

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 42 (1926)

Heft: 23

Artikel: Wohnungsnot und Bautätigkeit in Horgen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581852>

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>

Jce-Crème, Würstchen, Tabakwaren, eine blaue Schießbude, usw. an. Unstreitig die beste und feinste Sache von diesen Ständen ist der Verkaufsraum der Basler Leckerli. Auf äußerst diskrete, künstlerische Art ist er mit wenigen, bescheidenen Farben modern ausgemalt, natürlich auf den Export der Leckerli nach Uebersee anspielend, Neger und Chinesen beglückend. Anschließend hat R. Pfleger mit viel kernigem Humor die Marceller Matrosenkneipe „A la Sardine“ mit Friesen dekoriert.

Um zum Schlusse vor dem Verlassen den reinen Zweck der Ausstellung wieder in Erinnerung zu bringen, passieren wir noch den Stand der Binnenschiffahrt in Afrika. Um Schiffe der Wüste im Original vorzuführen, besitzt Basel sein besonderes Privilegium in seinem vielgerühmten zoologischen Garten. Kameel und Dromedar warten hier auf die Verfrachtung der Passagiere zu einem Ritt rings um das Hafensassin.

Zur vollständigen Illusion des Hafens liegen Risten aller Art, Ballen, Fässer, Anker usw. längs des Quais. Betriebsfähige Verladekrane sind aufgestellt und bereichern das Bild der Regsamkeit.

Unwillkürlich drängt sich dem Beschauer ein Vergleich mit der letztjährigen Aargauischen Gewerbe-Ausstellung in Baden auf. Punkto Reichthum und Aufwand steht die Basler Ausstellung ihr um nichts nach, im Gegenteil standen dieser Anlage größere Mittel zur Verfügung. Aber im Ganzen muß doch z. B. der Badener „Große Hof“ als architektonisch glücklicher bezeichnet werden, sowohl in der Plastizität des Raumes wie in der Farbgebung. Das Festschiff, das hier die Idee des Ganzen war und als Hauptmasse ins Zentrum der Anlage gerückt wurde, verunmöglichte von vornherein jede Hofwirkung und jeden weiteren Blick. Damit mußten ruhige Bilder wegfallen. Auch die einzelnen dekorativen Malereien stehen meist nicht auf jener Höhe der Badener Ausstellung, wo sie nicht so sehr in einzelne, aufgelebte Bilder zerlegt, als vielmehr flächig, wandmäßig gedacht waren und ihrer Bestimmung besser entsprachen.

Allerdings, der Turm, der in Baden in dekorativer Hinsicht unbefriedigend wirkte und zu wünschen übrig ließ, verschmolz hier in der Basler Ausstellung zu einem einheitlichen, farbig durchaus gut gelösten Gebilde.

Es muß gesagt werden, daß, der Kleinheit des zur Verfügung stehenden Platzes entsprechend, immerhin alle Anstrengungen gemacht worden sind, den Unterhaltungspart so glücklich und abwechslungsreich wie nur möglich zu gestalten.

W. Rüdisühli, Arch.

Wohnungsnot und Bautätigkeit in Horgen.

(Mitgeteilt). Wie aus einem Bericht im „Anzeiger des Bezirkes Horgen“ über die Gemeindeauschussitzung vom 11. August zu entnehmen ist, beginnt sich der Wohnungsmangel in hiesiger Gemeinde wieder sehr fühlbar zu machen und es dürfte interessieren zu erfahren, wie sich die Wohnungsverhältnisse in den verfloßenen 20 Monaten gestalteten.

Einem Bedarf von 183 Wohnungen standen nur 108 neuerstellte Wohnungen gegenüber, so daß ein Minus von 75 Wohnungen Ende Juni verblieb. Im Bau befinden sich zurzeit nur 12 Wohnungen, die nicht einmal dem neuen Bedürfnis seit 1. Juli entsprechen. Für Wohnungsbauten bewilligte die Gemeinde an Subventionen Fr. 552,174 für 120 Wohnungen, davon Fr. 264,174 à fonds perdu. Die Baugenossenschaften erhielten für 97 Wohnungen Fr. 513,524, Private für 25 Wohnungen Fr. 38,650. Der Gemeinnützigen Baugenossenschaft werden an die Erstellungskosten von 2 Doppel-

wohnhäusern mit 12 Wohnungen im Betrage von Fr. 200,000 als 2. Hypothek Fr. 60,000 zu 3 % Zins und 0,5 % jährliche Amortisation bewilligt. Der Kanton leistet eine Subvention von 10 % = Fr. 20,000.—. Die Gemeinde wird sich im Darlehensvertrage das Recht auf Genehmigung der Mietverträge vorbehalten, damit die zu erstellenden Wohnungen auch wirklich nur solchen Mietern zugeteilt werden, die einen höheren Mietzins auszuliegen nicht imstande sind. Von einer Amortisation des Darlehens auf dem Steuerwege wird vorläufig Umgang genommen, da man der Ansicht ist, daß mit der gegenwärtigen Vorlage die Beihilfe der Gemeinde für die Förderung des Kleinwohnungsbaues noch nicht beendet sei.

Aber nicht nur der Wohnungsbaubeschäftigte diese Gemeindeauschussitzung, sondern auch das Straßewesen stellt immer größere Anforderungen an die Gemeinde, die diese in vorbildlicher Weise zu lösen sucht. Für den eingegangenen Fußweg Herzer-Seehaus soll eine Fußgängerüberführung (Passerelle) an gleicher Stelle errichtet werden. Diese Passerelle soll eine eiserne Tragkonstruktion erhalten mit eiserner Treppenanlage auf der Seeseite von zirka 13 m Länge und Treppentritten aus armiertem Beton. Das bergseitige Widerlager wird aus Beton erstellt und mit Granitritten abgedeckt. Die Spannweite der Ueberbrückung beträgt 12,80 m, die lichte Breite 2 m. Zu beiden Seiten werden Schutzgitter angebracht. Der Höhenunterschied zwischen dem seeseitigen Treppenuß und dem Gehsteig auf der Passerelle beträgt 4 m und auf dem bergseitigen Abstieg 1,68 m.

Die schon voriges Jahr projektierte Instandstellung des hintersten Teiles der Einsiedlerstraße (Stocker—Grenze Oberrieden) mußte infolge der Legung verschiedener Leitungen (Hochspannungskabel Gaswerk Horgen, Gasfernleitung Zürich-Wädenswil) bis 1926 verschoben werden. Die wiederholten Grabungen verletzten naturgemäß auch das mittlere Straßenstück bis Bergli in einen sehr schlechten Zustand, so daß der Gemeinderat beim Kanton um deren Instandstellung ersuchte. Die Instandstellung ist nun größtenteils vollendet. Die Seitengraben wurden mit Steinbett und Chauffierung versehen und dadurch die Straße um 1,50 m verbreitert. Zum Abschluß gegen das anstoßende Privatland kamen teils Bordsteine, teils Stellsteine zur Verwendung. Innerhalb derselben dient eine einreihige Schale dem Wasserablauf nach den verschiedenen umgeänderten Einlaufschächten. Auf der ganzen nutzbaren Straßenfläche wurde ein Belag von Teermafadam aufgetragen und eingewalzt. Der Kostenvoranschlag beträgt 40,000 Fr. wovon auf die Gemeinde ein Anteil von 16,580 Fr. entfällt, der aus dem für die Korrektur der Sihlaltstraße bewilligten, aber nicht beanspruchten Kredit von 22,700 Fr. gedeckt werden soll.

Auch die Kirchgasse bedarf einer Instandstellung. Durch einen Dauerbelag soll hier Abhilfe geschaffen und durch die Umwandlung der vorhandenen Hohlshalen in Spitzshalen eine weitere Verbesserung erzielt werden. Auf der ganzen Länge sollen die Wasserabzugsverhältnisse verbessert werden, die Zahl der Sammler zur Aufnahme des Straßenwassers sollen vermehrt, ein neuer Einsteigeschacht errichtet, das jetzt offen in den Seitengraben abfließende Dachwasser der anstoßenden Häuser auf Kosten der Eigentümer in die Kanalisation eingeführt werden. Die Erstellung des neuen Belages erfordert noch spezielle Anpassungsarbeiten bei den meisten Liegenschaften. Auf der unteren Strecke sind längs der hinteren Grenze Stellsteine vorgesehen. Die Randsteine des gegenüberliegenden Trottoirs müssen ausreguliert und der Bogen des Trottoirs an der Seestraße abge-

ändert werden. Der Belag soll aus einer gewalzten Hartschotterdecke und einer Oberflächenbehandlung mit Bitumen (Mehrpfalttränkung) bestehen. Die Kosten sind auf 26,000 Fr., darunter 11,800 Fr. für den Belag veranschlagt.

Die Totalkosten für die nun vollendete Dorfbachkorrektur (Verlegung des Dorfbaches in die Dorfgasse, Erstellung eines Schmutzwasserkanals im alten Bachbett und Instandstellung der Straßen) betragen Fr. 166,370.65. Davon gehen ab Beiträge der Anstößer, verschiedene Baueinnahmen, Bundes- und Kantonsbeitrag von insgesamt Fr. 51,809.35, so daß die von der Gemeinde zu deckenden Kosten sich noch auf Fr. 114,561.35 belaufen.

Vom Bau der Oberhasli-Kraftwerke.

(Originalbericht).

Wenn die Schweiz eine Wasserkraftanlage erstellt, die im Vollausbau über 244,000 inst. PS verfügt und damit zum weitaus größten schweizerischen Kraftwerk, ja zu einer der größten europäischen Anlagen werden wird, so gezehmt es unserem Blatte, seinen Lesern während der Bauzeit eine regelmäßige Original-Berichterstattung zu bieten.

Auf die 30jährige Projektierungs-geschichte der Oberhasli- oder Grimselwerke können wir an dieser Stelle nicht eintreten, obschon sie dem Baufachmann manches Interessante enthüllen würde. Die letzten Stadien der Vorgeschichte müssen wir jedoch zum Verständnis der heutigen Bauanlage wenigstens kurz streifen.

Das „zweistufige Grimselprojekt Narutowicz“ mit $120,000 + 90,000 = \text{total } 210,000$ inst. PS und einer totalen Jahreskonstantleistung von rund 400,000,000 kWh hatte sich in der Folge nicht als so spruchreif herausgestellt, wie langezeit geglaubt wurde. Aus verschiedenen, nicht zuletzt geologischen Gründen mußte das zweistufige Projekt Narutowicz fallen gelassen werden, worauf die Bernischen Kraftwerke (B. K. W.) eine dreistufige Anlage projektieren, die den vorhandenen geologischen Schwierigkeiten im Gebiete der Zulaufstollen möglichst aus dem Wege ging. Da der Staat Bern an den B. K. W. bzw. den K. W. O. (Kraftwerke Oberhasli) in hervorragendem Maß beteiligt ist, ließ der Regierungsrat die zwei- und dreistufige Anlage von einem Kollegium erfahrener Kraftwerksfachmänner eingehend überprüfen. Das Gutachten kam zu unmißverständlichen Schlußfolgerungen, indem es u. a. ausführte, daß „vom geologischen Standpunkt aus der obere Teil der zweistufigen Anlage unausführbar“ sei. Damit war die Lage abgeklärt und die Bahn für den Bau der dreistufigen Anlage frei. Neben dem Vorteil der Umgehung geologischer Schwierigkeiten hat die dreistufige Anlage den wirtschaftlich äußerst wichtigen Vorzug für sich, das finanzielle Risiko der Gesamtanlage auf drei, statt nur auf zwei Bauetappen zu verteilen.

Die definitive Anlage der Grimselwerke ist nun in folgender Weise in Aussicht genommen: Bei der Spitalamm, in der Nähe des Grimsel-Hospizgebäudes, wird die enge Aareschlucht durch eine Talsperre von rund 100 m Höhe abgeschlossen und dadurch ein Stauraum von rund 100 Millionen m³ Wasser geschaffen. Ueber die wichtigsten Bauobjekte werden wir später natürlich noch eingehend berichten; für heute nur soviel, daß die Grimsel-Talsperre als „reduzierte Schwergewichtsmauer“, unter Berücksichtigung seitlicher Einspannung, projektiert ist. Vom künftigen Grimselsee führt ein 5,25 km langer Zulaufstollen mit 1‰ Sohlenneigung zum Gelmersee, dessen Nutzinhalt auf 13 Millionen m³ aufgestaut wird,

und zwar durch eine massive Schwergewichtsmauer von 385 m Kronenlänge und 78,000 m³ Kubatur, während die Grimseltalsperre eine Kronenlänge von 240 m und eine Mauerwerkskubatur von nicht weniger als 340,000 m³ aufweisen wird. Der Grimselsee wird das Haupt-, der Gelmersee das Nebenspeicherbecken sein. Vom Gelmersee führt ein Zuleitungsfollen von 575 m Länge nach dem Wasserloch und von hier durch einen gepanzerten Druckschacht nach den Turbinen. Das Kraftwerk Handeck kommt unterhalb der Handeckfälle im sog. Brettwald zu liegen und wird auf 100,000 inst. PS ausgebaut. Von hier führt später die zweite Ausbaustufe nach dem Kraftwerk Boden (88,000 inst. PS) und schließlich die dritte Stufe nach der Zentrale Innerkirchen mit 56,000 PS. Auf die beiden letzten Bauetappen treten wir für heute nicht näher ein.

Der heutige Stand der Arbeiten.

Es liegt auf der Hand, daß ein Riesebau, dessen erste Stufe auf Fr. 84,450,000 veranschlagt ist, gewaltige Installationen erfordert, die zu allererst das Transportwesen zu sichern haben. So steht denn auch das heutige Bau stadium im Zeichen der Installationen. Schon in Interlaken-Ost, das in touristischer Hochsaison steht, machen sich die Grimselwerke durch einen bedeutenden Transport von Baumaterialien bemerkbar, die auf Kollschemeln liegen, da hier die Normalspur aufhört und die schmalspurige Brienzertseebahn beginnt. In Metzingen befindet sich der Anschluß des neu erstellten Dienstgeleises, das ebenfalls in Meterspur ausgebaut, die bestehende Bahnlinie bis nach Innerkirchen verlängert. Das Industriegeleise ist übrigens an und für sich ein bedeutendes Bauwerk, da die Linie den Felsquerriegel des „Kirchet“ in einem rund 1½ km langen Tunnel unterfährt. Wer durch die romantische Aareschlucht wandert, sieht sich plötzlich einer geheimnisvollen Stollenöffnung gegenüber, die wie das zornige Auge eines Riesen in die Aareschlucht hineinstarrt. Der ahnungslose Reisende weiß sich die Erscheinung nicht zu deuten; der Fachmann aber erkennt in dem dunklen Loch eines der Stollenfenster, durch welche während des Baues das Ausbruchmaterial gefördert und den wild reißenden Wassern der Aare anvertraut wurde, die den übrigen Transport zu „äußerst billigen Bedingungen“ übernommen haben. Die Dienstbahn Metzingen-Innerkirchen führt Personen und Güter, ist im Frühling 1926 eröffnet worden und wurde von der Bauunternehmung Losinger & Simonett in Zürich und Bern erstellt.

In Innerkirchen wirds nun schon lebendiger. Wohl gehören zahlreiche Autos in den Bereich des Fremdenverkehrs; allein deren Hauptmasse steht im Dienste des Baues. In Innerkirchen beginnt nun die eigentliche Grimselstraße, die eine Breite von 4,50 m, eine Chausseestärke von 0,30 m und eine Maximalsteigung von 8‰ aufweist. Eine derartige Straße ist natürlich nicht geeignet, neben dem sehr bedeutenden Fremdenverkehr noch die Bautransporte aufzunehmen. Das Projekt hat daher die Erstellung einer Luftkabelbahn vorgesehen, für welche Fr. 5,000,000 in den Voranschlag eingestellt wurden, mit Fr. 250,000 Zuschlag für eventuellen Personentransport. In der Sektion Innerkirchen-Guttannen sind die Gerüste der Luftkabelbahn bereits erstellt und die beiden Transportseile (50 mm) eingezo-gen. Die Masten der Kabelbahn sind hier fast ausschließlich aus Holz erstellt worden, während in den obern Sektionen aus klimatischen Gründen, und auch wegen der langen Bauzeit, Eisentürme erstellt werden. Die Luftkabelbahn wird von den Firmen Bleichert & Co. in Leipzig und L. von Koll in Gerlafingen gemeinsam ausgeführt, während die Holzgerüste und deren Fundamente von einheimischen Baufachleuten des Berner Oberlandes erstellt worden