

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 10

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

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: 17.03.2025

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

Allgemeines Bauwesen.

Erweiterung des Hauptbahnhofes in Zürich. Die Geleiseanlagen des Zürcher Hauptbahnhofes sollen bekanntlich eine Erweiterung nach der Seite der Gefnerallee hin erfahren. Mit den Vorarbeiten ist bereits begonnen worden. Gegenwärtig ist man mit der Niederlegung der Gebäulichkeiten der alten Werkstätten der Bundesbahnen beschäftigt. Man erhält dadurch einen Überblick, welsch großes Areal diese Werkstätten für sich in Anspruch nahmen, so daß zur Erweiterung der Geleiseanlagen ein ganz beträchtlicher Landstreifen in Betracht kommt, der den Bedürfnissen für längere Zeit genügen dürfte.

Bauprojekt einer Zentral-Bibliothek für die Stadt Zürich. Die Stadtbibliothek Zürich kommt immer mehr in Raumerlegenheit, die Bestände wachsen stetig an, aber der zur Verfügung stehende Platz wird immer knapper. Das Projekt einer Zentral-Bibliothek, in der die Stadtbibliothek und die Kantonsbibliothek untergebracht werden sollen, ist im vergangenen Jahre nur langsam vorge-schritten. Stadt und Kanton Zürich haben an die Baukosten von etwa 1,600,000 Fr. zusammen nur 650,000 Franken beizutragen; das übrige ist durch private Opferwilligkeit aufgebracht worden. Der baldige Bau der Zentral-Bibliothek ist eine dringende Notwendigkeit geworden. Die Sammlungen der Stadtbibliothek vermehrten sich im Jahre 1912 um 8699 Stücke, wovon 4316 Bände und 1519 Broschüren, von welchen 2479 gekauft und 2856 geschenkt wurden. Besonders reiche Geschenke erhielt die Bibliothek vom verstorbenen Prof. Rahn und von Herrn H. Appenzeller. Es wurden im vorigen Jahre 17,200 Bände ausgeteilt.

Bei der Kanalisation der Riltchbergstraße in Zürich, die gegenwärtig von der Stadt ausgeführt wird, zeigt sich, daß der Voranschlag wegen der ganz unerwarteten felsigen Beschaffenheit des Terrains überschritten werden muß. Obwohl die genaue Höhe der Kreditüberschreitungen — schätzungsweise etwa 8000 Franken — jetzt noch nicht festgestellt werden kann, hält es der Stadtrat doch für nützlich, dem Großen Stadtrate hievon Kenntnis zu geben, in der Meinung, daß für die Kreditüberschreitung mit der Abrechnung Entlastung nachgesucht werde.

Schulhausrenovation in Winterthur (Zürich). Die Sekundarschulpflege hat beschlossen, die Pissoir-Anlage im Schulhaus St. Georgen auf der Ostseite umändern zu lassen und eine Kostenberechnung einzuholen.

Schulhausrenovation in Oberwinterthur (Zürich). Die Schulgemeinde bewilligte einen Kredit von 2500 Franken für einen neuen Verputz und die Abänderung der Spüleinrichtungen in den Aborten des alten Sekundarschulhauses.

Bauliches aus Ludretikon bei Thalwil (Zürichsee). In Ludretikon baut Herr Berlatti an ruhiger Lage ein Wohnhaus; neben der kleineren Bahnunterführung erstellt Herr Wäschle ein Geschäftshaus. Da der Geleiseanschluß der Färberei Weidmann infolge der Doppelspur Thalwil-Richterswil etwas seewärts verlegt werden muß, wird nun das Wohnhaus der Firma Ritter, in welchem bisher die Büroräumlichkeiten plaziert waren, abgebrochen und im Kirchboden wieder aufgebaut und für Wohnzwecke eingerichtet.

Für die Renovation und den Anstrich der Badanstalt in Riltchberg (Zürich) bewilligte die Gemeindeversammlung einen Kredit von 3000 Franken.

Die Promenaden und Anlagen in Bern. Der Verkehrsverein hat den städtischen Behörden den Abdruck eines Gutachtens zugestellt, das die Zürcher Garten-

bau-Architekten Otto Froebels Erben in seinem Auftrage über die Promenaden und Anlagen in Bern erstattet haben. Den Ausgangspunkt des Gutachtens bildet die Versammlung des Verkehrsvereins am 12. März 1912, in welcher die städtischen Verkehrsfragen im Hinblick auf die Eröffnung der Böttschbergbahn und die Landesausstellung behandelt wurden. Unter den geäußerten Wünschen befand sich auch derjenige nach einer vermehrten Pflege und moderneren Gestaltung der Schmuckplätze von Bern, sowie die rechtzeitige Fürsorge für freie Plätze bei der Ausdehnung der Stadt.

Der Zustand eines Bahnhofplatzes vermittelt dem ankommenden Fremden den ersten, in seiner Wichtigkeit nicht zu unterschätzenden Eindruck einer Stadt. Er muß ein würdiger und freundlicher sein. Der Bahnhofplatz und der Bubenberglplatz in Bern, die beide in der letzten Zeit eine durchgreifende Umgestaltung erfahren haben, sind denn auch vor allen andern der Gegenstand von Wünschen gewesen, die sich auf eine modernere Gestaltung in gärtnerischer Hinsicht bezogen haben. Es ist bekannt, wie die Gartenbaukunst unserer Tage neue Wege eingeschlagen hat, die aus dem Verfall des Schmuckes in den vergangenen Jahrzehnten emporzuführen beginnen. Man knüpft mit Geschick an ältere, gute Vorbilder an und sucht die Schönheit in der Einfachheit und Zweckmäßigkeit.

In diesem Sinne hat der Verkehrsverein den als Autorität geltenden Gartenbau-Architekten Herrn Otto Froebel in Zürich ersucht, über die Promenaden und Anlagen von Bern ein Gutachten abzugeben. Daß er eine auswärtige Persönlichkeit dafür herangezogen hat, liegt in der größeren Unbefangenheit einer solchen begründet, die eine auch unbeabsichtigte Stellungnahme irgendwelcher Art zu den leitenden Persönlichkeiten der Stadt Bern ausschloß. Die Herren Froebel, die Kenner und warme Freunde der Bundeshauptstadt sind, haben sich der Aufgabe in dem erwähnten Gutachten unterzogen, das eine Fülle von Anregungen enthält, die den leitenden Stellen der Stadt Bern zur Erwägung unterbreitet worden sind. Es versteht sich von selbst, daß eine sofortige Befolgung aller dieser Gedanken und überhaupt eine plötzliche Umgestaltung der Plätze weder möglich noch wünschenswert ist. Den Wert dieses Gutachtens erblickt der Verkehrsverein vielmehr darin, daß es um vermehrte Aufmerksamkeit für dieses wichtige Gebiet städtischer Fürsorge wirkt und ein höheres Ziel steckt, nach welchem sich die Arbeit künftig einstellen kann. Damit entfällt auch die Befürchtung, daß die vielleicht not-

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen

für die

Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen-Verschluß

== Spezialartikel Formen für alle Betriebe. ==

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende

Vergrößerungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.

wendig werdenden vermehrten Ausgaben für die Pflege der Plätze die durch die vorhandenen Mittel gezogenen Grenzen überschreiten müßten.

Druckereibau in Bern. Die Aktionärversammlung der Hallerschen Buchdrucker- und Verlagsanstalt Wagner beschloß, ein eigenes Haus zu erstellen in der günstig gelegenen Ecke der Breitenrainstraße und der von dieser nach dem Schänzli führenden Straße, also in der Nähe der Eisenbahnbrücke. Es soll ein schönes Gebäude werden, das die Druckerei, das „Berner Intelligenzblatt“ und alle anderen Geschäftszweige der Firma aufnehmen soll und mit dem Bauplatz gegen eine halbe Million kosten dürfte.

Bau eines Verwaltungsgebäudes für die Schweiz. Unfallversicherungs-Anstalt in Luzern. Der Verwaltungsrat behandelte in seinen Sitzungen vom 28. und 29. Mai eine Vorlage des Bautenausschusses über den Bau des Verwaltungsgebäudes in Luzern, ohne in bezug auf die Wahl des Bauplatzes endgiltige Beschlüsse zu fassen.

Wegunterführung beim St. Johannesbahnhof in Basel. Der Antrag der Regierung lautet: „Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligt den nachgesuchten Kredit von Fr. 40,000 für die Kosten einer durch die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen auszuführenden Wegunterführung an der Landesgrenze beim St. Johannes-Bahnhof auf Rechnung des Jahres 1913 und unter Verwendung des „St. Johannes Fonds“. — Dieser Beschluß ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.“

Der neue Bahnhof in St. Gallen ist vom Gerüfte befreit worden. Vom Helvetia-Platz aus schafft der die Zollhausstraße unten abschließende, vorspringende östliche Bau ein schönes, wirkungsvolles Bild. Die Parterre-räumlichkeiten sollen am 1. Dezember dem Betriebe übergeben werden. Auf diesen Zeitpunkt ist auch die Eröffnung der neuen Bahnhofrestauration in Aussicht genommen.

Wynakorrektur im Aargau. Der Große Rat genehmigte das Dekret betreffend Korrektur der Wyna bei Reinach und Entwässerung des Wynenmooses, an deren Kosten im Betrage von 1,120,000 Franken der Kanton 248,000 Fr. zu leisten hat.

Damm-, Kanal-, Brücken- und Wehrbauten im Thurgau. Der Regierungsrat unterbreitet den eidgen. Räten einen Bundesbeschluß über die Zusage eines Bundesbeitrages an den Kanton Thurgau für Ergänzungsarbeiten an der Thur im Betrage von 1,318,200 Fr., was 40 % des gesamten Kostenvoranschlages von 3,295,500 Fr. ausmacht. Von dieser Summe entfallen 1,553,000 Fr. auf Damm- und Kanalbauten, 960,000 Fr. auf Brückenbauten, der Rest auf Wehrbauten. Es müssen nicht bloß auf weite Strecken die Hochwasserdämme verstärkt, sondern auch die Thurbrücken von Aßlingen, Rohr, Pfyn und Eschlikofen gehoben und die Brücke von Bischofszell ersetzt werden. Dabei verlangt der Bund, daß der Kanton Thurgau sich verpflichte, für die Abholzung des Hochwasserprofils zu sorgen, um dem Wasser genügenden Abfluß zu verschaffen.

Als beim Hochwasser im Juni 1910 die Thur in der Nähe der zürcherischen Grenze bei Aßlingen die Dämme durchbrach und in die Felder der zürcherischen Grenzgebiete von Altikon und Feldi strömte, ist von zürcherischer Seite gegen den Thurgau der Vorwurf erhoben worden, die Bewaldung des Hochwasserprofils zwischen Fluß und Damm sei an der Katastrophe schuld. Seither hat man sich darüber gestritten, wie es mit dieser

Abholzung gehalten werden sollte. Der Bundesbeschluß verpflichtet nun den Kanton Thurgau, das Hochwasserprofil freizulegen. Von den Brückenbauten sollen in den nächsten Jahren zuerst diejenigen von Pfyn und Bürglen zur Ausführung gelangen; der Umbau der Brücken von Rohr und Bischofszell wird später folgen. Sie waren malerisch und paßten gut in die buschige Landschaft hinein, diese zum größeren Teil hölzernen Thurbrücken. Die neuen werden wohl aus profaischen Eisenkonstruktionen erstellt werden. Immerhin ist in Bischofszell, wo es sich um eine historische Brücke handelt, ein Neubau aus armiertem Beton vorgesehen. Der thurgauische Heimatchutz dürfte sich schon etwas für diese neuen Thurbrücken interessieren.

Für den Bau einer kantonalen landwirtschaftlichen Schule in Mezzana (Tessin) beantragt die großrätliche Kommission einen Kredit von 150,000 Franken für die nötigen Umbauten zu bewilligen.

Eine Motion auf Erbauung von Arbeiterwohnungen durch die Gemeinde La Chaux-de-Fonds wurde vom Generalrat gutgeheißen und dem Gemeinderat zum Studium empfohlen.

Der Wettbewerb des Nordsee- und Mittelmeerhandels im Bodenseegebiet.

Vortrag von H. Gelpke.

(Korrespondenz).

Windau hat für Bayern als zukünftiger Umschlags- und Expeditionsplatz eine ähnliche Bedeutung wie Triest für Österreich. Der Semmeringbahn Wien—Triest entspräche der Schienenweg München—Windau. Beide Linten haben das Gemeinsame, daß sie von Wirtschaftszentren des Donaubeckens aus in südwestlicher Richtung vorstoßen, um nach Überschreiten bedeutender Wasserscheiden, an mächtige ruhende Wasserflächen, am Fuße steil abfallender Gebirge gelegen, auszumünden. So hat auf Grund einer seltsamen, geographischen Übereinstimmung auch Bayern seine Adriafrage: sie umfaßt das Problem der schiffbaren Verbindung der 12 km langen bayerischen Bodenseeküste mit der Nordsee durch den Rhein, mit dem Armelmeer durch den Rhein, den Rhein—Rhonekanal, den Kanal von Burgund und die Setne, mit dem Atlantischen Ozean durch den Rhein, den Rhein—Rhonekanal, den Canal du Centre und die Loire, mit dem Mittelmeer durch die kombinierte Rhein—Mare—Rhonewasserstraße. Die entsprechenden Seehandelsplätze sind der Reihenfolge nach: Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Rouen und Havre, Nantes und St. Nazaire, Gatte und Marseille. Nach Ausbau des Mittellandkanals wäre auch die Verbindung mit der Ostsee hergestellt. Daß ebenfalls eine Donau—Bodenseekanalverbindung von 103 km Länge in den Bereich des Möglichen gehört, ergeben die generellen Studien des Herrn Baurat Eugenan und Regierungsbaumeister Eberhardt. Ohne uns in den Betrachtungen ins Uferlose zu verlieren, bleibt festzustellen, daß die festländischen Bestrebungen in Absicht des Ausbaues der natürlichen Wasserstraßen darauf hingingen, das Bodenseebecken den großen Stromgebieten anzuschließen. Um die handelspolitische Vorherrschaft am Bodensee streiten sich heute Rhein und Rhone, oder im weiteren Sinne Nordsee und Mittelmeer. Daß es sich bei diesen Wettbewerbsbestrebungen keineswegs etwa um einen papierenen Wettlauf mit Projekten handelt, sondern um ernste reelle Schöpfungen, wird aus dem Nachfolgenden hervorgehen.