

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 24 (1908)

Heft: 24

Rubrik: Bauwesen in Huttwil

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: 01.04.2025

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

Schulhausbau Narau. Eine stolze Baute beabsichtigt man in der aargauischen Residenz, nämlich die Errichtung eines neuen Bezirksschulgebäudes und einer neuen Turnhalle im Kostenvoranschlag von 1 Million Franken. Der Gemeinderat wird zur Aufnahme eines bezüglichen Anlehens ermächtigt, dessen Verzinsung durch Erhebung einer Mehrsteuer aufgebracht werden soll; diesen Antrag stellt der Gemeinderat zu Händen der Einwohnergemeindeversammlung.

Kasernen-Neubauten in Luzern. Der Bundesrat hat das Expropriationsverfahren zur Erstellung von neuen Kasernenbauten auf der Allmend in Luzern eingeleitet. Der Baubeginn ist auf den nächsten Winter in Aussicht genommen.

Eine neue Maschinenfabrik an der Schweizergrenze. Wie aus zuverlässiger Quelle verlautet, beabsichtigt eine große Firma aus Dortmund nächst der Gemeinde Eschen, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Mendeln, eine bedeutende Eisgießerei und Maschinenfabrik zu errichten. Die Gemeinde Eschen (Fichtenstein) zeigt großes Entgegenkommen.

Neuer Kiesausladeplatz Rorschach. (Korr.) In Rorschach werden per Jahr etwa 5000 m³ Sand und Kies von Motorschiffen auf Eisenbahnwagen eingeladen. Es betrifft dies Streusand, Maurersand, Straßentief und Betonkies. Bis anhin war die Umladestelle oberhalb dem Kabisplatz, vor den öffentlichen Anlagen beim Seehof. Zum großen Leidwesen der vielen Besucher ist die Aussicht auf den See durch bereit gestellte Kiewagen meistens verunmöglicht. Um dem Uebel abzuhelfen und die öffentlichen Anlagen zu vergrößern, hat die Gemeinde Rorschach sich vom Kanton St. Gallen den jetzigen Ausladeplatz abtreten lassen. Bevor jedoch an die Erstellung der Quaimauern, Auffüllungen und Anlagen herangetreten werden kann, ist zuerst ein neuer Kiesausladeplatz zu schaffen. Derselbe ist künftig westlich dem neuen Schlachthaus vorgesehen, das durch allmähliche Auffüllung gewonnen und durch eine Seemauer abgeschlossen werden soll. Um für die sehr beträchtlichen Auffüllungen Zeit zu gewinnen und Kosten zu ersparen, will man provisorisch teilweise den bereits aufgefüllten Platz nördlich vom Schlachthaus zur Anlage des Geleises benützen und den sofort nötigen Boden durch Ausschüttung gewinnen. Bei dieser Gelegenheit wird auch für das neue Schlachthaus ein Dienstgeleise gelegt und eine Viehrampe erstellt. Die schweizerischen Bundesbahnen haben auch eine Wagenwäscherei in der Nähe der Viehrampe vorgesehen. An den ziemlich erheblichen Erstellungskosten dürften beteiligt sein: die schweizerischen Bundesbahnen, die Gemeinde Rorschach und der Verband für Motor- und Segelschiffahrt. In den nächsten Tagen finden Verhandlungen statt, so daß möglicherweise schon im nächsten Winter die provisorische Anlage erstellt wird.

Kanalisation des Schwarzenbächle Goldach. (Korr.) Die aus Beiträgen der Gemeinden Goldach-Rorschach sowie der beteiligten Anstößer zu erstellende Kanalisation des Schwarzenbächle wurde insofern ergänzt, daß die Korrektur oben über die Staatsstraße Goldach-Rorschach, unten über die Staatsstraße Rorschach-Horn ausgedehnt wurde. Statt vieler Kurven, die der jetzige Lauf aufweist, erhält man eine gerade Strecke. Der gegenseitige Landaustausch war Sache einer freiwilligen Uebereinkunft.

Friedrichshafen wird jetzt permanente Luftschiffs-Bahnhöfe erhalten. Eine Gesellschaft von rheinischen Großindustriellen, denen Graf Zeppelin sehr nahe steht, gedenkt, ein etwa 4300 Hektar großes Grundstück in unmittelbarer Nähe der Stadt anzukaufen, das durch einen Schienenstrang mit der Bahn verbunden werden soll.

Auf diesem Grundstück sollen zunächst drei Ballonhallen, Werkstätten und vielleicht auch Arbeiterhäuser errichtet werden. Ob Gas- oder Aluminiumwerke angelegt werden, ist noch unentschieden. Ein auf dem Grundstück gelegener Weiher ermöglicht den Auf- und Abstieg der Ballons vom Wasser aus, doch soll auch die Landung und der Aufstieg vom festen Boden aus geübt werden. Die Verhandlungen mit den bisherigen Grundeigentümern haben bereits zum Ziele geführt. Der Gesamtpreis beträgt 140,000 Mark. Die Luftschiff-Bauverwaltung Friedrichshafen steht ferner zur Zeit mit dem Besitzer der Trautenmühle, die in diesem Frühjahr vollständig abbrannte, in Unterhandlungen. Graf Zeppelin will die Mühle käuflich erwerben, um dort eine Werkstätte größeren Stils einzurichten. Ferner soll hinter dem Friedhof ein größeres Areal zur Errichtung einer Gasanstalt angekauft werden.

Neue Straßebauten in Rorschach. (Korr.) Das sonst günstig gelegene Bauquartier zwischen der Promenaden- und Langmoosstraße erstrebt schon jahrelang eine zweckmäßige Verbindung gegen die Heidenerstraße. Nachdem in letzter Zeit ein neuer Ueberbauungsplan genehmigt wurde — wenigstens in seinen Grundideen — ist diese Frage neuerdings in den Vordergrund getreten. Dem Vernehmen nach tendieren die beteiligten Anstößer — die Straße wird als Quartierstraße gebaut und muß von den Interessenten bezahlt werden — auf eine Verbindung unterhalb der Villa Hochbühl. Die neue Straße müßte vermittelt Brücken in armiertem Beton über bereits bestehende, einstöckige Gebäulichkeiten geführt werden. Mit sehr günstigen Steigungsverhältnissen wäre ein sehr zweckmäßiger Anschluß an das vorhin erwähnte Straßennetz möglich.

Bauwesen in Huttwil.

(rd.-Korr.)

Unser unteremmentalisches „Metropöchen“ steht nun seit 12 Jahren in einer beständigen baulichen Entwicklung, die namentlich im letzten Lustrium das Ortschaftsbild ganz bedeutend verändert hat, stylvoll zwar wollen wir nicht sagen, denn schlimmer, unrationeller als hier die Terrainverhältnisse ausgenützt werden müssen, mangels energischer Initiative und uneigennütigen Gemeinnsinns, könnte es wohl nirgends der Fall sein. Nun, man baut halt so wie die Möglichkeit es gestattet und verlängert den städtischen Bandwurm bis zum zweiten Kilometer. Zum Glück wird nun nach und nach das große und schön gelegene „Fichtenfeld“ zwischen Dürrenroth- und Rohrbachstraße für Baupläze parzelliert und es besteht bestimmte Aussicht, daß sich hier in kurzem ein stattliches, hübsches Quartier entwickelt, so daß die Stadt wenigstens im Westen eine Art „Gegengewicht“ erhält. Ein Duzend schmucker Neubauten sind hier teils schon entstanden, teils sind sie im Bau begriffen und das im Alignementsplan verzeichnete Straßennetz wird in kurze auch in Angriff genommen werden müssen. An unternehmenden Bauleuten fehlt es nicht, und auf großen weithin sichtbaren weißen Schildern lockt die Anpreisung „Hier ist Baugrund zu verkaufen“, wohl noch manchen spekulativen oder doch wenigstens energischen Handwerker oder Geschäftsmann an, hier sich ein eigenes Heim zu errichten. Vom praktisch-ästhetischen Standpunkt aus wäre freilich eine in anderer Richtung sich bewegende Ausdehnung der Ortschaft vorteilhafter und schöner. Allein wenn es nun einmal so sein soll, so fügt man sich um so leichter darein, als ja schließlich jede bauliche Entwicklung ein Fortschritt und ein Zeugnis von Gedeihen ist. Also mag sich auf dem Fichtenfeld eine zweite Stadt gestalten, uns kanns nur recht sein.

Uebrigens wird dieses Quartier just mitten von der neuen Linie der Ramsay Sumiswald-Guttwil-Bahn durchschnitten, was auch seine Vorteile hat, die sich später erst recht zeigen werden. Auch eine „Kirche“ steht da bereits, allerdings eine sehr profane, die in eigenartigen Formen gehaltene Schnapsbrennerei, die demnächst auch äusserlich einer flotten Renovation unterzogen werden soll. Es wird also in West-Guttwil noch lange Zeit eine rege Bautätigkeit herrschen.

Guttwil ist nun Knoten- bzw. Ausgangspunkt dreier Bahnlinien, deren Verkehr ständig zunimmt. Der verhältnismässig kleine Bahnhof vermag seit Einführung der neuen N.-S.-G.-B. den Anforderungen nicht mehr zu genügen und muß bedeutend vergrößert und erweitert werden, wofür Pläne, Expropriationen zc. bereits perfekt sind. Die Kosten werden weit über Fr. 150,000 betragen und werden durch Vermehrung des Aktienkapitals der Langenthal-Guttwil-Bahn von Fr. 817,000 auf Fr. 1,200,000 aufgebracht (wozu allerdings noch Rollmaterialanschaffungen kommen). Es ist also immer noch ein großes „Werden“ und Wachsen in unserm städtischen Gemeinwesen, das Verdienst bringt, Anregungen gibt und den Unternehmungsggeist fördert, und es ist bekanntlich für jede Ortschaft ein Glück!

Bahnüberführung beim Ochsen Garten Goldach. (Korr.) Zwischen Rorschach und Goldach ist einzig beim Ochsen Garten noch eine Straßenunterführung mit annehmbaren Steigungen möglich. Da beide Orte sich baulich unterschieden rasch entwickeln, ist eine solche Unterführung bei den in Goldach geplanten neuen Straßenanlagen dringend nötig. Die Kreisdirektion IV nahm seinerzeit auch 70,000 Fr. Beitrag auf's Budget. Die Generaldirektion strich den Posten. Seither gehen Verhandlungen zwischen der Gemeinde Goldach und dem Baudepartement des Kantons St. Gallen einerseits und Kreisdirektion IV und Generaldirektion der Bundesbahnen hin und her. Jede Instanz sieht die Notwendigkeit, keine will so viel leisten, wie es die andere für angemessen hält. Der Gemeinderat von Goldach brachte eine Verbreiterung des jetzigen Ueberganges à niveau in Vorschlag, wenn die Unterführung der Klosterstraße nicht möglich sein sollte.

Nach neuesten Berichten aus Bern sind sowohl Generaldirektion der S B B wie das eidgenössische Eisenbahndepartement gegen eine Verbreiterung des Niveauüberganges beim Ochsen Garten, aber der Ansicht, der Gemeinderat von Goldach sollte einen größeren Beitrag an die Unterführung leisten, als bereits in Aussicht gestellt. Eventuell anbietet sich das kantonale Baudepartement, eine Verständigungskonferenz anzuordnen.

Der Gemeinderat von Goldach bleibt aber auf seinem bisher eingenommenen Standpunkt. Für ihn werden die Vorteile der Unterführung durch die dadurch bedingten größeren Kanalisationskosten und dem offerierten Beitrag mehr als aufgewogen, während die Bahnverwaltung aus der Unterführung allen Nutzen (Wegfall von zwei Wegübergängen, Wegfall jeder Aufsicht, vermehrte Sicherheit) ziehen wird und daher auch die durch die Unterführung bedingten Meh.kosten allein tragen soll.

Verschiedenes.

Bahnprojekt Basel-Pfirt-Bruntrut. Letzten Sonntag versammelten sich in Courtavon (Oltendorf), einem elsässischen Dorfe, die Vertreter mehrerer Gemeinden vom Ober-Elsass und vom Bezirk Bruntrut. Die Versammlung wurde präsiert von Herrn Raß, Gemeindepräsident von Pfirt. Sie war zusammenberufen, um die Erstellung einer Eisenbahnlinie zwischen Basel und

Bruntrut zu besprechen, welche eine große Anzahl von Dörfern miteinander verbinden würde. Herr Ingenieur Spiry von Basel hat dabei einen sehr umfassenden Bericht über dieses Projekt vorgelegt.

Es besteht schon eine Linie als Schmalspurbahn, welche die Gemeinden Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil, Ettingen, Witterswil, Bättwil und Flüh bedient. Die Gesellschaft will nun diese Linie bis nach Rodersdorf verlängern. Ein Komitee trat zusammen, bestehend aus Elsägern und Schweizern, um die Bahn bis nach Pfirt zu bauen. Das Komitee bespricht jetzt die Frage, ob es nicht besser wäre, die Linie bis nach Bruntrut fortzusetzen und an die Linie Bonfol-Bruntrut in Bonfol oder Vendlincourt anzuschließen.

Die ganze Linie von Basel nach Bruntrut würde 57 km Länge messen, wovon 33 km neu zu bauen bleiben. Die Baukosten sind auf Fr. 3,200,000 veranschlagt und die Finanzierung soll gesichert sein.

Das neue Theater in Basel steht nach zweijähriger Bauzeit im Rohbau vollendet da. Dasselbe präsentiert sich als stattlicher Bau mit künstlerischer Fassade nach dem Steinberg wie nach der Theaterstraße hin.

Fassadereinigungsmaschine mit Sandstrahlgebläse. Letzter Tage konnte man in der Schüzengasse in Zürich zum erstenmal eine Häuser-Fassaden-Reinigungsmaschine im Betriebe sehen. Wie die Entstaubungsmaschine ruht auch diese Maschine auf einem Wagen. Ein zieliches, mit Tüchern verhängtes Gerüst gestattet dem Personal die Streudüsen der Schläuche zu lenken. Anstatt wie die Entstaubungsmaschinen den Staub aus den Wohnräumen, Teppichen usw. aufzusaugen, wirft hier Preßluft einen extra hiefür präparierten Flußsand mit solcher Wucht gegen die Fassaden, daß die Steine wie frisch behauen aussehen. Ein zwölfpferdiger Motor, auf dem Wagen montiert, liefert die nötige Betriebskraft. Als besondere Vorteile dieser Reinigungsart sind hervorzuheben die durchaus saubere Arbeit, sowie die große Schnelligkeit verglichen mit dem langwierigen Abwaschen mit Wasser oder Säuren. Da kann das leichte Gerüst schnell montiert und demontiert werden.

In Frankfurt a. M. wurde das erste mitteldeutsche Steintreibungs-Geschäft von Herrn Ruegger im Sommer 1907 gegründet. Die Firma Karl Stämpfli & Cie. hat nunmehr diese Reinigungsart in der Schweiz, zunächst in Bern und Zürich eingeführt. Der Apparat kann bei Fassaden jeder Steinart, bei Villen, monumentalen Bauten, Monumenten verwendet werden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich dieses neue und verhältnismäßig billige Reinigungsverfahren überall schnell einbürgern wird. („N. Z. Z.“)

Fensterrahmen aus Eisenbeton. Bei der außerordentlichen Vielseitigkeit der Anwendung des Eisenbetons im Hochbau wird es kaum überraschen, daß in Italien sich die Eisenbetontechnik auch bereits der Herstellung von Fensterrahmen für ländliche Gebäude, Wirtschafts- und Stallgebäude, für chemische und sonstige Fabriken, für Betriebe, in denen sich viel Feuchtigkeit und Dämpfe entwickeln, usw. bemächtigt hat. Gegenüber dem Holz und Eisen haben die Eisenbeton-Fensterrahmen den Vorzug, daß sie wesentlich haltbarer sind, nicht quellen und sich nicht werfen, von Feuchtigkeit und chemischen Einflüssen nicht leiden, keine Unterhaltung erfordern und gegenüber Fenstern in Eisen sich auch billiger stellen. In ihrer Konstruktion schließen sich die Fenster völlig den gebräuchlichen Systemen an und erscheinen nicht schwerfälliger als solche in Holzwerk. Wer sich für diese Sache interessiert, lasse sich den Prospekt der Firma Gaspare Cremonesi in Bizzighettone kommen, der hierüber Auskunft gibt. („Beton-Ztg.“)