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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 32

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: 10.08.2025

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

Allgemeines Bauwesen.

Der Verkehr auf den Bahnhöfen der Stadt Zürich hat in den letzten Jahren eine gewaltige Entwicklung erfahren. Diese Tatsache trifft in besonderem Maße zu für den Hauptbahnhof. Laut der alljährlich von den Bundesbahnen herausgegebenen statistischen Tabellen hatte der Hauptbahnhof Zürich im Jahre 1903 2,063,502 abgegangene Personen, Güter-Versand und Empfang 542,988 Tonnen; im Jahre 1907 abgegangene Personen 3,276,555, Güter 735,719 t; im Jahre 1911 abgegangene Personen 4,317,387, Güter 810,449 t. Es ergibt sich demnach in 8 Jahren eine Verkehrsvermehrung um 2,253,885 abgehende Reisende und um 267,461 t Güter.

Wie man vernimmt, ist der Verwaltungsrat der Bundesbahnen zur Überzeugung gelangt, daß die stete Zunahme des Verkehrs zu baldiger Inangriffnahme der Erweiterung des hiesigen Hauptbahnhofes zwingt. In erster Linie sei die Erstellung von neuen Perrons und Abstellgeleisen für Personenzüge auf dem Areal der ehemaligen Werkstätte und der alten Lokomotivremise in Aussicht genommen. Zu diesem Zwecke soll die letztere in das zu erweiternde Dreieck zwischen den Geleisen der linksufrigen Zürichseebahn und der Zufahrtsrampe zum Viadukt verlegt werden. Als erste Etappe der Bahnhoferweiterung soll der Bau eines neuen Lokomotivdepots in diesem Geleisedreieck bei der Brauerstraße, sowie die Verlängerung der Langstraßenunterführung und die Vermehrung der Zugsaufstellgeleise im Vorbahnhof mit einem Kostenvoranschlag von 5 Millionen vorgesehen sein. Für das Jahr 1913 ist hiefür eine Ausgabe von 100,000 Fr. ins Budget aufgenommen.

Ferner ist die Erstellung eines Postdienstgebäudes unterhalb der Geßnerbrücke mit einem approximativen Voranschlag von 5,870,000 Fr. in Aussicht genommen, wovon 200,000 Fr. für 1913 budgetiert sind. Das Postdienstgebäude soll am linken Sihlufer an der Nordseite der Lagerstraße im künftigen Eilgutbahnhof errichtet und durch einen mit Aufzügen versehenen Tunnel mit den Gepäckperrons verbunden werden. Die durch die Erstellung des Gebäudes im Aufnahmsgebäude frei werdenden Räume sollen für bahndienstliche Zwecke Verwendung finden.

Auch ist für das Jahr 1913 die Verbesserung der Unterkunftsräume für das Rangierpersonal und die Wagenreiniger an der Langstraße vorgesehen, desgleichen die Erstellung einer Laderampe am Eilgutgebäude und die Pflästerung der Zufahrtsstraßen zur Empfangsgüterhalle im Güterbahnhof und zum Eilgutgebäude.

Für die Erstellung von Geleiseanlagen am Bahnhofquai und auf der Walchebrücke in Zürich sucht der Stadtrat beim Großen Stadtrat einen Kredit von 177,000 Franken nach. Durch die neuen Geleiseanlagen soll in erster Linie der Leonhardplatz entlastet werden, und zwar in der Weise, daß die Wagen der Straßenbahn Zürich—Örlikon—Seebach nicht mehr beim „Zentral" stationiert werden, sondern die Schleife Bahnhofbrücke—Bahnhofquai—Walchebrücke—Stampfenbachstraße befahren. Sodann ist vorgesehen, die projektierte Nordstraße-Linie über die Walchebrücke zum Hauptbahnhof zu führen. Inzwischen sollen mit der Straßenbahn Zürich—Örlikon—Seebach Unterhandlungen darüber gepflogen werden, ob und in welcher Weise dem Begehren um Gleichstellung der Bewohner des Quartiers Unterstraß bei Benützung der Örlikoner Linie mit denjenigen der übrigen Quartiere entsprochen werden könnte.

Von der Renovation der Fraumünsterkirche in Zürich wird berichtet: Am Stadthausquai in Zürich hat Baumeister Prof. Gull bekanntlich nicht nur ein feines Rathaus erstellt; er restaurierte zugleich die Überreste der alten Fraumünsterabtei und brachte das Stadthaus dazu in stilgerechte Verbindung. Störend wirkte dann bis dahin freilich der desolate Zustand der angebauten Fraumünsterkirche. Aber nun ist das Bild ausgeglichen; auch das Fraumünster hat seine Auffrischung erfahren, woraus eine hochinteressante Front resultierte. König Ludwig der Deutsche hat 853 die Fraumünsterabtei gestiftet, und sofort wurde an Stelle eines älteren Kirchleins der Bau einer Fraumünsterkirche begonnen, deren Einweihung zwischen 873 und 876 fällt, genauer ist das Datum nicht zu bestimmen. Im 12. Jahrhundert muß die Kirche dann durch einen Brand teilweise zerstört worden sein, 1170 wurde wenigstens ein erneuertes größeres Bauwerk eingeweiht, an dem durch vier Jahrhunderte weiter gearbeitet worden ist, bis es ungefähr aussah, wie es noch vor anderthalb Jahren vor uns gestanden, allerdings ohne Verstümmelungen. 1524 trat die Äbtissin Katharina von Zimmern das Stift an den Rat der Stadt Zürich ab, die Fraumünsterkirche wurde ein reformiertes Gotteshaus, diente Ende des 18. Jahrhunderts gelegentlich allerdings auch militärischen Zwecken, von 1833/44 wurde darin auch katholischer Gottesdienst abgehalten. Seit 1805 ist die Kirche Staatseigentum, heute geht sie durch Auskauf in den Besitz der Fraumünsterkirchgemeinde über. Seit dem 15. Jahrhundert erfuhr das Bauwerk eine Reihe von Verunstaltungen, innen und außen. Außen bröckelte das Material unschön ab, innen wurden stillose hölzerne Empore-Einbauten angebracht, welche die Perspektiven des dreischiffigen Raumes störten; man hatte die vorhandenen heimischen Glasgemälde eingestampft, das Maßwerk der Fenster entfernt, den warmen Sandstein übertüncht. An diesem Vandalismus war weniger die Reformation schuld, als die nachfolgenden kunstunverständigen, nüchternen Geschlechter.

Der Urheber der heutigen Restauration und tapfere Vorkämpfer ist der ehemalige Präsident der Kirchgemeinde, Kantonsrat Pestalozzi-Junghans, der sich eine Lebensaufgabe daraus machte, das Gotteshaus in würdigen Zustand zu setzen. Er fand sachverständige Helfer in Prof. Rahn und dem heutigen Baumeister Prof. Dr. Gull. Vor 15 Jahren begannen die Vorarbeiten der Restauration, die eigentlichen Bauten vor 5/4 Jahren. Die Einweihung hat Sonntag den 20. Oktober 1912 stattgefunden. Die Umwandlung sticht innen und außen gleich vorteilhaft in die Augen. Natürlich mußte der Verputz weg, man meißelte schadhaftes Gestein heraus und ersetzte es teilweise durch neues. An der Westfront wurde ein stilvolles Hauptportal angebracht. Im Innern

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen
für die
Zementwaren-Industrie.
Silberne Medaille 1906 Mailand.
Patentierter Zementrohrformen-Verschluss
= Spezialartikel Formen für alle Betriebe. =
Eisenkonstruktionen jeder Art.
Durch bedeutende
Vergrösserungen 2204
höchste Leistungsfähigkeit.

grüßt uns auch der warme Sandstein; die Holzeinbauten sind weg, die Kanzel, alle Brüstungen sind in Stein erneuert, in die Fenster hat man wieder zierliches Maßwerk eingebaut; schmuckes Holzgetäfel und schöne neue Bestuhlung, passende neue Beleuchtung erfreuen das Auge, die prächtige Orgel ist verstärkt und besser plaziert worden. Kurz, das ganze Bauwerk macht heute einen wirklich vornehmen Eindruck und stellt ein bedeutendes historisches Denkmal dar. Mit Ankauf und Restauration hat sich die kleine Fraumünstergemeinde eine Last von gegen eine halbe Million aufgeladen, allerdings leistete der Staat eine Beisteuer und auch die Stadt blieb mit ihrem Beitrag nicht zurück.

Im alten Werdmühlegebiet in der Stadt Zürich, wo in den Jahren 1901 und 1902 der alte Sihlkanal zugeschüttet, im Winter 1902/03 die ehemalige Strafanstalt niedergelegt und im letzten Frühjahr noch der letzte Rest des Moränenhügels abgetragen worden war, sind die im Oktober 1911 von der Gemeinde bewilligten großen Bauten in rascher Entstehung begriffen. Anschließend an den Uraniablock erhebt sich, bereits bis zum zweiten Stockwerk fortgeschritten, das auf 2,324,000 Franken veranschlagte Geschäftshaus. Verläuft seine gegen die Otenbachgasse gerichtete Fassade in gerader, ununterbrochener Flucht, so ist die westliche Front in verschiedene Gliederungen aufgelöst, sodaß hier der Werdmühleplatz einen recht hübschen Abschluß erhalten wird. Schon jetzt zeigt es sich, daß im Innern des Gebäudes mancherlei Vermittlungsbauten nötig sind, um die große Niveaudifferenz der beiden Zugänge zu überwinden. Schon nächstes Jahr werden hier Vermessungsamt und Hochbauamt, die schon längst in unzulänglichen Mietlokalen untergebracht sind, ihren Einzug halten, um später im zentralen Stadthaus Aufnahme zu finden. Die übrigen Räume sind für geschäftliche Zwecke bestimmt. Auf dem Waisenhausgelände ist zwischen Werdmühlestraße und Werdmühleplatz der Neubau des für das Polizei-, Gesundheits- und Schulwesen bestimmten Verwaltungsgebäudes ebenfalls bis zum ersten Stockwerk gediehen. In intensiver Weise unterstützen auch hier mancherlei maschinelle Betriebe die Arbeiten, damit auch dieser Neubau im Oktober nächsten Jahres bezogen werden kann. Auch die Arbeiten für den Umbau des Waisenhauses, das mit dem großen Neubau an der Werdmühlestraße verbunden werden soll, sind in vollem Gange. Das etwa 3 m über dem Niveau des Schipfequais liegende hohe gewölbte Kellergeschoß des ehemaligen Waisenhauses wird zum Erdgeschoß des umgebauten Gebäudes umgewandelt. Bereits hat das Waisenhausquai bis zu der Stelle, da die Uraniabrücke in Angriff genommen worden ist, seine Fortsetzung gefunden. Das Waisenhaus selbst umgibt zurzeit ein Wald von Gerüststangen, gilt es doch, auf der Limmatseite einen Erweiterungsbau zu erstellen, der bis zur Höhe der ehemaligen Gartenterrasse hinaus reicht und der die Kreiswache I und das Kriminalkommissariat aufnehmen wird. Der Haupteingang zu dem erweiterten Waisenhause selbst führt durch die Mitte dieses, und auf diese rege Bautätigkeit schauen zwei Zeugen einer altersgrauen Zeit herein: das Riegelhäuschen zum Wollenhof mit seinem verwitterten Toreingang zur Schipfe, die beide, von buntleuchtendem Blättergeranke umsponnen, in recht eigenartigem Kontrast zu den werdenden Palästen stehen. („N. Z. Z.“)

Bahnhofbauten in Wädenswil (Zürich). Schon im September 1911 hat der Verwaltungsrat der Bundesbahnen einen Kredit von 2,325,000 Fr. bewilligt für die Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, die Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, die Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe im Bahnhof Wädenswil. Ein weiterer Betrag von 305,000 Fr. ist bewilligt worden für einen gedeckten Zwischenperron und einen Perrondurchgang. Der Beginn dieser Arbeiten ist hinausgeschoben worden, weil der Gemeinderat von Wädenswil der Generaldirektion zwei von dem Entwurf der Bundesbahnen abweichende Projekte für die Umgestaltung der Bahnhofanlagen mit dem Ersuchen übermittelt hat, sie in technischer und finanzieller Beziehung zu prüfen. Die Generaldirektion hat dem Wunsche des Gemeinderates entsprochen. Die Prüfung habe nun ergeben, daß die nicht sehr erheblichen Vorzüge der beiden vom Gemeinderat vorgelegten Projekte, denen übrigens auch Nachteile gegenüberstehen, die bedeutenden Mehrkosten nicht rechtfertigen; daher könne auf die neuen Vorlagen nicht eingetreten werden. Es soll also das von der Generaldirektion ausgearbeitete Projekt zur Ausführung gelangen, und es ist im Budget der Bundesbahnen für das Jahr 1913 eine Ausgabe von 200,000 Fr. vorgesehen.

Der Bau eines Altersasyles für die Gemeinde Uster (Zürich) ist am 27. Oktober von der Gemeindeversammlung beschlossen worden. Die Anstalt ist gemäß dem Projekt des Architekturbüros Meyer in Wetzikon gedacht, mit einem Kostenaufwand von 153,000 Franken und Raum für zirka 20 Insaßen. Der Fonds, der seit 1899 besteht, ist nunmehr auf 100,000 Fr. angewachsen und es sei zu hoffen, daß mit dem Bau die Gaben noch reichlicher fließen. Über die Verwaltung, den Betrieb und die Aufnahme wird ein Reglement die nötigen Bestimmungen enthalten. Mit diesem Beschluß hat sich die Gemeinde einen neuen Denkstein gesetzt auf dem Gebiete der humanen Fürsorge für ihre Mitbürger.

Hotelbauten. In Kandersteg (Bern) läßt Herr Georg Hegnauer-Matter ein jüngst erworbenes Haus auf dem Installationsplatz in ein Temperenz-Hotel umbauen mit einem Verandaanbau auf der Südseite.

Die Gesellschaft des Hotels Hermitage et Edouard VII. in Lausanne beschloß Ankauf der Crêt de Mont Choisi unterhalb von Lausanne. Das Terrain mißt 22,573 Quadratmeter.

Bauwesen in Niederurnen (Glarus). (Korr.) Der Gemeindeversammlung vom 27. Oktober lagen Pläne und Kostenberechnung vor für eine zu erstellende Zementrohr-Wasserleitung von der Kirche in den Rosenbordbach. Das ziemlich großzügig angelegte Projekt hatte auf eine spätere, eventuell zu erstellende Kanalisation Rücksicht genommen. Da aber letzteres Postulat nicht so rasch verwirklicht sein wird, stellte der Gemeinderat einen Verschiebungsantrag in dem Sinne, daß auch weitere Nebenstränge im Oberdorfgebiet in den Plan dieser Wasserleitung einbezogen würden. — Nach Antrag eines Bürgers soll auch der schon oft ventilierten Frage einer Straßenverbindung von der Kirche ins Espen wieder einmal näher getreten und solche womöglich im neuen Plane vorgemerkt werden. — Ebenso erklärte sich die Versammlung mit einer baulichen Umänderung der Gemeinderatskanzlei einverstanden. — Für den Ausbau des „Schlößli“ hat der Verkehrsverein Niederurnen beschlossen, sich mit Fr. 500 zu beteiligen. Damit sind auf genossenschaftlichem Wege bis jetzt annähernd Fr. 6000 gezeichnet worden, so daß die Ausführung dieses Projektes gesichert ist.

Eine Gartenstadt auf dem Terrain des Bohrerhof bei Neu-Allschwil (Baselland) soll entstehen. Planbearbeitung und Bauleitung liegen in den Händen von Architekt Eugen Tamm, Palmenstraße 25. Das Terrain, zirka 50,000 m², ist kaum 1,8 km vom Zentrum der

Stadt entfernt und hat außerdem sehr vorteilhafte Tramverbindungen, nämlich die Linien 4 und 6, sodaß man in kürzester Zeit ins Innere der Stadt gelangen kann. Auf der einen Schmalseite ist das Areal durch die Landstraße Basel—Allschwil begrenzt und längs der einen Langseite führt der Schützenweg. Außerdem wird der ganze Komplex durch die nötigen Straßen erschlossen, sodaß die Parzellierung, wie sie eine Gartenstadt verlangt, richtig durchgeführt werden kann. Als erster Anfang der Kolonie wurde eine Gruppe von sieben Einfamilienhäusern, am Schützenweg gelegen, erstellt. In der inneren Einteilung sind diese Häuser ungefähr gleich. Sie enthalten 5 Zimmer, Küche, Bad, Veranden und Terrassen, Waschküche, Keller und Estrich. Die Einrichtung ist den modernen Bedürfnissen angepaßt, Gas, Wasser und elektrisches Licht ist vorhanden. In den Größenverhältnissen sind die Häuser jedoch verschieden und zwar wurden drei Typen ausgeführt und dementsprechend sind die Verkaufspreise auch verschieden; die Preise variieren zwischen Fr. 18,800 und 23,000.

Das neue Schulhaus auf dem Rosenberg in Neuhausen (Schaffhausen) ist ein imponierender Bau. Eine Länge von 72 m besitzt die gegen Südosten gerichtete, stattliche Front, die durch die beiden Flügel eine angenehme Gliederung erhält, welcher der Fassade das drückende Gefühl der Schwere nimmt. In drei Stockwerken steigt das Gebäude 19 m hoch zum Dachgesimse an; das zierliche Türmchen, das den westlichen Hauptflügel krönt und die gut sichtbare Uhr trägt, besitzt die ansehnliche Höhe von 33 m. Sehr dekorativ hat der Architekt den Haupteingang gestaltet; diese mit Rundbögen versehene gedeckte Vorhalle wirkt entschieden glücklich; Jung und Alt muß sich dessen freuen, durch einen so schönen und stattlichen Eingang die Stätte ihrer Betätigung betreten zu können. Die Freude an den hellen Farben zeigt sich schon darin, wie der Architekt die Türen des Haupteinganges malerisch ausgestaltet hat.

Der Dachstock ist in der geschicktesten Weise zum dritten Stockwerk ausgebaut worden. Für den Laien ist es förmlich verblüffend, in welch — wenn man so sagen darf — raffinierter Weise die Baukünstler den Dachstock ausgenützt haben! Da blieb sozusagen kein Quadratmeter ohne Zweckbestimmung. Wenn man z. B. in der hohen und geräumigen Aula des Rosenbergschulhauses steht, fällt es einem fast schwer, zu glauben, daß diese Aula in den Dachstock eingebaut wurde. Aber nicht die Aula allein, auch ein großer Zeichensaal, zwei kleinere Lokale für Handzeichnen und drei kleinere Zimmer haben im Dachstuhl Platz gefunden.

Die „hygienischen Anstalten" sind auf den beiden Flügeln untergebracht; in dem einen Flügel tronen die Buben, auf dem andern die Mädels. Insgesamt besitzt das neue Schulhaus — auch diese denkwürdige Zahl sei der Mit- und Nachwelt überliefert! — 64 Closets! Ein Lokal, das keine nähere Bezeichnung außer der ominösen Zahl 13 hat, ist als Arrestlokal ausersehen. Dieses Schulhaus auf dem Rosenberg ist von der zürcherischen Architektenfirma Bollert & Herter gebaut worden. Diese bekannte Firma, die in Herrn von Kaenel offenbar einen sehr tüchtigen Bauführer besitzt, hat mit diesen Bauten ihren guten Ruf neuerdings bestätigt. Die Maurerarbeiten hat die Neuhauser Firma Albrecht & Wipf ausgeführt; auch die Zimmerarbeiten lagen in der Hand von Neuhauser Firmen, Karl und Hans Günther und Johann Zingg. Wurden auch die Schreinerarbeiten durch Geschäfte Neuhausens und der Umgebung ausgeführt, so installierten dagegen zwei zürcherische Firmen die Beleuchtung und Heizung; die Beleuchtung stammt von Baumann & Kölliker in Zürich, die Heizung von Johann Müller in Rüti. Eine engere und weitere (aus 27 Mitgliedern zusammengesetzte) Baukommission, der Herr Gemeindepräsident Moser vorstand, hat die Ausführung der Baute geleitet und überwacht. Unter den Männern, die sich vor allem um die Erstellung des Schulhauses große Verdienste erwarben, dürften wohl neben dem verstorbenen Herrn Dr. Werner in erster Linie die Herren Oberlehrer Walter und Gemeindegeometer Meier genannt werden. Die tatsächlichen Ausgaben für das Schulhaus betragen etwa Fr. 600,000, Fr. 100,000 mehr, als die Gemeinde seinerzeit budgetiert hatte. Dazu kommt noch der Preis für den Platz, der 34 Aren umfaßt, im Betrage von 100,000 Franken. Da aber auf diesem Platze noch zwei nutzbare Häuser stehen, die im Brandkataster mit etwa 45,000 Fr. eingetragen sind, kommt der Platz für das Schulhaus nur auf etwa 30,000 Franken. Der prächtige, freie Platz vor dem Schulhaus umfaßt etwa 2500 m²; einen schöneren Tummel-, Turn- und Spielplatz hat die Schuljugend wohl nicht mancherorts. Später soll hier noch vor dem rechten Flügel des Schulhauses und in harmonischer Angliederung zu diesem eine Turnhalle erstellt werden.

Städtische Bauten in St. Gallen. Gestützt auf den Gemeinderatsbeschluß vom 22. Oktober wurde die Hoch- und Tiefbauverwaltung beauftragt, unverzüglich die Studien betreffend Erweiterung des Stadeinganges beim ehemaligen Brühltor wieder aufzunehmen und das Rathausprojekt beförderlichst der gemeinderätlichen Baukommission und dem Stadtrat zu unterbreiten.

Über die bauliche Umgestaltung der Davidsbleiche in St. Gallen wird berichtet: Der städtische Gemeinderat hat einen Beschluß gefaßt, der für die bauliche Entwicklung eines bestimmten Quartiers von großer Bedeutung ist und darum auch noch etwas nähere Erwähnung verdient. Wir meinen damit den vom Gemeinderat genehmigten Baulinienplan für einen Teil der sogenannten Davidsbleiche, die das zwischen St. Leonhard-, David-, Gutenberg- und Keßlerstraße eingeschlossene Gebiet umfaßt. Für dieses gesamte Quartier bestand bis anhin eines jener Spezialbaureglemente, deren wir in der Stadt bekanntlich noch ziemlich viele haben. Diesem Reglement, das seinerzeit, d. h. beim Verkauf des Bodens vom Ortsverwaltungsrat erlassen worden ist, entspricht die gegenwärtige Überbauung an der St. Leonhard-, Vadian- und Davidstraße. Überall bestehen architektonisch symmetrische Gruppen von drei Häusern. Nunmehr soll einem aus dem Quartier laut gewordenen Wunsche zufolge die Umwandlung dieser Häusergruppe in vier große geschlossene Baublocks ermöglicht werden, was die Aufhebung zweier Querstraßen, der Speer- und Hörnlistraße, und deren Ersetzung durch bloße Hofzufahrten zur Folge

Ia Comprimierte & abgedrehte, blanke
STAHLWELLEN
Montandon & Cie. A.-G., Biel
Blank und präzis gezogene
Profile
jeder Art in Eisen u. Stahl 11
Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 210 mm Breite.
Schlackenfreies Verpackungsbandeisen.

hätte. Indessen verlieren diese Straßen nach Erstellung der neuen Bahnhof- und Postbauten jeden Charakter von durchgehenden Verbindungen; dafür wird die Gäbrisstraße, die zwischen dem neuen Postgebäude und dem Schmalspurbahnhof zum Bahnhofplatz führen wird, eine ihrer zukünftigen Bedeutung entsprechende Verbreiterung auf 15 m erhalten.

Vorerst ist freilich der neue Baulinienplan, der an Stelle des bisherigen Reglementes treten soll, nur für den nordwestlichen der vier neuen Blocks, nämlich das zwischen St. Leonhard-, Vadian-, Keßler- und Gäbrisstraße gelegene Gebiet genehmigt worden, wo die Firma Neuburger & Co. einen baulichen Zusammenschluß ihrer Geschäftshäuser auf Grund des neuen Planes vornehmen will. Dabei hat es indessen die Meinung, daß auch in den übrigen drei Blocks der neue Plan zur Durchführung gelangen soll, sobald sich dort das Bedürfnis nach einer solchen Umgestaltung ebenfalls geltend macht. Das dürfte vielleicht, wenn einmal das neue Postgebäude steht und die bauliche Entwicklung nicht infolge schlechterer Geschäftszeiten stille steht, schon rascher eintreten, als man vermuten mag.

Chur—Arosa-Bahn. Am 26. Oktober wurde der 88 m lange zweite Tunnel bei Sassal hinter Chur durchgeschlagen, nachdem einige kürzere Stollen auf der Strecke Chur—St. Peter bereits einige Tage zuvor durchbrochen worden sind. Sämtliche Tunnels auf der ganzen Strecke stehen nun in Arbeit; bei allen haben sich die Gesteinsverhältnisse bisher als durchaus günstige erwiesen. Ferner sind die Bodenerwerbungen auf der ganzen Bahnstrecke definitiv zum Abschluß gebracht. Angesichts des weitgehenden Entgegenkommens der Bahn konnte die größere Anzahl der Parzellen freihändig erworben werden. Für die übrigen wurde das Enteignungsverfahren durch die eidgen. Schätzungskommission durchgeführt, deren Entscheide sowohl von den Privaten als von der Bahn endgültig akzeptiert worden sind. Als Kommissär für die gütlichen Bodenerwerbungen amtierte Herr Ingenieur Peter Lorenz; Vertreter der Bahngesellschaft bei den Expropriationsverhandlungen war Herr Dr. jur. A Meuli in Chur.

Mit dem Bau der projektierten Versorgungsanstalt Realta bei Chur (Graubünden) soll nun auf Antrag der Regierung begonnen werden. Es besteht hiefür ein Fonds; da dieser aber nicht ausreicht, schlägt die Regierung folgende Maßnahmen vor: Zuweisung von 100,000 Fr. aus dem Kantonalbank-Ertrag, Erhöhung des Jagdpatentes von 12 auf 40 Franken und Verteuerung des Fischereipatentes.

Neue Eisenbahnbrückenbauten. Zwischen Ragaz und Maienfeld besteht noch die einzige gedeckte hölzerne Eisenbahnbrücke in der Schweiz. Nun soll auch diese Brücke einer modernen Baute weichen. Die Verwaltung der S. B. B. hat mit einem Voranschlag von Fr. 435,000, dazu Fr. 460,000 für Abschreibungen, den Bau einer eisernen Rheinbrücke und Erstellung der zugehörigen Geleiseanschlüsse beschlossen. Im Budget für 1913 ist hiefür eine erstmalige Ausgabe von Fr. 100,000 vorgesehen.

Bauliches aus Killwangen (Aargau). Ein Teil des Terrains beim Bahnhof soll kürzlich verkauft worden sein. Es verlautet, daß auf demselben eine größere mechanische Werkstätte errichtet werden soll.

Bauliches aus Locarno. (Korr.) Der berühmte Frühlings- und Herbstkurort Locarno, der sich in den letzten Jahren auffallend günstig und schön entwickelt hat, besonders an den sonnigen Halden und Terrassen von Orselina und Solduno droben, wo Kurhaus an Kurhaus sich reiht, wird in nächster Zeit einen weitern baulichen Aufschwung nehmen; denn er erhält zwei neue wichtige Bahnverbindungen mit Italien. Bereits besteht ja die elektrische Schmalspurbahn Locarno—Ponte Brolla, von welch letzterer Station die elektrische Schmalspurbahn durch das Valle Maggia nach Bignasco abzweigt. Von Ponte Brolla nun führt diese Touristenbahn weiter durch das Centovalli über Intragna und Cordapolo bis an die italienische Grenze und von da wird sie gegenwärtig auf italienischem Gebiete nach Domodossola fortgeführt, sodaß der Tourist vom Lötschberg und Simplon her von hier gleich durch die großartige Gebirgswelt der Tessineralpen nach Locarno gelangen kann. Diese Bahn ist auf Schweizergebiet bereits im Betrieb und auf italienischem Boden im Bau, und ist reich an Viadukten, Tunnels und schönen Ausblicken in die Täler und Berge hinein.

Viel wichtiger aber als diese Touristenbahn wird für Locarno die eben projektierte und beschlossene zweite Zufahrtslinie der Gotthardbahn von Italien her werden, die sich in Bellinzona mit der Genua—Mailand—Lugano-Linie vereinigen und die direkte Linie Ventimiglia—Turin—Fondotoce (Simplonlinie) —Locarno—Bellinzona bilden wird. Die Linie Bellinzona—Locarno besteht zwar schon längst, ist aber nur eine Sackgasse; ihr Tracee wird das nämliche bleiben, jedoch wird sie in der Gegend von Locarno um 4 m tiefer gelegt werden, um die Fortsetzung in einem Tunnel unter dem Grand Hotel Locarno durch nach Ascona—Brissago—Intra—Pallanza und Fondotoce zu finden. Diese Linie längs des Lago Maggiore wird, ähnlich wie die Axensteinlinie, meist aus dem steil in den See abfallenden Fels ausgesprengt werden müssen. Gegenwärtig wird das Tracee hiefür durch das Ingenieurbüro Suter in Zürich festgelegt. Mit dem Bau dieser Gotthardzufahrtslinie soll nächstes Jahr begonnen werden. Locarno wird also in Zukunft an der Hauptverkehrsader Gotthard—Turin—Riviera liegen und dadurch zweifelsohne einen neuen geschäftlichen Aufschwung nehmen.

Der neue große internationale Bahnhof in Chiasso (Tessin) wird im ganzen 7 Millionen kosten. Am 28. Oktober sind die Vertreter der italienischen Eisenbahnverwaltung und der schweizerischen Bundesbahnen zusammengetreten zur endgültigen Feststellung der Pläne. Der Hauptbau wird sich auf dem Platze des gegenwärtigen Bahnhofes erheben und den Zügen von und nach Italien dienen. Ein Durchgang wird zu einem zweiten Perron führen; dieser ist für die Züge von und nach der Schweiz bestimmt und kommt dahin zu liegen, wo sich zurzeit die italienischen Magazine befinden.

Die Renovationsarbeiten der Kathedrale in Lausanne wurden wieder aufgenommen und der hohe Raum widerhallt von Hammer und Meißelschlägen. Die Steinplatten, die anläßlich archäologischer Nachforschungen weggehoben wurden, müssen wieder eingefügt werden. Des weitern sollen Heizung und elektrische Beleuchtung eingerichtet und die alten Bänke durch neue ersetzt werden.

Eine unterirdische Fortsetzung des Genfersees? Im „Express de Genève" entwickelt Daniel Bersot eine geistreiche Hypothese, welche, falls die Erfahrung ihr recht geben sollte, nicht nur von bedeutendem wissenschaftlichem Interesse, sondern auch von größter praktischer Tragweite wäre. Durch das Pumpwerk Vessy bei Genf (Vessy ist eine Halbinsel, gebildet durch eine Flußserpentine der Arve), gelangt Arvewasser an die Abonnenten zur Verteilung. Nun wurde bei Bohrversuchen, 10 m unter dem Niveau des Flusses, ein von letzterem durchaus verschiedenes, außerordentlich klares und frisches Wasser angetroffen, das mittelst einer sehr kleinen Bohröffnung in der Mächtigkeit von 10,000 l/min. zutage gefördert werden kann. Man schloß daraus auf einen unterirdischen Wasserspiegel, der sich bedeutend unterhalb

des Arvebettes bis zum Salève hin ausbreitet. Dieser Wasserspiegel ist nach der aufgestellten Hypothese, deren Urheber der Mechaniker Wyßa vom genannten Wasserwerk ist, nichts anderes als die unterirdische Fortsetzung des Genfersees. Daß diese Fortsetzung höher liegt als der Genfersee selbst, kann der Annahme von einem Zusammenhang beider keinen Eintrag tun, da das Seewasser infolge der Kapillarität des Bodens — der Untergrund besteht in dieser Gegend meistens aus porösem Gestein und Gletschergeschiebe — emporsteigt. Die Hypothese wird auch gestützt durch den Nachweis des inzwischen verstorbenen Professors Forel, daß am Genfersee gewisse Ebbe- und Fluterscheinungen zu beobachten sind, die mit dem Barometerstand zusammenhängen. Der See bildet demnach gleichsam das Flüssigkeitsgefäß eines ungeheuren Barometers, während die unterirdische Wasserfläche die Funktion der Barometerröhre zu erfüllen hat, in welcher das Wasser je nach dem Luftdruck steigt oder fällt.

Es wird sich nun darum handeln, die Veränderungen des Seespiegels mit denjenigen der unterirdischen Wasserfläche durch genaue Instrumente zu vergleichen, um die Richtigkeit der Hypothese festzustellen. Die französische Gesellschaft zur Leitung von Wasser aus dem Genfersee nach Paris hat bereits beschlossen, an verschiedenen Orten bis zum Fuß des Salève Bohrlöcher in den Grund zu treiben. Sollten ihre Erfahrungen die Richtigkeit der Hypothese Wyßa bestätigen, oder doch das Vorhandensein eines gewaltigen, vom See unabhängigen Wasserspiegels beweisen, so könnte die Gesellschaft bei der Versorgung von Paris auf das Wasser des Genfersees selbst verzichten, was aus verschiedenen Gründen wünschbar wäre.

Moderne Verkehrswege durch die Alpen. Die große Alpen-Automobilstraße, die Frankreich unter Aufwendung großer Kosten vom Genfersee bis zum mittelländischen Meer erstellt hat, soll nun in der Schweiz Nachfolger erhalten. Es ist geplant, mit der Zeit ein ganzes Netz von derartigen großartigen Automobil-Alpenverkehrslinien zu erstellen und in erster Linie soll mit einer Automobilstraße von Airolo im Tessin nach Ulrichen im Kanton Wallis begonnen werden. Hiezu soll aber nicht die Furkastraße benutzt werden, sondern das Bedrettotal und der Nufenenpaß. Das Konzessionsbegehren stützt sich auf solide Argumente, und die Walliser Regierung soll bereits ihre Zustimmung erteilt haben. Auf jeden Fall wird auch die Tessiner Regierung der Sache ihre Sympathien entgegenbringen, zumal es die Gegend um Airolo entschieden verlangt. Das Bedrettotal und die Gegend am Nufenenpaß sind in der letzten Zeit etwas abseits vom Touristenstrom geraten und haben es sehr nötig, wieder etwas mehr Leben zu erhalten. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der Erfolg des ersten Betriebsjahres der erwähnten großen französischen Alpenstraße Evian—Nizza den Ansporn zu der Bewegung in der Schweiz gegeben hat. Die erwähnte schweizerische Straße wird allerdings nur 38 km lang und wird sich deshalb mit der französischen Straße nicht messen können, denn diese weist eine Gesamtlänge von 600 km auf. Sie wird jedoch eine erhöhte Bedeutung haben, wenn die genferischen Pläne ebenfalls realisiert sein werden. Es finden nämlich zur Zeit Verhandlungen statt über die Erstellung einer ähnlichen Straße von Chamonix nach Martigny im Rhonetal, die über die Berge zwischen dem Montblanc und der Dent du Midi führen soll. Ist auch dieses Stück erstellt, so wird der Automobilist von Nizza aus in seinem Wagen auf einer auf Bergeshöhen sich hinziehenden Straße ins Rhonetal gelangen können und von dort auf dem kürzesten Wege über den Nufenen an die Gotthardlinie.

Ein neues Mundstück für Feuerlöschzwecke.

✠ Patent Nr. 50626.

Wie auf allen Gebieten der Industrie, so ist man auch bei der Fabrikation von Feuerwehr-Utensilien stets bestrebt, die Geräte zu verbessern und zu vervollkommnen. Eine nicht zu unterschätzende Neuerung auf diesem Gebiete bildet das neue Universal-Mundstück, Patent 50626.

Das Mundstück wird in bekannter Weise auf das Wendrohr aufgeschraubt. Am vorderen Ende des Mundstückes ist ein beweglicher Schieber eingebaut, durch welchen der Strahl beliebig vom Wendrohrführer abgestellt und mittelst dem ebenfalls beweglichen Mittelstück eine trichterförmige Brause von beliebiger Stärke eingestellt werden kann. Die Handhabung des Schiebers wie der Brause ist selbst bei höchstem Wasserdruck mühelos, Strahl und Brause können einzeln oder gleichzeitig in Funktion sein.

Es ist ganz außer Zweifel, daß bei Ausbruch eines Feuers mit einer wirksamen Brause in vielen Fällen mehr ausgerichtet werden kann als mit vollem Strahl, indem eine weit größere Fläche zugleich besprengt wird, ein Umstand, der wesentliche Wassererersparnis bringt und die oft unnötige Überschwemmung der Gebäude möglichst reduziert. Nicht selten wird es der Fall sein, daß die Brause eingeschaltet wird zum Schutze der Feuerwehrmänner gegen Hitze und Rauch.

Dieses neue Patent Mundstück ist nach dem Urteil kompetenter Fachleute das beste, was in diesem Artikel bis heute geboten wurde, und berufen, einem längst gefühlten Bedürfnisse zu entsprechen.

Dank seiner vollendeten Konstruktion hat dasselbe bereits bei verschiedenen Feuerwehren Eingang gefunden und wurde demselben allerorts ungeteilter Beifall gezollt. Erste schweizer. Privatbetriebe haben die Vorzüge dieses Mundstückes anerkannt und ihre Löscheinrichtungen damit

ausgerüstet. Die normale Ausführung ist mit 1" bezw. 1¼" G. G. versehen, es wird dasselbe jedoch auch mit jedem gewünschten Spezial-Gewinde geliefert, d. h. auf jedes vorhandene Wendrohr aufgepaßt.

Zu beziehen durch den Allein-Fabrikanten H. Nyffenegger, Armaturenfabrik, Oerlikon.

Heiß-Wasser überall.

Mitgeteilt von Munzinger & Co., Zürich.

Die Warmwasserversorgung mit Gasautomaten ist heute Allgemeingut geworden. Es ist nicht mehr der Luxusbau alleine, welcher solcher Apparate besitzt, sondern auch in der besseren Mietswohnung finden wir häufig zentrale Warmwasserversorgungen. Gemeinschaftliche Anlage für mehrere Familien sind aber mit vielen Nachteilen verknüpft und so ist es besser, wenn jede Etage ihre eigene Einrichtung besitzt. Gasautomaten sind aber immer etwas kostspielige Apparate, denn es soll ange-