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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 50-51 (1933)

Heft: [10]

Artikel: Arbeitsgelegenheit beim Bahnbau

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-582881

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: 18.07.2025

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

Arbeitsgelegenheit beim Bahnbau.

Der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes ist noch keineswegs vollendet, und teilweise dringende Bauten müssen auf bessere Zeiten verschoben werden. Sowohl die Privatbahnen wie auch die Bundesbahnen können heute die Ausbauarbeiten nicht mit eigenen Mitteln vornehmen. Wenn es gelänge, diese Arbeiten auf irgend eine Weise zu finanzieren, könnte dadurch die Arbeitslosigkeit im Lande wirksam bekämpft werden.

Für das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen ist der weitere Ausbau der Doppelspuren auf den Hauptlinien von großer Wichtigkeit.

Nach der Vollendung der Doppelspuren Flums—Mels, am Monte Ceneri und jener zwischen Schmitten und Freiburg sehen sich die Bundesbahnen angesichts ihrer bedenklichen Finanzlage außerstande, ihre beabsichtigten Doppelspurbauten weiterzuführen. Ihr Doppelspurennetz bleibt demnach laut „N. Z. Z." auf Jahre hinaus wieder unvollendet, und selbst auf Hauptlinien mit stärkstem Verkehr muß sich auf unabsehbare Zeit hinaus die Zirkulation der Züge mit einem Geleise begnügen. Es liegt wie ein immerwährendes Unheil über den Doppelspurprojekten der Bundesbahnen. So oft sie in weitsichtiger und zukunftsfreudiger Art an den Ausbau der noch fehlenden Doppelspuren schritten, hat irgend eine höhere Gewalt ihre guten Absichten durchkreuzt, und der kaum begonnene Ausbau mußte eingestellt werden. Ein typisches Beispiel ist das Doppelspurenprojekt Winterthur—St. Gallen—St. Margrethen. Vor etwa 25 Jahren hat man den Beschluß gefaßt, diese ganze Strecke mit dem zweiten Geleise zu versehen. Im Jahre 1911 wurde das Teilstück St. Fiden—St. Gallen zweigeleisig, im September 1912 die Teilstrecke Aadorf—Wil und bis zum Kriegsausbruch kamen noch die Strecken Räterschen—Aadorf, Goßau—Winkeln und Bruggen—St. Gallen hinzu. Heute, nach so vielen Jahren vergeblichen Wartens, sind immer noch die Teilstrecken Winterthur—Räterschen und St. Fiden—Rorschach eingeleisig. Keine einzige unserer großen, von der ausländischen Konkurrenz immer schwerer bedrohten Transitlinien durch die Schweiz kann vollkommen doppelspurig betrieben werden. Wir besitzen heute noch eine westschweizerische Doppelspurengruppe ohne zweigeleisigen Zusammenhang mit der getrennten zentral- und ostschweizerischen Gruppe, und die zwei getrennten tessinischen Doppelspuren sind weder unter sich noch mit den besagten Gruppen der Nordschweiz zweigeleisig verbunden. Inmitten weiter Doppelspurlinien klaffen kurze und längere einspurige Lücken, die im Kampf gegen die Umfahrung der Schweiz den Fahrplanerstellern große Einschränkungen auferlegen und den Fahrdienst erschweren.

Im Bundesbahnnetz sind folgende Doppelspurbauten notwendig:

1. Sitten—Granges, 9 km, zur Ausfüllung der beiden Doppelspuren Vallorbe—Sitten, 140 km, und Granges—Sierre, 7 km, zu einer durchgehenden zweigeleisigen Strecke von 156 km.

2. Neuenburg—St. Blaise, 4 km, zur Zusammenschweißung der beiden Doppelspuren Auvernier—Neuchâtel, 5 km, und St. Blaise-Neuveville, 11 km, zu einer durchgehenden zweigeleisigen Strecke von wenigstens 20 km, worauf diese Gegend seit etwa 22 Jahren vergeblich wartet.

3. Choindez—Münster, 6 km. Durch den Engpaß von Münster winden sich die Züge dreier Verkehrsrichtungen, Basel—Biel, Delle—Biel und Delsberg—Sonceboz. Die Züge von Delle haben oft mit erheblichen Auslandverspätungen zu rechnen, die den ganzen Fahrplan ungünstig beeinflussen. Die Bundesbahnen haben in den letzten Jahren deshalb die Teilstrecke Delsberg—Choindez, 6 km, mit dem zweiten Geleise versehen und würden zweifellos gerne die ganze Strecke auf Doppelspur ausgebaut haben, wenn nicht neuerdings wieder das Bauprogramm eine einschneidende Reduktion erfahren hätte. Heute gebietet die Finanzlage kategorisch den Aufschub des Baues des zweiten Geleises auf der Strecke Choindez—Münster trotz fahrdienstlicher Notwendigkeit. Die Linie wies bis heute schon erhebliche Kunstbauten auf. Die noch unausgebaute Strecke weist ebenfalls solche auf. Ihr Ausbau würde im dortigen Krisengebiet sehr erwünscht sein.

4. Rupperswil—Lenzburg. In den letzten guten Jahren erstellten die Bundesbahnen die Doppelspur von Lenzburg bis Wohlen. Inzwischen brach die Weltkrise herein, und es verblieb die 4 km lange Strecke Rupperswil—Lenzburg einspurig, obwohl die Güterzüge der Gotthardlinie doppelspurig von Basel über die Oltener Verbindungskurve bis Rupperswil gelangen und von Lenzburg bis Wohlen wieder doppelspurig fahren können. Dieser einspurige Engpaß stört die fahrdienstlichen Dispositionen ganz erheblich.

5. Rivera—Lugano, 15 km. Vor kurzem ist nach langer Bauzeit und nach noch viel längerer Wartezeit endlich die Doppelspur Al Sasso—Rivera, die auch den Monte Ceneritunnel umfaßt, dem Betrieb übergeben worden. Indessen schwebt wie ein Verhängnis die Geldnot der Bundesbahnen jeweilen auch über den Doppelspurbauten an der Gotthardlinie, so daß die logische Fortsetzung des zweiten Geleises bis Lugano „bis auf weiteres" unterbleiben muß. Das Projekt datiert vom Jahre 1918. Die Verbesserung entspricht nicht den für den doppelspurigen Tunnel aufgewendeten Mitteln, wenn die südliche Fortsetzung auf Jahre hinaus wieder in Rivera stecken bleibt.

6. Winterthur—Räterschen, 3 km. Hier würde es sich lediglich um die Legung des zweiten Geleises zwischen Grüze und Räterschen und die Erstellung von entsprechenden Anschlußweichen auf der Station Grüze handeln, um nunmehr von Freiburg bis St. Fiden eine durchgehende Doppelspur zusammenzuschweißen.

7. St. Fiden—Rorschach, 13 km. Für diese Doppelspur wurde auf großen Teilstrecken schon seit Jahren der Unterbau vorbereitet. Eine große Zahl von Niveauübergängen könnte gleichzeitig beseitigt werden.

8. Pfäffikon—Weesen, 26 km, und Walenstadt—Sargans, 7 km. Diese Strecken verdienen den zweigeleisigen Ausbau wegen ihres starken Saisonverkehrs und der sehr häufigen Verspätungen der vielen Auslandzüge. Zwischen Flums und Mels geht derzeit die Doppelspur der Vollendung entgegen, während bedauerlicherweise nicht das ganze Teilstück Walenstadt—Sargans in Angriff genommen wurde.

Wir sehen somit einzig auf dem Netz der Bundesbahnen Arbeitsmöglichkeiten über 87 km, teilweise in sehr günstigem Terrain mit einem Aufwand von mindestens 50 Millionen Franken. Überdies würden die Sanierung der Bahnhofeinfahrt Luzern mit Doppelspur Emmenbrücke—Luzern, der Bahnhofumbau Bern und derjenige von Neuenburg

vielen Händen Beschäftigung verschaffen. Eine Anzahl von Niveauübergängen sollte durch schienenfreie Kreuzungen ersetzt werden. Diese wären auch bei den vielen Privatbahnen nach Möglichkeit auszuschalten.

Sehr viele Privatbahnen sind finanziell schwer leidend, können infolgedessen keine Bauten vergeben. Mit Einsetzung von Dieseltriebwagen könnten diese ihren Betrieb zeitgemäß ausbauen und zugleich bessere Betriebsergebnisse erzielen. Da und dort sollte ein abgelegenes Tal mit einer kurzen Ausdehnung bestehender Bahnen dem modernen Verkehr erschlossen werden, namentlich für den Wintersport. Der Bau muß, weil die Geldmittel fehlen, unterbleiben. Der Ausbau unserer Bahnen, staatliche wie private, würde ganz erhebliche, sofort an die Hand zu nehmende und über das ganze Land verteilte Arbeit schaffen. Nehmen wir dazu noch die Bestrebungen zum Ausbau der Alpenstraßen für den Autoverkehr, so ergibt sich ein weiteres großes Gebiet für die Arbeitsbeschaffung. Zahlreiche ungelernte Arbeiter können Arbeit und Brot finden, aber auch unsere einheimische Industrie würde belebt.

Bauchronik.

Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich wurden am 1. Juni für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt:

Ohne Bedingungen:

1. Museumsgesellschaft Zürich, Umbau Limmatquai Nr. 62, Z. 1;
2. E. Borbé, Erhöhung des Einfriedungssockels u. Abänderung der Einfriedung Schanzacker-/Schäppistraße 8, Z. 6;
3. O. Schmutz-Hotz, Vergrößerung des Ladenlokales 2 Universitätstraße 96, Z. 6;
4. H. Grimmelmann-Gysi, Mehrfamilienhaus Hollunderweg 14, Abänderungspläne, Z. 11;
5. A. Hoeffleur-Witzig, Anbau Friesstraße 19, Abänderungspläne, Z. 11;
6. A. Stehli, Um- und Aufbau Riedhaldenstr. 119, Z. 11;

Mit Bedingungen:

7. Augustinusverein Zürich, Erstellung eines Vordaches beim Haupteingang und einer Einfriedung mit Stützmauer Hirschengraben 86, Z. 1;
8. H. Baer, Umbau Falkenstraße 15/17, Wiedererwägung, Z. 1;
9. Baugesellschaft Wettingerwies, Kochnischen im Dachstock Zeltweg 4, Abänderung, Wiedererwägung, Z. 1;
10. Gebr. Burger, Erstellung einer Kellertreppe Bahnhofstraße 83, Z. 1;
11. Wwe. Dickele-Flury, Umbau Friedensgasse Nr. 1, Abänderungspläne, teilweise Verweigerung, Z. 1;
12. J. Geiger, Um- und Aufbau Brandschenkestraße Nr. 10, Z. 1;
13. Geßnerhof A.-G., innere Einteilung Löwenstraße Nr. 54, Z. 1;
14. A. Lott-Jäger, Umbau Mühlegasse 19, Z. 1;
15. Ch. Weber, Umbau im Erdgeschoß Brandschenkestraße 12, Z. 1;
16. K. Scheer, 8 Einfamilienhäuser Frohalpstraße 64, 66, 68, 70, 72, 74/Butzenstraße 50 und 52, Z. 2;
17. H. Spetzmann & Co., Kohlenlagergebäude mit Autoremise Mythenquai 200, Z. 2;
18. Dr. à Porta, vier Doppelmehrfamilienhäuser mit Kindergartenlokal, drei Autoremisen und Einfriedung Eichbühlstraße 35, 37, 39, und 41, Z. 4;
19. Ed. Kunz, Wohnhäuser Elsastraße 20/Badenerstraße 286, Abänderungspläne, Z. 4;
20. Moersdorff-Scherer A.-G., Umbau Ankerstraße Nr. 112, Z. 4;
21. Genossenschaft Markthalle, Wohn- und Geschäftshäuser mit Markthalle Limmatplatz 4, 6/Heinrichstraße 70 und 74, Abänderungspläne, Z. 5;
22. St. Solai, Einrichtung einer alkoholfreien Wirtschaft im Erdgeschoß Josefstraße 140, Z. 5;
23. O. Gschwind, Umbau Möhrlistr. 97 und 99, Z. 6;
24. Müller Sohn & Co., Erstellung eines Magazinschuppens und Erweiterung der Abbundhalle am Guggerweg-Langackerstraße bei Wehntalerstraße Nr. 17, Z. 6;
25. Dr. W. Bircher, Einfamilienhaus mit Autoremise und Einfriedung Köllikerstraße 25, Z. 7;
26. Genossenschaft Ilge, Einfamilienhaus mit Autoremise und Einfriedung Eierbrechtstraße 55, Z. 7;
27. Dr. W. Rettich, Um- und Aufbau Pestalozzistraße Nr. 47, Z. 7;
28. A. Rubin, Vergrößerung der Balkone Freiestraße Nr. 47, Z. 7;
29. Dr. H. von Waldkirch, dreifaches Mehrfamilienhaus Hegibachstr. 70, Abänderungspläne, Z. 7;
30. R. Bigler, Umbau Seefeldstraße 7, Z. 8;
31. G. Müller, Lagerschuppen bei Mürtschenstraße Nr. 28, Z. 9;
32. Turnverein Altstetten, Turngeräteschuppen an der Saumackerstraße, Z. 9;
33. R. Maglia & H. Elkjar, 2 Einfamilienhäuser mit Autoremisen und Einfriedung Kürbergstraße 23 und 25, Z. 10;
34. O. Reiß, Um- und Aufbau Winzerstraße 65, Z. 10;
35. A. Swoboda, zwei Mehrfamilienhäuser mit Autoremisen und Einfriedung Limmattalstraße 207 und 209, Z. 10;
36. J. Wäger-Beerli, Mehrfamilienhaus Ackersteinstraße 170, Z. 10;
37. J. Zangerl, Abänderung des Zweifamilienhauses und Erstellung der Einfriedung Am Wasser 129, Z. 10;
38. Gebr. Gauß, Einrichtung eines Heizraumes und eines Kamines hinter Schaffhauserstraße 472, Z. 11;
39. Grambach & Co. A.-G., Erstellung einer Einfriedung längs des Höhenrings beim Gebäude Bahnhaldenstraße 14, Z. 11;
40. O. Kipfer, Umbau Schwamendingerstraße 27, Z. 11;
41. A. Schellenberg, Erstellung einer Einfriedung Glattstegweg 5, Z. 11;
42. A. Harder, Umbau Flößergasse 3/5, Z. 1.

Für den Neubau eines Schulhauses im Quartier Fluntern in Zürich läßt der Stadtrat augenblicklich 7730 m² Land enteignen.

Kirchgemeindehausbau in Zürich-Affoltern. Die Kirchgemeinde-Versammlung Affoltern-Zürich stimmte dem Projekte für den Bau eines Kirchgemeindehauses mit 400,000 Fr. Kostenaufwand zu.

Vom Hallenschwimmbad in Zürich. (Aus den Stadtratsverhandlungen.) Beim Gemeinderat wird die Ermächtigung nachgesucht, mit der Hallenschwimmbadgenossenschaft Zähringer einen Vertrag über die Gewährung eines Darlehens III. Hypothek von 680,000 Fr. und die Beteiligung am Genossenschaftskapital mit 20,000 Fr. abzuschließen und die genannten Beträge den in den Jahren 1928 bis 1930