

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>

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

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges
Geschäftsblatt
der gesamten Meisterschaft

Band
XXXXV

Direktion: Senn-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 16. Januar 1930.

Wochenspruch: 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, Bürtibadanstalt Sonnenbadvergrößerung, Z. 1; 2. Kirchgemeinde Auferstehl., Pfarrhaus Bäckerstraße 248, Abänderungspläne, Z. 4; 3. J. Flachsmann, Hintergebäude Agnesstraße 26, Abänderungspläne, Z. 4; 4. Alb. Landmann, Waschlüchenverlegung Feldeggstraße 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. Käser & Söhne, Autoremise Seidengasse 15, Z. 1; 8. W. Naef, Um- und Aufbau Bahnhofstraße 54, teilweise verweigert, Z. 1; 9. G. Spinner, Um- und Aufbau Bahnhofstraße Nr. 52, teilweise verweigert, Z. 1; 10. W. Friedrich, Einfamilienhaus Kilchbergstraße 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 Albisstraße 95, Z. 2; 13. Kuster H., Wohnhaus mit Einfriedung und Autoremisen Menggerstraße 79, Z. 2; 14. Laubi & Voßhard, Einfamilienhäuser mit Einfriedung, Autoremise und

teilw. Borgartenoffenhaltung Kilchbergstraße Nr. 84/86, Z. 2; 15. Schweiz. Seidenpapierfabrik A.-G., Wohn- und Geschäftshaus Grüttistrasse 68, Abänderungspläne, teilweise verweigert, Z. 2; 16. A.-G. R. Böhringer, Fortbestand, Um- und Anbau von Kohlenschuppen mit Autoremisen bei Talwiesenweg 25, Z. 3; 17. Allgemeine Baugenossenschaft Zürich, Wohnhäuser Seebahnstraße 191 bis 201/Ranzleistrasse 151—155, 161, 163/Eismannstrasse Nr. 45—55/Quartierstraße 4—10, Abänderungspläne, Z. 4; 18. Allgemeine Fabrikationsgesellschaft, Wohn- und Autoremisengebäude Hohlstraße 343, Z. 4; 19. Baugenossenschaft der Straßenbahner von Zürich, Wohnhäuser mit Einfriedung Parallelstraße 2. U. Z. 66, 68/Quartierstraße 3/7, Z. 4; 20. A. Bryll, Verbindungssteigelmwandung Langstraße 78/80, Z. 4; 21. Elektro Lux A.-G., Umbau Morgartenstraße 3, Abänderungspläne mit Autoremisen und Auffahrtsrampe, Z. 4; 22. Dr. à Porta, Umbau Sihlfeldstraße 122—126, Z. 4; 23. J. Rothschild, Umbau mit Autoremisen hinter Hohlstraße 185, Z. 4; 24. J. J. Weilenmann, Autoremisen Pflanzschulstr. 35, Z. 4; 25. A. Egli, Schuppenanbau Lichenstraße Kat. Nr. 2708, Z. 5; 26. Baugenossenschaft Kornhausquartier, Werkstatt Nordstraße 114 und Wiedererwägung für Werkstatt Nordstr. 118, Z. 6; 27. A. Baumann, Wohnhaus Rousseaustraße Nr. 23, Abänderungspläne, Z. 6; 28. Hch. Frensch, Brandmauerdurchbruch Rigiplatz 1/Universitätstraße Nr. 110, Z. 6; 29. A. Girs, Umbau Schindlerstraße 5, Z. 6; 30. G. Helde, Autoremise Freudenbergstraße Nr. 134, Z. 6; 31. Stadt Zürich, Umbau

Lannenstraße 17, Z. 6; 32. H. Studer, Einfriedung Gussenbergstraße 193/195, Z. 6; 33. Ed. Büblin & Co., Einfriedung und teilweise Borgartenoffenhaltung Kornhausstraße 9/Rousseaustraße 10, Z. 6; 34. Ed. Büblin & Co., Einfriedung Kornhausstraße Nr. 15—21, Z. 6; 35. D. Herfeld, Wohnhaus mit Autoremisen Nestelbergstraße 49, Z. 7; 36. Sattler & Co., Autoremise b. Hochstraße Nr. 87, Erneuerung der Baubewilligung, Z. 7; 37. Baukonsortium Seewarte, Wohn- und Geschäftshäuser Dufourstraße 29/31, Hallenstraße 15, Abänderungspläne, Z. 8; 38. Dr. J. Enderli & C. Leuner, Wohnhäuser mit Autoremise und Einfriedung Enzenbühlstr. 108/110, Z. 8; 39. E. Wanner, Autoremisen Gasstraße 5, Z. 8.

Schulhausneubau in Zürich. (Aus den Stadtratsverhandlungen.) Dem Großen Stadtrat wird zuhanden der Gemeinde beantragt, für die Errichtung 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. Stadtteil Zürich. Von der Entwicklung des 6. Stadtteiles gewinnt man die beste Übersicht auf der Brenetigärtli-Terrasse — nordwestlich vom Rigiblick — und von der gegenüberliegenden „Waidburg“, oberhalb der reformierten Kirche Wipkingen. 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 Riedli-Rothbuch-Röschibachstraße hinauf. Auch bei der Kirche Unterstrass, im Rothbuch-Kornhausquartier, im Letten und im Habsburg-Zunerviertel waren nur Wiesen und Gärten neben den wenigen Bauernhäusern zu sehen. Heute stellen wir ein fast vollständiges Zusammenwachsen mit Oerlikon und sogar mit Neu-Affoltern über den Milchbuck hinaus, und am Waidhang entlang mit dem sonnigen Höngg fest. In wenigen Jahren schon werden sich aus diesem Häusermeer die neue Milchbuckkirche und das imposante Wipplinger Gemeindehaus herausheben. Diese bauliche Erweiterung zwinge die Stadt zu immer neuen Straßen- und Schulhausbauten. Zuverlässige Vorausberechnungen haben ergeben, daß der größte Stadtteil 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 schön gelegene Bauplätze für neue Schulhäuser in Aussicht genommen worden.

Vom Brenetigärtli wandern wir weiter auf der Frohburgstraße gegen Schwamendingen. Da fällt neben der kleinen Einfamilienkolonie der A. B. Z. ein grüngelber Flachdachbau neben einem größeren Tennisplatz am Waldrande auf. Am alten Bockenspital vorbei gelangt man bald auf die verkehrsreiche Winterthurerstraße. Hübsche Kolonien sind hier von den rührigen Baugenossenschaften Oberstrass, 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 Limmatstrassen über die Wipplingerbrücke direkt verbinden wird. Nördlich, gegen die Wehntalerstraße hin, steht seit etwa einem Jahre die große Wohnkolonie der Straßenbahner mit einem

Kindergartenlokal. Die neue Hofwiesenstraße bringt die notwendige zweite Tramverbindung mit Oerlikon. Überall sind die Pflasterer und die Dampfwalzen an der Arbeit, und die Gleise sind bis über die Stadtgrenze hinaus bereits eingebettet. An der alten, gegen den Guggach ansteigenden Rötelstraße 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 Fußgängersteg erstellen müssen. Hier befinden wir uns in der Nähe der Brenetigärtli- und der Rötelstraße, zwischen den geschäftshabenden; diese mit ziegelroten Mehrfamilien-, jene mit gelblichen Reihen-Einfamilienhäusern. Beim unteren Welher, nahe der Kirche Wipplingen, 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 hönggwärts endlich wird jetzt die Lehengasse um etliche Hundert Meter bis in die äußere Nordstrasse verlängert. Wie Pilze schließen die Neubauten empor. Hinter der katholischen Guthirtkirche Wipplingen, gegen die Nordbrücke hin, stadtwärts an der Schubert- und Rousseaustraße, überall neue Kolonien. An der Röschibachstraße sind mächtige Geschäftshäuser entstanden; es soll hier der erste Kino dieses Stadtteiles gebaut werden. Auch an der aussichtsreichen Wunderliststraße, im Waid-Nordstrawinkel, und besonders auch im Dreieck zwischen der Höngger- und der Breitensteinstraße befinden sich fertige und werdende Neubauten. Schade, daß hier am Waidhang nicht einheitlichere und gesäßligere Kolonien entstehen wollen. Rasch genug wird ja nun auch noch das letzte größere Rebbergidyll von Zürich 6, der „Sidesädeltreibberg“, verschwinden. Man bedauert den Verlust dieses Gutes mit seinen Rehbängen und den grünen Baumgärten. Hoffentlich wird der Öffentlichkeit etwas davon erhalten, z. B. ein genügend breiter Limmatuferstreifen für ein Limmatstrandbad.

(„N. Z. 3.“)

Der Musikpavillon in den Stadthausanlagen in Zürich. Die Erweiterung des Musikpavillons in den Stadthausanlagen ist fertig durchgeführt. Sie erstreckt sich in der Haupträume auf eine Vergrößerung der Bodenfläche des Pavillons bis außerhalb der Stützpfeiler. Gleichzeitig ist auf der Gesetzesseite 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 Konzertaison jetzt gerüstet da. Er wird auch die erweiterte Stadtmusik noch bequem zu fassen vermögen.

(Korr.) Die Zürcher Automarkthalle in Altstetten, die zurzeit im Bau begriffen ist, erfährt von orientierter Seite im „Limmataler Tagblatt“ folgende Schilderung: Die längst geplante Automarkthalle an der Stadtgrenze wird nach den Plänen von Architekt Schuhle in Zürich erstellt. Eine große Ausstellungshalle für circa 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 Spelsewirtschaft aufnehmen wird. Was hier in erster Linie untergebracht werden soll, das ist der offizielle Handel in Auto-Occasionen. Besitzerin dieser Autohalle ist die neu gegründete 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 Autosfirmen 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 Frühjahrs- und eine Herbstausstellung 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.

Über 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 Bahnhofsanlage 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 Geleisanlage bis über die Badanstalt hinaus gänzlich umgebaut. In der Mitte wird ein 300 m langer, auf 120 m Länge überdachter Mittelbahnhofstieg erstellt. Links und rechts davon liegen die beiden Hauptgleise. Seeseits wird ein 570 m langes Überholungsgeleise angeordnet und bergseits ein Gleis, das hauptsächlich den Südostbahn-Berkehr aufnehmen soll. Längs dieses Gleises ist ein 175 m langer Standbahnhofstieg für den Verkehr der Südostbahn und auch für den Lokalverkehr vorgesehen. Er erhält ein 80 m langes Dach. Der Zwischenbahnhofstieg 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 Fuhrwerksverkehr des „Engel“-Straßenüberganges wird auf die Hafenstraße verwiesen, von der durch eine Parallelstraße längs des Hafens die Verbindung mit dem Landungsplatz hergestellt wird.

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

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

Bauaktivität 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 Errichtung der neuen Badeanlage viel bei, die während 122 Arbeitstagen viele Kräfte beschäftigte. Aber auch der private Wohnungsbau war besser. Errichtet 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 zweit Monaten Arbeitsgelegenheit für die Arbeitslosen bietet.

Der Bericht des Bauträgers, Herrn Locher, an den Gemeinderat über die neue Badanstalt hält fest, daß sie sich in der regen Badesaison 1929 in jeder Beziehung bewährt. Einzig in Kabinen besteht ein Mangel. Waren die 106 vorhandenen schon an schönen Werktagen voll besetzt, so wäre an Sonntagen ein Fünftisches an Kabinen 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 Badetemperatur 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 Verzinsung 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 Kolumbankirchlein soll aber weiter oben an der Bachtellenhalde gestanden haben.

Bauliches aus Näfels (Glarus). (Korr.) Die Gemeindeversammlung Näfels genehmigte das Bodenkaufsgesuch der Firma Friz Vandolt A.-G., Reichenet, 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 Wattefabrik.

Kirchenneubau in St. Georgen (St. Gallen). Der Verwaltungsrat der Katholischen Kirchengemeinde St. Gallen hat soeben den Kirchenpatronen einen mit Plänen 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. ausführlich, 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. Fäb 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 Verputzbau mit einzelnen dekorativen Kunstdetailen 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 einige 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 unbehandlich.

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 Bergabungen, 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 angesezten Abstimmung unterbreitet der Verwaltungsrat nachstehenden Antrag zur Annahme: „Es sei die Ausführung des Kirchenneubaues in St. Georgen im Kostenvoranschlage von 861,575 Fr. inklusive Erwerb der Liegenschaft St. Georgenstraße Nr. 85 zu beschließen und aus der laufenden Rechnung der Kirchengemeinde ein Beitrag von Fr. 100,000, zu amortisieren innert zehn Jahren, an den Kirchenneubau zu leisten.“

Bauliches aus Chur. (Korr.) Das weiterum 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 Regierungspalz und gegen die Weißkreuzfassade ein den jetzigen Anforderungen entsprechendes, schönes Restaurant entstanden, welches zur Verschönerung der Umgebung ebenfalls beiträgt. Schon die Ediparte beweist, daß die Aufgabe zu einem passenden Eingang von den Erfiellern vortrefflich gelöst ist. Das Innere des Restaurants selbst wurde mit Berücksichtigung der vorhandenen runden Fensterpartie gegen den Regierungspalz 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 Büfets, die Beleuchtung, die Anordnung der Toiletträume, 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 „Weiße Kreuz“ auch gegen außen ein neues Kleid erhalten wird.

Ausbau der Kuranlagen in Baden. Die Besitzer der Badhotels in Baden und Ennetbaden projektierten die Niederlegung der alten Gebäudeteile auf dem Stadt-hofareal. An deren Stelle sollen Anlagen für kürzliche Zwecke treten. Auf dem Areal ist ferner die Trinkbrunnenanlage vorgesehen in großzügiger, moderner Ausgestaltung. Der Erwerb der Liegenschaft, die Niederlegung der Gebäudeteile 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. Loening 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 finanziengünstlichen Möglichkeiten des Straßenbaues. Vor allen Dingen warnte er vor einer plan- und wahllosen Aufnahme von Auslandskrediten. Bei den einzelnen Wegunterhaltpflichten 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 Wegunterhaltpflichtigen zu einer besonderen Organisation, die sich aber lediglich mit der Kreditwürdigkeit der einzelnen Unterhaltpflichtigen und die Verteilung der Anleihen auf diese befaßten soll. Alle anderen Entscheidungen und Maßnahmen sollen allein dem Unterhaltungspflichtigen auferlegt bleiben. Seine Warnung ging auch dahinaus, daß man sich bei Verhandlungen über Wegebauanleihen keinesfalls zersplittern möge. Dr. Fischer hält die Gründung eines besonderen Kreditinstitutes für zweckmäßig, an dem in erster Linie die Wegunterhaltpflichtigen 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
Teleg.: Ledergut



4242

die in diesem Gebiet vorgesehenen zwischengemeindlichen Verkehrsstraßen. Man hatte sehr stark die Schaffung von Nur-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 Gesamtkilometernetz 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 Siedlungsverband 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 Errichtung von Wohnhäusern in der Bautätigkeit der Stadt Bern eine große Rolle spielte, sind gegenwärtig einige andere große Bauten in Ausführung oder in Vorberichtigung begriffen, z. T. kürzlich fertiggestellt worden, die für die verschiedenen zum Bauwesen zählenden Berufe Arbeit und Verdienstmöglichkeit bedeuten.

Ein großes für die Einwohnergemeinde Bern in Ausführung begriffenes und mit raschen Schritten der Vollendung entgegen gehendes Bauwerk ist die neue Straßenbrücke über die Aare, die Lorainbrücke. Diese unmittelbar oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke erstellte Straßenbrücke wird in einigen Wochen einen großen Teil des, das Nordquartier, die Lorain, berührenden Verkehrs übernehmen und dadurch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach diesem Stadtteil bringen. Die als Massivbrücke nach den Projekten des Ingenieurbüros 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 festigen 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 Gewölbeböschungen sind mit Granit verkleidet, ebenso die unteren Teile der Widerlagerpfähle und die das Bauwerk nach oben abschließenden Kranzgesimse und Brüstungen. Die großen Betonflächen sind nach dem sogenannten Concretpfahnen behandelt worden, das dem Bauwerk eine ruhige Ansichtsfläche 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 Lorain nur zum kleinen Teil ausgeführt werden können. So wurde vorläufig zur Verbreiterung des Vollwerkes von der Einmündung der Neubrückstraße bis zum linken Brückenwiderlager der Bahndamm in der Verlängerung des zukünftigen nördlichen Trottoirrandes der Lorainbrücke 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 er stellt. Um den Anschluß nach der Lorain zu erhalten, ist die Errichtung 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 Bahndamms die Verbindung mit der Lorainstraße 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 Arbeitseinstellung 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 benutzt 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 Errichtung 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 Stadtmobilbus Bern.

Zwei grössere Bauten, die ihr Entstehen privater Fürsorgeaktivität verdanken, seien hier auch erwähnt. Die