**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 25/26 (1895)
**Heft:** 24

## Sonstiges

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

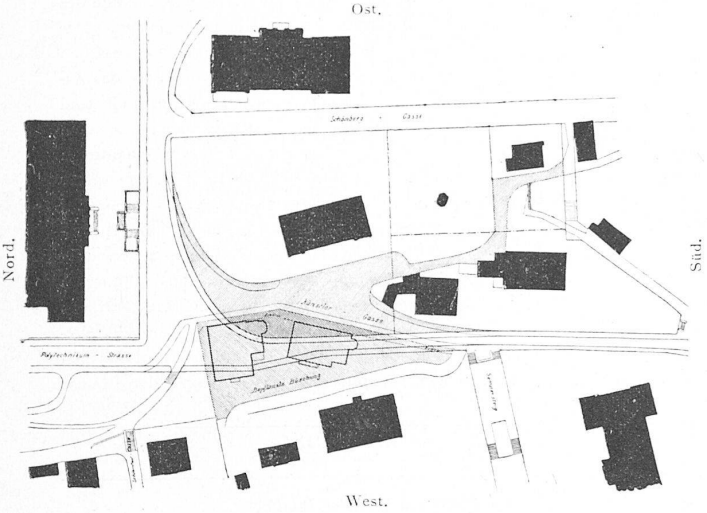
**Download PDF:** 30.12.2025

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

den erwünschten Rückhalt gefunden, um diese wichtige bauliche Frage zu einer bleibend günstigen Lösung zu bringen. Es ist auch nicht daran zu zweifeln, dass jetzt, nachdem die Stadt Zürich die Angelegenheit fest in die Hand genommen hat, sowohl der Kanton Zürich wie auch die Eidgenossenschaft ihre Mithülfe, soweit erforderlich, nicht versagen werden; auch von privater Seite sind ansehnliche Beiträge schon zugesagt und ein Komitee ist für Vermehrung derselben thätig.

Zur Orientierung der Leser der Schweiz. Bauzeitung, denen übrigens zum grössten Teil die örtlichen Verhältnisse bekannt sind, mag ein auf nachfolgendem Situationsplan (1 : 2500) eingezeichneter Vorschlag dienen, wie der fragliche zu erwerbende Baugrund durch Verlegung der Künstlergasse zweckdienlich Verwendung finden könnte.

**Umgebung des eidg. Polytechnikums in Zürich.**




1 : 2500.

Der *Plan* zeigt links den südlichen Flügel des *Hauptgebäudes des Polytechnikums*, in dem die zürcherische Hochschule untergebracht ist, rechts davon liegt oben die neue *kantonale Augenklinik*, mit der Front nach der Rämistrasse, unter derselben die *Taubstummenanstalt*, unmittelbar am obern Teil der *Künstlergasse*, zwischen dieser und dem *Stockar'schen Gute* das streitige Grundstück, das oben von der bestehenden Künstlergasse, unten von einem zu genanntem Gut gehörenden Privatweg eingefasst ist und sich gegen das Polytechnikum zu erweitert; es ist durch eine von links oben nach rechts unten gehende Schraffierung bezeichnet. In diesem Grundstücke sind die zwei *projektierten Mietbauten* mit kräftiger Kontur eingezeichnet. Rechts unten zeigt der Plan einen Teil des neuen *Mädchenschulhauses*, demselben gegenüber, oberhalb der Künslergasse die beiden Gebäude des *Künstlergütli* und hinter den letzteren an der Schönberg-Gasse die kleine städtische Liegenschaft *„im Bergli"*, sowie schliesslich in der Ecke rechts oben zwei zu dem Gute der Familie Stadler-Vogel gehörende kleine Gebäulichkeiten.

Der *Vorschlag*, zu dessen Erklärung dieser Plan dienen soll, ist nun der folgende: Um der „Künstlergasse" ihre naturgemässe Richtung nach der „Polytechnikumstrasse" geben zu können, um ferner das Polytechnikum und die Hochschule nach Südwesten, sowie die Terrasse der Taubstummenanstalt und die Liegenschaft des Künstlergütli (welche beide Liegenschaften sich ihrer Lage und Umgebung wegen vorzüglich zu Zwecken künftig notwendig werdender Erweiterung der angrenzenden kantonalen und eidgenössischen Anstalten eignen) nach Süden frei zu halten, sowie schliesslich um zu verhindern, dass auf dem Kreuzungspunkte zweier jetzt aussichtsreicher Strassen, in unmittelbarer Nähe der erwähnten Anstalten zwei Zinsbauten erstehen, die nach Bauart und Bestimmung in unangenehmem Kontrast zur Umgebung stehen und die fernere harmonische Ausgestaltung dieses Quartiers stören würden, soll das *ganze Grundstück*, auf dem diese Bauten geplant sind, von der Stadt erworben und die Künstlergasse, wie in der Planskizze mit kräftigen Linien angedeutet, über dasselbe geführt werden; der Teil dieses Landes unterhalb der neuen Strasse und bis zur Privatstrasse des Stockargutes, die unter einer neulich erstellten hohen Stückmauer hinläuft, wäre als Böschung und Anlage zu behandeln in natürlicher Fortsetzung der an der oberen Ausmündung der Schinhutgasse bestehenden Böschungsanlage. Da zu Gunsten dieser zu erwerbenden Liegenschaft auf dem davor, bzw. darunter liegenden Stockar'schen Gute eine Bauservitut besteht, so wäre damit auch für künftige Zeiten dieser obere Teil der Künstlergasse nach Südwesten offen gehalten und der freie Ausblick auf die Stadt nach dieser Richtung von der Hochschule, von der Terrasse der Taubstummenanstalt, sowie in der Flucht der Polytechnikumstrasse für immer gesichert.

Durch die Herauslegung der Künstlergasse, die eine relativ unbedeutende Erdarbeit bedingen würde, wird aber, wie auf dem Plane durch von links nach rechts aufsteigende Schraffierung angedeutet, ein Teil des zu erwerbenden Grundes, sowie ein bedeutender Streifen Landes vor der Taubstummenanstalt und dem Künstlergütli und endlich das Areal eines, im Einverständnis mit allen Anstössern, aufzugebenden Weges für die Stadt disponibel, zusammen etwa 2250 $m^2$, gegen 2000 $m^2$, die das zu erwerbende Grundstück misst. Nach dem städtischen Baugesetz kann dieses disponibel gewordene Land, da es in seiner jetzigen Gestalt nicht überbaubar ist, den Anstössern zugeteilt bzw. mit denselben eine Grenzbereinigung veranlasst werden, wobei sich die neuen Eigentumsgrenzen ungefähr wie im Plane strich-punktiert angedeutet denken lassen; links die Taubstummenanstalt mit annähernd quadratischem Gebiet, rechts das schön arrondierte Künstlergütli und darüber an der Schönbergstrasse in gestrecktem Rechtecke die städtische Besitzung. Die städtische Bauverwaltung hätte also bei einer solchen Lösung keine Einbusse an Land zu gewärtigen und das Opfer, das zu bringen sein wird, würde in dem eventuellen Minderwert des neugewonnenen Landes und in der Entschädigung der Bauunternehmer für getroffene Vorbereitungen, erlittenen Zeitverlust u. dergl. bestehen.

Selbstverständlich kann nicht die Rede davon sein das nördlich der neuen Strasse gewonnene Land voll zu überbauen. Man kann vielmehr, wenn man, wie es jetzt auf dem umstrittenen Grundstücke geplant ist, eine direkt überbaute Grundfläche von 700 $m^2$ vorsieht, von den 2250 $m^2$ soviel Land frei halten, dass es möglich wird, die künftige neue Baulinie daselbst, vor dem alten Gebäude des Künstlergütli um 6 $m$ und auf die ganze Länge des neuen Areals der Taubstummenanstalt um volle 20 $m$ hinter die nördliche neue Strassenflucht, d. h. auf zirka 15 $m$ hinter die vordere Flucht des Polytechnikums zurück zu legen. Die jetzt auf dem besprochenen Areal liegenden Anstalten würden somit durch die neue Eigentumseinteilung, wie leicht erkenntlich, in ihrem Betriebe nicht gestört, während, wenn künftig einmal deren Liegenschaften zu anderweitiger Ueberbauung in Anspruch genommen werden sollten, der ausführende Architekt, auf Grund der vorskizzierten neuen zurückgelegten Baulinien, in Anlehnung an die bestehenden grossen Bauten und ohne Beeinträchtigung derselben schöne Massenwirkungen und ein harmonisches belebtes Gesamtbild wird erzielen können.

Mit diesen Zeilen soll nur ein kleiner Beitrag zum Studium dieser sehr interessanten Frage geleistet werden, die übrigens, wie eingangs erwähnt, nunmehr in guten Händen liegt.

*A. Jegher.*

## Miscellanea.

**Unfall auf dem Dampftramway, System Serpollet, in Wien.** Nachdem die von dem Pariser Nord-Tramway zuerst angebahnten Versuche, die Serpollet-Dampfmaschine für Traktionszwecke auf Strassenbahnen einzuführen, im allgemeinen günstige Resultate ergeben hatten, veranlasste der Erfinder auch die Wiener Tramway-Gesellschaft, einen Serpollet-Wagen

probeweise in Betrieb zu setzen. Die in den letzten Wochen bei Nachtzeit veranstalteten Probefahrten führten zu einer äusserst anerkennenden Beurteilung dieses Strassenbahnmotors seitens der technischen und behördlichen Aufsichtsorgane, mit deren Genehmigung nun der elegant und bequem eingerichtete Serpollet-Wagen für die weitere dreimonatliche Versuchszeit im öffentlichen Verkehr auf der stark frequentierten Strecke Rudolfsheim-Bellaria-Ringstrasse-Praterstern benutzt wurde.

Das Dampfkesselsystem Serpollet besitzt in der That Eigenschaften, die es für die Anwendung bei Strassenbahn-Motoren ganz besonders geeignet erscheinen lassen. Den augenfälligen Vorteil des Generators bilden in erster Linie seine geringen Grössenverhältnisse, die es gestatten, den Dampferzeuger samt Motor und allen zugehörigen Apparaten auf jedem einzelnen Wagen ohne bedeutende Raumentziehung unterzubringen. Das Wesen dieses Dampfkesselsystems besteht in der Anwendung von Verdampfungsröhren, die durch Pressung bei der Fabrikation einen nierenförmigen Querschnitt erhalten und einen zulässigen Druck von 95 Atm. ertragen können. Die Dampfentwicklung erfolgt in diesen, mit einem sehr engen Schlitz versehenen Siede-Röhren, welche von aussen erhitzt werden; wenn das Wasser in den Spalt derselben eintritt, verdampft es infolge der bedeutenden Grösse, welche die erhitzte Fläche im Vergleich zu der Wassermenge besitzt, fast augenblicklich und verlässt die Röhren bezw. das letzte Röhrenelement als Dampf von 250—300° C., um sofort direkt auf den Kolben der Dampfmaschine einzuwirken. Wie bereits erwähnt, ermöglicht es die Wirkungsweise dieses Generators, denselben in verhältnissmässig sehr kleinen Dimensionen auszuführen; so haben die zum Betriebe von Trambahnwagen verwendeten Generatoren bei einem Gesamtgewicht von 600 *kg* nur eine Höhe von 1,05 *m*, eine Breite von 0,57 *m*, eine Länge von 0,90 *m* inkl. Feuerraum; die gesamte Heizfläche des Generators ist 4 $m^2$. Er entwickelt je nach der Menge des einströmenden Wassers bei 5 Atm. Druck 20 P. S., bei 10 bis 15 Atm. 40 bis 50 P. S. Der Kessel, die Speisepumpen, der Einspritzwasser-Regulator, der Coaks- und Wasserbehälter sind auf der vordern Plattform angeordnet. Als Betriebsmotor dienen zwei Eincylinder-Maschinen, welche zwischen den Radachsen seitlich unter dem Wagengestell befestigt sind. Sie wirken durch zwei gegeneinander um 90 % verstellte Kurbeln auf die Antriebwelle, von welcher die Bewegung mittelst Ketten bei dreifacher Uebersetzung auf ihre Radachsen übertragen wird. Der Motorwagen entwickelte auf der, starke Steigungen und scharfe Krümmungen aufweisenden, Pariser Versuchslinie Madeleine-Port-Clichy, bei einer Bruttolast von 13 240 *kg* (ein Automobilwagen mit 40 und ein Beiwagen mit 32 besetzten Plätzen) eine Fahrgeschwindigkeit von 16—20 *km*, während die erreichte maximale Geschwindigkeit bei Steigungen bis zu 34 ‰ 25 *km* betragen hatte. Nach den bisherigen Erfahrungen verbrauchte der Motor angeblich 12 *l* Wasser, jedoch höchstens 1,7 *kg* Coaks per Stundenkilometer.

Die eingangs erwähnten Wiener Versuchsfahrten mit dem neuen Serpollet-Wagen haben nun infolge eines am letzten Samstag vorgekommenen, ernsten Unfalles leider ein vorzeitiges Ende erfahren. Der mit Passagieren vollbesetzte Wagen fuhr an diesem Tage gegen 5 Uhr nachmittags vom Praterstern über die Ringstrasse und die Bellaria in der Richtung nach Rudolfsheim. Die Burggasse aufwärts vom deutschen Volkstheater an hat der Wagen die stärkste Steigung dieser Strecke zu überwinden. Die steilste Stelle befindet sich bei dem Wechsel an der Kreuzung Breitegasse-Burggasse. Hier angelangt, konnte die Maschine die beträchtliche Steigung nicht mehr bewältigen; der Zugführer, dem der Dampf auszugehen drohte, zieht, die kritische Situation erkennend, rasch die Bremse an. Doch diese — eine Vacuumbremse — versagt, und der Wagen rollt anfangs etwa drei Meter langsam zurück. Nun dreht der auf der rückwärtigen Plattform stehende Zugsbegleiter mit aller Gewalt die hintere gewöhnliche Bremse zu und es schien einen Moment, als würde der Wagen stehen bleiben. Plötzlich versagt auch diese Bremse und unaufhaltsam rennt nun der Wagen die Anhöhe herunter der Bellaria zu. An der Einmündung der Lastenstrasse nächst dem Volkstheater, an der Haltestelle des Pferde-Tramways, standen hintereinander drei mit Passagieren vollbesetzte Wagen, die, da das Signal schon gegeben, abgelassen worden waren. Der Kutscher des ersten Wagens, der den heranstürmenden Serpollet-Wagen vor sich sah, konnte noch schnell die Stränge aus dem Pflock der Deichsel lösen und die Pferde zur Seite aus dem Geleise reissen. Dem Kutscher des zweiten Wagens war es aber unmöglich, diesem Beispiel zu folgen; denn schon prallte der Serpollet-Wagen an den ersten Tramway-Wagen mit aller Wucht an, stiess diesen an die Deichsel und an die Pferde des zweiten Wagens, so dass die Deichsel zersplitterte und die Pferde, zwischen beide Wagen eingeklemmt, zerdrückt wurden. Infolge des heftigen Anpralles war der Serpollet-Wagen zum Stehen gekommen. Der aufregende Unfall lief insofern noch glimpflich ab, als durch die zwischen den einzelnen Wagen eingeklemmten, getöteten Pferde die Wucht des Zusammenstosses abgeschwächt wurde. Bis auf einen schweren Fall sind Passagiere — und zwar erst durch das unbedachte Abspringen von dem Wagen — nur leicht verletzt worden, während die Tramwaybediensteten merkwürdigerweise unverletzt blieben. Der Serpollet-Wagen konnte später seine Fahrt wieder fortsetzen; inzwischen mussten jedoch auf Verfügung der zuständigen Behörde die weiteren Versuchsfahrten mit demselben eingestellt werden. — Es wäre verfrüht, diesen durch ein Zusammentreffen misslicher Zufälle entstandenen Unfall mit irgend welchen konstruktiven Mängeln der Serpollet-Maschine in Zusammenhang zu bringen. Immerhin lehrt das Ereignis, dass die Anwendung der Vacuumbremse bei einem Serpollet-Wagen nicht zu empfehlen ist, da, bei der diesem Generator eigentümlichen Wirkungsweise, etwa eintretender Dampfmangel das Versagen der Bremse zur Folge haben muss.

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

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender
*der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.*

**Stellenvermittelung.**

*Gesucht* von einer Maschinenfabrik Mitteldeutschlands, welche als Hauptspecialitäten Pumpen und Armaturen liefert, einen energischen und tüchtigen *Ingenieur* mit gründlicher Werkstatt-Praxis, zur Leitung des Gesamt-Betriebes. (994)

*Gesucht* ein *Ingenieur*, guter Zeichner, zum Arrangement und zur Darstellung von Plänen für die Landesausstellung in Genf. (995)

*Gesucht* ein gebildeter *Architekt*, tüchtiger Geschäftsmann, bei entsprechendem Salair. Baldiger Eintritt erwünscht. (996)

*Gesucht* ein *Ingenieur* zur Uebernehmung des Baues einer Wasserversorgung. (997)

*Gesucht* ein *Maschineningenieur*, welcher etwas Elektrotechnik versteht. (998)

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

# Submissions-Anzeiger.

| Termin | Stelle | Ort | Gegenstand |
|---|---|---|---|
| 18. Juni | Gemeinderatskanzlei | Kilchberg (Zürich) | Korrektion der alten Landstrasse vom Mönchhof bis Brunnen. |
| 18. » | Gemeinderat Schmid | Lichtensteig (St. Gall.) | Rekonstruktion des linkseitigen Widerlagers der Bahnhofbrücke bei Lichtensteig. |
| 18. » | H. Ziegler, Architekt | Zürich | Steinhauer- und Zimmerarbeiten für die Südbauten der Zürcher Bau- und Spargenossenschaft an der Sonneggstrasse. |
| 20. » | Pfarrer Künzler | Tägerweilen | Umbaute zum Zwecke der Herstellung eines Sekundarschulzimmers im Schulhaus Tägerweilen. |
| 20. » | Wilhelm Martin, Architekt | Märstetten (Thurgau) | Arbeiten für den Bau eines neuen Wohnhauses. |
| 20. » | A. Appoloni zu Bleuen | Oeschenbach (Bern) | Bau eines neuen Schulhauses. |
| 22. » | Kantonsbauamt | Bern | Neubau des Gefängnisses in Münster. |
| 23. » | Gemeindeamt | Wartau (St. Gallen) | Ausführung eines Teiles der Trübbach-Verbauung. Anlage von 18 Sperren mit anschliessendem Uferschutz am Vorderbach (Anschlag 38 000 Fr.). Vorsperre und Schutzmauer am hinteren Bach (Anschlag 2000 Fr.) und Schutzmauer links (Anschlag 1500 Fr.). |
| 30. » | Pfarramt | Langwies (Graub.) | Kirchenrenovation in Langwies. |
| 6. Juli | Emil Gygax | Bleienbach (Bern) | Die Arbeiten der Bleienbach-Moos-Entsumpfung. Voranschlag ohne Landentschädigung 42 000 Fr. |
| 6. » | G. Rieser, Architekt | St. Gallen | Lieferung von etwa 8500 Stück Nasenziegel für das Schulhaus Schönenboden bei Wildhaus. |