

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

Sonstiges

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: 16.03.2025

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 variiert. 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 Personenbahngeleise 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 Perrongeise bis zu derjenigen Stelle der Hauptgeise, wo diese auf den normalen Abstand zusammengezogen werden, zwischen den Hauptgeisen eine Anzahl sogenannter Rückstossgeise 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 Geise für diesen Dienst in zwei Gruppen links und rechts der Hauptgeise als „Abstellgeise“ angeordnet, so dass die Halle auf den Platz der „Rückstossgeise“ 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 Geise zurückgestossen werden, müssen doch fast immer wieder zerlegt und für die Wiederabfahrt umrangierte werden. Dies kann nun ohne Störung und Gefährdung bezüglich der ein- und ausfahrenden Züge nicht in den einzelnen Rückstossgeisegruppen 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, bzw. 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 25. 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 Schnellzugmaschinen, 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-Schlusses. 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 aussergewöhnlichen 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,

das die nähere Prüfung der hygienischen Fragen fortzusetzen und auch während des Baues dem Bau-Arzt zur Seite zu stehen hätte, um später an Hand der beim Bau gemachten Erfahrungen Vorschläge hinsichtlich der besonderen gesundheitlichen Vorkehrungen zum Schutze der Reisenden und des Betriebspersonals unterbreiten zu können.

Konkurrenzen.

Erweiterung und Umbau des Rathauses in Basel. Zur Erlangung von Plänen für die Erweiterung und den Umbau des Rathauses in Basel eröffnet das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt eine allgemeine *Ideenkonkurrenz* mit folgenden wesentlichen Bedingungen. Termin: 31. Dezember a. c. Dem aus den Herren Reg.-Rat *Reese* in Basel, Prof. *Auer* in Bern, Münsterbaumeister Prof. *Beyer* in Ulm, Prof. Dr. *Bluntschli* in Zürich und Prof. Dr. *Burckhardt-Finsler* in Basel bestehenden Preisgericht sind für die Prämiiierung der drei bis vier besten Entwürfe 5000 Fr. zur Verfügung gestellt. Das Bauprogramm stellt den Konkurrenten mit Bezug auf das für die Bebauung in Betracht kommende Areal frei sowohl die ausschliessliche Verwertung der Rathausliegenschaft (nebst Garten) als auch die Hinzuziehung der Liegenschaft rechts vom Rathause; eine dritte Variante ist gestattet mit Hinzuziehung eines Grundstückes oder zweier Liegenschaften links vom Rathause. Die Fassaden gegen den Marktplatz und den vordern Hof des Rathauses sollen unverändert bleiben, dagegen ist es erlaubt, das obere Stockwerk des Hinterhauses mit dem jetzigen Grossratssaal, event. auch das ganze Hinterhaus, soweit es an den vordern Hof grenzt, sowie die Anbauten im hintern kleinen Hofe abzubrechen und durch Neubauten zu ersetzen. Das Gebäude soll enthalten: 1. Das Staatsarchiv (Verwaltungsräume etwa 195 m², Magazine 1070 m²); 2. Das Departement des Innern (Verwaltungsräume etwa 125 m², Magazine etwa 580 m²); 3. Den Sitzungssaal für den Regierungsrat mit einem Vor- bzw. Sitzungszimmer für Kommissionen und dem Bureau der Staatskanzlei; 4. Einen Sitzungssaal für den Grossen Rat mit etwa 150 Sitzplätzen für die Mitglieder, die Regierungsräte, Referenten und Sekretäre, desgl. bequeme Plätze für Journalisten und Stenographen und einer geräumigen Tribüne für etwa 100 Sitzplätze; 5. Einen Polizeiposten im Erdgeschoss; 6. Ein Ratsbotenzimmer im Erdgeschoss; 7. Eine Abwartwohnung; 8. Kellerräume für eine Centralheizungsanlage und Brennmaterialien. Verlangt werden: Ein Lageplan i. M. von 1:500, sämtliche Grundrisse und die erforderlichen Schnitte i. M. von 1:200, die Marktplatzfassade i. M. von 1:100, falls dieselbe vergrössert wird und ein Erläuterungsbericht, in welchem namentlich die leitenden Gesichtspunkte bei eventueller Vergrösserung der Fassade anzudeuten sind.

Nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichts sollen sämtliche Projekte während 14 Tagen öffentlich ausgestellt und es soll das Urteil der Jury den Konkurrenten gedruckt mitgeteilt werden. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum des Kantons Basel-Stadt. Bezüglich der Anfertigung der definitiven Pläne und der Bauleitung behält sich das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt freie Hand vor.

Programme etc. können vom Sekretariat des Baudepartements von Basel-Stadt kostenfrei bezogen werden.

Rathausbau in Hannover. Ein auf deutsche und österreichische Architekten beschränkter Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Rathaus in Hannover, soll demnächst mit Endtermin bis zum 15. April 1896 zur Ausschreibung gelangen. Für Preise sind 36 000 Mk. ausgesetzt. I. Preis 12 000 Mk., II. Preis 8 000 Mk., zwei III. Preise zu

5 000 Mk. und zwei IV. Preise zu 3 000 Mk. Der I. Preis soll auf jeden Fall verteilt werden; für den Ankauf weiterer Entwürfe sind je 3 000 Mk. bestimmt. In dem Programm ist ein Hauptfestsaal von 500 m² vorgesehen. Für den Neubau ist eine Benutzungsfläche von 10 395 m² auf drei Geschosse verteilt, festgesetzt und der Bau laut Voranschlag auf 4 500 000 Mk. berechnet.

Entwürfe von Masten und Wandrossetten. (Bd. XXV., S. 157.) Eingereicht wurden 132 Entwürfe. Der erste Preis von 2 000 M. fiel aus. Es erhielten Preise zu je 1 000 M. die Entwürfe von: Max Schmidt in Hamburg, Regierungs-Baumeister Georg Lübke in Steglitz und Hermann Krause gemeinsam mit Karl Spaeth in Berlin; Preise von je 500 M. die Entwürfe von: Arch. Rockstrohen in Berlin, Max Schmidt in Hamburg, Franz Behring und Bruno Möhring, beide in Berlin.

Nekrologie.

† **Bundesrat Schenk.** Bundesrat Schenk ist am 18. Juli, Abends 7 Uhr den Folgen des Unfalles erlegen, der ihn am Morgen des 8. Juli betroffen hat. Das Bewusstsein hatte sich seit dem Unfälle nicht mehr dauernd eingestellt, trotzdem wagte man anfänglich noch zu hoffen, dass trotz des hohen Alters von 72 Jahren seine überaus kräftige Natur die Heilung ermöglichen werde. Diese Hoffnung hat sich leider nicht verwirklicht.

Seit mehreren Jahrzehnten als Staatsmann im Vordergrund des politischen Lebens unsres Landes wirkend, hat der Verstorbene auch zur Technikerwelt mannigfache Beziehungen unterhalten. In seiner Stellung als Leiter des Departements des Innern unterstanden ihm sämtliche Arbeiten des eidg. Oberbauinspektorats und der eidg. Baudirektion, und unsere Kollegen, die an der Spitze dieser Abteilungen und in denselben thätig sind, werden ihren väterlichen Chef schmerzlich missen, der bei der Erfüllung seiner mühevollen Pflichten seinen Mitarbeitern ein stets gleich warmes und offenes Herz entgegenbrachte. Unter seiner Amtsführung hat die Subventionierung der Strassen- und Flusskorrekturen einen erheblichen Umfang angenommen, wurde die Erweiterung des eidg. Polytechnikums durch Einrichtung der meteorologischen Zentralanstalt, der Festigkeits-Anstalt und der Anstalt für forstliches Versuchswesen durchgeführt; das eidg. Polytechnikum hatte an ihm einen treuen Förderer und Anwalt seiner Interessen. Schwer werden wir uns an den Verlust gewöhnen; denn aus einer fruchtbaren, reichen Thätigkeit hat ihn ein tragisches Geschick plötzlich herausgerissen und ihm dem grossen Kreise seiner Freunde und Mitarbeiter entzogen, die gewohnt waren, sich an dem Vorbilde des edlen Menschen und verdienstvollen Mitbürgers zu stärken.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Der Vorstand hat beschlossen, bei dem Begräbnis des Herrn Bundesrat Schenk die Gesellschaft durch eine Abordnung vertreten zu lassen und im Namen der ehemaligen Polytechniker einen Kranz auf dem Sarge ihres heimgegangenen Ehrenmitgliedes niederzulegen.

Stellenvermittlung.

Gesucht zur Aushilfe für einige Monate ein *Ingenieur-Assistent* zu Tramway- und Kanalisationsbauten. (1002)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* zur Leitung und Abrechnung von Sicherungsbauten in Mauerwerk, Dauer der Arbeit etwa 2 1/2 Monat. (1003)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* für ein Wasserwerk der französischen Schweiz. (1004)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* zur statischen Berechnung von Eisenkonstruktionen für Hochbauten. (1005)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
22. Juli	Bosshard, Gemeinderatspräsi.	Turbenthal (Zürich)	Bau einer Cementbrücke über den Setzbach beim alten Schützenhaus in Turbenthal.
25. »	Emil Weber	Unter-Balm (Zürich)	Bau eines Sennereigebäudes für die Sennerei-Genossenschaft Auslikon-Balm.
25. »	Bureau d. Kantonsbaumstrs., Obmannamt Zimmer Nr. 38	Zürich	Maurer-, Schreiner- und Malerarbeiten, sowie Lieferung von I-Balken für die Umbauten im nördlichen Flügel des Kantospitals Zürich.
27. »	Bureau der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen	Rheineck (App. A.-R.)	Anlage des Weibers mit Wasserleitung im Nord bei Walzenhausen, sowie des Reservoirs bei der Station Walzenhausen samt den Arbeiten für die Leitungen zur Station.
28. »	J. B. Waldburger	Appenzell	Fassung von drei Quellen im Unterraum bei Appenzell. Ausgrabung der Einschnitte in einer Gesamtlänge von etwa 70 m bei 4—6 m Tiefe.
28. »	Baubureau im Postgebäude	Glarus	Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Schlosserarbeiten für die Einfriedung des Posthofes. Eiserne Treppengeländer, Thürfüllungen und Parkettarbeiten für das Postgebäude in Glarus.
31. »	Hasler	Frauenfeld	Anbau an das Stationsgebäude Mühlheim-Vigoltingen der Schweiz. Nordostbahn. Voranschlag rund 5400 Fr.
1. August	August Hardegger, Architekt	St. Gallen, Gutenbergstr. 14	Spengler-, Dachdecker- event. Schieferdeckerarbeiten für den Kirchenbau Teufen.