

Bau-Chronik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **46 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Organ
für
die schweiz.
Meisterschaft
aller
Handwerke
und
Gewerbe,
deren
Zünfte
und Vereine.

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges
Geschäftsblatt
der gesamten Meisterschaft

Band
XXXVI

Direktion: Walter Fenn-Blumer.

Erscheint je Donnerstags und kostet per Semester Fr. 6.—, per Jahr Fr. 12.—
Inserate 30 Cts. per einspaltige Colonnezeile, bei größeren Aufträgen
entsprechenden Rabatt.

Büridj, den 24. April 1930.

Wochenpruch: Jung fleißig sein und viel lernen müssen
Ist kleinere Pein, als im Alter nichts wissen.

Bau-Chronik.

Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich wurden am 17. April für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen erteilt: I. Ohne Bedingungen:

1. Allgemeine Fabrikationsgesellschaft, Umbau Rolandstraße 5, Z. 4;
2. R. Meier, Umbau Ackerstraße 56, Z. 5;
3. Gebr. Lüscher & Co., Aortaufbau Hardturmstraße 201, Z. 5;
4. M. Kühnle, Balkone Bichlerstraße Nr. 23, Z. 6;
5. Baugenossenschaft Seegarten, Durchfahrt Seehofstraße 15, Änderung, Z. 8;
6. E. Gehrig, Aufbau Florastraße 40, Z. 8;
- II. Mit Bedingungen:
7. Genossenschaft Elite-Hotel/S. E. Prager, Liftaufbau Bahnhofstraße 41, Z. 1;
8. Genossenschaft zum Weggen, Umbau Weggengasse 1/Weinplatz 6, Z. 1;
9. J. Menzer, Um- und Aufbau Auf der Mauer 5, Z. 1;
10. W. Naef, Glasabluß und Brandmawerdurchbruchvergrößerung Bahnhofstraße 54, teilweise verweigert, Z. 1;
11. E. W. & A. Schmid, Innenumbau Restaurant Sihlporte Löwenstraße Nr. 3, Z. 1;
12. Stadt Zürich, Umformerstation Selnaustraße Nr. 25, Treppenänderung, Z. 1;
13. Zirkonkunstausstellung, Hallen, Abänderungspläne, Z. 1;
14. Zürcher Kantonalbank, Pumpschacht Henneweg Bahnhofstraße 9/Zollstraße 10/12, Z. 1;
15. Genossenschaft Bosshardhaus, Wohn- und Geschäftshaus, Bleicherweg 10,

- Abänderungspläne, Z. 2;
16. Meterbaugenossenschaft Zürich, Wohnhäuser Meterstr. 110—120, Abänderungspläne, Z. 2;
17. Arn. Weimann, Um- und Aufbau Leimbachstraße 114, Z. 2;
18. D. Häuser, Wohnhaus Altbachstraße 8, Z. 3;
19. S. Müller-Suter, Umbau Zwinglistraße 15, Z. 4;
20. Obstverwertungsgenossenschaft Zürich, Wohn- und Geschäftshausanbau mit Autoremifen Birmensdorferstraße 127, Abänderungspläne, Z. 3;
21. Racket-Club Zürich, Tennishalle, Douchen- und Abortanlage hinter Friesenbergstraße 108, Z. 3;
22. J. Roggenmoser, Wirtschaftszumbau Ralfbrettestraße Nr. 55, Z. 3;
23. E. Schaub-Ratgeb, Umbau Steinstraße 33, Z. 3;
24. E. Selhofer, Glasdachanbau und Einfriedungsabänderung Haldenstraße 79, Z. 3;
25. E. Selhofer/Lumina A.G., Benzintankanlage Haldenstr. 79, Z. 3;
26. S. Streicher, Einfriedungsabänderung Schrennengasse 18, Z. 3;
27. Zürcher Papierfabrik a. d. Sihl, Kesselhausum- und -aufbau Kanal-/Steßhübelstraße 31, Abänderungspläne, Z. 3;
28. Familiengärten-Zürich, Gerätehäuschen proj. verl. Bäckerstraße, Z. 4;
29. Genossenschaft Turicum, Umbau Zeughausstraße 15/17, Z. 4;
30. Suter-Lehmann, Sohn, Umbau mit Autoremifen Badenerstraße 338, Abänderungspläne, Z. 4;
31. E. Brüttsch, Autoremifengebäude Hard-/proj. verl. Josefstraße, Z. 5;
32. S. Furrer, Badezimmer Konradstraße 48, Z. 5;
33. Schütze & Co., Hofüberdachung und Velostrandbau Limmatstraße 309, Z. 5;
34. Baugenossenschaft an der Limmat, Wohnhäuser Röschiachstraße 71 bis 75, Abänderungspläne, Z. 6;
35. E. Frey, Umbau Scheuchzer-

straße 43, Z. 6; 36. Genossenschaft Bugenbühl, Einfamilienhäuser mit Autoremissen und Einfriedungen Privatstraße 3, 5 bei Guggachstraße, Z. 6; 37. Gebrüder Wänninger, Wohnhausanbau mit Autoremissen und Stützmauern Forchstraße 158/160, Z. 7; 38. F. Liggerstorfer, Geräteschuppen Kat.-Nr. 816/Stöckentobelweg, Z. 7; 39. S. Käegg, Einfamilienhaus Elerbrechtstraße 7, Abänderungspläne, Z. 7; 40. Geschwister Wagner, Umbau Pestalozzistraße 46, Z. 7; 41. Genossenschaft Weyerhof, Wohnhäuser mit Vorgartenoffenhaltung Solbelsstraße 35/Mählebachstraße 30, Z. 8; 42. G. Schaffner, Badezimmer Dufourstraße 18, Z. 8.

Baukreditbegehren in Zürich. Der Stadtrat beantragt dem Großen Stadtrat zuhanden der Gemeinde, dem Kinderspital Zürich an die Kosten der projektierten Neubauten einen einmaligen Beitrag von 500,000 Franken auszurichten. Ferner beantragt er, für den Bau eines Verwaltungs- und Bibliothekgebäudes an der Jähringerstraße einen Kredit von 782,500 Franken zu bewilligen. Endlich beantragt der Stadtrat dem Großen Stadtrat, für den Ausbau der Forchstraße zwischen Kreuzplatz und Hofackerstraße einen Kredit von 2,248,000 Fr. zu erteilen, wovon 1,848,000 Franken zu Lasten des außerordentlichen Verkehrs und 400,000 Fr. zu Lasten der Straßenbahn fallen.

Erweiterung des Kinderspitals in Zürich. Der Regierungsrat empfiehlt dem Kantonsrat, dem Kinderspital Zürich (Eleonorenstiftung) für die Erstellung eines Schwesternhauses das Enteignungsrecht für eine Landparzelle zu erteilen. Das Kinderspital Zürich sei eine Krankenanstalt privaten Charakters, welche aber in hohem Maße den öffentlichen Interessen von Kanton und Stadt Zürich diene. Das Spital stehe gegenüber den andern Privatkrankenanstalten im Kanton insofern in einem engen Verhältnis zum Staat, als es zugleich Kinderklinik der Universität sei, und als solche in Verbindung mit der Kinderpoliklinik, die es zu führen verpflichtet sei, dem medizinischen Unterricht nach Analogie der kantonalen Krankenanstalten diene. Wie für die kantonalen Krankenanstalten übernehme der Staat das ganze Betriebsdefizit des Kinderspitals zu seinen Lasten. Im Jahre 1874 eröffnet, habe sich das Kinderspital Zürich, um den neuzeitlichen Anforderungen an ein solches Institut genügen zu können, nach und nach durch Neubauten vergrößert. In den letzten Jahren habe die Benutzung des Spitals erheblich zugenommen. Gegenüber dem Jahresdurchschnitt von 1600 bis 1700 Patienten in den Jahren 1920—1926 stieg die Zahl der Patienten im Jahre 1928 auf 2080 und im Jahre 1929 auf 2171. Der Neubau eines Infektions- und eines Schwefelkernhauses sei zur dringenden Notwendigkeit geworden. Im Schwesternhaus sollen Schwestern- und Arztkzimmer, aber auch weitere Krankenzimmer, Laboratorien usw. untergebracht werden. Es stehe außer Zweifel, daß die in Aussicht genommene Erweiterung des Kinderspitals und die damit notwendige Enteignung des erwähnten Privateigentums im öffentlichen Interesse liege.

Die neue Sihlhölzli-Sportanlage in Zürich. Die Aushubarbeiten für die Fundamente der neuen Turnhallen sind im Gange; mächtige Bagger wählen in dem aufgefällten ehemaligen Sihlbett. Der große Sportplatz vor den künftigen Turnhallen ist soweit vorbereitet, daß die stufenartig angelegten Stehplätze für die Zuschauer bereits zur Hälfte angelegt sind; für die Stufen gelangen solche Granitplatten zur Verwendung. Der Ausbau der etwa fünf Meter breiten Äschenlaufbahn ist im Gange, desgleichen die Vorbereitung für die Anlage der doppelreihigen Baumallee, die den Platz umrahmen wird. Die obere, kleine Anlage gegen den Gleishübel, die für die

ganzen Kleinen reserviert sein wird, ist bepflanzt und wird, wenn einmal die Bäume und Sträucher sich im Wachstum befinden, einen prächtigen Spielplatz und damit einen vollen Ersatz für das ehemalige Sihlhölzli bieten. Der Ausbau des Pavillons mit dem Verkaufsstand, den Aborten usw. geht der Vollendung entgegen. Der Platz kann aber erst der Benützung überlassen werden, wenn der Rasen genügend erstarkt ist.

Ausbau des Zivilflugplatzes Dübendorf. Dem Kantonsrat beantragt die Mehrheit der Staatsrechnungsprüfungskommission: „Für die Erstellung der für den Betrieb des Zivilflugplatzes Zürich-Dübendorf notwendigen Bauten wird auf Rechnung Spezial-Neubautenkonto ein Kredit von 3,600,000 Fr. bewilligt. Dieser Beschluß wird der Volksabstimmung unterbreitet.“ Die Minderheit beantragt Rückweisung an den Regierungsrat bis zum Momente, da die Vorlagen über eine kantonale Altersversicherung und ein kantonales Wohnbaugesetz behandelt sind.

Zur Errichtung einer Tuberkulosearbeitsheilstätte in Männedorf (Zürich). Der kantonale Liga für die Bekämpfung der Tuberkulose hat der Regierungsrat einen Staatsbeitrag von 200,000 Fr. in Aussicht gestellt für die Errichtung einer Tuberkulosearbeitsheilstätte in Appisberg-Männedorf.

Ein Thuner „Muster-Groß-Strandbad“. Wir entnehmen dem „Sport“ folgende Ausführungen: Kürzlich hielt Herr Architekt Hans Beyeler aus Bern auf Veranlassung des Gemeinderates von Thun einen stark besuchten öffentlichen Vortrag und erläuterte das Projekt im Detail. Er führte aus, daß Thun nicht nur für die nächsten Jahre bauen solle. Angesichts der großen Entwicklung, die man den Strandbädern voraussehen könne, in Beurteilung der Tatsache, daß Thun immer besser an den Verkehr angeschlossen werde, dränge sich die Idee auf, am Thunersee eine Großstrandbadanlage zu schaffen, verbunden mit einem Turn- und Sportplatz, einem Autoparkplatz und einem Hafen für Faltboote. Thun sei seinem Rang als Fremdenplatz und Zugangspunkt zum Berner Oberland schuldig, etwas Gedeihenes zu schaffen, das auf die Einheimischen und die Fremden einen Reiz ausübe.

Der Parkplatz müßte zirka 1000 Autos aufnehmen können, um allen Ansprüchen gerecht zu werden.

Vorgesehen wäre eine achtfährige Bauzeit. In jedem Jahre würde eine Bauetappe durchgeführt. Die Baukosten der Gesamtanlage inklusive Erstellung der Hochbauten und Festhalle würden schätzungsweise die Summe von 2,5 Millionen Franken ausmachen. Ungefähr 60% der Mittel würden sehr leicht durch direkt interessierte Kreise aufzubringen sein. Die ganze Finanzierung und Bauausführung müßte einer Strandbad-Genossenschaft überlassen werden. Der Stadt Thun, als Eigentümerin des Terrains, müßte der Vorschlag gemacht werden, das Gelände der Genossenschaft auf 50—100 Jahre kostenlos in Pacht zu übergeben. Man rechnet damit, daß sich die Anlage zur Hauptsache selbst erhalten könnte.

Ein Strandbad in Brienzen. Eine neu gegründete Aktiengesellschaft, die sich aus Hoteliers und Privaten zusammensetzt, hat die Errichtung eines Strandbades beschlossen und hierfür den schönsten Platz des ganzen Seufers (zwischen den beiden Bächen) bestimmt. Die Anlage kann Anfang der Saison dem Betrieb übergeben werden.

Bautätigkeit in Stebnen (Schwyz). (Korr.) Wenn der Frühling sprießt, erwacht auch das bauliche Leben. An der Bahnhofstraße, auf Grundeigentum der Gemeinde Wangen, kommen neuerdings drei Bauprojekte von Privat- und Geschäftshäusern zur Ausführung. Als erstes dieser

Häuserprojekte gelangt das Schuhhaus Wefner in Aufbau, dessen Bauleitung Herrn Architekt Affelt-ranger in Clarus übertragen wurde. Herr Affelt-ranger ist in Steben kein Unbekannter. Vor Jahren schon erfinden unter seiner Leitung die beiden Geschäftshäuser: Schättin-Büeler an der Wäggitalerstraße und Waldvogel-Stählin bei der Dorfbrücke.

Neues Postgebäude in Genf. Das große Genfer Postgebäude in der Rue du Montblanc, in der Nähe des Bahnhofes Cornavin, das vom Bund vor einigen 20 Jahren erbaut worden ist, soll demnächst von der Verwaltung aufgegeben werden, weil es den Ansprüchen der Gegenwart nicht mehr genügt. Es ist beabsichtigt, an seiner Stelle in Verbindung mit dem neuen Personenbahnhof Cornavin ein Bahnhofspostamt zu errichten, das ungefähr doppelt so groß wie das augenblickliche Montblanc-Postamt sein wird und mit den modernsten Einrichtungen ausgestattet werden soll, wie sie die Postämter in Basel und Zürich besitzen. Andererseits wird auch das Hauptpostamt Stand, das sich im Bankenviertel befindet, erweitert, um den Postcheckverkehr, den Paketverkehr und den gesamten Telephonverkehr aufzunehmen.

Umgestaltung des Bubenberglages in Bern.

(Korrespondenz.)

Der seit etwa 1 $\frac{1}{2}$ Jahrzehnten eine ungeahnte Entwicklung aufweisende Motorfahrzeugverkehr hat insbesondere auf den Hauptverkehrsplätzen der Städte in den letzten Jahren völlig veränderte Verhältnisse herbeigeführt. Die immer mehr in Erscheinung tretende Verkehrshäufung berührt auch die Sicherheit des Straßenbenutzers im allgemeinen und die der Fußgänger im besondern. So hat denn auch eine seit Jahren in der Stadt Bern durchgeführte Verkehrs-unfallstatistik ergeben, daß sich die Unfälle auf dem Bubenberglage zusehends vermehren. Durch die demnächstige Eröffnung der Loralnebrücke, die einen großen Teil des Verkehrs, der sich heute über die Kornhausbrücke abwickelt, aufnehmen wird, dürften die bestehenden Zustände auf dem Bubenberglage noch verschlimmert werden. Es mußten daher Mittel und Wege gesucht werden, um die gewaltige und vielseitige Entwicklung im Straßenverkehr rasch, reibungslos und gefahrlos bewältigen zu können.

Wie Ingenieur A. Durheim in einem Vortrag in der Sektion Bern des Schweiz. Technikerverbandes kürzlich ausführte, haben diese Zustände zu einem Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Alignements- und Bebauungsplan über das Gebiet des Bahnhof- und Bubenberglages und über die Verkehrsregelung daselbst geführt. Auf Grund der guten Unterlagen, über die die Gemeinde Bern nach Durchführung dieses Wettbewerbes verfügte, wurde von den Gemeindebehörden ein Ausführungsprojekt zu einer durchgreifenden Sanierung des allgemeinen, des Straßenbahn- und des Sadtomnibusverkehrs aufgestellt. Nach diesem Projekt wird in der Mitte des Bubenberglages eine langgezogene Tramverkehrinsel mit vier Verkehrs- und zwei Abstell- und Rangiergeleisen erstellt, welche eine Breite von 18 m beansprucht. Auf jeder Seite der Insel wird eine Fahrbahn von 8 m Breite liegen, sodas bei einer Platzbreite von 42 m für den Fußgängerverkehr noch je 4 m zur Verfügung stehen werden. Die langgestreckte Insel zwischen der Laupenstrasse und der Silgugasse ist in der Achse des östlichen Hirschengrabens durch eine 6 m breite Fahrbahn durchbrochen zur Aufnahme des Verkehrs vom Hirschengraben nach der Schanzen- und

der Laupenstrasse. Am östlichen Ende der langen Mittelinsel und von dieser ebenfalls durch eine 8 m breite Fahrbahn getrennt, ist eine große birnenförmige Perron- und Schutzinsel vorgesehen, welche gleichzeitig den städtischen Straßenbahnen als Haupthaltestelle für sämtliche Linien dienen wird. Eine weitere, dreieckförmige Schutzinsel von 10 m Seitenlänge soll bei der Einmündung der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse erstellt werden und dem Schutze der Fußgänger und der Regelung des Fahrverkehrs dienen. Eine längliche Perroninsel wird nördlich der Sidg. Bank erstellt und soll in Verbindung mit einer weiteren kleinen Schutzinsel vor dem Stüberhaus den Fußgängerverkehr an dieser Stelle erleichtern.

Zur Verbesserung der zwischen Burgespital und Heiliggeistkirche bestehenden sehr engen und unübersichtlichen Platzverhältnisse soll die Bahnhofhalle daselbst vorläufig bis zur heutigen Gepäckaushalle abgebrochen und der gewonnene Platz zu Straßenzwecken verwendet werden. Eine große, der Gepäckaushalle vorgelagerte Trottoirzunge wird sowohl dem starken Personenverkehr vom und zum Bahnhof, wie auch dem übrigen Fußgängerverkehr zu statten kommen.

Die vorgesehene Platzaufteilung mit den Geleiseanlagen der städtischen Straßenbahnen in der Mitte des Platzes und zwei Fahrbahnen nördlich und südlich der Schutz- und Verkehrsinseln wird die Durchführung des sich stets steigenden Durchgangs- und Lokalverkehrs nach dem Einbahnsystem gestatten. Bei einer Fahrbahnbreite von 8 m können drei Fahrzeuge mit gleicher Fahrriichtung leicht nebeneinander verkehren, ohne daß eine Kollisionsgefahr eintreten soll.

Die Umgestaltung des Bubenberglages im vorgesehenen Ausmaß erfordert große und verschiedenartige Umbauarbeiten, u. a. eine teilweise Verlegung des eingedeckten Stadtbaches. Die neuen Geleiseanlagen bedingen auch eine anderweitige Aufstellung des Bubenbergdenkmal. Dieses Denkmal wird nun am oberen Teil der Hirschengrabenanlage aufgestellt werden. Ferner wird das Stationsgebäude der städtischen Straßenbahnen auf dem Bubenberglage ersetzt durch ein kleineres Gebäude, das etwas weiter westlich auf der neuen birnenförmigen Schutzinsel zur Aufstellung kommen wird.

Um zu einer dem gesteigerten Verkehr Rechnung tragenden Verkehrsregelung zu kommen, wird die „weiße“ Linie Welkenbühl-Brettenrain, die durch die Bundesgasse-Christoffelgasse vor dem Stüberhaus vorbei nach der Spitalgasse fährt, zukünftig durch den Hirschengraben und von da über den Bubenberglage nach der Spitalgasse geleitet. Die vom Hirschengraben, der Laupenstrasse und der Schanzenstrasse auf den Bubenberglage einmündenden Linien werden in der Mitte des Platzes auf zwei doppelspurigen Geleisesträngen vor der zentralen Haltestelle vorbei weitergeführt. Eine Änderung erfährt auch die „blaue“ Linie Bärengraben-Bremgartenfriedhof, die bis jetzt die südlichen Geleise des Bubenberglages befuhrt, nun aber in die nördlichen Geleise eingeführt werden soll.

Durch den Einbau von Diagonalverbindungen und von zwei Manövrierteleisen zwischen den beiden Hauptverkehrssträngen, die stadtabwärts mit den Betriebsgeleisen verbunden werden, können ohne Störung des Straßenbahnbetriebes Einsatzzüge für die stark frequentierten Linien bereitgehalten und umgestellt werden.

Der Einbau je einer einspurigen Geleiseverbindung zwischen Christoffelgasse und Spitalgasse und im unteren Hirschengraben wird ermöglichen, die Einsatzzüge der Kirchenfeld- und Brettenrainlinien umzuleiten in Zeiten, wo die Manövrierteleise auf dem Bubenberglage durch die auf der Brückfeldlinie verkehrenden Ausstellungszüge voll beansprucht sind.