

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Bauausführung

Da die Ueberbauung des Siedlungsgebietes nur schrittweise erfolgen wird, hat man darauf geachtet, dass bei den einzelnen Etappen Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten und Bedürfnisse bereitgestellt werden können. Jede Etappe soll für sich allein bestehen können. Dabei wird es zweckmässig sein, im Alignementsplan die Stellung und Masse der Hochhäuser und der siebengeschossigen Blöcke genau festzulegen, während innerhalb der Höfe auf umgrenzten Flächen mit maximal drei Geschossen (Beispiele südlich der Murtenstrasse) die Ausführung der Bebauung im Detail den einzelnen Interessenten freigestellt werden sollte. Mit diesem Vorgehen wird die grosse Linie in der Bebauung gemäss Bebauungsplan gesichert und eine einheitliche Wirkung im grossen gewährleistet, während in den einzelnen grossen Höfen in der untergeordneten Bebauung eher Abwechslung geboten wird.

Es liegt auf der Hand, dass aus verkehrstechnischen Gründen und im Sinne der Entwicklung der Stadtgrenze zuerst der Teil südlich der Murtenstrasse ausgeführt wird. In diesem Gebiet wiederum wird zuerst der östliche Teil bis zur Wasserscheide auf der Linie Kornweg-Riedbachstrasse zur Ausführung kommen, da bis zu dieser Wasserscheide die Abwasser noch in das städtische Kanalisationsnetz geleitet werden können, während westlich der Kulminationslinie die Entwässerung mittels einer noch speziell zu erstellenden Kläranlage in den Gäbelbach zu erfolgen hat.

Bei der Ausführung sollten im Interesse einer grosszügigen einheitlichen Gestaltung nur grosse zusammenhängende Gevierte in einem Zug überbaut werden.

Adresse der Projektverfasser: *Lienhard & Strasser*, Architekten, Bern, Schauplatzgasse 9.

MITTEILUNGEN

Erweiterung des Stadtbahnnetzes von Hamburg. Zurzeit führen zwei elektrische Bahnnetze durch Hamburg und dessen Vororte. Es sind dies das von der Deutschen Bundesbahn betriebene Stadtnetz — bekannt als *S-Bahn* — und das Netz der in städtischem Besitz befindlichen *Hamburger Hochbahn*, die zum Teil auch offene normale Strecken und Untergrundsektionen betreibt. Als erste Strecke der S-Bahn wurde 1908 die Linie Ohlsdorf—Hamburg Hauptbahnhof—Blankenese für Einphasen-Wechselstrombetrieb von 6300 V und 25 Hz gebaut und später in nördlicher und westlicher Richtung erweitert. Der Umbau des ganzen Netzes für Gleichstrombetrieb 1200 V mit dritter Schiene wurde 1940 beendet. Geplant sind im S-Bahnnetz die Elektrifizierung der doppelgleisigen Strecke von Station Berliner Tor nach Bergedorf an der Linie Hamburg—Berlin, sowie die der Zweiglinie von Station Holstenstrasse nach Stellingen. Gleichstrombetrieb mit dritter Schiene und 1200 V wird auch für diese Erweiterungen beibehalten. Bedeutend grösser sind die Bauvorhaben der 1912 in Betrieb genommenen Hamburger Hochbahn. Deren Netz soll innert zehn Jahren in drei Etappen um 18,7 km auf 86,6 km Streckenlänge gebracht werden. Wie das bestehende Netz, so sollen auch die Erweiterungen mit Gleichstrom von 800 V ab dritter Schiene betrieben werden. Die neuen Linien will man als Unterpflasterbahn ausführen. Die Entfernung zwischen zwei Stationen soll im Durchschnitt 600 m betragen, wodurch eine wesentliche Entlastung des Oberflächenverkehrs erwartet wird. Eine erste, zwei Kilometer lange, durch ein wichtiges Geschäftsviertel führende Strecke von Jungfernstieg nach Hamburg Hauptbahnhof ist im Bau und soll 1959 fertig werden. Die Kosten dieser Strecke sind auf 43 Mio DM veranschlagt. Die folgenden Erweiterungen sind Hamburg Hauptbahnhof—Farmsen (135 Mio DM) und Jungfernstieg—Ottensen (103 Mio DM). Es bestehen auch weitere Projekte, worunter das einer Ost-Westlinie, die unter der Alster, und das einer Linie nach Steinwerder, die unter der Elbe durchgeführt würde. Einzelheiten über Hamburgs weitere Lokalbahnen und dessen Hafengebäude, deren Betrieb, Fahrzeuge usw. bringt «*Railway Gazette*» vom 3. August 1956.

Bautechnischer Brandschutz. Die Vereinigung Kantonal-Schweizerischer Feuerversicherungsanstalten hat das erste Heft des 35. Jahrganges der Bedeutung des bautechnischen Brandschutzes gewidmet. Die Mitteilungen bringen einen

Aufsatz über «Erfahrungen von Kriegsfeuersbrünsten in Finnland» von *V. Virtala*, dem Chef des Brandtechnischen Laboratoriums an der Staatl. Techn. Forschungsanstalt Helsingfors. Obwohl der Artikel Erfahrungen des Jahres 1941 zugrunde legt, die inzwischen durch die weiteren bitteren Kriegserlebnisse in anderen Ländern um ein Vielfaches erweitert worden sind, werden doch grundsätzliche, noch heute gültige Betrachtungen festgehalten. So über den Wert der Einteilung von Gebäuden in Brandabschnitte, Schutz der Holz- und Stahlkonstruktionen wie auch der Treppen und Türen, wobei den Türen allein etwa 15 Text- und Bildseiten gewidmet sind. Als wichtigste Erkenntnis kann man nach Lektüre dieser 51 Seiten umfassenden Arbeit entnehmen, dass die brandschutztechnische Gestaltung eines Bauwerkes ein einheitliches Planen voraussetzt, da es in *allen* Teilen ein gleich starkes Widerstandsvermögen gegen Feuer besitzen muss. Oft waren diese Gesichtspunkte nur auf einzelne Bauelemente angewandt worden. Und: jedes Gebäude ist bezüglich seiner Feuer-sicherheit nur so stark wie sein schwächstes Element.

Hochfengebläsegruppe von 12 000 kW. Die Steel Company of Wales Ltd. bestellte für die Margam «B» Power Station auf Grund der vorzüglichen Ergebnisse an der im Jahre 1955 in Betrieb genommenen Hochfengebläsegruppe Sulzer-Oerlikon für einen neuen Hochfengebläse eine weitere gleich grosse Gruppe für etwas höheren Druck. Das Aggregat umfasst in der Hauptsache ein Sulzer-Axialgebläse für eine maximale Luftfördermenge von 238 000 m³/h bei einem Förderdruck von 2,5 atü, dessen Antrieb durch eine direkt gekuppelte Oerlikon-Kondensations-turbine von 12 000 kW maximaler Leistung erfolgt. Dieser neue fünfte Hochfengebläse der Gesellschaft, der einen Schachtdurchmesser von 9 m besitzt, ist mit einer Leistung von über 10 000 t Roheisen pro Woche einer der grössten der Welt. Beim vorstehenden Gebläse handelt es sich um die stärkste von Gebrüder Sulzer gelieferte Einheit und um eines der grössten Axialgebläse, das bisher gebaut wurde.

Das Industriezentrum Marcoule, 25 km von Villeneuve-Avignon entfernt, betreibt seit 1954 den Bau von Gebäuden des Kommissariats für Atomenergie mit dem Ziel, dort Versuche und Studien zur Erschliessung dieser neuen Energiequelle durchzuführen. Ueber das von den Architekten D. Badani und P. Roux-Dorlut entworfene und in Ausführung begriffene Projekt berichtet ausführlich «*Techniques et Architecture*», 16. Serie, Nr. 1 vom Mai 1956. Die Zeitschrift fasst darüber hinaus Bauten zusammen, die in ihrer Bestimmung und architektonischen Haltung einer besonderen Beachtung wert scheinen, so z. B. das «Gewerbezentrum des Ostens» in Venezuela, das Haus eines Mathematikers in Tokio, einen kleinen Theatersaal in Helsinki und die gedeckte Eisbahn in Boulogne-Billancourt.

Persönliches. Zum Gemeindeingenieur von Zollikon wurde gewählt Dipl. Ing. *H. R. Grieshaber*, bisher im Ingenieurbüro H. Hickel, in Effretikon, als Nachfolger des zurückgetretenen Dipl. Ing. *E. Ochsner*, der sich mit Ing. *F. Zehntner* in Zürich zur Firma *Zehntner & Ochsner*, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, verbunden hat. — Arch. *A. Wilhelm*, früher Stadtbaumeister von Grenchen, ist Stadtbaudirektor von Ulm a. d. Donau geworden.

Der Verkehr in den Rheinhäfen beider Basel hat im Jahr 1956 die Rekordzahl von 5,285 Mio t erreicht und damit das Vorjahr um nahezu 0,7 Mio t oder gut 15 % übertroffen. Im Dezember war der Verkehr mit 871 einlaufenden Schiffen und 396 000 t Gütern in der Bergfahrt besonders rege.

NEKROLOGE

† **Jakob Hohloch** wurde am 16. März 1899 in Rüslikon geboren. Seine Schulzeit verbrachte er in Winterthur. Nach Abschluss seiner Studien am dortigen Technikum trat er in das Ingenieurbüro H. E. Gruner in Basel ein. Hier hat er von Anbeginn seiner Tätigkeit eine besondere Begabung für die konstruktive Gestaltung von Wasserbauten aller Art gezeigt. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass er sich rasch eine selbständige Vertrauensstellung erarbeiten konnte. Mit besonderer Genugtuung hat es J. Hohloch erfüllt, dass seine durch