

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 6

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.

Korrespondenz.

An die Redaktion der «Schweizerischen Bauzeitung» in Zürich.

In Nr. 4 dieses Bandes Ihrer Zeitschrift wird von Herrn Ingenieur Trautweiler in Strassburg der Vorschlag gemacht, zur Vermeidung von Schlägen beim Ueberfahren der Schienenstösse in Bahngleisen, nur Schienen von gleicher Höhe aneinander zu reihen.

Ein derartiger Versuch der Aneinanderreihung von Schienen mit gleicher Kopfhöhe, die beim schwebenden Stoss nur allein in Betracht fallen kann, wurde bereits im Jahre 1865 bei der Lübeck-Hamburger-Bahn gemacht und im Jahre 1877 bei der Schweiz. Nordostbahn wiederholt, ohne dass in beiden Fällen ein bemerkenswerter Erfolg erzielt worden ist. Es hat sich nämlich gezeigt, dass bei den in der bezeichneten Weise aneinander gereihten Schienen nach einigen Betriebsjahren an den Stössen Schläge in der gleichen Stärke aufgetreten sind, wie bei Geleisen, wo die Schienen in gewöhnlicher Art eingelegt wurden.

Diese Schläge werden auch nicht hervorgerufen durch Ungleichheiten in der Höhe der Stahlschienen oder der Schienenkopfhöhen, was auch in dem erwähnten Aufsatz indirekt zugegeben wird, indem dort auf Seite 22, Absatz 3 gesagt wird: «über neue Geleise fährt es sich sehr gut», sondern weil beim Ueberlaufen eines Rades über einen Schienenstoss das erste Schienenende heruntergedrückt wird, während das zweite Schienenende entweder noch in der normalen Höhe sich befindet oder durch das Hinüberrollen von Rädern über den ersten mittleren Teil die zweite Schiene gehoben wird, wodurch eine Differenz in der Höhenlage der beiden Schienenenden und somit unvermeidlich ein Schlag entstehen muss. Solche Schläge zeigen sich an einem neuen Oberbau, bei dem die Schienenstösse satt und kräftig unterstützt sind, nur in kleinem Masse; nach und nach stellen sich dann aber durch bleibende Einbiegungen der Schienenenden und Abnutzen der Laschenanschlagflächen leichte Schläge beim Ueberfahren des Geleises durch Züge ein und machen sich immer intensiver bemerkbar.

Es ist nun bisher noch nicht gelungen, die beim Ueberfahren von Schienenstössen auftretenden Schläge durch geeignete Konstruktion der Schienenstösse zu verhüten, es darf aber gesagt werden, dass in den letzten Jahren durch eine kräftigere Ausbildung der Schienenstösse eine nicht unwesentliche Verminderung in der Stärke der Schläge an den Schienenstössen erzielt wurde und dass von einer grossen Anzahl von Bahnen Versuche zur weiteren Verbesserung der Schienenstösse gemacht werden.

Zürich, den 4. Februar 1897.

L. Bösch.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

V. Sitzung vom 13. Januar 1897,
abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur v. Muralt.
Anwesend 65 Mitglieder und Gäste.

Nachdem von einer Seite dem Vorstand zum Vorwurf gemacht worden ist, dass er das Schreiben an den Stadtrat betr. die Bahnhoffrage habe abgehen lassen, ohne es dem Verein selbst vorgelegt zu haben, rechtfertigt das Präsidium dieses Vorgehen mit der grossen Dringlichkeit der Sache und lässt hierauf zwei Schreiben des Vorstandes der offiziellen Verkehrskommission verlesen, worin dieser letztere seine volle Uebereinstimmung mit dem Inhalt unserer Zugschrift an den Stadtrat ausspricht.

Als neues Mitglied wird in den Verein aufgenommen: Herr O. Meier, Architekt in Frauenfeld.

Das erste Traktandum ist ein Vortrag von Herrn Stadtbaumeister Geiser über: «Die Verantwortlichkeit der Bauleitung gegenüber dem Bauherrn, gestützt auf ein bundesgerichtliches Urteil.» Der Anlass zu dieser Angelegenheit ist den Lesern der Bauzeitung aus den Verhandlungen der letzten Delegiertenversammlung in Bern bekannt*); es kann daher von der Wiedergabe des Sachverhalts Umgang genommen werden. Da eine Hebung der bei dieser Gelegenheit an den Tag getretenen Uebelstände und Ungerechtigkeiten nicht wohl anders als durch Abänderung der betreffenden Paragraphen des Obligationenrechtes möglich ist, so wird das Centralkomitee auf eine solche Aenderung dringen, wünscht aber dabei der Unterstützung durch die Sektionen sicher zu sein.

*) S. Schweiz. Bauztg., Bd. XXVIII S. 160.

Bereits ist die Sache in den Sektionen Basel und St. Gallen behandelt worden, und beide haben den Ansichten des Centralkomitees zugestimmt. Von Zürich wird das nämliche erwartet.

An der sich hierüber entwickelnden Diskussion nahmen die III. Oberst F. Locher, Architekt Ad. Brunner, Architekt A. Weber, Professor Bluntschli, Professor R. Escher, Stadtpräsident Pestalozzi und der Vortragende Teil. Durchwegs wurde den Intentionen des Centralkomitees in der schwebenden Frage beigestimmt; daneben wurde hervorgehoben, dass die Stellung der leitenden Architekten vielfach zu wenig präcisirt sei, dass er zu wenig Kompetenz besitze bei der Vergebung der Arbeiten, und dass er ungenügend honoriert werde. Der aus dem Jahr 1877 stammende Honorartarif genüge für die jetzigen Verhältniss nicht mehr. Erst wenn die Stellung des Architekten in dieser Beziehung gehoben sei, könne ihm auch die volle Verantwortlichkeit für seine Leistungen und seine Leitung überwiesen werden. Schliesslich wurde auf Antrag von Hrn. Professor Bluntschli die Resolution gefasst, es sei dem Centralkomitee das Einverständnis des Vereins mit seinem Vorgehen zu erklären.

Es folgt sodann ein Vortrag von Herrn Ingenieur P. Schenker, Strassenbahnverwalter der Stadt Zürich, über die Wahl des Betriebssystems für die städtischen Strassenbahnen. Der Vortragende bemerkt einleitend, dass bei der Anlage und dem Betrieb der Tramlinien zwei Hauptgesichtspunkte massgebend sein müssen: einmal das Bestreben, den Wünschen des Publikums möglichst entgegenzukommen, und sodann die Finanzfrage. Ein Umbau der jetzigen Pferdebahn ist auf keinen Fall zu vermeiden, da der Oberbau so wie so bald erneuert werden muss. Somit ist es das richtigste, für alle Linien, die schon bestehenden und die neu hinzukommenden, einen einheitlichen Betrieb vorzusehen und eine einheitliche Spurweite von 1 m anzuwenden. Der Vortragende kommt sodann auf die verschiedenen, anderwärts angewendeten Systeme der Trambahnen, deren Vor- und Nachteile, zu sprechen. Hoch- und Untergrundbahnen sind der grossen Kosten wegen von vorneherein auszuschliessen, ebenso gewöhnliche Lokomotivbahnen und Zahnradbahnen, weil sie den Strassenverkehr zu sehr hemmen. Kabelbahnen wie in San Francisco mit unterirdischem Seil wären bei uns kaum anwendbar, der vielen und scharfen Krümmungen wegen. Wagen, mit Gasmotoren oder mit komprimierter Luft getrieben, erfordern grosse Betriebskosten; die Motoren sind sehr schwer und beanspruchen viel Raum. Die Erfahrungen mit den Serpeltwagen sind unbefriedigend. — Es bleiben dann noch die elektrischen Bahnen, von denen drei Systeme unterschieden werden können; erstlich Bahnen mit unterirdischer Leitung, entweder mit sogenannten Teilleitern in der Mitte des Geleises, oder mit Schlitzkanälen unter der einen Fahrchiene, wie in Budapest. Solche Kanäle sind aber oft schwierig durchzuführen, schwer rein zu halten und ziemlich teuer; in Berlin ist man wieder davon abgekommen. Als zweites System kommt der Betrieb mittelst Accumulatoren, der aber wegen des grossen mitzuführenden Gewichtes ungünstig und ökonomisch unvorteilhaft ist; in einzelnen Städten ist dasselbe gemischt mit oberirdischer Stromzuführung angewendet worden, was sich aber an unsere Verhältnisse nicht anpassen liesse. Schliesslich bleibt das System mit oberirdischer Zuleitung als das einzige für hiesige Verhältnisse geeignete übrig, wobei die Frage, ob der Kontakt mittelst Rollen oder mittelst Bügel vorzuziehen ist, noch eine offene bleibt.

Die Diskussion wurde benutzt von den III. Direktor E. Huber, der den Vortragenden durch einige technische Details ergänzt und sich über die Vorzüge und Nachteile von Rollen- und Bügelkontakt äussert, Ingenieur Weissenbach, der bemerkt, dass nur an wenigen Orten unterirdische Drahtleitungen bestehen, Ingenieur Waldner und Professor Stodola, welche wünschen, dass in einer nächsten Sitzung noch weitere Ausführungen über den interessanten Gegenstand gebracht werden möchten. In Anbetracht der stark vorgerückten Zeit wird letzteres vom Verein beschlossen.

Schluss der Sitzung 11¹/₄ Uhr.

S. P.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieurassistent auf ein städtisches technisches Bureau. (1080)

Gesucht ein Maschineningenieur für Eisenbahnmateriale, und ein Konstrukteur für allgemeinen Maschinenbau, beide müssen Werkstättenpraxis und etwas Erfahrung haben. (1081)

Gesucht ein Ingenieur für den Bau einer elektr. Tramlinie. (1084)

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

Auskunft erteilt

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