

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 15/16 (1890)
Heft: 26

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Franken theurer zu stehen in der Ausführung als das Project der N.O.B., ohne dass entsprechende Vortheile erreicht würden. Im Gegentheil! Gerade die Verhältnisse an der Wipkinger-Strasse, auf welche Herr Schindler hinwies, gestalten sich bei seinem Project ganz ungünstig; eine den Verkehr befriedigende Correction dieser Strasse ist vielfach schwieriger als beim Project der Bahngesellschaft, bei welchem, wie schon erwähnt, die genannte Strasse nur auf eine kurze Strecke etwas gegen die Bergseite verschoben werden muss; die Niveauverhältnisse aber bleiben von dieser Verschiebung ganz unberührt. Bei letztem Project kann so dann eine event. Haltestelle „Wipkingen“ auf der „rechten“ Seite der Geleise angelegt werden, so dass, um zur Haltestelle zu gelangen, nirgends eine Ueberschreitung der Geleise benöthigt wird; beim Project von Herrn Schindler müsste der Verkehr von Wipkingen her unter allen Umständen die Geleise kreuzen.

So fand denn auch, in Berücksichtigung alles Erwähnten, das schweiz. Eisenbahndepartement, es seien die Projecte des Herrn Schindler in keiner Weise dem Projecte, wie es von der Bahngesellschaft vorgelegt worden, vorzuziehen, und es ertheilte der schweiz. Bundesrath unterm 12. Febr. 1890 dem von der Nordostbahn eingereichten allgemeinen Bauplan für die Strecke Stadelhofen-Bahnhof Zürich der rechtsufrigen Zürichseebahn unter einigen unwesentlichen Vorbehalten die Genehmigung. Hartmann.

Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

IV.

In heutiger Nummer findet sich der mit einer ersten Prämie ausgezeichnete Entwurf der HH. Architekten *Henri Legrand* und *Gaston Leroy* in Paris — Motto: „Nous“ — durch beigelegte Perspective in Lichtdruck, sowie durch den auf nebenstehender Seite abgedruckten Lageplan mit Hauptgrundriss dargestellt.

Ueber die Fortpflanzung der Spannungen in elastischen Körpern

hat Prof. Ritter in Aachen kürzlich eine Abhandlung veröffentlicht, der wir einiges entnehmen*). Derselbe stellt sich den Vorgang der Fortpflanzung einer Formänderung, z. B. der Stauchung eines Endes einer eisernen Stange, deren anderes festgehalten, in erster Annäherung als einen discontinuirlichen vor: „Bei unendlicher Länge der Stange würde anscheinend die Hypothese als zulässig betrachtet werden dürfen, dass der Widerstand, welcher dem Vorwärtsschieben der Endfläche mit einer Geschwindigkeit u entgegenwirkt, eine Function dieser Geschwindigkeit u ist, dass der Widerstand also constant bleibt, so lange u constant bleibt. Hieraus würde dann folgen, dass die Grösse der schiebenden Kraft p_1 ebenfalls constant bleiben muss, wenn das Fortschreiten der Endfläche gleichförmig erfolgen soll. Bei endlicher Länge der Stange wird jedenfalls, so lange die Druckfortpflanzung das jenseitige Ende noch nicht erreicht hat, der ganze Vorgang genau in derselben Weise stattfinden.“

Am Ende der Druckfortpflanzung, an der Grenze zwischen dem ruhenden und dem bewegten Stangentheile müsste dann dieser Hypothese gemäss beständig ein discontinuirlicher Uebergang aus dem Druck o in den Druck p_1 und aus der Geschwindigkeit o in die Geschwindigkeit u stattfinden.

In dem Augenblicke, in welchem der discontinuirliche Uebergang die feste Wand erreicht, ist die ganze Stange in gleichförmig fortschreitender Bewegung begriffen und die gleichmässige Stauchung erstreckt sich über die ganze Länge

der Stange. „In demselben Zeitpunkt beginnt an der ruhenden Wandfläche, welche in Bezug auf die bewegte Stange die relative Geschwindigkeit u besitzt, in dem angrenzenden Stangentheile bei gleichzeitig entstehender noch stärkerer Stauchung wieder Ruhezustand einzutreten, wobei die Grenzfläche zwischen diesem zur Ruhe gelangten Stangentheile und dem seine gleichmässig fortschreitende Bewegung einstweilen noch fortsetzenden Theile der Stange allmähig nach rückwärts, dem freien Ende entgegen, fortschreitet, bis sie schliesslich mit der freien Endfläche zusammentrifft und die ganze ursprünglich ruhende Stange abermals momentan zur Ruhe gelangt.“

Wenn der Druck auf das freie Ende andauert, so wiederholen sich diese Doppelschwingungen; während jeder einzelnen Doppelschwingung bleibt der Druck auf das freie Ende constant, nach Ablauf jeder solchen aber muss er sprungweise um einen endlichen Betrag wachsen, wenn die vorangesetzte gleichförmige Bewegung des freien Endes wirklich stattfinden soll.

In Weiterspinnung dieser Idee gelingt es dann dem Verfasser, die constante Geschwindigkeit genannter Grenzfläche durch eine Formel auszudrücken. Er findet für die Geschwindigkeit U_1 während des ersten Hin- und Herganges

$$U_1 = \sqrt{\frac{gE}{\gamma}}$$

Dieser Wurzelausdruck — g bedeutet die Beschleunigung der Schwere, E den Elasticitätsmodul des Materials, γ dessen spec. Gewicht — ist die bekannte Formel für die Fortpflanzungsgeschwindigkeit des Schalles und hieraus folgt demnach, dass die Spannungen und elastischen Formänderungen sich mit der Schallgeschwindigkeit fortpflanzen. Ueberraschend ist dies Ergebniss nicht, denn die Schallwellen sind ja nichts anderes als abwechselnde Verdichtungen und Verdünnungen des leitenden Mediums, also Formänderungen und zugleich spricht dasselbe für die Richtigkeit der grundlegenden Annahmen, von denen oben ausgegangen wurde. Für die n^{te} Schwingungsperiode kommt zu obigem Ausdruck noch ein relativ meist sehr kleines Glied $\frac{1}{n} (n-1) u$ hinzu, je nachdem die Bewegungsgeschwindigkeit u des freien Endes im Stab einen Druck (Stauchung) oder einen Zug erzeugt.

Es werden nun ferner die Formänderungen von Stäben untersucht, die an beiden Enden gleichzeitig ziehenden oder pressenden Kräften unterworfen sind, sowie solcher, die, im Raume frei schwebend, an einem Ende einen nur ganz kurze Zeit wirkenden Impuls, vielleicht einen Schlag, erhielten. Der letztere Fall führt auf ganz merkwürdige Formänderungen und Bewegungen, die der Verfasser peristaltische nennt.

Die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Torsionsschwingungen findet sich auf ähnlichem Wege zu $U_1 = \sqrt{\frac{Eg}{2\gamma}}$, entsprechend dem bekannten Gesetz, dass die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Torsionsschwingungen zu derjenigen der Längsschwingungen sich verhält wie $\frac{1}{\sqrt{2}}$ zu 1.

Was nun den practischen Nutzen der gewonnenen Ergebnisse anbetrifft, so scheint derselbe auf den ersten Blick gering zu sein, denn die Fortpflanzungsgeschwindigkeiten werden nach den erhaltenen Formeln so bedeutend — im Eisen etwa 5000 m in der Secunde für Längsschwingungen und etwa 3500 m für Torsionsschwingungen —, dass kaum zu erwarten ist, dieselben würden in der Praxis irgendwo zur Beobachtung gelangen und irgend welche Bedeutung erlangen können. Und doch ist dem nicht ganz so. Bleiben wir vorderhand bei dieser negativen Seite des Resultates, dass nämlich der grossen Fortpflanzungsgeschwindigkeit wegen die Fortpflanzungszeit ohne künstliche Hilfsmittel nicht beobachtet werden könne, stehen, so drängt sich uns eine Schlussfolgerung auf, die Klarheit in eine bis jetzt dunkle Frage bringt. In Nummer 15 dieser Zeitschrift vom laufenden Jahre wurde gelegentlich der Besprechung der Dordogne-Brücke bei Cubzac des Umstandes Erwähnung gethan, dass die Einsenkungen derselben bei Zunahme der

*) Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1890 Nr. 9.

Gruppierung zeigt zwei Complexe von je drei Geleisen mit zwischenliegendem Rangirgeleis: die Geleise für die Linien in der Richtung nach Altstetten mit der rechtsufrigen Zürichseebahn einerseits, die Geleise für die Linien in der Richtung nach Oerlikon mit der linksufrigen Zürichseebahn anderseits. Es dürfte diese Combination so ziemlich einer gleichmässigen Inanspruchnahme beider Gruppen entsprechen, indem auf den Aarauer Geleisen mehr Züge verkehren als auf den Winterthurer Geleisen, während über die linksufrige Zürichseebahn, namentlich nach Erstellung der Linie Thalweil-Zug, mehr Züge geführt werden als über die rechtsufrige.

Bezüglich der *inneren Disposition des Bahnhof Zürich* möge hier nur noch darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Durchschneidung der Gütergeleise durch die Winterthurer-Linie beim neuen Project beseitigt ist. Sämmtliche Personengeleise liegen in Zukunft auf ein und denselben

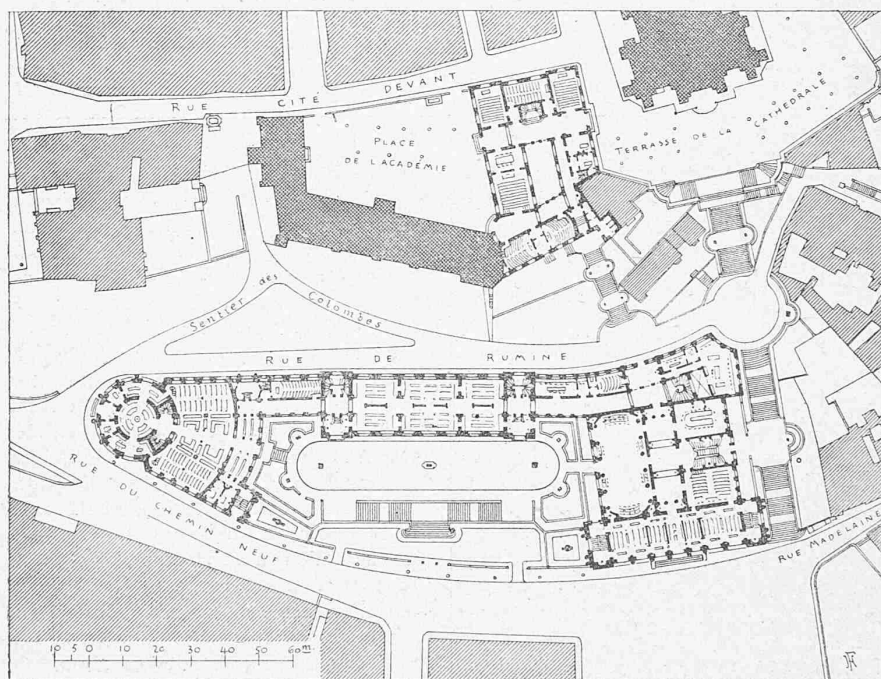
erwähnt, kommen vor Passiren der Langstrasse alle Personengeleise nebeneinander auf dasselbe Niveau zu liegen. Die notwendige Länge der Unterführung wird dadurch auf das möglichst kleinste Mass reducirt, wodurch die Steigerungsverhältnisse aller in Betracht kommenden Strassen — hauptsächlich auch auf der Seite des Industriequartiers — sich innerhalb den practisch zulässigen Grenzen bewegen, ohne auf abnorm lange Strecken sich auszudehnen.

Die Niveauübergänge sind bei dem adoptirten Trace überhaupt total vermieden; alle Strassen im Industriequartier Aussersihl können unter der Bahn durchgeführt werden und die Strasse nach Wipkingen braucht nicht gekreuzt, sondern nur etwas bergwärts verlegt zu werden.

Bei der Lösung einer Aufgabe wie sie hier vorlag kann der Kostenpunkt — in erster Linie wenigstens — nicht massgebend sein. Immerhin gestaltet sich auch in dieser Richtung das definitive Project vortheilhafter als die

Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne.

I. Prämie. — Motto: „Nous“. Verfasser: Henri Legrand und Gaston Leroy, Architekten in Paris.



Lageplan und Hauptgrundriss.

1 : 2000

Seite der Rangir- und Stückgüter-Anlage; auf der andern Seite befindet sich — abgesehen von den Werkstätten — nur noch der Rohmaterialbahnhof. Nach der Ansicht der Betriebsbeamten genügt diese Disposition an sich allein schon, um für eine Reihe von Jahren mit der jetzt bestehenden Anlage allen Bedürfnissen des Dienstes ohne nennenswerthe Vergrösserungen und Abänderungen genügen zu können. Muss dann einmal umgebaut werden, so kann dies in beliebigem Umfang, auch successive, geschehen, ohne hierbei auf Hindernisse zu stossen, wie sie heute noch bestehen.

Die Verlegung der Winterthurer-Linie bedingt allerdings eine Mehrlänge derselben von rund 800 m. Diese wird aber mehr als aufgewogen durch die günstigeren Steigerungsverhältnisse; die jetzige Rampe von 12‰ wird reducirt auf eine solche von durchschnittlich 8‰.

Unbestreitbar ein grosses Verkehrshinderniss ist der jetzt bestehende Niveauübergang an der Langgasse in Aussersihl. Eine Unterführung an dieser Stelle ist für den Dienst im Bahnhof sowohl als namentlich für den öffentlichen Verkehr höchst wünschenswerth. Gerade eine solche Unterführung wird durch das neue Project in der für das ganze Strassennetz vortheilhaftesten Weise ermöglicht. Wie schon

Varianten II—VII, indem dessen Kostenvoranschlag dem billigsten Project der letztern gegenüber noch eine Ersparniss von 400000 Fr. aufweist.

Nach Auflegung der Pläne erfolgte von verschiedenen Seiten *Einsprache* gegen das Project.

So von der Stadt Zürich wegen der Durchschneidung des Pumpwerkareals. Diese Angelegenheit kann als erledigt betrachtet werden, da durch eine nachträglich vorgenommene kleine Verschiebung der Linie die Berührung des städtischen Gebietes an dieser Stelle vollständig vermieden wird.

Weitere Einsprachen erfolgten von Privaten; namentlich Herr Schindler-Escher gab sich alle Mühe, das Project der Bahngesellschaft zu Fall zu bringen. Er legte zu dem Ende nicht weniger als vier Varianten vor. Davon bewegen sich zwei auf dem „linken“ Ufer und kreuzen die Strassen à niveau. Gegen diese Projecte erhob die Stadt sowohl als die Bahngesellschaft Einsprache, und es legte in Folge davon Herr Schindler-Escher die zwei andern Varianten vor, welche sich auf dem „rechten“ Limmatufer bewegen, jedoch 500—600 m länger im Tunnel bleiben, um so die Durchschneidung seines Gutes zu vermeiden. Von diesen Projecten käme das wohlfeilere immer noch um eine halbe Million