

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 14

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

und werden durch je zwei kräftige Spiralfedern nach unten gedrückt. Beim Heben der Kratzer, welches von beiden Plattformen aus durch Schraubenspindeln geschehen kann, werden die Federn gespannt. Die Bremse wird im gegebenen Falle durch eine Ausklinkvorrichtung von jeder beliebigen Plattform aus in Thätigkeit gesetzt. Die Wirkung dieser Bremse steht in einem gewissen Verhältnis zur Belastung der Wagen, da die Bremsführungen am abgefederten Untergestell befestigt sind und infolge dessen die Endspannung der gelösten Federn je nach der Einsenkung des Wagenkastens sich ändert. Diese Bremse stellte bei den Versuchen den leeren wie den belasteten Wagen bei 6 km Schnelligkeit auf etwa 4 m und bei 8—9 km auf 8 m. Dabei wurde, wie dies bei der Kürze des Anhaltes und der Art der Bremse kaum anders zu erwarten war, der Wagen jeweils stark erschüttert. Immerhin dürften die Versuche dargethan haben, dass die Bahn in dieser Bremsenrichtung, so lang dieselbe sorgfältig unterhalten wird, ein Mittel besitzt, um in allen Notfällen den Wagen auf der maximalen Steigung von 11½ % sicher zum Stillstand zu bringen. Zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit eignet sich selbstredend diese Bremse nicht, und es muss daher gemäss den für diese Strecke bestehenden speciellen Instruktionen nach Inthätigkeittreten derselben, bei ausserordentlichen Vorkommnissen der Wagen geleert werden.

A. B.

Miscellanea.

Strassenbahnen in Zürich. Wir gelangen soeben, bei Schluss der heutigen Nummer, in den Besitz des Berichtes, den der neue Strassenbahn-Verwalter, Herr Ingenieur *P. Schenker*, an den Stadtrat von Zürich abgegeben hat. Der sehr beachtenswerte Bericht unseres Kollegen und geschätzten Mitarbeiters verbreitet sich in einlässlicher Weise über die Wahl des für die städtischen Strassenbahnen in Betracht kommenden Systems, indem alle bisher bekannten und in Betrieb befindlichen Strassenbahn-Systeme (Kabel-, Gas-, Pressluft-, Dampf- und elektrischen Bahnen) mit ihren Varianten der Reihe nach erklärt und mit Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse und Erfordernisse besprochen werden. Diese und die streng sachliche Vergleichung der verschiedenen Systeme führen den Verfasser zu der Schlussfolgerung, dass das Strassenbahnwesen der Stadt Zürich sich nur dann gedeihlich entwickeln könne, wenn Bau und Betrieb *einheitlich* ausgeführt, die Meterspur und der elektrische Betrieb mit *oberirdischer* Stromzuführung und dem *Bügel* als Stromabnehmer gewählt und eine allgemeine Konzession für die Ausführung von Strassenbahnen auf Stadtgebiet erworben werden. Die Wahl des Betriebssystems bezieht sich sowohl auf die bestehenden, als auf die noch auszuführenden Linien der Zürcher Strassenbahn im Gebiete der Stadt. Für den Bau neuer Linien wird die Verwendung einer starken Rillenschiene (Höhe und Fussbreite etwa 170 mm) und die Anlage einer Kraftstation in der Gegend des Sihlhölzli oder der Papierfabrik an der Sihl gleichzeitig mit dem Umbau der Pferdebahn für elektrischen Betrieb vorgeschlagen, ferner der Bau einer grossen Wagenremise mit Reparaturwerkstätte in Wiedikon und ein Anbau an die bestehende Remise in der Burgwies für 18 Wagen. Der Leitungsdraht soll durchweg 6 m über dem Strassenniveau geführt und das bestehende Leitungsnetz entsprechend umgebaut werden. Als Rollmaterial werden Motorwagen mit 14 Sitz- und 14—16 Stehplätzen vorgeschlagen.

Die Regulierung des eisernen Thores. Den wichtigsten Teil der ungarischen Donau-Regulierung bildet bekanntlich die Herstellung eines Schiffahrtsweges durch die Stromschnellen und Felsbänke der mit dem Sammelnamen «eisernes Thor» bezeichneten, rund 100 km langen Stromstrecke zwischen Stenka unterhalb Moldova und dem serbischen Orte Sibb

unterhalb Orsova bezw. dem eisernen Thor im engern Sinne. Die Ausarbeitung des zur Ausführung bestimmten Entwurfes wurde dem jetzt als Ministerialrat amtierenden, ungarischen Sektionsrat *von Walland* übertragen, den die Regierung auch mit der Oberleitung der bezüglichen Arbeiten beauftragte. Die Fahrtiefe war auf 2 m unter dem Nullpunkte des Pegels von Orsova, die Sohlenbreite bei Niederwasser in den Schiffahrtsrinnen auf 60 m festgesetzt. Im unteren, beiderseits von Staudämmen eingefassten Kanal des eisernen Thores vergrösserte man diese Breite soweit, dass 80 m Wasserspiegelbreite bei Niederwasser vorhanden sind. Ebenso hat man die Tiefe dieses Kanals von 2 m auf 3 m erhöht. Die Durchführung der bezüglichen Arbeiten, welche eine Felsbewegung von 1850000 m³ notwendig machten, wurde Ende des Jahres 1890 einer deutschen General-Unternehmung, bestehend aus der *Disconto-Gesellschaft*, der Maschinenfabrik *G. Luther* in Braunschweig und dem Baurat *J. Hadju* in Budapest zugeschlagen, von denen letzterer 1892 ausschied. Die Arbeiten, wie sie ursprünglich ohne die verschiedenen späteren Erweiterungen geplant waren, sollten bis zum 31. Dezember 1895 vollendet sein, die Kosten waren auf 19,1 Millionen Fr. veranschlagt. Die während der Bauausführung noch als erforderlich erachteten Aenderungen, namentlich die Vertiefung des Kanals am eisernen Thore, haben eine Erhöhung der Kosten auf 22,3 Millionen Fr. und eine Verlängerung der Bauzeit um mehrere Monate verursacht. Am 27. September hat nun die feierliche Eröffnung des neuen Schiffahrtsweges stattgefunden.

Bauverwaltung der Stadt Zürich. An Stelle des zum Vorsteher des Bauwesens der Stadt Zürich vorgerückten Herrn Stadtgenieur Joh. Süss wurde dessen Adjunkt, Herr Ingenieur *H. Streng* von Oberstrass-Zürich, zum Stadtgenieur gewählt. Die durch den Rücktritt des Herrn Rothenbach frei gewordene Stelle des Direktors der Gaswerke wurde durch Herrn *Albert Weiss*, Adjunkt des Direktors des Gaswerks in St. Gallen, besetzt.

Die 1000. Lokomotive der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, eine dreicylindrige Compoundmaschine mit Schleppender für die Jura-Simplonbahn, ist in diesen Tagen fertiggestellt worden. Gleichzeitig feiert das Etablissement das Jubiläum des 25-jährigen Bestandes.

Konkurrenzen.

Bemalung des Terrainbildes der Schulwandkarte der Schweiz. Zu diesem in Nr. 2 des laufenden Bandes unserer Zeitschrift besprochenen Wettbewerb sind 22 Arbeiten eingeleistet worden, und es hat das Preisgericht drei Preise und eine Ehrenerwähnung erteilt, nämlich einen

- I. Preis an Herrn Ingenieur-Topograph *X. Imfeld* in Zürich,
- II. » » » *Hermann Kümmerly* in Bern,
- III. » » » *Professor Fr. Becker* in Zürich,

und eine Ehrenerwähnung an das *Artistische Institut Orell Füssli* in Zürich.

Das Preisgericht beschloss, dem Departement zu beantragen, dass die Ausführung des Kartenbildes dem Erstprämierten, Herrn *Xaver Imfeld*, übertragen werde.

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

Vereinsnachrichten.

Stellenvermittlung.

Ein *Maschineningenieur*, theoretisch gebildet, mit gründlicher Erfahrung im Giessereiwesen und im Bau von Pumpen und Pressen, wird für eine Maschinenfabrik und Giesserei der deutschen Schweiz zu *sofortigem* Eintritt *gesucht*. (1058)

Gesucht nach Rumänien ein *Maschineningenieur*, welcher der deutschen und der französischen Sprache mächtig ist. (1059)

Gesucht in eine Giesserei mit Werkstätte ein *Ingenieur* mit praktischer Erfahrung in Eisenkonstruktionen. (1060)

Gesucht in eine Fabrik für mechanisch und elektrisch betriebene Eisenbahnsicherungen, sowie für Centralweichen, einige tüchtige *Ingenieure* mit Praxis und womöglich mit Sprachkenntnissen. (1061)

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
4. Okt.	Bureau d. 4. Ingenieurkreises	Winterthur,	Bau einer Strasse I. Klasse von der Mühle bis zum «Rössli» in Unterschlatt und
5. »	Gerster, Architekt	Niedergasse Nr. 2 Bern,	Bau einer Bachbrücke. Voranschlag 3000 Fr.
5. »	J. J. Forrer, Lehrer	Marktgasse Nr. 39 Herisau, untere Fabrik (Appenzell A.-Rh.)	Glaser-Arbeiten und Holz- und Steinpflasterungen für die neue Reitschule auf der Schützenmatt in Bern.
6. »	Adolf Asper, Architekt	Zürich,	Erd-, Maurer-, Cement-, Zimmermanns-, Dachdecker-, Spengler-, Glaser- und Schlosserarbeiten für d. Neubau eines Kleinkinderschulgebäudes in der untern Fabrik in Herisau.
6. »	Kantonsingenieur	Gemeindestrasse 11 Basel	Gipser-, Spengler-, Glaser- und Schreinerarbeiten für das neue Sekundarschulhaus in Altstetten.
10. »	J. Ringger	Ebertsweil-Hausen (Zürich)	Bau dreier Strassen im Gundeldinger-Quartier (Laufen-, Falkensteiner- und Gilgenbergerstrasse) in Basel.
10. »	Sekretariatskanzlei d. Baudir.	Zug	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Ebertsweil.
15. »	Widmer, Gemeinderat	Dietikon-Zürich	Sämtliche Bauarbeiten für die Strassenkorrektur der Langgasse in Baar.
15. »	Gemeinderat	Dittingen bei Laufen (Bern)	Verbreiterung und teilweise Neuanlage der Verbindungsstrasse mit der Zürcher-Bremgartnerstrasse im Entenbad und Widmenhalde. Länge 465 m. Kronenbreite 6 m.
17. »	Baudepartement	Basel	Lieferung und Legung von 70 lfd. m eiserner Leitungsröhre von 3—4 cm Durchmesser nebst einer Messingröhre für eine Wasserleitung in Dittingen.
			Cementarbeiten für die Depotanlage der Strassenbahnen bei der Klybeck in Basel.