

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 22

Artikel: Landquarter Bauten
Autor: Schäfer, Emil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82622>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S.B.B.

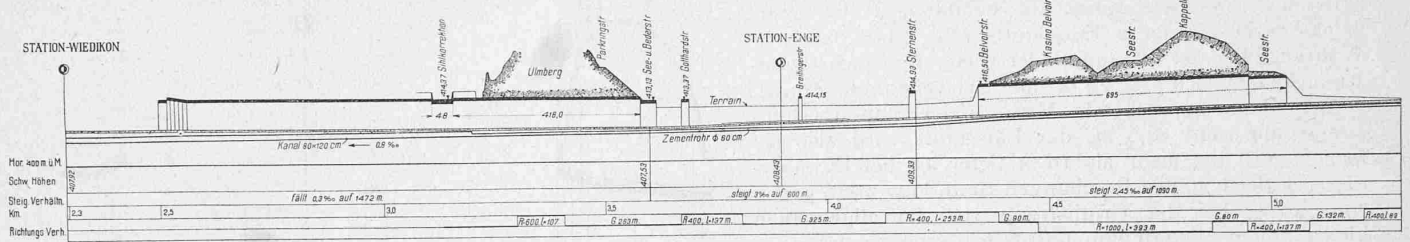


Abb. 9. Längenprofil zu Projekt I mit Station Enge am Alfred Escher-Platz. — Masstab für die Längen 1:15 000, für die Höhen 1:1500.

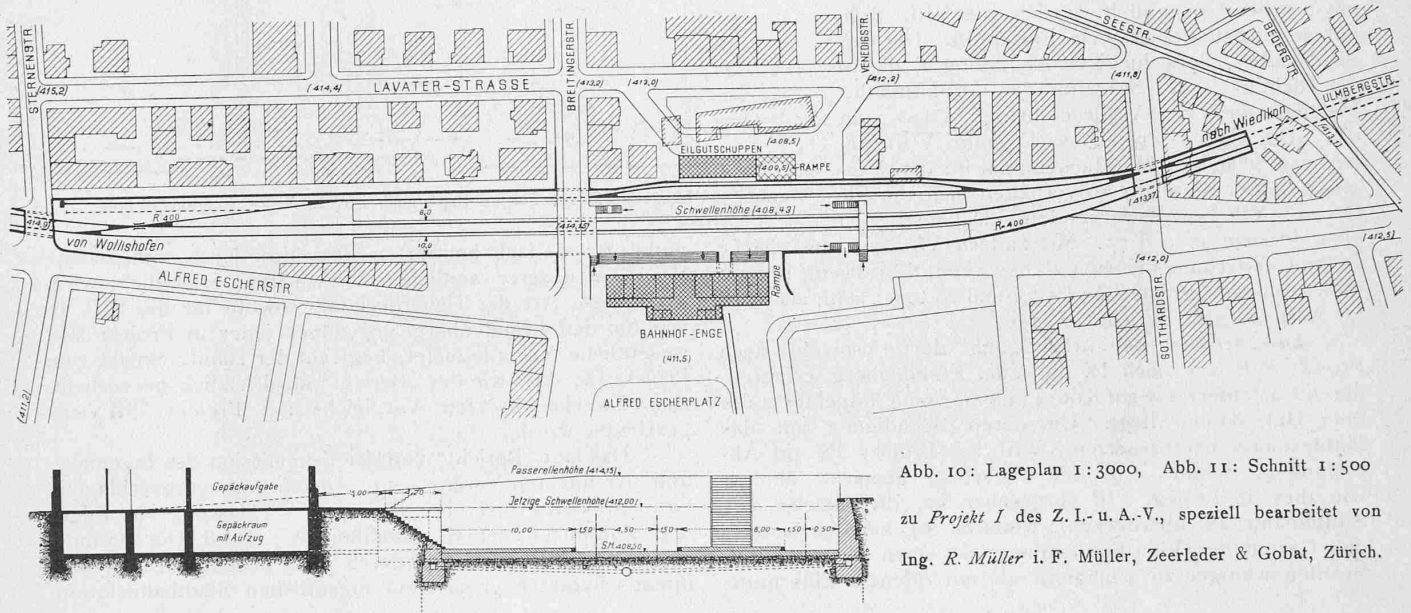


Abb. 10: Lageplan 1:3000, Abb. 11: Schnitt 1:500
zu *Projekt I* des Z.I.-u.A.-V., speziell bearbeitet von
Ing. R. Müller i. F. Müller, Zeerleder & Gobat, Zürich.

Projekt IX und X dagegen nur auf kurze Strecken die Maximalhöhe erreichen.

Die Entwässerung der Stationsanlage erfolgt in VIII, IX und X übereinstimmend teils in die bestehende Kanalisation der Spitzgasse, teils längs der Bahn nach Aussersihl. Der Bahnhofplatz entspricht bei IX und X mit 50 m Tiefe jenem am Hauptbahnhof, die Ueberführung der Boderstrasse und Einführung des Parkrings erfolgen nach Richtung und Steigung in völlig ungezwungener Weise.

Endlich zeigen die Abbildungen 9, 10 und 11 die neueste Bearbeitung von Projekt I mit Bahnhof Enge an jetziger Lage am Alfred Escher-Platz. Das Längenprofil, wie auch die Lage der Station im Stadtplan, ist hier weitaus am schönsten. Als wesentliche Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag des Ingenieur- und Architekten-Vereins (vergl. Band XXXVII, S. 139), ist die westliche Verschiebung des Ulmbergtunnels und die Linienführung im Belvoirntunnel zu bezeichnen, wodurch es ermöglicht wird, während des Baues den Betrieb auf zwei in die Eisenbahn- und Alfred Escher-Strasse verlegten Geleisen ungestört aufrecht zu erhalten. Die in Abbildung 1 schraffierten Strecken nördlich der Gotthardstrasse und südlich der Sternenstrasse könnten natürlich überbaut werden; das letztere Stück böte Gelegenheit zu einer schlanken Strassenverbindung vom Alfred Escher-Platz durch die Belvoirstrasse in die Seestrasse hinauf, mit einer willkommenen Steigungsverminderung in der schon jetzt vom Fahrverkehr bevorzugten Richtung. Die leichten Rampen der Sternenstrasse, Gotthardstrasse und eventuell der Breiteringerstrasse, welche letzere bis anhin als Fahrstrasse nicht überführt ist, können angesichts der vielen Vorzüge dieser Stationsanlage gar nicht in Betracht fallen; für das Auge werden sie nahezu verschwinden, sobald die Strassen ausgebaut sein werden. Die Seestrasse wird durch Aufhebung ihres Gegengefälles geradezu verbessert.

Landquarter Bauten

von Architekt *Emil Schäfer* in Landquart.
(Mit Tafel 62 bis 65.)

Zwischen dem bündnerischen Dorfe Igis in der Churer Herrschaft und der Station Landquart, diesem wichtigen Anschlusspunkt der Rhätischen Bahn an das Netz der S. B. B., liegen die „Fabriken Landquart“, in denen Holzbearbeitungsmaschinen, Zellulose, Papier u. a. m. hergestellt

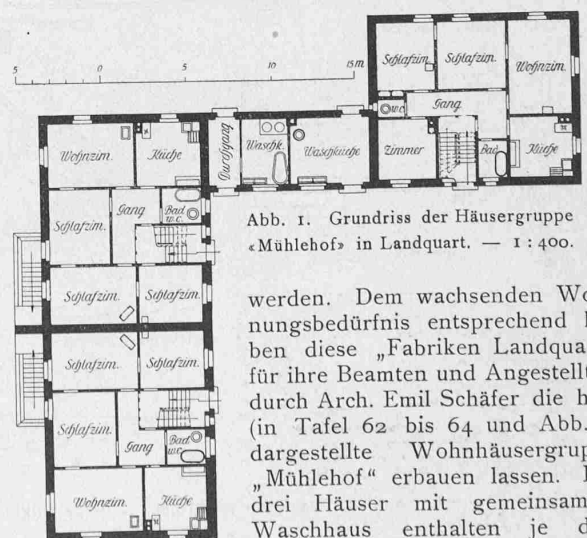
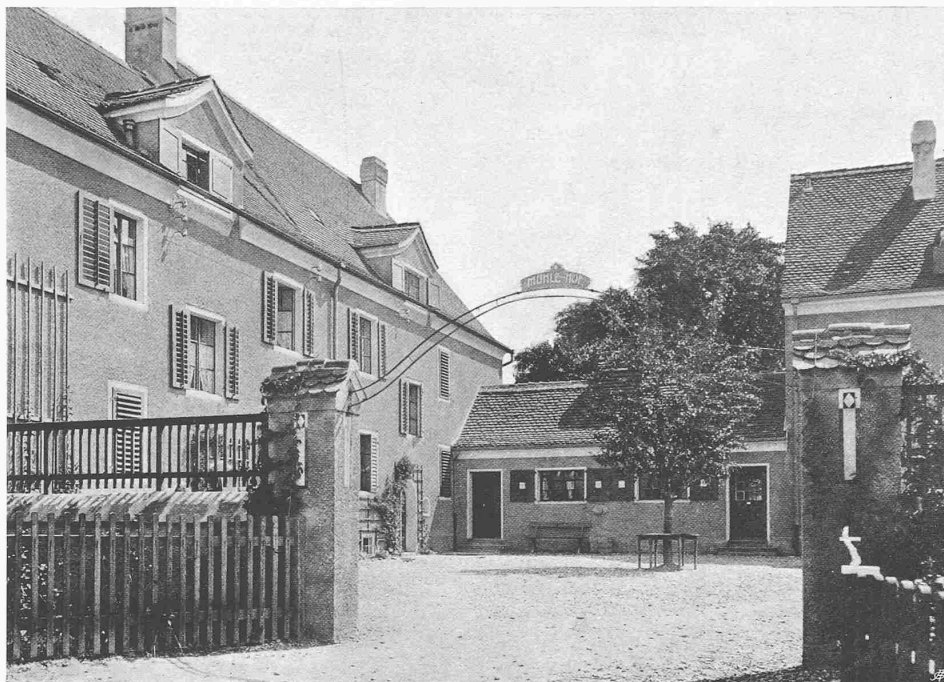


Abb. 1. Grundriss der Häusergruppe
«Mühlehof» in Landquart. — 1:400.

werden. Dem wachsenden Wohnungsbedürfnis entsprechend haben diese „Fabriken Landquart“ für ihre Beamten und Angestellten durch Arch. Emil Schäfer die hier (in Tafel 62 bis 64 und Abb. 1) dargestellte Wohnhäusergruppe „Mühlehof“ erbauen lassen. Die drei Häuser mit gemeinsamem Waschhaus enthalten je drei Wohnungen zu vier Zimmern und

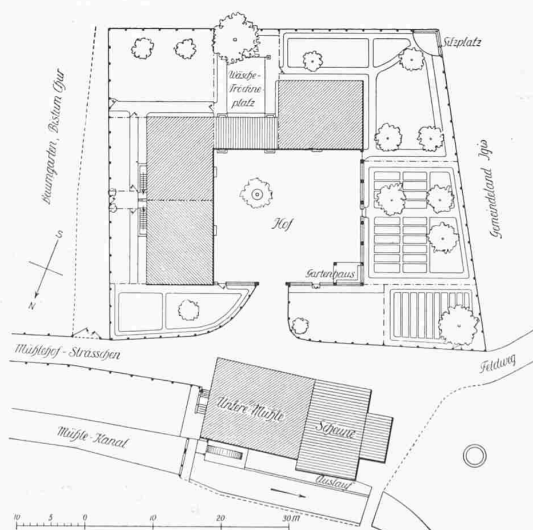
Bad im I. und II. Stock, bezw. zu drei Zimmern ohne Bad im Dachstock. Sie gruppieren sich unter möglichster Schonung vorhandener Bäume um einen als Spielplatz



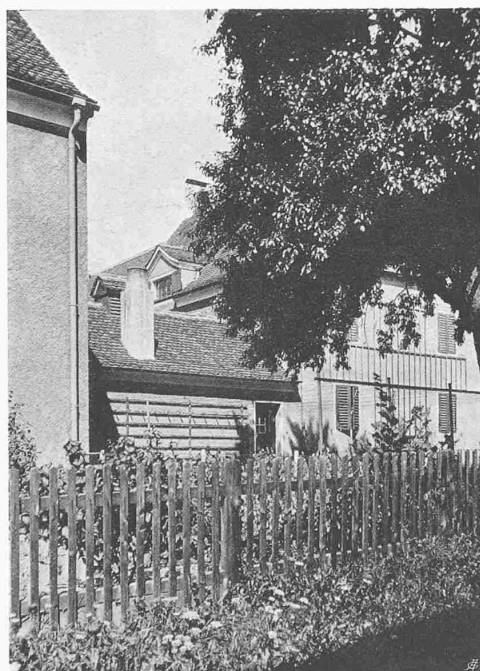
WOHNHAUSGRUPPE „MÜHLE-HOF“

für Beamte und Angestellte der Fabriken Landquart A.-G.

Erbaut von EMIL SCHÄFER, Architekt in Landquart



Blick in den Hof und Lageplan 1:1000



WOHNHAUSGRUPPE MÜHLE-HOF

für Beamte und Angestellte
der Fabriken Landquart A.-G.

Architekt

EMIL SCHÄFER

Landquart

Oben: Gesamtbild von Westen
Unten: Waschhaus von Süden



Oben: von Nordost

Unten: von Südost





Oben: Gesamtbild von Westen

Unten: Ansicht von Südwest



SCHULHAUS IN LANDQUART

erbaut durch EMIL SCHÄFER, Arch. in Landquart

dienenden Hof; aussen herum liegen die zu jeder Wohnung gehörenden Pflanzgärten. Die Baukosten betragen, ohne den Bauplatz, aber einschliesslich des Architektenhonorars rd. 92 000 Fr. oder 2800 Fr. pro Wohnraum. Wie die Bilder zeigen, vermeidet die Anlage den bisher so häufigen Eindruck der öden Arbeiterhäuser in glücklichster Weise; die Wohnungen sind in hohem Masse geeignet, den Fabrikarbeitern ein trauliches Heim zu bieten. Wenn dem Architekten die Erreichung dieses seines

Schulhaus in Igis-Landquart.

Erbaut von Architekt Emil Schäfer in Landquart.

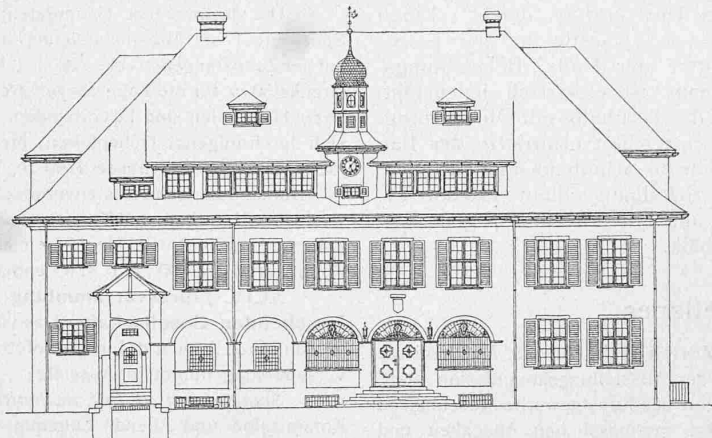


Abb. 5. Westfassade. — Masstab 1:300.

Zieles ermöglicht worden ist, so ist das dem verständnisvollen Entgegenkommen des Bauherrn, bezw. des Direktors der Fabriken Landquart, dem denkbar besten Einvernehmen zwischen Auftraggeber und Architekt zu verdanken.

Ganz ähnlich lagen diese Verhältnisse beim zweiten Bau des gleichen Architekten, dem Schulhaus Igis-Landquart (Tafel 65 und Abb. 2 bis 7). Zunächst dem Bahnhof Landquart, wo sich das Hauptdepot und die umfangreichen Reparaturwerkstätten der Rhäti-

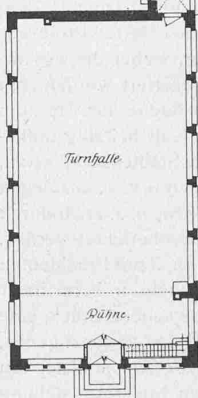
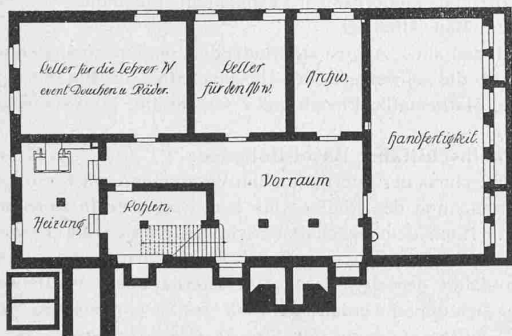
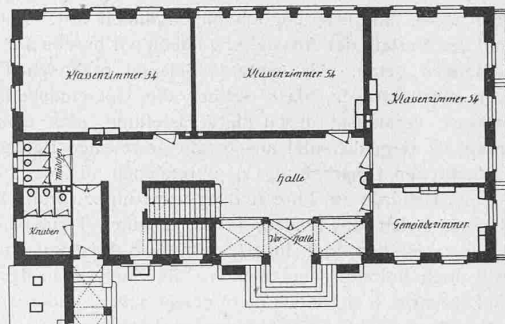
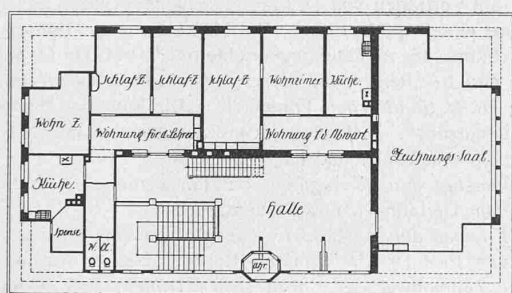


Abb. 2 bis 4.
Grundrisse — 1:400.

schen Bahn befinden, besitzt diese eine ganze Reihe von Arbeiterhäusern. Dem zunehmenden Bedürfnis entsprechend soll diese Kleinwohnungs-Siedelung nach einem Bauungsplan von Arch. Emil Schäfer noch weiter entwickelt werden. Als Teil dieser Baulanlage ist das Schulhaus Igis-Landquart in den Jahren 1908 und 1909 erbaut worden. Seine Anordnung und Einteilung ist den nebenstehenden Zeichnungen zu entnehmen, denen wir beifügen, dass

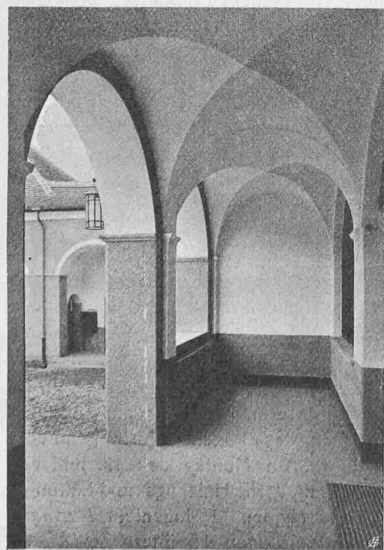


Abb. 6. Vorhalle im Schulhause.

das Haus sechs Schulzimmer für je 45 Schüler, ein Gemeindezimmer, ein Sammlungs- und Lehrerzimmer und im Dachstock neben einem grossen Zeichensaal zwei Wohnungen von zwei und drei Zimmern nebst Küche und Zubehör enthält. Bezüglich Bauausführung ist zu sagen, dass die Decken in Eisenbeton mit Linoleumbelag auf Euböolith, die Treppen ebenfalls in Eisenbeton mit Granit-Tritten ausgeführt wurden. Treppen, Vorplätze und Gänge erhielten Terrazzoböden, die Vorhalle rote Steinzeugplatten. Das Holzwerk in den Schulzimmern ist wie die auf Türhöhe reichende Rupfenbespannung farbig gestrichen; darüber sind Wände und Decken weiss getüncht. Aussen ist das Haus verputzt und gelb getüncht, Fenster und Türen weiss gefasst; erstere sind mit grün gestrichenen Klappläden versehen. Für die Treppen im Freien und im Hause sowie zu den Fensterbänken verwendete man den grünlichen Andeerer-

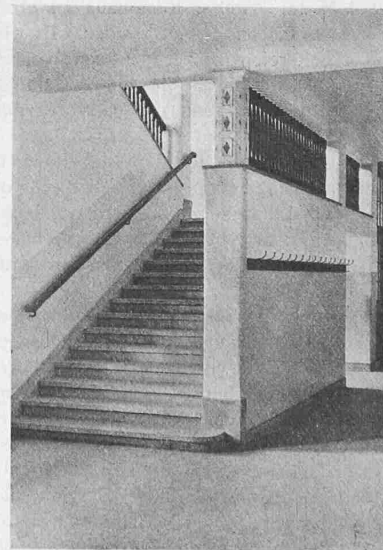


Abb. 7. Halle im Erdgeschoss.

Granit. Besonders farbig hervorgehoben ist das geschindelte und mit Kupfer eingedekte rote Glockentürmchen auf weissem Maueruntersatz, von dem sich das schwarz und blau gemalte Zifferblatt der Uhr kräftig abhebt. Einen weitem Schmuck bilden die von J. Gestle in Chur kunstvoll geschmiedeten Fenstergitter der Halle, Beleuchtungskörper u. dergl. Das Schulhaus ist elektrisch beleuchtet, mit Zentralheizung versehen, die Turnhalle mit Ofenheizung. Dermassen ausgeführt und eingerichtet erforderte der Bau mit Honorar, aber ohne Mobiliar für Schulhaus und Turnhalle rund 150 000 Fr., für das Schulhaus allein 128 000 Fr. oder Fr. 21,65 für den m^3 umbauten Raumes, gemessen von Kellerboden bis Kehlgebälk.

Miscellanea.

Städtebau-Ausstellung Zürich 1911. Am 26. Mai fand die Schluss-Sitzung und Auflösung der Ausstellungskommission statt. Der Rechnungsablage der Direktion des Kunstgewerbe-Museums ist zu entnehmen, dass bei 4874 Fr. mutmasslichen Ausgaben und 4304 Fr. Gesamt-Einnahmen höchstens 570 Fr. durch das Museum zu decken sein werden, dass also das finanzielle Ergebnis sich weit günstiger stellt, als ursprünglich angenommen war. Einen Rückblick auf den Verlauf der Ausstellung haben wir bereits auf Seite 155 dieses Bandes getan. Als weiteres Beispiel praktischen Erfolges sei noch nachgetragen, dass seither die Gemeindebehörde von Romanshorn, veranlasst durch die Ausstellung, sich entschlossen hat, ihren als Gegenbeispiel ausgestellt gewesenen Bebauungsplan einer gründlichen Umarbeitung zu unterziehen. Dieser Entschluss gereicht der Behörde zur Ehre und es wäre nur zu wünschen, dass auch Grössere den Mut fänden, früher in guten Treuen begangene Fehler einzugestehen und innert nützlicher Frist zu verbessern. Dies will auch Solothurn machen, wo die Nachwehen der Schlacht vom 15. Februar d. J. sich noch nicht gelegt haben. Noch am 22. Mai hat in Solothurn, nach vorangegangenen Lokalbesichtigungen, eine Konferenz stattgefunden zwischen der Stadtbehörde (Bauamt), dem dortigen Ingenieur- und Architekten-Verein und den Herren Professor Gull, Architekt Pfliegard und Ingenieur C. Jegher, wobei die wesentlichen Fehler des bekannten Bebauungsplanes erörtert wurden. Ein schriftlicher Bericht der Genannten soll diese Sache für sie zum Abschluss bringen. — Ueber eine von Professor Gull beifällig aufgenommene Anregung, am Polytechnikum ein kleines Städtebau-Museum, eine Sammlung guter Quartierpläne, Bauordnungen u. s. w. anzulegen und Fachleuten zum Studium zugänglich zu machen, u. a. auch durch ausleihbare Lichtbilder, soll bei gelegener Zeit näher berichtet werden.

Zum Schlusse überraschte die Kommission ihren Präsidenten durch Ueberreichung eines prächtigen Tafelschmucks in Form einer kunstvoll in Silber getriebenen Fruchtschale. Das schöne Stück, eine Arbeit der aus der Zürcher Kunstgewerbeschule hervorgegangenen, erfolgreichen jungen Goldschmiedin Fräulein *Lilli Gull* soll der am 10. d. M. im Zürcher Kunsthaus zu eröffnenden Kunst-Ausstellung (vergl. S. 305) einverleibt werden. Es wird seinen Besitzer stets an die arbeitsreichen aber schönen Wochen der Zürcher Städtebau-Ausstellung erinnern, für deren Gelingen noch einmal allen den Kollegen gedankt sei, die in dieser oder jener Weise daran mitgewirkt haben!

Meiringen-Jochpass-Engelberg-Bahn. Der Bundesrat beantragt einer Studiengesellschaft die Konzession zu erteilen für eine elektrisch, teilweise mit Zahnstange zu betreibende Schmalspurbahn, die ausser den beiden Ausgangspunkten auch die Alpgegenden Hasliberg, Melchsee-Frutt, Engstlen, Trübsee und Gerschnialp zu bedienen hätte.

Die Bahnanlage beginnt, nach dem in Aussicht genommenen Tracé, an der Brünighahn-Station Meiringen. Sie zieht sich zunächst in weitem Bogen über die Talebene gegen Isenbolgen hin bis zum Fusse des Hasliberges, wo eine Steilrampe von 8 km Länge beginnt, wendet sich dann in östlicher Richtung gegen das Hotel Alpbach und erreicht die Stationen Nassenplatten und Reuti. Das Tracé führt weiter in nordöstlicher Richtung durch das Alpbachtal über Unterstaffel bis Entlebuch zum südlichen Portal des 1200 m langen Tunnels, der die Bergkette Hohenstollen-Faulenberg-Glockhaus-Rothorn durchschneiden soll. Hier setzt die Adhäsionsstrecke wieder ein. Weiter wendet sich die Linie, den Melchsee umfahrend nach der Frutt und erreicht nach Bedienung der Haltstelle Engstlen die

Station Jochpass bei Km. 20,6. Von hier beginnt der Abstieg über Trübsee und Gerschnialp gegen Engelberg mit einer zweiten Zahnstangenstrecke von 10 km Länge.

Die technischen Hauptdaten sind: Gesamtlänge 30,5 km; Spurweite 1 m; Maximalsteigung in der Adhäsionsstrecke 60 ‰, auf der Zahnstangenstrecke 200 ‰; Minimalradius für die Adhäsionsstrecke 50 m, für die Zahnstangenstrecke 80 m; an Zwischenstationen bzw. Haltstellen sind 12 vorhanden. Das Längenprofil charakterisiert sich durch folgende Höhenkoten: Meiringen 598 m, Melchsee 1893 m, Jochpass 2218 m, Trübsee 1790 m, Engelberg 1010 m.

Der summarische Kostenvoranschlag beläuft sich auf 8800 000 Fr., worin für Unterbau und Tunnels 4625 000 Fr., Oberbau 2287 000 Fr., Leitungsnetz 305 000 Fr., Hochbau u. elektrische Installation 350 000 Fr., Rollmaterial 450 000 Fr. u. s. w. enthalten sind.

XCIV. Jahresversammlung der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft. Das vorläufige Programm der für den 30. Juli bis 2. August d. J. nach Solothurn eingeladenen XCIV. Jahresversammlung nimmt in Aussicht:

Sonntag den 30. Juli, nachmittags: Sitzung der vorberatenden Kommission und Abends Empfang und Begrüssung der Gäste im Saal der „Krone“.

Montag den 31. Juli, 8 Uhr vormittags: Erste allgemeine Sitzung mit Vorträgen von G. Claude: «La liquéfaction de l'air, son état actuel et ses applications»; Prof. Dr. Ursprung, Freiburg: «Der heutige Stand des Saftsteigungsproblems»; Prof. Dr. O. Schlaginhaufen, Zürich: «Reisen und Forschungen in Melanesien» mit Lichtbildern; Dr. H. Stauffacher, Frauenfeld: «Die Rolle des Nucleins bei der Fortpflanzung». — Bankett im grossen Konzertsaal. — Spaziergang in die Einsiedelei und Familienabend.

Dienstag den 1. August: Sektionssitzungen. Nachmittags Besuch von Gerlafingen und Biberist.

Mittwoch den 2. August: Zweite allgemeine Sitzung mit Vorträgen von Prof. Dr. Abderhalden, Berlin: «Neuere Anschauungen über den Zellstoffwechsel»; Prof. Dr. P. Gruner: «Die neuern Vorstellungen über das Wesen der Elektrizität»; Dr. Alb. Brun, Genf: «Les recherches modernes sur l'exhalaison volcanique». — Schlussbankett im Bad Attisholz.

Mit den am 1. August stattfindenden Sektionssitzungen werden, wie üblich, die schweizerischen Gesellschaften für Botanik, Chemie, Geologie, Mathematik, Physik und Zoologie ihre Jahresversammlung verbinden.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.¹⁾ Am 27. d. M. war der Arbeitsausschuss der internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee in Konstanz versammelt. Nach dem Geschäftsbericht hätten sich die Schweiz und das Grossherzogtum Baden bezüglich der technischen Projektierungsarbeiten dahin geeinigt, dass zwei internationale Wettbewerbe in Aussicht genommen werden; der eine zur Gewinnung von Projekten für die *Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee*, der zweite für das Projekt der *Bodenseeabfluss-Regulierung*. Letztere Frage soll in einer für diesen Sommer vorgesehenen Konferenz behandelt werden. Da die Unterlagen für die genannten zwei Wettbewerbe erst beschafft werden müssen, können diese nicht vor dem nächsten Jahre ausgeschrieben werden.

Für die *wirtschaftliche Begutachtung* sollen gemeinsam mit dem Nordostschweizerischen Verband Fragebogen aufgestellt werden.

Der Arbeitsausschuss besprach noch nach einem Referat von Ingenieur Bambi die projektierte Hafenanlage von Badisch-Rheinfelden, deren möglichste Förderung in Aussicht genommen wurde.

Die diesjährige Hauptversammlung der Vereinigung soll am 25. Juni in Bregenz stattfinden mit Referaten von Handelskammersekretär Dr. Karrer in Feldkirch über die österreichische Binnenschiffahrt und von Ingenieur R. Gelpke. An die Tagung soll sich eine Besichtigung der internationalen Rheinregulierung anschliessen.

VIII. Kongress für Heizung und Lüftung in Dresden 12. bis 14. Juni 1911. In Ergänzung unserer Mitteilung auf Seite 158 dieses Bandes können wir berichten, dass folgende Vorträge an dem Kongress gehalten werden sollen: Am Montag den 12. Juni von Professor Pfützner, Karlsruhe: «Die moderne Heizungs- und Lüftungstechnik in ihren Beziehungen zur Hygiene»; Ingenieur Hermann Vetter, Berlin: «Ueber die Zentralheizungen der ältern Zeit». Am Dienstag den 13. Juni von Stadtbaurat Wahl, Dresden, über: «Die

¹⁾ Siehe Seite 5 dieses Bandes.