

Zur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **42 (1926)**

Heft 50

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581929>

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.

wird demnächst beim Pestalozzischulhaus erstellt. Vor anderthalb Jahren kauften die politische Gemeinde südlich der Pestalozzistrasse und die Schulgemeinde gegenüber, gegen das Schulhaus, von Max Schönfelds Erben größere Bodenstücke zu günstigen Bedingungen. Die politische Gemeinde wollte dort entweder neue Industrien ansteden oder, was letztes Jahr dann geschah, etwa die Hälfte des Grundstückes zu einem Fußballplatz verwenden. Es zeigte sich bald, daß die Schuljugend ihren Spiel- und Sportbetrieb nicht auf diesem großen Platz ausüben konnte; wollte man sie nicht weiterhin auf die Straßen, die bestesten Schulplätze oder andere öffentliche Plätze anweisen, so mußte man ihr einen eigenen Spielplatz zur Verfügung stellen. Dazu genügte aber die ziemlich unebene, mit großen Obstbäumen besetzte Schulwiese nicht. Der Stadtrat ergriff die Initiative für Ausführung der nötigen Erdarbeiten. Da für die Abhaltung des st. gallischen Kantonalturnfestes 1927 die Wiesen und Plätze zu beiden Seiten der Pestalozzistrasse sich sehr gut eignen und überdies für die Aufstellung der etwa 70 m langen Festhütte samt Küche, Tee- und Bierzelt die Schulwiese in erster Linie in Frage kommt, entschloß sich auch das Organisationskomitee des Turnfestes, an die Erdarbeiten einen Beitrag zu leisten. So kam eine allseitige Einigung zustande. Die Schulgemeinde übernimmt 2500 Fr., das Turnfest 500 Fr., die politische Gemeinde 2000 Fr. und stellt überdies ihr technisches Personal für Projekt- ausarbeitung, Bauleitung und Abrechnung kostenlos zur Verfügung. Die nötigen Kredite sind bewilligt, so daß demnächst mit der Ausführung begonnen werden kann.

Neubau der Kantonalbankfiliale in Rorschach. (Korr.) Im Jahresbericht 1926 der st. gallischen Kantonalbank steht zu lesen: Die Vorstudien für einen Kantonalneubau in Rorschach auf der früher erworbenen Curtiwiese haben unsere Behörden und die hierfür gewählte Baukommission in verschiedenen Sitzungen beschäftigt. Eine Plankonkurrenz, an der drei Architektur-Firmen in Rorschach, eine in St. Gallen und eine in Wil partizipierten, hat keine ganz befriedigende Lösung gebracht. Die Baufrage wird die Behörden weiterhin beschäftigen. Neuestens finden zwischen den Behörden der Kantonalbank und denjenigen der politischen Gemeinde Rorschach wieder Verhandlungen statt über die Stellung des Bankgebäudes, sowie über die Straßen- und Platzgestaltung, so daß diese Baufrage vermutlich bald bestimmtere Gestalt annehmen wird.

Die Innenarbeiten in der Flugwerft Altenrhein (St. Gallen) schreiten rüstig vorwärts. Zurzeit werden von der Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich die Maschinen montiert. Bereits sind auf die Zeit der Inbetriebsetzung der Anlage Arbeiter eingestellt worden, so u. a. Spengler und Maler, und zwar zu annehmbaren Stundenlöhnen, die der Unternehmung zur Ehre gereichen. Mit den seitherzeit unterbrochenen Drainierarbeiten auf dem eigentlichen Flugfelde ist wieder begonnen worden und gegenwärtig wird die künstliche Rampe für Wasserflugzeuge in Angriff genommen. Drei der Flughallen sind bereits eingedeckt und gegenwärtig wird die Glasbedachung an der vierten und größten Halle montiert.

Wasserversorgung Wildhaus. Die Korporation Schönenboden bei Wildhaus (St. Gallen) läßt eine neue Wasserversorgung mit Hydrantenanlage erstellen.

Bauliches aus Bischofszell. Die Municipalgemeindeversammlung bewilligte einen Kredit von 15,600 Fr. für notwendige Bauten im Rathaus, Erstellung einer Zentralheizung in der Turnhalle und Verbesserung der sanitären Anlagen.

Neues Postgebäude in Chiasso. Der Gemeinderat von Chiasso wird in nächster Zeit der Schweizerischen

Postverwaltung beantragen, den Bau des neuen Postgebäudes in Chiasso zu fördern. Die Gemeinde Chiasso ist bereit, das nötige Terrain, für dessen Expropriation 50,000 Fr. nötig sind, der Schweizerischen Postverwaltung gratis zur Verfügung zu stellen. Das neue Postgebäude wird ungefähr 200 m hinter dem Bahnhof gebaut werden und mit den Barrons durch Unterführungen verbunden sein.

Zur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn.

(Korrespondenz.)

Zur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn am 1. März 1927 ist eine Denkschrift erschienen, die von den Herren Oberingenieur Robert Grünhut und Dr. Martin Hürlimann verfaßt ist, reichlich mit prächtigen Originallithographien von O. Baumberger durchsetzt wurde und in der Graphischen Anstalt J. C. Wolfensberger eine Ausführung erhalten hat, die künstlerisch wohl das Beste darstellt, was sich auf dem Gebiete der Druckerzeugnisse ermöglichen läßt.

Bundesrat Dr. Robert Haab hat dem prächtigen Werke ein Vorwort vorgelegt, worin er die Stadt Zürich und die Schweizerischen Bundesbahnen zu der Vollenendung des seit 30 Jahren erstrebten Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn auf dem städtischen Gebiete beglückwünscht und als seinen Wunsch und seine Hoffnung äußert, daß die neue Bahnanlage die weitere kraftvolle Entwicklung der Stadt Zürich fördern und damit zugleich die Schweizerischen Bundesbahnen befruchten möge.

Im Juli 1875 wurde die Linie Zürich-Wollishofen eröffnet, aber schon zwei Jahrzehnte später wurde der Umbau der Linie als eine unabwiesbare Notwendigkeit erkannt. Hätten die Vertreter der Bevölkerung die Nordostbahn im Jahre 1872 nicht veranlaßt, die Station Enge in der Nähe des Sees zu errichten, so wäre, wie in der Geschichte bis zum Baubeginn ausgeführt wird, die Linie weiter westwärts, von der Altstadt entfernt, in weniger unbequamen Gelände zu liegen gekommen, und die Uebelstände der 12 schienenungleichen Übergänge wären weniger oder vielleicht erst in viel späterer Zeit fühlbar geworden. Das Bestreben eines Teils der Bevölkerung, die Station Enge in der Nähe des Sees zu behalten, war denn auch auf die Planung der neuen Linie von Einfluß. Im Jahre 1875 verkehrten zwischen dem Hauptbahnhof und Wollishofen täglich 20 Züge. Nach dem zweigleisigen Ausbau und nachdem die Linie Thalwil-Zug im Jahre 1897 eröffnet worden war, stieg die Zahl der täglichen Züge auf 70 und im Winter 1913/14 auf rund 100. Die häufige Schließung der Bahnschranken wirkte an allen Übergängen, besonders morgens, mittags und abends und bei den drei Übergängen an der Seestraße, Badenerstraße und Birmensdorferstraße, an denen Straßenbahnen verkehren, sehr störend. Eine Zählung im Dezember 1913 ergab folgende lehrreiche Zahlen; bei diesen Übergängen wurden jährlich etwa 3,200,000 Fußgänger, 390,000 Fuhrwerke, 99,000 Radfahrer und 52,000 Autos, alles in allem 13% des Gesamtverkehrs je 2 Minuten lang aufgehalten. Dies ergibt einen jährlichen Zeitverlust von 18,000 Tagen. An der Badenerstraße waren die Schranken täglich 91 Minuten lang geschlossen. Dadurch wurden 2380 Fußgänger, 59 Fuhrwerke, 49 Radfahrer, 21 Automobile und 4696 Trampassagiere aufgehalten. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei den andern Bahnübergängen, und heute sind diese Zahlen erheblich übertroffen.

Nachdem der Streit um die Frage, ob eine Hochbahn oder eine Tiefbahn gebaut werden sollte, endlich zugunsten der letztern entschieden war, konnte endlich am 22. Dezember 1913 zwischen Bahn und Stadt der Vertrag

Neu bearbeitet.

Neue Redaktion.

Vollständig revidiert.

SCHWEIZ. BAUKALENDER 1927

REDAKTION Dr. WALTER HAUSER, DIPL. ARCHITEKT, ZÜRICH.

SCHWEIZ. INGENIEURKALENDER 1927

REDAKTION DIPL. INGENIEUR MAX AEBI, ZOLLIKON-ZÜRICH.

Die unter der neuen Redaktion vollständig umgearbeiteten, den heutigen Verhältnissen entsprechenden Angaben der beiden Kalender, enthalten die Preise sämtlicher Bauarbeiten, die Preise der Baumaterialien, Tag- und Fuhrlohne in den bedeutenden Städten der Schweiz, Tabellen etc.; ein Inhalt von ausserordentlicher Fülle, emsig zusammengetragen für Hoch- und Tiefbau, vom Grund bis zum Dach, alle Arbeiten des Architekten, Ingenieurs, Baumeisters und sämtlicher Bauhandwerker.

Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Bauinteressenten.

Mit der Zuziehung der beiden in der Praxis stehenden Fachmänner als Redakteure hat der Verlag einen bedeutenden Schritt vorwärts getan, um die nun seit bald 50 Jahren als unentbehrliche Ratgeber eingeführten Kalender, durch ihre sachgemässe umfangreiche Neubearbeitung auf der Höhe zu halten.

Preis einzeln 10 Fr.

Beide Kalender zusammen 17 „

Bestellungen erbittet

415

TEL.: HOTTINGEN 27.73 **FRITZ SCHÜCK, ZÜRICH 7** MERKURSTRASSE 56

abgeschlossen werden, der die rechtliche und wirtschaftliche Grundlage für den nun beendeten Bau gebildet hat.

Ein zweites Kapitel widmet die Denkschrift dem von der Bahn durchzogenen Gelände, dem Muraltengut, dem Belvoirgut, dem Rietergut, dem Freudenberggut, dem Freitagut, dem Sihlhölzli, welches letzteres der Sihlverlegung weichen mußte, und auf dem noch dieses Jahr ein neuer Sport- und Turnplatz mit Turnhallen und anderen für die Sportpflege erforderlichen Einrichtungen entstehen wird.

Der Hauptteil des Werkes dient jedoch dem Bau der neuen Linksufrigen. Die Expropriation, die Sihlverlegung, die Tunnelbauten, die Unterbauarbeiten zwischen dem Wiedikonertunnel und dem Hauptbahnhof, die Aufnahmegebäude der Stationen Wiedikon und Enge, die Straßenbrücken, die Bahnsteigdächer, die Sicherungsanlagen erfahren eine eingehende Würdigung, die mit etlichen wirtschaftlichen Angaben und der Darstellung der Organisation des Baues abschließen.

Die Kosten des ganzen Baues waren im Jahre 1913 zu 23,520,000 Fr. veranschlagt. Von dieser Summe entfielen 9,600,000 Fr. auf den Landerwerb, 11,200,000 auf die eigentlichen Bauarbeiten und der Rest auf Kapitalzinsen, Bauleitungskosten und Verschiedenes. Im Jahre 1924 wurde der Baukredit um 15,000,000 auf 38,520,000 Fr. erhöht. Dieser Betrag wird voraussichtlich nicht erreicht werden. Eine wesentliche Erhöhung des vor dem Kriege aufgestellten Voranschlages ist aus den allgemein bekannten Gründen bei den eigentlichen Bauarbeiten und wegen der langen Bauzeit bei den Kapitalzinsen eingetreten. Die Einhaltung der ursprünglich mit 4 Jahren angesetzten Bauzeit war unmöglich; der Bau dauerte vom März 1918 bis März 1927, also neun Jahre. Diese Verzögerung wurde nicht nur dadurch verursacht, daß während des Krieges die Schwierigkeit der Beschaffung

geeigneter Arbeitskräfte und der Baustoffe den Arbeitsvorgang verlangsamten, und daß nach Vollendung der Sihlverlegung im Jahre 1920 die Weiterführung der Arbeiten wegen der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse und Aussichten längere Zeit in Frage stand. Viel nachhaltiger ist die Verlängerung der Baudauer dadurch herbeigeführt worden, daß wesentliche Projektänderungen zu langwierigen Verhandlungen führten und Verzögerungen, ja sogar zeitweilige Einstellung der Bauarbeiten auf etlichen Strecken verursachten. So haben die Einführung der Sihltalbahn in Wiedikon statt in Enge, die Erstellung des Aufnahmegebäudes an der Birmensdorferstrasse und auch der sehr spät veranstaltete Wettbewerb für den Bahnhof Enge sowie der große, früher nicht vorgesehene Umfang der Bauten sehr verzögernd gewirkt.

Die Erhöhung der im Jahre 1913 veranschlagten Baukosten, die etwa 60 % von der Brutto- und 80 % von der Nettosumme (32,180,000) betragen dürften, kann im Hinblick auf die infolge des Krieges eingetretene Erhöhung aller Preise nicht als übermäßig bezeichnet werden. Der große Aufwand hat es ermöglicht, dem Baugewerbe durch viele Jahre und insbesondere in der Zeit nach dem Kriege, da die Bautätigkeit arg darniederlag, reichliche und gute Arbeitsgelegenheit zu verschaffen.

Die Ausarbeitung der Detailentwürfe und die Durchführung des Baues war der Bauabteilung des III. Bundesbahnkreises übertragen, der Oberingenieur Grünhut vorstand. Im März 1924 wurde unter seiner Leitung eine der Generaldirektion der Bundesbahnen unterstellte Bauabteilung geschaffen und es wurden Oberingenieur Grünhut zwei Ingenieure und sechs weitere Herren als technisches und administratives Hilfspersonal beigegeben. Die Ausführung der Bauten erfolgte durchwegs in Alford in Baulosen, die die einzelnen für sich ein ganzes

bildenden Bauteile umfaßten, auf Grund von öffentlichen und beschränkten Wettbewerben.

Bei der Projektierung und der Ausführung aller Bauteile wurde den Bedürfnissen der Bahn und der Stadt in weitgehendem Maße Rechnung getragen, und es ist bei aller Einfachheit und Sparsamkeit darnach gestrebt worden, die Bauwerke unter voller Wahrung ihrer Zweckmäßigkeit so würdig auszugestalten, daß sie sich gut in das Bild der Stadt einfügen.

So ist durch das Zusammenwirken der Bahn- und Stadtbehörden unter teilweise äußerst schwierigen technischen und wirtschaftlichen Verhältnissen ein Bauwerk entstanden, das der Stadt Zürich ermöglichen wird, sich in Zukunft vom Eisenbahnverkehr nicht mehr gehemmt zu entfalten, und das die Abwicklung dieses Verkehrs auf der für die Schweiz wie für das Ausland gleich wichtigen Linie erleichtern und verbessern wird.

Ausstellungswesen.

Die **Gewerbe- und Industrie-Ausstellung Derlifton 1927.** In seiner Generalversammlung konnte der Gewerbeverein Derlifton mit großer Genugtuung feststellen, daß sowohl von Seiten des Organisationskomites wie auch der einzelnen Subkomites fleißige und erfolgreiche Vorbereitungsarbeit geleistet worden ist. Alle anfänglichen Schwierigkeiten sind beseitigt, die Anmeldungen äufnen sich in erfreulicher Weise und die ganze Allgemeinheit, die lokalen Vereine an der Spitze, stellen sich in verdankenswerter Weise in den Dienst des Unternehmens. Ein kleineres Plakat wird demnächst ein weiteres Publikum auf diese Ausstellung aufmerksam machen. Für ein größeres mehrfarbiges Plakat wird unter Künstlern, vorab den lokalen, ein Preiswettbewerb stattfinden. Interessenten aller Art erhalten nach wie vor bereitwilligst detaillierte Auskunft durch den Präsidenten des Organisationskomites, Gemeinderat Wettstein, oder den Vorsitzenden des Ausstellungskomites, Fabrikant Nyffenegger. Auch das Finanzkomite war in der angenehmen Lage, über die finanzielle Unterstützung seitens Industrie, Gewerbe und Einwohnerschaft Zufriedenstellendes zu melden. Es ist daher zu hoffen, daß das Unternehmen einen schönen Erfolg zeitigen wird.

Ausstellung des europäischen Kunstgewerbes 1927. In Leipzig wurde eine Ausstellung des „europäischen Kunstgewerbes 1927“, an der sich Deutschland, Oesterreich, die Schweiz, Frankreich, Italien, Großbritannien, Belgien, Dänemark, die Niederlande und die Tschechoslowakei beteiligen, eröffnet. Sie bietet eine Auswahl aus der Pariser Ausstellung von 1925 und bildet in gewisser Hinsicht auch ein Gegenstück zu den auf der Leipziger Messe ausgestellten Gegenständen kunstgewerblicher Art.

Verkehrswesen.

Wesentliches von der Schweizer Mustermesse. (Mitget.) Die Mustermesse charakterisiert sich im wesentlichen als neueste Form des Marktes. Messe ist wirtschaftlich gleichbedeutend mit Markt. Die Bezeichnung Mustermesse steht im Gegensatz zu der ursprünglichen Form des Marktes, der Warenmesse.

Auf der Warenmesse (= Warenmarkt) ist der Verkäufer mit einem wirklich vorhandenen Warenvorrat vertreten; man kann sagen, er ist mit so viel Waren auf dem Markte, als er verkaufen möchte. Die Waren gehen dementsprechend nach erfolgtem Abschluß des Geschäftes auf dem Markte selbst an den Einkäufer bzw. Käufer über. Die Warenmesse ist die Form des Marktes,

wie sie jahrtausende lang allein bestand und wie sie für zumeist lokale Wirtschaftsgebiete (Bezirke, Städte) erhalten geblieben ist (Jahrmärkte, Gemüsemärkte und dgl.). Dagegen kommt in den entwickelten Wirtschaften die Warenmesse als Markt für große Einzugsgebiete nur noch ausnahmsweise, meist nur für gewisse Artikel in Frage (z. B. Pelzmärkte). Die moderne Technik, die veränderte Produktionsweise und das neuzeitliche Verkehrs- und Nachrichtenwesen haben auch in der Marktgestaltung grundlegende Veränderungen geschaffen.

Die Mustermesse hat sich aus der Warenmesse entwickelt. Während also auf der Warenmesse in der Regel eine Menge von Gütern gleicher Gattung, eine Warenmenge, mitgebracht wird, werden an der Mustermesse nur Waren-Muster und Fabrikate-Typen vorgezeigt. Das Handelsgeschäft wickelt sich ab auf Grund der aufgestellten Muster und Typen, die die tatsächliche Produktion zur Darstellung bringen. Die Mustermesse ist aber nicht wie die Warenmesse eine Einrichtung zur Vermittlung des Absatzes zwischen dem Händler und dem Konsumenten, sondern sie ist eine wirtschaftliche Organisation mit dem Zwecke Produzenten, Großisten, und Detailhandel zusammenzuführen.

Demnach ist die Mustermesse in erster Linie eine praktische Einrichtung für Geschäftsleute. Sie sammelt einerseits in großem Umfange die Produktion verschiedenster Fabrikationsgebiete; sie konzentriert ein großes Warenangebot auf einem kleinen Raume und in einer kurzen Zeit. Dank der Vorteile, die ein solch übersichtlich gegliedertes Warenangebot bietet, vermag die Veranstaltung eine große Zahl von Interessenten und Einkäufern heranzuziehen. Auf der Mustermesse bietet sich auf beste Weise die Möglichkeit des Vergleichens und Prüfens der Beschaffenheit und Qualität der Ware.

Die Mustermesse ist eine sehr zweckmäßige Verkaufs- und Einkaufsorganisation im heutigen Handelsverkehr.

Es erfüllt aber die Mustermesse als Warenmuster-schau großen Umfangs gleichzeitig eine weitere wichtige wirtschaftliche Funktion: Die Mustermesse ist auch ein ausgezeichnetes Propagandainstrument für die einzelne Fabrikationsfirma, für Großisten, Produzentenverbände und die Volkswirtschaft als Ganzes. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, ist die Mustermesse nicht nur eine Verkaufs- und Einkaufsorganisation, sondern erhält sie bis zu einem gewissen Grade auch den Charakter einer Ausstellung. Doch ist festzuhalten: Die Mustermesse, bei der der kaufmännische Zweck gewahrt bleibt, ist keine Ausstellung. Die Ausstellung ist in ihrer reinen Form eine Veranstaltung mit dem Zwecke, die Fortschritte in der Technik (Produktion, Verkehr usw.) und auch allgemein die Veränderung im Kulturleben in größeren und kleineren Zeitabschnitten dem großen Publikum eindrucksvoll zur Darstellung zu bringen. Dabei ist hier die Standdeklaration von besonderer Wichtigkeit und meistens mit erheblichen Kosten verbunden. Für die Messebeteiligung soll aber der Grundsatz gelten, mit möglichst geringen Mitteln eine geschäftlich gediegene Aufmachung des Messestandes vorzunehmen.

Produktion und Handel haben in der Schweizer Mustermesse gleicherweise einen Sammel-punkt ihrer Interessen.

Industriellen, Gewerbetreibenden gibt die Mustermesse die Gelegenheit, entsprechend dem Umfange des Betriebes mit ihren Erzeugnissen auf dem großen Muster-Warenmarkt vertreten zu sein. Der Handel bedient sich der Messe mit ebenso großem Vorteil; sie gibt ihm die Möglichkeit rationalen Einkaufs und wertvoller fachlicher Orientierung.