

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 23

PDF erstellt am: **19.05.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Radrennbahn Zürich-Oerlikon. — Städtisches Waisenhaus auf Butzen in Zürich II. — Vom Bau des Rickentunnels der S. B. B. — Eidg. Technische Hochschule in Zürich. — Nekrologie: † W. Epp. — Miscellanea: Zum „Gotthard-Vertrag“. Uebertragung elektrischer Signale zwischen Eisenbahnstationen und fahrenden Zügen. Elektrische Oefen für Badewasserbereitung. XXXV. Generalversammlung des Vereins Deutscher Portland-Zement-Fabrikanten. Wasserkraftausnutzung an badischen Schwarzwaldgewässern. Transportable Siemens-Martin-Oefen. Erweiterung des Rhein-

hafens von Karlsruhe. Glasröhren von 0,0008 mm l. Durchm. und 0,0001 mm Wandstärke. Festigkeitsversuche an eisernen Fachwerkmasten. Elektr. Strassenbahn St. Moritz Bad-Campier. Drahtseilbahn Brusino Lago-Alp Serpiano. — Preisausschreiben: Prüfung der Schweisstelle bei autogener Schweissverbindung. — Konkurrenzen: Kaiser Franz Josef-Stadtmuseum Wien. Bebauungsplan Gerhalde Tablat. Hypothekar- und Ersparniskasse in Sitten. — Literatur. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung. — Tafeln 68 bis 71: Städt. Waisenhaus auf Butzen in Zürich II.

Band 60.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 23.

### Die Radrennbahn Zürich-Oerlikon.

Von M. Scheifele, Gemeindeingenieur in Oerlikon.

*Allgemeines.* Im Jahre 1911 musste die „Radrennbahn Hardau“ in Zürich dem Ausdehnungsbedürfnis einer Kiesgrube weichen. Obwohl jene Rennbahn nicht mehr den neuesten technischen Anforderungen entsprach, deshalb auch von erstklassigen Rennfahrern schon seit längerer Zeit gemieden wurde, entstand für den schweizerischen Radsport eine nicht unempfindliche Lücke. Dank der Initiative der Herren Strassenbahndirektor G. Meyer und Gemeindepräsident A. Rathgeb in Oerlikon, die sich mit dem Präsidenten des schweizerischen Radfahrerbundes, Herrn W. Wichmann, in Verbindung setzten, fand am 2. März 1912 die Gründung der „Sportplatzgesellschaft Oerlikon“ statt, die sich die Schaffung einer neuen Radrennbahn zum Ziele setzte.

Als Bauplatz konnte in der Nähe der Kraftzentrale der elektrischen Strassenbahn in Oerlikon zu verhältnismässig billigem Preise ein günstig gelegenes Gelände erworben werden, das von der elektrischen Strassenbahn wie vom Bahnhof der S. B. B. aus leicht zugänglich ist. Vom Bahnhof Zürich aus ist der Sportplatz mit der Strassenbahn wie mit der Eisenbahn in 15 bis 20 Minuten erreichbar.

Schon im Dezember 1911 hatte der in der Berechnung von Radrennbahnen erfahrene Architekt Ludwig in Markkleeberg bei Leipzig für die Rennbahn in Oerlikon ein Projekt entworfen, das in fahrtechnischer Hinsicht grundlegend war. Eine erstmalige Offerte in Stampfbeton ergab aber derart hohe Baukosten, dass der Bau der Rennbahn in Frage gestellt wurde. Herr Ingenieur E. Rathgeb, zurzeit Chef-Ingenieur der Eisenbetonfirma Wayss & Freitag in Berlin, gab dann auf Grund approximativer Berechnungen den Rat, die Ausführung der Rennbahn in Eisenbeton zu bewerkstelligen, wodurch wesentliche Ersparnisse gemacht werden könnten. An Hand dieser Vorarbeiten wurde der Verfasser mit den Bodenuntersuchungen und der Disposition der Sportplatzanlage betraut.

Erstere ergab, dass das Gelände trotz langjähriger Bewässerung nur oberflächlich versumpft war, sodass nach Einstellung der Bewässerung eine Drainage nicht notwendig wurde. Die Sondierungen zeigten bis auf 1 m Tiefe leichte, schwarze Ackererde, bis auf 2 m Tiefe gelben und blauen, ziemlich harten Lehm und darunter wasserhaltigen, mit Lehm gemischten Kies. Dieser kam für die Fundierungen allein in Betracht, und es konnte, gestützt auf die seinerzeit bei der Melioration Oerlikon-Opfikon, bei gleichartiger Bodengestaltung vorgenommene Bodenbelastung eine Belastung mit 2 kg/cm<sup>2</sup> als zulässig erachtet werden.

Infolge der grossen Ausdehnung der Sportplatzanlage musste bei der Disposition auch auf die Gestaltung des Bebauungsplans für den betreffenden Gemeindeteil Rücksicht genommen und deshalb vorgängig die Hauptstrassenzüge festgesetzt werden, was eine Abdrehung der Längsaxe der Rennbahn um 90° gegenüber dem Projekte Ludwig bedingte; dadurch wurde gleichzeitig erreicht, dass die Längsaxe in die Richtung der Horizontalkurven zu liegen kam, wobei die Höhenlage derart gewählt werden konnte, dass ein ungefährender Massenausgleich stattfindet.

Im weitern ist die Disposition so gewählt, dass beim seinerzeitigen Ausbau des Bebauungsplanes, die Sportplatzanlage längs der Verkehrsstrassen durch Häusergruppen zugebaut werden kann, sodass die nicht zu vermeidende, unschöne Form der Rennbahnkonstruktion verdeckt wird.

Auf Grund des neuen Dispositionsplans und einiger Querprofile, sowie der Pläne von Architekt Ludwig wurde für die Erlangung von Vorschlägen über Ausführung der

Rennbahn in Eisenbeton mit verbindlichen Uebernahmsofferten unter drei Baufirmen Konkurrenz eröffnet. Die Sportplatzgesellschaft wählte das Projekt der Firma Sander & Cie., Bauunternehmung für Beton und Eisenbeton in Zürich. Bestimmend hierbei war, dass die Firma, trotz kurzem Eingabetermin, ein vollständig detailliert ausgearbeitetes Projekt vorlegte, das eine genaue Ueberprüfung in technischer und finanzieller Hinsicht gestattete. Dem Projekte waren genaue Konstruktionspläne, technischer Beschrieb und statische Berechnung beigelegt. Ausserdem war die Uebernahmsofferte die billigste.

*Fahrtechnische Beschreibung der Rennbahn.* Der fahrtechnische Teil der Rennbahn wurde von Architekt Ludwig in Leipzig entworfen. Die Bahn hat annähernd die Form einer Ellipse. Der eigentliche Fahrweg weist eine normale Breite von 9 m auf, die Bahnlänge beträgt 333 1/3 m (3 Runden = 1 Kilometer), nach den Vorschriften des „Schweiz. Radfahrerbundes“ in 30 cm Abstand vom normalen, innern Rand der Fahrbahn gemessen (Abb. 1 und 2, S. 307). Die Fahrbahn besteht aus acht Teilen, die paarweise symmetrisch sind, nämlich aus zwei 36,27 m langen Geraden, zwei normalen Bogenstücken mit kleinstem Radius von 26,26 m und vier korbformenförmigen Uebergangsstücken von je 48 m Länge (Abbildung 3). Um eine bestimmte

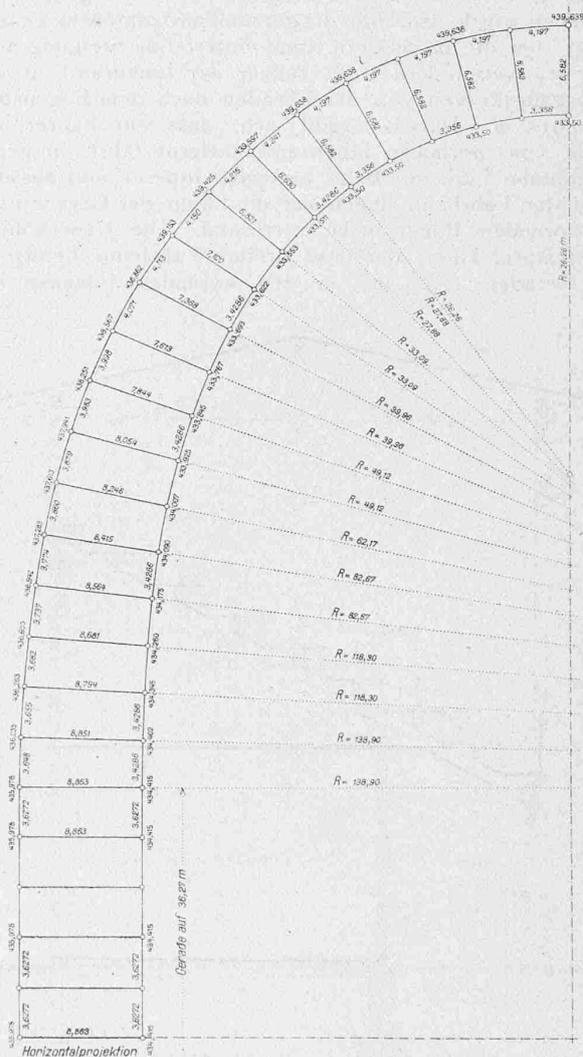


Abb. 3. Absteckungsplan der Fahrbahnkanten. — 1 : 500.