

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 2

Vereinsnachrichten

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: 14.05.2025

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

Konkurrenzen.

Walchebrücke über die Limmat in Zürich (Bd. LVI, S. 145, 345, 363 und Bd. LVII, S. 15). Das Preisgericht hat in seiner Schluss-sitzung am 7. Januar folgende Preise zuerkannt:

- I. Preis (2600 Fr.) dem Entwurf „Dreibogenbrücke“ von *Locher & Cie.*, Ingenieurbureau und Bauunternehmung in Zürich, in Verbindung mit *Gebrüder Pfister*, Arch. in Zürich.
- II. Preis ex æquo (1300 Fr.) dem Entwurf „Nagelfluh“ von Dr.-Ing. *Max Ritter* in Zürich und *Pflegard & Häfeli*, Architekten in Zürich, unter Mitarbeit von Architekt *Hans Haller* in Zürich und *Westermann & Co. A.-G.* in St. Gallen.
- II. Preis ex æquo (1300 Fr.) dem Entwurf „Wettschwümme“ von *Froté & Cie.*, Ingenieurbureau in Zürich und Dr. *G. Lüscher* in Aarau, in Verbindung mit *Kündig & Oetiker*, Arch. in Zürich.
- II. Preis ex æquo (1300 Fr.) dem Entwurf „Dreiklang“ von *Maillart & Cie.*, Ingenieurbureau in Zürich, in Verbindung mit *Bollert & Herter*, Architekten in Zürich.

Die sämtlichen eingereichten Entwürfe sind in den Räumen des Kunstgewerbemuseums Zürich vom 12. bis zum 22. d. M. öffentlich ausgestellt.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der IV. Sitzung im Wintersemester 1910/1911.

Mittwoch den 4. Januar 1911 auf der Schmiedstube.

Vorsitzender Architekt *Otto Pflegard*. Anwesend 44 Mitglieder und Gäste.

Nach einem kurzen Neujahrsgross durch den Vorsitzenden wird das Protokoll der letzten Sitzung stillschweigend genehmigt.

Als Mitglieder für den Verein haben sich angemeldet die Herren: *Huldreich Keller*, Oberingenieur, Zürich; *Leonh. v. Muralt*, Maschineningenieur, Zürich; *J. Zylberscher*, Ingenieur, Zürich; über deren Aufnahme wird, wie üblich, in der nächsten Sitzung beschlossen werden.

Nach diesen wenigen Vereinsgeschäften hält Herr Ingenieur *A. Härry* den angekündigten Vortrag:

„Skizzen aus der Geschichte des Z. I. & A. V.“

Ein besonderes Referat über den Vortrag wird folgen.

Zur Eröffnung der Diskussion, an der sich die Herren: Arch. *Pflegard*, Ing. *A. Jegher*, Prof. *Zwicky*, Arch. *Bischoff*, Ing. *H. v. Muralt*, Ing. *Mousson*, Ing. *Tobler*, Baumeister *Guyer* und der Vortragende beteiligten, führt zu den Schlussätzen des Vortragenden der Vorsitzende orientierend aus:

1. dass ein Vortrag über das jetzige Projekt zur Einführung der linksufrigen Seebahn für eine der nächsten Sitzungen vorgesehen ist;

2. er ist für Beibehaltung der bisherigen Uebung, nach der reine *Geschäftssitzungen* nur bei Bedarf ausnahmsweise angeordnet werden;

3. die Aufstellung von Statuten findet nicht allseitige Sympathien, man betont, dass es bisher ganz gut ohne solche ging. Um doch etwelche Richtlinien für die Vereinsleitung zu haben, wurden in letzter Zeit einige Grundsätze durch Vereinsbeschluss festgelegt;

4. ein *ständiges Sekretariat*, eventuell gemeinsam mit dem Schweiz. Verein oder der G. e. P., würde er sehr begrüßen, weil dadurch eine grössere Einheit in die Geschäftsleitung gebracht würde und namentlich der Vereins-Präsident erheblich entlastet werden könnte;

5. die *Vereinshaus-Frage* kann dann wieder aufgenommen werden, wenn für die Idee starke Begeisterung herrscht. Der Prüfung wert sind die event. Einrichtung eines Lesezimmers und bessere Unterbringung des Archives. Die letztere ist bereits eingeleitet.

Ing. *A. Jegher* erkennt nicht den event. historischen Wert von ausführlichen Kommissions- und Vorstands-Protokollen. Von wesentlichem Wert erachtet er aber nur das, was der Verein als solcher in der Öffentlichkeit unternimmt, nicht die Aufbewahrung

solcher Protokolle in Archiven. Auch der ehemalige Präsident, Herr Prof. *Zwicky*, hält es für notwendig, dass namentlich in solchen Versammlungen, in denen wichtige geschäftliche Angelegenheiten behandelt werden, Vorträge gehalten werden, um einen guten Besuch der Versammlung zu sichern. Ein ständiges Sekretariat findet er nicht für notwendig. Arch. *Bischoff* stellt den Antrag, der Vorstand soll beauftragt werden, Statuten für den Verein auszuarbeiten. Ing. *A. Jegher* stellt den Antrag, die Anregungen des Vortragenden sollen an den Vorstand zur Erledigung weitergeleitet werden.

Durch Vereinsbeschluss wird der Vorstand beauftragt:

1. dem Verein in einer nächsten Sitzung Bericht und Antrag zu stellen über Aufstellung von Vereins-Statuten oder einer Geschäftsordnung;

2. das Inventar aufzunehmen, nachzuführen und allen zugehörigen Stücken nachzuforschen;

3. zu prüfen, ob der Gründung eines Vereins-Hauses durch jährlichen Beitrag Vorschub geleistet werden soll, oder der Beitrag zur Gründung eines Lesezimmers verwendet werden soll;

4. die Frage betreffend ständiges Sekretariat zu prüfen.

Indem der Vorsitzende an die Glanzperiode des Vereins unter der Leitung von Ing. *Bürkli* erinnert, betont er die Notwendigkeit des weitem Ausbaues des Z. I. & A. V. Er dankt dem Vortragenden für seine mühevollen Arbeit, sowie allen sich an der Diskussion beteiligenden Herren, und schliesst die Sitzung gegen halb 11 Uhr.

Der Aktuar: *H. W.*

Ueber Geleiseeinbau von Strassenbahnen.

Referat über den Vortrag des Herrn Strasseninspektor *A. Schläpfer* in der Sitzung des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 7. Dezember 1910.

In der Einleitung zu seinem Vortrag weist der Redner darauf hin, dass das Thema von zwei verschiedenen Gesichtspunkten aus behandelt werden kann, nämlich einerseits vom Interesse der Strassenbahn, andererseits von dem des Strassenunterhaltes aus.

Die Strassenbahn sucht möglichst billigen Betrieb und Unterhalt, unter Ausserachtlassung der übrigen Zwecke, denen die Strasse zu dienen hat und umgekehrt verlangt der Strassen-Techniker in seinem Interesse den besten bzw. teuersten Geleiseeinbau. Die vornehmste Aufgabe des Strassentechnikers ist es nun, gemeinsam mit dem Erbauer der Strassenbahn das Beste im Geleiseeinbau zu suchen, um so die beidseitigen Interessen zu wahren.

Die Verschiedenheit der Strassendecke, die sich nach der örtlichen Lage und nach dem Verkehr richtet, verlangt auch einen verschiedenartigen Geleiseeinbau; die Interessen der Anwohner sollen aber in billiger Weise berücksichtigt werden.

Als Feinde der Strasse sind Regen und Schnee zu bezeichnen, durch die die Fahrbahn aufgeweicht und ihre Widerstandsfähigkeit verringert wird; ferner die Lastautomobile und hauptsächlich die Strassenbahnen. Ein Mittel zur Beseitigung der durch diese verursachten Schäden wäre, die Bahn auf ein besonderes Trace zu weisen, d. h. für sie einen eigenen Körper zu bauen. Soll jedoch die Strassenbahn ihrem Zweck dienen, so ist dieses in der Stadt meist nicht möglich.

In grossen Städten, wo der Verkehr geräuschlose Beläge wie Asphalt, Holz u. dgl. verlangt, drängen jedoch die Verhältnisse immer mehr darauf, die Bahn von dem Strassenverkehr unabhängig zu verlegen.

Bei Neuanlage von Hauptverkehrslinien sollten die Strassen derart weitsichtig angelegt werden, dass neben den Trottoirs, den Reitwegen und der Fahrbahn noch besondere Streifen für den Bahnverkehr frei bleiben. Als grosse Vorteile solcher Anlagen sind in erster Linie Beseitigung der Staubplage, Verminderung der Unfälle, verschiedene Beläge in und ausser Geleisegebiet, geringere Bau- und Unterhaltungskosten usw. hervorzuheben.

Zu der Frage weitausholender Bebauungspläne, die in nächster Zeit auch für Zürich zur Diskussion drängt, bringt der Referent einige bemerkenswerte Mitteilungen aus einem Bericht von Direktor *Wattmann*, Köln, zum internationalen Strassen- und Kleinbahnkongress Brüssel 1910, der darauf hinweist, dass zu einer verkehrsfördernden und zweckmässigen Ausgestaltung der Strassenbahn die Bebauung der Bahn folgen sollte und nicht umgekehrt, wie dies die Anschauung der meisten Stadtverwaltungen ist.

Um sich den Idealen der Strassenbaukunst bei schon vorhandenen Strassen zu nähern, ist eine sukzessive Verbreiterung einzelner kleinerer Strassenpartien anzustreben, wo sich hierzu noch einigermaßen Gelegenheit bietet, vor allem aber ist eine rationelle Aenderung (Verbreiterung) von schon genehmigten Baulinien, ohne Zurückschrecken vor den Arbeiten und Kämpfen, die derartige Aenderungen bedingen, vorzunehmen. Der Redner führt z. B. die Einmündung der Bahnhofstrasse beim Paradeplatz an, wo durch rationelle Aenderung schon genehmigter Baulinien vieles hätte verbessert werden können. Als nicht ökonomisch ist die Ausführung enger Strassen mit Bahnverkehr zu bezeichnen, da den geringeren Anlagekosten bedeutendere Geleise- und Strassenunterhaltungskosten gegenüberstehen. Da sich aber doch oft auch in engen Strassen ein Bedürfnis nach einer Strassenbahn zeigt, wird es den Techniker um so eher beschäftigen, hier den besten Geleiseeinbau anzuwenden.

Als grösster Feind des Geleiseeinbaues ist das Wasser zu bezeichnen, weshalb man bemüht sein muss, dasselbe dem Unterbau fern zu halten oder es möglichst rasch wieder abzuleiten. Bei der gekramten Schiene wird das Wasser unter dem Einfluss der elastischen Bewegungen der Schiene die einzelnen Steine, sowie den Steinunterbau lockern und so die Unterlage aufweichen. Einen unheilvollen Einfluss übt besonders sandhaltiges Wasser beim Eindringen in den Betoneinbau aus, wodurch bei den Bewegungen der Schienen ein Schleifen mit dem Sand erzeugt und so das Geleise gelockert wird.

Um den schädlichen Einflüssen infolge der Temperaturschwankungen insbesondere an den Stössen entgegen zu treten, hat man an Stelle des gewöhnlichen Laschenstosses in neuerer Zeit das Goldschmid'sche Aluminothermische Schienenschweisverfahren angewandt und damit vorzügliche Erfahrungen gemacht. Einer eingehenden Besprechung dieses Verfahrens folgen Mitteilungen über die übrigen Schweissverfahren (elektrische usw.).

Ausser den mangelhaften Schienenstössen üben die Riffelbildungen auf den Unterbau einen schädlichen Einfluss aus. Diese rühren hauptsächlich von der verschiedenen Festigkeit der Schienen und der Radreifen her, sowie von der ungleichmässigen Belastung der darüber rollenden Verkehrsmittel und dadurch hervorgerufenen elastischen Schwingungen.

Bezüglich der Schallwirkung ist der gekramte Geleiseunterbau vermöge seiner grösseren Elastizität dem Betonunterbau vorzuziehen, doch fällt diese Schallwirkung als unwesentlich beinahe ganz ausser Betracht im Vergleich zum „Mehr-Lärm“, den die Fuhrwerke auf Steinpflasterungen gegenüber Luxuspflasterungen machen.

An Hand von zahlreichem Planmaterial erläutert der Vortragende die verschiedenartigen Anordnungen für Geleiseunterbau, wobei sich der Unterschied zeigt zwischen Strassen mit Chaussierung, Pflasterung und solchen mit Luxusbelag; bei letzterem werden eingehend die Methoden mittels Eisenbetonplatten und Holzpflasterungen besprochen, welche wohl zur Zeit als beste Einbauten gelten dürfen. Ingenieur Schlaepfer kommt zu folgenden Schlüssen bezüglich Verwendung der verschiedenen Einbau-Methoden:

„Für den Einbau der Strassenbahnschienen eignet sich in Makadam und Steinpflaster ein Unterbau aus Trockenmauerwerk aus Bruchsteinen oder Betonblöcken mit Schlagkies-Unterkrampung, während bei allen andern Belägen ein *Betonunterbau* verlangt werden muss. In engen Strassen mit Geleisen ist stets auf einen *schalldämpfenden Belag* zu dringen.“

Zum Schluss des Vortrages macht der Referent noch einige bemerkenswerte Mitteilungen über den II. Internationalen Strassenkongress in Brüssel 1910.

Nach Verlesung der bezüglichlichen Kongressbeschlüsse und Resolutionen, die in einem gedruckten Berichte vorliegen, schliesst der Redner seinen speziell für den Bahn- und Strassentechniker sehr interessanten Vortrag.

A. B.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur

V. Sitzung im Winter-Semester 1910/1911

Mittwoch, den 18. Januar, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

TRAKTANDEN:

1. Vereinsgeschäfte.

2. Vortrag des Herrn Prof. Dr. Rahn:

„Vom Zeichnen und allerhand Erinnerungen daran.“

(Wiederholung des Vortrages vom 7. Januar in der antiquarischen Gesellschaft. Vorweisungen.)

Eingeführte Gäste sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in eine Maschinenfabrik in Italien für Brückenbau- und Eisenkonstruktions-Abteilung tüchtiger, technisch gebildeter Leiter, erfahren in Kalkulation, Organisation und Leitung der Werkstätte und der auswärtigen Montage-Arbeiten. Günstige Anstellungsbedingungen mit langjährigem Engagement. (1660)

Gesucht ein tüchtiger Ingenieur für Eisenbeton zu sofortigem Eintritt. Guter Statiker und Zeichner bevorzugt. (1662)

Gesucht ein jüngerer Ingenieur für ein schweizerisches Ingenieurbureau. (1663)

Gesucht ein jüngerer Chemiker-Technologe für eine Zementfabrik in Serbien. Er muss mit der Fabrikation von Portlandzement vollkommen vertraut sein und zwei bis drei Jahre Praxis in der Branche haben. Jahresproduktion 3000 t Portland- und 1000 t Romanzement. (1664)

On cherche un ingénieur-mécanicien de langue française pour un cabinet de brevets d'invention, à Paris. Connaissance approfondie de l'allemand indispensable. (1665)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
16. Januar	Städt. Hochbauamt	Zürich	Schreinerarbeiten im Wohnhaus des Forstadjunkten im Sihlwald.
16. "	Hrch. Müller, Architekt	Thalwil (Zürich)	Schreiner-, Maler- und Tapeziererarbeiten zur Kleinkinderschule in Thalwil.
16. "	Geometerbureau	Töss (Zürich)	Alle Arbeiten für die Kemptkorrektur im sog. „Bügli“.
16. "	Strassenbahndirektion	Zürich	Lieferung von 7000 kg hartgezogenem Kupferdraht von 50 mm ² .
16. "	Kant. Hochbauamt	Zürich	Ausführung von Schreinerarbeiten zum Neubau der Poliklinik Winterthur.
18. "	Gemeinderat Hepting	Gross-Andelfingen	Erdarbeiten zum Unterbau der Holzstrasse im „Haselacker“, Länge 740 m.
18. "	Oberingenieur d. S. B. B., Kreis IV	St. Gallen	Lieferung von 238 t Normal-T-Träger und Differingenträger für Unterführungen in Bahnhof St. Gallen und in Station Weinfelden.
19. "	Kaufmann & Freymuth, Arch.	Frauenfeld (Thurg.)	Arbeiten zum An- und Umbau am Restaurant zum „Scharfen Eck“.
20. "	Vorsteher A. Berchtold	Uster (Zürich)	Erstellung der Kanalisationsanlage nordwestlich Kirchuster.
20. "	Gemeinderatskanzlei	Buttisholz (Luzern)	Korrektur, teilweise Neu-Anlagen, einer Güterstrasse (3438 m).
20. "	Kant. Baudepartement	Luzern	Lieferung von 350 m ² Brückenflecken aus Tannenholz.
20. "	R. Bodmer, z. Sonnenthal	Erlenbach (Zürich)	Erstellung einer Wasserleitung von 2100 m Länge in Erlenbach.
20. "	Städt. Tiefbauamt	Zürich	Erstellung der Kanalisation in der Forchstrasse ausserhalb der Burgwies.
21. "	Keiser & Bracher, Arch.	Zug	Arbeiten zur Schlachthofanlage in Zug auf der Göbli-Allmend.
21. "	L. Kürsteiner, Ingenieur	St. Gallen	Hölzerne Bahneinfriedigungen (13000 m) für die Bahn Altstätten-Gais.
23. "	Wasserversorgung	Zürich	Lieferung der für 1911 von der Wasserversorgung benötigten Gusswaren.
29. "	Oberingenieur d. S. B. B., Kreis II	Basel,	Lieferung und Montierung einer Eisenkonstruktion im Gesamtgewicht von 32 t für eine Strassenüberführung in Basel.
30. "	Bauleitung der S. B. B.	Leimenstrasse 2 Bern, Speichergasse 12	Unterbauarbeiten und Verlegen des Oberbaues für das Hauptgeleise Bern-Zollikofen mit Abzweigung nach Worbladen (7,5 km).