Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 3

Artikel: Zur Zürcher Bahnhoffrage
Autor: Gerlich
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-19286

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.08.2025

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

Es wäre interessant zu sehen, ob nun bei Beton von höherem Alter die Elasticität in dem gefundenen Verhältnis zur Festigkeit variirt. Klar ist übrigens, dass die Kurve des elastischen Verhaltens von Beton bei verschiedenen Spannungen streng genommen nicht allein von der Festigkeit abhängig gemacht werden kann, sondern dass die verwendeten Materialien und namentlich die Elasticität derselben auch in anderer Weise zur Geltung kommen. Vorläufig scheint aber aus den vorgeführten Versuchen hervorzugehen, dass man ohne grossen Fehler zu begehen, die Elasticität des Beton als eine Funktion des Spannungswechsels und der Festigkeit ansehen kann, wie das in den Kurven der Fig. 3 dargestellt ist. *René Koechlin.*

Zur Zürcher Bahnhoffrage.

Es ist mir wiederholt die Bemerkung gemacht worden, dass die Länge, welche nach Verlegung des Empfangsgebäudes auf das linke Sihlufer übrig bleibt, für die Anlage der Personenbahnhofgeleise nicht ausreiche, so dass ich Sie bitte, dem Gutachten der städtischen Experten in Ihrer letzten Nummer die nachstehenden Zeilen zur Erklärung folgen zu lassen:

In dem Projekte der Nordostbahn sind von dem Ende der Perrongeleise bis zu derjenigen Stelle der Hauptgeleise, wo diese auf den normalen Abstand zusammengezogen werden, *zwischen* den Hauptgeleisen eine Anzahl sogenannter Rückstossgeleise eingeschoben. Dazu braucht man mit den Weichenverbindungen eine Länge von 300 bis 400 *m*. Um diesen Betrag muss, wegen dieser Anordnung, die Gesamtlänge grösser werden.

In dem Expertenprojekt sind die Geleise für diesen Dienst in zwei Gruppen links und rechts der Hauptgeleise als „Abstellgeleise" angeordnet, so dass die Halle auf den Platz der „Rückstossgeleise" der Nordostbahn verlegt und damit etwa 300 *m* an der Gesamtlänge erspart werden. Auf diese Art ist es möglich das Aufnahmegebäude auf das linke Sihlufer zu verlegen und *mit Beibehaltung der jetzigen Hauptachse dennoch mit der Länge auszukommen.* Diese Anordnung haben wir aber nicht nur darum gewählt, um dies zu erreichen, sondern auch darum, weil sie an und für sich besser ist als die von der Nordostbahn beliebte. Die Züge, welche nach ihrer Ankunft in die bezeichneten Geleise zurückgestossen werden, müssen doch fast immer wieder zerlegt und für die Wiederabfahrt umrangiert werden. Dies kann nun ohne Störung und Gefährdung bezüglich der ein- und ausfahrenden Züge nicht in den einzelnen Rückstossgeleisegruppen geschehen, sondern die abgestellten Züge müssen hier wieder herausgeholt, um auf einer weiter hinten rechts liegenden Rangiergruppe neu zusammengestellt zu werden. Bei unserer Anordnung dagegen, werden die angekommenen Züge sofort, je nach dem das Aus- oder Einfahren von Zügen auf der einen oder anderen Seite stattfinden soll oder erwartet wird, auf der anderen Seite in die Abstell- (Rangier-) Gruppen geschoben und dort für die neue Fahrt vorbereitet. Diese Anordnung bietet nicht nur wesentliche Vorteile in Bezug auf die Betriebssicherheit, sondern sie hat auch den durchaus nicht zu verachtenden Vorteil der Uebersichtlichkeit voraus, ganz abgesehen von dem grossen Vorteil der Längenersparnis, welcher uns im vorliegenden Fall so sehr zu statten kommt.

Will man übrigens die Anordnung der Nordostbahn durchaus bevorzugen, so geht auch das, trotz der Verlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer. Man braucht nur die jetzige Hauptachse des Bahnhofes nicht einzuhalten, bezw. die Einwärtskrümmung an der Langgassenunterführung zu unterlassen und mit einer ununterbrochenen Geraden an die grosse Kurve des Viaduktes zu tangieren. Diese Gerade wird dann vom linken Sihlufer gemessen, auch 1000 *m* lang, wie die im Nordostbahn-Projekt im alten Bahnhof beginnende; nur kostet es nächst der Langgasse einige Häuser mehr. *Gerlich.*

Miscellanea.

Der internationale Eisenbahnkongress in London. Am 26. Juni wurde in London die fünfte Tagung des internationalen Eisenbahnkongresses durch den Prinzen von Wales, den Ehrenvorsitzenden desselben, im «Imperial-Institute» eröffnet. Mehr als 300 Eisenbahnverwaltungen waren auf diesem Kongress vertreten, dessen Vorsitz der Präsident der «London and North-Western-Eisenbahn», Lord Stalbridge, führte. Zum ersten Mal beteiligten sich daran auch die grossen Eisenbahnverwaltungen Amerikas. In seiner Eröffnungsrede wies der Prinz von Wales nach einem Bericht der Köln. Ztg. darauf hin, dass vor ungefähr 70 Jahren die erste Eisenbahn der Welt in England zwischen Stockton und Darlington gebaut und dass fünf Jahre später, im Jahre 1830 die erste Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool für den Personenverkehr eröffnet wurde. In den seitdem verflossenen sechs Decennien sei die Entwicklung der Eisenbahnen, wie wir sie jetzt über die ganze Welt ausgebreitet sehen, vor sich gegangen und im Interesse dieses Verkehrsmittels, welches mehr als irgend ein anderes dazu beigetragen habe, den Wohlstand zu heben, den Welthandel zu fördern und die internationalen Beziehungen zu stärken, habe sich dieser Kongress in London versammelt. Auf der Tagesordnung des Kongresses stand u. a. die Frage der Beschleunigung der Personenzüge, der Ausstattung der Wagen, der Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen, Erhöhung der Sicherheit des Betriebes durch Verbesserung im Signalwesen, Brückenbau, Verstärkung des Bahnkörpers; elektrischer Betrieb, internationale Regelung des Reklamationswesens, Verallgemeinerung des Decimalsystems, Erleichterung für die lokalen Linien, Betrieb von Lokalbahnen. Die erste Woche wurde für Ausflüge zur Besichtigung der bedeutenden englischen Eisenbahnanlagen und Werke in Anspruch genommen, unter denen an erster Stelle die von der London and North-Western-Eisenbahn veranstalteten Ausflüge nach Crewe, Carlestown und Wolverton zu erwähnen sind. In Crewe befinden sich die der Gesellschaft gehörenden Stahl- und Walzwerke, wo die Schienen für den ganzen Bedarf der Bahn hergestellt werden, sodann die Werkstätten zum Bau der Lokomotiven. Das Netz der genannten, ältesten der jetzt bestehenden englischen Eisenbahnunternehmungen, umfasst eine Strecke von 4505 *km*, die Zahl ihrer Lokomotiven beträgt 2750, die ihrer Wagen 71 900, die ihrer Stationen 800. Ihr Kapital beläuft sich auf 2 900 000 000 Fr. Aus den Werkstätten in Crewe sind alle Lokomotiven der Gesellschaft hervorgegangen, darunter die gewaltigen Schnellzugsmaschinen, welche die Expresszüge zwischen London und Liverpool befördern. In Edge-Hill, einer Vorstadt Liverpools, wurde unter Führung des Oberingenieurs Footner nach einem von demselben erfundenen System das Ordnen der Güterwagen ohne Lokomotiven (Gravitations-System) in Augenschein genommen. Ferner fand eine Besichtigung der Wagenbau-Anstalt Carlestown statt. In Wolverton befindet sich die Central-Wagenbau-Anstalt der Gesellschaft, wohl die grösste derartige Anlage der Welt. Hier werden nicht nur sämtliche Eisenbahnwagen für Personen und Güter, sondern auch die Omnibusse gebaut, deren in England fast jede Eisenbahn-Gesellschaft eine grosse Anzahl besitzt, um den Verkehr zwischen den einzelnen Stationen der grösseren Städte zu vermitteln, ferner die Lastwagen für das Bestellen der Güter. Am 3. Juli veranstaltete die Chatham- und Dover-Eisenbahn-Gesellschaft eine Exkursion nach Canterbury, wo die altberühmte Kathedrale, bemerkenswert durch ihre gewaltigen Dimensionen (Länge 160 *m*, Breite in den zwei Querschiffen 48 und 40 *m*) und die erste Anwendung des Spitzbogenstils in England an dem 1182 erbauten Chor, besichtigt wurde. Am 6. Juli empfing die Königin von England die Kongress-Teilnehmer im Gartenhaus des Windsor-Schlosses. Vom 1. bis 9. Juli fanden die Sektions- und Plenarsitzungen statt, in welchen das wissenschaftliche Programm des Kongresses erledigt wurde. Der nächste Kongress wird im Jahre 1900 in Paris tagen. Ueber die Verhandlungen des Londoner Kongresses hoffen wir noch des näheren zu berichten.

Jungfraubahn. In der durch Bundesbeschluss vom Dezember v. J. erteilten Konzession des Guyer-Zeller'schen Jungfraubahn-Projektes war bekanntlich die Genehmigung der Detailpläne für die höher als die Station Eiger (etwa 3200 *m* ü. M.) liegenden Strecken von der Bedingung des Nachweises abhängig gemacht worden, dass der Bau und Betrieb der Bahn in Bezug auf Leben und Gesundheit der Menschen keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werden. Auf Grund eines einlässlichen Berichtes des Eisenbahndepartements über die vom Projektanten der genannten Behörde nachträglich vorgelegten, bezüglichen wissenschaftlichen Gutachten, hat nun der Bundesrat beschlossen, dem Gesuch der Unternehmung zu entsprechen und den s. Z. geforderten Nachweis als im allgemeinen erbracht zu erklären. Voraussichtlich wird die vom Konzessionär eingesetzte wissenschaftliche Kommission durch ein weiteres Mitglied ergänzt werden,