**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 26 (1910)

**Heft:** 52

Artikel: Die Bauten in Landquart

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-580246

### 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:** 16.12.2025

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

Verwaltung der Kleinkinderschule samt dem betreffenden Fond an die Schulgemeinde, nachdem Herr Fabrifant Dr. Schäppi fich bereit erklärt hatte, auf feine Roften ein neues Kleinkinderschulgebäude zu erstellen. Dasselbe soll nebst den Räumlichkeiten für die Rleinkinderschule ein Schulbad, ein Bibliothek- und Lehrzimmer für den kirchlichen Unterricht, sowie im zweiten Stock eine Wohnung enthalten, die als Lehrerwohnung bestimmt ift, falls die Wohnräume im Schulhaus für Schulzwecke verwendet werden müßten. Der Gemeinderat erhielt Vollmacht, im Laufe des Sommers im Oberdorf eine Strecke der in Aussicht genommenen Kanalisation auszuführen. Diese wird dann in den nächsten Jahren sukzessive nach einem einheitlichen Projekt in allen Dorfteilen durchgeführt. Obwohl die Erweiterung des Gerätschafts-Lokals für die Feuerwehr nach Plan und Koftenvoranschlag eine bedeutend erheblichere Summe voraussieht, als die Antragsteller und die Behörde glaubten, wurde solche nach warmer Befürwortung von Seite des Kommandanten des Hydranten- und Rettungskorps mit großer Mehrheit beschloffen. Ferner wird die Anschaffung einer neuen Schiebleiter und einiger anderer Feuerwehrre quisit en beschloffen.

Erweiterungsbauten der Schuhfabrit C. F. Bally, Schönenwerd (Solothurn). Diese Firma hat innerhalb 10 Jahren die Bodensläche ihrer Gebäudeanlagen verdoppelt; trozdem ist sie wegen Ueberfüllung der Fabriksäle mit Arbeitern und Arbeiterinnen schon wieder genötigt, Neubauten zu erstellen. Bereits sind die Vorarbeiten im Gange, um in demjenigen Teile der Parkanlagen, der an die bestehenden Fabrikanlagen angrenzt, zwei neue Gebäude zu errichten.

Bau eines neuen Aunstmuseums in Basel. Preisausschreiben. — Plankonkurrenz. — Gutachten. -Obergutachten. — Das große Preisausschreiben zur Erlangung von Plänen eines Museumsneubaues auf der Elisabethenschanze in Basel hatte laut Berichterstattung an die baslerische Gemeinnütige Gesellschaft insofern nicht den gewünschten Erfolg, als tein einziges Projekt den gehegten Erwartungen entsprach. Das Preisgericht hat benjenigen sechs Projekten einen Preis zugesprochen, die einer neuen, sachgemäßen Lösung des Museumsbaues am nächsten famen und von denen es voraussetzen durfte, daß sie bei einer zweiten, engeren Konkurrenz eine endgiltige Lösung finden würden. Der Borschlag einer zweiten Ausschreibung ist vorläufig von der Behörde nicht ausgeführt worden, dagegen hat die Baukommission den Baster Ingenieur- und Architektenverein ebenfalls um eine Begutachtung der Platsfrage ersucht. Dieses Gutsachten hält einen Bau auf der Elisabethenschanze mit Beibehaltung des Viadukts, doch ohne großen Hörfaal für möglich; es schlägt aber als befferen Bauplat bie rheinwärts gelegene Seite des Münfterplates vor, von der Lesegesellschaft bis zum Hause Bachosen-Burkhardt. Das Studium dieses Borschlages machte eine weitere Berschiebung entscheidender Beschlüsse notwendig und veranlaßte die Baukommiffion, ein Obergutachten über die heute noch in Frage stehenden Plätze Elisabethenschanze, Lesegesellschaft und Rollerhof einzuholen und Frn. Prof. Theodor Fischer in München damit zu betrauen.

# Die Vauten in Landquart.

(=Rorr.)

Kürzlich unternahm der Ingenieur= und Architekten=Berein mit dem Techniker=Berein von Chur eine Exkursion nach Landquart zur Besichtigung

der pneumatischen Widerlager-Fundation der neuen Bundesbahn- Brücke, sowie der bestehenden und der neuen Reparaturwerkstätten der Rhätischen Bahn: — Da beides von allgemeinem Interesse sein dürste, sei uns gestattet, an dieser Stelle, etwas aussührlicher als sonst üblich, darüber zu berichten.

Nachdem die Teilnehmer an Hand der Pläne über die infolge des letztjährigen Hochwassers an der Landquart nötig gewordenen umfangreichen Wuhrarbeiten aufgeklärt und durch die Kopie eines hundertjährigen Planes die damaligen versplitterten Bestrebungen, die wilden Wasser durch Wuhre zu bändigen, erläutert waren, begab man sich zur Baustelle der Bundesbahnbrücke. Das Flußbett der Landquart erhält nunmehr auf seiner ganzen Länge, von Felsenbach dis zur Mündung in den Rhein, eine Sohlenbreite von mindestens 30 Metern und eine Wuhrhöhe von 3,50—4,50 Metern und eine obere Breite von 34—36 Meter. Diese Verbreiterung des Flußbettes erheisicht natürlich auch eine entsprechende Vergrößerung der Brücken. Die Bundesbahnbrücke und die Rhätische Brücke werden den neuen Verhältnissen jett schon angepaßt, später solgt vielleicht auch noch die Zollbrücke.

Auf der Bauftelle dieser Brücke ist nun die auf dem Gebiete des Fundierungswesens rühmlichst bekannte Firma Locher & Cie. aus Zürich lätig, die Brückenpfeiler zu erstellen. Diese Pfeiler werden sehr solid ungefähr 5 m unter der Flußsohle fundiert und um das eindringende Waffer zurückzuhalten, mittelst Druckluft ausgeführt. Das rechte Widerlager ift bis über Waffer fertig. Die Installationen der Bauftelle erregten das größte Interesse aller Teilnehmer, die unter der fundigen Leitung des Hrn. Ingen. Locher über das Wesen der pneumatischen Fundationen aufgeklärt wurden. Go besichtigte man zunächst die Kompressor-Anlage, die die Luft nach dem etwas entfernt liegenden linken Caiffonpfeiler preßt. Der Caiffon, eine Art Taucherglocke bildend, besteht aus einem  $6 \times 6$ Meter großen und 3 Meter tiefen Behälter ohne Boden, beffen Bande und Decke aus Gifenbeton beftehen, mit aufgesettem Schacht, in welchem luftdicht verschließbare Türen und das Luftzuführungsrohr eingesett sind. Der Caiffon bietet Raum genug für eine Anzahl Arbeiter, Die eben mit dem Erdaushub fertig geworden sind, fo daß der Caiffon feinen tiefften Stand erreicht hatte. Erbe wurde durch den Schacht hinauf in einen Borraum befördert, eine Klappe nach Unten geschloffen, eine Klappe nach Außen geöffnet und der Erdfübel ent-leert. Im Caifson ist der Luftdruck etwa 0,3 Atmosphären (d. h. 0,3 Kilogr. pro Kubikcentimeter) größer als außen. Es entspricht dies einem Wasserstand von rund drei Metern. Burde durch irgend ein Verfeben innen ber gleiche Luftdruck entstehen wie außen, fo murbe sofort das Baffer im Caiffon steigen, so daß wir wohl nur mit knapper Not durch den Schacht entrinnen konn-In Abteilungen von vier bis funf Mann hatten nämlich die Teilnehmer Gelegenheit, auch in den Caiffon hinunterzusteigen. Durch das Ausheben des Erdmaterials wird der Caiffon natürlich immer mehr zum Sinken gebracht, umsomehr, als gleichzeitig auf deffen Decke immer aufbetoniert wird und so der Pfeiler entsteht. Der Caiffon bleibt bei dieser Fundation unten und bildet selbst einen Teil des Brückenpfeilers (sog. verlorner Caifson). Die Teilnehmer hatten wohl alle das Gefühl, daß keiner von ihnen jemals das Wegschwemmen eines dieser soliden Brückenpfeilers erleben werde.

Nach dieser lehrreichen Besichtigung einer höchst interessanten Tiesbaute begab man sich unter der personlichen Leitung des Hrn. Direktor Schucan und des Maschinenmeisters-Adjunkten Hrn. Ehrensperger nach den Reparatur-Werkstätten der Rhät. Bahn. Nach einem Gang durch die verschiedenen bestehenden Werkstätten hatten wohl alle die Ueberzeugung, daß diese für das zufünftige Net der Rhät. Bahnen, die nach Erbauung der neuen Linien im Oberland und im Unterengadin an Lange der Gotthardbahn gleichkommen, nicht mehr genügen konnen. Es find benn auch umfaffende Neubauten projektiert und zum Teil bereits ausgeführt, jum Teil angefangen. Sämtliche Neubauten fteben im Rostenvoranschlag von rund einer Million Franken. Nahezu fertig erstellt ift das neue Materialverwaltungsgebäude und die neue Keffelschmiede. Un Neubauten find ferner gu nennen: zwei Schiebebühnen mit eleftrischem Untrieb zum Verschieben von der Reparatur bedürftiger Lokomotiven und Waggons nach ben verschiedenen Wertftätten, das Gebäude der Lokomotivreparatur, die Wagenreparatur, die neue Dreherei, Schreinerei und Malerei und verschiedene Nebengebäude. Der Ausbau der gefamten Reparaturwerkstätten wird die Rhat. Bahn in die Lage versetzen, nicht nur den Ansprüchen des Bahnnebes in feinem heutigen Umfang zu genügen, fondern auch einer weitern Ausdehnung ihrer Linien gerecht zu werden.

Man wandte sich nun zunächst an die Besichtigung der neuen freistehenden Keffelschmiede, ein dreischiffiges Gebäude von 51 Meter Länge, 27 Meter Breite und 14 Meter Firsthöhe. Schon von außen präsentiert sich der von Hrn. Architekt M. Lorenz entworfene Bau mit seinen modernen Bauformen außerordentlich vorteilhaft und flicht wohltätig von der für folche Fabrikbauten gewöhnlich angewandten Bauweise mit den faden ebenen Dächern mit aufgesetzten Dachreitern (Oberlichtern) abbund es darf hier gewiß mit Nachdruck hervorgehoben werden, daß die Direktion der Rhat. Bahn sich dieser raffigen, modernen Bauweise zugänglich zeigte. In ahn= licher Weise wird auch die Lokomotivreparatur zur Ausführung kommen. Das Innere der Keffelschmiede ist ganz aus Eisen und wurde von der Eisenkonstruk-tionsfirma Bersell & Cie in Chur nach deren Planen erbaut. Obwohl die Konstruftion einen außerordentlich leichten Gindruck macht, sind hier doch zirka 120,000 kg Eisen zur Berwendung gekommen. Das Mittelschiff erhalt sein Licht von oben durch eine Oberlichte, die direkt ins Dach verlegt ist, wodurch ein harmonischer und in sich geschloffener Bau erzielt worden ift. Die Mittelhalle Dieses Baues wird mit einem elettrisch betriebenen Lauftrahn von 15,000 kg Tragfraft ausgerüftet, während die Seitenhallen Handlaufträhne von 3000 Kilogr. Tragfraft erhalten. Die Umfaffungs= mauern sind in Bruchstein und Eisenbeton von der Firma Caprez & Cie. erstellt.

Bon hier aus zog man zu ber auch erst vor kurzer Zeit erstellten Kraftzentrale mit ihrer 150 PS Dieselmotorenanlage, die die Kraft für die Werkstätten und die Beleuchtung für alle Gebäude der Rbät. Bahn spendet, sodann nach dem gleich daneben liegenden Bäderbau der Angestellten der Rhät. Bahn, in dessen Speisesal alle Pläne der Neubauten aufgelegt waren. Nach dieser Besichtigung begab man sich unter der Führung des Hrn. Bauleiters Ragaz-Pseisser nach dem Wohnhäuserquartier der Rhät. Bahn, um sich auch hier zu überzeugen, daß man ersreulicherweise den Ideen des Heimtschutzes gesolgt ist, ohne daß sich die Baukosten höher gestellt hätten; man glaubt nämlich vielsach, daß eine Bauweise im Sinne des Heimatschutzes immer auch verbunden sein müsse mit größeren Baukosten.

Nach einem guten, von der Rhät. Bahn gespendeten Abschienem guten, von der Rhät. Bahn gespendeten Abschied Landquart, woselbst Herr Oberingenieur Solca das Entgegenkommen der Rhät. Bahn und der Bauunternehmung Locher versdankte und Herr Direktor Schucan die Teilnehmer

auf nächstes Jahr wieder einlud zur Besichtigung der bis dahin vollendeten weiteren Neubauten, suhr man nach Chur zurück. Diese Exkursion bot für Ingenieure und Architekten außerordentlich viel Mannigfaltiges. Die Teilnehmerzahl betrug ca. 20 Mann.

Ist eine neue Strasse, die als Verbindung von zwei Gemeindestrassen erstellt wird, eine Quartier- oder Gemeindestrasse? Darf der sogenannte Perimeter "mechanisch" umgrenzt werden?

Ein Rekursentscheid aus dem Kanton St. Gallen.

(Rorr.)

Der Gemeinderat von B. hatte auf früheres Begehren einiger der beteiligten Liegenschaftsbesiker die Erstellung einer neuen Straße beschloffen, die dazu dient, die hinterliegenden Liegenschaften des tiefen Baublocks einer rationellen Ueberbauung zugänglich zu machen und die beffere Ausnützung der dort bereits erstellten Hinterhäuser zu ermöglichen. Die neue Straße wird als Berbindungsglied zwischen zwei öffentlichen Gemeindestraßen nebensächlicher Bedeutung erstellt und erhielt den gleichen Namen wie eine dieser beiden bestehenden Gemeinde-straßen, wohl aus dem einfachen Grunde, weil einerseits die alte Straße nicht über die Bahnlinie fortgesetzt werden kann und anderseits der Name durch die örtlichen Berhältniffe und aus hiftorischen Rücksichten gegeben war. Neber der Eisenbahnlinie, längs welcher die neue Straße verläuft, hat die Gemeinde einen Bodenkompler, der auf jener Strecke burch die oben ermähnten zwei Gemeindeftragen bereits mit dem übrigen Gemeindegebiet verbunden ift.

Der Gemeinderat beschloß, die Straße als Quartiersstraße, nicht als Gemeindestraße auszusühren. Diese Bestimmung ist insosern von Bedeutung, als nach der lokalen Bauordnung die Kosten der Quartierstraßen, die hauptsächlich der Erschließung von Bauten oder Bauland dienen, ausschließlich von den beteiligten Interessenten zu tragen sind, während beim Bau oder der Korrektion von Gemeindestraßen die Gemeinde wenigstens die halben Kosten bestreitet. Der Gemeinderat erklärte auch ausdrücklich die einseitig anstoßenden Privatgrundbessiber als beitragspflichtig und sah davon ab, aus der Tatsache, daß sie über der Bahnlinie ein Grundstück bessaß, ebenfalls als beitragspflichtig sich zu erklären.

Gegen diese Schlußnahme des Gemeinderates erhoben die Beteiligten rechtzeitig beim Regierungsrat Einsprache und verlangten, die Straße sei, weil keinem Bedürsnis entsprechend, nicht auszusühren. Sollte das wider Erwarten doch geschehen, so sei sie als Gemeindestraße zu bauen (also mit 50%) Beitrag der Gemeinde), weil sie zwei Gemeindestraßen verbinde und sogar den Namen

## Joh. Graber

Elsenkonstruktions - Werkstätte
Telephee . . . Winterthur Walflingerstrasse
Best eingerichtete 1904

Spezialfabrik eiserner Formen

Comontwaren-Industrie

> GEVERBEHUSEUH WINTERTHUR