**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:** 02.10.2025

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

# Das Bauprojekt der Eisenbahner= Bauaenossenschaft in Rorschach.

Auf 1. Mai 1911 ist das Landgut zum "untern Schönbrunn" käuflich in den Besitz der Eisenbahner= Baugenoffenschaft Rorschach übergegangen. Dasselbe umfaßt zwei Wohnhäuser samt Defonomiegebäuden, 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 Genoffenschaftsbau wohl endgültig beschloffene Sache, umsomehr, weil Berr Architett Gerber aus Ulm der Baugenoffenschaft bereits einen Strafen- und Ueberbauungsplan ausgefertigt hat, den die Auftraggeberin an den Gemeinderat weiter leitete. lleber die Aufnahme und Beschlußfaffung der Behörde verlautet an der Deffentlichkeit nichts, ebensowenig ist das Projekt irgendwo öffentlich ausgestellt worden. Dagegen ist dem ersten Jahresbericht der Baugenofsenschaft ein vermutlich von Herrn Architekt Gerber abgefaßter Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan beigegeben, dem wir folgendes entnehmen:

Die geplante Ansiedelung liegt diesseits der Anhöhe südlich vom Bahnhof, und zwar auf der Gemarkung Rorschach. Das Gelände steigt stetig auf, ist je-doch für einen Andau vorzüglich geeignet. An der östlichen Seite grenzt die Liegenschaft an den Mühletobelbach, der gleichzeitig die Grenze zwischen Rorschach und Rorschacherberg repräsentiert, während die übrige Um-gebung zurzeit in der Hauptsache noch landwirtschaftlich, später aber als Baugelande in Betracht tommen wird. Mit der Liegenschaft wurde ein zweistöckiges Wohnhaus, ein Einfamilienhaus und eine für den Abbruch beftimmte Scheune erworben.

Straßenführung. Dieselbe wurde streng nach den Gesetzen des neuzeitlichen Städtebaues beftimmt. 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 ausschließen läßt. Bu diesem Zweck wurde für die in Betracht kommende Gegend eine im Maßstab 1: 2000 gehaltene Stizze angefertigt, welche beiliegt. Die generellen Straßenlinien lehnen fich 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 Verkehröftraßen festzulegen. Deffenungeachtet können dann trotzbem einzelne Baublöcke je nach Zweckbestimmung und Bedürfnis für sich aufgeteilt werden.

Bei der Strafenführung und Gebäudeaufteilung für den vorliegenden Fall mußte darauf gesehen werden, daß Bauplate sowohl für Ein- als auch für Zweisamilien-häuser in offener Bauweise, zum Teil auch für drei-, vier- und mehrfache Reihenhäuser in sogenannter halboffener Bauweise entstanden. Dabei foll fein Gebaude mehr wie zwei Stockwerfe 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 herzuftellen, der das Baugebiet in seiner Nordwestecke berührt und von dem aus zurzeit schon eine natürliche Ginfahrt in das Gelände vorhanden ist. Dieser Jug wird durch die Bogenstraße Nr. 1, die den untern Sta tteil mit dem obern Ror-Diese Straße ist als schacherberg verbindet, ersett. Hauptverkehrsftraße gedacht, sie soll aber in erster Linie das Genossenschaftsgelände in ökonon. ich verwertbare Baublöcke aufteilen. In diese Bogenstraße munden die l

Straßen Nr. 2 und 3, die wiederum unter fich mit der Straße Nr. 4 verbunden sind. Die beiden Straßenzüge 2 und 3 teilen in ihrer westlichen Verlängerung die angrenzenden Liegenschaften zu günftigen 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 Oft= seite verlängert, die Liegenschaften der Gemarkung Ror= schacherberg aufschließen, sodaß bei dieser Bestraßungs-anlage durchgehende Verkehrsmöglichkeit geschaffen wird. Der Straßenzug 6 soll eine Verbindung von der Bahnhofpaffarelle zu der Genoffenschaftsliegenschaft für die Fußgänger herstellen. Die Straße Nr. 4 ist als reine Wohnstraße gedacht und die verschiedenen Baublöcke sollen auf dem fürzesten Wege erreichbar gemacht werden. Die Straße Nr. 7, die gleichzeitig auf der Genoffenschafts= liegenschaft projektiert ist, zieht sich entlang der Grenze von Norden nach Suden und dient nur dem Zweck, der bereits unter Straße Nr. 4 gesagt ift. Besondere technische Schwierigkeiten dürfte die Anlage der Straße nirgends bereiten, abgesehen von der Stelle, wo die Straße Nr. 4 in die Straße Nr. 1 einmundet und wo durch einen entsprechenden Terrainausgleich noch ein Fahrweg und für den Bersonenverkehr eine Staffelanlage geschaffen wird. Für die Straßen-, Trottoir- und Platanlagen werden zirka 9700 m² oder 17 % der Gesamtliegenschaft erforderlich.

Gefäll. Was die Steigungsverhältniffe der neuen Straßen betrifft, so sind diese nach der provisorischen

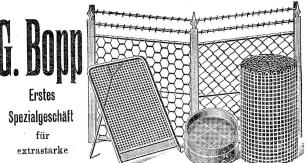
Ausrechnung folgende:

```
Hauptstraße Nr. 1 = 2,2 bis 5 %
                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              " \overset{2}{\cancel{=}} = 1.6 " \overset{2}{\cancel{=}} 0.6 " \overset{6}{\cancel{=}} 0.6 " \overset{6}{\cancel{
                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       ^{\circ} 2 = 1,6 ^{\circ} 2,6 ^{\circ}/^{\circ}
Straße
                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          4,2 º/o
                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       \frac{6}{6} = 10^{0/6}
                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   7 \text{ unb } 8 = 15 \%.
```

Ranal. "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.

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

# Mech. Drahtwaren-Fabrik OLTEN und HALLAU



rahtgitter gewellt, gekröpft, gestanzt für Wurfgitter, Ma schinen-Schutzgitter etc.
rahtgewebe für chem.-techn. Zwecke, Baumeister etc., in rahtgeflechte zäunungen von Etablissements. rahtsiebe für Geländer, Aufzige etc. Komplette Einrahtsiebe für Geisserelen und Baugeschäfte, Fabriken, in jed.
Metall, in sauberer Ausführung.

2089a v

Wurfgitter für Sand Schnellster, billigster und bester Bezug.
Preisilsten gratis.

teil von Borteil find, 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 etwaß 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 Mr. 1 ist durchweg mit 6 m Breite angenommen und einem bergseitigen Trottoir von 2 m, talseitig ist eine 60 cm breite gepslasterte Schale vorgesehen. Der nach Süden sührende 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 Mr. 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 Mr. 4 ist mit 5 m Breite ohne Trottoir angenommen. Die Straße Mr. 5 ist mit 5,2 m vorgesehen, wovon 3,5 m auf Seite der Genossenschaftsliegenschaft Frommenswiler. Desgleichen die Straße Mr. 7. Die Straße Mr. 6, als Weg für den Passantenversehr, dürste mit 4 m Breite vollständig genügen.

Anbauungsmethode. Der Verfertiger des Projektes hat sich bei der freien Ausarbeitung des Planes von folgender Betrachtung leiten laffen: Wenn man eine solche Kolonie von irgendwelchem Standpunkt aus betrachtet, so soll das Auge nicht an der Gleichförmigkeit des Anblicks ermüden. Dazu muffen ftarke belebende Kontrafte mit entsprechenden Ruhepunkten abwechseln. Die Straßen muffen sich an gewiffen Stellen zu Plätzen erweitern und die verschiedenen Verkehrsrichtungen ineinanderfließen. Daß man dabei die natürlichen Söhenunterschiede des Geländes ausnüten und fich diesen überhaupt in ungezwungener Weise anschmiegen soll, ist ja die oberste Regel des neuzeitlichen Städtebaus. wirkungsvollsten Kontraste ergeben sich immer gleichsam von felbst 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 ift. Auf diese Weise entsteht eine Fülle charafteristischer Architekturbilder und jede Biegung der Straße zaubert uns neue hervor. Dazu gewähren die verschiedenen reizvollen Einblicke in schmale Seitengaffen 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.

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

Neben dem ausgesprochenen Einfamilienhaus sollen in der Hauptsache mehrteilige Einfamilienhäuser in Form von Reihen- und Gruppenhäusern erstellt werden. richtige Anordnung solcher Anlagen wird durch den Straßenzug, durch den Baublock und die Terrainverhaltniffe bestimmt. Die durch die Natur in das Terrain hineingelegten Reize fordern vom künftlerischen Standpunkt aus eine unerbittliche Berücksichtigung. Grundforderung foll nur unfere dringende Bitte unterftugen, feine prinzipiellen Zahlen für die Urt und Weise der Anbauung festzulegen. Es hieße der guten Sache einen großen Dienst erweisen, wenn die Art der Be-bauung in Bezug auf Abstand, Höhen zc. nach dem vorliegenden Projekt im Prinzip genehmigt würde. Für die fünstlerische Ausgestaltung einer solchen Kolonie ist in erster Linie die Stellung der Häuser zur Straße maßgebend. Hier hat sich der Planfertiger den rein natür-lichen Verhältnissen angepaßt. Da jeder Bewohner ein Stück Land erhalten soll, das er ökonomisch ausnützen kann, so ist es dringend notwendig, daß bieses Stück Land möglichst viel Sonne erhält. Dieses Stück Land möglichst an einem Stück zu konzentrieren, ift 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 der aucht, sodaß derselbe nur noch als Ziers oder Blumengarten in Betracht kommt, aber auch dieser nuß infolge Mangels an lebenspendendem Sonnenlicht verkümmern. Straßen mit solchen leblosen Vorgärten machen auf den Passanten einen öden, traurigen und deprimierenden Sindruck. Da der Buchstade der seitherigen Bauvorschriften keine Berücksichtigung der individuellen oder geographischen Lage zuläßt und in der heutigen Erkenntnis, daß solche Zustände eines emporstrebenden Kulturvolkes nicht



mürdig sind, hat man schon längst die Härte der Borschriften durch bessere, zweckmäßigere und den jeweiligen Berhältniffen entsprechend erfett. Gin anderer Grund, als daß die Vorgarten nur den Zweck reprafentieren follen, daß die fich gegenüberliegenden Gebäude immer einen bestimmten Minimalabstand einhalten, dürfte nicht anzugeben sein. Da schließlich ein jeder Bauende in einer Straße beliebigen Abstand einhalten wurde, fo muß natürlich auf irgend eine Weise der Willfür entgegengetreten werden, und dies geschieht in Form von Bauvorschriften. Ganz anders liegt der Fall hier, wo schon im voraus fämtliche Straßen und auch die Verhältniffe der Gebäude zueinander genau, einheitlich und organisch festgelegt sind, und wo man die Bauherrschaft auf Grund der durch den Bebauungsplan selbst geschaffenen Gesetmäßigkeit durch ein Spezialbaureglement verpflichten fann. In unserem Fall wurde dem oben aufgeführten lebelftand dadurch entgegengetreten, daß fämtliche auf der Rordseite eines Baublocks zu stehen kommenden Häuser direkt an das Trottoir geftellt wurden und immer nur die füdliche Seite des Baublocks einen großen Vorgarten, der sowohl wirtschaftlich als äfthetisch angelegt werden kann, erhält.

Diese Art der Anbauung trägt den Charafter einer offenen ländlichen Ueberbauung, die angestrebt werden foll. Auch aus afthetischen Grunden ift das Stellen der Reihen= oder Gruppenhäuser direkt an das Trottoir zu fordern. Durch diese Anordnung erhält das Straßenbild eine zusammenfließende architektonische Maffenverteilung, die infolge der gärtnerischen Anlage der gegenüberliegen= den Seiten den Bauten jeden Mietshauscharafter nimmt. Ein solch abwechslungsreiches Verhältnis der Häuser zur Straße belebt das Straßenbild. Es wäre daher eine Verfündigung gegen den Zweck, dem die Unlage dienen foll,

und gegen die Städtebauregel, wenn man fämtliche Säufergruppen nach einem bestimmten Straffen- und Sausabstandschema aufstellen würde. Die Plätze, z. B. wo sich die Straßen freuzen, fordern einen organischen Zusammenschluß, der sich aber nur dadurch erreichen läßt, wenn man die Gebäude direft an die Straße baut und hie und da mit kleinen Borgarten-Anlagen, um der Straßenlinie mehr Bestimmtheit zu geben. Die Aufteilung der Liegenschaft ergibt 158 Wohnungen in Einfamilienhäusern und 44 Wohnungen in Mietshäufern. Lettere sind im Plan dunkel angelegt. Für die wirtschaftliche und künstle-rische Durchsührbarkeit 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 Stragenbreiten;
- das Stellen ganzer Gebäude, sowie einzelner Gebäudeteile direkt an das Trottoir, bezw. Straße;
- bas mehrteilige Reihenhaus und das zweistöckige Miethaus ohne jede Beschränkung in Bezug auf Längenausdehnung;
- 4. das 32 cm starke Hohlmauerwerk;
- das Führen der Brandmauern nur bis Unterkante-Dachplatte;
- das Ausführen des Schindelschirms oder sonstige Holzkonstruktion;
- die Erstellung von bewohnbaren Dachkammern;
- die Geschoßhöhe im Souterrain mit 2,10 m, Erd= geschoßhöhe 2,50 m, 1. Stock 2,40 m, Dachkammern 2,30 m, als Mindestmaße;

# 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, Werktsätten, Montierungs-Hallen, tsätten, munurungen. Giessereien, Elektrische Zentralen, Güterhallen.

Mehr als 30-jahrige 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 Holzeementdachhaut. [658]

## Kittlose Überlichter

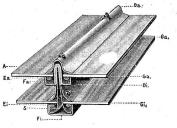
für Laternen-Oberlichter, Sheddächer und Wohnhäuser mit Einglasung auf elastischer Unterlage

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

vormals in Firma Knobel Séguin & Knobel Zurich

Ingenieurbureau für modernen Fabrikbau. «» «» Architekturbureau. «» «»

Vertretung und Ausführung

MOCH & UIE. E. Baumberger & Koch Basel

Unternehmung für Dachkonstruktionen und Bodenbelagsarbeiten.

9. die Treppe im Einfamilienhaus 0,90 i. L. von Wange zu Wange, bei Zweifamilienhäufern 1,00 i. L.;

10. das Erstellen von Gartenmauern.

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

# Neue Schiffsmotoren.

(Eingefandt).

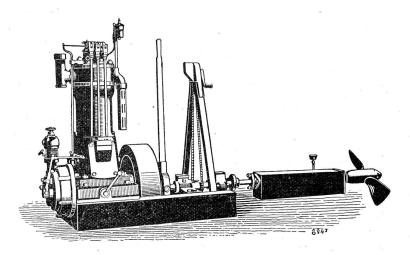
Im August 1908 hat der Deutsche Seefischereis Berein unter Beteiligung des Bereins Deutscher Motors Fahrzeugs Industrieller ein Preisausschreiben für die bestens ausgeführte Berbrennungskraftmaschine erlassen.

Glühhaubenzündungen und Versager wie bei elektrischer Zündung vollständig vermieden.

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

Die Gasmotoren - Fabrik - Deut A. - G. Zürich wird

Intereffenten gerne weitere Ausfunft erteilen.



Die wichtigste Bestimmung zur Beteiligung an diesem Wettbewerd schrieb vor, daß jeder angemeldete Motor nach Bestehung einer Borprüsung in ein Fischerei-Fahrzeug eingebaut und während eines Fahres im praktischen Betrieb zu erproben sei. Während dieses Probejahres war eine Benutungsdauer von mindestens 1000 Betriebstunden sür den Motor nachzuweisen, dessen Wartung ausschließlich nur von dem das Fahrzeug führenden Fischer selbst zu ersolgen hatte. Nach Ablauf dieser Probezeit und vorgenommenen Schlußprüsung durch eine technische Kommission des Preisgerichtes wurde von letzterem am 25. Februar 1911 der Gasmotorensabrit Deut der erste Preis von 10,000 Mark sür 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 Betriebs-maschinen 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 sur mindestens das Doppelte an Benzin verbrauchen.

Das Arbeitsversahren der neuen Deutser-Schiffsmasschine ist dem des bekannten Dieselmotors ähnlich, doch sindet kein Einsprizen von Brennstoff unter hohem Druck in den Arbeitszylinder statt. Die Konstruktion ist dem-nach gegenüber derzenigen des Dieselmotors sehr vereinsacht. Der Brennstoff entzündet sich insolge der Kompressionswärme im Zylinderinnern. Besondere Zündevorrichtungen kommen in Wegfall und es sind also auch Feuergefahr und Störungen wie bei Glührohre oder

# Allgemeines Bauwesen.

Städtisches Bauwesen in Zürich. Der Stadtrat besfaßte sich am 31. Mai mit folgenden Baugeschäften: Dem Großen Stadtrate wird beantragt: 1. Zuhanden der Gemeinde: Dem Stadtrate wird bir die Errichtung eines Schulgebäudes für die Höhere Töchterschule auf der hohen Promenade, sowie für den Umbau des Großmünsterschulkauses ein Kredit von Fr. 1,930,000 auf Rechnung des außerordentlichen Berkehres erteilt. 2. In eigener Zuständigkeit: Für den Fall der Kreditbewilligung durch die Gemeinde werden die Pläne und Kostensvoranschläge genehmigt. — Beim Großen Stadtrate wird für die Umänderung der Zellen des Ofenblockes I, die Erweiterung der Hebes und Fördereinrichtungen, den Eindau 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 Zürichse 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 Winterthut. Die Sekundarschulpslege beantragt den Bau eines Sekundarschulhauses mit vier Lehrzimmern und den sonst ersforderlichen Räumlichkeiten (Arbeitsschulzimmer 2c.) mit einer mutmaßlichen Kostenfolge von 120—130,000 Fr. Daran wären saut einer vorläufigen Mitteilung der Erziehungsdirektion etwa 50 % Staatsbeitrag zu gewärtigen,