

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 14

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Prüfung der Portland-Zemente und die neuen Fabrikationsverfahren. Schon seit Jahren hat der Verein Stellung genommen gegen diejenigen Fabriken, die sich jetzt in dem «Verein deutscher Eisen-Portland-Zement-Werke» vereinigt haben und ihren nun als «Eisen-Portland-Zement» in den Handel gebrachten Fabrikaten granuliert und fein gemahlene Hochofenschlacke nach dem Brennen des Zementklinkers teilweise in beträchtlicher Menge zusetzen. Auf wiederholte Eingaben des Vereins hat der kgl. preussische Minister der öffentlichen Arbeiten einen Ausschuss eingesetzt, nach dessen Arbeitsplan je vier Eisen-Portland-Zemente und reine Portland-Zemente mit einander verglichen und auf ihre Eigenschaften während mehrerer Jahre geprüft werden sollen. Bis dahin gilt, dass die als Portland-Zement angebotenen und gelieferten Zemente in allen Teilen den Normen für die einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland-Zement zu entsprechen haben und dass daher bei Bauten, für die Portland-Zemente vorgeschrieben wird, Mischzemente, also auch Eisen-Portland-Zemente, als nicht bedingungs-gemäss anzusehen sind. Für den Fall, dass Eisen-Portland-Zement in Frage kommt, ist die Beimischung von Hochofenschlackensand höchstens bis zu 30% nach dem Brennen zu erlauben.

Die Verhandlungen über die Verwendungsarten und -Möglichkeiten des Portland-Zementes blieben dem *Deutschen Beton-Verein* vorbehalten, der am 20. und 21. Februar die Sitzungen der verwandten Vereine beschloss. Von grossem Interesse war der Vortrag des kgl. Landbauinspektors Hertel über die von ihm ausgeführte Fundamentierung des Gerichtsneubaus in Berlin am Wedding mit Betoneisenpfählen. Zu dem Gegenstand «Erfahrungen bei Betonbauten» berichtete Herr Wölle über die Wasserbehälter der Stadt Leipzig, in denen infolge Kohlensäureeinwirkungen beträchtliche Zerstörungen des Innenputzes beobachtet und Versuche mit Schutzanstrich verschiedener Art angestellt wurden. Am besten haben sich dabei Siderosthenanstriche bewährt. Was die zweckmässigsten Mittel zur Erlangung eines gegen schwere Geschosse widerstandsfähigen Betons anlangt, so ging die allgemeine Meinung dahin, dass Beton für Festungszwecke an der Oberfläche möglichst hart und dicht, im Innern möglichst zäh zu gestalten sei. Die Versuche, derartige Erfolge zu erreichen, sind noch nicht abgeschlossen, ebensowenig wie vergleichende Versuche der Materialprüfungsanstalt in Stuttgart darüber, ob Beton eine grössere Festigkeit durch erdfeuchtes Einstampfen oder durch «plastisches» Anmachen mit ziemlich viel Wasser erhalte. Die Versuche sollen demnächst an der Versuchsanstalt in Charlottenburg fortgesetzt werden; einstweilen aber dürfte es sich empfehlen, bei nicht strenger Beaufsichtigung der Arbeiter den Beton lieber etwas feuchter anzumachen, besonders bei Verwendung von Eiseneinlagen, damit der dünnflüssige Mörtel sich dem Eisen möglichst innig anschmiege.

Auf die Erörterung einer Reihe von anderen interessanten Fragen kann hier nicht weiter eingegangen werden; es wird bezüglich derselben auf die vom Vereine herausgegebenen stenographischen Berichte verwiesen.

Miscellanea.

Die **Bautätigkeit in Zürich** scheint sich nach den beiden vergangenen, äusserst ruhigen Jahren in diesem Frühling wieder mehr zu regen. Allerdings sind es hauptsächlich öffentliche Bauten und Unternehmungen, die dem Baugewerbe neue Anregung verschaffen, während für Spekulationsbauten die Verhältnisse trotz des bedeutenden Rückgangs des Landpreises (in den äusseren Stadtteilen um mehr als 50%), noch nicht genügend gefestigt erscheinen. Auch bessere Villenbauten sind ziemlich zahlreich in Angriff genommen, namentlich auf den nach Süden und Westen geneigten Hängen des Zürichberges. Die in Hottingen oberhalb der beiden Gemeindegemeinde Neumünster verleiht mit ihrem imposanten Säulenportikus der Gegend ein besonders charakteristisches Gepräge. Zur Zeit werden dort vor allem die steilen öffentlichen Wege, die Rütistrasse und Dolderstrasse, von der Stadt so weit als nötig korrigiert, kanalisiert sowie mit Gehwegen versehen und eine neue Zufahrtsstrasse erbaut, die von der Klobachstrasse herkommend mit Ueberbrückung der Dolderbahn den umfangreichen Kirchenplatz auf der Talseite in schöner Abrundung begrenzt.

Ebenso werden im alten Scheuchzergut längs der Weinbergstrasse und der neuen Ottikerstrasse, durch welche die Quartiere Oberstrass und Unterstrass bedeutend näher gerückt wurden, zahlreiche Villen, meist Doppelhäuser erbaut. Einzelne Spekulationsbauten sind in dem flachen Gebiete zwischen Unterstrass und Wipkingen an der inneren Nordstrasse in Angriff genommen. In der Nähe der Hardstrasse unweit der Maschinenfabrik von Escher Wyss & Co. ist die städtische Kehrrecht-Anstalt mit umfangreichen Kessel- und Kaminmauerungsarbeiten schon soweit vorgeschritten, dass sie bereits im

kommenden Herbst dem Betriebe übergeben werden dürfte. An der äussersten, nun mit Altstetten neu bereinigten Westgrenze der Stadt, unmittelbar oberhalb des Rohmaterialienbahnhofs sind die ausgedehnten Bauten des zukünftigen Schlacht- und Viehhofs geplant; in diesem Jahre sollen zunächst die nötigen Zufahrtsstrassen und das Anschlussgeleise erstellt werden. Weiterhin, zwischen der Hohlstrasse und der Bäckerstrasse, hat man mit den Fundamentierungsarbeiten des grossen Schulhauses für den mittleren Teil des III. Kreises begonnen.

Die neue Sihlbrücke, an der zur Zeit emsig gearbeitet wird, hofft man im kommenden Mai dem Verkehr übergeben zu können. In Verbindung mit diesem Neubau stehen grössere Korrekturen an der Sihlstrasse und Badenerstrasse, an der die Gebäulichkeiten des Konsumvereins und die ursprüngliche St. Jakobskapelle mit Siechenhaus abgerissen wurden, während auf der Ostseite der Brücke der ausgefüllte Sihlkanal eine erhebliche Verbreiterung der Sihlstrasse gestattet. Die im vergangenen Jahr neu erstellte Sihlhofstrasse hat die früher schwer zu erreichenden «Seidenhöfe» derart zugänglich gemacht, dass sich jetzt dort ein Geschäftshaus an das andere reibt und dieser Stadtteil in kurzer Zeit ein völlig neues Bild gewähren wird. Oestlich der Bahnhofstrasse im sogenannten Oetenbachquartier werden zu den umfangreichen Fundierungsarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude des Bauwesens I beim Waisenhaus-Hügel bedeutende Abgrabungen vorgenommen.

Im zweiten Kreis sei ein im Ausbau begriffenes Geschäftshaus an der Ecke des Bleicherweges und der Eisenbahnstrasse erwähnt, das durch sein ungewohntes Aeussere die Aufmerksamkeit erregt. Der massive Neubau in modernen Formen ist mit buntbemalten und glasierten Fliesen verkleidet; ebenso erscheint die Verwendung von schmiedeeisernen Fenstern neu. Im Gebiete der ehemaligen Gemeinde Wollishofen entstehen auf dem dort sich ausdehnenden, aussichtsreichen innern Moränenzug gleichfalls mehrere Villen. So ist an der Bürglistrasse eine neue Villa im Ausbau begriffen und eine zweite unmittelbar nördlich davon geplant; auch weiter südlich an der äusseren Bellariastrasse ist ein stattliches Landhaus beinahe fertig gestellt. Die Bautätigkeit im äusseren Teile von Wollishofen scheint dagegen zu stocken.

Italienische Burgen. Vor kurzem hielt Architekt *Bodo Ebhardt*, der Leiter der Umbauarbeiten an der Hochkönigsburg bei Schlettstadt, in Berlin einen Vortrag über eine im Auftrage des deutschen Kaisers von ihm im Frühjahr 1902 unternommene Reise durch Italien, die den Zweck hatte, vergleichende Studien über den Burgenbau Italiens und Deutschlands anzustellen und die in der Schweiz im Frühjahr 1901, sowie in Oesterreich im Herbst des gleichen Jahres gemachten Beobachtungen zu ergänzen.

In Südtalien wurde vor allem Apulien aufgesucht mit den Resten der Hohenstaufenburgen in Lucera, Foggia, Barletta, Castel del Monte, Bari, Bitonto, Brindisi, Gallipoli und Tarent, sowie in Neapel und Ravello, dann aber auch die kleinen Burgen an der Westküste Campaniens und Calabriens besichtigt, die Beispiele der allmählichen Entwicklung der Burgenbaukunst auf Grund sarazenischer, normannischer und französischer Motive bieten. Auf Sizilien nahm Ebhardt u. a. die Burgbauten in Messina, Catania, Paterno am Aetna, Castro-Giovanni, Mussomeli und die Normannenburgen in Palermo auf und besuchte nach der Rückkehr nach Neapel noch die Burg Janula bei Monte Cassino. In Rom wurden die mittelalterlichen Befestigungswerke eingehend untersucht und dann die Burg von Bracciano am Lago Bracciano studiert, ebenso wie nördlich von Rom die Burgen von Spoleto und Assisi. In Florenz fanden der Palazzo vecchio und zahlreiche andere Paläste als Anlagen italienischer Stadtburgen älterer Art Berücksichtigung. Das Gebiet von Faenza und Rimini ist reich an Burgbauten aus der Zeit der Sforza und des Cesare Borgia, ebenso wie das Gelände bei Imola. Auch die bekannten schiefen Stadttürme Garisenda und Asinelli in Bologna wurden besichtigt. Ravenna besitzt das fast völlig unbekanntes Kastell Brancalione und nordwärts bietet das Kastell d'Este in Ferrara trotz späterer Umbauten ein schönes Beispiel einer italienischen Fürstenburg. Padua und Venedig wurden ärmer an Bauten der gesuchten Art gefunden, dagegen in Sermione am Gardasee, in Verona mit seiner schönen Stadtburg und in Mantua mit dem Kastell Gonzaga reiche Ergebnisse erzielt. Nach Besichtigung der alten, hoch auf den Bergen gelegenen Vorwerke der Stadt Genua, von Finalborgo und des völlig neuerbauten «Castello medioevale» in Turin wurde Aosta im Süden des grossen St. Bernhard-Passes aufgesucht und dann in Mailand und in der schon auf Schweizer-Gebiet gelegenen alten Talsperre der Sforza in Bellinzona die letzten Beispiele italienischer Burgenbaukunst studiert.

Elektrischer Betrieb auf den schweizerischen Hauptbahnen. Die bereits seit 1901 bestehenden Kommission zur Organisation des Studiums des elektrischen Bahnbetriebes hat am 28. März in Bern unter Be-

teilung des Eisenbahndepartements, der Bahnverwaltungen und grösseren Konstruktionsfirmen eine Sitzung abgehalten und das schweizer. Studienkomitee für elektrischen Bahnbetrieb konstituiert; dessen geschäftsleitender Ausschuss ist folgendermassen bestellt worden: Präsident: J. Flury, Generaldirektor der Bundesbahnen; Vizepräsident: Dr. Tissot, vom schweizer. elektrotechnischen Verein, in Basel; Generalsekretär: Dr. W. Wyssling, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich; Quästorat: Firma Brown, Boveri & Cie. A.-G. in Baden. Am Studienkomitee sind zur Zeit beteiligt: das eidg. Eisenbahndepartement durch seine technische Abteilung, die schweizer. Bundesbahnen, die Gotthardbahn, die A.-G. Brown, Boveri & Cie., die A.-G. vorm. J. J. Rieter & Cie., die Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique in Genf, die Elektrizitätsgesellschaft Alioth, die Maschinenfabrik Oerlikon, der schweizer. elektrotechnische Verein und der Verband schweizer. Elektrizitätswerke.

Die „Forma urbis“, der älteste Plan von Rom, wurde anlässlich des zu Rom stattfindenden, internationalen historischen Kongresses im Hofe des Palazzo dei Conservatori auf dem Kapitol an einer Wand von 14 auf 18 m wieder hergestellt. Im Altertum war die «Forma urbis», die aus den Jahren 203 bis 211 nach Christi stammt, im Masstabe 1:250, Südrichtung nach oben, auf Marmorplatten eingehauen, an einer Wand des «archivio di Catasto» der damaligen Zeit angebracht. Diese Wand bildet derzeit die Rückseite der Kirche der Heiligen Cosmas und Damianus und zeigt heute noch die Spuren der eisernen Träger, an denen die Marmorplatten befestigt waren. Von den ungefähr 1200 noch vorhandenen Fragmenten sind rund 200 in schwarz in den an obengenannter Mauer in roten Linien und gleichem Masstabe aufgezeichneten Plan des modernen Rom eingefügt, unter Beschränkung auf die monumentale Zone. Die übrigen tausend Bruchstücke, die zum Teil in buntem Durcheinander in die Wände des Treppenaufstieges im Palazzo dei Conservatori eingemauert waren, zum Teil bei Ausgrabungen in der via Giulia zum Vorschein kamen, konnten noch nicht bestimmt und in den Gesamtplan eingesetzt werden.

Die vierte Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern wird vom 23. bis 25. Juli d. J. in Dresden tagen und zwar in Verbindung mit der ordentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes deutscher Zentralheizungs-Industrieller. Die Stadt Dresden ist in Rücksicht darauf gewählt worden, dass dort vom 20. Mai bis Ende September 1903 die «Deutsche Städteausstellung» stattfindet, welche die Stadthygiene in umfassender Weise zur Darstellung bringen und daher den Fachgenossen viel Interessantes bieten wird. Aus dem Programm möge neben der Besichtigung der Ausstellung und des Fernheizwerkes Dresdens hervorgehoben werden, dass Vorträge über den Vergleich der Niederdruck-Dampfheizung mit der Warmwasserheizung, über die Notwendigkeit gesetzlicher Vorschriften für Zentralheizungsanlagen und über Vertragsabschlüsse und Abnahme von Zentralheizungsanlagen beabsichtigt sind.

Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Bahnen Mittel- und Unter-Italiens wird von der italienischen Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt und zwar zunächst für folgende Linien: Rom-Albano-Nettuno, Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni, Velletri-Terracina, Cajanello-Iserina-Sparanise-Gaeta mit einer Kräftefordernis von 14 000 P.S. bei einer Gesamtlänge von 300 km. Auch die Linie Roccasecca-Arezzo mit 3600 P.S. bei einer Länge von 80 km und die alte Linie Rom-Neapel mit 17 000 P.S., sowie die neu geplante Schnellzuglinie Rom-Neapel mit 20 000 P.S. sollen in einer weiteren Periode in den elektrischen Betrieb mit einbezogen werden. Es wären demnach im ganzen 54 000 P.S. erforderlich, die aus den Flussläufen der dortigen Landesgegenden zu gewinnen wären.

Konkurrenzen.

Evangelische Kirche in Bruggen. (Bd. XLI S. 12.) Es sind bis zum 31. März d. J. 75 Entwürfe zu diesem Wettbewerbe eingereicht worden. Das Preisgericht dürfte gleich nach Ostern zusammentreten.

Nekrologie.

† E. Züblin. Unser am 25. März d. J. dahingegangener Freund war, einer St. Galler Familie entstammend, in Neumünster bei Zürich am 1. September 1844 geboren, besuchte die Schulen daselbst sowie die Zürcher Kantonsschule und trat im Herbst 1861 in den Vorkurs des eidg. Polytechnikums ein. Vom Oktober 1862 bis zum Schlusse des Sommersemesters 1865 studierte er daselbst an der Ingenieurschule mit grossem Eifer und Ausdauer. Das ernste Studium liess ihm aber immer noch Zeit, an dem

damals so frisch pulsierenden, fröhlichen Studentenleben teilzunehmen und im schönen Zusammensein mit gleichgesinnten Kameraden den Grund zu Freundschaftsbeziehungen zu legen, die bis zu seinem Tode lebendig geblieben sind. Züblins erste praktische Betätigung war auf dem Bureau der Rheinkorrektion in St. Gallen, auf dem er vom Frühjahr 1865 bis zum Herbst 1867 arbeitete. Er verliess diese Stelle, um sich bei der Bauunternehmung Wieland, Gubser & Cie. an der Bauausführung der Toggenburgerbahn bis zu deren Fertigstellung im Jahre 1870 zu beteiligen. Hierauf berief ihn der Regierungsrat des Kantons Thurgau an die Stelle eines kantonalen Strasseninspektors, in welcher Stellung Züblin Gelegenheit fand, sich als tüchtiger, dem Fortschritte huldigender Ingenieur zu zeigen und besonders auch seine auf dem Rheinbaubureau erworbenen Erfahrungen zu verwerten, indem er die Projekte zur Thurkorrektur aufstellte und deren Ausführung einleitete. Seine Vorliebe für den Eisenbahnbau veranlasste ihn jedoch, diese Tätigkeit mit jener eines Sektionsingenieurs für den Bau der Linie Effretikon-Hinweil zu vertauschen, an die er im Jahre 1873 berufen wurde. Als die bezüglichen Arbeiten beendet waren, nötigte der mittlerweile eingetretene gänzliche Stillstand im Eisenbahnbau Züblin, sich wieder anderen Arbeiten zuzuwenden, er wurde 1878 bauleitender Ingenieur der Stadt St. Gallen für die Gädmenwasserversorgung, errichtete 1879 in St. Gallen ein technisches Bureau und nahm im gleichen Jahre die Stelle eines Kontrollingenieurs beim schweiz. Eisenbahndepartement an, in welcher er bis 1889 tätig blieb. Bei Beginn des Ausbaues der sogenannten Moratoriumslinien der Nordostbahn, wurde er im genannten Jahre als Adjunkt dem damaligen Oberingenieur, Herrn R. Moser, zugeteilt und war als solcher zunächst bei der Linie Koblenz-Stein beschäftigt, auf der als wichtigstes Bauwerk die Aarebrücke bei Koblenz mit fünf Oeffnungen bekannt ist. Nachdem bei dem 1894 durch Guyer-Zeller herbeigeführten plötzlichen Richtungswechsel in der Nordostbahn Oberingenieur R. Moser seinen Rücktritt erklärt hatte, wurde 1895 E. Züblin zu dessen Nachfolger ernannt. In dieser Eigenschaft hat er den Bau des Restes der noch auszuführenden Moratoriumslinien, namentlich Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, geleitet und durchgeführt. Als die wichtigsten Objekte dieser Strecken sind der Horgener Tunnel mit 1985 m und der Albistunnel mit 3359 m Länge, der gemauerte Viadukt bei Baar und die grosse Rheinüberbrückung bei Eglisau nebst den schwierigen Bahnbauten bei Neuhausen zu nennen.

Nach Durchführung dieser Arbeiten leitete er von 1899 bis im Juni 1901 die Arbeiten für die Bahn Uerikon-Bauma und befasste sich sodann mit Eisenbahnprojekten im Kanton Thurgau, die er im Auftrage des Regierungsrates studierte. Seine letzte praktische Tätigkeit betraf die Abgabe eines Gutachtens für die Erstellung einer Thurbrücke bei Weinfelden. Gelegentlich der Erhebungen für diese Arbeiten, die im Februar 1902 stattfanden, scheint in Züblins, bereits im hohen Grade angegriffener Gesundheit eine bedeutende Verschlimmerung eingetreten zu sein. Schon von Januar bis April 1901 hatte er durch eine Kur in Davos umsonst Kräftigung seiner Gesundheit gesucht; ebenso war ein Aufenthalt im Herbste 1902 in Linthal ohne den gehofften Erfolg und er blieb in den letzten Monaten fast beständig an das Krankenlager gefesselt, bis er am 25. März von seinen Leiden erlöst wurde.

Mit Züblin ist ein erprobter Eisenbahningenieur dahingegangen, der seinem Fache mit Leib und Seele ergeben war, ein Mann ohne Falschheit, von lauterem Charakter, wie ihrer wenige gefunden werden. L. B.

† Rudolf Wyss. Am 28. März d. J. ist in Luzern im Alter von 47 Jahren Rudolf Wyss, Ingenieur der S. B. B., einem Herzschlage erlegen. Zu Innertkirchen im Kanton Bern geboren, besuchte er die Realschule in Bern und dann die Lehranstalt in Hofwyl, um im Oktober 1874 das Polytechnikum in Stuttgart zu beziehen, an dem er im Jahre 1878 das Diplom als Ingenieur erwarb. In die Heimat zurückgekehrt, fand er Arbeit beim Bau der Kirchenfeldbrücke in Bern und später, von 1879 bis 1880, bei der Schwarzwasserbrücke. In den Jahren 1881 bis 1884 war er unter Ingenieur Anselmier am Bau der Adelpodenstrasse und speziell der Stegbrücke über die Engstligen tätig und trat dann 1885 in die Dienste der Schweizer. Zentralbahn als Ingenieur der Bahnerhaltung, zuerst mit Sitz in Bern und dann in Luzern für die Linie Olten-Luzern und die Strecke Aarburg-Roggwil. Bei der Verstaatlichung trat auch Wyss in den Ingenieurstab der Schweizer. Bundesbahnen über. Seinen Berufspflichten gewissenhaft und mit der grössten Pflichttreue nachlebend, suchte Wyss in seiner freien Zeit mit Vorliebe Erholung in seinen lieben Bergen und in den Kreisen des Alpenklubs, dessen eifriges und sehr beliebtes Mitglied er gewesen ist.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.