

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

MITTEILUNGEN

Elektrifikation der SBB-Strecke Wil-Wattwil. Wie dem «SBB-Nachrichtenblatt» Nr. 12/1943 zu entnehmen, bildet die Einführung des elektrischen Betriebes auf der rund 20 km langen, 1870 erbauten «Toggenburger-Bahn» die Schlussetappe des im Jahr 1940 begonnenen dritten Elektrifikations-Ausbauprogrammes (175 km) der SBB, das die Strecken Luzern-Interlaken, Oerlikon-Wettingen, Auvernier-Les Verrières, Winterthur-Neuhausen und die soeben elektrifizierte Strecke Wil-Wattwil umfasst. Das elektrifizierte Netz der SBB ist damit auf 2346 km angewachsen, die 80,5% des Gesamtnetzes (2917 km) ausmachen, auf denen heute rd. 95% der gesamten Betriebsleistungen bewältigt werden. Wegen Materialmangel kamen Holzmasten zur Anwendung. Die Fahrleitung besteht nur auf offener Strecke aus Reinkupfer, besitzt aber einen wesentlich kleineren Querschnitt (85 mm²) als der Fahrdrabt der Elektrifikationen in der Friedenszeit; die erhöhten Spannungsabfälle fallen, weil die Strecke nur kurz ist, praktisch nicht stark ins Gewicht. Die Fahrleitung der Hauptgleise in den Stationen besteht aus Kupferpanzerdraht (halb Kupfer, halb Stahl) und diejenige der Nebengleise sogar aus Eisen. Die dünneren Bleimäntel der Schwachstromkabel sowie die Verwendung von Aluminium als Leitermaterial an Stelle von Kupfer für die Beleuchtungskabel sind weitere Beispiele für Zwangseinschränkungen. Gleichzeitig mit dem Umbau auf den elektrischen Betrieb hat man die Stationsbureaux neuzeitlich ausgestaltet, das automatische Telephon und elektrische Uhren eingerichtet, sowie die Gleise- und die Weichenbeleuchtung verbessert. Die Streckensignale werden nach und nach durch Lichttagessignale ersetzt werden. Von den drei grossen Eisenbahnbrücken bei Bazenheid, Lütisburg und Dietfurt, die für die heute bedeutend höheren Verkehrslasten nicht mehr genügen, sind vorläufig zwei (Bazenheid und Dietfurt) durch stärkere Konstruktionen ersetzt worden; mit dem Bau der neuen Brücke bei Lütisburg kann man erst dieses Jahr beginnen. Für die Traktion verwenden die SBB hier vorläufig Gepäcktriebwagen Fe 4/4 und BT-Lokomotiven, da die elektrischen Lokomotiven der SBB zu schwer sind für jene noch nicht umgebaute Brücke. Seit dem 12. Dezember, dem Tag der Einführung des elektrischen Vollbetriebes, verkehren zwischen Wil und Wattwil nun täglich neun Zugpaare (vorher acht).

Notfenster bei Fliegerschäden, wie sie in München auf Vorrat gelegt, später auch für einfache Siedelungsbauten aufgebraucht werden können, sind im «Baumeister» 41 (1943), H. 10/12 näher dargestellt. Es ist ein normales zweiflügeliges Blendrahmenfenster 1,09 x 1,25 m Stockaussenmass, also gerade so klein, dass es in den häufigsten Stocklichtern untergebracht werden kann. Der Blendrahmen von 36/45 mm Stärke hat ein festes Mittelstück, die Flügelrahmen von 36/48 mm mit Mittelsprosse sind an den Ecken mit je einem Holznagel verdübelt. Die Verbindungen sind durch Schlitzung hergestellt. Die Flügel werden mit zwei Holzvorreibern an den S-Falz des Rahmens angedrückt. Wo Fensterglas nicht greifbar ist, wird Drahtvollglas verwendet, das in durchgehender Länge auf die Flügelrahmen aussen aufgenagelt wird, eine Arbeit, die jedermann ausführen kann, da Drahtvollglas mit der Schere zu schneiden ist. Die freie Fläche zwischen Fensterstock und Blendrahmen wird zugeschalt, gegebenenfalls mit Isolationssschichten. Bei grösseren Flächen können mehrere Notfenster nebeneinander Verwendung finden, wobei der im Blendrahmen umlaufende Falz als Nest dient. Dort wo Sommer- und Winterfenster üblich sind, dürfte im Ernstfalle wohl die Reservestellung des wegnehbaren Fensters geraten sein, um mit geringsten Kosten raschen Ersatz zu haben.

Das «Muraltengut» in Zürich, das 1924 auf öffentliche Einsprache hin (vgl. SBZ Bd. 83, S. 81*) vor dem Abbruch anlässlich der Verbreiterung der linksufrigen Seestrasse bewahrt worden war und dann im Auftrag Martin Bodmers durch Arch. J. A. Freytag renoviert wurde (Bd. 93, S. 247*, 1929), trat 1939, als es Sitz des LA-Direktors war, zum letztenmal ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Diese beschäftigt sich nun wiederum mit ihm, indem es die Stadt Zürich auf 1. April 1944 erwirbt, damit das schöne Parkgut von 17 000 m² als Ganzes dem Ufergelände, in der Nachbarschaft des städtischen Belvoirparks und der Anlagen am Mythenquai und Strandbad, erhalten bleibt. Ueber die Verwendung des Hauses wird noch beraten.

Porenbeton. Mit diesem Namen wird eine neue Art der seit langem bekannten, aber in der Praxis mit allerlei Nachteilen behafteten Zellenbetone bezeichnet (vgl. Gasbeton in Bd. 83, S. 116, 1924; Schima in Bd. 99, S. 141, 1932; Iporit in Bd. 102, S. 100, 1933). Wie «Die Deutsche Volkswirtschaft» 1943, Nr. 36 berichtet, verwendet man den Porenbeton vornehmlich zu Leicht-

bauteilen, besonders Platten, im Behelfs-Siedelungsbau; er soll nach Belieben in Raumgewichten zwischen 400 und 1500 kg/m³ herstellbar sein. Der porenerzeugende Zusatz ist Wasserstoff-superoxyd, ausserdem kommt Chlorkalk zum Sand-Zementgemisch hinzu, ferner Flugasche zur Erhöhung der Festigkeit. Die Druckfestigkeit soll bei 1000 kg/m³ schwerem Porenbeton zwischen 20 und 30 kg/cm² liegen; das Material ist sägbar und nagelbar.

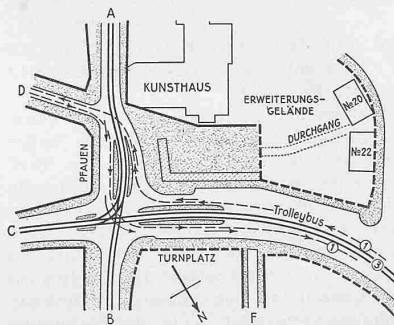
Das Kunstgewerbemuseum Zürich zeigt vom 23. Januar bis 5. März eine Ausstellung «Die Farbe in Natur, Kunst, Wissenschaft und Technik», die heute um 14.30 h durch Direktor J. Itten eröffnet wird.

WETTBEWERBE

Ortsplanungs-Wettbewerb Frauenfeld. Teilnahmeberechtigt sind im Kanton Thurgau verbürgerte und in den Kantonen Thurgau, Zürich, St. Gallen und Schaffhausen seit mindestens 1. Januar 1943 niedergelassene Fachleute schweiz. Nationalität. Es werden verlangt: Nutzungsplan des ganzen Gemeindegebietes 1:10 000, Uebersichtschema (Deckpause) mit Hauptstrassennetz und Zonung, Nutzungsplan des Zentrums 1:5000, Bebauungsplan 1:1000 für das Gebiet Lüdem, drei Pläne 1:500 für Bahnhofplatz u. a. m., Bauordnungs-Vorschläge (nur wesentl. Punkte), Erläuterungsbericht. Es stehen zur Verfügung: für vier Preise 8000 Fr., für Ankäufe 2000 Fr., für Entschädigungen 10 000 Fr. Fachpreisrichter sind Prof. Dr. W. Dunkel E. T. H., Gem.-Ing. E. Ochsner, Zollikon, und Arch. Rud. Steiger, Zürich; Ersatzmann J. Eigenmann, Stading. Frauenfeld. Einreichungstermin 1. Juli 1944, Anfragen bis 1. März. — Die reichhaltigen Unterlagen samt Programm mit guter Umschreibung der reizvollen Aufgabe ist zu beziehen gegen Hinterlage von 20 Fr. beim Stadtbauamt Frauenfeld.

Erweiterung des Zürcher Kunsthauses (Bd. 122, S. 46). Mit Rücksicht auf militärische Einberufungen ist die Eingabefrist von Ende Februar auf Ende März d. J. verlängert worden.

Bei diesem Anlass sei auf etwas aufmerksam gemacht, was die stadtbauliche Situation, bzw. Formung des heute so unglücklich diagonal zerschnittenen Heimplatzes neuerdings wesentlich zu verbessern erlauben dürfte. Es sei verwiesen auf unsere



bezügl. Ausführungen in Bd. 120, S. 151*, wo auch ein Vorschlag Hofmann abgebildet ist; wir wiederholen nebenstehend diese Planskizze, natürlich nicht als «Vorlage», schon wegen der komplizierten Fahrleitungskreuzungen in der Ostecke (Hottinger- u. Rämistrasse). Damals wurde städtischerseits die Ersetzung der Strassenbahnlinie 1 (der störenden Diagonale) durch einen Trolleybus abgelehnt. Neuerdings beantragt der Stadtrat von sich aus dem Gemeinderat doch die Umstellung der Linie 1 auf Trolleybusbetrieb, wodurch die Verbesserung der Platzform in den Bereich des Möglichen rückt. Da im Programm für den Kunsthaus-Wettbewerb die Einreichung einer Ideenskizze 1:500 für eine Umgestaltung des Heimplatzes gestattet wird, möchten wir alle Bewerber auf die «verkehrspolitische Neuorientierung» aufmerksam machen, und sie ermuntern, ihr Rechnung zu tragen. Der Heimplatz und vor allem das Kunsthaus als architektonischer Hauptakzent des Platzes, wie in seiner kulturellen Bedeutung für Zürich, rechtfertigen durchaus, ja rufen geradezu nach einer stadtbaulich würdigeren Situation.

Ländliche Familien- und Knechtwohnungen im Kanton Genf. Teilnahmeberechtigt sind seit mindestens 1. Januar 1942 in Genf niedergelassene, sowie dort heimathaberichtige Architekten. Verlangt werden Lageplan 1:200, Grundrisse usw. 1:100, Perspektive und Bericht sowohl für einen Einfamilienhaus-Typ als auch für ein Knechte-Haus mit Schlafsälen für 30 Saison-Arbeiter und 25 -Arbeiterinnen, sowie 30 Einbettzimmern für Stamm-Arbeiter und -Arbeiterinnen, dazu Küche, Speisesaal, Toiletten, Tagesraum usw. Anfragetermin 15. Febr., Abgabetermin 30. April 1944. Preissumme 5000 Fr., dazu 3000 Fr. für Entschädigungen. Preisrichter: E. Dérobert, président de la Classe d'agriculture de la Société des Arts de Genève (Veranstalter), Ing. H. Berthoud (Genf), Arch. F. Gilliard (Lausanne), Arch. F. Mezger (Genf),