

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Grabdenkmal für Gottfried Keller  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-22821>

### **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:** 04.04.2026

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

Aufmerksamkeit geschenkt. Die einfachen Spurlagerkonstruktionen Fourneyrons versagten häufig bei den Jonvalturbinen mit ihrem starken achsialen Druck und bildeten eine unversiegbare Quelle von Verdruß und Kummer für Besitzer und Konstrukteur. Erst Schritt für Schritt lernte man, die Zapfenlagerung durch reichlichere, der Belastung angepasste Abmessungen, Abschluss des Wassers und sorgfältig durchgeführte Oelzirkulation dauernd in gutem Zustand zu erhalten. Eine bahnbrechende Umgestaltung, unter dem Namen Ueberwasserzapfen später allgemein gebräuchlich geworden, hat Fontaine in Chartres bereits im Jahre 1844 ausgeführt. Durch diese Anordnung wurde es möglich den Zapfen leicht zugänglich zu machen und in einem Oelbad zu halten. Etwas jünger ist der von Francis zuerst im Jahre 1849 ausgeführte Kammzapfen, der übrigens nur selten angewandt wurde und dessen schwache Seite darin liegt, dass die Zapfenfläche nicht im Oelbad gehalten werden kann. Der Neuzeit gehört der von Ganz & Cie. in Budapest eingeführte Ringzapfen an.

(Schluss folgt.)

### Grabdenkmal für Gottfried Keller.

(Mit einer Tafel.)

Auf eine Anregung von Herrn Professor A. Schneider, dem Testamentsvollstrecker von Gottfried Keller, es möchte zur Bestattung der Ueberreste des Dichters ein Grab erworben werden, damit in Zukunft auch Auswärtige Gelegenheit hätten bei der letzten Ruhestätte des Dichters dessen Andenken zu ehren, einigten sich die eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden über die Errichtung eines Grabdenkmals auf dem Friedhof Sihlfeld. Die Stadt Zürich stellte einen sehr geeigneten Platz bereitwilligst zur Verfügung und übernahm die Unterhaltung des Grabes. Am 8. August d. J. wurde der auf beiliegender Tafel abgebildete Grabstein fertig aufgesetzt und unter Anwesenheit von Vertretern der Behörden die Asche des am 18. Juli 1890 durch Feuer bestatteten Dichters Gottfried Keller dem Krematorium entnommen und in den Denkstein versenkt.

Dieser besteht aus drei Quadern, einem Sockel aus Bavenogranit, auf dem die oberen zwei Steine aus schönem rosafarbigem Marmor von Ornavasso aufruhren. Der eine derselben ist in Form einer Aschenurne gearbeitet und enthält die in einer kupfernen Hülse befindliche Asche des Dichters. Der andre von steleartiger Form ist mit dem aus dem Stein herausgearbeiteten Bildnis Gottfried Kellers geschmückt. Das Denkmal ist nach einem Entwurf von Prof. F. Bluntschli ausgeführt durch das Marmorgeschäft von E. Schneebeil. Die Büste ist ein Werk des Bildhauers Richard Kissling.

### Grosse Steinbrücken im Grossherzogtum Baden.

Von a. Oberingenieur R. Moser.

Am letzten schönen Oktobertag hat der Verfasser mit einem Kollegen die am 20. August d. J. festlich eröffnete Linie Neustadt-Donaueschingen besichtigt und kommt nun dem Wunsche der Redaktion gerne nach, in der Schweiz. Bauzeitung einiges über diesen Besuch mitzuteilen.

Die neue Bahn bildet die Fortsetzung der schon im Jahre 1886 vollendeten bekannten „Höllenthalbahn“, Freiburg-Neustadt, die teilweise als Zahnradbahn gebaut wurde, eine äusserst malerische Schwarzwaldgegend durchzieht und bereits mächtig zu deren Entwicklung beigetragen hat, wie aus der grossen Anzahl neuer Villen und Sommerstationen namentlich in der Umgebung des reizvollen Titisees zu ersehen ist. Die Fortsetzung von Neustadt bis Hüfingen — eine kleine Station vor Donaueschingen, wo die neue Bahn in die bereits bestehende Linie von Furtwangen einmündet um mit dieser vereint Donaueschingen zu erreichen — führt durch eine landschaftlich weniger hervorragende Gegend,

doch bieten sich auch da hübsche Fernsichten und Ausblicke auf malerisch gruppierte Ortschaften, Weiler und Gehöfte, die alle einen spezifischen und häufig idyllischen Schwarzwald-Charakter haben.

Während beim ersten Teilstück nach damaligem Brauch der grosse Höhenunterschied mit Hilfe einer Zahnstange von beiläufig 7 km Länge und einer Steigung von etwa 53 ‰ (1 : 18,78) überwunden wurde, hat die zweite Strecke aussergewöhnliche Massnahmen nicht erfordert, indem hier die Maximalsteigung nur 10 ‰ beträgt. Der höchste Punkt der alten Bahn bei Hinterzarten liegt 892, Neustadt 805, der höchste Punkt der neuen Bahn bei Röthenbach 830, die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau bei Döggingen 749, Donaueschingen 677 und Freiburg endlich 268 m über dem Meeresspiegel. Die neue Bahn hat eine Baulänge von 37 243 m, und sieben Zwischen-Stationen (nebst einer Haltestelle), deren wichtigere von Neustadt aus folgende sind: Kappel, Röthenbach, Löffingen, Döggingen und Hüfingen. Auf der nahezu 7 km langen Strecke zwischen den Stationen Kappel und Röthenbach waren die grössten Terrainschwierigkeiten zu überwinden; es folgten sich fast ununterbrochen tiefe Felseinschnitte, hohe mit Steinpackungen gesicherte Anschüttungen, lange Stützmauern, verschiedene Tunnels und zwei besonders bemerkenswerte Steinbrücken: Die ganz aus Stein gebaute *Gutachbrücke* nächst der Station Kappel, deren Hauptgewölbe eine lichte Weite von 64 m hat, und in einer Entfernung von etwa 1,5 km die *Schwändeholzobelbrücke* mit einem Hauptbogen von 57 m Spannweite. Beide Brücken haben viel Aehnlichkeit und auch ähnliche Abmessungen, wie die s. Z. in dieser Zeitschrift (Band XXV Nr. 21) schon besprochenen und dargestellten Brücken der k. k. österreichischen Staatsbahnlinie Stanislau-Woronienka; vor allem ist hervorzuheben, dass das 64 m weite Steingewölbe der Gutachbrücke zur Zeit das grösste in ganz Deutschland ist und in Europa überhaupt nur noch von der im Jahr 1893 erstellten Pruth-Brücke bei Jaremcze in Galizien an der oben genannten Linie übertroffen wird, deren Oeffnung eine Weite von 65 m hat.

Eine noch grössere Steinbrücke mit einem Bogen von 72,25 m lichter Weite bestand an der Adda, ist aber schon längst, im Kriege 1416 zerstört worden. Zur Zeit giebt es nur noch in Amerika einen Steinbogen, der denjenigen von Jaremcze um einiges übertrifft; es ist dies der bekannte 67,1 m weite Cabin-John-Aquädukt, „The Union Arch“, der im Jahr 1859 vollendet wurde und dazu dient das Wasser aus dem Potomak nach Washington zu führen, ausserdem aber auch als Strasse verwendet wird.

Die folgenden Angaben sowie die Darstellungen sind einer Festschrift<sup>1)</sup> entnommen, die bei der Eröffnungsfeier verteilt worden ist und die in knapperer und präziser Form eine Menge nützlicher Mitteilungen über die Bahn enthält.

#### Gutachbrücke.

Die Fundation der in den Abb. 1 bis 3 dargestellten Brücke erfolgte auf festem Granitfels. Ihre Hauptöffnung liegt in einer Geraden, während sich die links anschliessenden fünf kleineren Oeffnungen von je 7,5 m Weite in einer Kurve von 300 m Radius befinden und beim Anschlussgewölbe von 16 m Weite rechts sogar eine Kurve mit dem Minimalradius von 240 m zur Anwendung gekommen ist, welcher nur noch in zwei andern, besonders schwierigen Fällen auf dieser Linie vorkommt. Die Fahrbahn der Brücke ist eingeleisig und horizontal und liegt auf derselben Höhe, wie die Station Kappel. Die ganze Brücke hat eine Länge von 140,82 m, ihre Höhe über der Gutachsohle beträgt 34 m und die Pfeilhöhe der Hauptöffnung 16,1 m oder ziemlich genau  $\frac{1}{4}$  der Weite. Im Scheitel hat das Gewölbe eine Stärke von 2 m und am Kämpfer von 2,8 m, während die obere Breite des Mauerwerks 4,2 m und der seitliche Anzug  $\frac{1}{30}$  beträgt. Mit Hilfe kräftiger Konsolen sind die

<sup>1)</sup> Die Grossh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen hat in zuvorkommender Weise die Benützung der Festschrift für diese Mitteilung gestattet. Die Red.



Grabdenkmal für Gottfried Keller auf dem Friedhof Sihlfeld in Zürich.

Architekt: Prof. *Friedr. Bluntschli*. — Bildhauer: *Richard Kissling*.

Seite / page

272 (3)

leer / vide /  
blank