanics meant that methods of mathematics could be applied to all kinds of technical mechanical artefacts that function primarily according to the laws of the mechanical motion of matter. The contradiction between the mastery of the principle and the complexity of the forms of such technical artefacts probably had been resolved in the 18th century by the Enlightenment. Only rarely were they successful in dealing with the questions arising out of manufacturing operations. The arch, beam and earth pressure theories represent such exceptions – theories that proved vital continuations of empirical tradition and that were developed in the process of practical thinking that arose out of the cataloguing of technical knowledge that we now view as emergence of theory of structures and applied mechanics in the early 19th century as the prototypical engineering sciences. By the end of the 19th century, the engineers had succeeded in the systematic development of engineering sciences. The engineers had come to an end of theory of structures and applied mechanics had acquired the status of fundamental engineering science disciplines.

33

What is engineering science?

It was at the start of the classical phase of the system of classical engineering sciences (1875–1900) that Ernst Kapp (1869–96) founded modern engineering philosophy with his monograph *Grundzüge einer Philosophie der Technik* (principles of a philosophy of technology) [Kapp, 1877].

This was the first time that the term "engineering science" was used.



CHAPTER 9

Reinforced concrete's influence on theory of structures



The author is grateful for the responsiveness of Klaus Stiglitz, formerly chief editor of the journal *Beton + Stahlbetonbau*, who published the history of the first design theories for reinforced concrete. The history of the modern building industry began with the establishment of reinforced concrete construction in the first decades of the 20th century, which also gave rise to the first modern codes of practice in Switzerland, Germany, France, Belgium and Austria. The question arises as to the relationship within the science administration-industry triad. The author has pursued this line via the interdisciplinary aspect of the history of structural analysis – at an event organised by Werner Lorenz at Coburg TU and in a series of conferences on the history of reinforced concrete inaugurated by Hermann Schmid at Aachen RHT. And the 100th anniversary of the yearbook *Beton-Kalender* in 2000 encouraged the author to investigate the development of the new structural engineering language that emerged in the 1920s with reinforced concrete shell structures, and to acknowledge prestressed concrete construction and the holistic concept of the truss models of Jörg Schlaich and Kurt Schäfer within the scope of a history of reinforced concrete construction.

THEORY OF STRUCTURES AND APPLIED MECHANICS

The successful introduction of cement and rubble-stone vaults in French industrial buildings after the 1840s was followed by the beginning of the end of vaults made from timber and dry bricks. The concrete rubble-stone vault gradually evolved to become the concrete vault whose granular microstructure was bonded together with Portland cement (from 1852 onwards produced industrially in Germany as well) to form a structural concrete structure. Like the timber and dry brick vaults, the load-bearing systems changed too as it displaced timber and cast iron and rendered visible the play of forces with the help of trussed framework theory, concrete abolished the joint and turned the vault into a curving one-dimensional beam.

But in bridge building, concrete did not start to play a role until the late 1880s. And what is elastic theory was only a question of the sign, plus or minus, was for concrete, which had shaken the old division of work on the building site, a break – with symmetry very serious consequences: although the concrete slab was a thin plate, the concrete slab under every moderate tensile stress results in serious cracks. For example, an asymmetric load distribution over the axis of the arch can cause tension cracks in the curving concrete structure, which suddenly develops "joints" and is partially destroyed. This is a reason why concrete is often seen as the horns of elastic theory! And even though masonry work prevailed over concrete during the Bismarck era – using standard-format clay bricks, introduced in Germany in 1872 – and despite the supplanting of the hand-made brick by the machine-made brick in the first half of the 20th century, it could not stop the onward march of concrete, whether for foundations, hydraulic structures or fortifications. In order to alter the building site for solid constructions (i.e. masonry and concrete) to suit industrial aspects, and thus to shorten the building time, the search for a suitable foundation theory footing, concrete – just like wrought iron – had to become so universal from the structural-constructive side that the ensuing loadbearing systems could resist both tension and compression. Iron supervisory engineers had to learn to live with concrete. And masonry and concrete could only survive into the 20th century by joining forces with its greatest rival. For the first time, the civil and structural engineer was asked to turn the invisible, the symbolic, characteristics of every composition into a visible, realisable model with functional consequences.

1. The mutual cooperation of construction science with constructional technical developments – specifically, the collaboration between reinforced concrete research and reinforced concrete practice that arose after 1960 and helped both sides.
2. The replacement in construction due to the emergence of the building industry.
3. The creation of the science-industry-administration triad as a new incorporate form for the discipline (the concrete committee, 1997).
4. The acceptance of the design theory available with this composite building material as a prerequisite for the modern movement in architecture.

407

Abb. aus englischer Ausgabe

Faszination Tunnelbau

Geschichte und Geschichten

Bernhard Maidl

Faszination Tunnelbau

Geschichte und Geschichten

2015. ca. 300 Seiten

ca. € 49,90

ISBN: 978-3-433-03113-1

Erscheinungstermin: September 2015

Tunnelprojekte faszinieren die Menschheit seit jeher. Die gefahrvolle Arbeit der Mineure wird respektvoll anerkannt und die eingesetzte Maschinentechnik bewundert. Der Tunnelbau wird auch immer wieder in der darstellenden Kunst behandelt. Das vorliegende Buch befasst sich daher nicht nur mit der Technik, sondern bereitet auch die Themenbereiche Religion, Kunst, Film, Literatur und Kultur im, mit und für den Tunnelbau auf.

Das vorliegende Werk ist ein Sachbuch über den Tunnelbau, das sich ausdrücklich auch an den interessierten Nichtfachmann richtet.

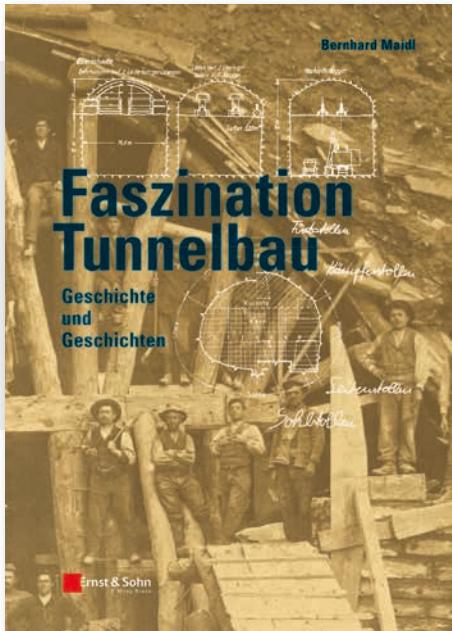


Abb. vorläufig

- Technikgeschichte in einer interessanten Ingenieurdisziplin
- Bringt die Faszination Tunnelbau auf einen Punkt
- Ein Sachbuch auch für den Nichtfachmann

Beispiele zur Bemessung von Stahlverbundtragwerken nach DIN EN 1994 Eurocode 4

bauforumstahl e.V.

Beispiele zur Bemessung von
Stahlverbundtragwerken nach
DIN EN 1994 Eurocode 4

2015. ca. 340 Seiten

ca. € 59,-

ISBN: 978-3-433-03094-3

Erscheinungstermin: Dezember 2015

Zur Einführung des Eurocode 4 legt bauforumstahl e. V. erstmals eine Beispielsammlung vor, die anhand typischer Verbundkonstruktionen die Zusammenstellung der Einwirkungen, die Berechnung und Bemessung aller Tragwerksteile einschl. Brandschutz schrittweise erläutert.

- Praxisnahe Einarbeitung, auch im Studium
- Mit Hinweisen auf Normabschnitte in Marginalspalte
- Erfolgsrezept Beispielbände

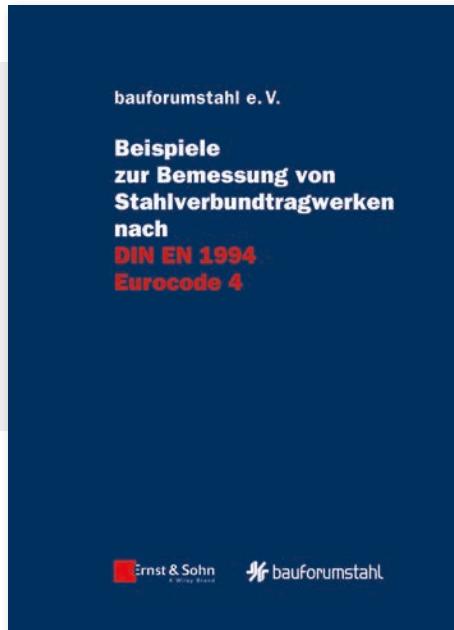


Abb. vorläufig

Beispiele zur Bemessung von Glasbauteilen nach DIN 18008

Ruth Kasper, Kirsten Pieplow, Markus Feldmann

**Beispiele zur Bemessung von Glasbauteilen
nach DIN 18008**

2015. ca. 200 Seiten

ca. € 49,90

ISBN: 978-3-433-03090-5

Erscheinungstermin: Dezember 2015

DIN 18008 „Glas im Bauwesen – Bemessungs- und Konstruktionsregeln“ für die Tragwerksplanung löst die diversen DIBt-Richtlinien ab. Ein Buch für die sichere Einarbeitung in die Norm und die Erstellung prüffähiger statischer Nachweise mit Hintergrundinformationen aus erster Hand.

- Praxisnahe Einarbeitung, auch im Studium
- DIN 18008 ist neu (2013), Eurocode frühestens 2019
- Erfolgsrezept Beispielbände



Abb. vorläufig

Bentonithandbuch

Ringspaltschmierung für den Rohrvortrieb

Steffen Praetorius, Britta Schößer

Bentonithandbuch

Ringspaltschmierung für den Rohrvortrieb

2015. ca. 256 Seiten

ca. € 59,-

ISBN: 978-3-433-03136-0

Erscheinungstermin: August 2015

Das Buch behandelt nahezu alle Aspekte der Ringraumschmierung im Rohrvortrieb – von Baugrundbedingungen, über Eigenschaften des Bentonits bis hin zu technischen Aspekten. Darüber hinaus werden Berechnungen und Vorschlagswerte über Bentonitverbrauchsmengen zusammengefasst.

- Planungshilfe für Rohrvortriebe
- Hilfestellung während des Baustelleneinsatzes
- Hoher praktischer Nutzen

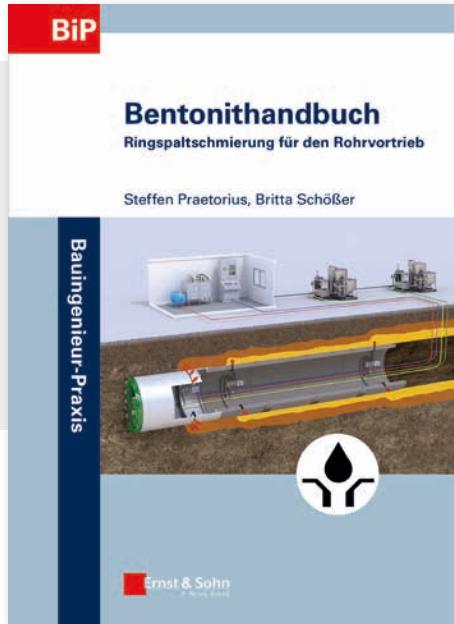
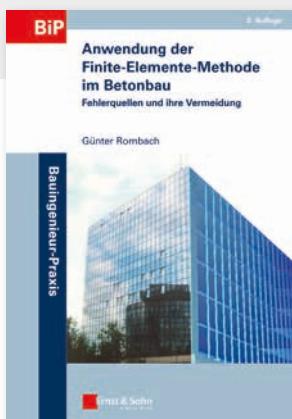


Abb. vorläufig



Anwendung der Finite-Elemente-Methode im Betonbau

Fehlerquellen und ihre Vermeidung

Günter Rombach

Anwendung der Finite-Elemente-Methode im Betonbau

Fehlerquellen und ihre Vermeidung

3. aktualis. Auflage 2015.

ca. 350 Seiten.

ca. € 59,-

ISBN: 978-3-433-03075-2

**Erscheinungstermin:
Dezember 2015**

Die Finite-Elemente-Methode stellt heutzutage ein Standardverfahren zur Berechnung beliebig komplexer Strukturen dar. Anhand praxisrelevanter Beispiele werden Fragen der numerischen Abbildung von Betontragwerken und mögliche Fehlerquellen erläutert.

Neu: Gebäudemodelle mit BIM.

Abb. vorläufig



NEUERSCHEINUNGEN IN ENGLISCH

Transparent Shells

Form, Topology, Structure

Hans Schober

Transparent Shells

Form, Topology, Structure

2015. ca. 272 Seiten.

ca. € 79,-

ISBN: 978-3-433-03121-6

**Erscheinungstermin:
Oktober 2015**

The book describes the design, detailing and structural design of filigree, double-curved and long-span glazed shells with minimal weight and ingenious details.



Dietmar Placzek, Rolf Bielecki,
Manfred Messing,

Frank Schwarzer

Zielgenau bis ans Ende des Tunnels

Handbuch für die Bauvorbereitung, Vermessung und Bauüberwachung von Schildvortrieben

2015. ca. 300 Seiten.

ca. € 79,-

ISBN: 978-3-433-03114-8

Erscheint November 2015

Das Handbuch für die Bauvorbereitung, Vermessung und Bauüberwachung von Schildvortrieben dient Bauherrn, Planern, Prüfern und Ausführenden als technischer Leitfaden für einen sicheren und zielgenauen Vortrieb.



Nguyen Viet Tue,

Michael Reichel,

Michael Fischer

Berechnung und Bemessung von Betonbrücken

2015. ca. 452 Seiten.

ca. € 89,-

ISBN: 978-3-433-01866-8

Erscheint August 2015

Die Berechnung und Bemessung von Stahlbeton- und Spannbetonbrücken mit allen Tragwerksteilen wird ausführlich unter Bezugnahme auf theoretischen Hintergrund und technisches Regelwerk behandelt. Die Berechnungen erfolgen nach Eurocode.



Hans Schober

Transparente Schalen

Form, Topologie, Tragwerk
2015. ca. 272 Seiten.

ca. € 79,-

ISBN: 978-3-433-03120-9

Erscheint Juli 2015

Das Buch beschreibt Entwurf und Optimierung, Konstruktion und Berechnung filigraner, doppelt-gekrümpter, weitgespannter verglaster Schalen. Entwurfsparameter, statische Nachweise und konstruktive Details werden anhand von weltweit einzigartigen gebauten Beispielen (sbp) erläutert.



Karin Lißner, Wolfgang Rug

Der Eurocode 5 für Deutschland

DIN EN 1995 –

Kommentierte Fassung
2015. ca. 300 Seiten.

ca. € 108,-

Subskriptionspreis bis 1 Monat nach Erscheinen: ca. € 88,-
ISBN: 978-3-433-03102-5

Erscheint September 2015

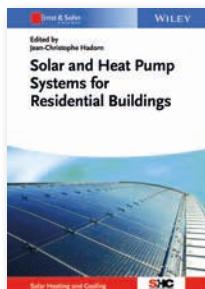
Diese „Kommentierte Fassung“ des Eurocode 5 besteht aus den für Deutschland relevanten Texten des Eurocode 5, den zugehörigen Regelungen der Nationalen Anhänge sowie Erläuterungen und Hinweisen für die Anwendung in der Ingenieurpraxis.

Auch als SET: E-Book + Print!

ca. € 140,40 – Subs-Preis: € 120,40

ISBN: 978-3-433-03103-2

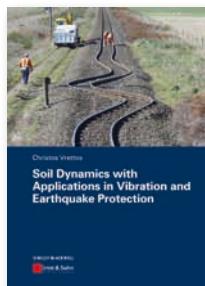




Hrsg.: Jean-Christophe Hadorn
Solar and Heat Pump Systems for Residential Buildings
2015. ca. 274 Seiten.
ca. € 79,-
ISBN: 978-3-433-03040-0

Erscheint Juli 2015

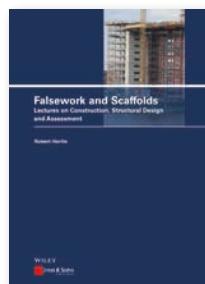
In diesem Buch werden verschiedene Kombinationen aus Wärmepumpen und Solar-komponenten miteinander verglichen, deren Leistung analysiert sowie Planungsmethoden und Überwachungsverfahren vorgestellt.



Christos Vrettos
Soil Dynamics with Applications in Vibration and Earthquake Protection
2015. ca. 200 Seiten.
ca. € 59,-
ISBN: 978-3-433-02999-2

Erscheint Dezember 2015

Die Bodendynamik hat bei einer Vielzahl von geotechnischen Aufgaben eine besondere Bedeutung. Das Buch behandelt die Grundlagen der Bodendynamik und darauf aufbauend die praktische Anwendung im Erschütterungsschutz und im Erdbebeningenieurwesen.



Robert Hertle
Falsework and Scaffolds
Lectures on Construction, Structural Design and Assessment
2015. ca. 250 Seiten.
ca. € 79,-
ISBN: 978-3-433-02949-7

Erscheint Dezember 2015

Gerüste werden im Hoch-, Anlagen- und Brückenbau in großer Vielfalt verwendet. Dieses Handbuch fasst Grundlagen und praktische Erfahrungen für die Konstruktion, Bemessung und Prüfung der Tragwerksplanung sowie die komplexen Bauprozesse bei temporären Tragwerken zusammen.

BESTELLSCHEIN

Ernst & Sohn
A Wiley Brand

Bitte faxen: +49 (0)6201/606-100

Bestellcode: 102569

oder per Post an: Wiley-VCH GmbH & Co.KGaA
Verkauf
Boschstraße 12
69469 Weinheim, Deutschland

Irrtum und Preisänderungen vorbehalten

Telefon: +49 (0) 6201 606-407
E-Mail: service@wiley-vch.de

Katalog

908940	Gesamtverzeichnis 2014/2015
908939	Beton-Kalender-Flyer 2016
908803	Kalender-Flyer 2015
	Imageplakate und individuelle Produktplakate erstellen wir Ihnen gerne auf Anfrage

Probehefte unserer Fachzeitschriften zur Abonnementenwerbung erhalten Sie gerne auf Anfrage.

VK-Nr./Kd-Nr.

Firma

UST-ID Nr.

Name / Vorname

Telefon

Straße / Nr.

Fax

BLZ / Ort / Land

E-Mail

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann innerhalb zwei Wochen beim Verlag Ernst & Sohn, Wiley-VCH, Boschstr. 12, D-69469 Weinheim, schriftlich widerrufen werden.

X

Datum / Unterschrift

Anschriften

Wilhelm Ernst & Sohn
Verlag für Architektur
und technische Wissenschaften
GmbH & Co.KG
Rotherstr. 21
10245 Berlin
Deutschland
www.ernst-und-sohn.de
info@ernst-und-sohn.de

Geschäftsführung:
Franka Stürmer

Lektorat:
Dipl.-Ing. Claudia Ozimek
Tel.: +49 (0)30 47031 262
Claudia.Ozimek@wiley.com
Dr.-Ing. Helmut Richter
Tel.: +49 (0)30 47031 265
Helmut.Richter@wiley.com
Dipl.-Ing. Jens Völker, M.A.
Tel.: +49 (0)30 47031 261
Jens.Voelker@wiley.com

Marketing:
Dipl. oec. Michael Busch
Tel.: +49 (0)30 47031 280
Fax: +49 (0)30 47031 240
MBusch@wiley.com

Auslieferung

Wiley-VCH GmbH & Co.KGaA
Kundenservice
Boschstraße 12
69469 Weinheim
Deutschland
Tel.: +49 (0)6201 606 400
Fax: +49 (0)6201 606 184
Service@wiley-vch.de

Vertrieb:
Verkaufsleitung
Sibylle Martiné
Tel.: +49 (0)6201 606 405
Fax: +49 (0)6201 606 100
Sibylle.Martine@wiley.com

Anette Martiné
Tel.: +49 (0)6201 606 407
Fax: +49 (0)6201 606 100
Anette.Martine@wiley.com

Claudia Mittnacht
Tel.: +49 (0) 6201 606 406
Fax: +49 (0) 6201 606 100
Claudia.Mittnacht@wiley.com

Repräsentanten

PLZ 01–02 Jutta Becher
PLZ 03 Arno Montiel
PLZ 04 Jutta Becher
PLZ 06 Harald Kaufmann
PLZ 07–09 Jutta Becher
PLZ 10–29 Arno Montiel
PLZ 30–35 Harald Kaufmann
PLZ 36 Hans Rosenstengel
PLZ 37–40 Harald Kaufmann
PLZ 41 Stefan Schmitz
PLZ 42–49 Harald Kaufmann
PLZ 50–56 Stefan Schmitz
PLZ 57–59 Harald Kaufmann
PLZ 60–65 Hans Rosenstengel
PLZ 66–67 Stefan Schmitz
PLZ 68–79 Hans Rosenstengel
PLZ 80–87 Jutta Becher
PLZ 88–89 Hans Rosenstengel
PLZ 90–99 Jutta Becher
Österreich Sibylle Martiné
Schweiz Urs Freitag
Luxemburg Stefan Schmitz

Jutta Becher-Castaldi
Viatisstr. 64
90480 Nürnberg
Tel: +49 (0) 911) 40 31 98
Fax: +49 (0) 911) 40 67 10
Mobil: (0172) 810 90 45
Jutta.Becher.VF@t-online.de

Harald Kaufmann
Postfach 10 10 49
45410 Mülheim-Ruhr
Tel: +49 (0) 208) 301 76 10
Fax: +49 (0) 208) 76 24 40
Mobil: (0171) 2 74 95 38
Harald.Kaufmann@t-online.de

Arno Montiel
Neukirchstr. 36
28215 Bremen
Tel: +49 (0) 421) 437 41 91
Fax: +49 (0) 421) 437 41 92
Mobil: (0172) 9 13 85 45
arno.montiel@t-online.de

Hans Rosenstengel
Stolzestraße 8
75175 Pforzheim
Tel: +49 (0) 7231) 298 88 82
Fax: +49 (0) 7231) 298 88 84
Mobil: (0171) 7 87 06 59
hans.rosenstengel@t-online.de

Stefan Schmitz
Seelbacherstr. 48a
65510 Idstein
Tel: +49 (0) 6126) 5 24 03
Fax: +49 (0) 6126) 36 53
Mobil: (0171) 2 12 53 24
s.schmitz.verlagsvertretung@t-online.de

Freitag Verlagsvertretungen
Urs Freitag
Postfach 215
6454 Flüelen
Schweiz
Tel: +41 79 502 98 41
info@ursfreitag.ch