

# Das Appartementhaus "Muralto" in Zürich: Arch. Hermann Weideli, Ingenieurbureau Ch. Chopard, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49914>

## **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.

der Haltzelle für den Fall der wegabhängigen Ueberwachung und die bewegliche Blende verhindert im Gebiet der Ueberwachung nach einer am Spiegel beliebig eingestellten Geschwindigkeitsstufe beim Ueberschreiten der zulässigen Geschwindigkeit die Beleuchtung der Wegzelle. Die Betätigung der Streckenspiegel kann mechanisch oder elektrisch erfolgen.

Leider ist es nicht möglich, hier auf weitere Einzelheiten<sup>1)</sup> einzugehen. Rein technisch beurteilt bietet aber die optische Zugsicherung heute wohl allein diese vollkommene Zugbeeinflussung. Sie ist in Einführung begriffen auf den Strecken München-Lindau und Berlin-Stettin.

R. Liechty.

## Das Appartementhaus «Muralto» in Zürich

Arch. HERMANN WEIDELI, Ingenieurbureau CH. CHOPARD, Zürich

Während das Erdgeschoss dieses Hauses zur Hauptsache normale Ladenräume enthält, sind alle übrigen Geschosse nur mit Gästeräumen belegt, sodass im 1. bis 3. Stock 26 einfache und 9 Doppelzimmer, im 4. Stock noch 9 kleine und 6 grosse Einzelzimmer vermietet werden können. Eine kleine Küche liegt im Keller, ein Frühstückzimmer im ersten Stock (Abb. 1), ferner enthält jedes Zimmer eine Kochnische mit eingebautem Spültisch nebst Schubladen usw. und elektrischem Anschluss. Wie Abb. 2 zu entnehmen, können diese Kochnischen bequem vom Zimmer aus bedient werden, während W. C., Bad und Toilette für sich abgetrennt sind und (wie auch die Kochnischen) mechanisch entlüftet werden. Bei den Doppelzimmern sind auch die W. C. nochmals völlig getrennt, was selbstverständlich ein Vorteil ist. Die Schränke für die Einzerräume liegen am Durchgang, dem Toilettenkabinett gegenüber, während sie bei den Doppelzimmern im Schlafzimmer stehen. Zu bemerken ist noch, dass unter dem Office, also im Erdgeschoss, ein Raum als allgemein zugänglicher Salon ausgebaut ist, dem gegenüber das Hausverwaltungs-bureau liegt.

**Konstruktives.** Im Erdgeschoss werden alle Gebäudelasten des Ueberbaues durch *zweistielige Eisenbetonrahmen* (Abb. 4) mit zwei Fussgelenken aus Stahl, im Abstand von 3,93 m, aufgenommen. Die beiden Tragständer des Zweigelenkrahmens haben einen Querschnitt von nur 32/54 cm und sind um 1,90 m von der Fassadenflucht zurückgesetzt. Die Aufnahme der Fassadenlasten selbst erfolgt durch zwei wandartig ausgebildete Konsolen des Rahmenriegels, sodass die gesamte Gebäudelast durch die Rahmenstiele übertragen wird. Für den Riegel nebst Konsolen war hochwertiger Beton aus hochwertigem Portlandzement in Mischung von 300 kg pro m<sup>3</sup> fertigen Beton gemäss den Eidg. Vorschriften vom Jahre 1935 und hochwertiger chromlegierter Stahl der von Roll'schen Eisenwerke vorgeschrieben, während für die Ständer die Mischung 350 kg HP betrug, bei normalem Stahl 37. Die Betondruckspannung unmittelbar über dem Gelenk erreicht unter Berücksichtigung der Armierung im maximum 78 kg/cm<sup>2</sup>. Die Fussgelenke selbst, die einen höchsten Auflagerdruck von 172 t zu übertragen haben, sind geschweisste Konstruktionen aus gewöhnlichen Flusstahlblechen.

**Installationen.** Ausser den bereits erwähnten: Personenaufzug, Speiseaufzug, Wäscheaufzug. Elektrische Lichtsignalanlage, Zentraluhrenanlage, öffentliches Telefon in allen Zimmern. Baukosten bei 12000 m<sup>3</sup> umbautem Raum 70 Fr./m<sup>3</sup>.

## MITTEILUNGEN

Die Generalversammlung der G. E. P. am 3./4. Sept. in Lausanne war zwar vom Wetter nicht begünstigt, hat aber dennoch einen programmgemässen Verlauf genommen und die rd. 350 Teilnehmer in allen Teilen befriedigt. Die Autorundfahrt vom Samstag vereinigte schon 210 Köpfe; nach Besichtigung der alten Kirche von Romainmôtier, deren sichtbare Grundmauern ums Jahr 450 gelegt wurden und deren heutiger Baukörper ums Jahr 1000 erstand, fuhr man nach Le Pont am Lac de Joux zum Mittagessen, hernach wieder südlich bis an den Genfersee zur Besichtigung der Verrerie de St. Prex, wo die Glasbläser ihre mannigfachen und interessanten Künste vorführten. Am Unterhaltungsabend im Hotel Beau Rivage wurde ein fröhliches Cabaret-Programm abgewickelt und nachher getanzt, da zahlreiche Kollegen auf das verlockende Programm hin ihre Damen mitgebracht hatten. Am Sonntag Vormittag brachte ein Dampfer die Gesellschaft nach dem Schloss Chillon, in dessen altherwürdigem Gerichtssaal die Sitzung der Generalversammlung abgehalten wurde. Anstelle unseres leider erkrankten Präsidenten Prof. Dr. F. Baeschlin (der sich wieder auf dem Weg der Besserung befindet) und in

<sup>1)</sup> der allerdings nicht ganz einfachen Einrichtung. Wir verweisen auf die Ausführungen über die verschiedenartigen Systeme in Bd. 103, S. 279\*, insbesondere die bei den SBB eingeführte induktive Zugsicherung System Signum S. 290\* (23. Juni 1934). Red.



Abb. 1. Appartementhaus «Muralto» Zürich. Arch. H. WEIDELI

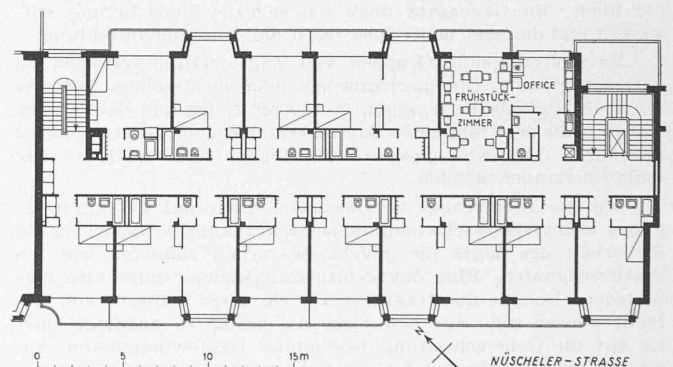


Abb. 2. Grundriss vom ersten Stock. — Masstab 1 : 400

Abwesenheit des Vizepräsidenten Ing. H. Rychner leitete der Generalsekretär Ing. C. Jegher die Verhandlungen. Nach Vorlesung der Namen unserer seit Jahresfrist dahingegangenen 55 Kollegen und Ehrung ihres Andenkens wurden die Jahresberichte und Rechnungen der G. E. P. und ihrer Cornustiftung gutgeheissen. Bei den Wahlen in den *Ausschuss* beliebten folgende Anträge: anstelle von † Ed. Emmanuel Masch.-Ing. H. Grosclaude (Genf), für die zurücktretenden Mitglieder Dr. H. Zschokke Prof. Dr. A. Stoll (Sandoz, Basel), für Prof. H. Jenny-Dürst Prof. Dr. F. Stüssi (E. T. H. Zürich) und für Dr. H. Grossmann Dr. chem. A. Monsch (Thalwil); als neuer Rechnungsrevisor wurde gewählt Prof. Dr. A. Frey-Wyssling (Botaniker, E. T. H. Zürich). Die Wahl des nächsten Versammlungsortes wurde dem Ausschuss überlassen. Nachdem die Versammlung noch dankbar Kenntnis genommen von zwei Legaten von 5000 und 3000 Fr. unseres verstorbenen Kollegen Prof. K. E. Hilgard, dankte cand. ing. agr. E. Züllig namens der Studierenden der E. T. H. der G. E. P. für die mannigfachen geistigen und materiellen Hilfen, die sie je und je den Studierenden und der Hochschule hat angedeihen lassen. Zum Schluss erfreute Schulratspräsident Prof. Dr. A. Rohn seine G. E. P.-Kollegen in formvollendeten Ausführungen mit Beträch-

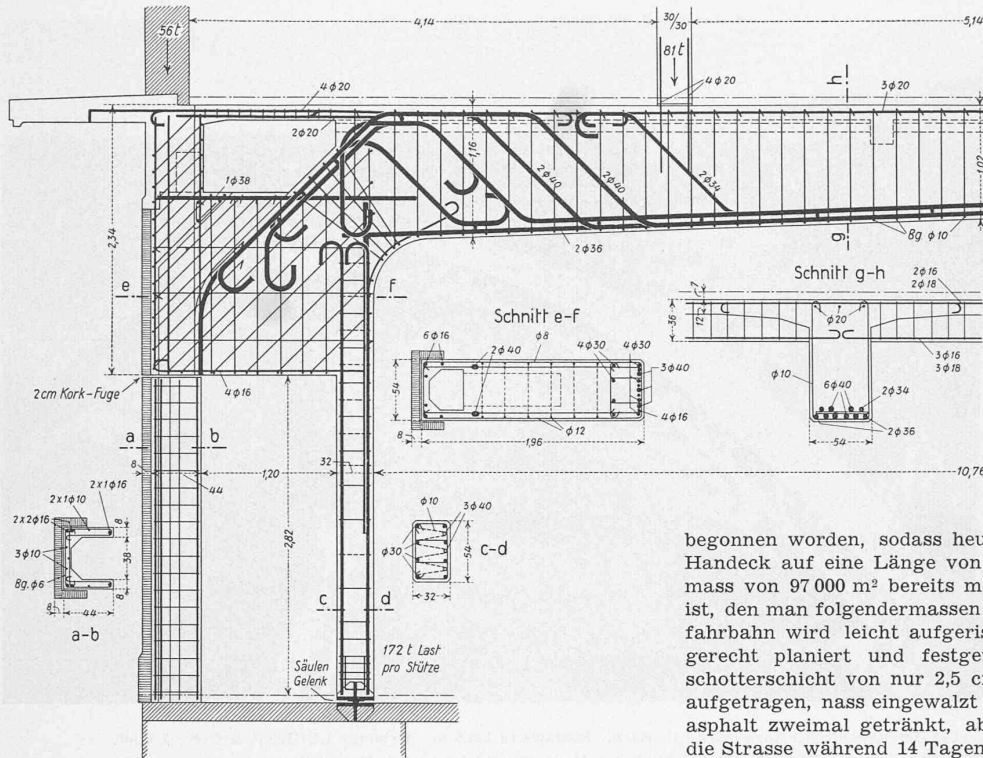


Abb. 4. Eisenbeton-Binder im Erdgeschoss, 1:60.  
Entwurf Ingenieur-Bureau CH. CHOPARD, Zürich

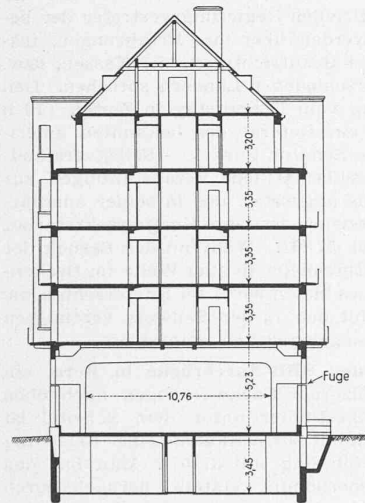


Abb. 3. Querschnitt 1:400  
Appartementhaus «Muralto» Zürich

tungen zu aktuellen Fragen unseres nationalen Lebens, insbesondere in Beziehung zur E. T. H. Grossen Beifall fand seine Mitteilung, dass die schon seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen für gegenseitige Anerkennung der Vordiplom-Prüfungen zwischen E. T. H. und E. I. L. zum Ziel geführt haben, ferner, dass die Materialprüfungsanstalt Lausanne mit der EMPA organisatorisch verbunden werden soll. —

Auf die Sitzung folgte ein kurzer Ehrentrunk im Schlosshof und ein Bankett im Palace-Hotel Montreux, an dem Prof. Dr. A. Stucky namens der Waadtländer Kollegen die Gäste begrüßte, unter

ihnen die Staatsräte P. Perret und F. Porchet (Mitglied des Schulrates), a. Rektor der E. T. H. Prof. M. Plancherel, die Professoren E. Golay (Rektor der Universität Lausanne) und J. Landry als Direktor der E. I. L. u. a. m. Gegen Abend brachte der Dampfer die animierte Gesellschaft unter den durchbrechenden Sonnenstrahlen nach Ouchy zurück, wo eine nochmalige Erfrischung das gelungene Fest beschloss. Für all das Gebotene herzlich dankend, verabschiedete man sich von den Lausanner Kollegen. Wir werden in Protokoll und Festbericht auf diese vom Wetter nur äusserlich etwas beeinträchtigte schöne Generalversammlung noch eingehender zurückkommen.

**Staubfreie Bergstrassen** sind bekanntlich in der Schweiz noch seltene Ausnahmen. Dass unser langes und teures Alpenstrassennetz nicht rasch mit soliden neuzeitlichen Belägen versehen werden kann, ist einleuchtend; umso weniger verständlich scheint uns darum aber die Tatsache, dass seit Jahren nicht mehr getan wird für eine *provisorische* Befreiung von der Staubplage. Doch hat nun laut «Strasse und Verkehr» vom 19. August der Kanton Bern, in Erkenntnis der Bedeutung staubfreier Strassen für die Förderung des Fremdenverkehrs, durch Volksbeschluss vom 8. Mai d. J. Mittel zu diesem Zweck bewilligt. Wir

entnehmen dem genannten Fachblatt folgendes über dieses grundsätzlich erfreuliche Vorgehen:

«An der Spitze des bezüglichen Programmes steht die Staubbefreiung der Grimselstrasse mit einem Betrag von 280 000 Fr. Man hat erkannt, dass man damit nicht zuwarten kann, bis endlich im Jahre 1944 (Beginn der zweiten Bauphase des vom Bund subventionierten Alpenstrassenausbau) mit dem Einbau eines staubfreien Belages angefangen werden kann, dass es vielmehr unerlässlich ist, die Grimselstrasse in ihrer jetzigen Breite und Gestalt sofort wenigstens staubfrei zu machen.

Unmittelbar nach der Volksabstimmung ist mit den Arbeiten begonnen worden, sodass heute die Strecke von Meiringen bis Handeck auf eine Länge von 20 km und mit einem Flächenmass von 97 000 m<sup>2</sup> bereits mit einem staubfreien Belag versehen ist, den man folgendermassen herstellt. Die bestehende Strassenfahrbahn wird leicht aufgerissen, das Aufbruchmaterial profilgerecht planiert und festgewalzt. Hierauf wird eine Brechschotterdecke von nur 2,5 cm Dicke und 10/30 mm Korngrösse aufgetragen, nass eingewalzt und mit 2 kg 60prozentigem Kaltasphalt zweimal getränkt, abgesplittet und gewalzt. Nachdem die Strasse während 14 Tagen oder länger unter Verkehr gelegen hat, erhält sie noch eine Oberflächenbehandlung von 1,5 kg Teerbitumenmischung 80/20, heiss aufgetragen, mit Splitt der Korngrösse 4/12 mm abgedeckt und mit der Walze angedrückt. Die Kosten halten sich zwischen 1,95 und 2,40 Fr./m<sup>2</sup>.

Der so erstellte Leichtbelag macht einen guten und soliden Eindruck. Es ist klar, dass eine so leichte Behandlungsart nur auf guter, alter Strasse mit trockenem Untergrund und sorgfältiger Ausführung von Dauer sein kann. Wir sind überzeugt, dass diese Ausführungsart sich bei der Grimselstrasse bewähren und ohne grosse Unterhaltskosten dem verlangten Zweck solange dienen wird, bis endlich nach Jahren mit dem endgültigen Ausbau begonnen werden kann.

Da die Mittel für gründlichen Ausbau und teure Beläge vielerorts fehlen, läge es im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs, wenn man auch andernorts daran gehen würde, sich vorläufig mit einem ähnlichen Provisorium zu behelfen, dem nachher nach Massgabe der verfügbaren Mittel der gründlichere Ausbau folgen kann. Die Erfahrung lehrt, dass das Bessere oft der Feind des Guten ist!»

**Neue amerikanische Mallet-Gelenklokomotiven.** In letzter Zeit sind in Nordamerika wieder einige bemerkenswerte Mallet-Gelenklokomotiven in Betrieb genommen worden, und zwar, wie die (1' C) C 2'-Lokomotive der *Seaboard-Air-Linie*, für die Beförderung rasch fahrender Güterzüge auf bergigen Strecken. Im Hinblick auf die hohen Fahrgeschwindigkeiten haben sämtliche Lokomotiven reichlich grosse Triebbraddurchmesser erhalten; dafür geht die Anzahl der in einem Triebgestell vereinigten Kuppelachsen nicht über drei hinaus. Das Dienstgewicht der neuen Lokomotiven ist nicht viel geringer als bei den älteren Lokomotiven; die Achsdrücke betragen bis 33 t.

Die *Union-Pacific-Bahn* hat 15 Stück (2' C) C 2'-Lokomotiven in Dienst gestellt, die von der American Locomotive Co. gebaut worden sind. Der kegelig durchgebildete Langkessel weist eine über 2 m lange Verbrennungskammer auf; seine Schüsse bestehen aus Mangan-Siliziumstahl. Zehn von den Lokomotiven besitzen Worthington-Vorwärmer, die übrigen haben Abdampfstrahlpumpen. Die Triebräder sind als Alco Boxpok-Scheibenträger ausgebildet, das vordere Drehgestell und das Schleppegestell sind, wie neuerdings fast durchweg, Stahlgusstücke. Das vordere Drehgestell besitzt ebenfalls eine Dämpfungsvorrichtung. Die Tender sind sechsachsiger und laufen auf Rollenlagern.

Die zwölf Stück (2' C) C 2'-Lokomotiven der *Northern-Pacific-Bahn* sind ebenfalls von der American Locomotive Co. geliefert und den vorstehend beschriebenen Lokomotiven sehr ähnlich, jedoch wesentlich schwerer und leistungsfähiger. Der vordere Teil des Rostes ist abgedeckt und bildet einen zusätzlichen Verbrennungsraum. Das Feuergewölbe wird von drei Nicholson-Feuerbüchssiedern getragen. Die aussergewöhnliche Grösse des Rostes — der Stehkessel erstreckt sich nach vorn