

# Bauwesen im Thurgau

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **27 (1911)**

Heft 48

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-580377>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sich direkt parallel dem Bahnkörper entlang hinziehen solle, welcher Wunsch speziell in Art. 11a des abgeschlossenen Kaufvertrages bei der Fusion der Dampfschiffgesellschaft mit der Thunerseebahn ausgesprochen wurde. Zur Bearbeitung und Prüfung gelangten nun folgende Entwürfe, nämlich:

Variante I mit Zufahrt zum Bahnhof vis-à-vis dem Thunerhof mit Befahrung des Narebassins, wobei aber die zweitunterste der vier vorhandenen Inseln durchschnitten werden müßte. Die Länge der Anlage betrüge allerdings nur 320 m, die Kanalbreite 40 m und die Hafensbreite 70 m.

Variante II oder III mit Umgehung des Narebassins mit betriebs sicherster Zufahrt nach dem Zentralbahnhof und parallel laufend mit dem Bahnkörper. Die Länge betrüge im Mittel zirka 540 m, die Kanalbreite 45 m und die Hafensbreite bewegt sich zwischen 60 und 70 m. Die oberste und größte Insel bei der Station Scherzigen, auf welcher zurzeit der Dichter Kleist sein Heim aufgeschlagen hatte, müßte teilweise geopfert werden.

Die Vermittlung erstrebte nun die Regierung durch die geschweifte Variante IV dadurch, daß die zweite Insel mit der „Villa Julia“ abgetragen werden müßte. Nach der erforderlichen Abrundung der Einfahrt beim Narebassin würden  $\frac{2}{3}$  der Hafenanlage parallel der Bahn den Anschluß zum Bahnhof erreichen. Die Kanal- und Hafensbreite wäre bei dieser Variante 60 bis 80 m, die Länge des Kanals 120 m, des Hafens 250 m oder total 370 m. Die Kosten für alle 4 Varianten variieren zwischen 1 und 1,3 Millionen Franken.

Eine von 500 Mann besuchte Einwohnergemeinderversammlung in Thun beschloß nun kürzlich einstimmig, die Regierung zu bitten, dahin zu wirken, daß der anstößige Art. 11a bei der Unterzeichnung des Fusionsvertrages eliminiert werde, was von der Dampfschiffgesellschaft schließlich auch zugestanden wurde, so daß dadurch eine freiere Fassung des Kaufvertrages erzielt wurde.

Angesichts der Wendung dieser Dinge, nahm nun der Verkehrsverein in Thun einen neuen Anlauf und unterbreitete dem kantonalen Vaudirektor Herrn Königer, welcher bei dieser Angelegenheit eine bewundernswerte Ausdauer an den Tag legte, von neuem die Berücksichtigung der ad acta gelegten Variante von 1907. Obwohl zugestanden werden muß, daß die ihr anhaftenden Mängel durch die jetzige definitive Lage des Zentralbahnhofes einigermaßen abgeschwächt worden sind, werden doch die Kostspieligkeit und der Hauptmangel eines unmittelbaren Anschlusses an den Bahnhof, auf welchen die fusionierten Verkehrsinstitute Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft, den größten Wert legen, nicht aus dem Felde geschlagen. Es bleibt nun abzuwarten, welchen Standpunkt die Thunerseebahn zu dem ihr unterbreiteten Studienmaterial einnimmt und welche Beurteilung alsdann die von ihr zur Ausführung empfohlene Variante von der Regierung und insbesondere auch vom eidgen. Eisenbahndepartement erfährt.

y.

## Bauwesen im Thurgau.

(Korrespondenz.)

Die Eröffnung der Mittlthurgau-Bahn (Wil—Weinfelden—Konstanz) hat besonders auch den thurgauischen Nachbargemeinden der Stadt Konstanz eine sehr erfreuliche Zukunft eröffnet. Man muß nur den prächtigen, erweiterten Bahnhof in Emmishofen und die bauliche Entwicklung in diesen Ortschaften betrachten, die überall jetzt schon sehr rege ist und u. a. auch direkt gegenüber dem genannten Bahnhof ein neues, großes und modern ein-

gerichtetes Hotel erstehen läßt, wie ein solches auch im benachbarten Kreuzlingen durch Umbau der alten Wirtschaft zur „Eisenbahn“ errichtet werden soll, welche letztere an einen Hotelier übergegangen ist.

In Romanshorn scheint die Bautätigkeit einer neuen intensiven Blüte entgegenzugehen, obschon hier momentan zirka 40 Wohnungen leer stehen sollen. Heute, Mitte Februar, wird die schon früher als geplant erwähnte Eisenbahner-Baugenossenschaft definitiv konstituiert werden, eine Tatsache, die freilich bei den hiesigen Baumeistern, die selber ausgedehnte Kolonien von Ein- und Zweifamilienhäusern erstellt haben, nicht allgemeinen Anklang findet. Einer derselben erklärt denn auch bereits in der Presse eine öffentliche Erklärung, daß er jedem seiner Mieter den monatlichen Mietzins um 2 Franken reduziere, wenn er nicht der Eisenbahner-Baugenossenschaft beitrete. Ob dieses Anerbieten wirklich geeignet ist, das definitive Entstehen der genannten Genossenschaft zu verhindern, ist höchst fraglich. Diese Baugenossenschaften haben sich überall dort, wo sie auf solider Basis gegründet wurden, bewährt. Es bestehen bis jetzt solche in Aarau, Basel, Brugg, Brig, Bern, Biel, Büsach, Chur, Davos, Erstfeld, Frauenfeld, Herisau, Luzern, Neuenburg, Olten, Rorschach, St. Gallen, Schaffhausen, Wallorbes, Winterthur und Zürich. An mehreren weiteren Orten sind sie, gleich wie in Romanshorn, im Entstehen begriffen.

Aber auch abgesehen von dieser Eisenbahn-Baugenossenschaft, über deren spezielles Programm noch nichts Näheres bestimmt ist, steht für Romanshorn in nächster Zeit eine bedeutsame bauliche Entwicklung in Aussicht. Die jüngste Munizipalgemeinderversammlung hat nämlich zwei Gesuche um Abänderung des Bebauungsplanes in bezug auf Straßenzüge genehmigt, wodurch den Herren Kommandant Guhl und Baumeister Konrad Kesseling die Ausführung ihrer Projekte: Errichtung von „Gartenstädten“ auf dem Sonnenhof und auf dem Zelgliareal, ermöglicht wird. Wenn erst diese Projekte verwirklicht sein werden, darf Romanshorn stolz auf seine gewaltige Entwicklung sein.

Von den beiden imposanten Kirchenbauten in Romanshorn habe ich Ihnen bereits berichtet. Nun vernimmt man auch einige Einzelheiten über den beschlossenen Bau einer neuen katholischen Kirche in Mammern. Dieselbe kommt neben das Pfarrhaus zu stehen, und es sind bereits Neben auf dem betreffenden Areal ausgerodet worden, obschon sie im Kufe standen, den besten Tropfen der Seegegend zu liefern. Die Kirche ist zwar bloß für ca. 150 Sitzplätze berechnet und es wird demgemäß der Rohbau höchstens Fr. 60,000 kosten. Die innere Ausstattung (Altar, Kanzel, Bilder- und Skulpturenschmuck, Bestuhlung, Glocken etc.) wird allerdings auf ebensoviel zu stehen kommen, indessen hofft man, diese letztere Summe auf dem Wege freiwilliger Schenkungen zusammenbringen zu können.

Von kleineren Bauprojekten sei erwähnt, daß der Konsumverein Arbon die Erstellung eines neuen Verwaltungs- und Ladengebäudes im Kostenvoranschlag von Fr. 60,000 beschlossen hat, und daß in der Nähe des Bahnhofes Horn (zwischen Arbon und Rorschach) ein neues großes Sägewerk erstellt werden soll.

In Weingarten am Zinnenberg ist in letzter Zeit eine neue Wasserversorgung, der zwar noch die Hydranten fehlen, sowie eine neue Käserei erstellt worden, und nun hat man sich auch die Erzeugung der elektrischen Beleuchtung dienstbar gemacht und zwar hat man ein eigenes Elektrizitätswerk erstellt.