

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 30 (1914)

**Heft:** 37

**Rubrik:** Bau-Chronik

### **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>**

Organ  
für  
die Schweiz.  
Meisterschaft  
aller  
Handwerke  
und  
Gewerbe,  
deren  
Zunungen und  
Vereine.

# Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges  
Geschäftsblatt  
der gesamten Meisterschaft

XXX.  
Band

Direktion: **Frau-Holdinghausen Erben.**

Erscheint je Donnerstags und kostet per Semester Fr. 3. 60, per Jahr Fr. 7. 20  
Inserate 20 Cts. per einspaltige Pettizeile, bei größeren Aufträgen  
entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 10. Dezember 1914.

**Wochenspruch:** Klarer Kopf, geschickte Hand  
hilft dir fort in Stadt und Land.

## Bau-Chronik.

**Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich** wurden am 4. Dezember für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt: J. J. Weilenmann,

Baumelster, für ein Wohn- und Geschäftshaus Schanzengasse 3, Zürich 1; Martin Fischer für den Anbau einer Automobilremise Mäterstraße 59, Zürich 2; Robert Höhns Erben für einen Werkstatt-Anbau hinter dem Hause Schrenngasse 17, Zürich 3; Schweizerische Bundesbahnen für eine offene Halle im Werkstätteareal an der Hohlstraße, Zürich 4; Zürcher Ziegeleien für drei Trockenschuppen an der Friesenbergstraße, Zürich 5; A. Diemand, Architekt, für Einfriedungen der Liegenschaften Habsburgstraße 30 und 32, Zürich 6; Jakob Hoß für einen Auf- und Umbau des Wohnhauses Wasserstraße 25, Zürich 7. — Für ein Projekt wurde die baupolizeiliche Bewilligung verweigert.

**Neue Straßenbahn-Remise in Zürich.** Im mittleren Teil des Quartiers Auferstühl geht der vor zwei Jahren bei einem Baukredit von 920,000 Fr. beschlossene, aber erst im letzten Frühjahr in Angriff genommene Bau einer Straßenbahnremise im Rohen der Vollendung entgegen. Erstellerin ist die Firma Züblin & Co. in Zürich. Der erforderliche 4130 m<sup>2</sup> messende Baugrund mußte

von der Stadt auf dem Expropriationsweg, der bis zum Bundesgericht führte, erworben werden. Die dreigeschossige stattliche Hochbaute, die Wagenremise und die Dampf- walzenremise füllen den weiten Eckgrund Elisabethenstraße—Kalkbreitestraße aus. Der Hauptbau weist die stattliche Frontlänge von 36 m auf. Die Haupteinfahrt liegt auf der Südseite des Hauptbaues und wird durch das von der Freyaststraße durch die Elisabethenstraße nach der Kalkbreitestraße führende Dienstgeleise vermittelt. Auf der Nordseite liegen ebenfalls zwei Ausfahrten mit Verbindung mit der Badenerstraße und den alten Depotlagern. In den Stockwerken des Aufbaues wird die jetzt noch im Depot Seefeld untergebrachte Schneiderei Aufnahme finden. Im zweiten Stockwerk werden drei Dienstwohnungen eingerichtet. In der Wagenremise selbst ist für 61 Tramwagen Platz. Außerhalb der Wagenremise wird ein siebentes Geleise für Reservewagen angelegt. Am ganzen Bau sind ausschließlich Beton, Kunststein und Backstein zur Verwendung gelangt.

**Inangriffnahme öffentlicher Bauten im Kanton Zürich.** Bundes-, Kantons- und Stadtbehörden sind eifrig bemüht, der durch die Kriegswirren hervorgerufenen Arbeitslosigkeit Einhalt zu tun und für vermehrte Arbeitsgelegenheit Sorge zu tragen. Nachdem am 15. November die stadtzürcherischen Wähler mit großem Mehr dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn zugestimmt haben, wurde schon nach wenigen Tagen von Seiten der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen ein Teil der Arbeiten in Angriff genommen, wo-

durch einstweilen für annähernd 100 Mann Arbeitsgelegenheit geschaffen wurde. Bei späterer Ausdehnung der Arbeiten können 2—300 Mann beschäftigt werden. Diese Arbeiten betreffen zunächst die Abtragung des östlich des Bahngeländes gelegenen hohen Damms zwischen der Hohl- und der Badenerstraße, wobei von der Westseite zunächst eine Unterführung in der Richtung nach der Bäckerstraße erstellt wird. Des fernern hat die Direktion der eidgenössischen Bauten die Vergebung von Bauarbeiten für das Land- und Forstwirtschaftliche, sowie das Naturwissenschaftliche Institut der Technischen Hochschule in Zürich, wie auch die Vergebung von Erdarbeiten zum Neubau für das Hauptgebäude der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich zur freien Konkurrenz ausgeschrieben. Von Seiten der Kantonsregierung ist die freie Konkurrenz über die Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten für die Frauenklinik Zürich und die Erweiterungs-Bauten der Zentralbibliothek ausgeschrieben worden. Die städtische Verwaltung hat ebenfalls durch ihre Bauämter eine Reihe von Straßenarbeiten in Angriff nehmen lassen.

**Korrektion des Rimlibaches bei Schwerzenbach (Zürich).** Für die Ausführung bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 32,000 Fr. An diese Gesamtkosten werden der Bund 9600 Fr., das kantonale Straßwesen 1200 Fr. und die Gemeinde Schwerzenbach mit weiteren Beteiligten 3703 Fr. beitragen. Der Rimlibach, der oberste rechtsseitige Zufluß der Glatt, soll von der Mündung bis zur Bahnlinie Zürich—Uster, d. h. vorläufig erst die untere Abteilung von der Glatt bis 150 Meter oberhalb der Staatsstraße korrigiert werden. Die Arbeit wird als Notstandsarbeit ausgeführt.

**Für die Vollendung der Sulachkorrektur bei Elgg (Zürich)** bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 30,000 Fr. An diese Gesamtkosten werden der Bund 10,000 Fr. und die Gemeinde Elgg 7067 Fr. beitragen. Es handelt sich um eine Notstandsarbeit.

**Quaianlage in Biel.** (Korr.) Noch vor 3 Jahren war es der Einwohnerschaft und den Besuchern der Stadt Biel nicht vergönnt, an den herrlichen Ufern eines der schönsten und romantischsten Seen der Schweiz, ihres Bielersees, bequem zu promentieren. Ein Sumpf begrenzte den See gegen die Stadt hin.

Im Jahre 1912 wurde die provisorisch bestandene Mauer, ungefähr ein Ufer begrenzend, erhöht, und zwar zirka 20 cm höher als der Hochwasserstand. Hinter dieser Mauer entstand dann langsam ein nicht weniger als primitiver Quai. Im Sommer 1913, als die Schiffsahrtsgesellschaft des Bielersees in Verbindung mit der Neuenburger Schiffsahrtsgesellschaft den Schiffsverkehr auf dem Bieler- und Neuenburgersee zu einem geregelten, noch mehr zu einem blühenden ausstatteten, war auch die Stadt Biel gezwungen, Schiffsahrtseinrichtungen am See zu erbauen. Es wurden im Sommer 1913 drei neue Schiffsahrtstiege erstellt, um dem ausgedehnten Verkehr gerecht zu werden. Das sogenannte Böttgerhäfeli (nach dem ehem. Besitzer genannt) wurde im Winter 1913/1914 mit Material ausgefüllt und so entstand bis im Sommer eine recht schöne Landzunge resp. ein Landungsplatz.

Noch mehr des kolossalen Wellenschlages wegen mußte, um einen ordentlichen Quai aufrecht zu erhalten, eine um 90 cm erhöhte Quaimauer erstellt werden.

Mit dieser Quaimauer haben nun für kurze Zeit die Uferbauten einen Abschluß gefunden. So nun noch die stets im Betrieb stehende Materialauffüllung des Strandbodens und die Erstellung der Zufahrtsstraßen und Promenadenwege beendet sind und die wichtigsten gärtnerischen Anlagen ausgeführt sind, ist der Stadt Biel eine nicht zu verachtende moderne, aber einfache Quai-

anlage geschaffen worden. Zu bemerken ist, daß die ganze Anlage, dank der ausführenden Organe, eine recht billige ist, wurden doch im Jahresbudget jeweils nur Fr. 10,000 für die gesamte Quaianlage und Strandboden eingesetzt. Außerordentliche Ausgaben waren nur für die Erstellung der Brüstungsmauer im Betrage von Fr. 5000 und Herstellen des Platzes beim Männerfreibad im Betrag von Fr. 3200 bewilligt.

Wie man aber von kompetenter Stelle hört, soll die Entwicklung des Bieler Quais noch eine viel größere werden. Mit dem ausgedehnten Bahnhofumbau soll auch die zweite Spur Biel—Neuenburg zur Ausführung gelangen. Da nun ein Ausbau resp. Erweiterung des Bahntraces in der Richtung des Berges eine sehr kostspielige ist, ist vorgesehen, das Trace gegen die Straße Biel—Neuenburg zu erweitern. Diesem zur Folge, umsomehr die Straße eine dem Verkehr entsprechend zu geringe Breite aufweist, hätte dieselbe dem Bau der zweiten Spur zu weichen. Die Neuenburgerstraße vom Ausgang der Pasquart-Allee bis zum Bahnübergang beim Schöpfli wäre also einer Verlegung zu unterziehen. Es ist für diese Verlegung nur eine Lösung möglich und zwar der Bau einer eigentlichen Quaistraße, die aus der Pasquart-Allee durch eine Bahnunterführung dem See entlang und beim Schöpfli wieder in die bestehende Neuenburgerstraße eingeführt würde.

Mit dem Studium dieser Quaistraße soll auch ein großartigiges Projekt für eine große Hafen- und Quaianlage mit Einbeziehung des Ribauer Territoriums in Angriff genommen werden. Ein generelles Projekt wird im Laufe des Winters vom Stadtbauamt zur Ausführung gelangen.

Über den gesamten Werdegang und weitere Entwicklung der Bieler Quai- und Hafenanlage wird später wieder nach eingehend gemachten Studien berichtet werden. Es ist sehr zu wünschen, daß in dieser Hinsicht etwas erfreuliches zu Stande komme.

**Der Bau eines neuen Altersasyls für Luzern** wurde vom Großen Ortsbürgererrat grundsätzlich beschlossen und von dem Kleinen Ortsbürgererrat die Vorlegung entsprechender Pläne verlangt. Es ist für diesen Bau ein Fonds von mehreren hunderttausend Franken vorhanden.

**Kasernen-Neubau in Luzern.** Ein altes Postulat in Luzern ist die baldige Inangriffnahme des Kasernen-Neubaues. Das Bedürfnis für den Bau ist längst da. Der Kanton würde den Bau übernehmen gegen Verzinsung der Baukosten durch den Bund. Die Regierung hat dem Bundesrat einen Vertragsentwurf unterbreitet und in Bern neuerdings Schritte getan, daß der Bundesrat die Inangriffnahme der Arbeiten gestatten wolle.

**Bauliches aus der March (Schwyz).** (Korr.) Auf Beschlussfassung der Gemeindeversammlung in Wangen wird daselbst als Notstandsarbeit eine neue Straßenverbindung von über 1000 m Gesamtlänge und einem ungefähren Kostenaufwand von zirka 18,000 Fr. ausgeführt werden. Das neue Straßenteilstück wird das Dorf Wangen in kürzester Richtung mit dem Kurort Nuolen am See verbinden. Hierzu müssen drei Bachbrücken, nach voraussichtlicher Planierung in Betonausführung erstellt werden. Zu den erforderlichen Geldmitteln wurden bereits in früherer Zeit durch Fondation Fr. 9500 angelegt. Eine zweite Verbindungsstraße, vom Bahnhof in den Weiler Mastauden, von zirka 550 m Länge, wird in Anbetracht der jetzigen großen Steuerlast (8%) der Gemeinde erst innert zwei Jahren zur Ausführung kommen. Der gleiche Gemeindebeschluss ernennt auch die Installation von elektrischem Licht im Schulhaus.

**Notstandsarbeiten im Kanton Solothurn.** Der Kantonsrat erteilte dem Regierungsrat Vollmacht zur Vergebung von Notstandsarbeiten im Kostenvoranschlag bis zu 67,000 Franken.

**Der neue Bahnhof in St. Gallen.** Alle Hoch- und Tiefbauten sind vollendet und demgemäß sowohl das Aufnahmgebäude, wie sämtliche Geleiseanlagen gemäß Plänen ausgebaut. Auf dem Bahnhofareal fehlt nur noch die Asphaltpflasterung der beiden Bahnsteige I und III; diese konnte bis dato nicht ausgeführt werden, weil die dort angebrachten Holzstützen der Ausführung dieser Arbeiten im Wege standen.

Zu erstellen bleibt noch die Bahnhofshalle, deren Bau durch die Kriegsergebnisse verzögert worden ist. Ein Teil des dazu nötigen Materials befindet sich noch in Deutschland und kann vorläufig nicht erhältlich gemacht werden. Die Erstellung dieser Halle, welche eine Länge von 190 m haben und auf der östlichen wie auf der westlichen Seite an Länge über das Aufnahmgebäude hinausgehen wird, ist den Firmen Bus & Cie. in Basel und Bosshard & Cie. in Näfels übertragen worden. Die Breite der Halle ist so projektiert, daß der Einkrieg in die Bäume auf allen drei Bahnsteigen erfolgen kann, ohne daß die Passagiere dem Regen ausgesetzt sein werden.

Zur Vergleichung sei bemerkt, daß das Aufnahmgebäude 125 m lang ist; es ergibt sich also nach jeder Richtung für die Bahnhofshalle ein Längenüberschuß von 32½ m. — Die Bedachung der Halle wird aus Glas bestehen.

Es wird ferner ein eisernes Verbindungsdach erstellt zwischen dem alten und dem neuen Aufnahmgebäude (gegenüber der alten Post) und ebenso eines über dem viereckigen Platz, der sich an der Westseite zwischen dem Bundesbahnhof und dem städtischen Verbindungsbahnhof (der Schmalpurbahnen) bei der dortigen Unterführung befindet.

Es wird angenommen, daß alle diese die Halle und Bedachungen betreffenden Arbeiten im Laufe des Sommers 1915 erstellt werden können.

Es ist auch eine Renovation des westlich des neuen Aufnahmgebäudes gelegenen (roten) Gilgutschuppens geplant. Diese würde erfolgen, wenn bessere Zeitverhältnisse und die Verkehrsbedürfnisse es zulassen oder nötig erscheinen lassen.

**Städtische Kläranlage in St. Gallen.** Im Laufe dieses Monats werden die Arbeiten für dieses Unternehmen so weit vorgeschritten sein, daß eine partielle Inbetriebsetzung desselben erfolgen kann. — Nachdem im Laufe des Vorwinters 1913 der Zuleitungskanal und ebenso die Vorreinigungsanlage im Rohbau fertig erstellt worden waren, sind im Laufe dieses Jahres auch die übrigen Bauten fertig erstellt worden, mit Ausnahme der Tropfkörper, von welchen zwei fast fertig sind, und zwei andere der Fertigstellung entgegengehen. Bei den Tropfkörpern, deren Material aus dem Steinbruch im Schachen bei Herisau geholt wird, kommt ein Verteilermobell eigenen Types zur Anwendung, dessen Anordnung auf den mit solchen Anlagen gemachten Erfahrungen beruht. Es sind im ganzen vorläufig vier solcher Tropf- oder Beschickungskörper projektiert, jeder von ungefähr 2000 m<sup>2</sup> Flächenmaß, mit je 407 solchen Verteilern (Näsen) ausgestattet. Diese Tropfkörper vermitteln die biologische Reinigung des Wassers.

Fertig erstellt ist der von den Tropfkörpern nach dem Nachklärbecken, den Sammelbecken und nach der Steinach führende Ablaufkanal, sowie das Sammelbecken selbst, das einen Inhalt von 5000 m<sup>3</sup> faßt. Auch die Schlamm-trockenplätze, auf denen die in den Klärbecken ausgeschleudenen, festen Bestandteile des Abwassers weiter behandelt,

d. h. getrocknet werden, sind zur Inbetriebnahme bereit. Es handelt sich also für die Kläranlage selbst lediglich noch um die Fertigstellung der Tropfkörper.

Hand in Hand mit der Erstellung der Kläranlage ging die Errichtung eines kleinen Elektrizitätswerkes an der Steinach, durch welches die Ausnützung der durch das Klärungsunternehmen gewonnenen Wasserkraft bewirkt wird. Vom Sammelweber gelangt nämlich das gereinigte Wasser durch eine Zementleitung in ein Wasserschloß, von wo es in einer Höhe von 80 m auf die Turbinenanlage an der Steinach geleitet wird. Diese Anlage ist ebenfalls fertig erstellt; zurzeit wird an der elektrischen Installation gearbeitet. Die zur Verfügung stehende Wasserkraft gestattet bei normalem Wasserstande einen täglichen Betrieb von zirka sechs Stunden, bei Regenwetter einen solchen von 10—12 Stunden. Die dadurch erhältliche elektrische Energie bildet für die Stadt namentlich in den Abendstunden eine wertvolle Kraftzufuhr.

Die ganze Anlage erforderte eine umfassende Verbesserung der Wege, besonders auch des von der Kläranlage nach dem Elektrizitätswerk führenden Pfades, der stellenweise an sehr steilem Gelände entlangführt. An dem Ausbau dieses Pfades wird zurzeit noch gearbeitet; wo Unfälle zu befürchten waren, ist er eingesiedigt.

Es wird angenommen, daß die Besorgung der Kläranlage und des Elektrizitätswerkes normal zwei Arbeiter erfordert. Zu gewissen Zeiten wird noch die Notwendigkeit des Bezuges eines dritten Hilfsarbeiters in Betracht gezogen.

Für eine wirksame Abhilfe gegen die Verunreinigung des Steinachflusses ist allerdings der Anschluß aller Häuser und Betriebe an die Kläranlage nötig, welche jetzt unretne Abflüsse direkt in die Steinach leiten. Ohne diesen Einbezug wäre die städtische Kläranlage nicht instande, ihre Aufgabe richtig zu erfüllen.

**Notstandsarbeiten in Ebnet (St. Gallen).** Der politischen Bürgerversammlung lag ein einläßliches, orientierendes, vorzüglich abgefaßtes Gutachten des Gemeinderates vor betreffend die Straßenprojekte Giselbach-Acker, Steinenbach-Steintal, Weid-Neftenberg und Hausleberg-Brand. In erfreulicher, die Gemeinde ehrender Weise stimmten die Bürger beinahe einstimmig den Anträgen zu:

1. Die heutige Bürgerversammlung beauftragt den Gemeinderat, von den vorbenannten Straßenprojekten ein Teilstück des Projektes Giselbach-Acker, nämlich die Strecke Giselbach bis Poststraße, einschließlich Verbindungsstück Hof bis Armenankalt, nach Plan von Herrn Ingenieur Steinmann als Notstandsarbeit auszuführen und beschließt grundsätzlich den Bau der Steintalerstraße, Steinenbach bis Leuzinger, Stöfel, nach Plan des Herrn Ingenieur Schütz. Allfällig nötig und zweckmäßig erscheinende Abweichungen sind dem Gemeinderat überlassen.

2. Der Gemeinderat ist bevollmächtigt, die mit Franken 45,700.— veranschlagten Kosten der Straße Rosenbühl-Poststraße, weil Notstandsarbeit, in erster Linie aus dem vorhandenen Eisenbahnfond zu bestreiten, um vorderhand gar keine bezüglichen Steuern erheben zu müssen.

3. Der Gemeinderat ist beauftragt, die für die Inangriffnahme der Steintalerstraße nötigen Vorbereitungen, als: Planaufgabe, Finanzierung und Perimeter-Einteilung, innert zwei Jahren nach Beendigung des gegenwärtigen Krieges vorzunehmen, so daß der Bau auf diesen Termin beginnen kann.

4. Der nach Eintritt normaler Verhältnisse zu errichtende Perimeter für die als Notstandsarbeit ausgeführte Strecke Rosenbühl bis Poststraße soll mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse maximal mit den Kosten

