Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 9

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

verweisen wir auf die von der städtischen Baudirektion erhältlichen Unterlagen des Wettbewerbes.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VII. Sitzung vom 10. Februar 1897,
abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur v. Muralt.

Anwesend 33 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Als neues Mitglied wird in den Verein aufgenommen: Herr R. Maillard, Ingenieur beim städtischen Tiefbauamt.

Vom Stadtrat ist eine gedruckte Zuschrift eingelangt, worin derselbe von den Schritten, die für die Förderung der Bahnhoffrage in den letzten Monaten gethan worden sind, Kenntnis giebt und am Schlusse dem Grossen Stadtrat beantragt, einen Kredit von 20000 Fr. für Ausarbeitung eines den Interessen der Stadt dienenden Bahnhofprojektes durch einen eigens beigezogenen Fachmann zu erteilen. Diese Zuschrift wird verlesen.

Es folgt die weitere Behandlung der *Tramwayangelegenheit.*

In Ergänzung seines in der vorletzten Sitzung gehaltenen Vortrages führt Herr Ingenieur *Schenker* aus, dass ein gemischtes System, teils mit oberirdischer Leitung, teils mit Accumulatoren, bei uns sehr schwierig durchzuführen wäre, namentlich wegen der gegenseitigen Kombination der verschiedenen Linien; es wäre viel häufigeres Umsteigen erforderlich als mit einfachem System, und müsste jeder Wagen eine Mehrlast von etwa 2000 *kg* mitführen. Das System mit unterirdischer Leitung in Schlitzkanälen wäre etwas billiger, würde aber doppelte Stromabnehmer und doppelspurige Anlage erfordern; allfällige Unterbrechungen der Leitung, die häufig vorkämen, würden auf den ganzen Betrieb sehr störend einwirken. Auf Brücken könnte dieses System schon gar nicht angewendet werden. Noch eher wäre das System Claret-Vuilleumier*) zu empfehlen, bei welchem der Stromabnehmer in der Mitte angebracht werden kann; doch ist der Kontakt bei den ausgeführten Anlagen dieses Systems vielfach mangelhaft.

Was ferner die Frage der Kraftbeschaffung anbetrifft, so genügen die schon vorhandenen Anlagen für die neuen Linien, die demnächst zur Ausführung kommen sollen. Anders aber wird die Sache, wenn die Pferdebahn umgebaut und für elektrischen Betrieb eingerichtet werden soll. Für diesen Fall müssen neue Kraftstationen geschaffen werden, und zwar schlägt der Vortragende für die Bedienung der Linien auf der linken Limmatseite eine Dampfdynamo-Anlage in der Nähe der Papierfabrik an der Sihl vor, wo das Land verhältnismässig billig erhältlich und die Strassen noch nicht so stark von Leitungen durchzogen sind. Eine Maschine von 300 bis 500 P.S. dürfte genügen.

*) Schw. Bztg. Bd. XXV Nr. 23.

Herr Ingenieur *Wagner*, der hierauf das Wort ergreift, hat für die Kraftbeschaffung ein besonderes Projekt aufgestellt und dem Stadtrat eingereicht. Hiernach würden alle Tramlinien von einer einzigen Centralstation im Letten mit Kraft versorgt, zu welchem Ende das dortige Maschinengebäude verlängert und um drei Dampfdynamos erweitert würde. Für die linkseitigen Linien, die zunächst in Betracht kommen, würden mehr im Centrum drei Umformestationen errichtet, je eine im Kreis I, II und III. Kommt die Stadt später einmal dazu, Kraft von aussen zu beziehen, so kann diese Anlage ohne Schwierigkeit an die neue Zuleitung angeschlossen werden. Die Kosten berechnet der Sprechende zu 500000 Fr., die Betriebskosten zu 14,5 Cts. per Kilowatt-Stunde.

In der nachfolgenden Diskussion begrüsst Herr Ingenieur *Jegher* das Projekt des Herrn Wagner und kritisiert sodann einiges an den Ausführungen des Herrn Schenker und an dem, dem Stadtrat eingereichten Bericht der Strassenbahnverwaltung. Er glaubt, bei der Wahl des Systems sollten auch ästhetische Gesichtspunkte berücksichtigt werden; ferner wirft er dem Bericht vor, die Erfahrungen aus andern Städten seien nicht hinlänglich zu Rate gezogen worden, und ist der Ansicht, dass sich bei näherem Studium wohl für Zürich ein besseres System finden lasse, als das vorgeschlagene, die Schönheit der Stadt wesentlich beeinträchtigende.

Herr *Schenker* erwidert, die Berichte, die man aus andern Städten über die Erfahrungen ihres Systems bekomme, seien oft unzuverlässig und der Wirklichkeit nicht entsprechend. Die Stadt kann sich nicht auf lange, kostspielige Versuche einlassen, sondern muss das System wählen, das für ihre Verhältnisse am besten passt und ökonomisch die günstigsten Resultate giebt.

Herr Direktor *Huber* bestätigt, dass das System mit oberirdischer Leitung das einzige sei, das schon eine langjährige Erfahrung hinter sich habe und fast überall bevorzugt werde. Er spricht sich dann noch über die Aufhängung der Leitungsdrähte an Konsolen und Spanndrähten aus und erklärt die erstere Art als die zweckmässigere und schönere. In England und Frankreich trifft man vielfach Tramwagen mit Decksitzen, wobei dann die Drähte seitlich des Geleises an Konsolen angebracht, und die Stangen mit den Kontaktrollen nach der Seite gekehrt sind («side-trolleys»). Vielleicht liesse sich etwas ähnliches auch bei uns anbringen, was z. B. längs des Quais wegen der Aussicht von grossem Vorteil wäre.

Nach einigen weitern Bemerkungen der HH. Jegher, Wagner und Professor Stodola wird die Sitzung um 11½ Uhr geschlossen. *S. P.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein *Maschineningenieur*, der schon etwas Erfahrung im Bau von Werkzeugmaschinen hat. (1085)

On cherche un *ingénieur-mécanicien* ayant quelques expériences dans la construction des moteurs à pétrole. (1086)

Gesucht ein *Ingenieur* als Brückenkonstrukteur n. Oesterreich. (1087)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
1. März	C. Sequin-Brunner, Ingenieur	Rüti (Zürich)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Schlosser- und Spenglerarbeiten zur Herstellung eines Fabrikgebäudes in Safenwyl.
1. »	Hochbaubureau	Basel	Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für den Horburg-Polizeiposten und das Feuerwehrmagazin in Basel.
1. »	Schmid-Kerez	Zürich, Bahnhofstr. 14	Schreiner- und Glaserarbeiten für das neue Postgebäude in Zürich.
1. »	Fritz Kunz, Wirt	Meinisberg (Bern)	Zimmer-, Maurer- und Erdarbeiten zu einem neuen Käsereigebäude in Meinisberg.
5. »	G. Hegner, Gemeindspräsid.	Galgenen (Schwyz)	Bau der Strasse vom sogen. Grundloch bei Hrn. Erhard Schnyder, Hinterberg bis zur Moosliegenschaft. Länge 840 *m*.
6. »	Karl Griot, Architekt	Luzern, Kirchmattstrasse 29	Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten, sowie die Eisenlieferung und Eisenkonstruktion zum Neubau des Allgemeinen Konsumvereins Luzern.
6. »	Nüssli, Gemeindrat	Dickbuch (Zürich)	Korrektion der Strasse 2. Klasse gegen Elgg mit 960 *m* Länge und einem Kostenvoranschlag von 2376 Fr.
8. »	H. Erb	Aesch (Basell.)	Bau eines Hauses in Aesch.
10. »	Preschli, Präs. d. Wasservers.	Thundorf (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Thundorf.
10. »	Gemeindratskanzlei	Hombrechtikon (Zch.)	Bau der Strasse 2. Klasse Uetzikon-Herrgass. Länge 1670 *m*.
10. »	Bureau d. bauleit. Ingenieurs.	Leubringen b./Biel, Bern	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Leubringen.
15. »	Gasthof zu den drei Tannen Tiefbauamt	Zürich, altes Fraumünsterschulhaus	Los I A. Etwa 200 lfd. *m* Regenauslasskanal am Letzigraben Klasse X, Profil 2,30/2,60. Los I B. Etwa 1335 lfd. *m* Hauptkanal der Hardturmstrasse Klasse VI, Profil 1,20/1,80. Los II A. Etwa 107 lfd. *m* Sihlquaikanal Klasse V, Profil 1,00/1,50 und gleiches Profil etwa 55 *m* bis zum Uebergang Hardturmstrasse. B. Etwa 581 lfd. *m* Hauptkanal der Limmatstrasse Klasse II, Profil 0,80/1,20 im Kreise III.
15. »	Gemeindratskanzlei	Buchs (St. Gallen)	Bau der Strasse II. Klasse Buchs-Krohställ. Gesamtlänge 1060 *m* und 4,5 *m* Kronenbreite.
20. »	Bureau der Klausenstrasse	Altdorf (Uri)	Sämtliche Bauarbeiten der Strecke Balm-Passhöhe-Glarnergrenze der Klausenstrasse. Kostenvoranschlag 640000 Fr. Länge 15,140 *km*.