

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 45 (1929)

Heft: 42

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: 13.02.2026

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

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

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

Unabhängiges
Geschäftsblatt
der gesamten Meisterschaft

Band
XXXXV

Direktion: Fenn-Goldinghausen Erben.

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

Zürich, den 16. Januar 1930.

Wochenpruch: Es lernt niemand aus,
Bis das Grab ist unser Haus.

Bau-Chronik.

Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich wurden am 10. Januar für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt: I. Ohne Bedingungen:

1. Stadt Zürich, Bärtschli-Badanstalt Sonnenbadvergrößerung, Z. 1; 2. Kirchgemeinde Aufersthl, Pfarrhaus Bäckerstraße 248, Abänderungspläne, Z. 4; 3. J. Flachsmann, Hintergebäude Agnesstraße 26, Abänderungspläne, Z. 4; 4. Alb. Landmann, Waschlüchenverlegung Feldwegstraße Nr. 57, Z. 8; II. mit Bedingungen: 5. Genossenschaft Schwalbe, Wirtschaftsumbau Bahnhofstraße 89, Z. 1; 6. Gebr. Guggenheim, Umbau Löwenstraße 58, Z. 1; 7. R. Käfer & Söhne, Autoremise Seidengasse 15, Z. 1; 8. W. Naef, Um- und Aufbau Bahnhofstraße 54, teilweise verweigert, Z. 1; 9. E. Spinner, Um- und Aufbau Bahnhofstraße Nr. 52, teilweise verweigert, Z. 1; 10. W. Friedrich, Einfamilienhaus Rikbergstraße 88, Abänderungspläne, teilweise verweigert, Z. 2; 11. A. Hedinger, A. Stenhard und H. Straßer, Einfamilienhäuser Widmerstraße 23/25, Abänderungspläne, Z. 2; 12. F. Hofmann, Umbau mit Autoremise Albißstraße 95, Z. 2; 13. Ruster S., Wohnhaus mit Einfriedung und Autoremise Renggerstraße 79, Z. 2; 14. Laubi & Bockhard, Einfamilienhäuser mit Einfriedung, Autoremise und

teilw. Vorgartenoffenhaltung Rikbergstraße Nr. 84/86, Z. 2; 15. Schweiz. Seidengazefabrik A. G., Wohn- und Geschäftshaus Grütlistraße 68, Abänderungspläne, teilweise verweigert, Z. 2; 16. A. G. R. Böhrlinger, Fortbestand, Um- und Ausbau von Kohlenstuppen mit Autoremissen bei Talwiesenweg 25, Z. 3; 17. Allgemeine Baugenossenschaft Zürich, Wohnhäuser Seebahnstraße 191 bis 201/Kanzleistraße 151—155, 161, 163/Grismannstraße Nr. 45—55/Quartlerstraße 4—10, Abänderungspläne, Z. 4; 18. Allgemeine Fabrikationsgesellschaft, Wohn- und Autoremissengebäude Hohlstraße 343, Z. 4; 19. Baugenossenschaft der Straßenbahner von Zürich, Wohnhäuser mit Einfriedung Parallelstraße 2. u. 3. 66, 68/Quartlerstraße 3/7, Z. 4; 20. A. Bryll, Verbindungssteigwandung Langstraße 78/80, Z. 4; 21. Elektro Lux A. G., Umbau Morgartenstraße 3, Abänderungspläne mit Autoremissen und Auffahrtsrampe, Z. 4; 22. Dr. à Porta, Umbau Sihlfeldstraße 122—126, Z. 4; 23. J. Rothschild, Umbau mit Autoremissen hinter Hohlstraße 185, Z. 4; 24. J. J. Weilenmann, Autoremissen Pflanzschulstr. 35, Z. 4; 25. A. Egli, Schuppenanbau Lichtstraße Rat. Nr. 2708, Z. 5; 26. Baugenossenschaft Kornhausquartier, Werkstätt Nordstraße 114 und Wiedererwägung für Werkstätt Nordstr. 118, Z. 6; 27. A. Baumann, Wohnhaus Rousseaustraße Nr. 23, Abänderungspläne, Z. 6; 28. H. Frensch, Brandmauerdurchbruch Rigiplatz 1/Universitätsstraße Nr. 110, Z. 6; 29. A. Gnirs, Umbau Schindlerstraße 5, Z. 6; 30. G. Helde, Autoremise Freudenbergstraße Nr. 134, Z. 6; 31. Stadt Zürich, Umbau

Zannenstraße 17, Z. 6; 32. H. Studer, Einfriedung Eusenbergstraße 193/195, Z. 6; 33. Ed. Züblin & Co., Einfriedung und teilweise Vorgartenoffenhaltung Kornhausstraße 9/Rousseaufstraße 10, Z. 6; 34. Ed. Züblin & Co., Einfriedung Kornhausstraße Nr. 15—21, Z. 6; 35. D. Herfeld, Wohnhaus mit Autoremise Restelbergstraße 49, Z. 7; 36. Sattler & Co., Autoremise b. Hochstraße Nr. 87, Erneuerung der Baubewilligung, Z. 7; 37. Baukonförtium Seewarte, Bohn- und Geschäftshäuser Dufourstraße 29/31, Hallenstraße 15, Abänderungspläne, Z. 8; 38. Dr. J. Enderli & E. Leuner, Wohnhäuser mit Autoremise und Einfriedung Enzenbühlstr. 108/110, Z. 8; 39. E. Wanner, Autoremise Gasstraße 5, Z. 8.

Schulhausneubau in Zürich. (Aus den Stadtratsverhandlungen.) Dem Großen Stadtrat wird zuhanden der Gemeinde beantragt, für die Erstellung eines Schulhauses im Friesenberg mit Turnhalle und öffentlicher Anlage auf Rechnung des außerordentlichen Verkehrs einen Kredit von 1,728,000 Fr. zu bewilligen, und es werden ihm die Pläne und der Kostenvoranschlag zur Genehmigung vorgelegt.

Bauliches aus dem 6. Stadtkreis Zürich. Von der Entwicklung des 6. Stadtkreises gewinnt man die beste Übersicht auf der Brenellsgärtli-Terrasse — nordwestlich vom Rigiblick — und von der gegenüberliegenden „Waidburg“, oberhalb der reformierten Kirche Wipflingen. Die Wanderung von der einen Aussichtswarte zur andern bietet ein packendes Bild von der regen Bautätigkeit in der Stadt. Welche Veränderung innerhalb dreier Jahrzehnte! Um die Jahrhundertwende reichte die geschlossene Überbauung des einstigen Zürich IV noch kaum an die Medill-Rotbuch-Röschibachstraße hinauf. Auch bei der Kirche Untersträß, im Rotbuch-Kornhausquartier, im Setten und im Habsburg-Zeumerviertel waren nur Wiesen und Gärten neben den wenigen Bauernhäusern zu sehen. Heute stellen wir ein fast vollständiges Zusammenwachsen mit Derlikon und sogar mit Neu-Affoltern über den Milchbuck hinüber, und am Waidhang entlang mit dem sonnigen Hönng fest. In wenigen Jahren schon werden sich aus diesem Häusermeer die neue Milchbuckkirche und das imposante Wipflinger Gemeindehaus herausheben. Diese bauliche Erweiterung zwingt die Stadt zu immer neuen Straßen- und Schulhausbauten. Zuverlässige Vorausberechnungen haben ergeben, daß der größte Stadtkreis mit gegenwärtig 125 Lehrstellen im Jahre 1931 schon 144, und anno 1933 gar 163 Lehrkräfte an seiner Primar- und Sekundarschule benötigt, weil die Total-Schülerzahl von zurzeit 4458, auf 5020 im Jahre 1931, auf 5585 im Jahre 1933 ansteigen wird. Darum sind bereits zwei schöngelegene Bauplätze für neue Schulhäuser in Aussicht genommen worden.

Vom Brenellsgärtli wandern wir weiter auf der Frohburgstraße gegen Schwamendingen. Da fällt neben der kleinen Einfamilienkolonie der A. B. Z. ein grün-gelber Flachdachbau neben einem größeren Tennisplatz am Waldrande auf. Am alten Bockenspital vorbei gelangt man bald auf die verkehrsreiche Winterthurerstraße. Häßliche Kolonien sind hier von den rührigen Baugenossenschaften Obersträß, Freiblick u. a. aus dem Boden gezaubert worden. Wir streben am geräumigen neuen Tramdepot Irchelstraße vorbei dem neuen Schulhaus auf dem Milchbuck zu. Durch die neue, mit auffallend breiten Trottoir-Baumstreifen versehene Guggachstraße gelangen wir in die schöne Bucheggstraße, die nach ihrer Vollendung die Glattal- mit den Zimmattalstraßen über die Wipflingerbrücke direkt verbinden wird. Nördlich, gegen die Wehntalerstraße hin, steht seit etwa einem Jahre die große Wohnkolonie der Straßenbahner mit einem

Rindergartenlokal. Die neue Hofwiesenstraße bringt die notwendige zweite Tramverbindung mit Derlikon. Überall sind die Pflasterer und die Dampfwalzen an der Arbeit, und die Geleise sind bis über die Stadtgrenze hinaus bereits einbetoniert. An der alten, gegen den Guggach ansteigenden Rötelfstraße treffen wir die interessanteste Straßenbaustelle. Hier muß das frühere Niveau wesentlich gehoben, und die Steigung ausgeglichen werden; deswegen hat die Ingenieurfirma Schafir & Mugglin an der Kreuzung mit der Bucheggstraße mehrere bis drei Meter hohe Stützmauern und einen Fußgängersteig erstellen müssen. Hier befinden wir uns in der Nähe der Brenellsgärtli- und der Rötelfstraßen-gemeinschaftsbauten; diese mit ziegelroten Mehrfamilien-, jene mit gelblichen Reihen-Einfamilienhäusern. Beim untern Weiher, nahe der Kirche Wipflingen, wird eben mit einem mächtigen Raupentrockenbagger der unterste Teil der Bucheggstraße in Angriff genommen, nachdem dort das große Reservoir der städtischen Wasserversorgung fertig eingedeckt worden ist. Wenig weiter hönngwärts endlich wird jetzt die Lehenstraße um etliche Hundert Meter bis in die äußere Nordstraße verlängert. Wie Pilze schließen die Neubauten empor. Hinter der katholischen Gethirtkirche Wipflingen, gegen die Nordbrücke hin, stadtwärts an der Schubert- und Rousseaufstraße, überall neue Kolonien. An der Röschibachstraße sind mächtige Geschäftshäuser entstanden; es soll hier der erste Kino dieses Stadtkreises gebaut werden. Auch an der aussichtsreichen Wunderliststraße, im Waid-Nordsträßwinkel, und besonders auch im Dreieck zwischen der Hönngger- und der Brettensteinstraße befinden sich fertige und werdende Neubauten. Schade, daß hier am Waidhang nicht einheitlichere und gefälligere Kolonien entstehen wollen. Rasch genug wird ja nun auch noch das letzte größere Nebbergidyll von Zürich 6, der „Siedelstrebberg“, verschwinden. Man bedauert den Verlust dieses Gutes mit seinen Rebhängen und den grünen Baumgärten. Hoffentlich wird der Öffentlichkeit etwas davon erhalten, z. B. ein genügend breiter Zimmattalferstreifen für ein Zimmattalstrandbad. („N. Z. Z.“)

Der Musikpavillon in den Stadthausanlagen in Zürich. Die Erweiterung des Musikpavillons in den Stadthausanlagen ist fertig durchgeführt. Sie erstreckte sich in der Hauptsache auf eine Vergrößerung der Bodenfläche des Pavillons bis außerhalb der Stützpfeller. Gleichzeitig ist auf der Seeseite eine zweite Treppe errichtet worden, so daß nun zwei Eingänge zur Verfügung stehen, was eine raschere Füllung und Entleerung des Pavillons ermöglicht. Der erweiterte Musikpavillon steht also auf die im Frühjahr beginnende Konzertsaison jetzt gerüstet da. Er wird auch die erweiterte Stadtmusik noch bequem zu fassen vermögen.

(Korr.) Die Zürcher Automarkthalle in Affoltern, die zurzeit im Bau begriffen ist, erfährt von orientierter Seite im „Zimmattaler Tagblatt“ folgende Schilderung: Die längst geplante Automarkthalle an der Stadtgrenze wird nach den Plänen von Architekt Schultheß in Zürich erstellt. Eine große Ausstellungshalle für zirka 100 Wagen, mit anschließendem Wasch- und Reparaturhaus, nebst Eingangsvorbau mit Büros, wird eine Fläche von fast 3000 Quadratmetern decken. Zu dieser Halle gehört das im Rohbau schon fertige Wohn- und Geschäftshaus, das die zum beabsichtigten Ausstellungsbetrieb und Automarkt notwendige Spelawirtschaft aufnehmen wird. Was hier in erster Linie untergebracht werden soll, das ist der offizielle Handel in Auto-Occasionen. Besitzerin dieser Autohalle ist die neugegründete Auto-Occasions A.-G., mit Sitz in Zürich. Diese Gesellschaft will den Handel mit gebrauchten Autos in die

Hand nehmen und organisieren. Was heute alle Freitage unter freiem Himmel in Zürich auf dem Beatenplatz stattfindet, nämlich ein Markt für gebrauchte Automobile, soll sich in geordneter Weise in dieser Halle und vor ihr abwickeln. Die Gesellschaft Auto-Occasions A. G. rekrutiert sich aus ersten Autofirmen auf dem Platz Zürich, welche die Gewähr realer Grundlagen geschäftlicher Tendenzen bieten. Eine Konkurrenzierung des Verkaufes von neuen Wagen soll absolut vermieden werden. Es besteht die Absicht, je eine Frühjahrss- und eine Herbstsonderausstellung für die ganze Schweiz zu machen, womit weite Kreise auf das Unternehmen aufmerksam gemacht werden sollen. Denn die ganze Schweiz gilt hier als Arbeitsfeld, nicht nur der Platz Zürich.

Ueber die Erweiterung des Bahnhofes Wädenswil ist nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen Gemeinderat und Kreisdirektion 3 der Bundesbahnen eine Einigung erzielt worden. Darnach wird, wie der Lokalpresse entnommen werden kann, die Bahnhofanlage nach Westen verlegt, da nach den Angaben der Bundesbahnen die Entwicklung des Vorortverkehrs es nötig mache, daß die Stationen zwischen Zürich und Wädenswil mit Bahnsteigen ausgestattet werden, die schienenfrei zugänglich sind. Das dem Vertrag zu Grunde liegende Projekt läßt die Geleise- und Güterdienst-Anlagen oberhalb des Güterschuppens fast unberührt bestehen. Auch der Güterschuppen selbst bleibt unverändert, weil der Güterverkehr in Wädenswil stark zurückgegangen ist, von 55,600 Tonnen im Jahre 1913 auf 35,000 Tonnen im Jahre 1927. Unterhalb, also nordwestlich des Güterschuppens, wird die Geleiseanlage bis über die Badanstalt hinaus gänzlich umgebaut. In der Mitte wird ein 300 m langer, auf 120 m Länge überdachter Mittelbahnsteig erstellt. Links und rechts davon liegen die beiden Hauptgeleise. Seefelss wird ein 570 m langes Überholungsgeleise angeordnet und bergfelss ein Geleise, das hauptsächlich den Südostbahn-Verkehr aufnehmen soll. Längs dieses Geleises ist ein 175 m langer Randbahnsteig für den Verkehr der Südostbahn und auch für den Lokalverkehr vorgesehen. Er erhält ein 80 m langes Dach. Der Zwischenbahnsteig wird durch einen 4 m breiten Personendurchgang in der Fortsetzung des Kronenweges zugänglich gemacht. Dieser Durchgang soll auch dem Fußgänger als Ersatz für den eingehenden „Engel“-Straßenübergang dienen und er wird deshalb bis zum Landungsplatz am See verlängert und beidseitig mit bequemen Treppenwegen versehen, die das Begehen mit Kinderwagen erleichtern. Der Fuhrwerkverkehr des „Engel“-Straßenüberganges wird auf die Hafensstraße verwiesen, von der durch eine Parallelstraße längs des Hafens die Verbindung mit dem Landungsplatz hergestellt wird.

Das neue Aufnahmegebäude kommt quer zur Fortunagasse zu stehen, zum Teil an die Stelle des abzutragenden Restaurants „Schiffli“. Der „Engel“-Hafen wird ziemlich verschmälert; dafür sind die Bundesbahnen die Verpflichtung eingegangen, in 35 m Abstand vom Ufer vor dem alten Aufnahmegebäude eine 110 m lange Hafenmauer in Eisenbeton-Konstruktion zu bauen. Dem Bauvorhaben werden über ein Duzend Häuser, meist der jetzigen Bahnanlage entlang gelegen, zum Opfer fallen. Das alte Bahnhofgebäude, das „Schiffli“, „Bellevue“ und die „Johannisburg“, sowie die Pufferelle werden verschwinden.

Die Gesamtbaukosten dieses von den Schweiz. Bundesbahnen auszuführenden Projektes sind auf 3,020,000 Fr. veranschlagt; es hat die Gemeinde an diese Kosten einen einmaligen Beitrag von 200,000 Fr. zu entrichten, zahlbar in drei Raten.

Schulhausbau in Vertschilon-Gundetswil (Zürich). Die Schulgemeinde Vertschilon beschloß einen Schulhausbau in Gundetswil mit 222,000 Fr. Kostenaufwand.

Bau-tätigkeit 1929 in Burgdorf (Bern). Das Bauamt kann für das Jahr 1929 nach jahrelanger Stagnation wieder eine belebtere Tätigkeit feststellen. Dazu trug natürlich in erster Linie die Erstellung der neuen Badeanlage viel bei, die während 122 Arbeitstagen viele Kräfte beschäftigte. Aber auch der private Wohnungsbau war besser. Erstellt wurden 33 neue Wohnungen gegen 20 im Jahre 1927 und 24 im Jahre 1928. Der jährliche Durchschnitt der Vorkriegsjahre ist freilich noch nicht erreicht. Gebaut wurden 14 Einfamilienhäuser, 4 Mehrfamilienhäuser, 5 Wohn- und Geschäftshäuser und ein Wohnungsumbau kommt dazu. Nach den Räumen ergeben sich 4 Wohnungen von 6 und mehr Zimmern, 9 zu 5, 11 zu 4, 9 zu 3 Zimmern. Heute hat Burgdorf noch eine Wohnungsknappheit namentlich für 3 und 4 Zimmer. Gegenwärtig wird als Notstandsarbeit der neue Sportplatz neben der Badanstalt gebaut, der noch während ungefähr zwei Monaten Arbeitsgelegenheit für die Arbeitslosen bietet.

Der Bericht des Bauinspektors, Herrn Locher, an den Gemeinderat über die neue Badeanstalt hält fest, daß sie sich in der regen Badesaison 1929 in jeder Beziehung bewährte. Einzig in Rabinen besteht ein Mangel. Waren die 106 vorhandenen schon an schönen Werktagen voll besetzt, so wäre an Sonntagen ein Fünftaches an Rabinen nötig gewesen. Es wird studiert, wie diesem Mangel abgeholfen werden kann. Land steht genügend zur Verfügung. Das Bassin wurde meistens aus dem Grundwasserschacht gefüllt, da nur dieses absolut rein ist und längere Zeit sauber bleibt. Nach der Füllung des Bassins war aber jeweilen die Wassertemperatur sehr niedrig. Man studiert nun, wie durch künstliche Erwärmung für den Füllungstag eine angenehme Wadetemperatur erreicht werden kann. Der gemischte Familienbadbetrieb hat sich bewährt. — Die Einnahmen betrugen im Jahre 1929 Fr. 11,557, die Ausgaben Fr. 4309, so daß für die Veranlagung des Anlagekapitals Fr. 7248 übrigbleiben.

Renovation der Pfarrkirche Wangen (Schwyz). (Korr.) Für die Renovation der Pfarrkirche in Wangen, die eine zwingende Notwendigkeit ist, liegt eine Summe von 130,000 Fr. in Bereitschaft. Das Renovationsprojekt des Architekten Gaudy sieht einen Kostenbetrag von 150,000 Fr. vor. Auch die Glocken, welche als die ältesten in der Landschaft March bekannt sind, werden zum Umguß gelangen. Wangen ist die älteste Pfarrei im Kanton Schwyz und wird urkundlich im Jahre 844 genannt. Das erste Kolombankirchlein soll aber weiter oben an der Bachtellenhalde gestanden haben.

Bauliches aus Näfels (Glarus). (Korr.) Die Gemeindeversammlung Näfels genehmigte das Bodentaufgesuch der Firma Fritz Vandoit A. G., Reiseret, um Abtretung eines Komplexes Boden zu Bauzwecken am Bahnhof, nördlich der andern Fabrik. Der Preis beträgt Fr. 1.20 per m². Es handelt sich um den Neubau einer Waffefabrik.

Kirchneubau in St. Georgen (St. Gallen). Der Verwaltungsrat der Katholischen Kirchgemeinde St. Gallen hat soeben den Kirchgenossen einen mit Planstizzen illustrierten Bericht über das von Herrn Architekt Scheier entworfene Bauprojekt für eine katholische Kirche in St. Georgen zugestellt. In diesem Berichte, der einleitend über die Geschichte des alten Kirchleins im Südquartier unserer Stadt unterrichtet, wird u. a. ausgeführt, daß der Bau fonds heute auf 634,000 Fr. angewachsen ist. Der mit den Vorstudien der Bauaufgabe beauftragte Architekt untersuchte in erster Linie die Möglichkeit, Bau-

teile der alten Kirche in den Neubau herüberzunehmen. Die zur Beratung zugezogenen Herren Stiftsbibliothekar Dr. Füh und Stadtbaumeister M. Müller gingen nach Prüfung der Lösungsmöglichkeiten mit Kirchenverwaltungsrat und Architekt einig, angesichts der Erhaltung nur unbedeutender Bauteile und der damit verbundenen Beengung und Beeinträchtigung des neuen Kirchenbaues auf Verwendung der bestehenden Kirche zu verzichten. Der projektierte Neubau kommt an die Stelle der alten Kirche zu stehen, ist für 600 bequeme Sitzplätze eingerichtet und hat die Art einer dreischiffigen Basilika, ein breites Mittelschiff mit flacher, farbiger Decke und zwei schmale, gewölbte Seitenschiffe. Über dem Hauptportal befindet sich eine Empore von acht Meter Tiefe. Die Beleuchtung des Schiffes geschieht durch hochliegende Fenster im mittleren und durch kleinere in den Seitenschiffen. Die Fenster sind in grauer, ornamentierter Bleiverglasung angenommen. Der Bau ist als Verputzbaup mit einzelnen dekorativen Kunststeinspartien gedacht. Heizung, elektrische Beleuchtung und die nötigen sanitären Installationen sind vorgesehen.

Bei der äußeren Formgebung ist auf Schlichtheit und Großzügigkeit geachtet worden. Von einem historischen Stile kann nicht gesprochen werden, oder höchstens etwa im Sinne freier, entfernter Anklänge an mittelalterliche Bauformen. Der Turm, der etwige Ähnlichkeit mit dem jetzigen behält, ist auf der Südseite angeordnet. Da die Kirche stark in den alten Friedhof hinein verschoben werden mußte, wäre ein Turm auf der Nordseite, in der Art des jetzigen, schwer und unbehaglich.

Das endgültige Projekt wurde durch die beigezogenen Experten, Stadtbaumeister Müller und Architekt Balmer, geprüft. Sie empfehlen Ausführung des Projektes.

Die Baukosten belaufen sich nach dem sorgfältig berechneten und geprüften Kostenvoranschlag auf 861,575 Fr. In den einzelnen Positionen sind unvorhergesehene Ausgaben eingerechnet, so daß eine Überschreitung der Kostensumme ausgeschlossen sein sollte. Die Deckung dieses Bauaufwandes erfolgt aus dem vorhandenen Kirchenbaufonds, der während der Bauzeit durch Vergabungen, Beiträge aus der Zentralsteuer und durch Zinsen noch einen Zuwachs im Betrage von 127,575 Fr. erfahren wird.

Der auf den 18. und 19. Januar angesetzten Abstimmung unterbreitet der Verwaltungsrat nachstehenden Antrag zur Annahme: „Es sei die Ausführung des Kirchenneubaus in St. Georgen im Kostenvoranschlage von 861,575 Fr. infolgedes Erwerbs der Liegenschaft St. Georgenstraße Nr. 85 zu beschließen und aus der laufenden Rechnung der Kirchgemeinde ein Beitrag von Fr. 100,000, zu amortisieren innert zehn Jahren, an den Kirchenneubau zu leisten.“

Bauliches aus Chur. (Korr.) Das weitherum bekannte Hotel „Weißes Kreuz“ in Chur hat in den letzten Monaten eine größere bauliche Veränderung durchgemacht. Wo früher zum Teil dunkle untergeordnete Räumlichkeiten waren, ist jetzt im Eckraum des linken Flügels gegen den Regierungsplatz und gegen die Weißkreuzgasse ein den jetzigen Anforderungen entsprechendes, schönes Restaurant entstanden, welches zur Verschönerung der Umgebung ebenfalls beiträgt. Schon die Eckpartie beweist, daß die Aufgabe zu einem passenden Eingang von den Erstellern vortrefflich gelöst ist. Das Innere des Restaurants selbst wurde mit Berücksichtigung der vorhandenen runden Fensterpartie gegen den Regierungsplatz sorgfältig und ruhig ausgebaut und jeder Luxus vermieden. Das gebeizte Täfer wirkt sehr stimmungsvoll, ebenso ist auch die übrige Ausstattung, wie die An-

ordnung des Büfettz, die Beleuchtung, die Anordnung der Toilettzräume, sowie die Verbindung mit der Küche usw. dem Ganzen sehr gut und praktisch angepaßt. Alle am Bau arbeitenden Handwerker dürfen mit Genugtuung auf ihr gelungenes Werk stolz sein. Nächstes Frühjahr soll auch die Fassade des Hotels einer gründlichen Renovation unterzogen werden, so daß das „Weißes Kreuz“ auch gegen außen ein neues Kleid erhalten wird.

Ausbau der Kuranlagen in Baden. Die Besitzer der Badhotels in Baden und Ennetbaden projektieren die Niederlegung der alten Gebäulichkeiten auf dem Stadthofareal. An deren Stelle sollen Anlagen für kurörtliche Zwecke treten. Auf dem Areal ist ferner die Trinkbrunnenanlage vorgesehen in großzügiger, moderner Ausgestaltung. Der Erwerb der Liegenschaft, die Niederlegung der Gebäulichkeiten und Herstellung der Anlage samt neuer Brücke zwischen Baden und Ennetbaden erfordert nahezu die Summe von einer halben Million Franken.

Automobilstraßenbau. F. W. schreibt im „Bund“: Aus dem In- und Ausland wies die am 17. Dezember in Berlin abgehaltene 5. Hauptversammlung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau eine starke Beteiligung auf. Die Vortragsreihe eröffnete Dr. Goening mit der Schilderung seiner Eindrücke einer Amerikareise, wobei er die Verwaltung und Finanzierung der Automobilstraßen in Nordamerika in den Vordergrund stellte. Er legt dar, daß die Verwaltung der Straßen zum Teil den Staaten und zum Teil den Gemeindebehörden obliegt. Durch Gesetz hat die Union selbst entsprechende Unterstützungen für den Straßenbau zu leisten. Sie zahlt jährlich an die Staaten etwa 75 Millionen Dollar. Alle anderen Kosten müssen aus laufenden Mitteln und Anleihen gedeckt werden. Letztere sind zurückgegangen, während immer mehr laufende Mittel herangezogen werden, die auf dem Aufbringen der Kraftfahrzeugsteuer resultieren. Die Betriebsstoffsteuer bildet in Amerika somit die Hauptquelle für die Unterhaltung und Schaffung der Straßen. Dabei ist zu bemerken, daß sich etwa 75% des Kraftfahrzeugverkehrs auf nur 10% der gesamten amerikanischen Straßenlänge abwickelt.

Bemerkenswerte Ausführungen machte der Direktor der Reichskreditgesellschaft, Dr. Fischer, über die Finanzierungsmöglichkeiten des Straßenbaues. Vor allen Dingen warnte er vor einer plan- und wahllosen Aufnahme von Auslandskrediten. Bei den einzelnen Wegunterhaltspflichten liegen nur zu oft die Verhältnisse grundverschieden von einander, weshalb die Verteilung aufgenommener Anleihen nicht nach einem feststehenden Schlüssel ratsam ist. Redner empfiehlt den Zusammenschluß aller Wegunterhaltungspflichtigen zu einer besonderen Organisation, die sich aber lediglich mit der Kreditwürdigkeit der einzelnen Unterhaltungspflichtigen und die Verteilung der Anleihen auf diese befassen soll. Alle anderen Entscheidungen und Maßnahmen sollen allein dem Unterhaltungspflichtigen auferlegt bleiben. Seine Warnung ging auch da hinaus, daß man sich bei Verhandlungen über Wegebauleihen keinesfalls zersplittern möge. Dr. Fischer hält die Gründung eines besonderen Kreditinstitutes für zweckmäßig, an dem in erster Linie die Wegunterhaltungspflichtigen beteiligt sein sollen. Der Redner verkannte in seinen Ausführungen allerdings nicht, daß bei solchen Anleihen gewisse Schwierigkeiten auftreten können, wenn aus der Kraftfahrzeugsteuer nicht genügende Sicherheiten für die Anleihen hergeleitet werden können, glaubt aber dennoch an die Findung einer Form, diese Hindernisse hinwegzuräumen.

Oberregierungsrat a. D. Dr. Ing. Rappaport vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk referierte über

Gegründet 1866

Teleph. S. 57.63

Telegr.: Ledergut



Leder-Riemen

Balata-Riemen

Teohn.-Leder

4848

die in diesem Gebiet vorgesehenen zwischengemeindlichen Verkehrsstraßen. Man hatte sehr stark die Schaffung von Kur-Automobil-Straßen in Erwägung gezogen, ist aber unter den heutigen Verhältnissen zu der Überzeugung gekommen, daß Straßen, die auch dem anderen Verkehr dienen, zweckmäßiger seien. Allerdings soll die für Kraftfahrzeuge bestimmte Fahrbahn vom übrigen Verkehr getrennt werden. Das in Frage kommende Gesamtstraßennetz beträgt hier 1340 km. Von diesen müssen etwa 570 km vollkommen neu angelegt werden. Der Rest rekrutiert sich aus bereits bestehenden Provinzial-, Kreis- und Städtestraßen, die allerdings zum Teil wesentliche Umbauten und Änderungen erfahren müssen. Für die Durchführung des Projektes übernimmt der betreffende Stedlungsverband lediglich die einheitliche Planung und Finanzierung. Die baulichen Ausführungen unterliegen dagegen ausschließlich den regionalen Bauverwaltungen.

Bauliches aus Bern.

(Korrespondenz.)

Während in den Jahren unmittelbar nach dem Abschluß des Weltkrieges die Erstellung von Wohnhäusern in der Bautätigkeit der Stadt Bern eine große Rolle spielte, sind gegenwärtig einige andere große Bauten in Ausführung oder in Vorbereitung begriffen, z. T. kürzlich fertiggestellt worden, die für die verschiedenen zum Baugewerbe zählenden Berufe Arbeit und Verdienstmöglichkeit bedeuten.

Ein großes für die Einwohnergemeinde Bern in Ausführung begriffenes und mit raschen Schritten der Vollenendung entgegen gehendes Bauwerk ist die neue Straßenbrücke über die Aare, die Lorrainebrücke. Diese unmittelbar oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke erstellte Straßenbrücke wird in einigen Wochen einen großen Teil des, das Nordquartier, die Lorraine, berührenden Verkehrs übernehmen und dadurch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach diesem Stadteil bringen. Die als Massivbrücke nach den Projekten des Ingenieurbureaus Maillart und der Architekturfirma Klausner & Streit in Bern gebaute Brücke wird eine Fahrbahn von 11 m Breite erhalten. Die Trottoirs sind über dem Kronenbogen je 3,50 m und auf den beiden Flügeln je 4,30 m breit, was eine nutzbare Brückenbreite von 18 m bzw. 19,6 m ergibt. Die Brücke überspannt die Aare mit einem großen, durch den felsigen Baugrund bedingten Bogen von 82 m Lichtweite, der aus Betonquadern zusammengesetzt ist, während die schweren Widerlager aus Massivbeton hergestellt wurden. Die Verwendung von Betonquadern gestattete deren Herstellung auf dem Bauplatz, wodurch einerseits das Baumaterial vor seiner Verwendung geprüft und andererseits die Arbeitslosigkeit besser bekämpft werden konnte. Die Fahrbahn der Brücke liegt etwa 37,50 m über dem mittleren Wasserspiegel der Aare. Beidseitig des großen Bogens stoßen Flügelbauten, aus je einem Kreisbogen von 17 m Weite bestehend an. Die eine Gesamtlänge von 178 m aufweisende Brücke wird ein vom rechten zum linken Aareufer fallendes Ge-

fälle von 0,6 % aufweisen. Die Gemölbesteine sind mit Granit verkleidet, ebenso die unteren Teile der Widerlagerpfeiler und die das Bauwerk nach oben abschließenden Kranzgesimse und Brüstungen. Die großen Betonflächen sind nach dem sogenannten Contexverfahren behandelt worden, das dem Bauwerk eine ruhige Ansichtfläche gibt, die auch gut zum Landschaftsbild paßt. Es sei hier erwähnt, daß das aareaufwärts gelegene Trottoir bereits am 20. Dezember 1929 für den Fußgängerverkehr freigegeben worden ist.

Die neue Brücke bedingt auch Änderungen in den Zufahrten, die jedoch bis zum Zeitpunkt der Verlegung der Eisenbahnlinie aus der Lorraine nur zum kleinen Teil ausgeführt werden können. So wurde vorläufig zur Verbreiterung des Bollwerkes von der Einmündung der Neubrückstraße bis zum linken Brückenwiderlager der Bahndamm in der Verlängerung des zukünftigen nördlichen Trottoirrandes der Lorrainebrücke mittels einer 125 m langen und durchschnittlich 1,90 m hohen Stützmauer angeschnitten und dadurch die Straßenbreite von 14,60 m auf 17 m erweitert. Auf dem rechtsseitigen Aareufer wird die Breitenrainstraße vorläufig mit einer 9,6 m breiten Fahrbahn, einer Steigung von 4,5 % und einem südlichen Trottoir von 3,5 m erstellt. Um den Anschluß nach der Lorraine zu erhalten, ist die Erstellung einer provisorischen Unterführung unter dem Bahndamm notwendig. Diese wird 8,50 m breit und 3,50 m hoch und soll ausschließlich dem Fahrverkehr dienen. Anschließend an die Unterführung stellt die auf 11 m (8,50 m Fahrbahn und 2,50 m nördliches Trottoir) verbreiterte und nordwestwärts verschobene, 4 % Steigung aufweisende Straße längs des Bahndammes die Verbindung mit der Lorrainestraße her.

Die Kosten dieser Brücke einschließlich Anpassung der Zufahrtsstraßen wurden zu Fr. 3,800,000 veranschlagt. Dank einer guten Arbeitsorganisation durch die ausführende Baufirma Losinger & Cie. in Bern und der weitgehenden Verwendung maschineller Einrichtungen sind die Arbeiten trotz des außerordentlich kalten Winters 1928/29, der eine mehrwöchige Arbeits Einstellung bedingte, so rasch vorwärts gekommen, daß mit der Übergabe der Brücke an den Verkehr auf Anfang April 1930 gerechnet werden kann, was einem Gewinn von 3—4 Monaten gegenüber dem ursprünglichen Termin entspricht. Für den Fußgängerverkehr kann die Brücke, wie schon erwähnt, in beschränktem Umfange bereits benützt werden.

Weitere Bauaufgaben der Gemeinde Bern sind gegenwärtig u. a.: Die Erweiterung des Gaswerkes, für die ein Kostenbetrag von Fr. 3,700,000 vorgesehen ist, der Ausbau des Verwaltungsgebäudes des städtischen Elektrizitätswerkes, verschiedene Schulhäuserweiterungen, die Erstellung einer Lehrhalle für die Gewerbeschule, ausgedehnte Straßenkorrekturen, der Ausbau der bestehenden Autogarage der städtischen Straßenbahnen am Philosophenweg für die Aufnahme von weiteren 40 Wagen des Stadtomnibus Bern.

Zwei größere Bauten, die ihr Entstehen privater Fürsorgetätigkeit verdanken, seien hier auch erwähnt. Die