

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

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 jeweilen 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 11 1/2 ‰ 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 Wallandt* 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 m<sup>3</sup> 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, Babnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

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