

Die Freihaltung des Polytechnikums und der Zürcher Hochschule

Autor(en): **Jegher, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 20

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82412>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 entspreche. 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 „Künstlertgütli“ (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 „Künstlertgütli“ ist gegeben, ebenso ihre Einmündung in die Künstlertgasse in der Richtung gegen das Polytechnikum und damit die Hebung der Künstlertgasse an der Stelle dieser Einmündung. Wird der obere Teil der Künstlertgasse 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 Thatsache, 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