

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 26 (1910)

Heft: 3

Artikel: Die projektierte Depotanlage der Zürcher Strassenbahn mit 32 Wohnungen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580086>

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: 06.05.2025

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

Pflasterungsmaterial aus gemeinem Steinzeug (GT 2.40 Kr.)
 unglasierte poröse Drainröhren frei
 Röhren aus gemeinem Steinzeug (GT 3.— „)

Wand- und Bodenbelagplatten, 15—30 mm. dick, einfarbig und unglasiert: GT 3.60 Kr.; bis 15 mm stark 10.— Kr. Mehrfarbige, 15—30 mm starke Platten zahlen 7.20, und mehrfarbige bis 15 mm dicke 15.— Kr. pro 100 kg. Einfarbige glasierte bezahlen 12 und mehrfarbige 20.— Kr.

Baugornamente, auch aus Terracotta (GT 7.20 Kr.)
 Ofen und Ofenbestandteile (GT 7.20 „)

Eisenwaren für Bauzwecke.

Das zur Kategorie Stabeisen gehörige Fassonisen (T-Träger, Winkelisen, U-Eisen etc.) unterliegt einem Einfuhrzoll von 8 Kronen 40 Heller pro Doppelzentner. Eisenkonstruktionen oder fertig gearbeitete Bestandteile von solchen, auch aus Stahl, genietet, verschraubt oder grob gestrichen, bezahlen der hohen Verarbeitung dieser Fabrikate entsprechend, einen Zoll von 17.— Kr.

Bau-Maschinen.

in untrennbarer Verbindung mit Dampfmaschinen, z. B. Dampfbagger, Dampfkrane, Dampfpumpen etc. bezahlen 40.— Kr., wenn die Maschine 2 Kilozentner und weniger wiegt, 32.— bei Gewichten von 2—25 Doppelzentner, und endlich 25.— Kr. bei Stückgewichten von 25—100 Kilozentnern Bruttogewicht.

Der Zolltarif Italiens.

Wir erwähnen hier zuerst die Tarifänderung gemäß dem Gesetze vom 15. Juli 1906, wonach folgende Baustoffe neue Zollbestimmungen erhalten: Gewöhnliche Bausteine, gewöhnliche Dachziegel und rohe Fliesen pro 100 kg — 25 Lire, gemäß Generaltarif. Gewöhnliche feuerfeste Steine von weniger als 5 kg Gewicht — 50, und von über 5 kg — 75 Lire. Andere als gewöhnliche Baustoffe bezahlen 1.50 Lire, und es zählen zu den gewöhnlichen parallellepipedische, keilförmige und solche mit Kreisrand. Ebenfalls 1.50 Lire bezahlen platte Dachziegel in Marseiller- und Pariserform, sowie durchlochte Bauziegel.

Die speziellen Bestimmungen des Tarifs führen wir in ganz gedrängter Kürze an, da wir ja viel mehr aus Italien beziehen, als dorthin exportieren.

Holz, roh oder bloß zubehauen, pro t (GT 5.— Lire)
 dito viereckig behauen und geschnitten, pro t (GT 7.— „)
 Schreinerholz, nicht geschnitten, pro 100 kg (GT 2.— „)
 dito längs geschnitten, pro 100 kg (GT 4.— „)

Bausteine, Mineralien, Zement und Ziegel.

Die Ausfuhr von kristallinen Marmoren ist wie die von Marmor frei; wir führen dies an, weil der schweizerische Export nach Italien viel bedeutender ist als der nach Frankreich. Marmor in Platten von 16 cm und mehr bezahlt pro 100 kg — 50 Lire; anders gearbeitet — 75 Lire.

Rohe Bausteine sind frei; behauen, gefügt und poliert bezahlen sie pro t 1.— Lire.

Gips, Kalk und andere natürliche Erden sind zollfrei; dagegen unterliegen hydraulischer Kalk und Zemente aller Arten einer Zollgebühr von 1.25 Lire pro 100 kg.

Mauersteine, gewöhnliche Dachziegel, rohe gebrannte Bodenplatten und feuerfeste Backsteine bezahlen — 25, Platt- und Holzziegel dagegen 1.50 Lire pro Kilozentner.

Der französische Zolltarif.

Die französische Kammer hat bekanntlich am 29. Dezember 1909 ein neues Zollgesetz angenommen, das am 31. März nächsthin in Kraft treten soll. Der neue Ge-

setzentwurf bedarf aber noch der Bestätigung durch den Senat, um Gesetzeskraft erlangen zu können.

Die Leser des „Baublattes“ werden sich nun natürlich eher für die neuen Zollsätze, als für die gegenwärtigen interessieren, die in kurzer Frist nicht mehr zu Recht bestehen werden, sofern Änderungen vorgeschlagen sind. In dieser Beziehung ist die schweizerische Baustoffindustrie und das Baugewerbe besser dran, als manche andere der wichtigsten Erwerbszweige unseres Landes. Wir sind in der Lage, die im Zollgesetz enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen mitzuteilen und können mit Befriedigung konstatieren, daß Zollerhöhungen nirgends vorgeschlagen werden, sofern sie Baustoffe betreffen. Der vorliegende Kammerentwurf enthält die Tarife allerdings nur in großen Zügen, und die Detailbestimmungen werden erst nach der Annahme des Gesetzes ausgearbeitet. Da jedoch auch für diese das Gesetz die Grundlage bildet, so dürfen prinzipielle Abänderungen nicht mehr vorgenommen werden. Es ist auch nicht anzunehmen, daß der französische Senat den Kammerentwurf wesentlich modifiziert, so daß für die Baustoffindustrie und das Baugewerbe die projektierten Tarife voraussichtlich in Kraft treten werden.

Holz.

Von Bau- und Nutzholz kommen für den schweizerischen Export nach Frankreich natürlich nur die Nadelhölzer in Betracht, und es bleibt hier der Kammerentwurf beim bisherigen Zollsatz von 2 Rp. pro 100 kg.

Mineralien und Bausteine.

Hier ist vor allem die Ermäßigung der Eingangszölle für Zemente hervorzuheben. Bisher bezahlten rasch bindende Zementsorten pro 100 kg 40 Cts., und sollen nach dem Entwurf nur noch 25 bezahlen. Die langsam abbindenden Arten unterlagen einer Gebühr von — 60, und diese soll auf — 50 Fr. reduziert werden.

Bei allen nachstehenden Baustoffen ist der Entwurf mit dem zur Zeit bestehenden Zolltarif konform und wir können sie also nur kurz erwähnen.

Roher Marmor	(Minimaltarif frei)
dito in Platten von 4—16 cm	(„ 1 Fr. 50)
dito „ von weniger als 4 cm	(„ 3 „ 50)
Schieferplatten	(„ 3 „ —)
Dachziegel	(„ 1 „ —)
Ziegelsteine, gelocht	(„ — „ 40)
Gewöhnliche Ziegel	(„ — „ 15)

Gewöhnlicher Kalk und andere natürliche Erden, wie roher Gips etc. werden zollfrei eingeführt.

Hydraulischer Kalk	(Minimaltarif — Fr. 20)
Zementröhren	(„ 1 „ —)

Alle diese Produkte werden also auch vom 31. März an wie bisher verzollt werden, eventuelle Modifikationen des Senates vorbehalten. Im Gegensatz zu andern Ländern ist Frankreich gegenüber nicht der Generaltarif, sondern der Minimaltarif maßgebend, wie dies allen den Staaten gegenüber so gehalten wird, die mit Frankreich einen Handelsvertrag abgeschlossen haben. y

Die projektierte Depotanlage der Zürcher Strassenbahn mit 32 Wohnungen. (Kosten rund 1 Million.)

(Korr.)

Seit April letzten Jahres besitzt die Stadt Zürich nahe der untern Stadtgrenze an der Hardstrasse-Hardturmstrasse das sogenannte Bömmerngut, ein Grundstück von 7541 m² Fläche. Das Land wurde zu dem Zwecke erworben, darauf einen Montageplatz für Weichen und

Kreuzungen, sowie verschiedene Hochbauten für die Straßenbahn anzulegen.

Die bestehenden vier Remisen der Zürcher Straßenbahnen, im Seefeld, in der Burgwies, in Wollishofen und an der Badenerstrasse bieten Platz für zusammen 212 Wagen. Während die beiden ersten nicht mehr erweiterungsfähig sind, ist für die beiden übrigen eine Vergrößerung beabsichtigt, insbesondere steht die Erweiterung des Depots an der Badenerstrasse schon seit längerer Zeit im Projekte. Die Verwirklichung wird jedoch erst möglich nach dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn. Wenn auch, wie die Verhältnisse heute liegen, eine Entscheidung über die Verhältnisse in Bälde zu erwarten ist, so wird bis zur Fertigstellung der Bahnumbaute selbst noch eine geraume Zeit verstreichen.

Die dadurch hervorgerufene Hintanhaltung der Erweiterung bestehender Remisen und das dringende Bedürfnis nach einer weiteren Unterkunft Gelegenheit für Straßenbahnwagen (die Zahl der Wagen ist von 182 im Jahre 1908 bereits auf 219 im Jahre 1909 gestiegen und in den nächsten Jahren wird eine weitere Vermehrung um etwa 20 Wagen eintreten) haben zu dem Projekte einer Depotanlage auf dem neu erworbenen Pommerngut geführt.

Es ist beabsichtigt, dem neuen Depot von Anfang an wenigstens 40 Wagen zuzuweisen. Bisher erfolgte die Bearbeitung des Oberbaumaterials, die Geleisemontage, sowie die Lagerung von Oberbau, Oberleitungs- und Hochbaumaterial in den Werkstätten im Seefeld. Da diese aber für den Betrieb vergrößert werden müssen und auch der Verbesserung bedürftig sind (Einrichtung von Wasch- und Badegelegenheiten), so ist für die erstgenannten Zwecke anderweitig Platz zu schaffen. Auch hat eine Verlegung der Sandtrocknerei zu erfolgen. Die Befriedigung aller dieser Bedürfnisse erfordert die Inanspruchnahme des ganzen Pommerngutes, und um dem für die durchwegs eingeschößigen Hochbauten benötigten Platz eine nutzbringendere Verwendung zu sichern, sind eine möglichst große Anzahl von Wohnungen für die Angestellten der Straßenbahn mit in das Projekt aufgenommen.

Die Einteilung des Grundstückes soll in der Weise geschehen, daß 1675 m² für die Remise mit 8 Geleisen von je 56 m Länge, 596 m² für das Vordergebäude längs der Hardturmstrasse (mit Depotwerkstätte, Magazin, Diensträumen und 22 Wohnungen in drei Häusern), und 681 m² für das Hintergebäude längs der Limmat (mit Werkstätte für die Bearbeitung von Oberbaumaterialien, Magazin, Sandtrocknerei, Heizraum und 10 Wohnungen in zwei Häusern) beansprucht werden, während der verbleibende Teil von 4589 m² für die Anlage der Zufahrtsgeleise, des Lager- und Montageplatzes und des Vorgartens bestimmt ist.

Ueber die projektierten Bauten selbst ist folgendes zu sagen:

Die Remise mit den 8 Einfahrtsgeleisen, die auf der ganzen Länge mit Puhgruben zu versehen sind, bietet Platz für 56 Wagen a 8 m Länge. Die Höhenlage der Geleise entspricht derjenigen des Remisenbodens im Depot der ehemaligen Industriequartier-Straßenbahn und ermöglicht daher ohne weiteres einen späteren Anschluß der neuen Remise an die frühere.

Das Vordergebäude enthält: a) im Keller: Baderäume für das Personal, Waschküche und Kellerräume für die Mieter; b) im Erdgeschoß: Bureau für den Depotchef, Depotwerkstätte, Magazin, Personalzimmer, Unterrichtszimmer, Modellzimmer, Abrechnungsräume und Räume für die Aufbewahrung von Kleidern, eine Wohnung von 4 Zimmern; c) im ersten, zweiten und Dach-

geschoß: 6 Wohnungen zu 2 und 15 zu 3 Zimmern = 21 Wohnungen.

Das Hintergebäude enthält: a) im Keller: Magazin für die Geräte des Bahndienstes, Waschküche und Kellerräume für die Mieter; b) im Erdgeschoß: Zimmer für den Bahnmeister, Personalzimmer, Werkstätte für Oberbaumaterialien, Magazin, Sandtrocknerei, Heizraum; c) im ersten Geschoß: 2 Wohnungen von drei Zimmern und zwei Magazine; d) im zweiten und Dachgeschoß: je 1 Wohnung zu 2 und 3 Wohnungen zu 3 Zimmern = 8 Wohnungen.

Die 5 Doppelhäuser enthalten also zusammen 8 Wohnungen zu 2, 23 Wohnungen zu 3 und eine Wohnung zu 4 Zimmern, im ganzen 32 Wohnungen. 22 Wohnungen erhalten direkt beleuchtete Dielen, die als Schlafraum oder als Aufenthaltsraum für Kinder dienen können; 11 Wohnungen sind mit Loggien und 23 mit Baderichtungen versehen. Für alle Wohnungen ist auf dem hinteren Teile des Remisendaches, von den Treppenhäusern aus zugänglich, ein gemeinsamer Trockneplatz vorgesehen.

Für die Kellerböden ist Zement, für das aufgehende Mauerwerk Backstein mit Weißkalkmörtelverputz, für die Fenster- und Haustüreinfassungen Kunststein, für den Haussockel gestockter Beton für die Remise sowie die Decken über Keller, Erdgeschoß und dem ersten Geschoße armerter Beton in Aussicht genommen.

Wo massive Decken zur Anwendung gelangen, ist als Bodenbelag Linoleum angenommen; im übrigen soll die Ausstattung der Wohnungen dieselbe sein, wie in den städtischen Wohnhäusern an der Limmatstrasse und an der Wildbachstrasse.

Der vom städtischen Hochbauamt angefertigte Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptsummen:

A. Vordergebäude.

	Fr.	Fr.
Keller	67,200	
Werkstätte, Magazin, Modellräume	46,000	
Wohnungen im I., II. und Dachstock	241,500	354,700

B. Hintergebäude.

Werkstätte und Magazin im Parterre und Keller	83,000	
Wohnungen im I., II. und Dachstock inkl. Magazin im I. Stock	151,800	
Sandaufbereitung	34,000	
Heizungsanlage	59,000	327,800

C. Remise.

Hochbau	157,000	
Planie	20,000	
Einfriedung	6,000	
Geleiseanlage mit Oberleitung	48,000	
Innere Einrichtungen	38,500	269,500

Gesamtbaukosten Fr. 952,000

Unter Verteilung der Kosten für Heizeinrichtung, Umgebungsarbeiten, Ufermauer, Einfriedung und innere Einrichtungen auf die drei Gebäude ergibt sich als Bau summe per Kubikmeter beim Vordergebäude Fr. 38.70, beim Hintergebäude Fr. 36.30 und bei der Remise Fr. 20.65, oder bei der letztern per m² Fr. 157.90, pro Wagenstand Fr. 4725.—, alles Ansätze welche über den Baukosten der bestehenden Anlagen stehen.

Den Mietzinsen ist eine 4-prozentige Verzinsung des Anlagekapitals zu Grunde gelegt. Die 32 Wohnungen enthalten zusammen 121 Haupträume, so daß bei einem Gesamtmietzinse von Fr. 18,090 auf den einzelnen Raum rund Fr. 150.— entfallen. Dabei stellen sich die Mietpreise gemäß einer Taxation durch die städ-

tische Liegenschaftenverwaltung folgendermaßen: Für die Zweizimmerwohnung mit Wohnküche, Loggia und Bad auf Fr. 510—590, ohne diese Zubehörten auf Fr. 390—410, für die Dreizimmerwohnung mit obigen Zubehörten auf Fr. 550—690, ohne diese Zubehörten auf Fr. 510—530.

Die notwendige Breite der von der Straßenbahn beanspruchten Erdgeschosse der Vorder- und der Hintergebäude bedingte auch die Breite der Wohngeschosse, und diese hinwiederum ermöglichte die Einlegung von Baderäumen und größeren Dielen.

Da die Kellerböden etwas unter den Mittelwasserstand der Limmat zu liegen kommen, ist im Kostenvoranschlag eine zweckentsprechende Abdichtung der Böden und Mauern, welche gegen das Eindringen des Grundwassers zu schützen sind, vorgesehen. Zur Sicherung der Ufer wird längs der Limmat auf eine Strecke von 50 m eine Stützmauer aufgeführt, für die der Große Stadtrat den Kredit von 28,000 Fr. bereits genehmigt hat.

Eine spätere Erweiterung der Depotanlage nach unten ist dadurch ermöglicht, daß das Depotareal der ehemaligen Industriefabrikbahn und zwei anschließende, bereits der Stadt gehörende Grundstücke hinzugezogen werden können.

Die Erteilung des Baukredits von 925,000 Fr. unterliegt der Gemeindeabstimmung.

Allgemeines Bauwesen.

Bauwesen in Zürich. Die Nordstraße, die die Quartiere Untersträß und Wipfingen in einer flachen Kurve durchschneidet, ist nunmehr bis zur Grenze gegen die Gemeinde Hönegg fortgeführt worden. Längs dieses schönen, ruhigen Strassenzuges sind im Laufe der letzten Jahre hübsche Quartiere entstanden, und es besteht nunmehr die Absicht, auch das angrenzende Gebiet auf Höngeboden der Bautätigkeit zu erschließen. Bereits hat die Gemeindebehörde unseres rebenumkränzten Vorortes, gemäß dem Beschluß einer jüngsten Grundbesitzerversammlung, Ingenieur Arnold beauftragt, die für die Fortsetzung der Nordstraße nötigen Vorarbeiten zu treffen. Ebenso sind wegen Erstellung der Gasleitung durch den projektierten Strassenzug Unterhandlungen mit den Organen der Stadt im Gange. Durch den Bau der Höngeb-Nordstraße würde ein weites, sonniges Gelände am Fuße des Waidberges dem Verkehr näher gerückt.

Villenquartier am Sonnenberg in Zürich. Durch Vermittlung der Firma Kuhn & Gysin wurde die ehemalige Vogel-Fierzliche Liegenschaft an der Berg-, Heuel-, Sonnenberg- und Aurorastraße, 52,000 m² messend, an ein Konsortium zur Ueberbauung verkauft. Auf diesem Areal, welches sich von der Dolderbahn-Haltestelle Bergstraße bis zum Wald hinauf erstreckt, soll ein Villenquartier entstehen; der Ueberbauungsplan ist bereits von den Architekten Gebr. Pfister in Zürich ausgearbeitet worden. Das Baureglement für dieses Quartier schreibt vor, daß nur Villen erbaut werden dürfen mit einem Bautenabstand von 12 m, so daß selbst bei Abgabe kleinerer Parzellen eine zu enge Ueberbauung vermieden wird und dem Ersteller einer Villa jederzeit die Aussicht gewahrt bleibt. Die Lage ist zu bekannt, als daß noch auf ihre Vorzüge hingewiesen werden mußte.

Bauwesen in Thalwil. Hier wird gegenwärtig eifrig gebaut und werden verschiedene Häuser modernisiert. Mit den Erdarbeiten für das neue Sekundarschulhaus ist bereits begonnen worden; im Feld sind außer den zwei bereits bezogenen Einfamilienhäusern ein größeres schmuckes Haus mit prachtvoller Aussicht auf See und Gebirge im Rohbau fertig und denselben reihen sich schon wieder Neubauten an; auch im Ffisbühl werden Ein-

familienhäuser erstellt; der neue Besitzer des „Katharinahof“ läßt das ganze Hotel samt Saal und Terrasse renovieren. Das Kleinkinderschulgebäude soll auch bald in Angriff genommen werden.

Liegenschaftskauf. In außerordentlicher Generalversammlung genehmigte der Gemeindefrankenverein Uster auf Antrag des Vorstandes zur Arrondierung der Asylgebietes einen neuen Landankauf von 2510 m² im Betrage von Fr. 8500 und einen Verkauf von 840 m² für 2840 Fr. Der ganze Landkomplex des Krankenasyls umfaßt nun rund fünf Jucharten, die 21,579 Fr. erforderten. Durch die neueste Landwerbung ist jetzt das Asyl so gestellt, daß für spätere Erweiterungen und andere Anstalten genügend Raum bleibt und keine Privatbauten der Anstalt unangenehm werden können.

Schulhausbau Oberdießbach (Bern). Der Bau des neuen Schulhauses in Oberdießbach ist den Architekten Lanzrein & Meyerhofer in Thun übertragen worden. Der Bau ist samt Platz und Mobiliar auf Fr. 148,000 devisiert und wird nebst 8 Schulzimmern eine geräumige Lehrerwohnung enthalten.

Die Kochherdfabrik A.-G. Zaehringia Freiburg (Schweiz) beabsichtigt infolge der gesteigerten Nachfrage nach ihren Koch-, Brat-, Back- und Wärmeapparaten, welcher sich dieselben in Wiederverkaufs-Kreisen erfreuen, ihre Fabrik durch einen Erweiterungsbauplan zu vergrößern. Die bereits vorhandenen Anschlußgeleise sollen eventuell bis direkt in die Fabrik geführt werden. Die Baupläne sind von dem Architekten Broillet-Wulffleß, Freiburg, ausgearbeitet.

Bahnhofumbauten in Solothurn. Wie verlautet, wird der Umbau des Bahnhofes Neu-Solothurn mit Rücksicht auf die Solothurn—Schönbühlbahn voraussichtlich schon im nächsten Jahre in Angriff genommen. Für den Umbau von Alt-Solothurn ist der Zeitpunkt noch nicht definitiv fixiert; er wird jedoch wahrscheinlich unmittelbar an den Umbau von Neu-Solothurn sich anschließen. Zwischen den Gemeindebehörden und zuständigen Organen der Bundesbahnen sind Verhandlungen im Gange, und es besteht die beste Hoffnung auf eine Einigung zwischen den beiden Projekten.

Altersheim St. Gallen. Ein Komitee, bestehend aus den evangelischen Stadtpfarrern, leitet die nötigen Schritte ein zur Erstellung eines Altersheims für alleinstehende Frauen und Jungfrauen. Ein passender Bauplatz ist von der evangelischen Erziehungsanstalt Felble um die Summe von Fr. 33,000 erworben worden. Dank der tatkräftigen Hilfe mehrerer Gönner und Wohltäter verfügt nun die Kirchenvorsteherschaft außer dem Bauplatz über einen Baufonds von circa 108,000 Fr.; erforderlich sind noch 250,000 Fr., um den Bau schuldenfrei erstellen zu können. Statuten und Bauplan sind in Vorbereitung.

Postgebäude in Aarau. Der Bundesrat hat das Projekt für ein Postgebäude in Aarau zurückgezogen und Anordnungen getroffen, daß ohne Verzug ein neues Projekt ausgearbeitet wird, das dem einstimmig von beiden parlamentarischen Kommissionen ausgesprochenen Wunsche nach Einfachheit und Kostenersparnis entsprechen soll. Eine Verzögerung in der Ausführung dürfte deshalb nicht eintreten.

Museum pro Vindonissa Brugg. Mit dem Bau des Museums soll nunmehr begonnen werden; die Bauarbeiten sind zur freien Konkurrenz ausgeschrieben; die Pläne stammen von Herrn Architekt A. Frölich in Charlottenburg. Bauplatz ist der Rothausgarten, in nächster Nähe des Hotels gleichen Namens, wie des neuen Staperschulhauses gelegen.