

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 15

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: 02.04.2025

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

INHALT: Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich. III. (Schluss.) — Versuche über die Regulierung von Turbinen. — Umbau der St. Oswaldkirche in Zug. — Miscellanea: Kunstsandstein zur Beplattung ganzer Fassaden. Kesselstein-

Mittel. 66. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte. Eine Ausstellung von Arbeitsmaschinen mit elektrischem Betrieb. — Konkurrenzen: Aufnahmsgebäude im neuen Bahnhof Zug. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich.

Von Ingenieur P. Schenker.

III. (Schluss.)

Anlagen der elektrischen Strassenbahn Zürich.

Geleise. Die ganze Bahn ist, mit Ausnahme der Strecke auf der Rämistrasse, gemäss Konzession einspurig angelegt mit acht Weichen, die sich an folgenden Stellen befinden: Utoquai, Stadelhoferstrasse gegenüber der Eilgutstation der rechtsufrigen Seebahn, im Anfang der innern Forchstrasse beim Kreuzplatz, in derselben Strasse westlich vom Hegibachplatz, in der mittleren Forchstrasse westlich vom Wilden Mann, in der Klobachstrasse oberhalb der Freiestrasse, in der Hottingerstrasse gegenüber vom Kreisgebäude V, in derselben Strasse östlich vom Heimplatz. (Fig. 5.)

Diese Weichen haben eine Länge von 35—70 m und sind zum Teil als Linksweichen mit fester Zunge konstruiert. (Fig. 1.)

Da rechts gefahren werden soll, so bleiben die gegen die Zunge fahrenden Wagen immer in der geraden Richtung und das Entgleisen wird möglichst vermieden. Dabei kommt allerdings das Geleise am Ende der Weiche auf die entgegengesetzte Seite der Strasse zu liegen, wenn man nicht eine Kontre-Kurve (s. Fig. 2) einschalten will, wie dies bei der Pferdebahn meist ausgeführt ist. Bei der elektrischen Bahn ist meistens die erstere Anordnung gewählt.

Der Oberbau hat weder Quer- noch Langschwellen, sondern besteht aus Rillenschienen Profil Phönix 7 a, von

Fig. 1. Linksweiche.

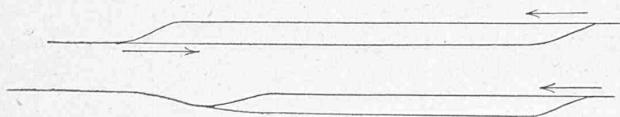


Fig. 2. Weiche mit Kontre-Kurve.

140 mm Höhe, 125 mm Fussbreite und 10 mm Stegdicke und 33,8 kg Gewicht auf den Meter. Zur Querverbindung der beiden Schienen des Geleises behufs Sicherung der Spurweite dienen Flacheisen von 50/10 mm, die in Entfernungen von 2,0 m angebracht sind. Die Schienen sind mittelst

Laschen von 0,5 m Länge und Schraubenbolzen (4 Stück per Stoss) verbunden.

Da die Schienen zur Rückleitung des Stromes dienen sollen, so ist in der Nähe von jedem Schienenende ein Kupferdraht von 6 mm Durchmesser an dasselbe befestigt und über die Lasche hinweg zum anstossenden Ende der folgenden Schiene geführt.

In Entfernungen von je 50 m sind diese Drähte mit einem Draht aus weichem Kupfer von 8 mm Durchmesser verbunden, der auf Verlangen der eidgenössischen Telephonverwaltung in der ganzen Länge zwischen die Schienen in die Chaussierung gelegt ist.

Die Schienen sind direkt auf der Chaussierung gebettet, ähnlich wie bei der elektrischen Bahn in Breslau, wo man dasselbe Oberbausystem angewendet, und die Schienen auf eine Packlage (Steinbettung) aufgelegt hat. Wo eine solche Packlage oder eine festgefahrene Kies-schicht von 15—20 cm Dicke vorhanden ist, liegen die Schienen genügend sicher, wo aber, wie das auch vorkam, für die Einlegung der Schienen das Schotterbett in der ganzen Dicke durchschnitten wurde, musste eine Packlage erstellt, oder die Schienen auf Betonfundamente gelegt werden.

Kraftstation. Die Kraftstation befindet sich am oberen Ende der Hirslanderlinie in der Burgwies, auf dem linken Ufer des Wehrenbaches, etwa 50 m unterhalb der Wehrenbachbrücke. Das Gebäude (Fig. 3 u. 4), im Backsteinbau, hat rund 41 m Länge und 28 m Breite und enthält eine Wagenremise, die nahezu die Hälfte des Raumes ein-

Elektrische Kraftstation bei der Burgwies (Forchbrücke) in Zürich V.

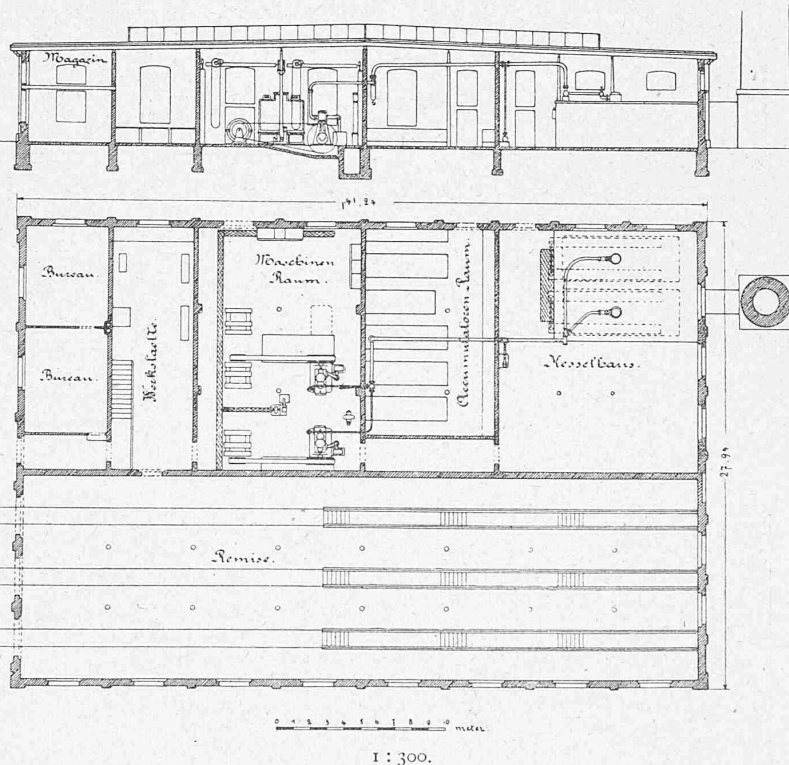


Fig. 3 und 4. Schnitt und Grundriss.

nimmt (Fig. 7), eine Werkstätte und Bureauräumlichkeiten und Platz für die maschinellen Einrichtungen und die Accumulatoren-batterie (30/14,5 m).

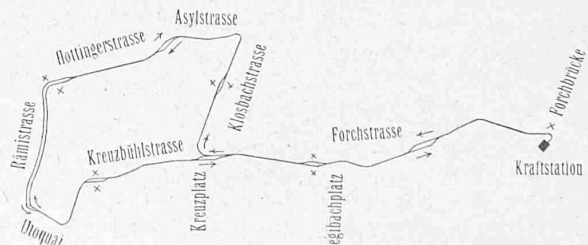


Fig. 5. Schematische Darstellung des Tracés.

Der notwendige Dampf wird in zwei Galloway-Kesseln, System Escher Wyss & Cie. erzeugt, von denen jeder 58 m² Heizfläche, 6,82 m Länge und 1,96 m Durchmesser, zwei