

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 28

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: 21.02.2026

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

Idee. Man schreitet aus dem Wohnraum durch eine blühende Barriere in den Erker.

In den Musik- und Wohnraum, entworfen von Eugen Fritsch, Innendekorateur, ausgeführt von der Firma Knuchel u. Kahl, bringt das Delbild „Roter Mohr“ von Martha Burthard in Rapperswil und das neben dem Klavier (Steinway-Flügel), stehende Cello des Geigenbauers J. Büst, Zürich, eine lebenswarme Stimmung. In dem von Marfort und Merkel durch die Möbelfabrik Theodor Hinnen in Zürich ausgestellten Herrenzimmer in italienischem Nußbaum, bildet die Wandbekleidung aus Seidenstoff einen angenehmen Gegensatz zu den Lederseffeln.

Eigenartig wirkt hier auch der laternenartig gehaltene Leuchter von P. Michalowitz, Kunstschlosser in Zürich.

Nach und nach füllte sich die Ausstellung. Frauen und Männer, paarweise und einzeln, betrachteten sich die Räume, von denen jedes Zimmer etwas Eigenes gibt, etwas, das aus dem verarbeiteten Material zu dem Beschauer geschmackbildend spricht: „Hier verfälscht Du keiner Täuschung. Nichts wird Dir vorgemacht. Wir sind, was wir scheinen!“

Die Kunstgewerbeschule der Trittligasse in Zürich hat in den Vitrinen schöne Handarbeiten ausgestellt, Pompadours, Halsketten-Fächer etc. Einzelne Schmuckstücke, einzelne Gegenstände fielen mir auf, darunter ein kupferner Serviettenring mit kleinen, blauen Steinen.

„Wir sind, was wir scheinen“. Dieses frohe Wort begleitete mich, als ich die Raumkunstausstellung verließ, heim an meine Arbeitsstätte.

Zürich im September 1911.

Maja Matthey.

Was hat die Schweiz von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten?

Mit dieser Frage beschäftigte sich am 1. Oktober in Frauenfeld die dritte ordentliche Generalversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee. Der Referent Herr Ragoczy, Generalsekretär des „Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt“ und des „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt“ sagte:

Die Schweiz müsse sich „unfrei“ fühlen in wirtschaftlicher, besonders verkehrspolitischer Beziehung; sie müsse Anteil wünschen an dem wirtschaftlichen Aufschwung der Nationen, die an das weltbeherrschende Meer streben, an die See, die heute wie zu allen Zeiten den Genuß zahlloser Güter vermittelt. Großzügig ist der Plan Gelpkes zu nennen, die Schweiz zu einem Zentralknoten eines neuen nordsüdlichen und westöstlichen Weltverkehrs umzugestalten durch Ausbildung der vorhandenen Wasserläufe zu Schiffahrtstrecken; zweckmäßiger mag es aber sein, das zunächst Erreichbare anzustreben. Vom Standpunkt des Realpolitikers aus sollte alle Kraft auf ein Ziel konzentriert werden: die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee. Denn wenn die Schweiz bei diesen ihren Bestrebungen auf die Unterstützung der reichsdeutschen Kreise hofft, dann können gleichzeitig nicht wohl Kanalprojekte aufgestellt werden, die möglicherweise den Verkehr in und mit Deutschland benachteiligen. Die Bedeutung des Rheins als Schiffahrtsweg ist bekannt; er übertrifft an Leistungsfähigkeit jede Eisenbahnlinie in Deutschland. Denn während in Preußen die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke einen Jahresverkehr von fünf Millionen Tonnen aufweist, wurden an der deutsch-holländischen Grenze auf dem Rheine im letzten Jahre nach

dem soeben erschienenen Jahresberichte der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt“ rund 30 Millionen Tonnen Güter verzeichnet. Die Möglichkeit der Fortführung der Rheinschiffahrt bis Basel kann nicht mehr bezweifelt werden; auch die Schwierigkeiten bei einer Fortführung bis zum Bodensee sind überwindbar. Die Bundesbahnen haben keine Einbuße an Verkehr zu befürchten. Denn es ist ja eben der große, nicht hoch genug anzuschlagende Nutzen der billigeren Wasserstraße, daß sie vielfach erst neuen Verkehr ermöglicht, bisher unverfrachtbare Güter transportfähig macht und neue Siedlungen gewerblicher Art veranlaßt. Auch der kleine Mann hat seine Vorteile von einer neuen Wasserstraße in Gestalt der Verbilligung der Konsumwaren. Der Redner examiniert die Frage der Tragkraft der Rheinkähne auf dem Oberrhein: er möchte fast vermuten, daß aller Wahrscheinlichkeit nach sich auch im Rheinverkehr nach und von der Schweiz die Verwendung sogenannter kleinerer Fahrzeuge von selbst herausstellen werde. Er exemplifiziert mit den Leipziger Kanalinteressenten, die vom 600 T.-Schiff auf das 400 T.-Schiff zurückgingen, mit den Bahninteressenten, die auf ein 210 T.-Schiff kamen.

Vor der Kostensumme soll man nicht zurückschrecken. Das Gotthardbahnunternehmen zeigt, daß gemeinsam vorgegangen werden kann. Es ist keine Frage, daß die Rheinschiffahrt einbezogen werde in die Novelle über die Schiffahrtsabgaben. Für die Schweiz ist die Frage, ob Abgaben oder nicht, eine minderwichtige. Eisenbahn und Kanal sollten zusammenarbeiten. Allerdings ist es eine eigentümliche Sache mit der Tarifbildung bei Eisenbahnen. Der Referent sieht zum Schluß in der Rheinschiffahrt auf dem Oberrhein für die Schweiz ein Mittel zur Verbesserung der Handelsbilanz.

Allgemeines Bauwesen.

Bahnhofbauten in Winterthur. Im Budget der Bundesbahnen für das Jahr 1912 ist für die Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen im Bahnhof Winterthur ein Betrag von 100,000 Fr. vorgesehen. Es soll nämlich im Jahre 1912 mit den Landerwerbungen begonnen werden. Der gesamte Voranschlag für die Durchführung der geplanten Erweiterung, wie er am 9. April 1908 vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigt worden ist, lautet auf 3,000,000 Fr. Weiter wird im Voranschlag der Bundesbahnen der nötige Kredit zur Verfügung gestellt für die Unterführung der Zürcherstraße. Die Arbeiten werden, heißt es in den begleitenden Bemerkungen der Generaldirektion, demnächst begonnen, und sie sollen im Jahre 1912 fertiggestellt werden. Der Kredit, den die Bundesbahnen im Juli 1908 für die Tieferlegung bewilligt, betrug 1,050,000 Fr. Hieron geht ab der Beitrag der Stadt von 295,000 Fr., so daß der Netto-Kredit der Bundesbahnen für die Erstellung der Unterführung 755,000 Fr. beträgt.

Bauwesen in Langnau i. E. (rdm.-Korr.) Die Vergrößerung der Bezirkskrankenanstalt Langnau ist nun zum größten Teil durchgeführt, und zwar in einer für andere ähnliche Anstalten vorbildlichen Weise. Das Spital kann nun durchschnittlich pro Tag 60 Patienten beherbergen. Es ist mit vorzüglicher Zentralheizung, Warmwasserversorgung, elektrischer Beleuchtung ausgestattet und hat außer einer völlig neu installierten Wäscherei auch eine neue Wagenremise bekommen. Die veranschlagte Kostensumme wurde dadurch allerdings um ein beträchtliches überschritten und es soll nun zur Deckung der Bauschuld auf dem Wege der freiwilligen Zeichnungen ein unverzinsliches Darlehen von Fr. 60,000 aufgenommen

werden, das in Titel von Fr. 50,000, 500 und 1000 zur Zeichnung gelangt und 20 Jahre fest sein soll, d. h. vom Jahre 1922 an sukzessive ausgelost werden soll.

Die Einwohnergemeinde Langnau will im fernern auch das Frittenbach-Schulhaus umbauen, und zwar auf der Westseite um 3 m vergrößern.

Auch die Korrektur der Langnau-Bärau-Straße soll im kommenden Frühjahr an die Hand genommen und gleichzeitig die Trottoiranlage auf derselben erstellt werden. Im nächsten Monat schon wird mit der Rüstung des nötigen Materials begonnen werden, und zwar sind zur Konkurrenz ausgeschrieben: die Rüstung von 970 m³ Steinbettsteinen, 220 m³ Pflastersteinen, 980 m³ Steinen zum Brechen von Schotterkies, 155 m³ gewöhnliches Flußkies und 67 m³ Trottoirriesel.

Schulhausumbau in Sursee (Luzern). Die Gemeindeversammlung genehmigte den Antrag des Stadtrates auf Einbau des Primarschulhauses beinahe einstimmig. Durch den Einbau wird der Sammlungsaal im Parterre nach dem Dachstock verlegt und werden dadurch zwei Zimmer gewonnen, ferner neben diesen zwei noch ein drittes im Dachstock, so daß die Anzahl der nun zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten auf einige Jahre hinaus wieder genügen dürfte. Die Kosten des Einbaues, mit dem sofort begonnen werden muß, belaufen sich inklusive der innern Ausstattung auf 16,000 Fr.

Aus Braunwalds lustigen Höhen. (Korr.) Das liebliche und ausichtsreiche Hochplateau, auf dem namentlich die Stadtzürcher so gerne und viel verweilen, hat eine sehr gute Saison hinter sich, welche jetzt noch etwas andauert. Es liegt in der Natur der Sache, daß diese ausgezeichnete Saison auch auf die bauliche Entwicklung Braunwalds seine Wirkung ausübt. Das bekannte Hotel „Alpenblick“ beim Bahnhof, welches das ganze Jahr geöffnet ist, soll vergrößert und für Aufnahme von circa 100 Kurgästen eingerichtet werden. Wie man erfährt, bekommt Braunwald auch in der nächsten Zeit eine Bäckerei, welche einem längst gefühlten Bedürfnisse entsprechen würde. In Verbindung mit dem Verkehrsverein und unter Mitwirkung opferwilliger Grundbesitzer und Kurgäste wurden im Laufe der Zeit verschiedene Weganlagen erstellt, und weitere werden sukzessive folgen. — Bei der anhaltenden Trockenheit der Sommermonate zeigte sich mehr und mehr das Bedürfnis nach einer allgemeinen Wasser- und Hydrantenversorgung für Mittelbraunwald. Nur mit Schrecken darf man an die Möglichkeit der Entstehung eines Brandes bei diesem Wassermangel denken. Je mehr sich die Häuser und Hotels zu ganzen Gruppen schließen, desto größer ist das Risiko für den Kanton resp. für die kantonale Brandassuranzkasse. Es ist eine unumwundene Notwendigkeit, daß das Projekt der Wasser- und Hydrantenversorgung so rasch als möglich verwirklicht wird. Die Landsgemeinde wird hier ihre helfende Hand bieten.

(Korr.) Der „Brestenberg“ am Hallwilersee, die altbekannte Kuranstalt (ein früherer Edelsitz des Grafen von Hallwil) erfährt eine bedeutende Erweiterung und Renovation. In einem neuen Anbau sollen ein Speisesaal, verschiedene Gesellschaftsräume, ferner eine neue Küchenanlage und circa 15 neue Zimmer erstellt werden. Die letztes Jahr begonnene Neuinstallation der Bäder wird fortgesetzt und die Bäder wesentlich vermehrt. Daß das Alte mit dem Neuen in allen Zeiten harmonieren wird, darf vom Ersteller, Herr Architekt Eugen Probst in Zürich II wohl vorausgesetzt werden. Selbstverständlich werden die neuzeitlichen Forderungen von ihm voll berücksichtigt.

Eine ganz außergewöhnlich schöne Zierde auf dem Brestenberg sind die prächtigen viele hundert Jahre alten

Platanen und Nußbäume, deren einige über 1 m Stammdurchmesser haben.

Anmerkung der Redaktion. Wir machen noch darauf aufmerksam, daß die obgenannte zürcherische Architekten-Firma bereits schon folgende Wiederherstellungen und Umbauten alter Schlösser in vollkommenster Weise durchgeführt hat: Die Schlösser Sargans, St. Gallen; Marschlins, Graubünden; Hiltikon, Aargau; Yberg, Toggenburg; Dorneck, Solothurn; Bellinzona, Tessin und Brestenberg, Aargau. Herr Architekt Eugen Probst ist auch der Ersteller vom Haus an der Treib am Bierwaldstättersee, der Station Eismeer und des Verwaltungsgebäudes auf der Station Eigergletscher für die Jungfraubahn.

Einen Schulhausneubau in Steinach (St. Gallen) hat die Schulgemeinde beschlossen und für die Pläne und Kostenberechnungen den nötigen Kredit erteilt. Der Neubau kommt nach Obersteinach zu stehen.

Brückenbauten am Rhein. (Korr.) Seit Jahren verkünden tägliche Kanonaden vom Jura bis zum Schwarzwald, daß in Laufenburg des Rheinstroms wilde Romanik fallen muß. Das große Unternehmen tritt nun allgemach in ein neues Stadium. Während das Zerstörungswerk noch fortgesetzt wird entstehen noch mächtige Uferbauten, die schon die Charakteristik des zukünftigen Landschaftsbildes ahnen lassen. Das Wichtige und das Große wird die Technik dem Rhein nicht rauben. Sie ist gezwungen, ihre Werke diesen Eigenschaften des Stromes anzupassen und die Landschaft wird darum auch unter den neuen Verhältnissen Wucht und Harmonie aufweisen. Davon zeugt die neue Brücke heute schon. Am 26. Sept. setzte man in die beiderseitigen Bogen den Schlußstein und am Abend wurde das frohe Ereignis festlich begangen. Es war eine charmante Idee der Bauleitung, die Arbeiter gerade über den brandenden Wogen, wo sie erfolgreich so mancher Gefahr getrozt, beim Fackelschein zu einem frohen Gelage zu vereinigen. Das Wölben der Bogen erforderte viel Umficht und wurde ohne den geringsten Unfall in vier Wochen vollendet. Die Schwebebahn setzte einen Quader nach dem andern aufs Lehrgerüst. War dann ein Kranz abgeschlossen, so wurden die Fugen mit Zement ausgegossen. Vierzehn solcher quer über den Strom gespannten Kränze bilden zusammen einen Bogen von 40 m Länge und 20 000 Zentner Gewicht. Das von der Baufirma Maillart & Cie. in Zürich neu eingeführte Lehrgerüst senkte sich unter der Last um nur 5 cm und hat sich also glänzend bewährt.

Gegenwärtig werden die Stirnmauern aufgebaut. Diese und die Bogen isoliert man auf der Innenseite durch eine Asphaltschicht, damit vom inwendigen Trockenmauerwerk her die Feuchtigkeit nicht durchdringen und die Richtsichten schädigen und misfärben kann.

Auf dem Laufenburger Werkplatz der Firma Maillart wird gegenwärtig auf die Notbrücke für den Brückenbau in Rheinfelden zugerüstet. Mit der Ablieferung des Materials für die erste der sieben Öffnungen desselben ist bereits begonnen worden.

Eine wichtige Frage *)

für alle Holz konsumierenden Industrien, besonders für die Bau-, Möbel- und Modellschreinerei, Holzschmiederei, Waggons-, Leisten- und Parkettfabrikation und schließlich

*) Vergl. d. Artikel: „Holzkonserverung und Qualitätsverbesserung“ in Nr. 29 des „Holz“ und in Nr. 59 des „Baublattes“ von demselben Verfasser (M. Ludwig).