

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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 mm<sup>2</sup>) 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 Zugspare (vorher acht).

**Notfenster bei Fliegenschäden,** 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 Stockaussensmass, 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 m<sup>2</sup> als Ganzes dem Ufergelände, in der Nachbarschaft des städtischen Belvoirparkes 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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> schwerem Porenbeton zwischen 20 und 30 kg/cm<sup>2</sup> liegen; das Material ist sägbar und nagelbar.

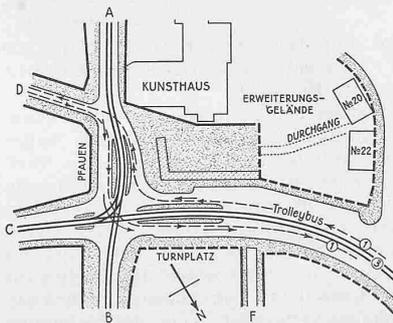
**Das Kunstgewerbemuseum Zürich** zeigt vom 23. Januar bis 5. März eine Ausstellung «Die Farbe in Natur, Kunst, Wissenschaft und Technik», die heute um 14.30 h durch Direktor J. Itten eröffnet wird.

## 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),

Arch. A. Rossire (Genf); Ersatzmänner L. Maire, R. Turrettini, Arch. L. Blondel und Arch. A. Leclerc. Unterlagen erhältlich bei M. Nacht, 2, rue de l'Athénée, Genf.

**Dorfplatz mit Schul- und Gemeindehaus in Meyrin, Genf** (Bd. 122, S. 307). Die preisgekrönten Entwürfe sind wiedergegeben im «Bulletin Technique» vom 8. Januar 1944.

## NEKROLOGE

† **Gustav Doppler**, Architekt in Basel, geb. am 14. Juli 1869, ist am 15. Januar gestorben. Bis 1939 war er beruflich tätig in Verbindung mit seinen beiden Söhnen, die seither ihr Bureau ohne den Vater weiterführen.

† **Otto Maraini**, Architekt in Lugano, ist am 16. Januar im achtzigsten Lebensjahr zu den Vätern versammelt worden. Maraini, der in Mailand studiert hatte, spielte im S. I. A., bzw. in dessen Tessiner Sektion vor Jahren eine gewisse Rolle. Er war Mitglied der Tessiner- wie der Eidgen. Kunstkommission und gehörte kurze Zeit auch dem Nationalrat an.

## LITERATUR

**Die Münster-Lengnau-Bahn.** Von Prof. Dr. C. Andreae. Heft 9 der Schriftenreihe «Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft». Bern 1943, Verlag Stämpfli & Cie. Preis kart. 6 Fr.

Prof. Dr. Andreae gliedert den Inhalt dieses, 172 Seiten umfassenden Heftes in drei Hauptabschnitte: Gründung, Bau, Betrieb. Jeder dieser drei Abschnitte vermag einen besonderen Leserkreis zu fesseln. Die Gründungsgeschichte dieser für unsern internen wie auch den internationalen Verkehr wichtigen Verbindungslinie, die ihre eingehende Würdigung gefunden hat, wird vor allem den Verkehrspolitiker interessieren; die Baugeschichte, die besonders die beim Grenchenbergtunnel aufgetretenen, geologisch bedingten, baulichen Schwierigkeiten hervorhebt, kann für jeden Bau- bzw. Tunnelingenieur zu einer lehrreichen Fundgrube werden, während die im Abschnitt III behandelten Fragen über eine gerechte Verteilung zwischen Bahn und Bahn und über den Betrieb von Gemeinschaftsbahnhöfen wieder mehr den Betriebsfachmann interessieren werden.

Es ist daher diesem vom Verfasser sehr klar abgefassten Bericht eine möglichst weitgehende Verbreitung zu wünschen.

E. Thomann

**Der Gasgenerator.** Von Ing. Werner Kroll, VDI. 208 Seiten, 155 Abb. und 36 Einbauschemata. Nossen-Berlin 1943, Verlag G. Kliemt. Preis geb. Fr. 13,50.

Dieses Fach- und Schulungsbuch ist besonders für Einbaustellen, Reparaturwerkstätten und Generatorfahrer und -halter gedacht und behandelt Generatoren für Holz, Braunkohle, Torf, Anthrazit und Koks, jedoch nicht für Holzkohle, da in Deutschland dieser Treibstoff erst seit diesem Frühjahr zur Verwendung auf Kraftfahrzeugen freigegeben wurde. Nach einer kurzen Beschreibung dieser Treibstoffe und nach Erklärung der Vorgänge bei der Vergasung wird der Hauptteil des Buches für die Beschreibung der in Deutschland bekanntesten Fahrzeuggeneratoren und ihres Einbaues verwendet. Auch die Bedienung wird eingehend erläutert, sodass der Generatorfahrer durch dieses Buch gründliche theoretische Kenntnisse erwerben kann. Für Einbauwerkstätten dürften die besonderen Einbauschemata wertvoll sein.

M. Troesch

**Unterteilte Fertigung im Rohrleitungsbau,** Hinweise und Hilfsmittel zur Leistungssteigerung. Von Paul Holl VDI. München und Berlin 1943, Verlag R. Oldenbourg. Preis geh. Fr. 8,40.

Das heutige Zeitgeschehen und die nächste Zukunft Europas waren Antrieb und Richtschnur für die Schrift Holls. Die zu erwartenden gewaltigen Bauaufgaben werden kaum mehr mit den bisherigen Handwerksmethoden in nützlicher Zeit zu bewältigen sein; die Bauzeiten müssen gekürzt werden. Den Weg dazu sieht der Verfasser in der unterteilten Fertigung, d. h. auch die Rohrlegerarbeit ist so vorzubereiten, dass der grösste Teil nach Zeichnungen in der Werkstätte mit Maschinen hergestellt werden kann, um nachher auf der Baustelle durch wenige gute Monteure zusammengestellt zu werden; der erwartete Erfolg ist höhere Leistung bei geringeren Kosten. Unerlässliche Bedingungen dazu sind Normung, Typisierung, gute vorbereitende Planung und die Anwendung von Maschinen. Holl setzt sich mit all diesen Teilaufgaben gründlich auseinander und untersucht auch die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf Grund von Arbeitszeitstudien. Wichtige Abschnitte bilden die einer unterteilten Fertigung hinderlichen Faktoren, wie die Abweichung der Baumasse von den Planmassen und deren Ausgleich. Auch die Kapitel über Arbeitsvorbereitung und die Durchführung der Aufgaben, wie Organisation der Baustelle, Schulung der Arbeitskräfte, Werkzeuge, Lehren, usw., enthalten interes-

sante Hinweise. Wenn auch der angenommene Masstab für schweizerische Verhältnisse bedeutend zu gross ist, so vermittelt das Werk doch Ideen, die auch uns zu einem Fortschritt in der Rohrlegerarbeit verhelfen können. Die Lektüre kann deshalb Architekten und Installateuren empfohlen werden. Herm. Meier

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Die Fahrlage des Kraftwagens in der Kurve.** Von Otto Dietz und Richard Harling. Die Fahrtrichtungsstabilität des schnell-fahrenden Kraftwagens. Von Ludwig Huber. Deutsche Kraftfahrtforschung, Heft 44. 66 Seiten, 84 Bilder und 3 Zahlentafeln. Berlin 1940, VDI-Verlag. Preis kart. Fr. 8,40.

**Leistungsbedarf zur Kühlung des Fahrzeugmotors und seine Verminderung.** Von Heinz Schmitt. Deutsche Kraftfahrtforschung, Heft 45. 20 Seiten und 32 Bilder. Berlin 1940, VDI-Verlag. Preis kart. Fr. 2,70.

**Das Kühlgebläse des Kraftfahrzeuges und sein betriebliches Verhalten.** Von Bruno Eckert. Deutsche Kraftfahrtforschung, Heft 51. 43 Seiten, 74 Abb. und 2 Zahlentafeln. Berlin 1941, VDI-Verlag. Preis kart. Fr. 5,60.

**Die Wasserversorgung der Stadt Zürich.** Von O. Lüscher. Herausgeber: Wasserversorgung Zürich und Naturwissenschaftliche Vereinigung des Lehrervereins Zürich. 68 Seiten, 35 Fig. und 5 Tafeln. Zürich 1943, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Co.

**Bestimmungen des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton. Teil A.** Ausgabe 1943. 86 Seiten mit vielen Bildern und Tafeln. Berlin 1943, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 1 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 3 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Architekten-Fachgruppe für internat. Beziehungen Ausland-Tätigkeit in der Nachkriegszeit

Der Anregung der Generalversammlung vom 12. Sept. 1943<sup>1)</sup> entsprechend, hielt der Vorstand der Fachgruppe am 21. Dez. 1943 in Zürich eine Sitzung ab. Dabei wurde festgestellt, dass es schwer hält, darüber Prognosen aufzustellen, ob und in welcher Weise das Ausland nach dem Krieg schweizerische Ingenieure und Architekten in den Dienst des Wiederaufbaues stellen will und kann. Trotzdem scheint es angezeigt, heute schon das Nötige vorzukehren, um sowohl die schweizerischen Techniker auf ihre allfälligen Auslandsaufgaben vorzubereiten, als auch mit den ausländischen massgebenden Stellen Fühlung zu nehmen. Da dies über die Zuständigkeit der Fachgruppe hinausgeht, hat sie dem Central-Comité einen entsprechenden Antrag eingereicht, den es in seiner nächsten Sitzung behandeln wird.

Namens der Fachgruppe

Fréd. Gampert, Präs. J. P. Vouga, Sekr.

<sup>1)</sup> Siehe SBZ Bd. 122, S. 320.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

22. Jan. (heute Samstag): E. T. H. 11.10 h im Aud. 18 des Chemiegebäudes. Antrittsvorlesung von P.-D. Dr. V. Prelog: «Die Vorstellungswelt des organischen Chemikers».
24. Jan. (Montag): Société des Arts, Genève. 20.30 h à l'Athénée, Conférence de Mr. Aug. Lombard: «Les ressources du sous-sol suisse» (Projections).
26. Jan. (Mittwoch): Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein. 20 h auf der Schmidstube. Vortrag von Prof. Dr. E. Böhler über «Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftssysteme».
26. Jan. (Mittwoch): Basler Ing.- u. Arch.-Verein. 20.15 h in der Kunsthalle. Vortrag von Ing. Rob. A. Naef (Zürich) über «Aufgaben der Arbeitsbeschaffung in städt. Gemeinwesen».
26. Jan. (Mittwoch): Geograph.-Ethnograph. Ges. Zürich. 20 h im Aud. I der E. T. H. Vortrag von Prof. Dr. H. Morf (Zürich): «Geograph. Probleme des anglo-aegypt. Sudan».
26. Jan. (Mittwoch): Volkshochschule Zürich. 19.15 h im Aud. 104 der Universität. Vortrag von Dr. P. Aebi: «Der Uebergang zur Friedenswirtschaft».
27. Jan. (Donnerstag): G. E. P. Ortsgruppe Baden. 20 h in der «Waage», Baden. Vortrag von P.-D. Hans Stäger (E. T. H.): «Vom Molekül zum Werkstoff» (Lichtbilder).
28. Jan. (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20 h im Bahnhofsäli. Vortrag von Prof. Dr. Linus Birchler (E. T. H.): «Schweizerische Renovationspraxis».
28. Jan. (Freitag): Linth-Limmatverband. 16.20 h im «Du Pont» Conférence du Dr. Prof. Paul Joye, Fribourg: «Le future barrage de Rossen et l'extension de l'Usine de Hauterive» (80000 PS, 200 Mio kWh).
28. Jan. (Freitag): S. I. A.-Sektion Bern. 20 h in der Aula des Gymnasiums (Kirchenfeldstr. 25). «Das Projekt für den interkontinentalen Grossflugplatz bei Utzenstorf». Referenten: Dr. H. Aeschbacher (Dir. der Alpar), Ing. W. Siegfried und Arch. H. Brechbühler, Bern (Lichtbilder).