

Doppelmehrfamilienhäuser der Genossenschaft der Strassenbahner an der Forchstrasse in Zürich: Architekt Fritz Hermann, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 49

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59728>

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.

Doppelmehrfamilienhäuser der Genossenschaft der Strassenbahner an der Forchstrasse in Zürich

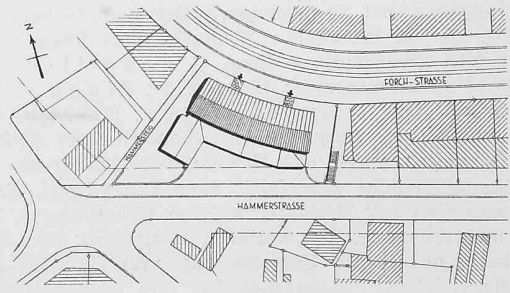
Architekt FRITZ HERMANN, Zürich DK 728.3

In einer verhältnismässig teuren Wohngegend mussten für Angestellte der Zürcher Verkehrsbetriebe billige Wohnungen erstellt werden. Das Gebäude liegt an der Forchstrasse in der Nähe des Hegibachplatzes; es ist 5 Minuten vom Tramdepot Burgwies entfernt. Der teure Baugrund weist zwischen der Forchstrasse und der Hammerstrasse ein Gefälle von 9,50 m auf. Dieser grosse Höhenunterschied, der sich auf eine Distanz von rd. 25 m erstreckt, bot sehr viele Schwierigkeiten in der Situierung des Gebäudes. Von der Forchstrasse her durften vier Geschosse in Erscheinung treten, von der Hammerstrasse sind es aber insgesamt sieben. Die Zugänge zu den sechs Wohngeschossen befinden sich auf der halben Höhe des Hauses von der Forchstrasse her. Durch diese Anordnung des Treppenhauses war es möglich, die Treppen nur 1,20 m statt 1,50 m breit auszuführen, wodurch viel Raum eingespart worden ist. Alle Wohnungen weisen eine gute Südwestlage auf. Sie besitzen Balkone, die von den Wohn- und Schlafzimmern zugänglich sind. Die Badezimmer sind an die Brandmauern verlegt und haben Kamine mit Zuglängen von mehr als 10 m. Durch diese Massnahme wurde es möglich, im Hauptbau überall geräumige Dreizimmerwohnungen zu erstellen, die für 140 Franken im Monat vermietet werden können. Das Erdgeschoss an der Hammerstrasse ist mit 14 Garagen ausgenutzt. In den beiden bewohnten Untergeschossen, die gegen die Hammerstrasse als Obergeschosse in Erscheinung treten, befinden sich bergwärts die Wohnkeller, die Luftschutzräume und die Waschküchen.

Der Gebäudeinhalt beträgt rd. 8900 m³, die reinen Baukosten wurden mit 763 700 Franken ermittelt, woraus sich der Preis für den umbauten Kubikmeter zu 85,80 Franken ergibt. Die Umgebungs- und Erschliessungskosten (Stützmauer und Gartenarbeit) betragen 51 500 Franken. An die Kosten bezahlt die Stadt Zürich eine Subvention von 8%; der Kanton Zürich gewährt ein zinsloses Darlehen von ebenfalls 8%.

MITTEILUNGEN

Ueber die Ausbeutung der Eisenerzfelder im Westen Labradors haben wir 1951 auf S. 362 berichtet. Nunmehr bringt «Engineering News-Record» vom 11. Sept. 1952 Einzelheiten über den Bau der Bahn, die die Erzlager von Knob Lake mit dem Umschlagplatz Seven Islands an der Südküste verbinden soll. Die projektierte Strecke misst rd. 600 km. Der südliche Ausgangspunkt ist nur zu Schiff erreichbar, und auch das nur, wenn der St. Laurentz-Golf eisfrei ist.



Bilder 1 bis 4. Doppelmehrfamilienhaus an der Forchstrasse in Zürich; Grundrisse und Schnitt 1:400

Bild 5. Lageplan 1:2000

Im Winter muss daher aller Transport von Menschen, Lebensmitteln und Baustoffen durch die Luft gehen. Der Bahnbau ist so organisiert, dass in der ersten Etappe der Wald gerodet und Fels gesprengt, kurz, der Weg so geebnet wird, dass man mit Lastwagen heranfahren kann. In der zweiten Etappe wird das eigentliche Bahntrasse gebaut. Dazu gehören Einschnitte, Dämme, kleinere Brücken und die Widerlager der grösseren Brücken. In der dritten Etappe werden Schwellen und Geleise verlegt. Dann können auch grössere Träger herantransportiert werden, was erst den Bau der längeren Brücken ermöglicht. Der Bahnkilometer kommt voraussichtlich auf 1,4 Mio Fr. zu stehen. Die Arbeiterlöhne sind — wie überall in Nordamerika — sehr hoch ($3\frac{1}{2}$ bis $7\frac{1}{2}$ Fr./h). Die Bahn führt zuerst durch ein sehr zerrissenes Gebiet, in dem man ausserordentlich viele Kunstbauten benötigte. In diesem Teil liegt ein Tunnel mit 700 m Länge und eine Fachwerkbrücke mit mehreren Öffnungen von insgesamt 210 m Länge. Obschon dies namentlich für schweizerische Verhältnisse nichts Besonderes ist, darf man die erschwerte Situation, welche die völlig unkultivierte Gegend schafft, nicht zu gering einschätzen. So musste beispielsweise der Kabelkran für diese Fachwerkbrücke mit Hilfe eines Helikopters errichtet werden. Die Bahn steigt dann langsam bis auf 610 m ü. M. mit maximal 13 ‰ Neigung und fällt hernach wieder ab. Hier beträgt die maximale Neigung nur 4 ‰ in Anbetracht der Tatsache, dass auf dieser Rampe die schwer beladenen Erzzüge aufwärts fahren müssen. Ein Teil des Trasses musste in moorigem Boden gebaut werden. Da diese Schicht aber nur rd. 1 m tief war, wurde einfach festes Schottermaterial auf den weichen Boden gehäuft und festgewalzt, bis keine Setzungen mehr zu erkennen waren. Die Arbeiterlager längs der Strecke bestanden anfänglich aus Holzbaracken. Der Transport dieser Lager gestaltete sich aber zu umständlich, so dass man später wetterbeständige Zelte vorzog. Um beim Verlegen der Schienen und Schwellen keine Ausweichprobleme lösen zu müssen, organisierte man die Arbeiten der dritten Etappe folgendermassen: Die Diesellokomotive schiebt den Montagezug so, dass zuvorderst der Kranwagen fährt und dahinter die Materialwagen. Der Kran hebt das Material aus dem nächstliegenden Wagen heraus und legt es unmittelbar vor dem Zug nieder. Ist ein Wagen leer, so hebt der Kran diesen Wagen aus den Schienen und stellt ihn neben dem Trasse ab, damit der vorderste volle Wagen sogleich wieder aufschliessen kann. Die



Bild 6. Fassade an der Forchstrasse aus Norden

Schwellen sind aus Holz und stammen zum Teil aus Kanada, werden aber auch eingeführt. Das Holz der Gegend ist krumm gewachsen und deshalb nur teilweise brauchbar. Die totale Bauzeit beträgt voraussichtlich drei Jahre.

Oelförderung im deutschen Bundesgebiet. Am 2. und 3. Oktober 1952 fand in Goslar die fünfte Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Mineralölwissenschaft und Kohlenchemie statt, an der über 700 Teilnehmer, darunter mehr als 50 ausländische Fachleute, teilnahmen und 41 Vorträge gehalten wurden. Vor 25 Jahren förderte man aus den vier damals bekannten Oelgebieten im Hannoverschen Oelgebiet 97 000 t/Jahr; 1935 betrug die Erdölförderung im deutschen Bundesgebiet 430 000 t, 1949 bereits 841 000 t und im ersten Halbjahr 1952 974 000 t. Die sicheren Vorräte werden heute zu 27,9 Mio t, die wahrscheinlichen zu 12,8 Mio t, die Gesamt-vorräte also zu 40,7 Mio t angegeben. 1955 rechnet man mit einer Jahresförderung von 2,5 Mio t. Unter Annahme dieser Zahl werden die Gesamtvorkommen in rd. 16 Jahren erschöpft sein! In sehr kurzer Zeit ist die deutsche Erdölwirtschaft zu grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung gelangt. Eine erste Krackanlage auf katalytischer Grundlage ist neulich bei Heide in Holstein angelaufen. Weitere solcher Anlagen sind geplant. Bis 1956 soll die Verarbeitungsfähigkeit von 5,7 auf 9,3 Mio t/J mit einer Produktion von 8 Mio t angewachsen sein, wobei neben einheimischem auch eingeführtes Erdöl verarbeitet wird. Dank neuer Forschungsmethoden gelang es, neue Vorkommen im Ems-Weser-Gebiet, in Ostfriesland und eine erhebliche Erweiterung der bestehenden Gebiete festzu-

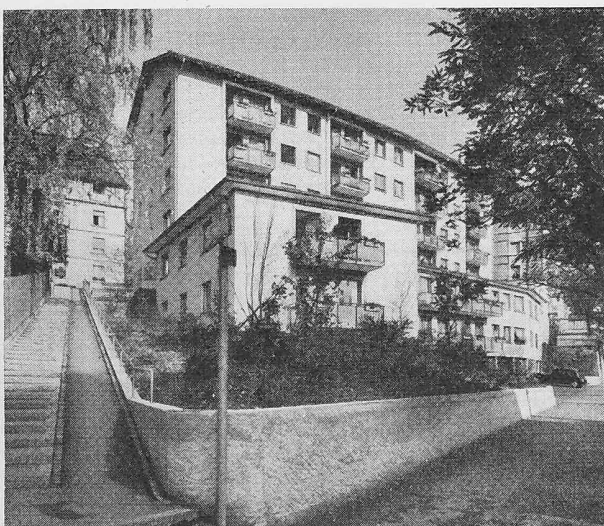


Bild 7. Ansicht aus Westen, links Hammersteig



Bild 8. Südwestfassade (Hammerstrasse)