

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 123/124 (1944)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Zur Renovation des Freulerpalastes in Näfels: durch Architekt Hans Leuzinger, Glarus-Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-53913>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.02.2026

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

## Die Renovation des Freulerpalastes in Näfels

durch Architekt HANS LEUZINGER, Glarus-Zürich

(Nachtrag zu Seite 147, hierzu Tafeln 5 bis 8)

Aus Raumgründen war es nicht möglich, im letzten Heft auch noch die hier gezeigten acht Bilder von Räumen aus dem 2. Stock anzufügen. Da wir aber eine dokumentarische Darstellung dieses kunstgeschichtlich so bedeutenden Bauwerks bezwecken, lassen wir diese Bilder hier folgen; zur Erleichterung der Orientierung für den Betrachter wiederholen wir nebenstehend den Grundriss des zweiten Stocks, an dessen eingezeichneten Decken die Bilder leicht zu identifizieren sind. [Für das Einbinden empfehlen wir, die heutige Tafelbeilage zwischen den Seiten 146 und 147 von Nr. 12 einzufügen. — In Nr. 11, S. 132 unten sind die Unterschriften der beiden Portale (dem «Bürgerhaus» entnommen) verwechselt worden!]

Wie die Bilder zeigen, ist das Täferwerk der obern Räume wesentlich einfacher als jenes der Prunkgemächer im 1. Stock. Indessen hat diese Abstufung der Pracht keineswegs zu einem Eindruck von Aermlichkeit geführt. Dies wurde, bei schlichten Böden und Wänden, durch eine immerhin noch reiche Aufteilung und Ausbildung der Türen und Decken erzielt. Es sei aber bemerkt, dass diese Bilder trotz sorgfältiger Aufnahme und Clichierung nur einen unvollkommenen Eindruck der im Freuler Palast in Wirklichkeit entfalteten Pracht vermitteln. Es sei deshalb warm empfohlen, den Bau in natura zu besichtigen und sich dabei zu überzeugen nicht nur von seiner gediegenen Ausschmückung, sondern auch von der sorgfältigen und kunstgerechten Instandstellung, von der glücklichen Wiedererweckung seiner ursprünglichen Schönheit. Dafür gebührt dem Architekten und allen seinen Mitarbeitern, sowie auch den Geldspendern bester Dank!

## Zur Planung schweizerischer Binnenwasserstrassen

Von H. BLATTNER, Dipl. Ing. S.I.A. und A.S.I.C., Zürich

Alle neuzeitlichen behördlichen Vorkehren sowohl als auch die privaten Bestrebungen unserer Interessenverbände zur Wahrung der Möglichkeit einer schweiz. Schifffahrt auf den drei grössten Flüssen, dem Rhein, der Rhone und der Aare, finden ihre gesetzliche Grundlage im Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923, der sich seinerseits wieder auf das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkraft vom 22. Dez. 1916 stützt.

In Art. 1 dieses Beschlusses wird erklärt, dass die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken in zwei Klassen einzuteilen sind. In die 1. Klasse gehören Wasserstrassen, für die der 1000 bis 1200 t-Kahn, in die 2. Klasse solche, für die nur der 600 t-Kahn in Betracht kommt.

Nach Art. 2 gehören der 1. Klasse an: a) der Rhein von Basel bis zum Bodensee und der alte Rheinlauf vom Bodensee bis St. Margrethen; b) die Aare von der Mündung in den Rhein bis zum Bielersee und die Zühl zwischen Bieler- und Neuenburgersee; c) die Rhone von der Landesgrenze bis zum Genfersee.

In Art. 4 wird bestimmt, dass den Plänen für alle gemäss Art. 2 auf den Gewässerstrecken der 1. Klasse zu erstellenden Wasserkraftanlagen oder anderen Bauwerken stets die Abmessungen des 1200 t-Kahns zugrunde gelegt werden müssen. In Art. 7 schliesslich wird erklärt: «Der Bundesrat wird in jedem Fall nach Anhörung der Kantone und der Gesuchsteller prüfen, in welcher Weise den Anforderungen der bestehenden und künftigen Schifffahrt Rechnung zu tragen ist; er wird insbesondere entscheiden, inwiefern die auszuführenden Bauten diesen Anforderungen von vornherein anzupassen sind oder die Anpassung für die Zeit der Eröffnung der Schifffahrt sicherzustellen ist.»

Bis zum Jahre 1938 haben sich die Kantone an die vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft (A.f.W.) im Hinblick auf unsere Wassergesetzgebung und den erwähnten bundesrätlichen Beschluss herausgegebenen Normalien und Normen gehalten, die sich in der Hauptsache an die Normalabmessungen, wie sie auf dem Netz der deutschen Hauptwasserstrassen im Gebrauch stehen, anlehnten.

Als sich dann mit dem in Aussicht stehenden rascheren Ausbau der letzten vier noch im Projektstadium befindlichen Kraftwerke am Rhein zwischen Basel und Bodensee die Möglichkeiten einer Schifffahrt über Basel hinaus verbesserten, sah sich das A.f.W. veranlasst, für die von ihm dort in Aussicht genommene Neubearbeitung eines Projektes für den durchgehenden Ausbau des Hochrheins neue Normalien und Normen aufstellen zu lassen, die dem besonders hydrographisch-topographischen Charakter dieser Gewässerstrecke besser anzupassen waren. Die neuen Normalien und technischen Normen für den künftigen Ausbau der Rheinschifffahrtstrasse Basel-Bodensee, ausgearbeitet von der Fa. Locher & Cie. in Zürich, sind dem A.f.W. im Mai

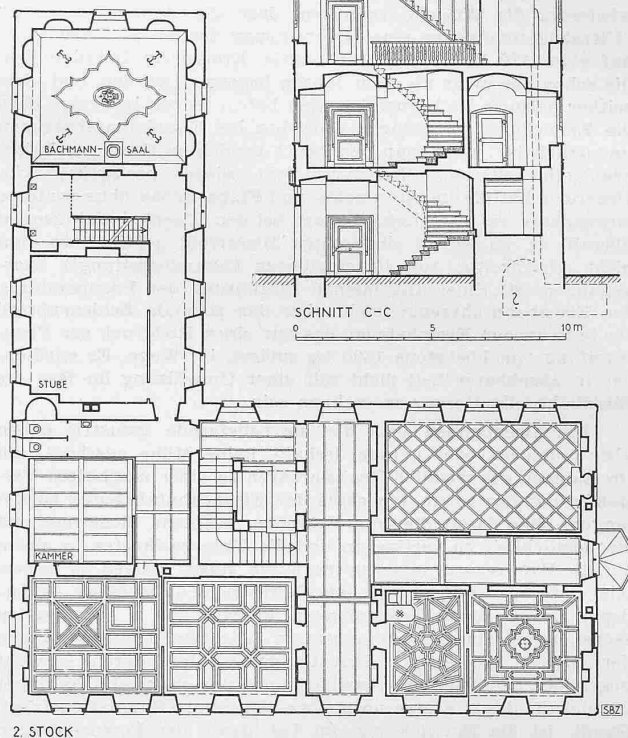
Abb. 39 u. 41 (aus Nr. 12).

Grundriss vom

2. Stock 1:350 und

Schnitt des Nebenflügels

(nach vorn gesehen) 1:250



1938 in Form eines umfangreichen Gutachtens abgeliefert worden. Sie setzen sowohl für den Schleppverkehr (Grossausbau) als auch für den Verkehr mit selbstfahrenden Güterbooten (Kleinausbau) die jeder dieser Betriebsart eigenen Vorschriften über die Abmessungen von Fahrtrinne, Krümmungsradien, Kanälen, Schleusen, Vorhöfen, Lichthöhen usw. fest und befassen sich ausserdem auch mit betriebstechnischen Fragen, wie den Schleusenfüllungs- und Entleerungsvorgängen, Signaldienst, Fragen der gegenseitigen Beeinflussung von Kraftwerk- und Schifffahrtsbetrieb u. a. m.

In der Folge ist dann an Hand der neuen Normen während der Jahre 1938/41 ein umfassendes Projekt samt Kostenvoranschlag für die Schifffahrtstrasse Basel-Bodensee aufgestellt worden, über das die Leser der «Schweiz. Bauzeitung» orientiert sein dürften<sup>1)</sup>. Es ist in diesem Zusammenhang auch auf die Mitteilung No. 35 des A.f.W. vom Jahr 1942<sup>2)</sup> zu verweisen, da sie eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Ergebnisse dieser Untersuchungen enthalten.

Dank dieser Vorarbeiten ist es nun vor allen Dingen möglich, an die Prüfung der Hauptfrage, nämlich ob die im deutsch-schweizerischen Staatsvertrag vom 7. Juni 1930 unter Art. 6 angezogenen wirtschaftlichen Voraussetzungen<sup>3)</sup>, die allein die Ausführung des Unternehmens (eben der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Bodensee) möglich erscheinen lassen, vorhanden sind oder nicht, heranzutreten. Solche wirtschaftliche Untersuchungen sind heute beim A.f.W. im Gange. Des weiteren haben die genannten Projektstudien wichtige technische Fragen, wie die der Führung der Schifffahrt durch die Stautufen von Säckingen, Koblenz, Rheinau, Rheinfall und Schaffhausen abgeklärt.

Im Gegensatz zu einer selbst in Technikerkreisen häufig geäusserten Meinung, es sei eine solch umfassende Projektierung für eine Schifffahrt, die noch in einer fernen Zukunft liege, verfrüht und ein ganz genereller Entwurf würde auch genügt haben, muss doch einmal in aller Deutlichkeit gesagt werden, dass eine solche Einstellung der wirklichen Lage der Dinge kaum gerecht wird.

<sup>1)</sup> SBZ Bd. 116, S. 225\* (1940) und Bd. 122, S. 213 (1943).

<sup>2)</sup> Entwurf für den Ausbau der Rheinschifffahrtstrasse Basel-Bodensee, Mitteilung Nr. 35 des A.f.W., Bern 1942.

<sup>3)</sup> Näheres siehe SBZ Bd. 122, S. 210 (1943).