

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	26 (1910)
Heft:	3
Artikel:	Die projektierte Depotanlage der Zürcher Strassenbahn mit 32 Wohnungen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-580086

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: 15.01.2026

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

Pflasterungsmaterial aus gemeinem Steinzeug (GT)	2.40 Kr.
Unglasierte poröse Drainröhren frei	
Röhren aus gemeinem Steinzeug (GT)	3.— „
Wand- und Bodenbelagplatten, 15—30 mm dick, einfarbig und unglasiert; GT	3.60 Kr.; bis 15 mm stark 10.— Kr. Mehrfarbige, 15—30 mm starke Platten zahlen 7.20, und mehrfarbige bis 15 mm dicke 15.— Kr. pro 100 kg. Einfarbige glasierte bezahlen 12 und mehrfarbige 20.— Kr.
Bauornamente, auch aus Terrakotta (GT)	7.20 Kr.
Dosen und Öfenbestandteile (GT)	7.20 „

Eisenwaren für Bauzwecke.

Das zur Kategorie Stabeisen gehörige Fassoneisen T-Träger, Winkelisen, U-Eisen etc.) unterliegt einem Einfuhrzoll von 8 Kronen 40 Heller pro Doppelzentner. Eisenkonstruktionen oder festig gearbeitete Bestandteile von solchen, auch aus Stahl, genietet, verdrahtet oder grob geschriften, bezahlen der hohen Verarbeitung dieser Fabrikate entsprechend, einen Zoll von 17.— Kr.

Bau-Maschinen.

in untrennbarer Verbindung mit Dampfmotoren, z. B. Dampfbagger, Dampffrane, Dampfpumpen etc. bezahlen 40.— Kr., wenn die Maschine 2 Kilotzentner und weniger wiegt, 32.— bei Gewichten von 2—25 Doppelzentner, und endlich 25.— Kr. bei Stückgewichten von 25—100 Kilotzentnern Bruttogewicht.

Der Zolltarif Italiens.

Wir erwähnen hier zuerst die Tarifänderung gemäß dem Gesetz vom 15. Juli 1906, wonach folgende Baustoffe neue Zollbestimmungen erhalten: Gewöhnliche Bausteine, gewöhnliche Dachziegel und rohe Fliesen pro 100 kg —25 Lire, gemäß Generaltarif. Gewöhnliche feuerfeste Steine von weniger als 5 kg Gewicht —50, und von über 5 kg —75 Lire. Andere als gewöhnliche Dachziegel bezahlen 1.50 Lire, und es zählen zu den gewöhnlichen parallelepipedische, keilsförmige und solche mit Kreisrand. Ebenfalls 1.50 Lire bezahlen platte Dachziegel in Marseiller- und Pariserform, sowie durchlochte Dachziegel.

Die speziellen Bestimmungen des Tarifs führen wir in ganz gedrängter Kürze an, da wir ja viel mehr aus Italien beziehen, als dorthin exportieren.

Holz, roh oder bloß zubehauen, pro t	(GT 5.— Lire)
dito viereckig bebauen und geschnitten, pro t	(GT 7.— „)
Schreinerholz, nicht geschnitten, pro 100 kg	(GT 2.— „)
dito längs geschnitten, pro 100 kg	(GT 4.— „)

Bausteine, Mineralien, Zement und Ziegel.

Die Ausfuhr von kristallinischen Marmoren ist wie die von Alabaster frei; wir führen dies an, weil der schweizerische Export nach Italien viel bedeutender ist als der nach Frankreich. Marmor in Platten von 16 cm und mehr bezahlt pro 100 kg —50 Lire; anders bearbeitet —75 Lire.

Kohe Bausteine sind frei; behauen, gesägt und poliert bezahlen sie pro t 1.— Lire.

Gips, Kalk und andere natürliche Erden sind zollfrei; dagegen unterliegen hydraulischer Kalk und Zemente aller Arten einer Zollgebühr von 1.25 Lire pro 100 kg.

Mauersteine, gewöhnliche Dachziegel, rohe gebrannte Bodenplatten und feuerfeste Backsteine bezahlen —25, Platte- und Hohlziegel dagegen 1.50 Lire pro Kilotzentner.

Der französische Zolltarif.

Die französische Kammer hat bekanntlich am 29. Dezember 1909 ein neues Zollgesetz angenommen, das am 31. März nächsthin in Kraft treten soll. Der neue Ge-

gesetzentwurf bedarf aber noch der Bestätigung durch den Senat, um Gesetzeskraft erlangen zu können.

Die Leser des „Baublattes“ werden sich nun natürlich eher für die neuen Zollsätze, als für die gegenwärtigen interessieren, die in kürzer Frist nicht mehr zu Recht bestehen werden, sofern Änderungen vorgeschlagen sind. In dieser Beziehung ist die schweizerische Baustoffindustrie und das Baugewerbe besser dran, als manche andere der wichtigsten Erwerbszweige unseres Landes. Wir sind in der Lage, die im Zollgesetz enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen mitzuteilen und können mit Bevredigung konstatieren, daß Zollerhöhungen nirgends vorgeschlagen werden, sofern sie Baustoffe betreffen. Der vorliegende Kammerentwurf enthält die Tarife allerdings nur in großen Zügen, und die Detailbestimmungen werden erst nach der Annahme des Gesetzes ausgearbeitet. Da jedoch auch für diese das Gesetz die Grundlage bildet, so dürfen prinzipielle Änderungen nicht mehr vorgenommen werden. Es ist auch nicht anzunehmen, daß der französische Senat den Kammerentwurf wesentlich modifiziert, so daß für die Baustoffindustrie und das Baugewerbe die projektierten Tarife voraussichtlich in Kraft treten werden.

Holz.

Von Bau- und Nutzhölzern kommen für den schweizerischen Export nach Frankreich natürlich nur die Nadelhölzer in Betracht, und es bleibt hier der Kammerentwurf beim bisherigen Zollsatz von 2 Rp. pro 100 kg.

Mineralien und Bausteine.

Hier ist vor allem die Ermäßigung der Eingangs zölle für Zemente hervorzuheben. Bisher bezahlten reich bindende Zementsorten pro 100 kg 40 Cts., und sollen nach dem Entwurf nur noch 25 bezahlen. Die langsam abbindenden Arten unterlagen einer Gebühr von —60, und diese soll auf —50 Fr. reduziert werden.

Bei allen nachstehenden Baustoffen ist der Entwurf mit dem zur Zeit bestehenden Zolltarif konform und wir können sie also nur kurz erwähnen.

Roher Marmor	(Minimaltarif frei)
dito in Platten von 4—16 cm	(" 1 Fr. 50)
dito " von weniger als 4 cm	(" 3 " 50)
Schieferplatten	(" 3 " —)
Dachschiefer	(" 1 " —)
Ziegelsteine, gelocht	(" 40)
Gewöhnliche Ziegel	(" 15)

Gewöhnlicher Kalk und andere natürliche Erden, wie roher Gips etc. werden zollfrei eingeführt.

Hydraulischer Kalk	(Minimaltarif 1 Fr. 20)
Zementtriburen	(" 1 " —)

Alle diese Produkte werden also auch vom 31. März an wie bisher verzollt werden, eventuelle Modifikationen des Senates vorbehalten. Im Gegensatz zu andern Ländern ist Frankreich gegenüber nicht der Generaltarif, sondern der Minimaltarif maßgebend, wie dies allen den Staaten gegenüber so gehalten wird, die mit Frankreich einen Handelsvertrag abgeschlossen haben.

Die projektierte Depotanlage der Zürcher Strassenbahn mit 32 Wohnungen. (Kosten rund 1 Million.)

(Korr.)

Seit April letzten Jahres besitzt die Stadt Zürich nahe der untern Stadtgrenze an der Hardstrasse-Hardturnstrasse das sogenannte Pommerengut, ein Grundstück von 7541 m² Fläche. Das Land wurde zu dem Zwecke erworben, darauf einen Montageplatz für Weichen und

Kreuzungen, sowie verschiedene Hochbauten für die Straßenbahn anzulegen.

Die bestehenden vier Remisen der Zürcher Straßenbahnen, im Seefeld, in der Burgmies, in Wollishofen und an der Badenerstrasse bieten Platz für zusammen 212 Wagen. Während die beiden ersten nicht mehr erweiterungsfähig sind, ist für die beiden übrigen eine Vergrösserung beabsichtigt, insbesondere steht die Erweiterung des Depots an der Badenerstrasse schon seit längerer Zeit im Projekte. Die Verwirklichung wird jedoch erst möglich nach dem Umbau der links ufrigen Zürichseebahn. Wenn auch, wie die Verhältnisse heute liegen, eine Entscheidung über die Linsufreie in Balde zu erwarten ist, so wird bis zur Fertigstellung der Bahnumbaute selbst noch eine geraume Zeit verstreichen.

Die dadurch hervorgerufene Hinterhaltung der Erweiterung bestehender Remisen und das dringende Bedürfnis nach einer weitem Unterkunftsgelegenheit für Straßenbahnwagen (die Zahl der Wagen ist von 182 im Jahre 1908 bereits auf 219 im Jahre 1909 gestiegen und in den nächsten Jahren wird eine weitere Vermehrung um etwa 20 Wagen eintreten) haben zu dem Projekt einer Depotanlage auf dem neuverworbenen Pommern-gut geführt.

Es ist beabsichtigt, dem neuen Depot von Anfang an wenigstens 40 Wagen zuzuweisen. Bisher erfolgte die Bearbeitung des Oberbaumaterials, die Gleisemontage, sowie die Lagerung von Oberbau-, Überleitungs- und Hochbaumaterial in den Werkstätten im Seefeld. Da diese aber für den Betrieb vergrössert werden müssen und auch der Verbesserung bedürftig sind (Einrichtung von Wasch- und Badegelegenheiten), so ist für die erst genannten Zwecke anderweitig Platz zu schaffen. Auch hat eine Verlegung der Sandtrocknerei zu erfolgen. Die Befriedigung aller dieser Bedürfnisse erfordert die Inanspruchnahme des ganzen Pommerringutes, und um dem für die durchwegs eingeschossigen Hochbauten benötigten Platz eine nutzbringendere Verwendung zu sichern, sind eine möglichst grosse Anzahl von Wohnungen für die Angestellten der Straßenbahn mit in das Projekt aufgenommen.

Die Einteilung des Grundstückes soll in der Weise geschehen, daß 1675 m² für die Remise mit 8 Gleisen von je 56 m Länge, 596 m² für das Vordergebäude längs der Hardturmstrasse (mit Depotwerkstätte, Magazin, Diensträumen und 22 Wohnungen in drei Häusern), und 681 m² für das Hintergebäude längs der Limmat (mit Werkstatt für die Bearbeitung von Oberbaumaterialien, Magazin, Sandtrocknerei, Heizraum und 10 Wohnungen in zwei Häusern) beansprucht werden, während der verbleibende Teil von 4589 m² für die Anlage der Zufahrtsgeleise, des Lager- und Montageplatzes und des Vorgartens bestimmt ist.

Über die projektierten Bauten selbst ist folgendes zu sagen:

Die Remise mit den 8 Einfahrtsgleisen, die auf der ganzen Länge mit Putzgruben zu versehen sind, bietet Platz für 56 Wagen à 8 m Länge. Die Höhenlage der Gleise entspricht derjenigen des Remisenbodens im Depot der ehemaligen Industriequartier-Straßenbahn und ermöglicht daher ohne weiteres einen späteren Anschluß der neuen Remise an die frühere.

Das Vordergebäude enthält: a) im Keller: Baderäume für das Personal, Waschküche und Kellerräume für die Mieter; b) im Erdgeschoss: Bureau für den Depotchef, Depotwerkstätte, Magazin, Personalzimmer, Unterrichtszimmer, Modellzimmer, Abrechnungsräume und Räume für die Aufbewahrung von Kleidern, eine Wohnung von 4 Zimmern; c) im ersten, zweiten und Dach-

geschoß: 6 Wohnungen zu 2 und 15 zu 3 Zimmern = 21 Wohnungen.

Das Hintergebäude enthält: a) im Keller: Magazin für die Geräte des Bahndienstes, Waschküchen und Kellerräume für die Mieter; b) im Erdgeschoss: Zimmer für den Bahnmeister, Personalzimmer, Werkstatt für Oberbaumaterialien, Magazin, Sandtrocknungsanlage, Heizraum; c) im ersten Geschoß: 2 Wohnungen von drei Zimmern und zwei Magazine; d) im zweiten und Dachgeschoß: je 1 Wohnung zu 2 und 3 Wohnungen zu 3 Zimmern = 8 Wohnungen.

Die 5 Doppelhäuser enthalten also zusammen 8 Wohnungen zu 2, 23 Wohnungen zu 3 und eine Wohnung zu 4 Zimmern, im ganzen 32 Wohnungen. 22 Wohnungen erhalten direkt beleuchtete Dielen, die als Eßraum oder als Aufenthaltsraum für Kinder dienen können; 11 Wohnungen sind mit Loggien und 23 mit Badeeinrichtungen versehen. Für alle Wohnungen ist auf dem hinteren Teile des Remisendaches, von den Treppenhäusern aus zugänglich, ein gemeinsamer Trocknungsplatz vorgesehen.

Für die Kellerböden ist Zement, für das aufgehende Mauerwerk Backstein mit Weißkalkmörtelverputz, für die Fenster- und Haustüreinfassungen Kunzstein, für den Haussockel gefroster Beton, für die Remise sowie die Decken über Keller, Erdgeschoß und dem ersten Geschoß armierter Beton in Aussicht genommen.

Wo massive Decken zur Anwendung gelangen, ist als Bodenbelag Linoleum angenommen; im übrigen soll die Ausstattung der Wohnungen dieselbe sein, wie in den städtischen Wohnhäusern an der Limmatstrasse und an der Wildbachstrasse.

Der vom städtischen Hochbauamt angefertigte Kosten-voranschlag enthält folgende Hauptsummen:

A. Vordergebäude.	Fr.	Fr.
Keller	67,200	
Werkstätte, Magazin, Modellräume	46,000	
Wohnungen im I., II. und Dachstock	241,500	354,700

B. Hintergebäude.		
Werkstätte und Magazin im Parterre und Keller	83,000	
Wohnungen im I., II. und Dachstock	151,800	
inkl. Magazin im I. Stock	34,000	
Sandaufbereitung	59,000	327,800

C. Remise.		
Hochbau	157,000	
Planie	20,000	
Einfriedung	6,000	
Gleisanlage mit Überleitung	48,000	
Innere Einrichtungen	38,500	269,500

Gesamtkosten Fr. 952,000

Unter Verteilung der Kosten für Heizeinrichtung, Umgebungsarbeiten, Ufermauer, Einfriedung und innere Einrichtungen auf die drei Gebäude ergibt sich als Bruttosumme per Kubikmeter beim Vordergebäude Fr. 38,70, beim Hintergebäude Fr. 36,30 und bei der Remise Fr. 20,65, oder bei der letztern per m² Fr. 157,90, pro Wagentand Fr. 4725. — alles Ansätze welche über den Baukosten der bestehenden Anlagen stehen.

Den Mietzinser ist eine 4,5-prozentige Verzinsung des Anlagekapitals zu Grunde gelegt. Die 32 Wohnungen enthalten zusammen 121 Haupträume, so daß bei einem Gesamtmietzins von Fr. 18,090 auf den einzelnen Raum rund Fr. 150.— entfallen. Dabei stellen sich die Mietpreise gemäß einer Taxation durch die städt-

tische Eigenschaftenverwaltung folgendermaßen: Für die Zweizimmerwohnung mit Wohndiele, Loggia und Bad auf Fr. 510—590, ohne diese Zubehörden auf Fr. 390—410, für die Dreizimmerwohnung mit obigen Zubehörden auf Fr. 550—690, ohne diese Zubehörden auf Fr. 510—530.

Die notwendige Breite der von der Straßenbahn beanspruchten Erdgeschosse der Vorder- und der Hintergebäude bedingte auch die Breite der Wohngeschosse, und diese wiederum ermöglichte die Einlegung von Baderäumen und größeren Dielen.

Da die Kellerböden etwas unter den Mittelwasserstand der Limmat zu liegen kommen, ist im Kostenantrag eine zweckentsprechende Abdichtung der Böden und Mauern, welche gegen das Eindringen des Grundwassers zu schützen sind, vorgesehen. Zur Sicherung der Ufer wird längs der Limmat auf eine Strecke von 50 m eine Stützmauer aufgeführt, für die der Große Stadtrat den Kredit von 28,000 Fr. bereits genehmigt hat.

Eine spätere Erweiterung der Depotanlage nach unten ist dadurch ermöglicht, daß das Depotareal der ehemaligen Industriestraßenbahn und zwei anschließende, bereits der Stadt gehörende Grundstücke hinzugezogen werden können.

Die Erteilung des Baukredites von 925,000 Fr. unterliegt der Gemeindeabstimmung.

Allgemeines Bauwesen.

Bauwesen in Zürich. Die Nordstrasse, die die Quartiere Unterstrass und Wipkingen in einer flachen Kurve durchschneidet, ist nunmehr bis zur Grenze gegen die Gemeinde Höngg fortgeführt worden. Längs dieses schönen, ruhigen Straßenzuges sind im Laufe der letzten Jahre hübsche Quartiere entstanden, und es besteht nunmehr die Absicht, auch das angrenzende Gebiet auf Hönggerboden der Bauertätigkeit zu erschließen. Bereits hat die Gemeindebehörde unseres rebenumkränzten Vorortes, gemäß dem Beschuß einer jüngsten Grundbesitzerversammlung, Ingenieur Arnold beauftragt, die für die Fortsetzung der Nordstrasse nötigen Vorarbeiten zu treffen. Ebenso sind wegen Errichtung der Gasleitung durch den projektierten Straßenzug Unterhandlungen mit den Organen der Stadt im Gange. Durch den Bau der Höngger-Nordstrasse würde ein weites, sonniges Gelände am Fuße des Waidberges dem Verkehr näher gerückt.

Villenquartier am Sonnenberg in Zürich. Durch Vermittlung der Firma Kahn & Cysin wurde die ehemalige Vogel-Zierzsche Eigenschaft an der Berg-, Heuel-, Sonnenberg- und Aurorastrasse, 52,000 m² messend, an ein Konsortium zur Überbauung verkauft. Auf diesem Areal, welches sich von der Dolderbahn-Haltestelle Bergstrasse bis zum Wald hinauf erstreckt, soll ein Villenquartier entstehen; der Überbauungsplan ist bereits von den Architekten Gebr. Pfister in Zürich ausgearbeitet worden. Das Baureglement für dieses Quartier schreibt vor, daß nur Villen erbaut werden dürfen mit einem Bautenabstand von 12 m, so daß selbst bei Abgabe kleinerer Parzellen eine zu enge Überbauung vermieden wird und dem Ersteller einer Villa jederzeit die Aussicht gewahrt bleibt. Die Lage ist zu bekannt, als daß noch auf ihre Vorteile hingewiesen werden müßte.

Bauwesen in Thalwil. Hier wird gegenwärtig eifrig gebaut und werden verschiedene Häuser modernisiert. Mit den Erdarbeiten für das neue Sekundarschulhaus ist bereits begonnen worden; im Feld sind außer den zwei bereits bezogenen Einfamilienhäusern ein größeres schmuckes Haus mit prachtvoller Aussicht auf See und Gebirge im Rohbau fertig und denselben reihen sich schon wieder Neubauten an; auch im Tissibühl werden Ein-

familienhäuser erstellt; der neue Besitzer des „Katharinenhof“ läßt das ganze Hotel samt Saal und Terrasse renovieren. Das Kleintorschulgebäude soll auch bald in Angriff genommen werden.

Eigenschaftskauf. In außerordentlicher Generalversammlung genehmigte der Gemeindekrankenverein Uster auf Antrag des Vorstandes zur Arrondierung der Asylgebiete einen neuen Landankauf von 2510 m² im Betrage von Fr. 8500 und einen Verkauf von 840 m² für 2840 Fr. Der ganze Landkomplex des Krankenasiyls umfaßt nun rund fünf Fucharten, die 21,579 Fr. erforderten. Durch die neueste Landerverbung ist jetzt das Asyl so gestellt, daß für spätere Erweiterungen und andere Anstalten genügend Raum bleibt und keine Privatbauten der Anstalt unangenehm werden können.

Schulhausbau Oberdiessbach (Bern). Der Bau des neuen Schulhauses in Oberdiessbach ist den Architekten Lanzen in & Meyerhofer in Thun übertragen worden. Der Bau ist samt Platz und Mobiliar auf Fr. 148,000 devisiert und wird neben 8 Schulzimmern eine geräumige Lehrerwohnung enthalten.

Kochherdfabrik A.-G. Zaehringia Freiburg (Schweiz) beabsichtigt infolge der gesteigerten Nachfrage nach ihren Koch-, Brat-, Back- und Wärmeapparaten, welcher sich dieselben in Wiederverkaufs-Kreisen erfreuen, ihre Fabrik durch einen Erweiterungsbau zu vergrößern. Die bereits vorhandenen Anschlußgeleise sollen eventuell bis direkt in die Fabrik geführt werden. Die Baupläne sind von dem Architekten Broillet-Bulffle, Freiburg, ausgearbeitet.

Bahnhofumbauten in Solothurn. Wie verlautet, wird der Umbau des Bahnhofes Neu-Solothurn mit Rücksicht auf die Solothurn-Schönbühlbahn voraussichtlich schon im nächsten Jahre in Angriff genommen. Für den Umbau von Alt-Solothurn ist der Zeitpunkt noch nicht definitiv fixiert; er wird jedoch wahrscheinlich unmittelbar an den Umbau von Neu-Solothurn sich anschließen. Zwischen den Gemeindebehörden und zuständigen Organen der Bundesbahnen sind Verhandlungen im Gange, und es besteht die beste Hoffnung auf eine Einigung zwischen den beiden Projekten.

Altersheim St. Gallen. Ein Komitee, bestehend aus den evangelischen Stadtpfarrern, leitet die nötigen Schritte ein zur Errichtung eines Altersheims für alleinstehende Frauen und Jungfrauen. Ein passender Bauplatz ist von der evangelischen Erziehungsanstalt Felsle um die Summe von Fr. 33,000 erworben worden. Dank der tatkräftigen Hilfe mehrerer Gönner und Wohltäter verfügt nun die Kirchenvorsteuerschaft außer dem Bauplatz über einen Baufonds von zirka 108,000 Fr.; erforderlich sind noch 250,000 Fr., um den Bau schuldenfrei erstellen zu können. Statuten und Bauplan sind in Vorbereitung.

Postgebäude in Aarau. Der Bundesrat hat das Projekt für ein Postgebäude in Aarau zurückgezogen und Anordnungen getroffen, daß ohne Verzug ein neues Projekt ausgearbeitet wird, das dem einstimmig von beiden parlamentarischen Kommissionen ausgesprochenen Wunsche nach Einfachheit und Kostenersparnis entsprechen soll. Eine Verzögerung in der Ausführung dürfte deshalb nicht eintreten.

Museum pro Windonissa Brugg. Mit dem Bau des Museums soll nunmehr begonnen werden; die Bauarbeiten sind zur freien Konkurrenz ausgeschrieben; die Pläne stammen von Herrn Architekt A. Frölich in Charlottenburg. Bauplatz ist der Rothausgarten, in nächster Nähe des Hotels gleichen Namens, wie des neuen Stapferschulhauses gelegen.