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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 7

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

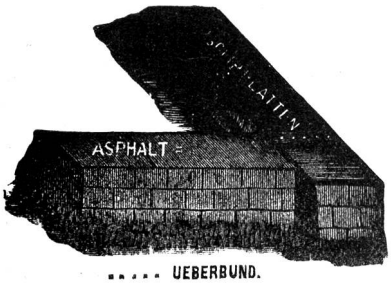
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.07.2025

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



Asphaltfabrik Käpfnach in Horgen

Gysel & Odinga vormals **Brändli & Cie.**

liefern in nur prima Qualität und zu billigsten Konkurrenzpreisen **Asphaltisolierplatten,** einfach und combiniert, **Holzzement, Asphalt-Pappen, Klebemasse für Kiespappdächer,** imprägniert und rohes **Holzzement-Papier, Patent-Falzpappe „Kosmos", Unterdachkonstruktion „System Fichtel" Carbolineum. Sämtliche Teerprodukte.**

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: **Asphalt Horgen.** 3726 TELEPHON

Allgemeines Bauwesen.

Für den Neubau der Maneggbrücke bei Leimbach (Zürich), die durch das Hochwasser der Sihl vom Jahre 1910 weggerissen wurde, hat die Direktion der öffentlichen Bauten am 20. Juni 1911 das vom Stadtrate am 24. Mai 1911 vorgelegte Projekt mit einer Öffnung wasserbaupolizeilich genehmigt, und der Stadtrat hat mit Beschluß vom 28. Juni 1911 den Bauvorstand I ermächtigt, über die Erstellung der Brücke einen öffentlichen Wettbewerb zu veranstalten. Das der Ausschreibung zugrunde gelegte, vollständig durchgearbeitete Projekt des Tiefbauamtes sah eine massive Bogenbrücke mit einer Öffnung von 39 m Lichtweite in Beton mit drei Granitgelenken und einer Pfeilhöhe von 3,9 m vor. Die Ausschreibung ist am 15. Juli 1911 erfolgt, Eingabetermin war der 15. September 1911. Von dreizehn Firmen sind fünfzehn Übernahmsofferten eingegangen. Auf Grund des Gutachtens von Prof. Schüle und unter Mitwirkung des Hochbauamtes hat das Tiefbauamt ein neues Projekt ausgearbeitet, welches in konstruktiver und ästhetischer Beziehung befriedigen dürfte und vom Stadtrat nunmehr dem Großen Stadtrat zur Genehmigung und Krediterteilung vorgelegt wird. Über die Erstellung der Brücke wird unter den dreizehn am ersten Wettbewerb beteiligten Unternehmerfirmen eine beschränkte Konkurrenz eröffnet werden. Das vorliegende Projekt sieht eine massive Betonbogenbrücke mit einer Öffnung und drei Gelenken vor. Die Brücke liegt an der gleichen Stelle wie die vom Hochwasser des Jahres 1910 fortgerissene alte eiserne Brücke, und überschreitet die Sihl senkrecht zur Flußrichtung. Für den Bau wird ein Kredit von 164,000 Franken verlangt.

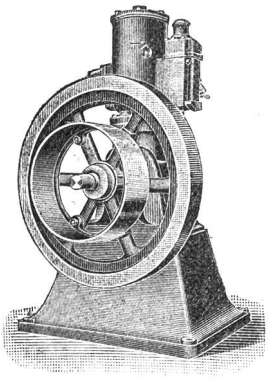
Schulhausumbau in Vinelz (Bern). Wie in Tschugg und Gampelen, so beabsichtigt auch die Gemeinde Vinelz ihr Schulhaus einem durchgreifenden Umbau zu unterziehen. Die bisherige Bildungsstätte genügt den modernen Anforderungen in mancher Hinsicht nicht mehr, so daß die vorgesehenen baulichen Veränderungen eine unaufschiebbare Notwendigkeit bedeuten. Die diesbezügliche Beschlußfassung, resp. Genehmigung des bereits ausgearbeiteten Umbauprojektes wird an der nächsthin stattfindenden Einwohnergemeindeversammlung das Haupttraktandum bilden.

Schulhausbau Ruswil (Luzern). Das Preisgericht, bestehend aus den Herren Architekt K. Indermühle in Bern, Architekt Meili-Wapf in Luzern und Nationalrat Erni in Altishofen nahm bei Beurteilung der eingereichten Pläne von Erteilung eines ersten Preises Umgang. Einen zweiten Preis erhielten die Architekten Möri & Krebs in Luzern, sowie die Architekten Teiler & Helber in Luzern, und einen dritten Preis Architekt Schumacher in Luzern.

Bauliches vom Eidgen. Turnfest Basel 1912. Seit einigen Tagen herrscht auf der Schützenmatte, dem Festplatz des kommenden eidgen. Turnfestes lebhafte Tätigkeit. Eine Schar Arbeiter der Firma L. Stromeyer & Cie., Kreuzlingen (Thurgau), ist dort mit dem Aufrichten der Zelte und der großen Festhalle beschäftigt. Bis jetzt sind 26 Eisenbahnwaggons Baumaterial, der Waggon zu 10 Tonnen, eingetroffen und nahezu ebensoviel wird in den nächsten Tagen noch folgen. Das große Doppelzelt für die Küche, das bei 25 m Breite eine Länge von 90 m aufweist, ist bereits fertig erstellt. Von den Größenverhältnissen der Festhalle, die für 10,000 Bankettplätze berechnet sind, kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man vernimmt, daß die große Mittelhalle bei 18 m Firsthöhe eine freie Sprengung von 30 m erhalten wird; ein solcher Riesenbogen würde mithin ein Haus von ganz respektabler Größe überspannen. Die Haupthalle, die schon als Festhalle bei den großen Rheinischen Gesangfesten in Dortmund und Köln gedient hat, kommt wie das geräumige Küchenzelt parallel zur Altkircherstraße zu stehen und zieht sich bis zur Militärstraße hin. Längs der Neubadstraße wird ein für etwa 5000 Personen berechnetes Bierzelt sowie ein großes Turnzelt errichtet, in welch letzterem turnerische Übungen abgehalten werden können, falls etwa schlechtes Wetter die Arbeit im Freien erschweren sollte. Die von der Firma L. Stromeyer & Cie. übernommenen baulichen Arbeiten dürften bis Ende Mai beendet sein, so daß voraussichtlich schon am 1. Juni die Festhalle und Zelte der Festleitung übergeben werden können.

Rege Bautätigkeit in Birsfelden bei Basel. Unterhalb der Baslerstraße und der Zwinglistraße geht eine Flucht von acht prächtigen aufs modernste eingerichteter Einfamilienhäuser ihrer Vollendung entgegen. An der Zwinglistraße wurden in letzter Zeit zwei 2stöckige Wohnhäuser bezogen, ein weiteres Wohnhaus geht an der Kirchhofstraße seiner Vollendung entgegen. Eine Reihe von fünf Zweifamilienhäusern geht an der Lavaterstraße ihrer

Zweitakt-Motor



für

Benzin, Rohöl, Gas etc.

Einfach 465
sparsam
bestbewährt
betriebssicher

jederzeit betriebsbereit, schnell und leicht in Gang zu setzen. Ohne Ventile im Verbrennungsraum. Best geeignet für den Betrieb landwirtschaftl. und gewerblicher Maschinen. Man versäume nicht, Prospekte zu verlangen.

Fritz Marti Akt.-Ges., Bern

baldigen Vollendung entgegen; einige Häuser wurden in letzter Zeit bezogen, und ein weiteres Wohnhaus ist im Aufbau begriffen. An der Schulstraße wurden vor kurzem zwei prächtig gebaute Häuser bezogen. Am sogenannten Bürgihübel zwischen der Landstraße und der Muttenzerstraße gelegen, ist man zur Zeit mit dem Ausgraben der Keller für 7 Einfamilienhäuser beschäftigt. Zu erwähnen sind noch sechs an der Landstraße erbaute, erst vor kurzem vollendete Einfamilienhäuser mit hübschen Gärtchen.

Eine neue Klubhütte am Alpstein (Appenzell) wollen die schweizerischen Ortsgruppen der „Naturfreunde" eine halbe Stunde oberhalb dem Kräzerli bauen, die etwa 60 Personen Unterkunft bieten würde. Schon früher haben sich in der Ostschweiz bestehende alpine Vereine mit dem Bau einer Hütte im Alpstein beschäftigt. Man kam aber wieder zu der Ansicht, daß eigentliche Klubhütten in dem mit Sennhütten reich versehenen Gebiete unnötig seien.

Über den Bau der Arosabahn hielt Herr Oberingenieur Bener vor dem Bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein und dem Technikerverein einen langen Vortrag, in dem er sich zuerst ausführlich über die Stationsanlage von Chur und die Führung der Bahn durch die Stadt verbreitete, wo sie als Straßenbahn gedacht ist. Die Haltestelle Sassal mit Reparaturwerkstätte und Wagendepot kommt gegenüber der städtischen Elektrizitätszentrale des Rabiusawerks zu stehen. Der Unterbau der ganzen Strecke Station Chur bis Haltestelle Sassal kommt auf nur rund Fr. 100,000 zu stehen.

Nach der eingehenden, sehr gut orientierenden Darstellung der Traceeführung auf Gebiet der Stadt Chur führte der Referent die Hörer in freiem Vortrage bald über sonnige Matten, bald durch prächtige Wälder, bald wieder über schaurige Schluchten, Töbel und Rüfen durch das Schanfigg hinein nach dem prächtigen Arosa. Die ganze Strecke ist in vier Baulose geteilt worden. Vom Sassal weg geht die Linie, stets auf der rechten Talseite verbleibend, mit der Maximalsteigung von 60 ‰ nach dem Calfreiser Tobel. Von der Rutschgefahr bei der Maladerser Dorfrüfe abgesehen bietet dieses Stück keine besonderen Schwierigkeiten. Auch der Übergang über das Calfreiser Tobel gestaltet sich bedeutend günstiger als es der Anblick des Tobels oben bei der Straße ahnen ließe.

Während das erste Los dem Touristen nicht viel bietet, findet er das zweite Los um so interessanter. Eine gewölbte Brücke von 3 Öffnungen à 25 m führt ihn über das wilde romantische Castieler Tobel. Nach Passieren eines Tunnels gelangt er durch den prächtigen Lüener Eichwald nach der ersten Station „Lüen". Bescheiden liegt diese Station auf einem kleinen Plateau in einer Höhe von 941,3 m. Luftig und luftig, gleich einem Vogelnest, ist die folgende Station St. Peter-Molinis angelegt. Hier genießt der Reisende auf einer Höhe von 1160 m eine prächtige Aussicht auf die gegenüberliegende Talseite. Was er mit der Bahn mühelos erreicht, muß für dieselbe mit vielen Schwierigkeiten geschaffen werden. Dem Bau stellt sich die Lüener-Rüfe, die wegen der steten Bewegung unterfahren werden muß, dann das Clasaurer-Tobel, als Hindernis entgegen. Die folgende Station Peist liegt auf einer Höhe von 1247 m und erhält, wie eingangs erwähnt, eine Zufahrtsstraße von 850 m Länge.

Von Peist weitergehend, erfordert das sogen. Frauen-Tobel eine größere Kunstbaute. Während diese Kunstbauten bis hieher aus Stein oder Eisen projektiert sind, werden für die folgenden zwei (Gründji- und Langwieser-Viadukt) Konstruktionen aus Eisenbeton vorgesehen. Mit dem Langwieser-Viadukt unmittelbar nach der Station Langwies (1320 m ü. M.) verläßt das Tracee die rechte Talseite und führt über die schönen Engelsböden nach der Station „Rüti" (1455,5 m ü. M.).

Um die noch erhebliche Höhe von Arosa zu gewinnen, mußte hier eine künstliche Entwicklung gesucht werden. Es ist gelungen, eine günstige, offene Entwicklung in Form einer Schleife zu finden, wobei Straßenübergänge à niveau in Anbetracht des im Winter regen Bobsleighverkehrs vermieden werden. Vom sogen. Seehofrank an folgt die Linie ungefähr dem alten Weg entlang nach der Aroser Säge. Für die Weiterführung der Linie sind zwei Varianten studiert worden, die eine mit Endstation am Schwarzsee, die andere mit solcher am Obersee. Der Herr Referent bedauert den Gemeindebeschluß von Arosa, nach welchem die erstere Variante fallen gelassen werden muß und nun die Station Arosa definitiv an den Obersee zu liegen kommt. Erwähnt sei noch, daß eine Zugskomposition, bestehend aus einem Motor- und drei Anhängewagen, 172 Personen zu befördern imstande ist.

In der ziemlich lebhaft einsetzenden Diskussion gab der Vortragende noch mancherlei Aufschluß. Immer wieder waren es finanzielle Ursachen, oft auch Gründe technischer Natur, die das jetzt bestehende Tracee fixiert haben, sodaß schließlich jeder überzeugt sein durfte, daß das bestmögliche gesucht und wohl auch gefunden worden ist.

Schulhaus- und Turnhallebau in Rothrist (Aargau). Die Einwohnergemeindeversammlung von Rothrist hat vor Jahresfrist prinzipiell den Bau eines neuen Schulhauses und einer Turnhalle beschlossen und wurde eine geeignete Landparzelle, die sogen. Hausmatte des Herrn J. Zimmerli im Dörfli als Bauplatz erworben. Sodann wurde eine Baukommission bestellt und beauftragt, mit Architekten in Verbindung zu treten, Pläne und Kostenberechnungen zu beschaffen und einer spätern Gemeindeversammlung die nötigen Anträge zu unterbreiten. Die Baukommission entschloß sich, nach Besichtigung anderer ländlicher Schulhäuser zu einem zweistöckigen Bau mit je drei Schulzimmern und einem ausgebauten Dachstock. Um verschiedene Ideen und Dispositionen zu erhalten, wurde beschlossen, einen Wettbewerb zu eröffnen, jedoch nur drei Architektenfirmen zur Plankonkurrenz zuzulassen. Als solche wurden bestimmt die Architekten O. Senn in Zofingen, von Arx & Real in Olten und Bracher & Widmer in Bern. Zur Begutachtung der Pläne wurden die Herren Erziehungsrat Riggli in Zofingen und die Architekten Joos & Klauser in Bern und O. Pfister in Zürich als Preisrichter ernannt. Zur Honorierung und Prämierung der Entwürfe wurden dem Preisgericht Franken 1500 zur Verfügung gestellt. Die Architekten wurden bei Ausarbeitung ihrer Projekte an die kantonalen Vorschriften über Schulhausbauten gebunden. Um ein schlichtes Landschulhaus in möglichst einfachem Baustil zu erhalten, wurde im Bauprogramm darauf hingewiesen, daß dasjenige Projekt den Vorzug erhalte, das bei den bescheidenen Mitteln die zweckentsprechendste Lösung bringe. Ende März gingen die Projekte ein, die vom bestellten Preisgericht beurteilt wurden. Das Preisgericht sagt in seinem Berichte, daß keines der eingelaufenen Projekte die andern wesentlich überrage, aber auch keines gegenüber den andern wesentlich zurücksteht. Immerhin dürfte das Projekt von Herrn Architekt O. Senn in Zofingen wegen seines geringsten Kubikinhaltes und wegen dem günstigen Vorplatze vor Schulzimmern und Treppenhaus für das weitere Studium sich am besten eignen. Dieses Projekt, das für den Innenbau in schultechnischer Hinsicht die beste Lösung gefunden hat, wurde mit dem ersten Preis bedacht und der Baukommission die Ausführung auf Grundlage dieses Projektes mit etwelchen Abänderungen einstimmig empfohlen. Die Bau-

kosten nach diesem Projekt belaufen sich bei einem Inhalt von ca. 6400 m³ zu Fr. 22 auf Fr. 140,800 bezw. nach vorgeschlagener Vergrößerung gemäß Variante auf Franken 152,900, wozu noch Fr. 32,250 für die Turnhalle kommen. Die beiden andern Architekten, die einen größern kubischen Inhalt des Baues gefunden, kommen in ihren Berechnungen auf Fr. 195,525 bezw. Fr. 201,110. Die Baukommission hat die Prüfung der vorliegenden Entwürfe noch nicht abgeschlossen und wird erst nach einem orientierenden Referat des Herrn O. Senn in Zofingen, dessen Projekt gegenüber den zwei andern anerkennenswerte Vorzüge aufweist, darüber Beschluß fassen, welches Projekt zur Ausführung kommen soll. Um jedermann Gelegenheit zu geben, von den Plänen und Kostenberechnungen Einsicht zu nehmen, sind dieselben im Gemeindehaus öffentlich ausgestellt. („Zofinger Tagblatt".)

Das neue Schulhaus in Horn (Thurgau), das nach dem Plan von Herrn Architekt Stärkle in Rorschach erbaut wurde, ist am 6. Mai eingeweiht worden.

Bauliches aus dem Thurgau. Die Mittelthurgaubahn hat nicht allein in Weinfelden selbst eine rege Bautätigkeit nachgezogen, es wird auch in den Ortschaften und Gemeinden zwischen Weinfelden und Wil ziemlich viel gebaut. Man erblickt Neubauten in Bußnang und Märwil. Hart bei der Station Tobel-Affeltrangen und in unmittelbarer Nähe derselben werden zwei neue Häuser gebaut. In Bettwiesen steht gleich bei der Station ein Neubau zum Teil schon unter Dach und wird eben am Ausbau desselben gearbeitet, während nicht weit von der Station weg zwei neue Häuser fertig erstellt sind. So brachte der neue Verkehr auch neue Anregung und es ist zu hoffen, daß diese lebhaftere Bautätigkeit weiter anhält und zur raschern Entwicklung und reichern Betätigung des regen Gewerbefleißes führen wird.

Sekundarschulhausbau Weinfelden. Die Schulgemeinde bewilligte für eine Plankonkurrenz einen Kredit von Fr. 2000 und bestimmte als Bauplatz denjenigen von Keller-Riesers Erben an der Hirschenstraße, der 7829 m² groß ist und Fr. 30,000 kostet.

Die Genfer Bahnhoffragen. Der Bundsrat hat am 6. Mai den Wortlaut für den Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf über die Genfer Bahnhoffragen (Rückkauf des Bahnhofes Cornavin, Verbindungsbahn) festgesetzt. Am Nachmittag fand im Bundeshause zwischen den Bundesräten Forrer, Motta und Perrier als Vertreter des Bundes einerseits und den Staatsräten Fazy, Charbonnet und Maunoir als Vertreter von Genf anderseits eine Konferenz statt. Über diese Konferenzverhandlungen wird folgendes berichtet:

Nach dem Vertrag übernehmen Bund und Bundesbahnen ²/₃ der auf 24 bis 25 Millionen veranschlagten Kosten der Verbindungsbahn, ¹/₃ fällt zu Lasten des Kantons Genf. Die Genfer hatten eine Zusicherung gewünscht, daß ihr Drittel nicht mehr als 8 Millionen übersteigen werde; der Bundesrat wollte im Gegenteil die diesen Betrag übersteigenden Expropriationskosten ausschließlich Genf auferlegen.

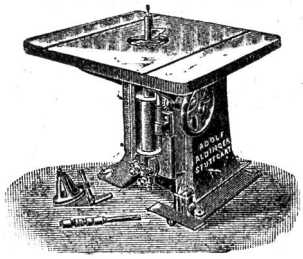
Nicht im Vertrage enthalten sind einige Punkte, auf die Genf Gewicht legte, so die Errichtung einer internationalen Zollstation und eines Kontrollbüros für Gold- und Silberwaren in Genf, Zusicherungen betreffend den Betrieb der Verbindungsbahn (Zuleitung des Verkehrs von Vallorbe nach Savoyen durch eine Linie Morges—Bussigny 2c.). Die Konferenz war einig darüber, daß diese Wünsche in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung berücksichtigt werden sollen.

Der Vertrag regelt nun folgende Hauptpunkte:

1. Den Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Eisenbahnlinie Genf—La Plaine (Landesgrenze).

Holzbearbeitungsmaschinen

jeder Art



Erstklassiges Fabrikat

liefert 4112 6

Gasmotoren-Fabrik „Deutz" A.-G.

Zürich.

2. Die Errichtung und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives.

3. Den unentgeltlichen Übergang der dem Kanton Genf gehörenden Eisenbahn Eaux—Vives—Annemasse (bis zur Landesgrenze) an die Bundesbahnen.

Der Vertrag soll unverzüglich dem Großen Rate des Kantons Genf und dann der Bundesversammlung unterbreitet werden.

— Die Einigung in den Genfer Bahnhoffragen wird in Genf mit großer Befriedigung aufgenommen. Der Staatsrat erblickt in der Konvention eine gute Vorbedeutung für die Faucillebahn. Obwohl der Bundesrat nicht alle Genfer Vorschläge akzeptiert, wird die Konvention doch die ökonomische Entwicklung Genfs fördern und die Stadt durch das Raccordement, den Rückkauf, sowie die Herstellung der Linie Morges—Bussigny und die Schaffung von Zügen Paris—Annemasse von der bisherigen Isoliertheit befreien. Man schätzt die Kosten der Ausführung auf etwa 50 Millionen.

Die Rothenburger Brücke bei Luzern.

Wenn wir heute von der Rothenburger Brücke Näheres mitteilen, so geschieht es deshalb, weil gegenwärtig, wo das über die nahezu fertig erstellten mächtigen Pfeiler laufende, vom letzten Pfeiler aus auf eine Länge von 20 m frei in der Luft schwebende Holzgerüst der Baubrücke alsbald die Rotenburger Seite des in der Bachsohle 36 m tiefen Rotbachtobels erreicht. Der Beobachter kann sich im gegenwärtigen Momente eine klare Vorstellung von der Eigenart dieses Brückenbaues machen, der, ohne daß von der Talsohle aus gerüstet werden durfte — die dort stehenden Häuser mit landwirtschaftlichem Betriebe mußten intakt bleiben — vom rechtsufrigen Plateaurande aus erstellt worden ist. Schon stehen drei hohe Pfeiler fertig da, bis über die Kämpferplatte hinaus, der vierte und letzte Pfeiler steht schon