

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 11

## 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:** 02.05.2026

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

vielleicht eher zur Errichtung von Geschäftshäusern, als von reinen Wohnhäusern aufgesucht werden wird, wäre durch einen Zwang zu offener Bebauung den Eigentümern eine ungerechte Beschränkung auferlegt worden. In gleichem, wenn nicht höherem Masse zweckdienlich ist die in der beantragten Bauordnung vorgesehene Einräumung der Befugnis an den Stadtrat, *Bauten zu untersagen, durch die die Schönheit des Bildes beeinträchtigt würde.* Unter der Bedingung, dass der Stadtrat diese Befugnis erhält, kann andererseits den Grundeigentümern des Blockes III die Möglichkeit eröffnet werden, entgegen der Regel in § 54 des Baugesetzes, selbst bei geschlossener Bebauung hinter der Baulinie der Uferstrasse zu bleiben, welche Möglichkeit für die Grundeigentümer deswegen wertvoll ist, weil die Blockbreite von 23 m für die Grundrissbildung nicht günstig ist. Bauordnung und Baupolizei werden dafür zu sorgen haben, dass da, wo Gebäude hinter andere zurücktreten, die sichtbar werdenden Seitenmauern ein gefälliges Aussehen bekommen. Dann wird der Wechsel der Fluchten dem Auge Kurzweil schaffen. Eine Beschränkung ist freilich noch nötig. Da die innere Längsstrasse  $5\frac{1}{2}$  m über der Uferstrasse liegt, könnten Häuser, die an jene gesetzt werden und eine Breite von nicht über 15 m erhalten, sich mit dem Dachgesimse  $25\frac{1}{2}$  m über die Uferstrasse erheben. Solche Gebäuderiesen würden aber drückend wirken; die Beschränkung der Höhe auf 20 m von der Niveaulinie der Uferstrasse aus sichert den Insassen der Häuser an der Stampfenbachstrasse mehr Aussicht über die untern Häuser weg und gestattet immer noch eine reichliche Ausnutzung des untern Baugrundes. Im ganzen ist überdies zur Rechtfertigung der geplanten Bauordnung zu sagen, dass die Schaffung eines schönen Stadtteiles zu allererst den Grundeigentümern selbst Vorteil bringt, da sie das Bewohnen der Gegend begehrenswert macht, sowie dass die Stadt die Bodenbesitzer für alle Beschränkungen durch die Erhaltung der freien Aussicht auf die Platzpromenade schadlos hält.

Im Blocke IV darf die Ueberbauung nach einem einheitlichen Plane, der durch die Genehmigung der Baupolizeibehörde bindend wird, so gestaltet werden, dass ein zwischen der ausgezogenen und der punktierten Baulinie an der Binnenstrasse liegender Streifen nur in Erdgeschosshöhe überbaut wird.

Eine wertvolle Begünstigung erhalten die Eigentümer der Bauplätze des Blockes V östlich der untern Strecke der mittlern Längsstrasse durch das Recht, im Erdgeschoße Vorbauten über die Baulinie hinaus bis an die Strassengrenze vorzusetzen. Dieses Recht kann ihnen gegeben werden, weil die Strasse nach dem Baue der Uferstrasse wenig Bedeutung behalten wird und der Baulinienabstand nur wegen der zulässigen grossen Höhe der Häuser an der Stampfenbachstrasse, die zur Freihaltung eines breiten Luft- raumes an der Westseite dieser Häuser nötig, nicht unter 18 m bemessen wird. Diese Bestimmungen der speziellen Bauordnung wurden mit Vertretern der «Baugenossenschaft Stampfenbach» besprochen, die sich mit dem Erlasse solcher Vorschriften einverstanden erklärten.

Die Vorlage des Stadtrates ist bis auf die spezielle Bauordnung vom Grossen Stadtrat am 29. Februar angenommen worden. Wird auch letztere beschlossen, so haben wir einen ästhetischen Fortschritt im Städtebau zu verzeichnen, der lebhaft zu begrüßen ist und dem hoffentlich in Zürich und anderwärts bald ähnliche Massnahmen folgen werden.

### Miscellanea.

**Elastische Stossverbindung mit gesprengten Laschen.** Eine neue Lösung der noch immer «schwebenden» Schienenstossfrage ist nach einem Bericht von *M. Spitz*, Oberinspektor und Bahnerhaltungschef der öster.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, im «Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens» durch die Verwaltung genannter Bahn versucht worden. Darnach werden abgenützte Flachlaschen in rotwarmem Zustand über eine Lehre hochkant gebogen, bis ihre Unterkante eine konkave Wölbung zeigt, die den Gesamtbetrag der Abnutzung von Laschenkammer und Lasche um 1 bis 1,5 mm übertrifft. Die also mit einer Sprengung von höchstens 3 mm gekrümmten Laschen wurden durch einige Hammerschläge wieder in die Laschenkammer gebracht, wo sie sich mit den beiden Schienenenden in die Spannung teilen, die durch ihre Krümmung hervorgerufen wird. In dem fertig verlaschten Stoss ruhen die Laschenenden mit einer Stützweite von 520 mm auf je ungefähr 100 mm Länge auf dem Fuss der beiden Schienen, während der Scheitel sich auf insgesamt 100 bis 200 mm Länge an den Schienenkopf anpresst, die Schienenenden etwas in die Höhe drückend. Den gesprengten Laschen liegt also der Gedanke zugrunde, die starre Schienenverbindung durch eine elastische zu ersetzen. Die Erfahrungen, die in Oesterreich gemacht wurden, haben gezeigt, dass die Federwirkung der gesprengten Laschen sehr lange anhält; vor zwei Jahren eingezogene

Laschen äussern heute noch ihre volle, günstige Wirkung. Genaue Messungen haben ergeben, dass die Laschen bei ungefähr 1 mm Durchbiegung nach Entspannung wieder vollkommen in die ursprüngliche Form zurückgehen, dass z. B. ein gesprengtes Winkellaschenpaar von  $410 \text{ cm}^4$  Trägheitsmoment, als frei aufliegender Balken betrachtet, sich erst unter 28 t Belastung um 1 mm durchbiegt, also dem vierfachen der üblichen maximalen Lokomotivradrücke widersteht. Auch wurde beobachtet, dass Brüche bei den gesprengten (ausgeglühten!) Laschen merklich seltener vorkommen, als bei den gewöhnlichen Stossverbindungen.

**Eigenartige Brückenmontage.** Bei der Ueberbrückung des Nordreiffs unweit Gothenburg handelte es sich darum, den bei mittlerem Wasserstande über 11 m tiefen und rund 135 m breiten Strom durch eine Drehbrücke von 47,2 m und eine daran anschliessende feste Brücke von 83,8 m Länge zu übersetzen, deren Unterkante ungefähr 9 m über dem Wasserspiegel liegt. Wegen schlechten Baugrundes und der Gefahr des Eisganges erschien es nicht ratsam, ein festes Montagegerüst im Strom zu erstellen, weshalb der Vorstand des Brückenbauvereins der kgl. schwed. Staatsbahnen, Ing. *Carl Fraenell*, vorschlug, die Aufstellung in folgender, zur Ausführung gelangter Weise zu bewerkstelligen. Die Brücke wurde nach Abbildung 1

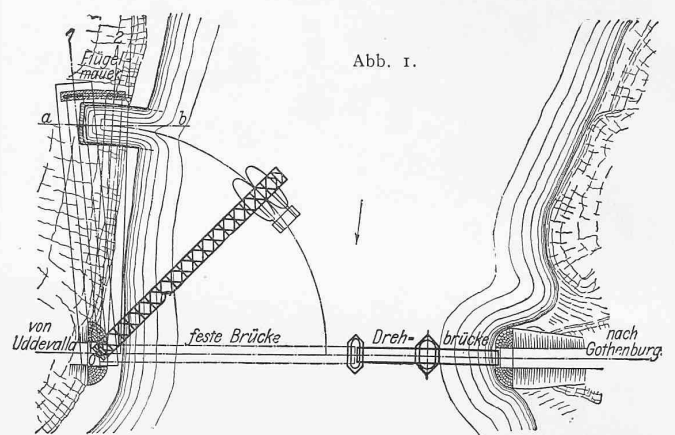


Abb. 1.

länge des Ufers in der Lage 0—1 fix und fertig montiert, so zwar, dass ihr landseitiges Auflager mittelst einer vorläufigen Verlängerung auf einem im Widerlager einbetonierten gusseisernen Drehzapfen ruhte. Das andere Ende fand seine Unterstützung mittelst Gusstahlrollen auf einer gekrümmten Flügelmauer, auf der die Brücke, um das Zapfenauflager sich drehend, nach beendeter Nietarbeit um ungefähr 13,2 m flusswärts über einen eigens ausgebagerten Ufer einschnitt in die Lage 0—2 geschoben wurde (vergl. Abb. 2). Hier lagen zwei zusammengekoppelte, teilweise mit

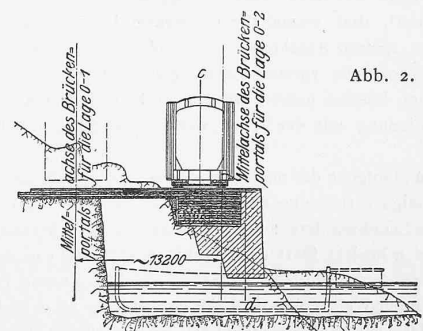


Abb. 2.

Wasser gefüllte Kähne, die mit einem Traggerüst versehen waren, das bis dicht unter die Brückenunterkante reichte. Durch Einschieben von Holzkeilen und Auspumpen des Wasserballastes wurde sodann die Brücke von der Flügelmauer abgehoben, hernach durch Dampfer langsam ausgeschwenkt und stromabwärts in die richtige Lage gebracht, und schliesslich durch Einlaufenlassen von Wasser in die Kähne auf die Flusspfeiler abgesetzt. Durch Rückhaltketten war dafür gesorgt, dass die Geschwindigkeit beim Ausschwenken nicht zu gross wurde. Nach einem Berichte des Brückenbauingenieurs *Otto Linton* von den schwed. Staatsbahnen in der Z. d. V. d. I., der wir auch die beiden Abbildungen entnehmen, ging die Ausdrehung ohne jeglichen Unfall in 1 Std. 45 Min. vor sich, wobei auf die eigentliche Drehung nur 59 Min. entfielen. Das Eigengewicht der Brücke (ohne Längsträger und Fahrbahn) betrug dabei rund 358 t, wovon ungefähr 200 t auf den Kähnen lasteten.

**Vergleichende Versuche mit verschiedenen Eisenanstrichen** sind letztes Jahr auf Veranlassung des k. k. österr. Binnenschiffahrtsinspektorats veranstaltet worden, über deren Ergebnis in der «Oester. Wochenschrift f. d. ö. Bd.» berichtet wird. Es wurden Stücke von Walzeisen, Eisenrohren und Blechen mit den zur Untersuchung gelangten Rostschutzmitteln genau nach Anweisung bestrichen und an vier verschiedenen Stellen in der Moldau versenkt. Nach sieben Monaten wurde der Einfluss des Wassers und z. T. der Witterungsverhältnisse auf die Probekörper einer genauen Prüfung unterzogen, wobei es sich zeigte, dass einzig die Siderosthen-Lubrose ein gutes Resultat ergab, indem sich auf den betr. Probestücken kein Rost zeigte; die Farbe war gut erhalten und haftete fest auf dem Eisen, was bei keinem der andern Anstrichmittel so vollkommen der Fall war. Das Endergebnis fasst der Bericht dahin zusammen, dass Eisenteile von Wehrkonstruktionen ober Wasser von Zeit zu Zeit nach Bedarf mit dem bewährten und auch billigen Asphaltteer anzustreichen seien und dass eiserne Wehrteile unter Wasser entweder mit Siderosthen-Lubrose oder dann mit zweimaligem, weit billigerem Miniumanstrich versehen werden müssen, wobei bei Neuanstrichen sämtliche Rostspuren sorgfältig zu beseitigen seien.

**Monatsausweis über die Arbeiten im Rickentunnel.** Im Februar erreichte der Sohlenstollen auf der Südseite durch 124,0 m Vortrieb von Hand eine Länge von 4239,0 m, was zusammen mit dem unverändert gebliebenen nördlichen Richtstollen eine Gesamtlänge von 8442,1 m oder 98,1 % der Tunnellänge ausmacht. An Vollendungsarbeiten, die auf der Südseite ruhten, wurden nordwärts geleistet: 64 m Firststollenvortrieb, 86 m Vollausschub, 98 m Widerlager-, 106 m Gewölbe- und 56 m Sohlengewölbe-Mauerwerk. Vom Tunnel waren Ende Februar 7378 m oder 85,8 % der Gesamtlänge vollendet. Es betrug die mittlere tägliche Arbeiterzahl auf beiden Baustellen zusammen 622; Wassermenge am Südportal 22,0 l/Sek., am Nordportal 2 l/Sek., Gesteinstemperatur am südlichen Stollenort 22,3 ° C; die geologischen Verhältnisse im Richtstollen blieben unverändert: mehr oder weniger harter Mergel und etwas Kalksandstein. Bei km 4,198 wurde eine neue Gasspalte angeschnitten, die anfänglich ungefähr 38 l/Sek. Grubengas lieferte, nach zwei Tagen aber bereits ausgeblasen hatte. Die alte Gasquelle bei Km 3,799 zeigt immer noch schwache Ausströmung.

**Deutsche Gartenstädte.** Die deutschen Werkstätten für Handwerkerkunst Dresden, G. m. b. H., planen zwischen Klotzsche und Röhmitz die Anlage einer Gartenvorstadt «Hellerau» nach den Angaben und Entwürfen hervorragender Künstler. Ein Festhaus, zahlreiche Einfamilienhäuser, ein Landerziehungsheim und eine Fabrik sollen hier erstehen. Nach dem Ausbau der elektrischen Bahn bis Hellerau durch den Staat wird, da die Kapitalien für den Bodenkauf gezeichnet sind, sofort mit dem Bau begonnen werden. Ähnliches ist in der Nähe von Karlsruhe geplant und in gleicher Weise soll hinter Günterstal bei Freiburg i. B. nach den Entwürfen und Plänen von Professor Max Länger in Karlsruhe eine Gartenstadt demnächst ausgeführt werden. Auch zu einer Villenkolonie «Friedrichshöhe» nordöstlich von Petershausen bei Konstanz sind von Architekt dipl. Ing. H. Wieland in Konstanz Pläne ausgearbeitet und in der Bauzeitung für Württemberg veröffentlicht worden.

**Die Entwicklung der Kruppschen Gusstahlfabrik** wird trefflich illustriert durch einige Angaben über das Anwachsen der Zahl der Werksangehörigen. Ende der 70er Jahre beschäftigte die Gusstahlfabrik rund 8000 Angestellte und Arbeiter; Ende der 80er Jahre belief sich deren Zahl bereits auf 15000 und zu Anfang dieses Jahrhunderts auf gegen 25000. Infolge der damaligen, allgemeinen wirtschaftlichen Krise sank die Zahl der Werksangehörigen 1903 auf 21000, um im Jahre 1905 auf über 32000 anzuwachsen! Der seither eingetretene Minderbedarf an Kriegsmaterial bewirkte ein abermaliges Sinken auf den immerhin ganz ansehnlichen gegenwärtigen Personalbestand von rund 31000. Vor kurzem fand die alljährliche Jubiläumsfeier statt zu Ehren derjenigen, die ihr 25. Dienstjahr beendet hatten; es waren dieses Jahr 275 Jubilare, die den festlichen Tag begehen konnten.

**Eisenbeton im Schiffbau** wird in Italien schon seit einiger Zeit für Leichterschiffe angewendet. Nun hat der italienische Ingenieur Lorenzo d'Adda in Genua eine Eisenbeton-Panzerplatte erfunden, mit der in Mugliano Schiessversuche angestellt werden. Bis jetzt konnte die Platte, die beidseitig von dünnen Stahlplatten geschützt ist, durch Geschosse aus einem 20,3 cm Geschütz nicht durchschlagen werden. Die Brauchbarkeit dieser Platten vorausgesetzt, dürfte die Erfindung eine grosse Bedeutung im Kriegsschiffbau erlangen, da der Eisenbeton mit einem spezifischen Gewicht von etwa 2,5 eine beträchtliche Gewichtsersparnis gegenüber Stahlpanzerplatten vom spezifischen Gewicht 8 ermöglichen würde, abgesehen von wesentlicher Kostenersparnis.

**Die Erbauung des Aufnahmegebäudes des neuen Bahnhofs in Leipzig,** «des bedeutendsten Bauwerks, das die deutsche Baukunst der letzten Jahrzehnte zu vergeben hatte», mit einem Kostenvoranschlag von

ungefähr 72 Millionen Fr. wurde, Nachrichten aus Dresden zufolge den Architekten *Lossow & Kühne* daselbst übertragen, die in dem im vorigen Jahr beendeten Wettbewerb mit einem I. Preis ausgezeichnet worden waren. Die «Deutsche Bauzeitung» knüpft daran die Bemerkung: «Möchte man den Künstlern aber auch die nötige, vom Bureaokratismus befreite Freiheit in der Gestaltung lassen!»

**Die Wirtschaftlichkeit elektrischer Stadtschnellbahnen** scheint nach Mitteilungen von Regierungsrat a. D. *Kemmann* im Verein für Eisenbahnkunde keine erfreuliche zu sein. Mit Ausnahme der New-Yorker und der Pariser Schnellbahnen, sowie der Berliner Hochbahn ergibt keine dieser Bahnen einen höhern Reingewinn als 4<sup>0</sup>/<sub>100</sub>; auch die Central-London-Bahn werde ihre bisherige vierprozentige Dividende nicht aufrecht erhalten können. Eine ganze Reihe von elektrischen Stadtschnellbahnen arbeite gänzlich ohne Reinertrag.

**Die Verlegung der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien** aus dem jetzigen Hause nach einem von Oberbaurat Professor *Otto Wagner* entworfenen Neubau im Pavillonsystem mit Zentralgebäude in Hütteldorf wird geplant. Im alten Akademie-Gebäude ist die Einrichtung der jetzt im Belvedere untergebrachten Modernen Galerie beabsichtigt.

**Der Ostbahnhof von St. Gallen.** Zur Erstellung von Zufahrtsstrassen zur Station St. Fiden, die als Ostbahnhof der Stadt St. Gallen von den S. B. B. derzeit ausgebaut wird, hat der Gemeinderat von Tablat 1 200 000 Fr. bewilligt.

**Der Umbau des alten Museums in Weimar,** der nach Plänen des Professors *van de Velde* erfolgen soll, wird sich auf alle Räume, die Preller-Galerie ausgenommen, erstrecken und ist auf ungefähr 310 000 Fr. veranschlagt.

**Lokalbahnen in Bayern.** Eine neue bayerische Lokalbahn-Vorlage fordert einen Betrag von zusammen rund 42 000 000 Fr. für 26 neue Nebenbahnen in einer Gesamtlänge von 454,97 km.

## Konkurrenzen.

**Schulhaus in Reiden.** Die Schulhausbaukommission Reiden eröffnet im Auftrage der Gemeinde unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Schulhauses in Reiden mit Einlieferungstermin bis zum 15. Mai 1908. Zur Beurteilung der einlaufenden Projekte ist eine Jury, bestehend aus den Herren Architekten Kantonsbaumeister *Fietz* in Zürich, a. Reg.-Rat *Reese* in Basel und Baudirektor *Schwyder* in Luzern bestellt worden, die das Programm geprüft und gutgeheissen haben. Für die Prämierung von höchstens vier Entwürfen stehen dem Preisgericht zur Verteilung nach freiem Ermessen 1500 Fr. zur Verfügung. Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigentum der Gemeinde, die sich jedoch, was die Anfertigung der Baupläne und die Ausführung des Baues anbelangt, völlig freie Hand vorbehält; sämtliche Entwürfe werden nach der Beurteilung 14 Tage lang öffentlich ausgestellt. Ueber die Lage, Einteilung und den Aufbau des über dem Erdgeschoss zweistöckigen Hauses mit ausgebautem Dachgeschoss enthält das Programm genaue Angaben; als Bausumme sind 150 000 Fr. in Aussicht genommen. An Plänen werden verlangt: ein Lageplan, sämtliche Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1 : 200, sowie eine Kostenberechnung des Gebäudes nach dem Kubikinhalte, gemessen vom Kellerboden bis Oberkante Kehlgebälk. Das Programm mit Lageplan ist von der Schulhausbaukommission Reiden zu beziehen.

**Schulhaus in Broc (Gruyère).** Der Gemeinderat von Broc schreibt unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Plänen für ein Primarschulhaus für Knaben und Mädchen. Als Einlieferungstermin ist der 15. Mai festgesetzt. Dem Preisgericht, das aus den Herren Architekten Staatsrat *Louis Perrier* in Neuchâtel, *Henri Meyer* in Lausanne und *Henri Baudin* in Genf besteht, und das Wettbewerbsprogramm gutgeheissen hat, stehen 1500 Fr. zur Prämierung der drei besten Entwürfe zur Verfügung. Nach dem Spruch des Preisgerichtes werden sämtliche Entwürfe 14 Tage lang öffentlich ausgestellt werden. Vorbehaltlich aller Entschluss-Freiheit, beabsichtigt der Gemeinderat doch die Ausarbeitung der Baupläne und die Leitung des Neubaus dem Verfasser des erstprämiierten Projektes zu übertragen. Sollte diese Absicht aus irgend welchen Gründen nicht verwirklicht werden können, so erhält der Verfasser des mit dem I. Preis bedachten Entwurfs eine ausserordentliche Entschädigung von 500 Fr. Grundrisse, Fassaden und Schnitte des Gebäudes, dessen in kubischer Berechnung festzustellende Baukosten 140 000 Fr. nicht überschreiten sollen, sind im Masstabe 1 : 200 verlangt. Das Programm mit den nötigen Unterlagen kann vom *Conseil Communal de Broc (Gruyère)* bezogen werden.