

# Bau-Chronik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **37 (1921)**

Heft 43

PDF erstellt am: **27.06.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges  
Geschäftsblatt  
der gesamten Meisterschaft

XXXVII.  
Band

Direktion: **Jean-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 26. Januar 1922

**Wochenpruch:** Wie ein Ding nutzt,  
So wird es gepunkt.

## Bau-Chronik.

**Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich** wurden am 20. Januar für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt: 1. A. Landolt's Erben

für ein Autoremisengebäude Angererstraße Nr. 12, Z. 2; 2. D. Thurnheer für eine Autoremise Verf.-Nr. 2976/Kanzleistrasse 127, Z. 4; 3. A. Boffhard für eine Dachwohnung Zollstrasse 22, Z. 5; 4. E. Mahler für den Weiterbestand des Autoremisengebäudes Nötelstrasse 16, Z. 6; 5. H. Steurer für einen Umbau Trottenstrasse Nr. 20, Z. 6.

**Kanalisation und Straßenbau in Zürich.** (Aus den Verhandlungen des Großen Stadtrates.) Kanalisation der Langmauerstrasse. Der Große Stadtrat bewilligte für die Erstellung der Kanalisation in der Langmauerstrasse zwischen Riedli- und Weinbergstrasse einen Kredit von 16,500 Fr. im außerordentlichen Verkehr. Diese Kanalisation ist als Notstandsarbeit vorgesehen.

**Bau der Morgentalstrasse.** Auch hier handelt es sich um eine Notstandsarbeit. Die Pläne und der Kostenvoranschlag für den Bau der Morgentalstrasse von der Mutschellen- bis zur Rainstrasse werden genehmigt und es wird für die Ausführung ein Kredit von 45,000 Fr. auf Rechnung des außerordentlichen Verkehrs erteilt.

**Notstandsarbeiten in Adliswil (Zürich).** Die Gemeindeversammlung Adliswil bewilligte 77,000 Fr. für die Erstellung einer Kanalisation im Kostenvoranschlag von insgesamt 160,000 Fr., die als Notstandsarbeit durchgeführt und von Bund und Kanton subventioniert wird. Die Zahl der Arbeitslosen in der Gemeinde beträgt 85. Die Versammlung beschloß ferner für Straßenverbesserungen Ausgaben im Betrage von 5600 Fr.

**Bahnhofneubau in Langnau (Bern).** Im Saale des Sekundarschulhauses fand eine vom Gemeinderat einberufene und von Herrn Gemeinderatspräsident Lauterburg geleitete öffentliche Versammlung statt, der die definitiven Baupläne für den Bahnhofneubau zur Vernehmlassung vorgelegt wurden. Diese von Herrn Architekt Ramseier erläuterten Pläne sehen gegenüber denen vom Dezember abhin wesentliche Verbesserungen vor. Der im Stile des guten Berner Bürgerhauses gehaltene Bau erhält eine Länge von 80 m statt der ursprünglichen 88. An den zweistöckigen Mittelbau schließen sich einstöckige gleich lange Flügel, denen an beiden Enden wieder ein Stockwerk aufgesetzt wird. Der Raum für die Bahnhofswirtschaft ist beträchtlich verkleinert worden. Das Projekt machte einen durchaus gefälligen Eindruck. Es äußerten sich dazu die Herren Pfarrer Drechsel, Fürsprech Schorer und Ernst Lehmann, Kaufmann. Die etwa 80 Mann starke Versammlung hieß in einer Resolution die Pläne gut. Auf Februar soll mit dem Bau des westlichen Teils begonnen werden,

nach dessen Ausführung der alte Bahnhof abgebrochen wird. Man hofft, den gesamten Bau noch in diesem Jahr unter Dach bringen und wenigstens zum Teil dem Betrieb übergeben zu können.

Durch den Bau der Unterführung an der Marauerstraße in Olten wird dieser Stadtteil eine tiefgreifende Veränderung erfahren. Es wird nicht die Marauerstraße selbst unter dem Bahngelände durchgeführt, sondern eine eigens zu diesem Zwecke neu zu erbauende Straße, die beim Bifangschulhaus ihren Anfang nimmt. Manchen Lesern ist diese Örtlichkeit vielleicht noch in lebhafter Erinnerung, da sie während des Krieges Stappensanitätsanstalt war. Vor dem genannten Schulhaus wird ein großer Platz entstehen. Die neue Straße führt, wenn man sich stadtwärts wendet, rechts abbiegend in die Neuhardtstraße, welche tiefer gelegt werden muß. Hier muß auch das Haus von Zimmermeister Kiefer weichen. Weiter geht sie durch die Gärten zwischen Marauerstraße und Rosengasse hindurch und stößt zwischen der Fuhrhalterei Lütolf und der Weinhandlung Brandenberger, welches letzteres Haus abgebrochen werden muß, auf die Geleiseanlagen. Unter diesen führt sie in einem 60 m langen Tunnel durch und trifft im sogenannten „Winkel“ auf die Aare, und zwar etwas stromabwärts von der alten Brücke. Leider müssen die alten Häuser im Winkel sozusagen sämtlich den modernen Verkehrsbedürfnissen weichen. Ein trautes Stück von alt-Olten wird damit der Vergangenheit angehören. Zum Ersatz dafür wird denn der Quai zwischen alter und neuer Brücke ausgebaut und auf die Höhe des Postplatzes aufgefüllt. Es ist vorauszu sehen, daß der Fuhrwerksverkehr über die Aare nach Fertigstellung der neuen Straße, welche nebenbei vermerkt eine Fahrbahn von 14 m Breite und zwei 2,75 m breite Trottoirs erhält, sich vorzugsweise über die neue Brücke bewegen wird. Da diese leider von geringer Tragfähigkeit ist, soll sie verstärkt werden. Auch für die Bedürfnisse der Fußgänger wird gesorgt; diese können mittelst zweier Doppeltreppen von der Tannwald- und Bahnhofstraße her die neue Straße erreichen. Die Ausführung des Projektes wird auf etwa 3 Millionen Franken zu stehen kommen.

**Schulhausbau in Roveredo (Graubünden).** Mit Genugtuung nahm man in Roveredo davon Kenntnis, daß für den Bau des projektierten Schulgebäudes —

Palazzo scolastico — Subventionen im Betrage von 30 % erhältlich gemacht werden können, nämlich je 10 % von Bund und Kanton und weitere 10 % aus dem Bundesbeitrag an die Primarschulen.

**Für die Erstellung eines Brunnens in Monthey (Wallis),** der die Ortschaft mit Trinkwasser versorgen wird, bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von 100,000 Franken.

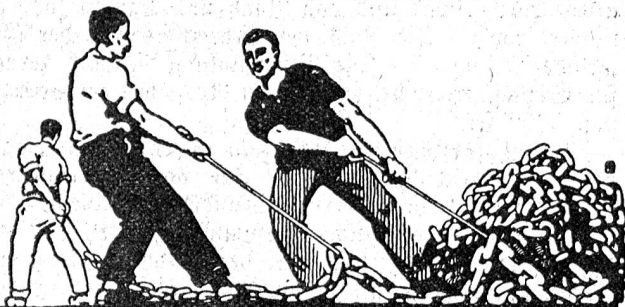
## Ueber Wasserversorgungsanlagen.

(Korrespondenz.)

(Schluß.)

### Das Kreislaufsystem (Zirkulationssystem).

Bei ihm ist es möglich, bei einem Rohrbruch nur eine kurze Strecke, welche zwischen zwei benachbarten Absperrschiebern liegt, abzuschließen, so daß also nur ein kleines Gebiet ohne Wasser ist. Es ist dafür zu sorgen, daß jeder Strang für sich abgeschlossen und entleert werden kann, um Ausbesserungs- oder Reinigungsarbeiten auf eine möglichst kurze Strecke zu beschränken. Der Abschluß geschieht durch Schieber, die Entleerung durch Ablasshähne. Vor allem ist darauf zu sehen, daß alle Rohre für Wasserversorgungszwecke frostfrei liegen. Dies ist der Fall, wenn sie im Scheitel in mindestens 1,2—1,5 m Tiefe unter Geländeoberfläche verlegt werden. Es empfiehlt sich, das Maß von 1,5 m als Normaltiefe für das Rohrnetz festzusetzen, weil die Konstruktion der Absperrschieber und Hydranten allgemein für eine Bodenüberdeckung von 1,5 m berechnet ist. Entleerungsschieber werden an allen tiefsten Punkten angeordnet, damit das Wasser abfließen kann. An den hochliegenden Knickpunkten des Gefälles werden zur Entfernung der Luft beim Füllen der Leitungsröhre, sowie zur Entfernung sonstiger beim Durchfluß des Wassers sich bildender Luftansammlungen Entlüftungsventile oder Hydranten angeordnet. Die Hydranten dienen nicht nur Feuerlöschzwecken, sondern auch zur Entnahme des Wassers zum Füllen von Sprengwagen, zum Besprengen der Straßen und zum Entlüften der Leitung. Um übermäßige Schlauchlängen zu vermeiden ordnet man sie in Abständen von ca. 100 m an. Die Unterflurhydranten haben sich auf die Dauer nicht bewährt; ihr Hauptnachteil besteht darin, daß sie schwer aufzufinden sind, was besonders im Winter, wenn der Boden von Schnee und Eis überdeckt ist, verhängnisvoll werden kann. Es ist dringend zu empfehlen, nur noch Überflurhydranten für Wasserversorgungsanlagen zu verwenden. In allen Ortschaften sollte die Mannschaft des Löschwesens über die Behandlung der Hydranten instruiert werden, da von deren zuverlässigem Funktionieren viel abhängt. Auf alle Fälle sind die Hydranten nach Gebrauch stets zu entleeren, um das Einfrieren zu vermeiden. Es empfiehlt sich für kleinere Ortschaften, den Wasserbedarf für Brandfälle so zu berechnen, daß zwei Hydranten vier Schlauchleitungen mit zusammen 20 Sek./Liter Wasser 6 Stunden lang zu speisen vermögen. Man wird daher zweckmäßig bei der Berechnung von Wasserleitungen für kleine Orte, da hier bei Brandfällen die übrige Wasserabgabe gewöhnlich ruht, zunächst ermitteln, ob der stärkste Wasserbedarf durch Brauchwasser oder Löschwasser zu decken ist. In größeren Städten und auch bei größeren gewerblichen Betrieben darf man jedoch mit einer Verminderung des Wasserverbrauches während eines Brandes nicht rechnen, sondern muß den Bedarf dem an Brauchwasser hinzu zählen. In Großstädten mit Berufsfeuerwehren rechnet man in Straßen mit Warenhäusern, Fabrikanlagen, Speichern und dergl., die an Löschwasser abzugebende Wassermenge zu 50—60 Sek./Liter. Die Geschwindigkeit des Wassers im Rohr darf nicht größer werden als 3 m, weil sonst die Rohrlei-



### UNION AKTIENGESELLSCHAFT BIEL

Erste schweizerische Fabrik für elektrisch geschweißte Ketten.  
FABRIK IN METT

#### Ketten aller Art für industrielle Zwecke

Kalibrierte Kran- und Flaschenzugketten,  
Kurzgliedrige Lastketten für Giessereien etc.  
Spezial-Ketten für Elevatoren, Eisenbahn-Bindketten,  
Notkupplungsketten, Schiffsketten, Gerüstketten, Pflugketten,  
Gleitschutzketten für Automobile etc.  
Grösste Leistungsfähigkeit · Eigene Prüfungsmaschine · Ketten höchster Tragkraft.

AUFTRÄGE NEHMEN ENTGEGEN:  
VEREINIGTE DRAHTWERKE A. G. BIEL  
A. G. DER VON MOOSCHEN EISENWERKE, LÜZERN  
H. HESS & C. P. PILGERSTEG-RÜTI · ZÜRICH