

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 5

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 03.02.2025

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

INHALT: Bedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen zu Brücken und Hochbauten der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen. — Die Jubiläumsfeier der G. e. P. III. — Das neue Mädchenschulhaus am Hirschengraben zu Zürich, I. — Miscellanea: Steuern von Schiffen durch Elektrizität. Desinfektion öffentlicher Fernsprechstellen. Schnellzugslokomotiven der Gotthardbahn. — Nekrologie: † John Camoletti. — Kon-

kurrenzen: Die Budapester Donaubrücken-Konkurrenz. Evangelische Kirche in Troppau. — Preisausschreiben: Die Centralkommission der Gewerbmuseen Zürich und Winterthur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine. Gesellschaft ehemaliger Studierender. Stellenvermittlung.

### Bedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen zu Brücken und Hochbauten der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen.

Zu der Reihe der Staaten, in denen für die eisernen Brücken und Hochbauten der Eisenbahnen besondere Vorschriften bestehen, ist kürzlich auch Sachsen getreten. Im Oktober vorigen Jahres hat die kgl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen „Besondere Bedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen zu Brücken und Hochbauten“ erlassen. Da diese Verordnung die neueste ihres Geschlechtes und die Frucht reiflicher Ueberlegung ist, so lohnt es sich, einige der wesentlichsten Bestimmungen hier anzuführen und mit denen der schweizerischen Verordnung vom 19. August 1892 zu vergleichen.

Die sächsische Verordnung setzt die Normalbedingungen\*), die im Jahre 1893 von dem Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, dem Vereine deutscher Ingenieure und dem Vereine deutscher Eisenhüttenleute aufgestellt worden sind, als gegeben voraus und ist in der Form von Zusatzbestimmungen zu jenen Normalbedingungen verfasst. Sie beschäftigt sich somit nur in ergänzender Weise mit den Eigenschaften, der Prüfung und der Bearbeitung des Materials; dagegen enthält sie ausführliche Angaben über die Grundlagen der statischen Berechnung. Auch der Prüfung und Abnahme des fertigen Bauwerkes, den Vergebungs-, Zahlungs- und Ueberwachungsbedingungen sind eine grössere Zahl von Paragraphen gewidmet.

Als *Verkehrsbelastung für Eisenbahnbrücken* sind bei Normalspurbahnen zwei Meyer-Tenderlokomotiven in ungünstigster Stellung mit nachfolgendem Wagenzug aus zwei-

\*) Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen für Brücken und Hochbauten, Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1893, S. 364—368.

### Die Jubiläumsfeier der G. e. P.

#### III.

Der Montag-Vormittag war der Besichtigung einer Reihe von sehenswerten, in den letzten Jahren entstandenen Bauwerken und wissenschaftlichen Anstalten gewidmet, die unter zahlreicher Beteiligung und trefflicher Leitung stattfand. Es herrschte nur eine Stimme der Anerkennung über das Gebotene, sowie über den zuvorkommenden Empfang, der den Besuchern überall zu Teil ward. Der Besuch galt folgenden Bauten und Anstalten, die hier nur kurz berührt werden können, um so mehr, als sie unseren Lesern entweder bereits durch die Bauzeitung vorgeführt worden sind, oder wir Aussicht haben, sie nächstens in unserem Vereinsorgan dargestellt zu finden.

Es wurden besucht:

Das neue schöne *Theater*<sup>1)</sup>, welches uns zu Ehren beleuchtet wurde und in welchem sich uns alle Geheimnisse der Bühneneinrichtung erschlossen und freundlich erklärt wurden.

Die *elektrische Strassenbahn*<sup>2)</sup> mit ihrer Kraftstation in der „Burgwies“ in Hirslanden, deren sonst verschlossene Thore sich unseren Mitgliedern zuvorkommend öffneten.

Der *Neubau der Tonhalle*<sup>3)</sup> am Alpenquai, welcher be-

achsigen Güterwagen vorgeschrieben. Die Lokomotive besitzt bei einer Länge von 14,0 m sechs Achsen mit 15 t Achsdruck. Das entspricht einer gleichförmig verteilten Belastung von  $\frac{90}{14,0} = 6,43 t:m$ . (Die schweizer. Verordnung schreibt drei fünfachsigige Lokomotiven von  $\frac{87}{15,5} = 5,61 t:m$  vor.) Der kleinste Achsabstand beträgt 1,5 m. (Schweiz. Verordnung 1,3 m.) Die Güterwagen haben, bei einer Länge von 6 m, Achsdrücke von 8 t, also ein Gewicht von  $\frac{16}{6} = 2,67 t:m$ . (Schweiz. Verordnung  $\frac{20}{7,5} = 2,67 t:m$ .)

Ergibt eine Einzellast von 20 t für einzelne Brückenteile grössere Kraftwirkungen als der Belastungszug, so sind diese der Berechnung zu Grunde zu legen. (Nach der schweizer. Verordnung sind die Lasten bei Spannweiten unter 15 m um 30—2 l% zu erhöhen.)

Es geht aus dem Vergleiche hervor, dass die sächsische Normallokomotive, auf den laufenden Meter bezogen, 14—15% schwerer ist als die schweizerische. Dieser Unterschied wird jedoch dadurch einigermaßen ausgeglichen, dass in Sachsen zwei, in der Schweiz drei Lokomotiven anzunehmen sind, namentlich aber dadurch, dass die zulässige Inanspruchnahme des Eisens dort höher steht als bei uns.

Bei Schmalspurbahnen sind vierachsige Lokomotiven mit einem Gewichte von  $\frac{29}{9,15} = 3,17 t:m$  entlang der ganzen Brücke vorgeschrieben. (Schweiz. Verordnung: drei Lokomotiven von 4,00 t:m nebst Güterwagen.) Ausserdem ist eine einzelne Achse von 10 t in Betracht zu ziehen.

Bei *Strassenbrücken* gilt als Verkehrsbelastung ein Menschengedränge von 400 kg:m<sup>2</sup>, bei einzelnen Teilen von Fusswegen 560 kg:m<sup>2</sup>, beziehungsweise ein oder mehrere Lastwagen, deren Gewicht je nach der Grösse des Verkehrs gleich 3 bis 12 t angesetzt ist. (Schweiz. Verordnung: Menschengedränge von 250—450 kg:m<sup>2</sup>, beziehungsweise ein Lastwagen von 6—20 t Gewicht.)

reits bis zum zweiten Stockwerke gefördert ist und den Umfang und Charakter des Baues deutlich erkennen lässt, der wohl unsere künftigen Festversammlungen in Zürich aufzunehmen haben wird.

Das *Schloss*<sup>1)</sup> am Alpenquai, dieses grossartige mit allem modernen Komfort und Centralanlagen für Licht, Beheizung, warmes Wasser, Wascherei u. s. w. versehene Miethaus, das 38 Wohnungen enthält, von verschiedener Grösse, aber alle gleich zweckmässig und bis ins Einzelne vollendet eingerichtet. Der Erbauer, Herr Architekt Ernst, liess es sich nicht nehmen, hier unseren Kollegen auch gerne gewürdigte Proben seiner vorzüglichen Küchen- und Kellereinrichtungen vorzulegen.

Als letztes der am See gelegenen Objekte reihte sich an die auf der bekannten aussichtsreichen Höhe, auf der früher die „Bürglierrasse“ lag, erbaute neue *Kirche von Enge*<sup>2)</sup>, die unseren Lesern bekannt ist. Trotz dieser Bekanntheit aber wirkte der Anblick des Bauwerkes überraschend durch seine edle Gestaltung, durch die glückliche Wahl des Baumaterials und seine freie wunderbar schöne Lage. Allen Kollegen, die es noch nicht besichtigt haben, sei angelegentlich empfohlen, dieses Werk Bluntschlis bei sich bietendem Anlass zu besuchen und die Höhe zu ersteigen; sie werden einen bleibenden Eindruck davon mitnehmen.

Auch die im Bau begriffene *katholische Kirche*<sup>3)</sup> in Unterstrass, war von Architekt Hardegger freundlich zur

<sup>1)</sup> Bd. XVIII Nr. 14—25. <sup>2)</sup> Bd. XXIII Nr. 11—15. <sup>3)</sup> Bd. XX Nr. 16.

<sup>1)</sup> Bd. XXII Nr. 22. <sup>2)</sup> Bd. XVIII Nr. 23 u. 24. <sup>3)</sup> Bd. XXIII Nr. 7.