**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 67 (1949)
**Heft:** 28

**Artikel:** Auszeichnung von Bauwerken durch den Stadtrat von Zürich
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-84094

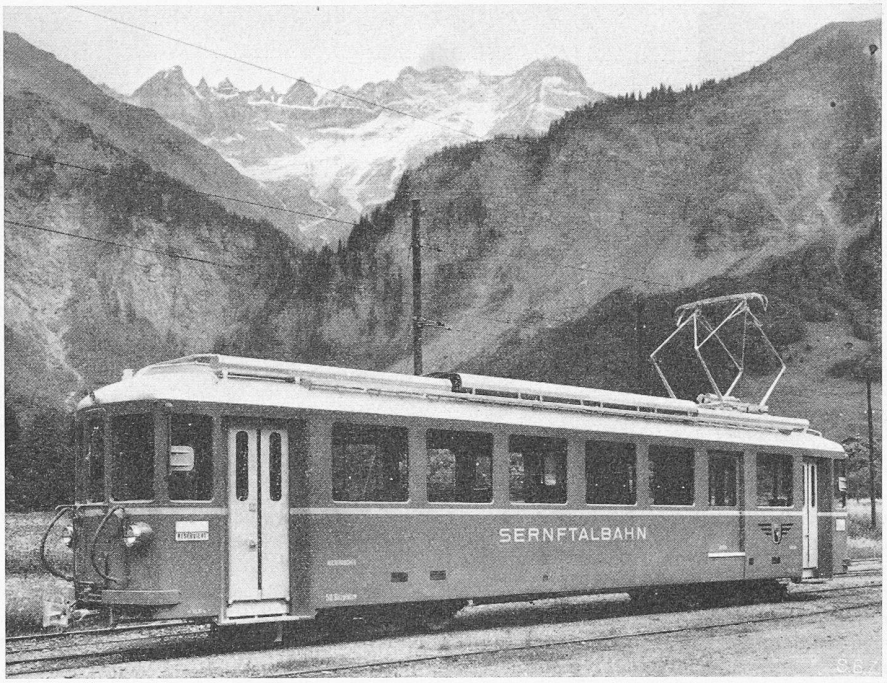
**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 13.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**




Neuer Motorwagen der Sernftalbahn auf der Station Elm

**7. Die Druckleitung**

Die aus S. M. Flusseisenblech aufgebaute 1636 m lange Druckleitung ist für eine grösste Wassermenge von 1,05 m³/s gebaut und vollständig elektrisch geschweisst. Sie wiegt einschliesslich Verankerungen, Sättel und Ringen 252,5 t. Tabelle 2 zeigt ihre Hauptdaten. Sie verläuft unterhalb der Mauer zunächst in einem rd. 70 m langen Stollen parallel zum Schmelzibach (s. Bild 2), biegt dann um fast 90° ab, um im bestehenden rd. 290 m langen Stollen der Torfseilbahn unter dem Kapfen hindurch den Steilhang ob Plons zu erreichen. In diesen Stollen ist die Druckleitung frei verlegt. Die Stollen sind so bemessen, dass in ihnen auch die vorgesehene zweite Leitung von gleichem Durchmesser montiert werden kann.

Im Steilhang verläuft die Druckleitung grösstenteils unterirdisch (rd. 46 % der gesamten Länge), um Kulturland zu schonen. An zwei Stellen überquert das Rohr freitragend den Schmelzibach. Insgesamt sind 15 Fixpunkte angeordnet worden; der oberste ist an der Apparatekammer angebaut, der unterste befindet sich unmittelbar oberhalb des Maschinenhauses. Unmittelbar unterhalb einzelner Fixpunkte sind Expansionen in der Druckleitung eingeschaltet, die aus Stahlblech durch elektrische Schweissung hergestellt wurden. Die geringe l. W. der Druckleitung verunmöglichte das Anbringen von Mannlöchern. Dafür sind in Verbindung mit den Expansionen kurze Ausbaustücke zwischengeschaltet, nach deren Entfernung man in die Leitung einsteigen kann. Die geraden Rohrstücke wurden in Längen von 12 m angeliefert (Bild 12) und auf der Baustelle elektrisch aneinandergeschweisst.

Die Rohrstücke erhielten im Lieferwerk nach der üblichen metallblanken Reinigung innen und aussen einen zweimaligen Anstrich mit Bleimenninge. Nach erfolgter Montage wurde die Aussenfläche ausserdem noch zweimal mit silbergrauer Panzerfarbe gestrichen. Die unterirdisch verlegten Rohrteile erhielten im Werk nach der Reinigung einen Teerasphalt-Anstrich und nach beendeter Montage eine Bandagierung mit nachfolgendem Deckanstrich mit Teerasphalt.

Sämtliche Rohre hat man im Lieferwerk mit dem 1,5-fachen statischen Druck mit Wasser abgepresst; ausserdem wurden die Schweissnähte unter dem 1,1fachen statischen Druck abgehämmert. Weitere Druckproben fanden nach erfolgter Rohrmontage statt und zwar zunächst zwei Proben in den unteren Zonen und anschliessend eine Gesamtdruckprobe, bei der der Druck auf Kote 1014,75 (Fixpunkt 1) 5 atü betrug. Bei allen diesen Proben traten keine Mängel zum Vorschein. Bei den Abnahmeversuchen konnte bei einer Wassermenge von 1010 l/s, entsprechend einer Turbinenleistung von 6000 PS, ein Druckverlust von 38,5 m (gegenüber 43 m nach Rechnung) festgestellt werden.

(Schluss folgt)

Tabelle 2. Hauptdaten der Druckleitung

| Durchmesser mm | Wandstärken mm | Längen m |
|---|---|---|
| 600 | 5 bis 9 | 663,26 |
| 550 | 9 bis 11 | 481,74 |
| 500 | 11 bis 16 | 489,25 |
| 400 | 16 | 1,79 |

## Die Modernisierung der Sernftalbahn

DK 621.335.4 (494.25)

Nachdem von der Glarner Landsgemeinde 1946 beschlossen worden war, die Sernftalbahn im Kostenbetrag von insgesamt 1,3 Mio Fr. zu modernisieren, konnte gegen Ende Mai 1949 der erste der neuen Motorwagen (Bild) in Betrieb gegeben werden. In der Zwischenzeit wurden die Gleisanlagen soweit nötig verbessert, die Fahrleitung nach dem System der windschiefen Vielfachaufhängung Kummler & Matter umgebaut, sowie für die 750-V-Energieversorgung Ergänzungsanlagen bestellt, die demnächst abgeliefert werden. Die drei 25 t schweren vierachsigen Motorwagen weisen rd. 50 Sitz- und 50 Stehplätze mit einem geräumigen Gepäckabteil auf und wurden von der Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren (mech. Teil) und der Maschinenfabrik Oerlikon (elektr. Teil) gebaut. Jedes Fahrzeug wird durch vier Gleichstrom-Seriemotoren von je 100 PS Einstundenleistung angetrieben, die mittels einer elektropneumatischen Hüpferschaltung auf 15 Serie-, 11 Parallelfahr- und 16 Bremsstufen gesteuert werden. Daneben sind eine Westinghouse - Knorr - Einkammer - Druckluftbremse und pro Wagen vier Schienenbremsen von je 4000 kg Vertikalzugkraft vorhanden, die aus einer alkalischen Akkumulatorenbatterie von 48 Zellen zu je 45 Ah gespeist werden. Die Wirtschaftlichkeit lässt sich mit dem neuen Rollmaterial um etwa 40 % verbessern und die Fahrzeit auf der 14 km langen Strecke Schwanden - Elm mit gegen 500 m Höhenunterschied von 52 min auf 40 min vermindern.

## Auszeichnung von Bauwerken durch den Stadtrat von Zürich

DK 72.078 (494.34)

Am 20. Dezember 1946 beschloss der Stadtrat von Zürich erstmals einen Kredit von 10 000 Fr. für die Auszeichnung guter Bauten auszusetzen. Der Gemeinderat stimmte diesem Beschluss zu. Damit war die Basis geschaffen worden, die Anstrengungen einzelner Bauherren und Architekten von seiten der Oeffentlichkeit anzuerkennen. Wie freudig diese Geste der Stadt von den Baubeflissenen aufgenommen wurde, zeigte sich deutlich anlässlich der kleinen Feier vom 13. Juni 1949 im Muraltengut, zu welcher der Stadtpräsident und der Vorstand des Bauamtes II die belohnten Bauherren, ihre Architekten und die Vertreter der Presse geladen hatten. Diese öffentliche Dankesbezeugung, die mit der Aushändigung von Urkunden und Plaketten verbunden war, hilft sicher mit, die Bevölkerung auf das gute Schaffen pflichtbewusster Baufachleute aufmerksam zu machen und das Verständnis für schönes Bauen auf breitester Basis zu fördern.

Der Stadtrat bestimmte eine Jury, die im Jahre 1947 ehrenamtlich tagte. Ihr war die Aufgabe zugefallen, nur unter den Mehrfamilienhäusern und Geschäftsbauten aus neuerer Zeit diejenigen Werke auszusuchen, die würdig waren, die Auszeichnung des Architekturpreises der Stadt zu tragen. Vier genossenschaftliche Wohnsiedlungen, zwei Mehrfamilienhausgruppen privater Bauherrschaften und drei Geschäftshäuser wurden prämiiert. Es liesse sich wohl fragen, nach welchen Gesichtspunkten und Richtlinien diese Auswahl getroffen wurde. Wir wollen uns jedoch darauf be-

# Durch den Zürcher Stadtrat ausgezeichnete Bauwerke

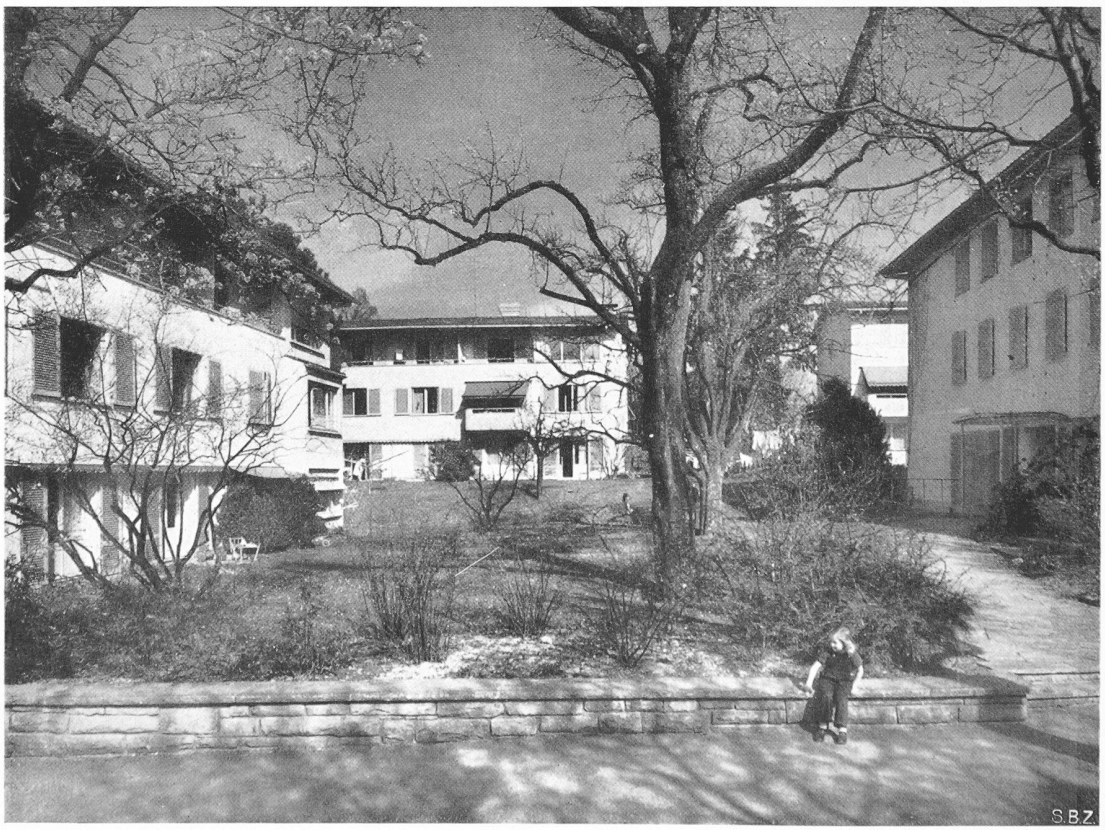
Bauobjekt: Geschäftshaus Bleicherhof, Bleicherweg 18/20
Bauherr: Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, Bührle & Co.
Architekt: Prof. O. R. SALVISBERG †, ETH, Zürich

Photo: H. Wolf-Bender's Erben, Zürich

Kunstdruck Jean Frey A.-G., Zürich

Bauobjekt: Geschäftshaus Rentenanstalt, Alpenquai 40
Bauherr: Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt
Architekten: GEBRÜDER PFISTER, Zürich

Photo: Schmutz & Weider, Zürich




Bauobjekt: Mehrfamilienhäuser Engepark
Bauherr: Turicasa A.-G.
Architekt: Prof. Dr. W. DUNKEL, ETH, Zürich

Photo: H. Steiner, Zürich

Bauobjekt: Geschäftshaus Pelikan, Pelikan-Talstrasse
Bauherren: D. Lanfranconi, W. Fuchs
Architekten: A. E. BOSSHARD, W. NIEHUS, H. v. MEYENBURG, Zürich

Photo: M. Wolgensinger, Zürich

Bauobjekt: Mehrfamilienhäuser Belariapark
Bauherr: Baugesellschaft Zürich A.-G.
Architekten: O. BECHERER & W. FREY, Zürich

Photo: M. Wolgensinger, Zürich

Bauobjekt:
Ein- und Mehrfamilienhaus-Siedlung Katzenbachstrasse

Bauherr:
Baugenossenschaft Glattal

Architekten:
A. F. SAUTER & A. DIRLER, Zürich

Photo:
H. Wolf-Bender's Erben, Zürich

Bauobjekt:
Mehrfamilienhaus-Siedlung Triemli, I. Etappee

Bauherr:
Baugenossenschaft Sonnengarten

Architekten:
K. EGENDER & W. MÜLLER, Zürich

Photo:
Schmutz & Weider, Zürich

Bauobjekt:
Mehrfamilienhaus-Kolonie Wasserwerkstrasse

Bauherr:
Baugenossenschaft des Eidgenössischen Personals

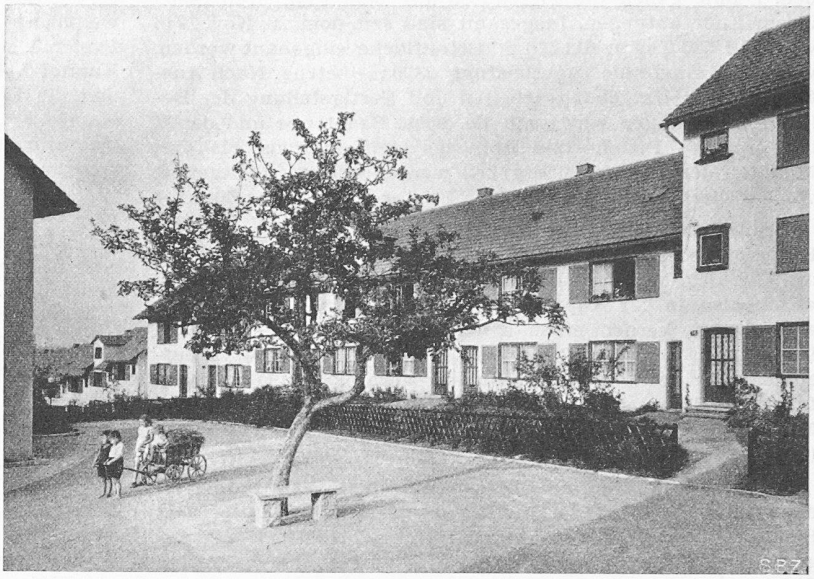
Architekten:
AESCHLIMANN & BAUMGARTNER, Zürich

Photo:
Schmutz & Weider, Zürich

**Bauobjekt:**
Einfamilienhaussiedlung Dübendorferstr., I. Etappe

**Bauherr:**
Siedlungsgenossenschaft Sunnige Hof

**Architekt:**
K. KÜNDIG, Zürich



schränken, nur das Erlebnis zu würdigen, denn schliesslich kommt es nicht darauf an, welche Richtung vorgezogen oder welcher Stil begünstigt wurde, sondern wesentlich scheint uns zu sein, dass man überhaupt den Schritt tat, um die stillen Schaffer, die Bauherren und Architekten für einen Augenblick ins Rampenlicht der Oeffentlichkeit zu stellen.

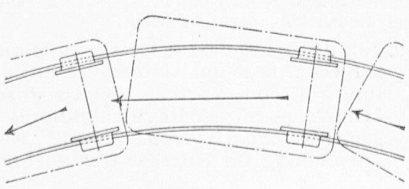
Stadtpräsident Dr. A. Lüchinger würdigte in seiner Ansprache die Leistungen der Geehrten und ging alsdann auf die grundsätzlichen Fragen ein, die mit dieser Führung in engem Zusammenhang stehen. Vor allem erwähnte er die ehrenamtliche Tätigkeit der Jury, die unter seinem Vorsitz zusammentrat. Stadtrat H. Oetiker, Prof. Dr. H. Hofmann, Arch. H. Leuzinger, Arch. W. M. Moser, Arch. J. Schütz und Stadtbaumeister Arch. A. H. Steiner waren in diesem Preisgericht tätig. Ihre Aufgabe war gewiss nicht leicht gewesen, denn unter der Fülle von Neubauten (es sind auch solche aus dem Jahre 1938 darunter) mussten die geeigneten aufs sorgfältigste geprüft werden. Eine Rangfolge der Werke wurde nicht aufgestellt.

Prof Dr. W. Dunkel dankte in bewegten Worten im Namen der auf so ehrenvolle Art ausgezeichneten Bautätigen und hob besonders die Notwendigkeit hervor, dem künstlerischen Schaffen der Architekten auch von seiten der Presse eine grössere Beachtung als bisher zu schenken. Diese Anregung, die gewiss nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist, lässt sich jedoch vorläufig nur schwer verwirklichen, weil die Zeitungsleute fehlen, die befähigt und auch gewillt wären, diese heikle Materie zu behandeln. Es wäre erfreulich, wenn sich die Tagespresse trotzdem dieser Aufgabe annehmen könnte, um die Diskussion auszulösen. Wir bringen auf den beiliegenden Bildtafeln[1]) die ausgezeichneten Objekte und verzichten — wie die Jury auch — darauf, sie einzeln kritisch zu würdigen.

[1]) Die ebenfalls prämiierte Familienhaussiedlung an der Dübendorferstrasse der Siedlungsgenossenschaft «Sunnige Hof», Architekt K. Kündig, wurde hier schon 1944 im Band 124, Seite 288, ausführlich publiziert. Aus diesem Grunde ist sie auf den Bildtafeln nicht enthalten.

## MITTEILUNGEN

**Neuer Leichtschnellzug in den USA.** Der erste von drei in den USA von der American Car & Foundry Co. nach dem spanischen System Talgo gebauten Leichtschnellzügen hat nach einem Bericht in «The Railway Gazette» vom 24. Juni 1949 im April 1949 seine ersten Probefahrten auf der Delaware, Lackawanna & Western Railroad durchgeführt. Die andern zwei Züge sind für Spanien für den Schnellzugdienst zwischen Madrid und der französischen Grenze bestimmt. Der Zug besteht aus einer diesel-elektrischen Lokomotive und sechs einachsigen Wageneinheiten, nämlich vier Personeneinheiten zu je 64 Sitzplätzen, von denen die letzte als Aussichtswagen ausgebildet ist, einer Ausrüstungseinheit in der Mitte des Zuges mit den Eingängen, W. C., Heizung, Klimatisation, Küche, und einer Gepäckeinheit hinter der Lokomotive. Die Einheiten sind 6,22 m lang (die letzte 8,34 m), die Lokomotive 12,0 m, der ganze Zug 52 m. Die Höhe der Einheiten beträgt 2,92 m, die Breite 3,24 m, ihr Gewicht nur 3,0 t (Personen), bzw. 4,8 t für die Ausrüstungseinheit, 2,85 t für die Gepäckeinheit und 3,7 t für die Aussichtseinheit. Die Lokomotive wiegt 61 t und ist 3,81 m hoch. In der Lokomotive befinden sich zwei Diesel-Gleichstromgeneratorgruppen von je 410 PS Wellenleistung für die Traktion, sowie zwei quergestellte Diesel-Drehstromgeneratorgruppen von je 100 kW für das Hilfsstromnetz (Ventilation, Klimatisation, Luftkompressor, Beleuchtung, Heizung usw.) mit Drehstrom (230/108 V). Die beiden Züge für Spanien sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h gebaut. Jedes Wagenelement weist am hinteren Ende eine Tragachse auf, während sein vorderes Ende auf dem vorhergehenden Element aufruht; die Kupplung ist derart beweglich ausgebildet, dass die Einheiten in den Kurven die auf nebenstehendem Bild angegebene Stellung einnehmen.



**Das Bouwcentrum in Rotterdam** (s. SBZ 1948, Nr. 15, S. 212*) ist am 17. Mai dieses Jahres feierlich eröffnet worden. Mehr als hundert ausländische Gäste waren unter den Anwesenden, deren Zahl fast tausend betrug, unter ihnen die Botschafter Grossbritanniens, Frankreichs und Belgiens, der niederländische Minister für Wohnung und Wiederaufbau, und die Gesandten von Luxemburg, Finnland, Italien, Schweden und Oesterreich. Ausserdem waren Vertreter Amerikas, Dänemarks, Norwegens, Schwedens, Oesterreichs, Finnlands, Westdeutschlands, der Schweiz und der Niederlande zugegen. Prof. Ing. *H. T. Zwiers* sprach ein Begrüssungswort und gab eine Uebersicht von dem, was man im Bouwcentrum sehen, hören und lesen kann. Ing. *E. Frankignoul*, Vorsteher der Fédération Internat. du Bâtiment et des Travaux Publics, sprach u. a. über ein vereinigtes Europa und *H. Vaes*, Vorsteher des Internat. Bundes von christlichen Arbeitern der Holz- und Bauindustrie über die soziale Aufgabe des Bouwcentrum. Sir Patrick Abercrombie, Präsident der U. I. A., sandte telegraphische Grüsse. Mit dem Wunsch, dass es ein Beispiel für weitere europäische Zusammenarbeit und eine Kraftquelle für die Erneuerung Europas werden möge, eröffnete der niederländische Minister das Bouwcentrum als internationales Institut für die Dokumentation, die Information und den Austausch von Gedanken und Angaben im Dienste des europäischen Wiederaufbaues.

**«Werkstattstechnik und Maschinenbau».** Unter der Schriftleitung von Dr. *O. Kienzle*, Professor für Werkzeugmaschinen an der Technischen Hochschule Hannover erscheint neuerdings unter diesem Titel im Gemeinschaftsverlag Springer-Verlag, Berlin, Göttingen, Heidelberg und Deutscher-Ingenieurverlag Düsseldorf, eine Zeitschrift (monatlich je ein Heft von 32 Seiten), die die vor dem Krieg erschienenen Zeitschriften «Werkstattstechnik und Werksleiter» und «Maschinenbau, der Betrieb» ersetzen soll. Sie will die wirtschaftliche Warenerzeugung nach allen Richtungen hin zur Darstellung bringen, wobei auch dem Menschen im Fabrikbetrieb die gebührende Beachtung geschenkt werden soll. Auch Randgebiete wie die Normung und Arbeitsstudien sollen behandelt werden. Die Zeitschrift ist das Organ der wiedererstandenen Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure. Möge ihr voller Erfolg beschieden sein!

**Flughafen Kloten.** Die Betonierarbeiten auf den Pisten, Rollwegen und Vorplätzen der dritten und letzten Bauetappe sind Dienstag, 28. Juni 1949, programmgemäss beendet wor-