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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 40 (1924)

**Heft:** 25

**Rubrik:** Bau-Chronik

**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:** 04.01.2026

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

Nr. 25

Illustrirte schweizerische

# Handwerker-Zeitung

Organ für die schweiz. Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe, deren Innungen und Vereine.

Unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft

XXXX. Band

Direktion: Henn-Holdinghausen Erben.

Erscheint je Donnerstags und kostet per Semester Fr. 6.—, per Jahr Fr. 12.—
Inserate 30 Cts. per einspaltige Colonelzeile, bei größeren Aufträgen entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 18. September 1924

**Wochenspruch:** Was liegt an einem Sturm, er fegt die Luft rein;
Du mußt nur den Mut haben, ihn durchzukämpfen.

## Bau-Chronik.

**Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich** wurden am 12. September für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt: 1. G. Bianchi, Umbau Marktgasse 3/5, Z. 1; 2. A. Gull, Einfriedung Klopstockstraße 9, Z. 2; 3. Allgemeine Baugenossenschaft Zürich, 2 einfache und 2 Doppelwohnhäuser Bremgartnerstr. 3, 5, Erikastraße 4, 6, mit Einfriedung und Offenhaltung Vorgarten, Z. 3; 4. G. Held, Autoremise Dubsstr. 44, Z. 3; 5. H Kläusli-Wegmann Umbau, Zentralstraße 64, Z 3; 6. H. Rohr, Dachwohnung Badenerstraße 343, Z. 3; 7. G. Winterhalder, Dachwohnung Werdstr. 128, Z. 3; 8. A. Stauber, Umbau Langstraße 124, Z. 4; 9. A. Weidmann, Umbau Hohlstraße 359, Z. 4; 10. Baugenossenschaft Eckehard, zwei Doppelwohnhäuser Schaffhauserstraße 139, 141, Z. 6; 11. E. Bianchi, Umbau mit Autoremise, Trottenstraße 31, 33, Z. 6; 12. L. Roschevski, Autoremisenanbau Scheuchzerstraße 14, Z. 6; 13. Dolderbahn A.-G. An- und Umbau Hotel Dolder/Kurhausstraße 65, Z. 7; 14. Stadt Zürich, Einfriedungsstützmauer Hochdruckreservoir Orellistraße, Z. 7; 15. J. Schaufelberger, Umbau mit Autoremise im Anbau Nußgasse 7. Z. 8.

**Förderung des Wohnungsbaues im Kanton Zürich.** Vom Regierungsrat ist aus dem vom Kantonsrat mit Beschluß vom 24. März 1924 gewährten Kredit an Wohnungsbauten mit 2-, 3- und 4-Zimmerwohnungen und Wohnungen für kinderreiche Familien eine erste Serie kantonaler und eidgenössischer Subventionen zugesichert worden.

**Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und die Umbau-Arbeiten an der Sihltalbahn** werden, wie der Weisung des Stadtrates von Zürich zum Voranschlag des außerordentlichen Verkehrs für das Jahr 1925 zu entnehmen ist, auf Ende 1926 vollendet werden. Für einen größern Teil der städtischen Straßen müssen infolge dieser Bahnbaute die jetzt bestehenden verkehrshindernden Niveau-Übergänge beseitigt und durch Überführungen ersetzt werden; bei einem andern Teil kann mit den Arbeiten erst nach Aufnahme des Betriebes auf der neuen Linie begonnen werden. Pro 1925 sind für Straßenbauten im Gebiet der Stadt Zürich Aufwendungen im Betrag von 1,608,000 Fr. vorgesehen.

**Baukredite der Gemeinde Thalwil.** Die Gemeindeversammlung ermächtigte die Gaskommission zur Ausführung der Gasversorgung in Langnau und bewilligte den hiefür erforderlichen Kredit im Betrage von 46,000 Fr. Für die Erweiterung der Wasserversorgung gewährte die Versammlung einen Kredit von 16,500 Fr. Ebenso stimmte sie den vorgelegten Verträgen über verschiedene Landankäufe zur För-

derung der Bautätigkeit zu. Die hiefür bewilligten Kredite belaufen sich auf rund 67,000 Fr. In der Diskussion wurde unter anderem die Unterstützung des privaten Wohnungsbaues durch Erstellung von Kanalisation, Gas- und Wasserleitungen zu Lasten der Gemeinde, eventuell Landabtretung, postuliert. Für den Fall der Einreichung einer bezüglichen Motion wurde von behördlicher Seite deren eingehende Prüfung zugesichert.

**Wohnungsbauten in Thalwil.** Die Gemeindeversammlung hat dem Projekte der Gemeinnützigen Baugenossenschaft und dem hiefür nötigen Kredit durch einstimmigen Beschluß ihre Sympathie bewiesen und damit gezeigt, daß man neben dem kommunalen Wohnungsbau auch noch den gemeinnützigen und den privaten Bau unterstützen will, um der Wohnungsnot endlich abzuhelfen. Die Ausführung der Bauten durch die Gemeinnützige Baugenossenschaft soll in zwei oder drei Etappen erfolgen. Um die Kosten nicht zu vermehren, wurde gewünscht, möglichst nur zwei Etappen vorzusehen. Vorgesehen sind nach dem Kostenvoranschlage der Bau von 18 Wohnungen, nämlich in zwei Mehrfamilienhäusern je 4 Wohnungen zu 4, 3 und 2 Zimmer und in drei Doppel-Einfamilienhäusern 6 Wohnungen zu 4 Zimmer. Die Ausführung der Mehrfamilienhäuser lehnt sich an die kommunalen Bauten im Breiteli I an, mit dem Unterschied, daß der Dachstock durch den Einbau von Zweizimmerwohnungen besser ausgenützt wird. Bei den Doppeleinfamilienhäusern geschieht die Ausführung ähnlich den Neubauten im Oegensbühl, an Stelle der Holzkonstruktion ist jedoch Backsteinmauerwerk vorgesehen. Die Baukosten einschließlich Landerwerb, sind wie folgt berechnet: 2 Mehrfamilienhäuser zu 110,000 Franken = 220,000 Fr.; 3 Doppel-Einfamilienhäuser zu 48,000 Fr. = 144,000 Fr., total der Kosten 364,000 Franken. Die Finanzierung ist folgendermaßen gedacht: 1. Hypothek zu Gunsten einer Bank 200,000 Franken; 2. Hypothek, aufzubringen durch die Genossenschaft bei hiesigen Firmen, 40,000 Fr.; Anteilscheine der Genossenschafter und Mieter 260,000 Fr.; Subventionen von Bund und Kanton (10 %) 35,000 Fr., von der Gemeinde 69,000 Fr. = 104,000 Fr., total der Finanzierung 364,000 Fr. An Mietzinsen sind vorgesehen: 600 Fr. für die Zweizimmerwohnung; 800 Fr. für die Dreizimmerwohnung und 1200 Fr. für das Einfamilienhaus. Durch entsprechende Bestimmungen sollen die Bauten der Spekulation entzogen werden.

**Solothurnisch-kantonale Baukredite.** Der Kantonsrat bewilligte einen Baukredit von 15,000 Fr. an die Errichtung der Bergschule auf dem Großbrunnersberg bei Balstal, und 32,000 Fr. für den Aufbau des landwirtschaftlichen Staatsgutes in Solothurn.

**Hotelbauten in Olten.** Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat dem Antrag des Gemeinderates der Stadt Olten, es möchten zwei, bezw. drei Hotelprojekte bewilligt werden, zugestimmt. Olten wird durch Ausführung dieser Projekte 143 neue Hotelbetten bekommen, nämlich in einem Anbau zum „Schweizerhof" 70, im projektierten Hotel „Bahnhof" 63 und durch Umwandlung des Restaurants „Emmental" in einen Gasthof 10. Die Patentzusicherungen erfordern noch die bundesrätliche Genehmigung, nach ihrem Eintreffen muß mit den Bauarbeiten vor Ende 1925 begonnen werden, sonst werden die Patentzusicherungen hinfällig.

**Die Erstellung des Goetheanums in Dornach** (Solothurn) ist vom Regierungsrat unter folgenden Bedingungen bewilligt worden: 1. Die vorliegenden Pläne sind gemäß den Wünschen der Gemeinde Dornach und den gemachten Zusicherungen abzuändern. 2. Für die Konstruktion des Gebäudes sind die notwendigen statischen Berechnungen einzureichen. Das Baudepartement hat diese Berechnungen auf Kosten der Gesellschaft begutachten zu lassen. Es kann Einstellung der Arbeiten verlangen, sofern die nötigen Sicherheiten nicht vorhanden sind. 3. Zwischen Zuschauerraum und Bühne ist ein feuersicherer Vorhang und für die Bühne ist eine Entlüftungsanlage anzubringen. Die Anordnungen unterliegen der Genehmigung des Inspektors der Brandversicherung. Ebenso bleibt die Genehmigung der Löscheinrichtungen und der Heizungsanlagen vorbehalten. 4. Die Farbentönung der Fassaden und der Dachflächen ist dem Gelände anzupassen. Vor Ausführung dieser Arbeiten sind dem Baudepartement bezügliche Vorschläge zu unterbreiten. Die eingangs erwähnten Wünsche der Gemeinde Dornach beziehen sich auf eine Reduktion der Höhe des Baues um einige Meter und um eine ruhigere Gestaltung der Fassaden. Sie wurden von Dr. Steiner zugestanden.

**Einfamilenhäuser im „Langen Lohn" in Basel.** Um dem steigenden Bedarfe zu genügen, sind an der Grenze der Stadt immer neue Straßen und Wohnungskolonien entstanden, die auch durch Reduktion der Ansprüche, durch Verminderung der Stockwerkhöhen und weniger massiven Ausbau wieder wohlfeilere Wohnungen zu schaffen suchten. Dazu gehören die Wohnungskolonien, die Architekt Bernoulli allein oder als Beauftragter von Genossenschaften draußen im „Langen Lohn" gebaut hat.

An der Straße gegen die Ziegelei und auf der Verbindungslinie zwischen ihr und dem Tramdepot vom Morgartenplatz zieht sich nun die neueste Straße im „Langen Lohn" hin, die aus lauter einstöckigen Häuschen besteht, grau oder rosa getönt, mit einem kleinen von braunen Holzpalisaden umfaßten Vorgarten und einer rückwärtigen offenen, durch das Dach geschützten Laube, an die sich wiederum ein Garten anschließt. Ihren Akzent erhält die Straße durch einzelne Zwischenbauten mit erhöhtem, antikisierendem Giebel. Die Häuser, die je nach Größe zwischen 22,000 und 38,000 Fr. kosten, enthalten im Innern 4—5 Zimmer, die durchweg 2,30 m hoch sind. Im Erdgeschoß befindet sich das Wohnzimmer mit dem eingebauten, von der Küche heizbaren Wärmeofen und die Küche mit Rechaud und Plattenbelag. Eine offene Treppe führt vom Wohnzimmer in den Mansardenstock, der drei weitere Zimmer enthält, von denen zwei durch Beseitigung der Zwischenwand zu einem größeren Zimmer vereinigt werden können. Über dem Mansardenstock befindet sich noch ein kleiner Hänge-Estrich und unter dem Erdgeschoß ein kleiner Keller nebst Waschküche und Baderaum. Eines der Häuser ist gegenwärtig von verschiedenen Basler Firmen ausgestattet worden und gibt so ein anschauliches Bild einer normal eingerichteten Wohnung.

**Bautätigkeit in Muttenz** (Baselland). An allen Peripherien des Dorfes sind in den allerletzten Jahren neue Wohnhäuser entstanden. Fast durchwegs sind es private und meistenteils Einfamilienhäuser. Auch der spekulative Wohnungsbau setzt langsam wieder ein. Die Häusergruppe, welche von einem Konsortium aus Basel am Baselweg erstellt wird, vergrößert sich langsam. Auf dem Schänzli sollen laut Publikation im Amtsblatt acht Wohnhäuser gebaut werden. Bereits ist mit dem Erdaushub begonnen worden. An der Sevogelstraße und am Auweg werden von unseren Baufirmen zwei Neubauten erstellt. Merkwürdigerweise werden an beiden Orten fast alles Bruchsteine verwendet. Auf den Wohnungsmarkt wird eine rege Bautätigkeit eine wohltuende

Wirkung ausüben. Immerhin ist die Wohnungsknappheit noch nicht ganz behoben. Doch darf gesagt werden, daß es schon vor dem Kriege immer eine Anzahl Wohnungssuchende gehabt hat. Mangel besteht gegenwärtig hauptsächlich an kleinen und billigen Mietobjekten.

**Bauliches aus Allschwil** (Baselland). Das Dorf, das heute zu den größten Vorortsgemeinden Basels gehört, entwickelt sich durch Neubauten immer weiter. In allen Teilen des Dorfes sind seit Frühjahr neue Häuser entstanden, teils im Unter- und teils im Oberdorfe. Es sind meistens Einfamilienhäuser für Private. Der spekulative Wohnungsbau dauert in der Gemeinde immer noch an. Eine Häusergruppe am Schützenweg ist verkaufsbereit. Die Gruppe am Blumenweg in Neu-Allschwil vergrößert sich langsam. Am Langmattweg und an der Carmenstraße nimmt das Bauen seinen Fortgang. In diesem Quartiere wurden von einer einzigen Firma 40 Wohnhäuser erbaut. Diese rege Bautätigkeit wird hier voraussichtlich fortdauern.

Wie man hört, soll auch im nächsten Jahr mit dem Bauen eines neuen Schulhauses und einer Turnhalle begonnen werden.

**Bauliches aus Neßlau** (St. Gallen). Rege Bautätigkeit hat hier eingesetzt. Der Bahnhof-Hotel-Neubau, der architektonisch sich der nähern Umgebung und der Landschaft anpaßt, geht der Vollendung entgegen. Mit den Erweiterungsbauten des Schülerheims in Neu-St. Johann soll sofort begonnen und noch dieses Jahr unter Dach und Fach gebracht werden. Der Bau wird von den Bauunternehmern Nescher in Ebnat und Egloff in Neßlau ausgeführt.

**Der Bahnhof Thusis** (Graubünden) soll umgebaut und mit den Arbeiten sofort begonnen werden. Der Plan verspricht einen schönen Bau mit fünf Wohnungen.

**Baukredite der Stadt Baden.** Die Einwohnergemeindeversammlung bewilligte 900,000 Fr. für die Erweiterung der städtischen Werke. Die schwebende Schuld der Stadt mit Einschluß der Kosten für die neue Limmatbrücke und ein neues Schulhaus erfordern eine Anleihe von vier Millionen Franken, die jedoch erst später von der Gemeinde zu beschließen ist. Vorläufig wurde eine Interimsanleihe von 600,000 Franken aufgenommm.

---

## Aus dem Jahresbericht des kantonalen Baudepartements St. Gallen.

(Korrespondenz.)

**1. Submissionswesen.** Im Laufe des Berichtsjahres hat der kantonale Gewerbeverband dem Regierungsrat neue Vorschläge zur Regelung des Submissionswesens eingereicht. Sie sollen einen allzu starren Zwang der Verbände ihren Mitgliedern gegenüber entbehrlich machen, anderseits aber doch eine Sanierung von Übelständen im Submissionswesen herbeiführen. Die Vorschläge sehen im wesentlichen folgendes vor: Die Verbände laden bei Submissionen die Interessenten zu gemeinsamen Berechnungen ein. Das Resultat wird der ausschreibenden Verwaltungsstelle unterbreitet. Die einzelnen Bewerber können ihre Offerten nach Gutfinden aufstellen; sie sind also, im Gegensatz zur bisherigen Praxis der Verbände, nicht mehr an ein Diktat derselben gebunden. Die Verbandsberechnung soll nach Art. 22 der Submissionsverordnung für die vergebende Behörde in dem Sinne verbindlich sein, daß die Vergebung nur an solche Angebote erfolgen darf, die, sofern eine Arbeit bis zu Fr. 50,000 in Frage steht, nicht mehr als 5 %, sofern eine solche zwischen Fr. 50,000 und Fr. 100,000 vorliegt, nicht mehr als $7^1/_2$ %, und wenn der Kostenbetrag mehr als Fr. 100,000 ausmacht, nicht mehr als 10 % von der Berechnung des Verbandes abweichen. Würde die Vergebung von der Behörde an eine Offerte mit größerer Abweichung beabsichtigt, so müßte das Sachverständigenverfahren, wie es in der Submissionsverordnung ist, Platz greifen, wobei als Sachverständige einerseits ein Vertreter des Verbandes und anderseits ein Beamter der Verwaltung zu funktionieren hätten. Diese Vorschläge unterliegen zurzeit noch der Prüfung durch das zuständige Ressortdepartement und dessen Abteilungsvorstände.

**2. Staatsstraßenunterhalt.** Die Gesamtunterhaltungskosten im Jahre 1923 belaufen sich netto auf Fr. 1,918,075.09. Sie bleiben trotz der verhältnismäßig trockenen Witterung nur um etwa Fr. 10,000 unter denjenigen des Vorjahres zurück. Der moderne Verkehr zerstört die Straßendecke, ob sie feucht oder trocken sei. Bei feuchter Witterung sind es die schweren Lastautos mit der Vollgummibereifung, die der nachgiebigen, nassen Straßendecke Schlaglöcher beibringen; in der trockenen Witterung sind es die schnellfahrenden Personenautos mit der Luftbereifung, die aus der Straßendecke den Staub und Sand heraussaugen, das Gefüge lockern und auf diese Weise die Beläge zerstören.

Über den Umfang und die Kosten der einzelnen künstlichen Belagsarten, die im Berichtsjahre zur Ausführung gelangten, gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

| Belagsart | Länge m | Fläche m² | Kosten per m² Fr. | Gesamtkosten Fr. |
|---|---|---|---|---|
| 1. Walzungen . . . . | 2276 | 13,555 | 4.50 | 60,788.37 |
| 2. Neuteerungen . . . | 6161 | 37,477 | 0.80 | 29,412.40 |
| 3. Teerschotterbeläge und Innenteerungen . . | 5475 | 35,518 | 9.05 | 321,045.69 |
| 4. Kleinpflästerungen . . | 2583 | 12,854 | 16 90 | 217,853.89 |
| 5. Kombinierter Belag . | 1125 | 6,626 | 9.70 | 64 321.76 |
| Zusammen (bezw. Durchschnitt) | 11,457 | 68,553 | 10.12 | 693,422.11 |
| Ferner wurden verausgabt für Maschinen- und Geräteanschaffungen, für Flickwalzungen, sowie verschiedene weitere Anschaffungen und Arbeiten . | | | | 53,280.55 |
| | | | Zusammen | 746,702.66 |

Die Straßenverwaltung ist im Berichtsjahr in vermehrtem Maße zur Herstellung von Innenteerungen und Teerschotterbelägen übergegangen, weil es sich gezeigt hat, daß die reinen Oberflächenteerungen auf den stark befahrenen Staatsstraßen bei den herrschenden klimatischen Verhältnissen nicht wirtschaftlich sind. Außerdem wurde probeweise eine neue Belagsart mit Asphaltbitumen eingeführt.

**3. Doppelspur Wil—Rorschach und Bahnhofumbau Rorschach.** Bestimmte Wahrnehmungen veranlaßten das kantonale Baudepartement bei der Generaldirektion der Bundesbahnen wegen des Ausbaues der Doppelspur auf der Strecke Wil—Rorschach und der Neugestaltung der Bahnhofverhältnisse in Rorschach neuerdings vorstellig zu werden. Dabei wurde die Erwartung ausgesprochen, daß das zum Teil bereits fertige, zum Teil im Bau begriffene zweite Geleise zwischen Wil und Rorschach bis zu der auf das Jahr 1927 in Aussicht genommenen Eröffnung des elektrischen Betriebes durchgehends fertiggestellt werde. Sodann hat das Departement darauf hingewiesen, daß der Elektrifikation vorgängig auch die Bahnhofverhältnisse in Rorschach definitiv neu geordnet werden sollten. In ihrer Antwort hat die Generaldirektion im wesentlichen ausgeführt, daß von der rund 45,6 km langen Strecke Rorschach—Wil bis heute 10,9 km doppelspurig in Betrieb seien, daß auf rund 16,5 km der Unterbau für das zweite Geleise als Notstandsarbeit erstellt worden, und daß auf etwa 18,2 km für die Doppelspur noch nichts geschehen sei. Die Kosten für die noch auszuführenden Bauarbeiten stellen sich auf mut-