

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 18

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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>

Erwähnung finden die, in Bd. XXXI Nr. 7 u. Z., beschriebene dreicylindrige Verbundlokomotive A³T der J.-S.-B. und die von der G.-B. in Dienst gestellten vierachsigen Personenwagen, welche sich durch ruhigen Gang auszeichnen und durch die geschmackvolle, bequeme und reiche Ausstattung des Innern allgemeines Aufsehen erregt haben. Die neuen Wagen sind elektrisch beleuchtet. Der Bestand des Rollmaterials auf den schweiz. Eisenbahnen war Ende 1897¹⁾: 1055 (1024) Lokomotiven, 7600 (7105) Personen-, 220 (212) Bahnpost-, 982 (940) Gepäck- und 23 271 (22 675) Güterwagen-Achsen. Die Zahl der gemeldeten Lokomotiv-Defekte, 191, hat sich gegen diejenige des Vorjahres, 232, um 17,6% verringert. Die im Berichtsjahre zur Kenntnis gelangten 11 (30) Kuppelungsbrüche auf offener Linie, 32 (38) Radreifenbrüche und 5 (3) Achsenbrüche haben keine erheblichen Folgen gehabt.

Zugkraftdienst. Von den vorhandenen Lokomotiven haben im Sommerdienst (Strecken- und Rangierdienst) des Berichtsjahres verwendet die: J.-S.-B. 82%, S.-C.-B. 78%, G.-B. 80%, N.-O.-B. 85%, V.-S.-B. 74%, Normalen Nebenbahnen 58%, Schmalspurbahnen 67%. Es sollte, wie der Bericht betont, bei normalen Verkehrsverhältnissen die Zahl der wirklich im Dienste stehenden Lokomotiven 75% der bei einer Bahn vorhandenen Lokomotiven nicht übersteigen. Für die Schnellzüge zwischen Basel und Chiasso wurde unter gewissen Bedingungen auf geeigneten Strecken eine Erhöhung der bisher in der Schweiz üblichen maximalen Fahrgeschwindigkeiten bis auf 90 km gestattet. Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit auf Trambahnen hat das Departement in Verfolg einer Eingabe des Verbandes schweiz. Sekundärbahnen einen Entscheid getroffen, der dem Gesuch des Verbandes thunlichst Rechnung trägt, soweit nicht Vorschriften kantonaler Pflichtenhefte entgegenstehen. Die bezüglichen Geschwindigkeitsgrenzen wurden bereits in Bd. XXIX, S. 159. u. Z. mitgeteilt.

Der Wiederaufbau der Trajanbrücke zwischen Turnseverin und Kladova ist von den Regierungen Rumäniens und Serbiens in einem soeben zum Abschluss gelangten Verträge vereinbart worden. Die Entstehung dieser historischen Donaubrücke, deren Pfeiler teilweise noch erhalten sind, fällt in die Zeit des Römerfeldzuges gegen Dacien (Siebenbürgen) i. J. 103 n. Chr. Sie war das erste Glied in der Kette jener grossartigen Werke, mittels welcher die Römer sich die freie, unbehinderte Verbindung an der unteren Donau, als der grossen Linie ihrer Kriegsoperationen sichern wollten. Die Pläne für diesen Brückenbau lieferte Apollodorus von Damaskus, der grösste Baumeister seiner Zeit. Unterhalb des eisernen Thores bei den Egeta castrum, dem heutigen Turn-Severin wurde die Brücke unter Aufwendung ganzer Legionen der römischen Kriegsmacht und zahlreicher Hilfstruppen in der kurzen Spanne eines Jahres fertiggestellt. Hierauf weist wenigstens der Umstand hin, dass auf der Trajan-Münze vom Jahre 104 dieses Bauwerke bereits erwähnt ist. Die Brücke war aus 20, aus Quadern verfertigten Steinpfeilern von je 18 m Breite und 45 m Höhe erbaut. Die Bogenöffnungen hatten eine Spannweite von etwa 35 m. Hinsichtlich der Trägerkonstruktion gehen die Ansichten auch heute noch auseinander. Nach der einen Ansicht soll sie aus Holz, nach der andern aus Stein bestanden haben. Auf der Trajansäule in Rom ist das Bild dieser Brücke verewigt und nach diesem Bilde zu schliessen, mögen die Bögen zwar aus Holzgerippe hergestellt, jedoch mit Stein oder Beton ausgefüllt worden sein. Zum Schutze der Brücke liess Kaiser Trajan auf dem linken Donauufer ein Festungswerk und später Alexander Severus eine Citadelle (Turnum Severini) bauen, deren Ruinen auch heute noch sichtbar sind und von welcher Turn-Severin seinen Namen erhalten hat.

Nach dem oben erwähnten Verträge bestreitet Rumänien die Kosten des Brückenbaus, wogegen Serbien die Verpflichtung übernommen hat, die Kladova mit Nisch verbindende, Timokthalbahn gänzlich auszubauen. Die neue Brücke soll auf dem Standorte der alten Römerbrücke errichtet werden; sie wird als Schmuck in der Mitte eine Statue Trajans und auf den Brückenköpfen am rumänischen und serbischen Ufer je ein Standbild des betreffenden Landesherrn erhalten.

Elektrische Eisenbahn von Meiringen nach Wassen. Mit Botschaft vom 12. d. M. empfiehlt der Bundesrat die Annahme eines Konzessionsgesuches der H.H. Bucher-Durrer in Kerns und Elias Flotron in Meiringen für eine elektrische Eisenbahn von Meiringen über den Susten nach Wassen. Das Tracé der 42,4 km langen, meterspurigen Adhäsionsbahn beginnt in der Brünigbahnstation Meiringen, überschreitet kurz nach Verlassen derselben die Aare und vor der Station Innertkirchen-Hof die Grimselstrasse, passiert unmittelbar darauf zum zweiten Male die Aare und überwindet bei km 27 die Passhöhe, um über die Guferalp zur Haltestelle Färnigen und weiter zur Kapelle zu gelangen. Sodann setzt die Bahn auf das rechte Ufer der Maierreuss über und findet ihren Endpunkt an der

Gotthardbahn zwischen der Station Wassen und der Strasse. Die Maximalsteigung ist 10%, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m. Jeder, zur Verhinderung des Gleitens der Räder mit einer Zangenbremse versehene Wagen soll durch einen besonderen Motor angetrieben werden. Die projektierte Linie hat den Zweck, die Gotthardbahn mit dem Berner Oberland auf kürzestem Wege zu verbinden und die romantischen Schluchten des Maien- und Gadmenthales sowie die Gletscherfelder auf dem Susten dem Fremdenverkehr leicht zugänglich zu machen. Die Kosten werden mit 6 953 600 Fr. veranschlagt.

Statische Berechnung von Baugerüsten. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass verfügt, dass die Standfestigkeit verbundener Baugerüste von mehr als 10 m Höhe gegen Winddruck, in Zukunft durch statische Berechnung nachzuweisen ist. Die Gerüste sollen nötigenfalls durch Verankerung und Versteifung gegen Umkippen gesichert werden. Anlass zu dieser Verfügung bot der infolge heftigen Winddruckes bewirkte Umsturz einer noch nicht vollendeten, abgeordneten Rüstung an einem grösseren Neubau, wodurch bedeutender Materialschaden und auch der Tod eines Menschen herbeigeführt wurde. Die angestellte Untersuchung hatte ergeben, dass die Rüstung zwar vor schriftsmässig abgehandelt, aber namentlich im Hinblick auf ihre Ausdehnung und Höhe nicht genügend durch geeignete Massnahmen gegen die Einwirkung des stark wehenden Windes gesichert war.

Diesel-Motoren-Patente. Die Nichtigkeitsklage gegen Diesels Hauptpatent Nr. 67207 ist in der Verhandlung vor dem kaiserl. deutschen Patentamt am 21. d. M. abgewiesen worden. Das Patentamt erklärte den Beweis als nicht erbracht, dass die vor Bewilligung des Patentbesitzes vorhandene Maschine, welche die Hinfälligkeit des Patentbesitzes beweisen sollte, schon vorher offenkundig in Benutzung gewesen sei. Hinsichtlich des Zusatzpatentes Nr. 86946 hat das Patentamt die Entscheidung verweigert. Gegen das Urteil soll nach der «Frankf. Ztg.» beim Reichsgericht Berufung eingelegt werden.

Konkurrenzen.

Elektrische Strassenbahn und elektrische Centrale für Licht- und Kraftabgabe in Freiburg i. Br. Zur Erlangung bezüglicher Entwürfe und Angebote hat die Stadt Freiburg i. Br. einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben. Termin: 1. Juli d. J. Bedingungen und Unterlagen können vom dortigen städtischen Tiefbauamt bezogen werden.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 20. April 1898.

Bericht der Specialkommission über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Der Präsident erinnert an die Sitzung des Vereins vom 2. Februar, in welcher, im Gegensatz zum Gutachten des Herrn Gleim, dem Projekte einer Tiefbahn zwischen Aussersihl und Wollishofen der Vorzug gegeben und der Vorstand beauftragt wurde, ein solches Projekt genauer durchstudieren zu lassen. Infolgedessen sind unter Aufsicht der Specialkommission solche Studien durch Herrn Ingenieur *K. E. Hilgard* vorgenommen worden; die Kommission hat sich darüber beraten und legt das Resultat ihrer Beratung heute in einer Reihe von Plänen dem Verein vor. Referent ist der Verfasser, Herr Ingenieur Hilgard. Er verbreitet sich nochmals kurz über die von der Kommission an den Gleim'schen Projekten hauptsächlich gerügten Nachteile, nämlich: Die Verunstaltung der Gegend in der Enge durch eine Hochbahn, verbunden mit Betriebsschwierigkeiten; das ungenügende Studium einer Tiefbahn; endlich die Unannehmbarkeit des Projektes C wegen der allzu abgelegenen Lage des Bahnhofes Enge. In den vorliegenden Studien ist versucht worden, diese Uebelstände möglichst zu vermeiden. Der Referent hat zwei verschiedene Projekte für eine Tiefbahn entworfen, jedes mit einer Variante, also im ganzen deren vier, mit T_I, T_{II}, T_{III}, und T_{IV} bezeichnet, und ausserdem noch ein Projekt für eine Kombination von einer Hochbahn in Aussersihl mit einer Untergrundbahn in Enge mit zwei Varianten; diese letzteren drei haben die Bezeichnungen H_I, H_{II}, und H_{III}.

Die beiden Projekte T_I und T_{II} schliessen sich dem jetzigen Bahntracé an, belassen also den Bahnhof Enge an der bisherigen Stelle. Von der Langstrasse aus senkt sich die Bahn, zuerst im Einschnitt, hernach im Tunnel bis unter das Sihlbett und hebt sich dann allmählich wieder bis zum Belvoirpark, so dass sämtliche Strassen in Enge über der Bahn, ohne wesentliche Höherlegung, durchgeführt werden können; beide Stationen

¹⁾ Die in Klammern beigefügten Zahlen beziehen sich auf 1896.

Wiedikon und Enge haben vertiefte Bahnvellette. Projekt TII unterscheidet sich dadurch von TI, dass der tiefste Punkt des Tunnels um 2,5 m höher zu liegen kommt; um dieses zu ermöglichen, wird die Sihl in der Weise korrigiert, dass sie vom jetzigen Wehr an auf die Südseite des Sihlhölzli, ungefähr an die Stelle des Sihlkanals verlegt und das Wehr weiter unten, in der Gegend der verlängerten Freigutstrasse, angelegt wird. Das alte Sihlbeil könnte ausgefüllt und zu Quartieranlagen verwendet werden. Der Vortragende weist nach, in welcher Weise in beiden Fällen die Entwässerung vor sich gehen könnte, und wie er sich die Anlage der Bahnhöfe Enge und Wiedikon, sowie die Strassenüberführungen in Aussersihl denkt.

In den Projekten TIII und TIV wird die Linie aus ihrer bisherigen Lage mehr nach Südwesten abgelenkt, und zwar so, dass der Bahnhof Enge an die Grütlistrasse, zwischen die zu überführende Bederstrasse und den alten Friedhof zu liegen kommt. Von da südwärts würde die Linie in einem Tunnel entweder direkt gegen die Station Wollishofen geführt oder an einem näher liegenden Punkt an das bisherige Tracé der Seebahn angeschlossen werden. Nordwärts würde zunächst die Bederstrasse unterfahren und die Bahn dann ähnlich wie bei TI im Tunnel unter der Sihl durch und hernach ansteigend zur Station Wiedikon in die jetzige (allerdings noch vertiefte) Linie übergeleitet. Das Projekt TIV verfolgt dasselbe Tracé wie TIII, nur ist damit die Sihlkorrektur verbunden wie bei TII. Der grosse Vorzug dieser beiden Projekte besteht darin, dass das Areal des jetzigen Bahnhofes Enge nebst Anschlussbahn bis Wollishofen frei wird und der baulichen Entwicklung zurückgegeben werden kann, während der neue Bahnhof doch nur 170 m weiter entfernt zu liegen kommt, als der bisherige. — In den Projekten HI, HII und HIII ist im Kreis III eine Hochbahn, ungefähr nach dem Projekte Gleim angenommen. Dagegen ist in Enge das für die Projekte TIII und TIV benutzte Tracé mit Tieflegung verwertet. In HI käme der Bahnhof an die für jene Projekte gewählte Stelle, in HII an die Seestrasse zwischen die Gablerstrasse und den alten Friedhof zu liegen, in beiden Fällen ungefähr in Terraihöhe. Bei diesen Annahmen müsste die Bederstrasse für den Fahrverkehr eingehen und durch eine Ablenkung in die verlängerte Parkringstrasse ersetzt werden; für den Fussgängerverkehr könnte bei der Bederstrasse eine Passerelle erstellt werden. In HIII ist die Lage des Bahnhofes die gleiche wie in HII, dagegen ist die Höhenlage und das Tracé der Bahn nördlich vom projektierten Bahnhof bis zur Brandschenkestrasse so gewählt, dass auch in Enge ein kurzes Stück Hochbahn entsteht und eine Unterführung der Bederstrasse ohne Aenderung ihrer bestehenden Gefällsverhältnisse beim alten Schulhaus möglich wird.

Die Specialkommission schlägt nun vor, das Projekt TIV mit Verlegung des Bahnhofes Enge und Korrektur der Sihl zur Berücksichtigung anzupfehlen und ihre Ansichten in einer Eingabe an den Stadtrat, be-

gleitet mit den nötigen Plänen und einer generellen Kostenberechnung, zur Kenntnis zu bringen.

In der sich anschliessenden Diskussion erfährt das vorgelegte Projekt im allgemeinen eine sehr günstige Beurteilung; namentlich die vorgeschlagene Lage des Bahnhofes Enge und die Sihlkorrektur finden mehrseits Beifall. Die Befürchtung, dass die Bahnhofanlage etwa den Blick auf die Kirche Enge oder den Ausblick von derselben verunzieren werde, wird vom Vorsitzenden als unbegründet erklärt; höchstens könnte dieses bei einem Niveau- oder Hochbahnhof in gewisser Masse der Fall sein, niemals aber bei einem Tiefbahnhof. Bezüglich des Anschlusses des Gütergleises der Sihlhalbahn an die vertiefte Linie wird zugegeben, dass derselbe etwas schwierig sei, indem er teils im Einschnitt, teils im Tunnel zu erfolgen hätte, insofern nicht die direkte Verbindung mit Altstetten oder mit dem Güterbahnhof der Nordostbahn zur Ausführung kommen würde. Bedenken, welche gegen die Ueberführung der Strassen in Aussersihl (Brauerstrasse, Hohlstrasse, Bäckerstrasse) und die Zufahrt zum Güterbahnhof geäussert werden, werden vom Vortragenden mit der Versicherung zerstreut, dass die hierfür nötige Erhöhung dieser Strassen nur eine mässige sei; werde das Bahngelände daselbst noch etwas verstärkt, so können sich die Verhältnisse noch günstiger gestalten.

Auf eine Anfrage von Herrn Stadtbaumeister Geiser, ob nicht bezüglich der Lage des Bahnhofes Enge rechtliche oder vertragliche Verpflichtungen vorhanden seien, die nicht ohne erneuerte Verhandlungen aufgehoben werden können, erwidert der Vorsitzende, dass allerdings ein Vertrag über das Bahntracé mit der früheren Gemeinde Enge bestehe, dass sich aber der Bund, dem die Ausführung obliege, wohl auf den Standpunkt stellen werde, der Schaden, der durch die Verlegung des Bahnhofes verursacht werde, müsse bestimmt nachgewiesen werden und sei eventuell zu vergüten. Uebrigens habe der Verein jetzt auf diesen Punkt keine Rücksicht zu nehmen, sondern einfach seine Ansicht darüber zu äussern, welches Projekt er vom technischen und Verkehrsstandpunkt aus für das vorteilhaftere halte. Von anderer Seite wird bemerkt, die Bewohner von Enge werden schwerlich gegen die vorgeschlagene Verlegung opponieren, sondern sie im Gegenteil begrüssen, weil sie eine vorteilhafte Ausgestaltung des Quai ermögliche.

Herr Oberst Huber, als Kommissionsmitglied, hält dafür, der Verein sollte sich principiell über drei Hauptpunkte aussprechen: 1. Wünschbarkeit einer Tieflegung der Bahn im Kreis II und Verlegung des Bahnhofes Enge; 2. Inaussichtnahme einer Korrektur der Sihl; 3. Wünschbarkeit einer Tiefbahn auch im Kreise III. Sollte statt dessen eine Hochbahn beliebt, so müsste doch an der Forderung der Verlegung des Bahnhofes Enge unbedingt festgehalten werden. — Diese Anträge werden vom Verein schliesslich ohne Widerspruch angenommen und der Vorstand beauftragt, im Sinne der Diskussion die Eingabe an den Stadtrat samt genereller Kostenberechnung abgehen zu lassen.

S. P.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
1. Mai	K. A. Hiller, Architekt	St. Gallen	Grab-, Maurer-, Cement-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Holzcement-, Spengler- und Schmiede-Arbeiten, sowie Guss- und Walzeisenlieferung zum Fabrik-Neubau Hirschfeld & Co. in St. Fiden.
1. »	Dorer & Fuchsli, Architekten	Baden (Aargau)	Steinhauerarbeiten zum Neubau der Gewerbekassa in Baden.
2. »	Hochbaubureau	Basel	Zimmerarbeiten zur Lohnhof-Vergrösserung in Basel.
2. »	Bureau des Hochbaumeisters	Aarau	Gips- und Anstreicherarbeiten der Fassaden der Kavallerie-Kaserne und des Stallgebäudes I in Aarau.
2. »	O. Meyer, Architekt	Frauenfeld	Glaser-, Schreiner-, Schlosser-, Maler- und Terrazzoarbeiten, sowie die Lieferung von eisernen Oefen und Linoleumbelag für die neue Turnhalle der Schulgemeinde Frauenfeld.
2. »	Direktionsbureau des Gewerbemuseums	Winterthur	Glaser- und Spenglerarbeiten für den Anbau an das bestehende Schulgebäude in Winterthur.
4. »	Städtische Baudirektion	St. Gallen	Anlage eines Wehres an der Goldach bei Achmühle, im Vorausmass von etwa 250 m ² Erd- und Felsaushub und etwa 650 m ³ Beton- oder Maurerarbeiten.
4. »	Brenner, Architekt	Frauenfeld	Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten, sowie die Lieferung von T-Balken, Granit-Savonnière-Stein für die Herstellung eines Saalangebues am Hotel Bahnhof in Frauenfeld.
5. »	Max Högger, Baumeister	St. Gallen	Maurerarbeiten zur Renovation der Stadthausfassaden in St. Gallen.
5. »	Otto Lutstorf	Notkerstrasse Nr. 42 Bern	Zimmermanns-, Spengler-, Schieferdecker- und Holzcentararbeiten zum Neubau der Poliklinik und Spitalapotheke des Inseospitals in Bern.
5. »	J. Bircher, Ingenieur	Seilerstrasse 8 Aarau	Herstellung von neuen Schiessschießeinrichtungen auf dem Infanterie-Feldschiessplatz in der «Gehren» zwischen Aarau und Ob.-Erlinsbach.
7. »	A. Hotz, Architekt	Rüschlikon (Zürich)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns- und Spenglerarbeiten, sowie die Lieferung von Granit- und Kunststeinarbeiten, von Walzeisen und der Falzziegelbedachung zum Neubau der Turnhalle in Rüschlikon.
14. »	Strasseninspektor	Liestal (Baselland)	Arbeiten für den Strassenbau und die Ergolzkorrektur in Rothenfluh. Abgrabung 4786 m ² , Betonarbeit 367 m ³ .
15. »	Ad. Keppler	Muhlen (Aargau)	Ausführung des Rohbaues und Lieferung der Steinhauerarbeiten in Granit- und Sandstein für das neue Schulgebäude in Muhlen.
16. »	Baubureau	Basel Martinskirchplatz 5	Grab-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten zum Neubau des Archivgebäudes in Basel.