

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 9

Sonstiges

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: 12.02.2026

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

Die Scheerspannung 20 kg, selbst 13 kg im Beton, wenn man mit 6 auf nur 20 heruntergeht, ist viel zu hoch und streift die einfache Sicherheitsgrenze. Der Vorgang der Zerstörung bei wandernder, wenn auch nur *normaler* Belastung dürfte der sein, dass in der Gegend des Maximal-Momenten-Punktes unausgesetzt sehr dünne, aber doch keilförmige Plättchen sich ablösen müssten und so der Obergurt fortwährend an Dicke abnehmen würde, bis endlich die Querschnittschwächung so gross geworden, dass vollständiger Bruch erfolgt.

Belastungsversuche, die einen Maximalmomentenpunkt erzeugen, dürften allerdings jene Risse unter 45° schon bald nach Aufbringen einer etwas mehr als normalen Last zu Tage fördern, doch werden sie wahrscheinlich ihrer Kleinheit wegen nicht beachtet. Im weiteren Verlauf des Belastungsversuches wirken diese Keile eher verstärkend, da der Reibungskoeffizient der Normalspannungen in diesen Schnitten im günstigen Sinne sich geltend macht.

Die Eiseneinlagen im Betonbalken, nach den bis jetzt bekannten Konstruktionen, schützen allerdings vor *plötzlicher*, gänzlicher Zerstörung des ganzen Bauwerks, ohne jedoch die geforderte *n-fache* Sicherheit in allen Teilen gewährleisten zu können. Aufgabe dieser Zeilen ist es aber nicht, ein abgeschlossenes Urteil über diese Konstruktion zu fällen, sondern vielmehr berufene Männer, Freunde wie Gegner dieser Konstruktion zu veranlassen, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, da es sowohl im Interesse des Fortschritts wie der Sicherheit geboten erscheint, die Frage gründlich abzuklären, bevor an die Ausführung grösserer Bauten nach diesem System geschritten wird.

Miscellanea.

Gemischter Betrieb der elektrischen Strassenbahnen in Berlin. Der Magistrat von Berlin hat der Stadtverordneten-Versammlung den Vertragsentwurf für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Grossen Berliner und Neuen Berliner Pferdeisenbahn-Gesellschaft zugestellt. Diesem ist ein sehr ausführlicher erläuternder Bericht beigegeben, der schon deshalb eine gewisse Beachtung verdient, als darin die Frage der ober- und unterirdischen Zuleitung des elektrischen Stromes und der teilweisen Verwendung von Accumulatoren, d. h. der Einführung des gemischten Betriebes zur Sprache gebracht wird. Der Vertragsentwurf bestimmt u. a.: «Als Betriebssystem ist im allgemeinen die oberirdische Stromzuleitung anzuwenden. An ihrer Stelle muss dort, wo es vom Magistrat verlangt wird, auch gemischtes System mit Accumulatoren ausgeführt werden. Hierzu gibt der Magistrat folgende Erklärung: Die oberirdische Stromzuleitung werde von allen Unternehmern als das Beste und Sicherste bezeichnet, weil sie die geringsten Anlagekosten erfordert und sich die Betriebskosten um 30 bis 35% niedriger stellen sollen, als beim Pferdebahnbetriebe. Aus ästhetischen und anderen Rücksichten verbiete sich jedoch dieses System in vielen Strassen der Stadt. Diesen Uebelständen könnte durch die unterirdische Stromzuleitung abgeholfen werden, wobei gleichzeitig die Gefahren, die mit dem Reissen der Drähte und der Berührung durch Telephondrähte verbunden sind, beseitigt würden. Der Bericht ergeht sich nun in sehr ausführlicher Weise über die Vor- und Nachteile der unterirdischen Stromzuleitung, auf die wir, als unseren Lesern bekannt, hier nicht näher eingehen wollen; er gelangt zum Schlusse, dass den Nachteilen der ober- und unterirdischen Stromzuführung in wirksamer Weise durch die Anwendung des Accumulatorensystems abgeholfen werden könnte. Der Wunsch, ein reines Accumulatorensystem einzuführen, sei jedoch bisher an den damit verbundenen außerordentlich hohen Anlage- und Betriebskosten und der Schwierigkeit, bei einem ausgedehnten Verkehr die zeitraubende Ladung der Batterien zu bewirken, gescheitert. Jedoch sei jedenfalls in letzterer Beziehung in der jüngsten Zeit ein Fortschritt zu verzeichnen, wobei auf die bezüglichen in Hannover erzielten Erfolge verwiesen werden könne.

Bei dem gemischten System ist ein Teil der zu befahrenden Strecke mit oberirdischer Leitung ausgerüstet, die so viel elektrische Energie enthält, dass sie nicht nur den Wagen fortbewegt, sondern auch gleichzeitig während der Fahrt die in den Wagen befindlichen Batterien mit ihrem Ueberschuss speist, so dass der Wagen im stande ist, selbständig mit Hülfe der in den Accumulatoren aufgespeicherten Energie sich fortzubewegen. Sorgt man nun dafür, dass, bevor diese Energie verbraucht ist, der Wagen

wieder auf eine Strecke mit Oberleitung gelangt, wo die Accumulatoren neu geladen werden, so kann man ohne Zeitverlust für die Ladung der Batterien, einen ununterbrochenen Betrieb aufrecht erhalten. Das Einschalten grösserer Strecken ohne Oberleitung in das sonst durchweg mit Oberleitung versehene Netz lässt sich somit auf diese Weise ohne Gefährdung des ununterbrochenen Betriebes bewerkstelligen, nur darf die Länge der Accumulatoren-Strecken gewisse Grenzen nicht überschreiten. Allerdings muss zugegeben werden, dass der Accumulatorenbetrieb sich teurer stellt, als selbst die unterirdische Stromzuführung, wenn die teureren Wagen und die schnelle Abnutzung der Accumulatoren in Betracht gezogen werden. Nach dem Vorschlag des Magistrates soll die oberirdische Stromzuleitung auf folgenden Strassen und Plätzen, teils in ganzer Ausdehnung, teils streckenweise ausgeschlossen sein: Potsdamer-Strasse und -Platz, Königgrätzer-Strasse, Linden-Strasse, Belle-Alliance-Platz, Charlotten-, Französische-, Jerusalemer- und Lützow-Strasse. Für eine Reihe anderer Plätze und Strassenzüge wird dieser Ausschluss ebenfalls als wünschbar bezeichnet, da diese jedoch von Betriebslinien berührt werden, die zum grössten Teil, manche bis weit zu den Vororten hinaus, sogenannte Aussenstrecken befahren, so müsste die tote Last der schweren Accumulatoren auf dem weitaus grössten Teile der Betriebslinien unnütz fortgeschleppt werden, was die Betriebskosten außerordentlich erhöhen würde. Der Magistrat findet daher, es sei von einem solchen Verlangen, als nicht in der Billigkeit liegend, abzusehen.

* * *

Wie aus den an anderer Stelle unserer heutigen Nummer veröffentlichten Vereinsnachrichten ersichtlich ist, hat sich auch der hiesige Ingenieur- und Architekten-Verein mit der Frage des gemischten Systems beschäftigt. Der Haupt-Referent, Herr Strassenbahn-Verwalter Ingenieur P. Schenker, hat die Einführung des gemischten Systems für Zürich, einerseits wegen der Kombination der einzelnen Linien und des dadurch bedingten Umsteigens, andererseits wegen der hohen Kosten als nicht empfehlenswert bezeichnet. Es liegt uns ferne, diesen gewiss sehr reiflich erwogenen Entschliessungen zu nahe zu treten, immerhin möchten wir uns die Frage erlauben, ob es nicht angängig wäre, für die verhältnismässig kurze, neu anzulegende Strecke vom Bellevue-Platz bis zum Bahnhof Enge nochmals auf das Studium des Accumulatoren-Betriebes zurückzukommen. Am Bahnhof Enge, als am Endpunkt der Linie, ist das Aus- und Einsteigen von vorne herein geboten, am Bellevue-Platz wird es ohne ein Umsteigen kaum abgehen können. Würde nun bloss für diese Strecke der Accumulatoren-Betrieb vorgesehen, so ist damit der Haupteinwand beseitigt, dass die schweren Batterien auch auf den anderen, teilweise in erheblichen Steigungen liegenden Linien mitgeschleppt werden müssten. Die genannte Strecke weist mit Ausnahme der Quai-Brücke fast gar keine Steigungen auf und wäre deshalb für den Accumulatoren-Betrieb nicht ungeeignet. Würde diese Strecke nicht von der Stadt selbst, sondern von einem Unternehmer angelegt und betrieben, so ist es nicht unwahrscheinlich, dass die städtischen Behörden ähnlich vorgegangen wären, wie der Magistrat von Berlin, d. h. dass sie auf dieser schönsten und aussichtreichsten Strecke des hiesigen Strassenbahn-Netzes das Spannen von Drähten untersagt hätten. Was aber von einem Dritten verlangt wird, sollte man sich auch selbst auferlegen dürfen. Man hat seiner Zeit keine Kosten gescheut, um die Quai-Brücke und den Quai schön auszustatten. Fremde und Einheimische freuen sich des reizvollen Bildes, das diese schönste Promenade unserer Stadt darbietet. Werden einmal die Drähte gespannt, so wird dadurch das Bild in keinem Falle verschönert und es dürfte sich doch fragen, ob es nicht gerechtfertigt wäre, einige Mehrkosten mit in den Kauf zu nehmen, um dadurch unseren schönen Seequai frei zu halten.

Konkurrenz.

Kornhauskeller in Bern. Zur Erlangung von Entwürfen für die dekorative Behandlung der Pfeiler, Gewölbe- und Wandflächen des in Renovation befindlichen Kornhauskellers in Bern schreibt die städtische Baudirektion einen auf bernische oder in Bern niedergelassene Maler und Dekorateure beschränkten Wettbewerb aus, dessen Programm wir folgendes entnehmen: Termin: 15. April a. c. Dem aus den HH. Prof. Wagner in Basel, Direktor Prof. Alb. Müller in Zürich, Prof. Wildermuth in Winterthur, Baudirektor Lindt, Arch. E. Probst und Arch. F. Schneider in Bern bestehenden Preisgericht sind 1000 Fr. zur Prämierung zugewiesen. Für die Gewölbe- und Wandflächen ist Fresco-Malerei als einzige anwendbar vorgeschrieben. Den Bewerbern ist freigestellt, gleichzeitig bindende Angebote für die Herstellung der Malereien einzureichen. Für alles weitere