

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 24 (1908)

**Heft:** 23

**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](#)

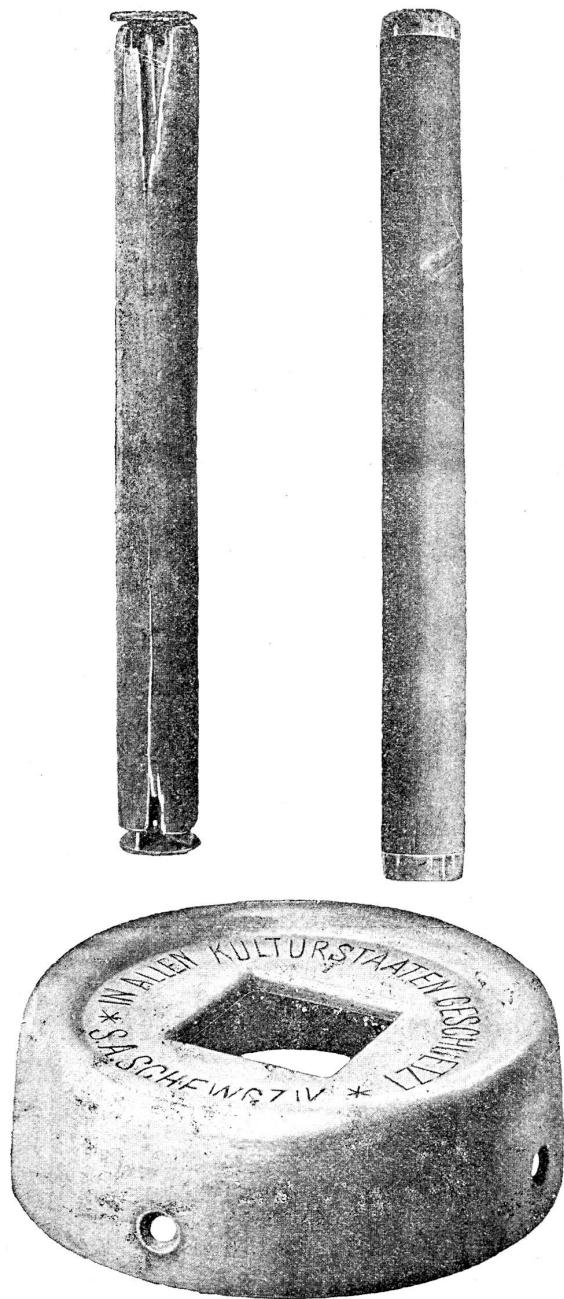
#### Terms of use

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:** 07.01.2026

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

die bis heute einen raschen Verschleiß der Wickelhülsen bedingten und dann häufige Reparaturen und öftere Erneuerung erforderlich machten. Infolge der zweckmäßigen, den auftretenden Beanspruchungen Rechnung tragenden Form der Schutzkappe und der Herstellung derselben aus bestem Materiale, ist diese gelegentlich geschützte Ausführung nahezu unverwüstlich, hierbei vermeidet sie jede Erschwerung der Wickelhülse und sitzt infolge der Konizität und der seitlichen, auf Anzug errichteten Befestigungsschraube tadellos fest. Durch alle diese Vorteile macht sich die Anschaffung dieser Vorrichtung innert kürzester Frist bezahlt und sollte jeder Fabrikant im eigenen Interesse darauf achten, daß in seinem Betriebe nur Wickelhülsen mit der gesetzlich geschützten, gestanzten Schutzkappe verwendet werden. Diese Schutzkappe ist sowohl für neue als auch für alte Wickelhülsen zu verwenden. Untenstehende Abbildungen veranschaulichen eine solche Stahl-



blech-Schutzkappe, eine Wickelhülse früherer Ausführung ohne Schutzkappe nur mit Blechscheiben und eine Wickel-

hülse in neuer Ausführung mit obigen gesetzlich geschützten Schutzkappen versehen. Preise und Lieferung durch Rob. Jakob & Co., zum Thalgarten, Winterthur. Alleinberechtigte Verkäufer dieser Schutzkappen für die Schweiz.

## Allgemeines Bauwesen.

Die Wiederherstellung des Schlosses Wülflingen durch die Gottfried Keller-Stiftung. Vor kurzem versammelte sich in der Herrenstube des Schlosses Wülflingen die Kommission der Gottfried Keller-Stiftung zur "Kollaudation" der nunmehr beendigten Restaurierungsarbeiten. Zu diesem Akte hatte sich auch der Vorsteher des eidgenössischen Departements des Innern, Bundesrat Ruchet eingefunden. Man war allgemein der Ansicht, daß die neue Art der Erhaltung historischer Baudenkmäler an Ort und Stelle sich in Wülflingen glänzend bewährt habe und geradezu bahnbrechend sein sollte. Die Restaurierungsarbeiten sind mit bemerkenswertem Verständnis von Architekt Max Müller in Zürich durchgeführt worden und in allen Einzelheiten der Periode angepaßt, welcher der Bau des Schlosses angehört. Eine Reihe von Bildern, die zum großen Teile mit der Schloßgeschichte direkt im Zusammenhange stehen, zieren die nunmehr mit dem Mörtsburger Ofen, einem Täfer und einem Buffet ausgestattete Stube gegenüber dem Herrenzimmer. Das letztere aber gehört zweifelsohne zu den prächtigsten Baukunstwerken, die unserem Lande erhalten worden sind. Das Verdienst der Gottfried Keller-Stiftung ist da ein außerordentliches.

Die Gemeinde Obervaz (Graubünden) beschloß, für die projektierte Bahn Arosa-Parpan-Venzenriede die Wasserkraft des Heidbaches für 20,000 Fr. abzutreten, für diesen Betrag Aktien zu übernehmen und den für die Bahn nötigen Gemeindeboden gratis zu überlassen.

Der Gmündertobel-Brückenbau schreitet rasch vorwärts. Nach den Mitteilungen von kompetenter Seite ist die Vollendung des Bauwerkes im Laufe des Herbstes sicher zu gewährten. Wer deshalb den ganzen Baubetrieb aus eigener Anschauung etwas kennen lernen will, wird gut tun, sich in den nächsten paar Wochen auf die Fersen zu machen. Daß es des Aufwandes an Zeit und Geld wohl wert ist, dem Bau einen Besuch abzustatten, mag sattsam bekannt sein. Immer mehr tritt die Brücke mit ihren für unser Fühlen gewaltigen Dimensionen in die Erscheinung und immer zwerghäster wird das Bild der alten. Gegenwärtig wird das von Herrn Coray erstellte Lehrgerüst unter dem 80 Meter weiten Hauptbogen demontiert. Von Tag zu Tag wird es lustiger unter dem Gewölbe und geradezu großartig wird der führn über das Tobel sich schwiegende Bogen wirken, wenn die Abbrucharbeiten einmal vorbei sind. Der größte Teil des Gerüstholzes findet unseres Wissens beim Bau der noch gewaltigern Eisenbahnbrücke über die Leubelschlucht weitere Verwendung. Auch dort wird Herr Coray eine sichere Stütze für die Errichtung des uferverbindenden Eisenstranges zimmern. Auf dem Mittelbogen der Gmündenbrücke sind bereits einige Meter des massiven Geländers zu sehen. Diese Brüstlehne, deren Durchbrechungen mit senkrecht gestellten Stäben aus Rundisen versehen sind, wirkt äußerst anmutig. Überhaupt wird die Brücke mit ihrem Hauptbogen und den sechs Viadukten sicherlich ebenso zierlich als großartig wirken und einen Schmuck bilden für die Umgebung. Die von den Steinern so heiß erkämpfte Einmündungs-

**Beim Kaufe** verlange man nur Grolichs Heublumenseife aus Brünn in Mähren. Ueberall käuflich.

[2048 p]

# Hermann & Müller, erstklassiges Sägewerk, Bruck im Pinzgau, Salzburg

empfehlen:

**Trockene**, parallel besäumte **Rottannenbretter**, Gips- und Dachlatten etc. —  
Vertretung für die Schweiz und Frankreich: Kr. Müller-Trachsler, Zürich III.

1415

straße ist vor mehreren Wochen in Angriff genommen worden.

Der Bau der neuen Wasserversorgung Obersiggental, die im Februar letztthin beschlossen wurde, ist von der bestellten Baukommission definitiv an die Firma Ingenieur Bodmer in Zürich übertragen worden. Dieselbe Firma hatte seiner Zeit auch die Pläne für das generelle Projekt geliefert.

**Bahnhofumbau Bern.** Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte am 17. Dezember 1907 das Projekt für den Bahnhofumbau Bern, soweit den Güter- und Rangierbahnhof Weiermannshaus, das Lokomotivdepot im Aebigut und die Vermehrung der Gleise vom Rangierbahnhof bis und mit der Bühlstrassenbrücke betreffend. Der neue Güter- und Rangierbahnhof Weiermannshaus soll in 2 Jahren fertiggestellt und das Lokomotivdepot spätestens zu Ende 1911 dem Betrieb übergeben werden können. Das Departement sprach dabei die bestimmte Erwartung aus, daß zur weiten Entlastung des Bahnhofes Bern die im Wilerfeld in Aussicht genommenen Rangieranlagen nebst besonderer Lokomotivremise mit möglichster Beförderung, wenn möglich noch vor Eröffnung der Lötschbergbahn zur Ausführung gelangen werden. Ferner lud diese Behörde die Generaldirektion ein, neue Projekte über die als entschieden notwendig erkannte Umgestaltung des Personenbahnhofes und die beidseitig anschließenden Abstellbahnhöfe, sowie den erforderlichen Ausbau bezw. die Vergrößerung des Loko-Güterbahnhofes an bisheriger Stelle auszuarbeiten.

**Mittenbergbahuprojekt bei Chur.** Die Ingenieure Strub & Peter in Zürich haben ein Projekt für eine Seilbahn von Chur nach dem Plateau des Mittenberges ausgearbeitet, das Aussicht auf baldige Verwirklichung hat.

**Die Renovation der Kirche zu Greifensee.** Zu den interessantesten kirchlichen Bauwerken aus dem Mittelalter, nicht nur im Kanton Zürich, sondern in der ganzen Schweiz, ja über diese hinaus, gehört das Kirchlein von Greifensee. Es bildet bekanntlich das Untergeschoss eines turmartigen Ecktollwerkes von dreieckigem Grundriss; dieser ist mit dem hohen, steilen Dach und dem aus einem Strebepfeiler herauswachsenden zierlichen Glockentürmchen schon äußerlich ein höchst auffälliges Gebäude, das die Aufmerksamkeit der Vorübergehenden und Fahrenden fesselt. Ebenso originell wie das Gebäude ist die Kirche, die, wie bemerkt, nicht viel mehr als die Hälfte desselben einnimmt. Die Art, wie das Gewölbe in das Dreieck oder besser gesagt, das Kreissegment des Grundrisses hineinkonstruiert ist, ist höchst originell und erregt die Bewunderung aller Kenner der gotischen Bautenkunst. Ebenso bemerkenswert wie die Konstruktion im ganzen ist die Ausführung im einzelnen, namentlich die 7 großen und 7 kleinen Schlusssteine und die 5 Säulenkapitale. Drei weitere sind leider durch die im 17. Jahrhundert eingeckte Galerie verdeckt.

Alles das war den Kennern schon bisher bekannt und es hat deshalb nie an Besuchern gefehlt. Zu bedauern war bloß, daß die Gewölberippen, Kapitale, Schlusssteine mit oft aufgetragener, blaugrauer Tünche überstrichen waren, die ihre Schönheit nicht mehr erkennen, nur noch ahnen ließ.

Das soll nun anders werden. Seit mehr als 14 Tagen sind wohlgeschulte Arbeiter des Herrn Dekorationsmaler Schmidt in Zürich an der Arbeit, das Gewölbe von Staub, Ruß und all den darüber gestrichenen Kalk-

schichten zu reinigen; eine höchst mühsame Arbeit. Was man immer vermutet hat, ist dabei eingetroffen: Es sind sehr wertvolle Reste der ursprünglichen aus der Zeit des Kirchenbaus in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts stammenden Bemalung zu Tage getreten. Diese Bemalung hat sich auf eine überaus reiche, farbenprächtige Behandlung der Schlusssteine und der anstoßenden Rippelemente beschränkt und soll nun aufgefrischt werden.

**Bau der Vereinstraße bei Klosters.** Jüngst begingen der Kulturingenieur Luchsinger und einige Vertreter der interessierten Gemeinden die Alpen Novai, Stutz und Vereina, um über die möglichst günstige Anlage der Vereinstraße zu beraten. Der Bau dieser Alpstraße soll namentlich im Gebiet der Stutzalp auf große Hindernisse stoßen und deshalb im Verhältnis zur Strecke von 6,3 km sehr kostspielig werden. Der Alpweg nach Mönchsalp wird diesen Monat fertig erstellt (Baufirma Caprez & Cie.) mit einem Kostenaufwand von Fr. 10,000. Der Vorschlag für die Vereinstraße lautet auf za. Fr. 100,000.

**Forchbahn.** Der Große Stadtrat von Zürich hat in seiner Sammlung den Antrag des Stadtrates, an die elektrische Forchstrassenbahn eine Subvention durch Aktienübernahme im Betrage von Fr. 200,000 zu gewähren, mit 43 gegen 37 Stimmen abgelehnt.

Die Initianten der Forchbahn werden sich durch diese Ablehnung nicht abschrecken lassen und an der Verwirklichung des Forchbahnprojektes mit erneutem Eifer weiter arbeiten, denn trotz allen Widerwärtigkeiten wird und muß die Forchbahn doch gebaut werden.

**Bauwesen in Oerlikon.** Die Gemeindeversammlung Oerlikon bewilligte den erforderlichen Kredit für Erweiterung des Elektrizitätswerkes und beschloß die Beschaffung weiterer elektrischer Kraft durch Genehmigung eines Vertrages mit der Verwaltung der Straßenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach. Ferner bewilligen sie 45,000 Fr. für eine Straßenkorrektion.

**Bauwesen in Herisau.** Der Gemeinderat hat mit der Ausarbeitung eines generellen Ueberbauungsplanes für das Baugebiet zwischen Schützenstraße und Kasernenstraße Herrn Geometer A. Irninger betraut.

**Schulhausbau Diebenhofen.** Die Gemeinde beschloß in geheimer Abstimmung den Ankauf der Fischlwiese für den projektierten Schulhausbau mit Hinzunahme des von prächtigen Linden und Kastanienbäumen beschatteten Marktplatzes.

**Vom Neubau des badischen Bahnhofes in Basel.** Nach den langen Vorbereitungen sind nun die Arbeiten für den Neubau des badischen Personenbahnhofes in vollem Gange. Zwar werden noch keine Gebäude und Gleisanlagen erstellt, mit Ausnahme des Eilgutgebäudes, das an die Schwarzwaldallee zu stehen kommt und nun nahezu im Rohbau vollendet dasteht, sondern die ganze jetzige Bautätigkeit erstreckt sich ausschließlich auf Errichtung von Ueberführungen und Brücken, da bei der neuen Anlage alle Uebergänge à niveau besetzt sind.

Beginnt man mit seinem Rundgang bei den Vorbereitungen für die Oberländerstrecke, so fällt einem an der Grenzacherstraße eine ganze Reihe von Ueberführungen von ganz beträchtlicher Höhe auf; nicht weniger als vier solcher Ueberführungen sind dort, wo die Oberländer- und die Wiesentalbahn sich scheiden, im Bau begriffen und teilweise schon vollendet. Kommt man weiter in

der Richtung der Stadt zu, so begegnet man an der Riehenstraße und am Gotterbarmweg ganz ähnlichen Ueberführungsbauden. Hier wie an der Grenzacherstraße, in der Nähe der Bierburg, sind je zwei Betoniermaschinen in ständigem Betriebe, von denen die flüssige Betonmasse in Rollwagen nach der Baustelle verbracht wird. Auch auf dem künftigen eigentlichen Bahnhofareal, an der Schwarzwaldallee werden nichts anderes als Ueberführungen gebaut und an dem bis jetzt Erstellten kann man sich bereits einen Begriff machen, wie hoch das ganze Bahnhofsracé zu liegen kommt; die neuen Straßenzüge zum Bahnhofgebiet sind auch bereits markiert. Wohl am lebhaftesten ist die Bautätigkeit bei der Wiesenbrücke und in den Erlenanlagen. Hier fällt dem Wanderer sofort der Bau der Eisenbahnbrücken auf. Es sind deren zwei zu erstellen. Von der einen sind die Widerlager bereits erstellt und bereit ist man an der Errichtung der Eisenkonstruktion beschäftigt, eine Arbeit, welche die größte Aufmerksamkeit der Passanten auf sich lenkt. Für die andere Brücke werden gegenwärtig die Widerlager und die Fundamente erstellt. Zahlreich sind die Arbeiter, die hier beschäftigt sind, die meisten davon sind Italiener.

Zur Zeit ist man damit beschäftigt, das große Feld von der Bahnlinie bis zur Freiburgerstraße auf eine Höhe von etwa drei Metern aufzufüllen und ununterbrochen fahren die Materialzüge mit dem Auffüllmaterial, das auf dem großen Felde zwischen Leopoldshöhe und Haltingen mittels dreier Baggermaschinen gewonnen wird, zur Auffüllstelle.

Zur Zeit wird an der neuen Freiburgerstraße gearbeitet, die ein ganz anderes Trace erhält. Sie zweigt nun in gerader Linie von der Neuhauserstraße rechts von der Bahnlinie ab, um unter einer Unterführung auf die Station Leopoldshöhe einzumünden. Gegenwärtig wird die neue Straße eingewalzt, da sie bald in Benützung genommen werden muß, weil die bisherige Unterführung der Freiburgerstraße aufgehoben und das Terrain aufgesäubert werden muß.

An den genannten Bauarbeiten sind bis jetzt circa 1000 Arbeiter beschäftigt, für welche an den verschiedenen Baustellen Baracken mit Feldküchen erstellt worden sind. Die Mehrzahl der Bahnarbeiter nehmen ihre Mahlzeiten an der Baustelle ein, die Zubereitung der Speisen geschieht durch einige Arbeiter, die von der Speisegenosenschaft entlohnt werden.

**Sägereibrand.** In Schwanden (Glarus) brannte am 27. August die Sägerei und Schreinerei David Hetti ab.

**Jungfraubahn.** Droben, bei der Station „Eismeer“ wird tüchtig weiter gearbeitet an der neuen Sektion Eismeer-Jungfraujoch; der Bau ist der Firma Froté, Westermann A.-G. übertragen worden. Die elektrische Bohrung ist eingestellt worden. Dafür sind noch leistungsfähigere Bohrmaschinen mit Preßluft — je zwei — in Betrieb gesetzt worden. Es wird in drei Schichten Tag und Nacht ohne Unterbruch gearbeitet; die Arbeiter sind wohl und munter, trotz der kalten, schon sehr dünnen Luft — 3200 m über Meer — in der sie beständig ihr mühsames Tagwerk in der engen, nur spärlich erleuchteten Tunnelstrecke verrichten müssen. Die Männer, welche heute den Bau und Betrieb der Jungfraubahn leiten, bürgen dafür, daß wir in wenigen Jahren auf dem Jungfraujoch stehen.

In Grindelwald hat sich ein Konsortium zum Bau eines „Palace-Hotels“ gebildet. Dieses Etablissement ersten Ranges, mit allem Komfort der Neuzeit ausgestattet, kommt auf ein Plateau in unvergleichlicher Lage am Waldesrand zu stehen. Die Direktion des „Palace“

hat Hr. Gieré mit Antritt auf 1. November 1. J. übernommen.

## Verschiedenes.

**Baumeister J. J. Lutz** in Rheineck verschied am letzten Sonntag an den Folgen eines heimtückischen Magenleidens im Alter von 65 Jahren. Der Verstorbene war ein tüchtiger Berufsmann, der sein Baugeschäft zuerst allein und dann in Verbindung mit seinen drei Söhnen mit gutem Erfolg betrieb, dies auch dann noch, als er im Laufe der Jahre den Verlust zweier seiner Söhne zu beklagen hatte. Als tüchtiger Meister genoß er bei seiner Kundskunde einen guten Ruf und ebenso bei den Behörden, die ihn oft mit Expertisen betrauten; seiner Familie war er stets ein wackerer, treuer Vater und gegen seine Arbeiter ein wohlwollender Mann. In ihm fanden auch der Gewerbeverein und die Berufs-Verbände einen ruhigen fortschrittlichen Förderer. Der Gemeinde Rheineck leistete Herr Lutz von 1894—1900 und von 1906 bis heute als Gemeinderat vorzügliche Dienste, indem er namenlich dem Präsidium der Baukommission mit umfassender Kenntnis und recht praktischem Sinn vorstand. Ein gewissenhafter, wackerer Handwerker von altem Schrot und Korn und mit geradem, offenem Wesen hat uns der Tod hinweg genommen. Ehre seinem Andenken!

**Das schweizerische Luftschiff.** Der „Bund“ erhält hierüber interessante Mitteilungen. Der „Geneve“ des Ingenieur Alexander Litwental wird gebaut wie die „Patrie“, im Größenverhältnis 60 : 10 m. Er soll bei Windstille eine Stundenschnelligkeit von 60 km erreichen und ohne Landung 72 Stunden in der Luft bleiben können. Seine 3500 m<sup>3</sup> Gasinhalt verleiht ihm eine Hebekraft von 1500 kg. Das Höhengleichgewicht wird vom Aeronauten reguliert durch besondere Kühlapparate, die innert einigen Minuten die Temperatur des Gases zu verändern imstande sind. Alexander Litwental ist schweizerischer Offizier. Sein Vater, ursprünglich Finnländer, erwarb in den Siebziger-Jahren das waadtländische Bürgerrecht. Das begonnene Werk findet wachsende Unterstützung.

**Rheinschifffahrt.** Wie die am 15. August mit einem achtpferdefähigen Motorschiff unternommene Fahrt im neuen Rheinbett zeigt, ist der Strom in der ganzen Länge vom Bodensee bis Hohenems in seinem jetzigen Zustande mit Personen- und Transportschiffen bis zu 1 m Tiefgang befahrbar. Es werden demnächst regelmäßige Personenbeförderungen vorgenommen werden.

**Häusergant in Thalwil.** 20 Häuser auf einmal kamen vorletzen Freitag aus der Hinterlassenschaft des verstorbenen Baumeisters Schneebeli auf die Zwangsversteigerung, ein gewiß seltener und auf dem Lande wohl einzig dastehender Fall. Zu diesem „Ereignis“ hatten sich im „Katharinahof“ zahlreiche Käuferchaft und viele G'wundige eingestellt, die den Verhandlungen mit Interesse folgten. Drei Häuser wurden von der Liste gestrichen, da gegen die konkurrenzgerichtliche Liquidation Einsprache erhoben worden war, eines blieb bei der Versteigerung unter dem amtlichen Schätzungs Wert und durfte auf eine zweite Versteigerung kommen, alle übrigen Häuser gingen glatt und zum Teil weit über dem amtlichen Schätzungs Wert ab. Neun von diesen 16 Häusern erwarb ein hiesiger Einwohner allein, während die andern in verschiedene Hände übergingen.

**Kultutechisches aus der Waadt.** Die Gemeinde Chateau d'Or, die ausgedehnteste des Kantons, deren Gebiet sich auf 8 km Länge erstreckt, hat eine umfassende Bodenverbesserung beschlossen. Nach den