

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

Um sich den Idealen der Strassenbaukunst bei schon vorhandenen Strassen zu nähern, ist eine sukzessive Verbreiterung einzelner kleinerer Strassenpartien anzustreben, wo sich hierzu noch einigermassen Gelegenheit bietet, vor allem aber ist eine rationelle Aenderung (Verbreiterung) von schon genehmigten Baulinien, ohne Zurückschrecken vor den Arbeiten und Kämpfen, die derartige Aenderungen bedingen, vorzunehmen. Der Redner führt z. B. die Einmündung der Bahnhofstrasse beim Paradeplatz an, wo durch rationelle Aenderung schon genehmigter Baulinien vieles hätte verbessert werden können. Als nicht ökonomisch ist die Ausführung enger Strassen mit Bahnverkehr zu bezeichnen, da den geringeren Anlagekosten bedeutendere Geleise- und Strassenunterhaltungskosten gegenüberstehen. Da sich aber doch oft auch in engen Strassen ein Bedürfnis nach einer Strassenbahn zeigt, wird es den Techniker um so eher beschäftigen, hier den besten Geleiseeinbau anzuwenden.

Als grösster Feind des Geleiseeinbaues ist das Wasser zu bezeichnen, weshalb man bemüht sein muss, dasselbe dem Unterbau fern zu halten oder es möglichst rasch wieder abzuleiten. Bei der gekrampten Schiene wird das Wasser unter dem Einfluss der elastischen Bewegungen der Schiene die einzelnen Steine, sowie den Steinunterbau lockern und so die Unterlage aufweichen. Einen unheilvollen Einfluss übt besonders sandhaltiges Wasser beim Eindringen in den Betoneinbau aus, wodurch bei den Bewegungen der Schienen ein Schleifen mit dem Sand erzeugt und so das Geleise gelockert wird.

Um den schädlichen Einflüssen infolge der Temperaturschwankungen insbesondere an den Stössen entgegen zu treten, hat man an Stelle des gewöhnlichen Laschenstosses in neuerer Zeit das Goldschmid'sche Aluminothermische Schienenschweissverfahren angewandt und damit vorzügliche Erfahrungen gemacht. Einer eingehenden Besprechung dieses Verfahrens folgen Mitteilungen über die übrigen Schweissverfahren (elektrische usw.).

Ausser den mangelhaften Schienenstössen üben die Riffelbildungen auf den Unterbau einen schädlichen Einfluss aus. Diese rühren hauptsächlich von der verschiedenen Festigkeit der Schienen und der Radreifen her, sowie von der ungleichmässigen Belastung der darüber rollenden Verkehrsmittel und dadurch hervorgerufenen elastischen Schwingungen.

Bezüglich der Schallwirkung ist der gekrampte Geleiseunterbau vermöge seiner grösseren Elastizität dem Betonunterbau vorzuziehen, doch fällt diese Schallwirkung als unwesentlich beinahe ganz ausser Betracht im Vergleich zum „Mehr-Lärm“, den die Fuhrwerke auf Steinpflasterungen gegenüber Luxuspflasterungen machen.

An Hand von zahlreichem Planmaterial erläutert der Vortragende die verschiedenartigen Anordnungen für Geleiseunterbau, wobei sich der Unterschied zeigt zwischen Strassen mit Chaussierung, Pflasterung und solchen mit Luxusbelag; bei letzterem werden eingehend die Methoden mittels Eisenbetonplatten und Holzpflasterungen besprochen, welche wohl zur Zeit als beste Einbauten gelten dürfen. Ingenieur Schlaepfer kommt zu folgenden Schlüssen bezüglich Verwendung der verschiedenen Einbau-Methoden:

„Für den Einbau der Strassenbahnschienen eignet sich in Makadam und Steinpflaster ein Unterbau aus Trockenmauerwerk aus Bruchsteinen oder Betonblöcken mit Schlagkies-Unterkrampung, während bei allen andern Belägen ein *Betonunterbau* verlangt werden muss. In engen Strassen mit Geleisen ist stets auf einen *schalldämpfenden Belag* zu dringen.“

Zum Schluss des Vortrages macht der Referent noch einige bemerkenswerte Mitteilungen über den II. Internationalen Strassenkongress in Brüssel 1910.

Nach Verlesung der bezüglichlichen Kongressbeschlüsse und Resolutionen, die in einem gedruckten Berichte vorliegen, schliesst der Redner seinen speziell für den Bahn- und Strassentechniker sehr interessanten Vortrag.

A. B.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur

V. Sitzung im Winter-Semester 1910/1911

Mittwoch, den 18. Januar, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

TRAKTANDEN:

1. Vereinsgeschäfte.

2. Vortrag des Herrn Prof. Dr. *Rahn*:

„Vom Zeichnen und allerhand Erinnerungen daran.“

(Wiederholung des Vortrages vom 7. Januar in der antiquarischen Gesellschaft. Vorweisungen.)

Eingeführte Gäste sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in eine Maschinenfabrik in Italien für Brückenbau- und Eisenkonstruktions-Abteilung *tüchtiger, technisch gebildeter Leiter*, erfahren in Kalkulation, Organisation und Leitung der Werkstätte und der auswärtigen Montage-Arbeiten. Günstige Anstellungsbedingungen mit langjährigem Engagement. (1660)

Gesucht ein tüchtiger *Ingenieur* für Eisenbeton zu sofortigem Eintritt. Guter Statiker und Zeichner bevorzugt. (1662)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* für ein schweizerisches Ingenieurbureau. (1663)

Gesucht ein jüngerer *Chemiker-Technologe* für eine Zementfabrik in Serbien. Er muss mit der Fabrikation von Portlandzement vollkommen vertraut sein und zwei bis drei Jahre Praxis in der Branche haben. Jahresproduktion 3000 t Portland- und 1000 t Romanzement. (1664)

On cherche un ingénieur-mécanicien de langue française pour un cabinet de brevets d'invention, à Paris. Connaissance approfondie de l'allemand indispensable. (1665)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
16. Januar	Städt. Hochbauamt	Zürich	Schreinerarbeiten im Wohnhaus des Forstadjunkten im Sihlwald.
16. "	Hrch. Müller, Architekt	Thalwil (Zürich)	Schreiner-, Maler- und Tapeziererarbeiten zur Kleinkinderschule in Thalwil.
16. "	Geometerbureau	Töss (Zürich)	Alle Arbeiten für die Kemptkorrektur im sog. „Bügli“.
16. "	Strassenbahndirektion	Zürich	Lieferung von 7000 kg hartgezogenem Kupferdraht von 50 mm ² .
16. "	Kant. Hochbauamt	Zürich	Ausführung von Schreinerarbeiten zum Neubau der Poliklinik Winterthur.
18. "	Gemeinderat Hepting	Gross-Andelfingen	Erdarbeiten zum Unterbau der Holzstrasse im „Haselacker“, Länge 740 m.
18. "	Oberingenieur d. S. B. B., Kreis IV	St. Gallen	Lieferung von 238 t Normal-T-Träger und Differdingerträger für Unterführungen in Bahnhof St. Gallen und in Station Weinfelden.
19. "	Kaufmann & Freymuth, Arch.	Frauenfeld (Thurg.)	Arbeiten zum An- und Umbau am Restaurant zum „Scharfen Eck“.
20. "	Vorsteher A. Berchtold	Uster (Zürich)	Erstellung der Kanalisationsanlage nordwestlich Kirchuster.
20. "	Gemeinderatskanzlei	Buttisholz (Luzern)	Korrektur, teilweise Neu-Anlagen, einer Güterstrasse (3438 m).
20. "	Kant. Baudepartement	Luzern	Lieferung von 350 m ² Brückenflecklingen aus Tannenholz.
20. "	R. Bodmer, z. Sonnenthal	Erlenbach (Zürich)	Erstellung einer Wasserleitung von 2100 m Länge in Erlenbach.
20. "	Städt. Tiefbauamt	Zürich	Erstellung der Kanalisation in der Forchstrasse ausserhalb der Burgwies.
21. "	Keiser & Bracher, Arch.	Zug	Arbeiten zur Schlachthofanlage in Zug auf der Göbli-Allmend.
21. "	L. Kürsteiner, Ingenieur	St. Gallen	Hölzerne Bahneinfriedigungen (13000 m) für die Bahn Altstätten-Gais.
23. "	Wasserversorgung	Zürich	Lieferung der für 1911 von der Wasserversorgung benötigten Gusswaren.
29. "	Oberingenieur d. S. B. B., Kreis II	Basel,	Lieferung und Montierung einer Eisenkonstruktion im Gesamtgewicht von 32 t für eine Strassenüberführung in Basel.
30. "	Bauleitung der S. B. B.	Leimenstrasse 2 Bern, Speichergasse 12	Unterbauarbeiten und Verlegen des Oberbaues für das Hauptgeleise Bern-Zollikofen mit Abzweigung nach Worblauen (7,5 km).