

**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:** 21.01.2026

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

Verwaltung der Kleinkinderschule samt dem betreffenden Fonds an die Schulgemeinde, nachdem Herr Fabrikant Dr. Schäppi sich bereit erklärt hatte, auf seine Kosten ein neues Kleinkinderschulgebäude zu errichten. Dasselbe soll nebst den Räumlichkeiten für die Kleinkinderschule ein Schulbad, ein Bibliothek- und Lehrzimmer für den kirchlichen Unterricht, sowie im zweiten Stock eine Wohnung enthalten, die als Lehrerwohnung bestimmt ist, 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 Dörfern durchgeführt. Obwohl die Erweiterung des Gerätschafts-Lokals für die Feuerwehr nach Plan und Kostenvoranschlag eine bedeutend erheblichere Summe voraus sieht, als die Antragsteller und die Behörde glaubten, wurde solche nach warmer Befürwortung von Seite des Kommandanten des Hydranten- und Rettungskorps mit großer Mehrheit beschlossen. Ferner wird die Anschaffung einer neuen Schiebleiter und einiger anderer Feuerwehrrequisiten beschlossen.

**Erweiterungsbauten der Schuhfabrik C. F. Bally, Schönenwerd (Solothurn).** Diese Firma hat innerhalb 10 Jahren die Bodenfläche ihrer Gebäudeanlagen verdoppelt; trotzdem ist sie wegen Überfüllung der Fabrikäle 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 Fabrik anlagen angrenzt, zwei neue Gebäude zu errichten.

**Bau eines neuen Kunstmuseums in Basel.** Preisauftreiben. — Plankonkurrenz. — Gutachten. — Übergutachten. — Das große Preisauftreiben zur Erlangung von Plänen eines Museumsneubaues auf der Elisabethenschanze in Basel hatte laut Berichterstattung an die baslerische Gemeinnützige Gesellschaft insofern nicht den gewünschten Erfolg, als kein einziges Projekt den gehegten Erwartungen entsprach. Das Preisgericht hat denjenigen sechs Projekten einen Preis zugesprochen, die einer neuen, sachgemäßen Lösung des Museumsbaues am nächsten kamen und von denen es voraussehen durfte, daß sie bei einer zweiten, engeren Konkurrenz eine endgültige Lösung finden würden. Der Vorschlag einer zweiten Ausschreibung ist vorläufig von der Behörde nicht ausgeführt worden, dagegen hat die Baukommission den Basler Ingenieur- und Architektenverein ebenfalls um eine Begutachtung der Platzfrage ersucht. Dieses Gutachten hält einen Bau auf der Elisabethenschanze mit Beibehaltung des Viadukts, doch ohne großen Hörsaal für möglich; es schlägt aber als besseren Bauplatz die rheinwärts gelegene Seite des Münsterplatzes vor, von der Lesegesellschaft bis zum Hause Bachofen-Burkhardt. Das Studium dieses Vorschlages machte eine weitere Verschiebung entscheidender Beschlüsse notwendig und veranlaßte die Baukommission, ein Übergutachten über die heute noch in Frage stehenden Plätze Elisabethenschanze, Lesegesellschaft und Rollerhof einzuhören und Hrn. Prof. Theodor Fischer in München damit zu betrauen.

## Die Bauten in Landquart.

(Korr.)

Kürzlich unternahm der Ingenieur- und Architekten-Verein mit dem Techniker-Verein von Chur eine Excursion 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 dürfte, sei uns gestattet, an dieser Stelle, etwas ausführlicher als sonst üblich, darüber zu berichten.

Nachdem die Teilnehmer an Hand der Pläne über die infolge des letzjährigen Hochwassers an der Landquart nötig gewordenen umfangreichen Wahrarbeiten aufgeklärt und durch die Kopie eines hunderjährigen Planes die damaligen versplitteten Befreibungen, die wilden Wasser durch Wuhre zu bändigen, erläutert waren, gab man sich zur Baustelle der Bundesbahnbrücke. Das Flüßbett der Landquart erhält nunmehr auf seiner ganzen Länge, von Felsenbach bis 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 Flüßbettes erheischt natürlich auch eine entsprechende Vergrößerung der Brücken. Die Bundesbahnbrücke und die Rhätische Brücke werden den neuen Verhältnissen jetzt schon angepaßt, später folgt vielleicht auch noch die Zollbrücke.

Auf der Baustelle dieser Brücke ist nun die auf dem Gebiete des Fundierungswesens rühmlichste bekannte Firma Locher & Cie. aus Zürich tätig, die Brückenpfeiler zu erstellen. Diese Pfeiler werden sehr solid angefähr 5 m unter der Flusssohle fundiert und um das eindringende Wasser zurückzuhalten, mittels Druckluft ausgeführt. Das rechte Widerlager ist bis über Wasser fertig. Die Installationen der Baustelle erregten das größte Interesse aller Teilnehmer, die unter der fudigen Leitung des Hrn. Ingen. Locher über das Wesen der pneumatischen Fundationen aufgeklärt wurden. So besichtigte man zunächst die Kompressor-Anlage, die die Luft nach dem etwas entfernt liegenden linken Caissonpfeiler preßt. Der Caisson, eine Art Taucherglocke bildend, besteht aus einem 6×6 Meter großen und 3 Meter tiefen Behälter ohne Boden, dessen Wände und Decke aus Eisenbeton bestehen, mit aufgesetztem Schacht, in welchem luftdicht verschließbare Türen und das Luftzuführungsrohr eingesetzt sind. Der Caisson bietet Raum genug für eine Anzahl Arbeiter, die eben mit dem Erdauhub fertig geworden sind, so daß der Caisson seinen tiefsten Stand erreicht hatte. Die Erde wurde durch den Schacht hinauf in einen Vorraum befördert, eine Klappe nach Unten geschlossen, eine Klappe nach Außen geöffnet und der Erdkübel entleert. Im Caisson ist der Luftdruck etwa 0,3 Atmosphären (d. h. 0,3 Kilogr. pro Kubikzentimeter) größer als außen. Es entspricht dies einem Wasserstand von rund drei Metern. Würde durch irgend ein Versehen innen der gleiche Luftdruck entstehen wie außen, so würde sofort das Wasser im Caisson steigen, so daß wir wohl nur mit knapper Not durch den Schacht entrinnen könnten. In Abteilungen von vier bis fünf Mann hatten nämlich die Teilnehmer Gelegenheit, auch in den Caisson hinunterzusteigen. Durch das Ausheben des Erdmaterials wird der Caisson natürlich immer mehr zum Sinken gebracht, umso mehr, als gleichzeitig auf dessen Decke immer aufbetoniert wird und so der Pfeiler entsteht. Der Caisson bleibt bei dieser Fundation unten und bildet selbst einen Teil des Brückenpfeilers (sog. verlorner Caisson). Die Teilnehmer hatten wohl alle das Gefühl, daß keiner von ihnen jemals das Wegschwimmen eines dieser soliden Brückenpfeilers erleben werde. —

Nach dieser lehrreichen Besichtigung einer höchst interessanten Ließbauten begab man sich unter der persönlichen Leitung des Hrn. Direktor Schucan und des Maschinenmeisters-Adjunkten Hrn. Ehrenspurger nach den Reparatur-Werkstätten der Rhät. Bahn.

Nach einem Gang durch die verschiedenen bestehenden Werkstätten hatten wohl alle die Überzeugung, daß diese für das zukünftige Netz der Rhät. Bahnen, die nach Errichtung der neuen Linien im Oberland und im Unterengadin an Länge der Gotthardbahn gleichkommen, nicht mehr genügen können. Es sind denn auch umfassende Neubauten projektiert und zum Teil bereits ausgeführt, zum Teil angefangen. Sämtliche Neubauten stehen im Kostenvoranschlag von rund einer Million Franken. Nahezu fertig erstellt ist das neue Materialverwaltungsgebäude und die neue Kesselschmiede. An Neubauten sind ferner zu nennen: zwei Schiebühnen mit elektrischem Antrieb zum Verschieben von der Reparatur bedürftiger Lokomotiven und Waggons nach den verschiedenen Werkstätten, das Gebäude der Lokomotivreparatur, die Wagenreparatur, die neue Dreherei, Schreinerei und Malerei und verschiedene Nebengebäude. Der Ausbau der gesamten Reparaturwerkstätten wird die Rhät. Bahn in die Lage versetzen, nicht nur den Ansprüchen des Bahnnetzes in seinem heutigen Umfang zu genügen, sondern auch einer weiteren Ausdehnung ihrer Linien gerecht zu werden.

Man wandte sich nun zunächst an die Besichtigung der neuen freistehenden Kesselschmiede, 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 sticht wohltätig von der für solche Fabrikbauten gewöhnlich angewandten Bauweise mit den faden ebenen Dächern mit aufgesetzten Dachreitern (Oberlichtern) ab und es darf hier gewiß mit Nachdruck hervorgehoben werden, daß die Direktion der Rhät. Bahn sich dieser raffigen, modernen Bauweise zugänglich zeigte. In ähnlicher Weise wird auch die Lokomotivreparatur zur Ausführung kommen. Das Innere der Kesselschmiede ist ganz aus Eisen und wurde von der Eisenkonstruktionsfirma Versell & Cie in Chur nach deren Plänen erbaut. Obwohl die Konstruktion einen außerordentlich leichten Eindruck macht, sind hier doch circa 120,000 kg Eisen zur Verwendung gekommen. Das Mittelschiff erhält sein Licht von oben durch eine Oberlichte, die direkt ins Dach verlegt ist, wodurch ein harmonischer und in sich geschlossener Bau erzielt worden ist. Die Mittelhalle dieses Baues wird mit einem elektrisch betriebenen Laufkran von 15,000 kg Tragkraft ausgerüstet, während die Seitenhallen Handlaufkräne von 3000 Kilogr. Tragkraft erhalten. Die Ummauern sind in Bruchstein und Eisenbeton von der Firma Caprez & Cie. erstellt.

Von hier aus zog man zu der 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 Rhät. Bahn spendet, sodann nach dem gleich daneben liegenden Bäderbau der Angestellten der Rhät. Bahn, in dessen Speisesaal alle Pläne der Neubauten ausgelegt waren. Nach dieser Besichtigung begab man sich unter der Führung des Hrn. Bauleiters Ragaz-Pfeiffer nach dem Wohnhäuserquartier der Rhät. Bahn, um sich auch hier zu überzeugen, daß man erfreulicherweise den Ideen des Heimatschutzes gefolgt ist, ohne daß sich die Baukosten höher gestellt hätten; man glaubt nämlich vielfach, daß eine Bauweise im Sinne des Heimatschutzes immer auch verbunden sein müsse mit größeren Baukosten.

Nach einem guten, von der Rhät. Bahn gespendeten Abschiedstrunk im Hotel Landquart, woselbst Herr Oberingenieur Solca das Entgegenkommen der Rhät. Bahn und der Bauunternehmung Lacher ver dankte und Herr Direktor Schucan die Teilnehmer

auf nächstes Jahr wieder einlud zur Besichtigung der bis dahin vollendeten weiteren Neubauten, fuhr man nach Chur zurück. Diese Excursion 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 Rekursescheid aus dem Kanton St. Gallen.**

(Korr.)

Der Gemeinderat von B. hatte auf früheres Begehrten einiger der beteiligten Liegenschaftsbefürer die Errichtung einer neuen Straße beschlossen, die dazu dient, die hinterliegenden Liegenschaften des tiefen Baublocks einer rationalen Ueberbauung zugänglich zu machen und die bessere Ausnutzung der dort bereits erstellten Hinterhäuser zu ermöglichen. Die neue Straße wird als Verbindungs glied zwischen zwei öffentlichen Gemeindestrassen nebenfachlicher Bedeutung erstellt und erhielt den gleichen Namen wie eine dieser beiden bestehenden Gemeindestrassen, wohl aus dem einfachen Grunde, weil einerseits die alte Straße nicht über die Bahnlinie fortgesetzt werden kann und anderseits der Name durch die örtlichen Verhältnisse und aus historischen Rücksichten gegeben war. Über der Eisenbahnlinie, längs welcher die neue Straße verläuft, hat die Gemeinde einen Bodenkomplex, der auf jener Strecke durch die oben erwähnten zwei Gemeindestrassen bereits mit dem übrigen Gemeindegebiet verbunden ist.

Der Gemeinderat beschloß, die Straße als Quartierstrasse, nicht als Gemeindestrasse auszuführen. Diese Bestimmung ist insofern von Bedeutung, als nach der lokalen Bauordnung die Kosten der Quartierstrassen, die hauptsächlich der Erschließung von Bauten oder Bau land dienen, ausschließlich von den beteiligten Interessenten zu tragen sind, während beim Bau oder der Korrektion von Gemeindestrassen die Gemeinde wenigstens die halben Kosten befreit. Der Gemeinderat erklärte auch ausdrücklich die einseitig anstoßenden Privatgrundbesitzer als beitragspflichtig und sah davon ab, aus der Tatsache, daß sie über der Bahnlinie ein Grundstück besaß, 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 Bedürfnis entsprechend, nicht auszuführen. 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**  
Eisenkonstruktions-Werkstätte  
Telephon . . . Winterthur Wülflingerstrasse  
Best eingerichtete 1904  
**Spezialfabrik eiserner Formen**  
für die  
**Cementwaren-Industrie.**  
Silberne Medaille 1906 Mailand.  
Patentierter Cementührerformen - Verschluß.

GEWEBEMUSEUM  
WINTERTHUR