Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 7

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: 28.10.2025

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



Asphaltfabrik Käpfnach in Horgen

Gysel & Odinga vormals Brändli & Cie. liefern in nur prima Qualität und zu billigsten Konkurrenzpreisen

Asphaltisolierplatten, einfach und combiniert, Holzzement, Asphalt-Pappen, Klebemasse für Kiespappdächer, im-orägniert und rohes Holzzement-Papier, Patent-Falzpappe "Kosmos", Unterdachkonstruktion "System Fichtel" Carbolineúm. Sämtliche Teerprodukte.

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: Asphalt Horgen.

TELEPHON

Allgemeines Bauwesen.

Für den Neubau der Maneggbrücke bei Leimbach (Zürich), die durch das Hochwaffer der Sihl vom Jahre 1910 weggeriffen wurde, hat die Direktion der öffentlichen Bauten am 20. Juni 1911 das vom Stadtrate am 24. Mai 1911 vorgelegte Projekt mit einer Öffnung wasserbaupolizeilich genehmigt, und der Stadtrat hat mit Beschluß vom 28. Juni 1911 den Bauvorstand I ersmächtigt, über die Erstellung der Brücke einen öffentlichen Wettbewerb zu veranstalten. Das der Ausschreibung zugrunde gelegte, vollständig durchgearbeitete Brojett des Tiefbauamtes sah eine maffive Bogenbrücke mit einer Offnung von 39 m Lichtweite in Beton mit drei Granitgelenken und einer Pfeilhohe von 3,9 m vor. Die Ausschreibung ist am 15. Juli 1911 erfolgt, Eingabetermin war der 15. September 1911. Bon dreizehn Firmen find fünfzehn Übernahmsofferten eingegangen. Auf Grund des Gutachtens von Prof. Schüle und unter Mitwirkung des Hochbauamtes hat das Tiefbauamt ein neues Projekt ausgearbeitet, welches in konstruktiver und ästhetischer Beziehung befriedigen durfte und vom Stadtrat nunmehr dem Großen Stadtrat zur Genehmigung und Rrediterteilung vorgelegt wird. Über die Erstellung der Brücke wird unter den dreizehn am ersten Wettbewerb beteiligten Unternehmerfirmen eine beschränkte Konkurrenz eröffnet werden. Das vorliegende Projekt fieht eine maffive Betonbogenbrücke mit einer Offnung und drei Gelenken vor. Die Brücke liegt an der gleichen Stelle wie die vom Hochwasser des Jahres 1910 fortgerissene alte eiserne Brücke, und überschreitet die Sihl senkrecht zur Flußrichtung. Für den Bau wird ein Kredit von 164,000 Franken verlangt.

Schulhausumbau in Vinelz (Bern). Wie in Tschugg und Gampelen, so beabsichtigt auch die Gemeinde Binelz ihr Schulhaus einem durchgreifenden Umbau zu unterziehen. Die bisherige Bildungsftätte genügt den modernen Anforderungen in mancher Hinsicht nicht mehr, so daß die vorgesehenen baulichen Beranderungen eine unaufschiebbare Notwendigkeit bedeuten. Die diesbezügliche Beschlußfassung, resp. Genehmigung des bereits ausgearbeiteten Umbauprojektes wird an der nächsthin staitfindenden Einwohnergemeinbeversammlung das Haupttraktandum bilden.

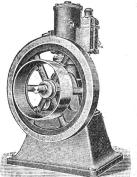
Schulhausbau Ruswil (Luzern). Das Preisgericht, bestehend aus den Herren Architekt R. Indermuhle in Bern, Architekt Meili-Wapf in Luzern und Nationalrat Erni in Allishofen nahm bei Beurteilung der eingereichten Plane von Erteilung eines ersten Preises Umgang. Einen zweiten Preis erhielten die Architeften Möri & Krebs in Luzern, sowie die Architekten Teiler & Helber in Luzern, und einen dritten Preis Architekt Schumacher in Luzern.

Bauliches vom Eidgen. Turnfest Basel 1912. Seit einigen Tagen herrscht auf der Schützenmatte, dem Fest= plat des kommenden eidgen. Turnfestes lebhafte Tätig-

feit. Eine Schar Arbeiter der Firma L. Stromener & Cie., Kreuzlingen (Thurgau), ist dort mit dem Aufrichten der Belte und der großen Festhalle beschäftigt. Bis jest find 26 Eisenbahnwaggons Baumaterial, der Baggon zu 10 Tonnen, eingetroffen und nahezu ebensoviel wird in den nächsten Tagen noch folgen. Das große Doppelzelt für die Rüche, das bei 25 m Breite eine Lange von 90 m aufweift, ift bereits fertig erstellt. Von den Größenverhällniiffen der Festhalle, die für 10,000 Banfettplätze berechnet sind, kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man vernimmt, daß die große Mittelhalle bei 18 m Firsthöhe eine freie Sprengung von 30 m erhalten wird; ein solcher Riesenbogen würde mithin ein Haus von ganz respektabler Größe überspannen. Die Haupthalle, die schon als Festhalle bei den großen Rheinischen Gefangfesten in Dortmund und Röln gedient hat, kommt wie das geräumige Rüchenzelt parallel zur Altfircherstraße zu stehen und zieht sich bis zur Militär= straße hin. Längs der Neubadstraße wird ein für etwa 5000 Personen berechnetes Bierzelt sowie ein großes Turnzelt errichtet, in welch letterem turnerische übungen abgehalten werden konnen, falls etwa schlechtes Wetter die Arbeit im Freien erschweren sollte. Die von der Firma 2. Stromeyer & Cie. übernommenen baulichen Arbeiten dürften bis Ende Mai beendet fein, fo daß voraussichtlich schon am 1. Imi die Festhalle und Zelte der Festleitung übergeben werden fonnen.

Rege Bautätigkeit in Birsfelden bei Bafel. Unterhalb der Baslerstraße und der Zwinglistraße geht eine Flucht von acht prächtigen aufs modernste eingerichteter Einfamilienhäuser ihrer Vollendung entgegen. Un der Zwinglistraße wurden in letter Zeit zwei Istockige Wohnhäufer bezogen, ein weiteres Wohnhaus geht an der Kirchhofftraße seiner Bollendung entgegen. Eine Reihe von fünf Zweifamilienhäusern geht an der Lavaterstraße ihrer





Benzin, Rohöl, Gasetc. Einfach sparsam bestbewährt betriebssicher

iederzeit betriebsbereit, schnell und leicht in Gang zu setzen. Ohne Ventile im Verbrennungsraum. Best geeignet für den Betrieb landwirtschaftl. und gewerblicher Maschinen. Man versäume nicht, Prospekte zu verlangen.

Fritz Marti Akt.-Ges., Bern

baldigen Vollendung entgegen; einige Häuser wurden in letter Zeit bezogen, und ein weiteres Wohnhaus ist im Aufbau begriffen. Un der Schulstraße wurden vor kurzem zwei prächtig gebaute Häuser bezogen. Um sogenannten Bürgihübel zwischen der Landstraße und der Muttenzersstraße gelegen, ist man zur Zeit mit dem Ausgraben der Keller für 7 Einsamilienhäuser beschäftigt. Zu erwähnen sind noch sechs an der Landstraße erbaute, erst vor kurzem vollendete Einsamilienhäuser mit hübschen Gärtchen.

Eine neue Klubhütte am Alpstein (Appenzell) wollen die schweizerischen Ortsgruppen der "Naturfreunde" eine halbe Stunde oberhalb dem Kräzerli bauen, die etwa 60 Personen Unterfunft bieten würde. Schon früher haben sich in der Ostschweiz bestehende alpine Vereine mit dem Bau einer Hütte im Alpstein beschäftigt. Man kam aber wieder zu der Ansicht, daß eigentliche Klubhütten in dem mit Sennhütten reich versehenen Gebiete unnötig seien.

über den Ban der Arojabahn hielt Herr Obersingenieur Bener vor dem Bündnerischen Ingenieurs und Architektenverein und dem Technikerverein einen langen Bortrag, in dem er sich zuerst aussührlich über die Stastionsanlage von Chur und die Führung der Bahn durch die Stadt verbreitete, wo sie als Straßenbahn gedacht ist. Die Halte kelle Sassal mit Reparaturwerkstätte und Wagendepot kommt gegenüber der städtischen Elektrizitätszentrale des Kadiusawerks zu stehen. Der Unterbau der ganzen Strecke Station Chur dis Haltestelle Sassal kommt auf nur rund Fr. 100,000 zu stehen.

Nach der eingehenden, sehr gut orientierenden Darftellung der Traceeführung auf Gebiet der Stadt Chur sührte der Reserent die Hörer in freiem Vortrage bald über sonnige Matten, bald durch prächtige Bälder, bald wieder über schaurige Schluchten, Töbel und Rüsen durch das Schansigg hinein nach dem prächtigen Arosa. Die ganze Strecke ist in vier Baulose geteilt worden. Bom Sassal weg geht die Linie, stets auf der rechten Talseite verbleibend, mit der Maximalstelgung von 60 % nach dem Calsreiser Tobel. Bon der Rutschgefahr bei der Maladerser Dorfrüse abgesehen dietet dieses Stück keine besonderen Schwierigkeiten. Auch der übergang über das Calsreiser Tobel gestaltet sich bedeutend günstiger als es der Anblick des Tobels oben bei der Straße ahnen ließe.

Während das erste Los dem Touristen nicht viel bietet, findet er das zweite Los um so interessanter. Eine gewölbte Brücke von 3 Öffnungen à 25 m führt ihn über das wilde romantische Castieler Tobel. Nach Baffieren eines Tunnels gelangt er durch den prächtigen Lüener Eichwald nach der erften Station "Lüen". Bescheiden liegt diese Station auf einem kleinen Plateau in einer Höhe von 941,3 m. Luftig und luftig, gleich einem Bogelneft, ift die folgende Station St. Beter - Molinis angelegt. Sier genießt der Reisende auf einer Höhe von 1160 m eine prächtige Aussicht auf die gegenüberliegende Talfeite. Bas er mit der Bahn mühelos erreicht, muß für diefelbe mit vielen Schwierigkeiten geschaffen werden. Dem Bau ftellt fich die Luener=Rufe, die megen der steten Bewegung unterfahren werden muß, dann das Clasaurer-Tobel, als Hindernis entgegen. Die folgende Station Beift liegt auf einer Bohe von 1247 m und erhält, wie eingangs erwähnt, eine Bufahrtsftraße von 850 m Länge.

Von Peist weitergehend, erfordert das sogen. Frauens Tobel eine größere Kunstbaute. Während diese Kunstbauten bis hieher aus Stein oder Eisen projektiert sind, werden für die folgenden zwei (Gründjis und Langswiesers Biadukt) Konstruktionen aus Eisenbeton vorzgesehen. Mit dem Langwiesers Viadukt unmittelbar nach der Station Langwies (1320 m ü. M.) verläßt das

Tracee die rechte Talseite und führt über die schönen Engelsböden nach der Station "Rüti" (1455,5 m ü. M.).

Um die noch erhebliche Höhe von Arosa zu ge= winnen, mußte hier eine fünstliche Entwicklung gesucht werden. Es ist gelungen, eine gunftige, offene Entwicklung in Form einer Schleife zu finden, wobei Straßen= übergänge à niveau in Anbetracht des im Winter regen Bobsleighverkehrs vermieden werden. Vom sogen. Seehofrank an folgt die Linie ungefähr dem alten Weg ent= lang nach der Aroser Säge. Für die Weiterführung der Linie sind zwei Barianten studiert worden, die eine mit Endstation am Schwarzsee, die andere mit solcher am Obersee. Der Herr Referent bedauert den Gemeindebe= schluß von Arosa, nach welchem die erstere Variante fallen gelaffen werden muß und nun die Station Arofa definitiv an den Obersee zu liegen kommt. Erwähnt sei noch, daß eine Zugskomposition, bestehend aus einem Motor- und drei Anhängewagen, 172 Personen zu befördern imftande ift.

In der ziemlich lebhaft einsetzenden Diskussion gab der Vortragende noch mancherlei Ausschluß. Immer wieder waren es sinanzielle Ursachen, oft auch Gründe technischer Natur, die das jett bestehende Tracee sixiert haben, sodaß schließlich jeder überzeugt sein durste, daß das bestmögliche gesucht und wohl auch gefunden worsden ist.

Schulhaus- und Turnhallebau in Rothrift (Margau). Die Einwohnergemeindeversammlung von Rothrift hat vor Jahresfrist prinzipiell den Bau eines neuen Schulhauses und einer Turnhalle beschlossen und wurde eine geeignete Landparzelle, die sogen. Hausmatte des Herrn J. Zimmerli im Dörfli als Bauplatz erworben. Sodann wurde eine Baukommission bestellt und beauftraat, mit Architekten in Verbindung zu treten, Pläne und Kosten= berechnungen zu beschaffen und einer spätern Gemeinde= versammlung die nötigen Unträge zu unterbreiten. Die Baukommission entschloß sich, nach Besichtigung anderer ländlicher Schulhäuser zu einem zweistöckigen Bau mit je drei Schulzimmern und einem ausgebauten Dachstock. Um verschiedene Ideen und Dispositionen zu erhalten, murde beschloffen, einen Wettbewerb zu eröffnen, jedoch nur drei Architektenfirmen zur Plankonkurrenz zuzulaffen. Als solche wurden bestimmt die Architekten D. Genn in Zofingen, von Urr & Real in Olten und Bracher & Widmer in Bern. Bur Begutachtung der Plane wurden die Herren Erziehungsrat Niggli in Zofingen und die Architeften Joos & Rlaufer in Bern und D. Pfister in Zürich als Preisrichter ernannt. Honorierung und Prämierung der Entwürfe wurden dem Preisgericht Franken 1500 zur Verfügung gestellt. Die Architekten wurden bei Ausarbeitung ihrer Projekte an die fantonalen Borichriften über Schulhausbauten gebunden. Um ein schlichtes Landschulhaus in möglichst einfachem Bauftil zu erhalten, wurde im Bauprogramm darauf hin= gewiesen, daß dasjenige Projekt den Vorzug erhalte, das bei den bescheidenen Mitteln die zweckentsprechendste Lösung Ende März gingen die Projekte ein, die vom bestellten Preisgericht beurteilt wurden. Das Preisgericht sagt in seinem Berichte, daß keines der eingelaufenen Projekte die andern wesentlich überrage, aber auch keines gegenüber den andern wesentlich zurücksteht. Immerhin dürfte das Projekt von Herrn Architekt D. Senn in Bofingen wegen seines geringften Rubikinhaltes und wegen dem gunftigen Vorplate vor Schulzimmern und Treppenhaus für das weitere Studium sich am beften eignen. Dieses Projekt, das für den Innenbau in schultechnischer Hinsicht die beste Lösung gefunden hat, wurde mit dem ersten Breis bedacht und der Baukommission die Ausführung auf Grundlage dieses Projektes mit etwelchen Abanderungen einstimmig empfohlen. Die Bau-

koften nach diesem Projekt belaufen sich bei einem Inhalt von ca. 6400 m³ zu Fr. 22 auf Fr. 140,800 bezw. nach vorgeschlagener Vergrößerung gemäß Variante auf Franken 152,900, wozu noch Fr. 32,250 für die Turnhalle kommen. Die beiden andern Architekten, die einen größern kubischen Inhalt des Baues gefunden, kommen in ihren Berechnungen auf Fr. 195,525 bezw. Fr. 201,110. Die Baukommission hat die Prüfung der vorliegenden Entwürfe noch nicht abgeschlossen und wird erst nach einem orien= tierenden Referat des Herrn D. Senn in Zofingen, deffen Brojekt gegenüber den zwei andern anerkennenswerte Vorzüge aufweist, darüber Beschluß fassen, welches Projekt zur Ausführung fommen foll. Um jedermann Gelegenheit zu geben, von den Plänen und Kostenberechnungen Einficht zu nehmen, sind Liefelben im Gemeindehaus öffentlich ausgestellt. ("Zofinger Tagblatt".)

Das neue Schulhaus in Horn (Thurgau), das nach dem Plan von Herrn Architekt Stärkle in Rorschach erbaut wurde, ist am 6. Mai eingeweiht worden.

Bauliches aus dem Thurgau. Die Mittelthurgaubahn hat nicht allein in Weinfelden selbst eine rege Bautätigkeit nachgezogen, es wird auch in den Ortschaften und Gemeinden zwischen Weinfelden und Wilziemlich viel gebaut. Man erblickt Neubauten in Buß-nang und Märwil. Hart bei der Station Tobel-Affeltrangen und in unmittelbarer Nähe derselben werden zwei neue Häuser gebaut. In Bettwiesen steht gleich bei der Station ein Neubau zum Teil schon unter Dach und wird eben am Ausbau desselben gearbeitet, während nicht weit von der Station weg zwei neue Häuser sertig erstellt sind. So brachte der neue Berkehr auch neue Anregung und es ist zu hossen, daß diese lebhaftere Bautätigkeit weiter anhält und zur raschern Entwicklung und reichern Betätigung des regen Gewerbessleißes führen wird.

Sekundarschulhausbau Beinfelden. Die Schulsgemeinde bewilligte für eine Plankonkurrenz einen Kredit von Fr. 2000 und bestimmte als Bauplatz denjenigen von Keller-Riesers Erben an der Hirschenstraße, der

7829 m² groß ist und Fr. 30,000 kostet.

Die Genser Bahnhosstragen. Der Bundsrat hat am 6. Mai den Wortlaut für den Vertrag zwischen der Sidsgenossenschaft und dem Kanton Gens über die Genser Bahnhosstragen (Rückkauf des Bahnhoses Cornavin, Versbindungsbahn) sestgesett. Am Nachmittag sand im Bundeshause zwischen den Bundesräten Forrer, Motta und Perrier als Vertreter des Bundes einerseits und den Staatsräten Fazy, Charbonnet und Maunoir als Vertreter von Gens anderseits eine Konserenz statt. über diese Konserenzverhandlungen wird solgendes berichtet:

Nach dem Bertrag übernehmen Bund und Bundesbahnen ²/₃ der auf 24 bis 25 Millionen veranschlagten Kosten der Berbindungsbahn, ¹/₃ fällt zu Lasten des Kantons Gens. Die Genser hatten eine Zusicherung gewünscht, daß ihr Drittel nicht mehr als 8 Millionen übersteigen werde; der Bundesrat wollte im Gegenteil die diesen Betrag übersteigenden Expropriationskosten aus-

schließlich Genf auferlegen.

Nicht im Vertrage enthalten sind einige Punkte, auf die Genf Gewicht legte, so die Errichtung einer internationalen Zollstation und eines Kontrollbüros für Goldund Silberwaren in Genf, Zusicherungen betreffend den Betrieb der Verbindungsbahn (Zuleitung des Verkehrs von Vallorbe nach Savoyen durch eine Linie Morges—Bussign 2c.). Die Konferenz war einig darüber, daß diese Wünsche in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung berücksichtigt werden sollen.

Der Bertrag regelt nun folgende Hauptpunkte: 1. Den Rückfauf des Bahnhofs Cornavin und der Eisenbahnlinie Genf—La Plaine (Landesgrenze).



2. Die Errichtung und den Betrieb einer Berbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Caur-Vives.

3. Den unentgeltlichen übergang der dem Kanton Genf gehörenden Gifenbahn Caux-Bives-Unnemaffe

(bis zur Landesgrenze) an die Bundesbahnen.

Der Vertrag soll unverzüglich dem Großen Rate des Kantons Genf und dann der Bundesversammlung unterbreitet werden.

— Die Einigung in den Genfer Bahnhoffragen wird in Genf mit großer Befriedigung aufgenommen. Der Staatsrat erblickt in der Konvention eine gute Borbedeutung für die Faucillebahn. Obwohl der Bundesrat nicht alle Genfer Borschläge akzeptiert, wird die Konvention doch die ökonomische Entwicklung Genfs fördern und die Stadt durch das Raccordement, den Kückfauf, sowie die Herftellung der Linie Morges—Bussigigny und die Schaffung von Zügen Paris—Unnemasse von der disherigen Isoliertheit befreien. Man schätzt die Kosten der Ausführung auf etwa 50 Millionen.

Die Rothenburger Brücke bei Luzern.

Wenn wir heute von der Rothenburger Brucke Naberes mitteilen, so geschieht es deshalb, weil gegenwärtig, wo das über die nahezu fertig erstellten mächtigen Pfeiler laufende, vom letten Pfeiler aus auf eine Länge von 20 m frei in der Luft schwebende Holzgerüft der Baubrücke alsbald die Rotenburger Seite des in der Bachsohle 36 m tiefen Rotbachtobels erreicht. Der Beobachter tann sich im gegenwärtigen Momente eine klare Vorftellung von der Eigenart diefes Brückenbaues machen, der, ohne daß von der Talfohle aus gerüftet werden durfte - die dort ftehenden Saufer mit landwirtschaftlichem Betriebe mußten intakt bleiben — vom rechtsufrigen Plateaurande aus erftellt worden ift. Schon stehen drei hohe Pfeiler fertig da, bis über die Kämpferplatte hinaus, der vierte und letzte Pfeiler steht schon " THE THE HEALT OF THE