Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 42 (1926)

Heft: 50

Artikel: Zur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581929

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: 28.11.2025

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

wird demnächft beim Peftalozischulhaus erftellt. Bor anderthalb Sahren tauften die politische Gemeinde fudlich der Peftalozzistraße und die Schulgemeinde gegenüber, gegen das Schulhaus, von Max Schönfelds Erben größere Bodenftücke zu günftigen Bedingungen. Die politische Gemeinde wollte dort entweder neue Industrien ansiedeln oder, was lettes Jahr dann geschah, etwa die hälfte des Grundflückes zu einem Fußballplat verwenden. Es zeigte sich bald, daß die Schuljugend ihren Spielund Sportbetrieb nicht auf diesem großen Plat ausüben konnte; wollte man fie nicht welterhin auf die Strafen, die bekieften Schulplätze oder andere öffentliche Plätze anweisen, so mußte man ihr einen eigenen Spielplat gur Berfügung ftellen. Dazu genügte aber die ziemlich unsebene, mit großen Obstbäumen besetzte Schulwiese nicht. Der Stadtrat ergriff die Initiative für Ausführung der nötigen Erdarbeiten. Da für die Abhaltung des ft. gallischen Kantonalturnfestes 1927 die Wiesen und Blate zu beiden Selten der Peftalozziftraße sich sehr gut eignen und überdies für die Aufstellung der etwa 70 m langen Fefthütte samt Ruche, Tee- und Bierzelt die Schulwiese in erster Linie in Frage kommt, entschloß sich auch das Organisationstomitee des Turnfestes, an die Erdarbeiten einen Beitrag zu leiften. So tam eine allseitige Einigung zuftande. Die Schulgemeinde übernimmt 2500 Fr., das Turnfest 500 Fr., die politische Gemeinde 2000 Fr. und ftellt überdies ihr technisches Personal für Projekt. ausarbeitung, Bauleitung und Abrechnung koftenlos zur Berfügung. Die nötigen Kredite find bewilligt, fo daß demnächst mit der Aussührung begonnen werden kann.

Renban der Kantonalbankstliale in Korschach. (Korr.) Im Jahresbericht 1926 der st. gallischen Kantonalbank steht zu lesen: Die Vorstudien sür einen Banksnendan in Korschach auf der früher erworbenen Curtiwiese haben unsere Behörden und die hiefür gewählte Baukommission in verschiedenen Sitzungen beschäftigt. Eine Plankonkurrenz, an der drei Architektur-Firmen in Korschach, eine in St. Gallen und eine in Wil partizipierten, hat keine ganz befriedigende Lösung gebracht. Die Baufrage wird die Behörden weiterhin beschäftigen. Neuestens sinden zwischen den Behörden der Kantonalbank und denjenigen der politischen Gemeinde Korschach wieder Berhandlungen statt über die Stellung des Bankgebäudes, sowie über die Straßen: und Platzgestaltung, so daß diese Baufrage vermutlich bald bestimmtere Gestalt annehmen wird.

Die Innenarbeiten in der Flugwerft Altenrhein (St. Gallen) schreiten rüftig vorwärts. Zurzeit werden von der Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich die Maschinen montiert. Bereits sind auf die Zeit der Inbetriebsetung der Anlage Arbeiter eingestellt worden, so u. a. Spengler und Maler, und zwar zu annehmbaren Stundenlöhnen, die der Unternehmung zur Ehre gereichen. Mit den seinerzeit unterbrochenen Drainierungsars beiten auf dem eigentlichen Flugselbe ist wieder begonnen worden und gegenwärtig wird die künstliche Rampe für Wasserslugzeuge in Angriss genommen. Drei der Flugballen sind bereits eingedeckt und gegenwärtig wird die Glasbedachtung an der vierten und größten Halle montiert.

Bafferverforgung Bildhaus. Die Korporation Schönenboden bei Wildhaus (St. Gallen) läßt eine neue Wafferverforgung mit Hydrantenanlage erstellen.

Bauliches aus Bijchofszell. Die Munizipalgemeinder versammlung bewilligte einen Kredit von 15,600 Fr. für notwendige Bauten im Nathaus, Erstellung einer Zenstralheizung in der Turnhalle und Verbesserung der sanitären Anlagen.

Reues Poftgebände in Chiaffo. Der Gemeinderat von Chiaffo wird in nächfter Zeit der schweizerischen

Postverwaltung beantragen, den Bau des neuen Postgebäudes in Chiasso zu fördern. Die Gemeinde Chiasso ist bereit, das nötige Terrain, für dessen Expropriation 50,000 Fr. nötig sind, der schweizerischen Postverwaltung gratis zur Verfügung zu stellen. Das neue Postgebäude wird ungesähr 200 m hinter dem Bahnhof gebaut werden und mit den Parrons durch Untersührungen verbunden sein

Bur Eröffnung der linksufrigen Bürichfeebahn.

(Rorrespondeng.)

Bur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn am 1. März 1927 ist eine Denkschrift erschienen, die von den Herren Oberingenieur Robert Grünhut und Dr. Martin Hürlimann versaßt ist, reichlich mit prächtigen Originallitographien von D. Baumberger durchsetzt wurde und in der Graphischen Anstalt J. E. Wolfensberger eine Ausstührung erhalten hat, die künstlerisch wohl das Beste darstellt, was sich auf dem Gebiete der Druckerzeugnisse ermöglichen läßt.

Bundesrat Dr. Robert Haab hat dem prächtigen Werke ein Borwort vorgesett, worin er die Stadt Zürich und die Schweizerischen Bundesbahnen zu der Bollendung des seit 30 Jahren erstrebten Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn auf dem städtischen Gebiete beglückwünscht und als seinen Bunsch und seine Hoffnung äußert, daß die neue Bahnanlage die weitere kraftvolle Entwicklung der Stadt Zürich fördern und damit zugleich die Schweizerischen Bundesbahnen befruchten möge.

Im Juli 1875 wurde die Linie Zürich-Wollishofen eröffnet, aber schon zwei Jahrzehnte später wurde der Umbau der Linie als eine unabweisbare Notwendigkeit erkannt. Satten die Bertreter der Bevölkerung die Nordoftbahn im Jahre 1872 nicht veranlaßt, die Station Enge in der Nahe des Gees ju errichten, fo mare, wie in der Geschichte bis jum Baubeginn ausgeführt wird, die Linie weiter weftwärts, von der Altstadt entfernt, in weniger bebautes Gelände zu liegen gekommen, und die übelftande der 12 schienengleichen Abergange waren weniger oder vielleicht erft in viel späterer Zeit fühlbar geworden. Das Beftreben eines Teils der Bevölkerung, die Station Enge in der Rahe bes Sees zu behalten, mar denn auch auf die Planung der neuen Linie von Einfluß. Im Jahre 1875 verkehrten zwischen dem Sauptbahnhof und Wollishofen täglich 20 Züge. Nach dem zweigeleisigen Ausbau und nachdem die Linte Thalwil Zug im Jahre 1897 eröffnet worden war, stieg die Zahl der täglichen Züge auf 70 und im Winter 1913/14 auf rund 100. Die häusige Schließung ber Bahnschranken wirkte an allen übergängen, besonders morgens, mittags und abends und bei den drei übergängen an der Seeftraße, Badenerstraße und Birmensdorferstraße, an denen Straßenbahnen verkehren, sehr ftorend. Eine Zählung im Dezember 1913 ergab folgende lehrreiche Zahlen; bet diesen übergängen wurden jährlich etwa 3,200,000 Fußgänger, 390,000 Fuhrwerke, 99,000 Radfahrer und 52,000 Autos, alles in allem 13 % bes Gesamtverkehrs je 2 Minuten lang aufgehalten. Dies ergibt einen jährlichen Zeitverluft von 18,000 Tagen. An der Badenerstraße waren die Schranken täglich 91 Minuten lang geschloffen. Dadurch wurden 2380 Fußgänger, 59 Fuhrwerke, 49 Radfahrer, 21 Automobile und 4696 Trampaffagiere aufgehalten. Ahnlich lagen die Berhaltniffe bei den andern Bahnübergangen, und heute find diefe Bahlen erheblich übertroffen.

Nachdem der Streit um die Frage, ob eine Hochbahn oder eine Tiefbahn gebaut werden sollte, endlich zugunsten der letztern entschieden war, konnte endlich am 22. Dezember 1913 zwischen Bahn und Stadt der Vertrag Neu bearbeitet.

Neue Redaktion.

Vollständig revidiert.

SCHWEIZ. BAUKALENDER

REDAKTION Dr. WALTER HAUSER, DIPL. ARCHITEKT, ZÜRICH.

SCHWEIZ. INGENIEURKALENDER

REDAKTION DIPL. INGENIEUR MAX AEBI, ZOLLIKON-ZÜRICH.

Die unter der neuen Redaktion vollständig umgearbeiteten, den heutigen Verhältnissen entsprechenden Angaben der beiden Kalender, enthalten die Preise sämtlicher Bauarbeiten, die Preise der Baumaterialien, Tag- und Fuhrlöhne in den bedeutenden Städten der Schweiz, Tabellen etc.; ein Inhalt von ausserordentlicher Fülle, emsig zusammengetragen für Hoch- und Tiefbau, vom Grund bis zum Dach, alle Arbeiten des Architekten, Ingenieurs, Baumeisters und sämtlicher Bauhandwerker.

Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Bauinteressenten.

Mit der Zuziehung der beiden in der Praxis stehenden Fachmänner als Redakteure hat der Verlag einen bedeutenden Schritt vorwärts getan, um die nun seit bald 50 Jahren als unentbehrliche Ratgeber eingeführten Kalender, durch ihre sachgemässe umfangreiche Neubearbeitung auf der Höhe zu halten.

> Preis einzeln 10 Fr. Beide Kalender zusammen 17

> > Bestellungen erbittet

TEL.: HOTTINGEN 27.73 FRITZ SCHUCK, ZURICH 7

MERKURSTRASSE 56

abgeschloffen werden, der die rechtliche und wirtschaftliche Grundlage für den nun beendeten Bau gebildet hat.

Ein zweites Rapitel widmet die Denkschrift bem von der Bahn durchzogenen Gelände, dem Muraltengut, dem Belvoirgut, dem Rietergut, dem Freudenberggut, dem Fretgut, dem Sihlhölzli, welch letteres der Sihlverlegung wei-den mußte, und auf dem noch dieses Jahr ein neuer Sport- und Turnplat mit Turnhallen und anderen für die Sportpslege ersorderlichen Einrichtungen erstehen wird.

Der Hauptteil des Werkes dient jedoch dem Bau der neuen Linksufrigen. Die Expropriation, die Gihlverlegung, die Tunnelbauten, die Unterbauarbeiten zwiichen dem Wiedikonertunnel und dem Hauptbahnhof, die Aufnahmegebäude ber Stationen Wiediton und Enge, die Straßenbruden, die Bahnfteigdacher, die Sicherungsanlagen erfahren eine eingehende Würdigung, die mit einigen wirtschaftlichen Angaben und der Darftellung der

Organisation des Baues abschließen.

Die Kosten des ganzen Baues waren im Jahre 1913 du 23,520,000 Fr. veranschlagt. Bon dieser Summe entstelen 9,600,000 Fr. auf den Landerwerb, 11,200,000 auf die eigentlichen Bauarbeiten und der Reft auf Rapitaldinfen, Bauleitungstoften und Verschiedenes. Im Sahre 1924 wurde der Baukredit um 15,000,000 auf 38,520,000 Fr. erhöht. Dieser Betrag wird voraussichtlich nicht erreicht werden. Eine wesentliche Erhöhung bes vor bem Artege aufgeftellten Voranschlages ift aus den allgemein bekannten Gründen bei den eigentlichen Bauarbeiten und wegen der langen Bauzeit bei den Kapitalzinsen einge treten. Die Einhaltung der ursprünglich mit 4 Jahren angesetzten Bauzeit war unmöglich; ber Bau dauerte vom März 1918 bis März 1927, also neun Jahre. Diese Bergögerung murbe nicht nur baburch verurfacht, daß während bes Krieges die Schwierigkeit ber Beschaffung

geeigneter Arbeitsfrafte und ber Bauftoffe ben Arbeitsvorgang verlangsamten, und daß nach Bollendung der Sihlverlegung im Jahre 1920 die Weiterführung der Arbeiten wegen der ungunftigen wirtschaftlichen Berhaltniffe und Ausfichten langere Beit in Frage ftand. Biel nachhaltiger ift die Berlangerung ber Baudauer baburch herbeigeführt worden, daß wesentliche Projektanderungen zu langwierigen Verhandlungen führten und Berzögerungen, ja fogar zeitweilige Einstellung ber Bauarbeiten auf einigen Streden verursachten. Go haben die Einführung ber Sibltalbahn in Blediton ftatt in Enge, die Erftellung des Aufnahmegebäudes an der Birmensdorferftraße und auch der sehr spät veranstaltete Bettbewerb für ben Bahnhof Enge sowie der große, früher nicht vorgesehene

Umfang der Bauten sehr verzögernd gewirkt. Die Erhöhung der im Jahre 1913 veranschlagten Baukosten, die etwa 60 % von der Brutto: und 80 % von der Nettosumme (32,180,000) betragen dürften, kann im Hinblick auf die infolge des Krieges eingetretene Erhöhung aller Preise nicht als übermäßig bezeichnet werben. Der große Aufwand hat es ermöglicht, dem Baugewerbe durch viele Jahre und insbesondere in der Zett nach dem Kriege, da die Bautätigkeit arg darniederlag, reichliche und gute Arbeitsgelegenheit zu verschaffen.

Die Aufarbeitung der Detailentwürfe und die Durchführung des Baues war der Bauabteilung des III. Bundesbahnfreises übertragen, der Oberingenieur Grünhut vorstand. Im März 1924 wurde unter seiner Leitung eine der Generaldirektion der Bundesbahnen unterstellte Bauabteilung geschaffen und es wurden Oberingenieur Grünhut zwei Ingenieure und fechs wettere herren als technisches und administratives Hilfspersonal beigegeben. Die Ausführung ber Bauten erfolgte durchwegs in Atford in Baulofen, die die einzelnen für fich ein ganges bilbenden Bauteile umfaßten, auf Grund von öffentlichen und beschränkten Wettbewerben.

Bei der Projektierung und der Ausführung aller Bauteile wurde den Bedürsnissen der Bahn und der Stadt in weltgehendem Maße Rechnung getragen, und es ist bei aller Einsachhelt und Sparsamkeit darnach gestrebt worden, die Bauwerke unter voller Wahrung ihrer Zweckmäßigkeit so würdig auszugestalten, daß sie sich gut in das Bild der Stadt einsügen.

So ist durch das Zusammenwirken der Bahn: und Stadtbehörden unter teilweise äußerst schwierigen techenischen und wirtschaftlichen Verhältnissen ein Bauwerk entstanden, das der Stadt Zürich ermöglichen wird, sich in Zukunst vom Eisenbahnverkehr nicht mehr gehemmt zu entsalten, und das die Abwicklung dieses Verkehrs auf der für die Schweiz wie für das Ausland gleich wichtigen Linie erleichtern und verbessern wird.

Musstellungswesen.

Die Gewerbe- und Induftrie-Ausstellung Derliton 1927. In seiner Generalversammlung konnte der Gewerbeverein Derlikon mit großer Genugtuung feststellen, daß sowohl von seiten des Organisationskomites wie auch der einzelnen Subkomites fleißige und erfolgreiche Bor. bereitungsarbeit geleistet worden ist. Alle anfänglichen Schwierigkeiten sind beseitigt, die Anmeldungen aufnen sich in erfreulicher Beise und die ganze Allgemeinheit, die lokalen Bereine an der Spite, stellen sich in vers dankenswerter Weise in den Dienst des Unternehmens. Ein kleineres Blakat wird demnächst ein weiteres Bublitum auf diese Ausstellung aufmertsam machen. Für ein größeres mehrfarbiges Platat wird unter Runftlern, vorab den lokalen, ein Preiswettbewerb statistinden. Interessenten aller Art erhalten nach wie vor bereit-willigst detaillierte Auskunft durch den Präsidenten des Organisationskomites, Gemeinderat Wettstein, oder den Borfitenden des Ausstellungstomites, Fabrifant Nyffenegger. Auch das Finanzkomite war in der angenehmen Lage, über die finanzielle Unterstützung feitens Induftrie, Gewerbe und Ginwohnerschaft Bufriedenftellendes zu melden. Es ist daher zu hoffen, daß das Unternehmen einen ichonen Erfolg zeitigen wird.

Ausstellung des europäischen Kunstgewerbes 1927. In Leipzig wurde eine Ansstellung des "europäischen Kunstgewerbes 1927", an der sich Deutschland, Desterreich, die Schweiz, Frankreich, Italien, Großdritannien, Belgien, Dänemark, die Niederlande und die Tschechossowakei beteiligen, eröffnet. Sie bietet eine Auswahl aus der Pariser Ausstellung von 1925 und bildet in gewisser Hinsicht auch ein Gegenstück zu den auf der Leipziger Messe ausgestellten Gegenständen kunstgewerblicher Art.

Verkehrswesen.

Wesentliches von der Schweizer Mustermesse. (Mitget.) Die Mustermesse charafteristert sich im wesentlichen als neueste Form des Marktes. Messe ist wirtsschaftlich gleichbedeutend mit Markt. Die Bezeichnung Mustermesse steht im Gegensatz zu der ursprünglichen Form des Marktes, der Warenmesse.

Auf der Warenmesse (== Warenmarkt) ist der Verkäuser mit einem wirklich vorhandenen Warenvorrat vertreten; man kann sagen, er ist mit so viel Waren auf dem Markte, als er verkausen möchte. Die Waren gehen dementsprechend nach erfolgtem Abschluß des Geschästes auf dem Markte selbst an den Einkäuser bezw. Käuser über. Die Warenmesse ist die Form des Marktes,

wie sie jahrtausende lang allein bestand und wie sie für zumeist lokale Birtschaftsgebiete (Bezirke, Städte) erhalten geblieben ist (Jahrmärkte, Gemüsemärkte und dgl.). Das gegen kommt in den entwickelten Birtschaften die Warenmesse als Markt für große Einzugsgebiete nur noch außnahmsweise, meist nur für gewisse Artikel in Frage (z. B. Pelzmärkte). Die moderne Technik, die veränderte Produktionsweise und das neuzeitliche Verkehrss und Nachsrichtenwesen haben auch in der Marktgestaltung grundslegende Veränderungen geschaffen.

Die Muftermesse hat sich aus der Warenmesse entwickelt. Während also auf der Warenmesse in der Regel eine Menge von Gütern gleicher Gattung, eine Warenmenge, mitgebracht wird, werden an der Mustermesse nur Waren-Muster und Fabrikate-Typen vorgezeigt. Das Handelsgeschäft wickelt sich ab auf Grund der aufgestellten Muster und Typen, die die tatsächliche Produktion zur Darstellung bringen. Die Mustermesse ist aber nicht wie die Warenmesse eine Einrichtung zur Bermittlung des Absatzs zwischen dem Händler und dem Konsumenten, sondern sie ist eine wirtschaftliche Organissation mit dem Zwecke Produzenten, Großisten, und Detailhandel zusammenzusühren.

Demnach ift die Mustermesse in erster Linie eine praktische Einrichtung für Geschäftsleute. Sie sammelt einerseits in großem Umsange die Produktion verschiedenster Fabrikationsgediete; sie konzentriert ein großes Warenangebot auf einem kleinen Raume und in einer kurzen Zeit. Dank der Borteile, die ein solch überssichtlich gegliedertes Warenangebot dietet, vermag die Veranstaltung eine große Zahl von Interessenten und Einkäusern heranzuziehen. Auf der Mustermesse bietet sich auf beste Weise die Möglichkeit des Vergleichens und Prüsens der Beschaffenheit und Qualität der Ware.

Die Mustermesse ist eine sehr zweckmäßige Verkaufs- und Einkaufsorganisation im heutigen Handelsverkehr.

Es erfüllt aber die Muftermesse als Warenmufterschau großen Umfangs gleichzeitig eine weitere wichtige wirtschaftliche Funktion: Die Muftermesse ift auch ein ausgezeichnetes Propagandainstrument für die einzelne Fabritationssirma, für Großisten, Produzentenverbande und die Boltswirtschaft als Ganges. Unter diesem Gefichtspunkt betrachtet, ift die Muftermeffe nicht nur eine Berkaufs: und Einkaufsorganisation, sondern erhalt sie bis zu einem gewissen Grade auch den Charafter einer Ausstellung. Doch ift festzuhalten: Die Mustermesse, bei der der kaufmannische Zweck gewahrt bleibt, ift teine Ausstellung. Die Ausstellung ift in ihrer reinen Form eine Beranftaltung mit bem Zwecke, die Fortschritte in der Technik (Produktion, Verkehr usw.) und auch allgemein die Veränderung im Kulturleben in größeren und fleineren Zeitabschnitten dem großen Bublikum eindrucksvoll zur Darstellung zu bringen. Dabei ift hier die Standbekoration von besonderer Wichtigkeit und meiftens mit erheblichen Roften verbunden. Für die Meffebeteiligung foll aber ber Grundsatz gelten, mit moglichft geringen Mitteln eine geschäftlich gediegene Aufmadung des Meffestandes vorzunehmen.

Broduktion und Handel haben in der Schweis zer Muftermesse gleicherweise einen Sammels punkt ihrer Interessen.

Industriellen, Gewerbetreibenden gibt die Mustermesse die Gelegenheit, entsprechend dem Umfange des Betriebes mit ihren Erzeugnissen auf dem großen Muster-Barenmarkte vertreten zu sein. Der Handel bei dient sich der Messe mit ebenso großem Borteil; sie gibt ihm die Möglichkeit rationellen Einkaufs und wertvoller sachlicher Orientierung.