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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 46 (1930)

**Heft:** 11

**Artikel:** Verbesserung an der Linie Zürich - Chur

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-576758

**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:** 22.08.2025

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

Baukosten auf 1,011,122 Fr.; hiezu kommen noch Architekten- und Ingenieur-Honorar mit zusammen rund 50,000 Fr., so daß sich die Gesamtkosten — ohne Mobiliar — auf 1,063,000 Fr. belaufen werden. Für den Mobiliarbedarf, der heute noch nicht genau festgestellt werden kann, kündigt der Regierungsrat eine separate Vorlage an.

Die Disposition des Baues: Der Arbeitsbetrieb in einem Arbeitsamte ist von demjenigen einer andern Verwaltung derart verschieden, daß mit einer Grundrißgestaltung nach einem gangbaren Schema eine praktische Lösung nicht zu erreichen ist. Die vielen nach Geschlechtern getrennten Warteräume mit ihren von einander ebenfalls getrennt gehaltenen Zu- und Abgängen, die alle in direkter Verbindung stehen müssen mit einem Arbeitsvermittlungsraum, führen beinahe zwangsläufig zur Überlegung, daß eine in ihrem System zentrale Gesamtanlage hier die beste Lösung bringen muß. Da der Bauplatz beinahe quadratische Form aufweist und überdies an zwei Straßen liegt, stand einer solchen Konzeption nichts im Wege. So bildet denn in dem vorliegenden Projekt der Vermittlungsraum für Männer und Frauen, der die Seele des ganzen Betriebes ist, das Zentrum der Anlage, um das herum sich alles übrige gruppiert. Den meisten Schalterräumen in Banken ähnlich, sind diese Vermittlungsräume auf ganze Größe durch Oberlicht beleuchtet. Der freie Raum darüber bringt in den obern Stockwerken als Innenhof von ansehnlicher Größe die gewünschte Belichtung der Gänge des Verwaltungsgebäudes. Die zentrale Bauanlage rechtfertigt sich auch für die obern Stockwerke in praktischer, hygienischer und ästhetischer Hinsicht. Fast alle Bureaux haben Sonnenanlage, große Belichtungsfläche und kurze Wegdistanz zu den Treppen. Die durch die Stockwerke gehenden Treppenhäuser liegen im nördlichen Teile des Gebäudes, während im südlichen ein Lift dem Verkehr des Chefs der Verwaltungen von unten nach oben dient. Zwei weitere Treppen von der Utengasse aus zur Kasse im ersten Stock sind notwendig wegen des zeitweise großen Andrangs der Arbeitslosen. Die Abwartwohnung befindet sich in einem Aufbau über dem zweiten Stock, der von den Straßen aus nicht sichtbar ist. Da keine Dachräume nötig sind, ist flache Bedachung vorgesehen, die eine Aufstockung, wenn je einmal wünschbar, ohne weiteres gestattet.

**Douchen und Ankleideräume im Schlachthof Basel.** Bei einer Besichtigung der Anlagen des städtischen Schlachthofes stellte die Prüfungskommission des Großen Rates fest, daß die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen dort sehr mangelhaft seien, namentlich fehle es an Doucheeinrichtungen und an An- und Umkleideräumen für das Personal. Sie stellt deshalb folgendes Postulat mit dem Antrag auf dringliche Behandlung: „Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen und zu berichten, in welcher Weise er gedenkt, die Wohlfahrtseinrichtungen im städtischen Schlachthof für das Arbeitspersonal mit Douchenbädern, Vergrößerungen der Ankleideräume und Heizbarmachung des Kantinenraumes so zu ergänzen, daß die genannten Verbesserungen innert nützlicher Frist dem Betrieb übergeben werden können."

**Der Umbau des Hotels Hecht in St. Gallen,** der seinerzeit reichlich Gesprächsstoff lieferte, ist nun soweit fortgeschritten, daß am Auffahrtstag die Eröffnung stattfinden konnte; nächstens wird in diesen Räumen die Handelsbörse aufgetan, und dann ist es nur noch das Lichtspieltheater „Scala" (dessen bereits begonnene Innenausstattung rasch vorwärts schreiten dürfte), das fertiggestellt werden muß, um den ganzen großen Gebäudekomplex voll dem Betrieb übergeben zu können. Der Bauherr Jul. Schultheß hat mit diesem Auftrag an das Architekturbureau Von Ziegler & Balmer und das Ingenieurbureau Brunner, St. Gallen (Betonberechnungen) — am ganzen Bau beteiligt waren 87 meistens ortsansässige Firmen — ein Werk geschaffen, das St. Gallen zur Ehre gereicht. Der neue Hecht, der sich prächtig in das Stadtbild am Marktplatz einfügt, ist in seinem Äußern glücklich der Tradition erhalten geblieben, im Innern aber so aufs modernste und zweckmäßigste eingerichtet worden, daß er die hochgespannten Erwartungen übertraf. Namentlich die sanitären Einrichtungen, die verschiedenen Lifte und als modernstes eine weitverzweigte Ventilationsanlage und die zwei Heizungseinrichtungen entsprechen den neuzeitlichsten Anforderungen und Wünschen.

**Bauliches aus Klosters** (Graubünden). In Klosters sind die Quartiere hinter dem „Platz" in starker Entwicklung begriffen. Es entstehen neue Straßen, die das Bauland erschließen. In letzter Zeit sind dort wieder mehrere Bauplätze verkauft worden und auf einzelnen haben auch schon die Bauarbeiten begonnen. Derweilen liegt die neue von der Gemeinde aufgestellte Bauordnung noch bei der hohen Regierung und harrt dort ihrer Genehmigung.

**Für den neuen Schießplatz Pontebrolla** (Tessin) sind die Expropriationspläne während eines Monats beim Municipio von Tegna zur Einsicht aufgelegt. Die Sache ist also endgültig entschieden und man schreitet an die Ausführung.

---

## Verbesserungen an der Linie Zürich—Chur.

Die „Gl. Nachr." schreiben: Wer heute von Zürich nach Chur fährt, der kann an mehreren Stellen umfangreiche Bauarbeiten beobachten, die mehr als nur lokales Interesse bieten. Kaum hat man dankbar den zeitgemäßen Ausbau der Linksufrigen im Stadtgebiet, die Modernisierung der Station Wollishofen und manchen andern Fortschritt auf dem Gebiet der Hebung des Vorortsverkehrs konstatiert, so erwecken für einen Moment die Bauarbeiten zur Aufhebung des Niveauüberganges der Seestraße in Horgen das Interesse des Reisenden. Eine vollständig neue Straße zieht sich teils auf Dämmen, teils in tiefem Einschnitt vom See zum Berghang, wobei die Bundesbahnen schienenfrei gekreuzt werden können. Horgen hat aber immer noch die Hoffnung auf einen neuen Bahnhof, dessen Erstellung bis heute aber immer wieder vertagt wurde. In Wädenswil sind sie bereits einen Schritt weiter fortgeschritten, wiewohl dort die Schwierigkeiten auch nicht klein waren. Man nimmt gerne Kenntnis davon, daß der neue Personenbahnhof etwas weiter westlich gelegt wird und daß die Schienenanlage erweitert werden kann. Besonders erfreulich für die Sicherheit der Reisenden werden sich die Zwischenbahnsteige erweisen, die zwar einige Schritte Mehrdistanz bis zum Zug verursachen. In Richterswil angekommen, betreten wir bauliches Neuland. Bis dahin wurde vor fünf vollen Jahren auf den Beginn des Sommerfahrplanes die Doppelspur erstellt. Seither endigt diese aber hartnäckig in Richterswil, obwohl deren östliche Fortsetzung schon längst wenigstens bis Pfäffikon beschlossen worden ist. Wir konstatieren mit gemischten Gefühlen, daß es sechs Jahre dauern wird, bis die nicht ganz sechs Kilometer lange Doppelspur von Richterswil bis Pfäffikon fahrbereit sein wird. Diese Tatsache bedeutet eine erschütternde Anklage an die S. B. B., die in einem Jahr nicht ganz einen Kilometer Doppelspur zustande bringen, während der Verkehr mit

unzweideutigem Verlangen die zweite Spur bis Weesen und von Walenstadt bis Sargans erheischt. Wird in diesem langsamen Tempo weitergebaut, so stehen wir vor der unerfreulichen Zuversicht, 24 Jahre warten zu müssen, bis das zweite Geleise Ziegelbrücke, 26 bis es Weesen und gar 40 bis es Sargans erreicht.

Doch hinweg mit solchen grauen Reflexionen. Wenigstens in Richterswil sieht man, daß etwas gebaut wird. Im Februar wurde nämlich der Abbruch der Lokomotivremise ausgeschrieben. Heute steht nichts mehr von ihr. Die daran anschließende Wagenremise konnte stehen bleiben und wird etwas verschönert und den neuen Verhältnissen angepaßt. Die Lokomotivremise mußte beseitigt werden, um eine verbesserte Ostausfahrt für die Hauptgeleise zu schaffen. Heute werden die beiden neuen Geleise doppelspurig gelegt und in Zukunft wird auch Richterswil in schnellzugsmäßigem Tempo durchfahren werden können, was bis anhin durchaus nicht der Fall war. Weiter oben bezeichnen gefällte Bäume und rot gestrichene Merkzeichen den Verlauf der Straßenverlegung, denn auf dem Trasse der bisherigen Straße wird das zweite Geleise plaziert, die Straße aber bergwärts verschoben. Man freut sich, daß einigermaßen Anhaltspunkte vorhanden sind, die erkennen lassen, in welcher Weise der Doppelspur ein Weg gebahnt werden soll. Bis nach Bäch läßt sich das neue Gebiet gut verfolgen, etwas vor Freienbach sieht man bereits Abgrabungen und die Haltestelle Freienbach zeigt bereits ein neues Gesicht, indem dort der bestehende Schienenstrang verschoben wurde und der neue im Bau sich befindet. Die Haltestelle hat ihre definitive Gestaltung angenommen. Von dort hinweg wird das neue Geleise wohl auf der Seeseite durchgehend bis zur Stationseinfahrt in Pfäffikon gelegt werden, wenigstens deuten die Absteckungen auf diese Lösung hin. Anhand der roten Pflöcke ersieht man auch bereits die räumliche Ausdehnung der westlichen Einfahrt, die stark abwärts verlegt wird. Der Umbau der Station ist bereits ausgeschrieben worden und dürfte in den nächsten Monaten in Angriff genommen werden. Die bestehende Anlage mit ihren Mängeln, mit dem Fehlen passender Umsteigeperrons, wird verschwinden. Breite und lange Bahnsteige werden den Zugswechsel erleichtern und die Sicherheit bedeutend vergrößern. Entsprechend der Länge der elektrischen Züge der S. B. B. werden nun auch sehr ausgedehnte Zugsüberholungsgeleise erstellt werden. Man darf sich mit vollem Recht auf die endliche Verbesserung dieses wichtigen Umsteigebahnhofes freuen. Möge er bald dem Verkehr dienen. Weiter östlich ist es noch unheimlich still.

---

## Walz-Schiebefenster.

(Eingesandt.)

Die Fortschritte moderner Technik haben auch dem seit vielen Jahrhunderten sich fast immer gleichgebliebenen Bauen neue Möglichkeiten und Verbesserungen gebracht. Unter dem Einfluß der modernen Bauweise war man vor allem auch bestrebt, die seither übliche, etwas schwerfällige Fensterausführung mit ihrer mehr oder weniger großen Unzulänglichkeit durch neuzeitliche in Konstruktion und Handhabung praktischere Typen umzuwandeln und zwar sowohl für bessere Privathäuser als insbesondere aber für Zweckbauten. – Das Walz-Schiebefenster in

seinen verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten ist aus diesem neuzeitlichen Geist heraus entstanden und ist das Ergebnis eingehenden Studiums und vieler praktischer Versuche. Es bietet zahlreiche Ausdrucksmöglichkeiten und erfüllt alle wirtschaftlichen und ästhetischen Forderungen, die Architekt und Bauherr an einen modernen Bau stellen. Das Neue bei diesem Schiebefenster besteht darin, daß der Schiebeflügel auf j der Seite zwei verschiebbare Führungsbolzen besitzt, welche in einer einzigen, ununterbrochenen Metallführungsrinne gleiten und die auswärts gebogenen Teile zur Überführung des Schiebeflügels in die Schließstellung hat. Der von dem Gesimse, den Seitenwangen und dem oberen Rahmenstück gebildete

2755 b