

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 24

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: 13.03.2025

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

INHALT: Einschienige Hochbahnsysteme. — Pompeji vor der Zerstörung. IV. (Schluss.) — Konkurrenzen: Pestalozzi-Denkmal in Zürich. — Miscellanea: Amerikanischer Wettbewerb im europäischen Brückenbau. Eidgen. Polytechnikum. Verkehrshindernisse im neuen Schifffahrtskanal des eisernen Thores. Ueber den Umfang des Schiffsverkehrs in den bedeutendsten europäischen Häfen. Verhandlungen der schweiz. Bundesver-

sammlung. Ingenieur C. Zschokke. — Nekrologie: Dr. J. V. Wietlisbach. — Litteratur: Die Ergebnisse der Triangulation der Schweiz. Der selbstthätige Druckluft-Pegel, System Seibt-Fuess. Eine Sammlung von 100 Zahnformen für Zahnräder. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Pompeji vor der Zerstörung.

Einschienige Hochbahnsysteme.

Von K. Beyer, Ingenieur in Dortmund.

Der stetig steigende Verkehr der modernen Gross- und Industriestädte hat, nachdem die durch tierische Kraft betriebenen Strassenbahnen sich den heutigen Anforderungen gegenüber als nicht zureichend erwiesen haben, zunächst in der Anlage elektrischer oder mittels anderer Motoren betriebenen Bahnen, eine weitere Vervollkommnung zu schaffen gesucht. Der Umstand aber, dass diese Bahnen grösstenteils auf das Strassenniveau angewiesen waren und durch den sonstigen Strassenverkehr zur Einhaltung einer immerhin beschränkten Geschwindigkeit gezwungen wurden, liess die zukünftige Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erkennen und den Wunsch aufkommen, die Fahrbahn von dem Strassenniveau zu trennen, sie oberhalb oder unterhalb desselben zu legen.

grundbahn von vornherein freieren Spielraum lassen, und dass es sich mehr um einzelne Linien, als um die Herstellung von Bahnnetzen gehandelt hat. Werden solche,

System Lartigue.

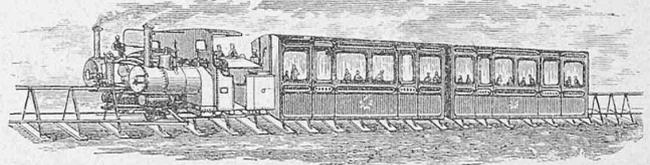
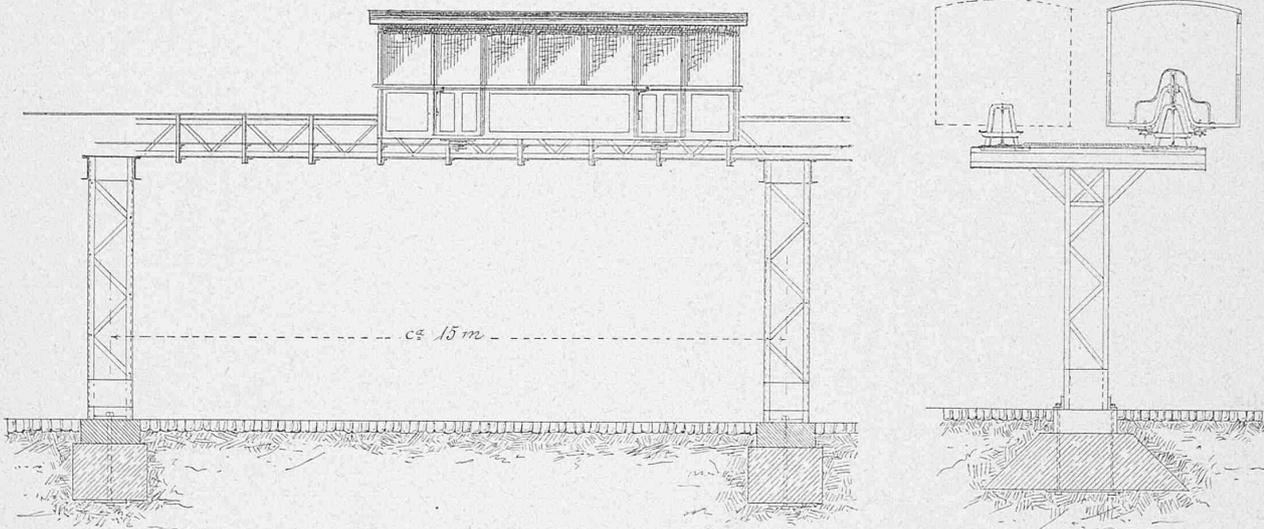


Fig. 2. Personenzug der Listowel-Ballybunion-Bahn.

wie z. B. in Buenos-Aires, ins Auge gefasst, so ist leicht einzusehen, dass dann auch minder breite Strassenzüge benutzt werden müssen, welche bezüglich der Hochbahnsysteme,

Fig. 1. System Lartigue.



Ansicht, 1 : 150.

Querschnitt, 1 : 150.

So entstanden die Hoch- und die Untergrundbahnen. Es ist schwer, bestimmte Regeln über die Zweckmässigkeit der einen oder anderen Anlage zu geben, da hierbei zu viel Gesichtspunkte völlig lokaler Natur in Frage kommen können. Demgemäss hat man z. B. in Berlin, Liverpool und amerikanischen Städten zu Hochbahnanlagen gegriffen, während in Budapest, London und Glasgow Untergrundbahnen ausgeführt bzw. geplant sind. Sehr wesentlich ist aber, dass zu den angeführten Anlagen meistens Strassenzüge ersten Ranges benutzt wurden, welche die Disposition erleichtern und der Wahl eines Systems, sei es nun Hoch- oder Unter-

auf die einschienigen hinweisen und diese mit eventuellen Untergrundbahnsystemen in schärfere Konkurrenz bringen. Hiermit möge erklärt sein, warum der vorliegende Aufsatz die gewöhnlichen Hochbahnen nach Art der z. B. von Siemens & Halske in Berlin projektierten, nicht in den Rahmen seiner Besprechungen gezogen hat.

Was nun die Konkurrenz einer einschienigen Hochbahn gegenüber einer Untergrundbahn betrifft, so werden sich besonders beim Vorhandensein stark verzweigter Strassenzüge, schlechten Baugrundes und unterirdischer Leitungen der Ausführung einer Untergrundbahn grosse Hindernisse entgegenstellen können. Wenn auch zu Gunsten der letzteren nun vielfach bemerkt wird, dass die Grunderwerbskosten in Fortfall kommen, so dürfte dieser Umstand für Hochbahnsysteme, deren Stützung nur auf einem Pfeiler stattfindet, nicht in Betracht kommen; denn hier würde doch wohl nur der beanspruchte Raum für die Pfeiler in der zu gebenden Konzession einbegriffen sein. Ein Umstand, der zwar weniger erwähnt wird, aber trotzdem bei Untergrundbahnen unvorhergesehene, erhebliche Kosten verursachen kann, ist die unausbleibliche Setzung des Bodens in Bezug auf benachbarte Gebäulichkeiten. Im allgemeinen dürfte deshalb wohl den einschienigen Hochbahnen der Vorzug vor Untergrundbahnen einzuräumen sein.

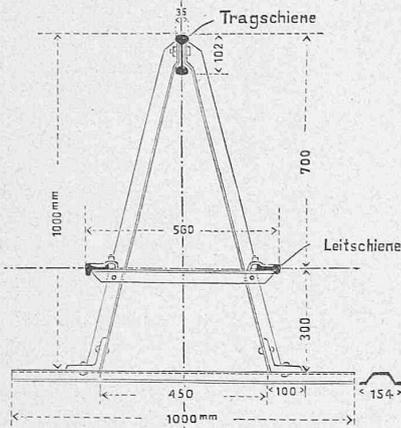


Fig. 3. Oberbau der Listowel-Ballybunion-Bahn.