Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 10

Artikel: Das Bauprojekt der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Rorschach

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580274

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: 09.08.2025

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

Das Bauprojekt der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Rorschach.

Auf 1. Mai 1911 ist das Landgut zum „untern Schönbrunn" käuflich in den Besitz der Eisenbahner-Baugenossenschaft Rorschach übergegangen. Dasselbe umfaßt zwei Wohnhäuser samt Oekonomiegebäuden, zusammen für rund 40,000 Fr. versichert, und einen Bodenkomplex von über 57,000 m² Inhalt. Der Kaufpreis beträgt 150,000 Fr. Damit ist der Genossenschaftsbau wohl endgültig beschlossene Sache, umsomehr, weil Herr Architekt Gerber aus Ulm der Baugenossenschaft bereits einen Straßen- und Ueberbauungsplan ausgefertigt hat, den die Auftraggeberin an den Gemeinderat weiter leitete. Ueber die Aufnahme und Beschlußfassung der Behörde verlautet an der Oeffentlichkeit nichts, ebensowenig ist das Projekt irgendwo öffentlich ausgestellt worden. Dagegen ist dem ersten Jahresbericht der Baugenossenschaft ein vermutlich von Herrn Architekt Gerber abgefaßter Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan beigegeben, dem wir folgendes entnehmen:

Lage. Die geplante Ansiedelung liegt diesseits der Anhöhe südlich vom Bahnhof, und zwar auf der Gemarkung Rorschach. Das Gelände steigt stetig auf, ist jedoch für einen Anbau vorzüglich geeignet. An der östlichen Seite grenzt die Liegenschaft an den Mühletobelbach, der gleichzeitig die Grenze zwischen Rorschach und Rorschacherberg repräsentiert, während die übrige Umgebung zurzeit in der Hauptsache noch landwirtschaftlich, später aber als Baugelände in Betracht kommen wird. Mit der Liegenschaft wurde ein zweistöckiges Wohnhaus, ein Einfamilienhaus und eine für den Abbruch bestimmte Scheune erworben.

Straßenführung. Dieselbe wurde streng nach den Gesetzen des neuzeitlichen Städtebaues bestimmt. Bei der Bestraßung mußte darauf gesehen werden, daß sich das anschließende Gelände leicht durch die Fortsetzung der für die Kolonie projektierten Straßen ökonomisch und verkehrstechnisch aufschließen läßt. Zu diesem Zweck wurde für die in Betracht kommende Gegend eine im Maßstab 1 : 2000 gehaltene Skizze angefertigt, welche beiliegt. Die generellen Straßenlinien lehnen sich in der Hauptsache an vorhandene Feldwege und Grundstücksgrenzen an.

Die Ermangelung eines generellen Bebauungsplanes dürfte mit der Dauer zu einer großen verkehrstechnischen Kalamität führen, weshalb es im Interesse einer sich im Ausdehnen begriffenen Gemeinde läge, möglichst bald die Haupt- und Verkehrsstraßen festzulegen. Dessenungeachtet können dann trotzdem einzelne Baublöcke je nach Zweckbestimmung und Bedürfnis für sich aufgeteilt werden.

Bei der Straßenführung und Gebäudeaufteilung für den vorliegenden Fall mußte darauf gesehen werden, daß Bauplätze sowohl für Ein- als auch für Zweifamilienhäuser in offener Bauweise, zum Teil auch für drei-, vier- und mehrfache Reihenhäuser in sogenannter halboffener Bauweise entstanden. Dabei soll kein Gebäude mehr wie zwei Stockwerke und jedes Haus samt Hof und Garten zirka 200—250 m² Fläche erhalten. Für die Straßenführung war in erster Linie der Anschluß an den vorhandenen Weg herzustellen, der das Baugebiet in seiner Nordwestecke berührt und von dem aus zurzeit schon eine natürliche Einfahrt in das Gelände vorhanden ist. Dieser Zug wird durch die Bogenstraße Nr. 1, die den untern Stadtteil mit dem obern Rorschacherberg verbindet, ersetzt. Diese Straße ist als Hauptverkehrsstraße gedacht, sie soll aber in erster Linie das Genossenschaftsgelände in ökonomisch verwertbare Baublöcke aufteilen. In diese Bogenstraße münden die Straßen Nr. 2 und 3, die wiederum unter sich mit der Straße Nr. 4 verbunden sind. Die beiden Straßenzüge 2 und 3 teilen in ihrer westlichen Verlängerung die angrenzenden Liegenschaften zu günstigen Baublöcken auf. Die Straßen 1, 2, 3 und 5 haben einen Abstand voneinander, gleich einer beiderseits anbaubaren Baublocktiefe. Die Straßen Nr. 1 und 5 können nach der Ostseite verlängert, die Liegenschaften der Gemarkung Rorschacherberg aufschließen, sodaß bei dieser Bestraßungsanlage durchgehende Verkehrsmöglichkeit geschaffen wird. Der Straßenzug 6 soll eine Verbindung von der Bahnhofpassarelle zu der Genossenschaftsliegenschaft für die Fußgänger herstellen. Die Straße Nr. 4 ist als reine Wohnstraße gedacht und die verschiedenen Baublöcke sollen auf dem kürzesten Wege erreichbar gemacht werden. Die Straße Nr. 7, die gleichzeitig auf der Genossenschaftsliegenschaft projektiert ist, zieht sich entlang der Grenze von Norden nach Süden und dient nur dem Zweck, der bereits unter Straße Nr. 4 gesagt ist. Besondere technische Schwierigkeiten dürfte die Anlage der Straße nirgends bereiten, abgesehen von der Stelle, wo die Straße Nr. 4 in die Straße Nr. 1 einmündet und wo durch einen entsprechenden Terrainausgleich noch ein Fahrweg und für den Personenverkehr eine Staffelanlage geschaffen wird. Für die Straßen-, Trottoir- und Platzanlagen werden zirka 9700 m² oder 17 % der Gesamtliegenschaft erforderlich.

Gefäll. Was die Steigungsverhältnisse der neuen Straßen betrifft, so sind diese nach der provisorischen Ausrechnung folgende:

Hauptstraße	Nr. 1	= 2,2	bis	5 %
Straße	„ 2	= 1,6	„	2,6 %
„	„ 3	= 1,5	„	4,2 %
„	„ 4	= 6,3	„	11 %
„	„ 5	= 5	„	6 %
„	„ 6	= 10 %		
„	„ 7 und 8	= 15 %.		

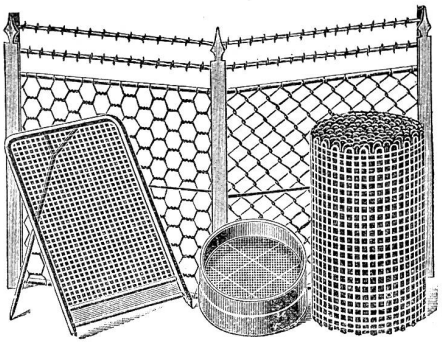
Kanal. Mit Rücksicht auf die Entwässerungsanlage wurden die Gefällsrichtungen so gewählt, daß sämtliche Kanäle in den Mühletobelbach geführt werden können, der doch in erster Linie für die gesamte dortige Gegend als Sammelkanal in Betracht kommt.

Trassierung. Bei der Trassierung der Straßen wurde hauptsächlich möglichste Anpassung ans vorhandene Gelände angestrebt, um große Erdbewegungsarbeiten zu vermeiden. Dadurch entstehen dann zuweilen wechselnde Steigungen, die jedoch keineswegs von Nachteil, im Gegen-

Mech. Drahtwaren-Fabrik OLTEN und HALLAU

G. Bopp

Erstes Spezialgeschäft für extrastarke



Drahtgitter gewellt, gekröpft, gestanzt für Wurfgitter, Maschinen-Schutzgitter etc.
Drahtgewebe für chem.-techn. Zwecke, Baumeister etc., in Eisen, Messing, Kupfer, verzinkt, verzinnt, roh.
Drahtgeflechte für Geländer, Aufzüge etc. Komplette Einzäunungen von Etablissements.
Drahtsiebe für Giessereien und Baugeschäfte, Fabriken, in jed. Metall, in sauberer Ausführung. 2089a v
Wurfgitter für Sand und Kohlen.

Schnellster, billigster und bester Bezug. — Preislisten gratis. —

teil von Vorteil sind, wenn die Visierwechsel nur immer an der richtigen Stelle eingelegt werden. Es ist auch gar nicht notwendig, daß z. B. eine Straße in ein und derselben Steigung bergan strebt, denn es gibt für den Menschen kaum etwas ermüdenderes, als andauernd in immer gleicher Steigung bergan wandern zu müssen, und ist es weniger ermüdend, wenn zur Erreichung derselben Höhe in dem Weg strammere Steigungen mit wagrechten oder schwach geneigten Strecken abwechseln. Unsere Haustiere dürften hierin gleiches empfinden.

Straßenbreiten. Die Fahrbahn der Straße Nr. 1 ist durchweg mit 6 m Breite angenommen und einem bergseitigen Trottoir von 2 m, talseitig ist eine 60 cm breite gepflasterte Schale vorgesehen. Der nach Süden führende Teil der Straße erhält auf der einen Seite ein Trottoir mit 2 m und auf der andern Seite ein solches mit 1,50 m. Die Straßen Nr. 2 und 3 haben eine Breite von 5 m und ein bergseitiges Trottoir mit 2 m, talseitig eine 60 cm breite gepflasterte Schale. Die Straße Nr. 4 ist mit 5 m Breite ohne Trottoir angenommen. Die Straße Nr. 5 ist mit 5,2 m vorgesehen, wovon 3,5 m auf Seite der Genossenschaftsliegenschaft zu liegen kommen, der übrige Teil auf die Liegenschaft Frommenwiler. Desgleichen die Straße Nr. 7. Die Straße Nr. 6, als Weg für den Passantenverkehr, dürfte mit 4 m Breite vollständig genügen.

Anbauungsmethode. Der Verfertiger des Projektes hat sich bei der freien Ausarbeitung des Planes von folgender Betrachtung leiten lassen: Wenn man eine solche Kolonie von irgendwelchem Standpunkt aus betrachtet, so soll das Auge nicht an der Gleichförmigkeit des Anblicks ermüden. Dazu müssen starke belebende Kontraste mit entsprechenden Ruhepunkten abwechseln. Die Straßen müssen sich an gewissen Stellen zu Plätzen erweitern und die verschiedenen Verkehrsrichtungen ineinanderfließen. Daß man dabei die natürlichen Höhenunterschiede des Geländes ausnützen und sich diesen überhaupt in ungezwungener Weise anschmiegen soll, ist ja die oberste Regel des neuzeitlichen Städtebaus. Die wirkungsvollsten Kontraste ergeben sich immer gleichsam von selbst durch die mannigfaltige Gestaltung und Gruppierung der einzelnen Bauobjekte, sowie durch die verschiedenartige Stellung der Häuser zur Straße, die bald mit, bald ohne Vorgarten gedacht ist. Auf diese Weise entsteht eine Fülle charakteristischer Architekturbilder und jede Biegung der Straße zaubert uns neue hervor. Dazu gewähren die verschiedenen reizvollen Einblicke in schmale Seitengassen oder Staffelwege noch eine entschiedene Bereicherung für das Auge. Durch Hebung und Senkung der Linien ergibt sich ein natürlicher Rythmus und die richtige Verteilung der Kontraste sorgt dafür, daß die Eindrücke für das Auge sich nicht gegenseitig herabmindern, sondern sich gegenseitig steigern.

Kein Haus darf sich dem Nachbarhaus vorlaut in den Vordergrund drängen, und so entsteht aus der gegenseitigen Unterordnung der Schönheitswerte und ihrer stellenweisen Steigerung jenes Städtebild, das sich die meisten Freunde der mittelalterlichen Baukunst als erstrebenswertes Ideal vor Augen gestellt haben. Freilich kann ein solches Stadtbild nur da hervorgehen, wo großzügige Bauvorschriften die charakteristische Eigenart und Phantasie des künstlerischen Schaffens nicht unterbinden. Nur abseits vom starren Schema läßt sich in der neuzeitlichen Städtearchitektur der überzeugende Eindruck des organisch Gewachsenen, des Ungezwungenen und nicht Fabrikmäßigen erzielen. Die zurzeit als Tränke dienenden Brunnen sollen erhalten bleiben und an geeigneten Stellen der Liegenschaft von neuem zur Verwendung kommen, um dadurch die freien Platzanlagen weiter künstlerisch bereichern zu können.

Neben dem ausgesprochenen Einfamilienhaus sollen in der Hauptsache mehrteilige Einfamilienhäuser in Form von Reihen- und Gruppenhäusern erstellt werden. Die richtige Anordnung solcher Anlagen wird durch den Straßenzug, durch den Baublock und die Terrainverhältnisse bestimmt. Die durch die Natur in das Terrain hineingelegten Reize fordern vom künstlerischen Standpunkt aus eine unerbittliche Berücksichtigung. Diese Grundforderung soll nur unsere dringende Bitte unterstützen, keine prinzipiellen Zahlen für die Art und Weise der Anbauung festzulegen. Es hieße der guten Sache einen großen Dienst erweisen, wenn die Art der Bebauung in Bezug auf Abstand, Höhen 2c. nach dem vorliegenden Projekt im Prinzip genehmigt würde. Für die künstlerische Ausgestaltung einer solchen Kolonie ist in erster Linie die Stellung der Häuser zur Straße maßgebend. Hier hat sich der Planfertiger den rein natürlichen Verhältnissen angepaßt. Da jeder Bewohner ein Stück Land erhalten soll, das er ökonomisch ausnützen kann, so ist es dringend notwendig, daß dieses Stück Land möglichst viel Sonne erhält. Dieses Stück Land möglichst an einem Stück zu konzentrieren, ist Aufgabe jedes Städtebauers.

Von der rein wirtschaftlichen Seite genommen ist z. B. ein sogenannter Vorgarten, der auf die Nordseite eines Gebäudes zu liegen kommt, infolge Mangels an Sonnenlicht vollständig jeder praktischen Ausnützung beraubt, sodaß derselbe nur noch als Zier- oder Blumengarten in Betracht kommt, aber auch dieser muß infolge Mangels an lebenspendendem Sonnenlicht verkümmern. Straßen mit solchen leblosen Vorgärten machen auf den Passanten einen öden, traurigen und deprimierenden Eindruck. Da der Buchstabe der seitherigen Bauvorschriften keine Berücksichtigung der individuellen oder geographischen Lage zuläßt und in der heutigen Erkenntnis, daß solche Zustände eines emporstrebenden Kulturvolkes nicht

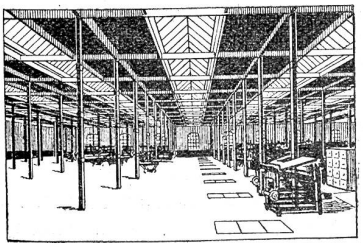
würdig sind, hat man schon längst die Härte der Vorschriften durch bessere, zweckmäßigere und den jeweiligen Verhältnissen entsprechend ersetzt. Ein anderer Grund, als daß die Vorgärten nur den Zweck repräsentieren sollen, daß die sich gegenüberliegenden Gebäude immer einen bestimmten Minimalabstand einhalten, dürfte nicht anzugeben sein. Da schließlich ein jeder Bauende in einer Straße beliebigen Abstand einhalten würde, so muß natürlich auf irgend eine Weise der Willkür entgegengetreten werden, und dies geschieht in Form von Bauvorschriften. Ganz anders liegt der Fall hier, wo schon im voraus sämtliche Straßen und auch die Verhältnisse der Gebäude zueinander genau, einheitlich und organisch festgelegt sind, und wo man die Bauherrschaft auf Grund der durch den Bebauungsplan selbst geschaffenen Gesetzmäßigkeit durch ein Spezialbaureglement verpflichten kann. In unserem Fall wurde dem oben aufgeführten Uebelstand dadurch entgegengetreten, daß sämtliche auf der Nordseite eines Baublocks zu stehen kommenden Häuser direkt an das Trottoir gestellt wurden und immer nur die südliche Seite des Baublocks einen großen Vorgarten, der sowohl wirtschaftlich als ästhetisch angelegt werden kann, erhält.

Diese Art der Anbauung trägt den Charakter einer offenen ländlichen Ueberbauung, die angestrebt werden soll. Auch aus ästhetischen Gründen ist das Stellen der Reihen- oder Gruppenhäuser direkt an das Trottoir zu fordern. Durch diese Anordnung erhält das Straßenbild eine zusammenfließende architektonische Massenverteilung, die infolge der gärtnerischen Anlage der gegenüberliegenden Seiten den Bauten jeden Mietshauscharakter nimmt. Ein solch abwechslungsreiches Verhältnis der Häuser zur Straße belebt das Straßenbild. Es wäre daher eine Versündigung gegen den Zweck, dem die Anlage dienen soll, und gegen die Städtebauregel, wenn man sämtliche Häusergruppen nach einem bestimmten Straßen- und Hausabstandschema aufstellen würde. Die Plätze, z. B. wo sich die Straßen kreuzen, fordern einen organischen Zusammenschluß, der sich aber nur dadurch erreichen läßt, wenn man die Gebäude direkt an die Straße baut und hie und da mit kleinen Vorgarten-Anlagen, um der Straßenlinie mehr Bestimmtheit zu geben. Die Aufteilung der Liegenschaft ergibt 158 Wohnungen in Einfamilienhäusern und 44 Wohnungen in Mietshäusern. Letztere sind im Plan dunkel angelegt. Für die wirtschaftliche und künstlerische Durchführbarkeit des Gesamtprojektes ist die erste Forderung, daß die im Bebauungsplan näher begründeten und beschriebenen Wünsche berücksichtigt werden und folgende Postulate Genehmigung erhalten:

1. der Bestraßungsplan mit den projektierten Straßenzügen und Straßenbreiten;
2. das Stellen ganzer Gebäude, sowie einzelner Gebäudeteile direkt an das Trottoir, bezw. Straße;
3. das mehrteilige Reihenhaus und das zweistöckige Miethaus ohne jede Beschränkung in Bezug auf Längenausdehnung;
4. das 32 cm starke Hohlmauerwerk;
5. das Führen der Brandmauern nur bis Unterkante-Dachplatte;
6. das Ausführen des Schindelschirms oder sonstige Holzkonstruktion;
7. die Erstellung von bewohnbaren Dachkammern;
8. die Geschoßhöhe im Souterrain mit 2,10 m, Erdgeschoßhöhe 2,50 m, 1. Stock 2,40 m, Dachkammern 2,30 m, als Mindestmaße;

Moderner Fabrik-Bau **Neueste Dach- u. Oberlicht-Konstruktionen** für industrielle Anlagen.

✚ **Patent No. 23428 mit Neuerungen.**
Weberei, ausgeführt in Frankreich.



Empfohlen als rationellstes System für Spinnereien, Webereien, Färbereien, Bleichereien, Maschinenfabriken, Werkstätten, Montierungs-Hallen, Giessereien, Elektrische :: Zentralen, Güterhallen. ::
Mehr als 30-jährige Erfahrungen im Bau industriell. Anlagen, über 400,000 m² ausgeführt.

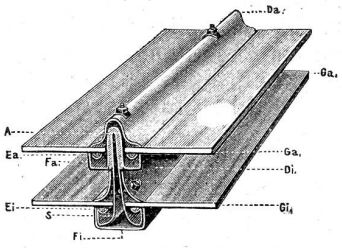
Reform-Holzcement-Dächer
mit Eternitplatten-Belag ohne Kiesbeschüttung
System Knobel ✚ Patent No. 48935.
Vorzüge: Bedeutende Verminderung des Gewichtes infolge Wegfallen der Kieslage und dadurch Ersparnis an der Dachkonstruktion. Vorzügliche Isolierung. Bequeme, sichere Begehung der Dachfläche. Schutz gegen Beschädigung der Holzcementdachhaut. [658

Kittlose Oberlichter
für Laternen-Oberlichter, Sheddächer und Wohnhäuser
mit Einglasung auf elastischer Unterlage

a) Sprossen für einfache Verglasung
✚ Patent No. 43278.

b) Verbesserte Duplexsprosse mit doppelter Verglasung
System Knobel
gesetzlich geschützt.

b) Duplexsprosse



Gleichmässige, sichere Scheibenauflage.
:: Vermeidung von Scheibenbruch. ::
Dichter Abschluss gegen Eindringen von
:: Regen, Schnee, Russ und Staub. ::
Leichtes Wegnehmen und Wiedereinsetzen der Scheiben.
Gute Isolierung und Ersparnis an Heizmaterial.
Wirklich solide Ausführung bei billigem Preis.

Anfertigung von Bau- und Konzessions-Plänen nebst statischen Berechnungen für industrielle Anlagen jeder Art, auch im Auftrag der Herren Ingenieure, Architekten und Bauunternehmer und event. Ausführung einzelner Teile der Bauten, speziell der Dach- und Oberlicht-Konstruktionen.

Entwürfe und Bauleitung
H. Knobel vormals in Firma Séquin & Knobel **Zürich IV**
Ingenieurbureau für modernen Fabrikbau.
«» «» «» **Architekturbureau.** «» «» «»

Vertretung und Ausführung
Koch & Cie. vormals E. Baumberger & Koch **Basel**
Unternehmung für Dachkonstruktionen und
«» «» **Bodenbelagsarbeiten.** «» «»

GEWERBEMUSEUM
WINTERTHUR

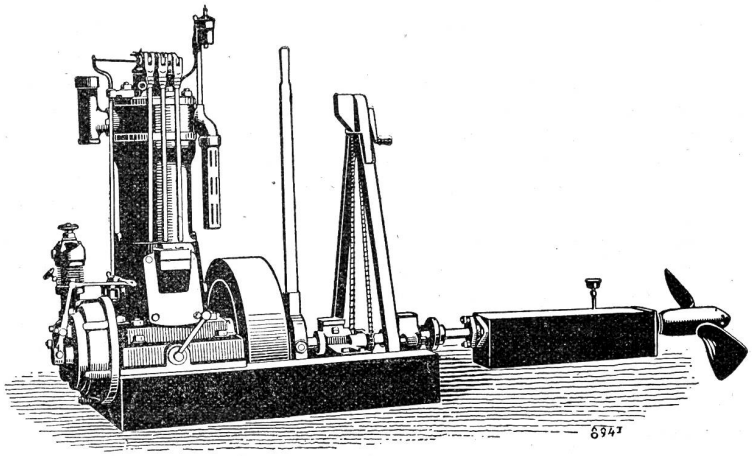
9. die Treppe im Einfamilienhaus 0,90 i. L. von Wange zu Wange, bei Zweifamilienhäusern 1,00 i. L.;
10. das Erstellen von Gartenmauern.

Für die Hochbauten werden später spezielle Pläne ausgearbeitet und zur Genehmigung vorgelegt werden.

Neue Schiffsmotoren.

(Eingesandt).

Im August 1908 hat der Deutsche Seefischerei-Verein unter Beteiligung des Vereins Deutscher Motor-Fahrzeug-Industrieller ein Preisausschreiben für die bestens ausgeführte Verbrennungskraftmaschine erlassen.



Die wichtigste Bestimmung zur Beteiligung an diesem Wettbewerb schrieb vor, daß jeder angemeldete Motor nach Bestehung einer Vorprüfung in ein Fischerei-Fahrzeug eingebaut und während eines Jahres im praktischen Betrieb zu erproben sei. Während dieses Probejahres war eine Benutzungsdauer von mindestens 1000 Betriebsstunden für den Motor nachzuweisen, dessen Wartung ausschließlich nur von dem das Fahrzeug führenden Fischer selbst zu erfolgen hatte. Nach Ablauf dieser Probezeit und vorgenommenen Schlußprüfung durch eine technische Kommission des Preisgerichtes wurde von letzterem am 25. Februar 1911 der Gasmotorenfabrik Deutz der erste Preis von 10,000 Mark für ihren Gleichdruck-Petrolmotor, Modell Br. M., zuerkannt.

Dieser neue Deutzer-Schiffsmotor hat bereits auch auf einigen Schweizerseen als Lastbootmotor Eingang gefunden und sich auch hier allen bisherigen Betriebsmaschinen gegenüber als weit überlegen erwiesen.

Als Brennstoff dient diesem Motor gewöhnliches Petroleum, von dem er pro Pferdekraftstunde nur 250 bis 280 Gramm, je nach Größe, verbraucht. Die Betriebsstunde kommt also beispielsweise bei einer 15 bis 16 PS Maschine nur auf zirka 60 Cts. zu stehen, währenddem die bisherigen Schiffsmotoren gleicher Stärke für mindestens das Doppelte an Benzin verbrauchen.

Das Arbeitsverfahren der neuen Deutzer-Schiffsmaschine ist dem des bekannten Dieselmotors ähnlich, doch findet kein Einspritzen von Brennstoff unter hohem Druck in den Arbeitszylinder statt. Die Konstruktion ist demnach gegenüber derjenigen des Dieselmotors sehr vereinfacht. Der Brennstoff entzündet sich infolge der Kompressionswärme im Zylinderinnern. Besondere Zündvorrichtungen kommen in Wegfall und es sind also auch Feuergefahr und Störungen wie bei Glührohr- oder Glühhaubenzündungen und Versager wie bei elektrischer Zündung vollständig vermieden.

Der neue Deutzer-Schiffsmotor, Modell Br. M., ist jederzeit sofort betriebsbereit. Das Anlassen erfolgt mittelst Druckluft, das oft mühsame Andrehen am Schwungrad oder mittelst Kurbel fällt also ebenfalls weg. All diese Vorzüge sowie Einfachheit der Bauart und seine zuverlässige Betriebsweise sind Eigenschaften, welche diesen Motor ganz besonders als Schiffsmaschine für Lastboote wertvoll machen.

Die Gasmotoren-Fabrik-Deutz A.-G. Zürich wird Interessenten gerne weitere Auskunft erteilen.

Allgemeines Bauwesen.

Städtisches Bauwesen in Zürich. Der Stadtrat befaßte sich am 31. Mai mit folgenden Baugeschäften: Dem Großen Stadtrate wird beantragt: 1. Zuhanden der Gemeinde: Dem Stadtrate wird für die Errichtung eines Schulgebäudes für die Höhere Töchterschule auf der hohen Promenade, sowie für den Umbau des Großmünsterschulhauses ein Kredit von Fr. 1,930,000 auf Rechnung des außerordentlichen Verkehres erteilt. 2. In eigener Zuständigkeit: Für den Fall der Kreditbewilligung durch die Gemeinde werden die Pläne und Kostenvoranschläge genehmigt. — Beim Großen Stadtrate wird für die Umänderung der Zellen des Ofenblockes I, die Erweiterung der Hebe- und Fördereinrichtungen, den Einbau eines Chamotterostes in den Hauptrauchkanal und verschiedene Reparaturen in der Kehrichtverbrennungsanstalt ein Kredit von Fr. 68,000 auf Baukonto des Abfuhrwesens eingeholt.

Ein neues Verwaltungsgebäude in Horgen am Zürichsee ist am 28. Mai von der Gemeindeversammlung nach dem Antrage des Gemeinderates mit 59 gegen 52 Stimmen im Kostenvoranschlage von Fr. 185,000 beschlossen worden. Ein Antrag auf Rückweisung des Antrages an den Gemeinderat und Ausarbeitung von Plänen zur Erstellung eines Gemeindehauses, welches ca. 100,000 Franken höher zu stehen gekommen wäre, beliebte nicht.

Die Schulhausbaufrage in Seen bei Winterthur. Die Sekundarschulpflege beantragt den Bau eines Sekundarschulhauses mit vier Lehrzimmern und den sonst erforderlichen Räumlichkeiten (Arbeitsschulzimmer 2c.) mit einer mutmaßlichen Kostenfolge von 120—130,000 Fr. Daran wären laut einer vorläufigen Mitteilung der Erziehungsdirektion etwa 50 % Staatsbeitrag zu gewärtigen,