

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 20

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: 02.04.2025

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

von den Kanälen der Flüssigkeitsleitung vor Eintreten in dieselben durch ein Filter gereinigt; der Servomotor des Regulators an den Reaktionsturbinen für Chèvres arbeitet mit unter Druck stehendem Oel.

Bei den mechanischen Regulierungen bildet je nach der Disposition eine mehr oder minder ausgedehnte Wellenleitung mit oder ohne Hebelwerk das Reguliergetriebe; mit diesem ist entweder ein Schaltrad oder ein Kehrgetriebe verbunden, welche von einer konstant in Umlauf befindlichen Welle aus, bei entsprechender Auslösung von Klinken, bezw. Einrückung von Riemen oder Rädergetrieben in Bewegung gesetzt werden und hiemit zusammen mit den Klinken, bezw. Riemen- oder Rädergetrieben als Servomotoren aufzufassen sind, denen die motorische Kraft von der konstant bewegten Welle mitgeteilt wird; die Klinkenauslösung, bezw. Ein- und Ausrückvorrichtung für das Riemen- oder Rädergetriebe bilden das Hilfsorgan, dessen Bestandteile sich während des Ruhezustandes der Regulierung in einer Mittellage befinden, aus der dieselben bei eintretender axialer Bewegung der Hülse des Centrifugalregulators herausgebracht werden, wodurch die Wirksamkeit des Servomotors eingeleitet wird. Indem nun mit dem Reguliergetriebe ein anderes Getriebe in Verbindung steht, welches bei eintretender Bewegung das Hilfsorgan wieder in seine, dem Ruhezustand entsprechende Mittellage zurückführt, so ist letzteres Getriebe als die Rückführung des Regulators zu betrachten.

Die zur Anwendung gelangten Centrifugalregulatoren sind teils solche mit Federbelastung und Schneidenlagerung, teils Gewichtspendel verschiedenen Systems; die meisten sind zur Milderung schädlicher Massenwirkungen mit Oelkatarakten ausgerüstet. (Fortsetzung folgt.)

Die Freihaltung des Polytechnikums und der Zürcher Hochschule.

Nach langer Pause ist in dieser Angelegenheit, über welche den Lesern der „Schweiz. Bauzeitung“ in Band XXV Nr. 24 und Band XXVI Nr. 4 berichtet worden ist, ein Fortschritt zu melden, der hoffentlich ihre endgültige glückliche Lösung bedeutet.

Der Grosse Stadtrat hat am 24. Oktober beschlossen, das fragliche Grundstück (siehe Planskizze in Band XXV Nr. 24) um den Betrag von 164 665 Fr. für die Stadt käuflich zu erwerben, und bereits sind die Bauhütten der früheren Besitzer entfernt, sowie der Platz mit einem soliden neuen Haag eingefasst, dessen Anblick die Beruhigung gewährt, dass die Liegenschaft nunmehr in guter Hand ist. Zwar ist auch der genannte Beschluss im Grossen Stadtrate nicht ohne Widerspruch erfolgt, der allerdings nicht sowohl die anstandslos allseitig guteheissene Genehmigung des Ankaufes betraf als vielmehr die Art und Weise der weiteren Verwendung des Grundstückes. Der Stadtrat hatte, um ganz sicher zu gehen, seinem Antrage eine Skizze über die mögliche Liquidierung des Platzes beigegeben und um die Ermächtigung nachgesucht, letztere nach der vorgelegten Skizze vorzubereiten. Die Initianten, an deren Spitze Professor Herzog, fanden dagegen, es sei nicht notwendig, in dieser Beziehung schon jetzt einen Beschluss zu fassen, zu welchem die genaueren Grundlagen nicht vollständig bekannt seien und der deshalb möglicherweise bei näherer Prüfung nicht allseitig befriedigen würde. In der That haben die verschiedenen Kreise, welche sich zunächst für die bauliche Gestaltung jenes Quartiers interessieren, gefunden, dass die Erstellung der auf der stadträtlichen Planskizze eingezeichneten drei kleinen Villen, deren beabsichtigte Höhe und Gestaltung nicht ins Einzelne und mit Bestimmtheit dem Plane zu entnehmen waren, den in dieser Beziehung bestehenden Wünschen nicht ganz entsprechen. Da jedoch für jenes Quartier wohl in nächster Zeit eine neue Einteilung und die Feststellung neuer Strassenzüge bevorstehen, ist es sehr wahrscheinlich, dass bei diesem Anlass auch

das nunmehr von der Stadt erworbene Grundstück eine etwas abgeänderte Verwendung erhalte.

Es wird nämlich mit grosser Wahrscheinlichkeit das „Künstlertüti“ (siehe Band XXV Seite 170 der „Schweiz. Bauzeitung“) demnächst ebenfalls in die Hände der Stadt übergehen, und da dieses Gut eine für anderweitige Verwendung ebenso ungeschickte Gestaltung hat, wie die „Maag'sche Liegenschaft“, so erscheint es ohne weiteres gegeben, diese beiden städtischen Grundstücke durch Hinauslegung der jetzt dieselben trennenden Strasse in ein einziges, günstiger arrondiertes Grundstück zusammenzulegen. Hiezu kommt, dass das den meisten Lesern der Bauzeitung bekannte, grosse Schulthess-Rechberg'sche Gut, von welchem die Stadtbehörde bisher glaubte, es werde auf absehbare Zeit unüberbaut bleiben, nunmehr zur Verbauung verkauft werden soll, und dass, um solchen Zweck zu ermöglichen, die Anlage einer dasselbe durchschneidenden Quartierstrasse erforderlich sein wird. Die Richtung dieser Strasse von der südwestlichen Ecke der Kantonsschule nach dem südlichen Spitz des „Künstlertüti“ ist gegeben, ebenso ihre Einmündung in die Künstlertasse in der Richtung gegen das Polytechnikum und damit die Hebung der Künstlertasse an der Stelle dieser Einmündung. Wird der obere Teil der Künstlertasse zugleich hinausgelegt, so resultiert ein schöner, naturgemässer Strassenzug von erheblich verbesserten Steigungs- und angenehmen Richtungsverhältnissen, der den Fussgänger- und Wagenverkehr vom Kantonsschulplatz und weiterher vom Kreise V, welcher zu den beiden Hochschulen so rege Beziehungen hat, direkt zu den Haupteingängen derselben leitet.

Man darf wohl annehmen, dass diese naheliegenden Gesichtspunkte, vom neuen städtischen Bauvorstande, dessen Eingreifen offenbar die begrüsste günstige Wendung der Angelegenheit zu verdanken ist, entsprechend gewürdigt werden und dass aus denselben sich naturgemäss eine erfreuliche Lösung dieser Fragen ergeben wird. Die höheren städtischen, kantonalen und eidgenössischen Lehranstalten haben ein gleich grosses Interesse daran! A. Jegher.

Miscellanea.

Ueber Normal- oder Schmalspurbahn mit besonderer Beziehung auf das Bahnnetz in Tirol und Graubünden sprach Ingenieur *Büchelen* bei Beginn der diesjährigen Herbstsession im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Wien. Der Vortragende nahm auf Grund der anlässlich einer Studienreise durch Tirol gemachten Wahrnehmungen und unter Hinweis auf statistische Daten, den Standpunkt ein, dass eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Tirol die Anlage schmalspuriger Bahnen zur Voraussetzung habe. Von der Besprechung der Tiroler Lokalbahnen Mori-Riva (25 km, 76 cm Spur) und Bozen-Meran (31,6 km, Normalspur), der Zillerthalbahn und Valsuganabahn auf das schweizerische Bahnwesen übergehend, unterzog der Vortragende die Verhältnisse des 92 km langen Schmalspurnetzes Thuis-Chur-Landquart-Davos einer gründlichen Erörterung, wobei er der Ueberzeugung Ausdruck gab, dass diese Bahnen allen Anforderungen und Bedürfnissen entsprechen und dem Publikum viel zweckdienlicher sind als Normalbahnen. Von massgebendem Einfluss für die Entscheidung, ob die Bahn Meran-Landeck als Voll- oder Lokalbahn zu bauen ist, hält Ingenieur Büchelen die Feststellung der Tatsache, dass das von Hrn. Guyer-Zeller vertretene Projekt der Albula-Ofenpassbahn, als einer realen Grundlage entbehrend, nicht zu verwirklichen sei, das Graubündner Bahnnetz schmalspurig werden müsse und dessen Anschluss an das Tiroler Bahnnetz nicht vermittelt der Ofenbergbahn in Glurns, vielmehr nur im Innthale bei Pfunds, eventuell bei Martinsbruck erfolgen könne. Dem Vintschgau und Tirol wäre mit der für abschbare Zeit ein Torso bleibenden Vollbahnstrecke Meran-Glurns (59 km) nicht geholfen, dagegen unendlich viel mit einer ökonomisch gebauten Lokalbahn Meran-Landeck (128 km). Hierauf das von Professor *Kreuter* auf der Normalspur basierende Projekt einer Lokalbahn Meran-Finstermünzpass-Landeck in den Kreis seiner Betrachtungen ziehend, unterschätzt Redner nicht die unleugbaren Vorteile desselben, doch erscheine es ihm angezeigt, auch hier die Schmalspur in Erwägung zu ziehen. Unter Vorführung weiterer, für ein Schmalspurnetz in Tirol sprechender Gesichtspunkte, resümierte der Vortragende seine Ausführungen dahin, dass die

Schmalspur den durch die Verhältnisse gegebenen Anforderungen vollkommen genüge. Die so notwendige und allseits gewünschte Ausgestaltung des österreichischen Bahnnetzes sei nur dann möglich, wenn der breitgetretene Weg verlassen und zum Bau ökonomischer Bahnen geschritten werde, unter welchen jedoch vornehmlich in den Alpenländern die Schmalspurbahnen zu verstehen seien.

Ein neuer nordamerikanischer Seekanal. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird gegenwärtig der Plan eines grossartigen Kanalbaues erörtert, welcher nichts weniger bezweckt, als die grossen nordamerikanischen Seen den Ozeanschiffen zugänglich zu machen. Durch ein Netz künstlicher Wasserstrassen ist zwar schon jetzt der Erie-See mit dem 98,5 m tiefer liegenden Ontario-See, dem 144 m tiefer liegenden Champlain-See, dem Hudson, dem Ohio und dem Tioga, einem Nebenflusse des Susquehanna verbunden, indessen diese Wasserwege gestatten nur einen Binnenschiffsverkehr. Jetzt wird nun der Bau eines Kanals von 91 m Breite und 7,9 m Wassertiefe vom Erie-See zum Ontario und zum Champlain-See, sowie zum Hudson beabsichtigt. Am Hudson soll der Kanal bis zu der Stelle, die Seeschiffen zugänglich ist, hinabführen. Die Baukosten sind auf rund 1 Milliarde Fr., die Bauzeit auf zehn Jahre geschätzt. Wenn auch der Kanal infolge der Witterungsverhältnisse nur etwa vom April bis Dezember fahrbar sein würde, so steht seine grosse wirtschaftliche Bedeutung doch ausser Frage, denn er ermöglicht, das fruchtbare und an Bodenschätzen reiche nordamerikanische Centralgebiet dem direkten Seeverkehr zu erschliessen. Ob sich jedoch, selbst in dem unternehmungslustigen, kapitalgewaltigen Amerika, angesichts des unvollendeten Panamakanals die für die Verwirklichung des Projektes erforderlichen enormen Mittel finden werden, ist eine andere Frage.

Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Nach dem Wortlaut der Art. 3 und 19 des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 27. März 1896 hat der Bundesrat bekanntlich von den Bahnunternehmungen, deren nächster Rückkaufstermin in das Jahr 1903 fällt, diejenigen zu bestimmen, welche bis Ende 1896 die konzessionsmässigen Rechnungsausweise für den schon abgelaufenen Teil der zehnjährigen Rechnungsperiode vorzulegen verpflichtet sind. Der Bundesrat hat nun, einem Antrag des Eisenbahndepartements folgend, in seiner Sitzung vom 30. Oktober beschlossen, Art. 19 des Rechnungsgesetzes zur Zeit nur für vier Hauptbahnen: die Jura-Simplonbahn, die Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen zur Anwendung zu bringen. Diesem Beschlusse gemäss werden die genannten Bahnen eingeladen, dem Bundesrate die im Rechnungsgesetze vorgesehenen, konzessionsmässigen Rechnungsausweise über die in der zehnjährigen Rechnungsperiode schon abgelaufenen Jahre bis Ende dieses Jahres einzureichen, und zwar die Nordostbahn mit dem gleichzeitigen Hinweis darauf, dass die gesetzmässigen Nachweisungen, in Ermangelung einer Verständigung über die Zusammenfassung der verschiedenen Konzessionen, für jede Konzessionsstrecke, die für sich ein abgeschlossenes Rückkaufobjekt bildet, getrennt zu behandeln sind.

Elektrische Strassenbahnen in Frankfurt a. M. Der Magistrat von Frankfurt a. M. hat der Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage zu gehen lassen, in der die Zustimmung der Stadtverordneten zur Kündigung des Vertrages mit der dortigen Pferdebahngesellschaft für den 1. Januar 1898 und zur Ausschreibung eines Wettbewerbes um die Einführung des elektrischen Betriebes nachgesucht wird. Die für das Ausschreiben in Betracht kommenden Linien umfassen eine Betriebslänge von rund 56 km. Als Betriebskraft soll der vom städtischen Elektrizitätswerk erzeugte einphasige Wechselstrom von 3000 V. zur Verwendung kommen, dessen Umwandlung in Gleichstrom von geeigneter hoher Spannung durch Umformerstationen an einer oder mehreren Stellen vorzusehen ist. Es soll jedoch dem Unternehmer anheimgestellt werden, Vorschläge für eine anderweitige Verwendung des Wechselstroms zu machen.

Gaswerk der Stadt Strassburg. Zum Direktor der Gasanstalt von Strassburg ist unser Kollege und Mitarbeiter Herr Ingenieur *Gaston Kern*, Mitglied der G. e. P., bisheriger Direktor des Gaswerkes von Kolmar, ernannt worden. Herr Kern wird seine neue Stelle mit Anfang des nächsten Jahres antreten. Als Nachfolger des Herrn Kern in Kolmar wurde ebenfalls ein Mitglied der G. e. P. gewählt, nämlich Herr Ingenieur *J. Johner*, der unsern Lesern durch seine Beschreibung der Eisenbahn von Landquart nach Davos in Bd. XVI, Nr. 9—11 bekannt ist.

Konkurrenzen.

Kanalisation und Entwässerung der Stadt Pola. Von der Stadtverwaltung in Pola ausgeschriebener, allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. April 1897. Preise: 2500, 1500, 1000 fl. Das Projekt soll enthalten: 1. Die Entwässerung der Stadt und die Entfernung der Abfallstoffe durch

Führung ins Meer, ausserhalb des Hafens; gleichzeitig ist jedoch auch eine eventuell mögliche Verwertung der Abfallstoffe für landwirtschaftliche Zwecke ins Auge zu fassen. 2. Die Entfernung der Abwässer aus den einzelnen Gebäuden und die Anlage der Leitung in denselben; die Kanalisation für die Meteorwässer. Die Projekte sind mit sämtlichen notwendigen Details auszuarbeiten und in einen Situationsplan der Stadt im Masstab von mindestens 1:2500 einzuzeichnen. Die Jury, welche der Magistrat ernannt, soll grösstenteils aus Technikern und Aerzten zusammengesetzt werden. Programme etc. sind vom Stadtbauamt in Pola erhältlich.

Neubau eines Rathauses in Leipzig. Der nunmehr erfolgten Ausschreibung des in Nr. 18 d. Bd. angekündigten Wettbewerbs sind noch folgende Einzelheiten zu entnehmen. Termin: 1. Mai 1897. Preisrichter: Baurat *Hofmann* in Worms, Oberbaurat Prof. *Carl Schäfer* in Karlsruhe, Baurat *Schmieden* in Berlin, *Paul Schuster*, Direktor der städtischen Gewerbeschule in Leipzig, Baurat Prof. *Gabriel Seidl* und Prof. *Fr. Thiersch* in München, Geh. Baurat Prof. *Wallot* in Dresden, sowie der Oberbürgermeister, der Bürgermeister, der erste und zweite Stadtverordnetenvorsteher von Leipzig. Fünf Preise im Betrage von 12000, 8000, 5000, 3000, 2000 Mark kommen zur Verteilung.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Sitzung des Gesamt-Ausschusses

Sonntag, 1. Nov. 1896, vormittags 10 Uhr, Gasthof z. Sternen, Zofingen.

Anwesend die Herren Jegher, Präsident, Rudio, Wüest, Bertschinger, Peter, Schneebeil, Charbonnier, Guyer, Mezger, Antran, Sand, Paur.

Entschuldigt: Gremaud, Jeanrenaud, Kunz.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden und namentlich die beiden neugewählten Herren Antran und Sand.

Verhandlungen.

1. *Konstituierung.* Der bisherige Vizepräsident, Hr. Prof. Dr. F. Rudio, wurde wieder bestätigt, ebenso der Sekretär Hr. H. Paur. Zum Quästor wird gewählt Hr. Ingenieur H. Peter, nachdem Hr. Dir. Mezger seinen Rücktritt erklärt hatte.

2. *Protokoll der Generalversammlung Genf.* Dasselbe wurde nach dem in den Nr. 7 und 8 vom 15. und 22. August 1896 der «Schweiz. Bauzeitung» publizierten Wortlaute genehmigt.

3. *Wahl der Kommission für Ferienarbeiten.* Einem Wunsche des engern Ausschusses zufolge wurde die Zahl der Mitglieder dieser Kommission von 5 auf 7 erhöht und als solche gewählt die bisherigen Mitglieder Jegher, Rudio, Haueter und Wyssling, Prof. Zschokke an Stelle des zurücktretenden Mezger, ferner neu Paur und Schneebeil.

4. *Verschiedenes. Motion Ray.* Die Generalversammlung in Genf hatte mit grossem Interesse die begeisterte Ansprache von Architekt Ray aus Budapest angehört, welche in der Frage gipfelte, wie die Techniker im öffentlichen Leben zu mehr Einfluss gelangen können. So sehr diese Frage der Beachtung unserer einzelner Mitglieder zu empfehlen ist, glaubt doch der Ausschuss bei der Verschiedenheit der Verhältnisse, die in den einzelnen Ländern bestehen, sie nicht zum Gegenstande besonderer Erörterungen oder konkreter Anträge machen zu können.

Verbauung des Polytechnikums. Herr Ingenieur Jegher berichtet über den Stand dieser Angelegenheit und dass der Grosse Stadtrat von Zürich beschloss, die Liegenschaft zu erwerben und anstatt zwei grosse Mietskasernen, drei kleinere Villen auf demselben in Aussicht zu nehmen, wodurch allerdings die gewünschte gänzliche Freihaltung nicht erreicht wird. Herr Gotthardbahndirektor Wüest spricht seine Freude aus über den erzielten Erfolg und es wurde auf seinen Antrag hin beschlossen, dem Ausschuss freie Hand zu geben, den von der G. e. P. gezeichneten Beitrag auch unter den veränderten Umständen zu leisten, wenn er es der Sachlage und dem Interesse der G. e. P. entsprechend finde. H. P.

Stellenvermittlung.

Gesucht in eine Fabrik für mechanisch und elektrisch betriebene Eisenbahnsicherungen, sowie für Centralweichen, einige tüchtige *Ingenieure* mit Praxis und womöglich mit Sprachkenntnissen. (1061)

Gesucht nach Paris ein *Maschineningenieur* für Specialmaschinen, der selbstständig arbeiten kann. (1063)

On demande un ingénieur dans un atelier de construction de ponts. (1069)

Auskunft erteilt

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