

Die Siedlung "Klosterfeld" in Wettingen: Arch. Hans Ninck, Winterthur

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84027>

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.

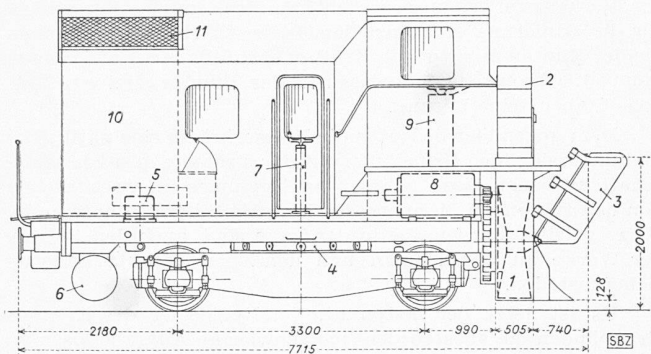


Bild 2. Typenbild 1:100 der elektrischen Schneeschleuder der SBB. 1 Schleuderrad, 2 Lenkschaufel, 3 Leitbleche, 4 Rollenkrans zum Drehen des Kastens, 5 Hebezylinder, 6 Druckluftbehälter, 7 Handbremse, 8 Schleudermotor, 9 Regulierkontroller, 10 Kabine mit Hauptschalter und Stufentransformator, 11 Widerstände

Schleuderraddurchmesser	1524 mm
Totale Höhe des Trichters über Schienenoberkante	2000 mm
Totale Trichterbreite	3150 mm
Grösste Breite	3800 mm
Leistung pro m ² Schleuderradfläche	132 PS/m ²
Leistung der { dauernd	2 × 242 PS
Schleudermotoren { 1 Std. lang	2 × 300 PS
Drehzahlen { der Motoren	1800 bis 2000 U/min
{ der Schleuder	320 U/min
Gewicht	30 t

Bild 2 zeigt die Hauptmasse und die Anordnung der wichtigsten Teile. Im Wagenkasten sind ein Stufentransformator (in der Kabine 10 eingebaut), ein Kontroller 9, die beiden Schleudermotoren 8, eine Handbremse 7, sowie die nötigen Hilfseinrichtungen untergebracht. Er bietet genügend Platz für die Hilfsmannschaft. Der Führerstand befindet sich ganz vorn über den Schleudermotoren, 0,65 m über dem Kastenboden; er bietet die beste Sicht auf die Fahrbahn. Zur Uebermittlung bestimmter Signale vom Bedienungspersonal der Schleuder an den Lokomotivführer dient eine Glocke; ausserdem steht für die Befehlsübertragung eine tragbare Ultra-Kurzwellen-Sendeanlage zur Verfügung. Ein abblendbarer Scheinwerfer erlaubt den Schleuderbetrieb auch nachts gut zu überwachen.

Die Energie wird von der elektrischen Lokomotive (Ce 6/8, Stundenleistung 2500 PS), die die Schleuder schiebt, über eine normale SBB-Heizkupplung in Form von Einphasen-Wechselstrom von 1000 V und 16 $\frac{2}{3}$ Hertz übermittelt. Hierfür stehen mindestens 400 kW zur Verfügung. Der als Sparttransformator gebaute Stufentransformator der Schneeschleuder liefert an sieben Anzapfungen Sekundärspannungen von 195 bis 920 V. Er speist die beiden in Reihe geschalteten Schleudermotoren 8, Bild 2.

Jeder Antriebsmotor arbeitet über ein einfaches Zahnradgetriebe auf das ihm zugeordnete Schleuderrad 1. Die Schleuderräder zerteilen den Schnee und pressen ihn in die zugehörigen Auswurfkanäle, durch die er mit 20 bis 25 m/s herausgeschleudert und 30 bis 50 m weit weggeworfen wird. Der Schneestrahle kann durch eine drehbare Lenkschaufel 2 vom Führerhaus aus auf die gewünschte Seite gelenkt werden. Die freigelegte Fahrbahnbreite beträgt 3,15 m; sie kann in besondern Fällen durch zwei auf beiden Seiten befestigte und herunterklappbare Leitbleche 3 auf 3,8 m verbreitert werden. Die Fahrgeschwindigkeit wechselt je nach der Schneeschaffenheit von 2 bis 10 km/h; bei mässig hohem Pulverschnee kann sie sogar bis auf 20 km/h gesteigert werden.

Der Wagenkasten mit dem Schleudermechanismus ruht drehbar auf einem Rollenkrans 4 auf und kann in rd. 5 min um 180° gedreht werden, so dass die Schneeschleuder in beiden Fahrrichtungen verwendbar ist. In der Fahrstellung wird der Kasten mit Druckluft, die in den Zylinder 5 geleitet wird, vom Rollenkrans leicht abgehoben; alsdann kann das Fahrzeug mit Geschwindigkeiten bis 45 km/h gefahren werden. Beim Schleudern wird der Kasten soweit gehoben, dass der untere Trichterrand rd. 70 mm über die Schienenoberkante zu liegen kommt. Eine eingehende Beschreibung der elektrischen Schneeschleudern, die auf schweizerischen Bahnen ver-

wendet werden, findet sich im «Bulletin des SEV» Nr. 4 vom 19. Februar 1949; die Schleuder für die Gotthardstrecke der SBB ist auch im «SBB-Nachrichtenblatt» Nr. 2 vom Februar 1949 dargestellt.

Die Siedlung «Klosterfeld» in Wettingen

Arch. HANS NINCK, Winterthur

DK 711.582.2 (494.22)

(Hierzu Tafel 3/4)

Die Projektierungsarbeiten dieser Wohnsiedlung begannen bereits im Jahre 1944. Die Ausführung erfolgte dann in zwei Etappen 1946/47. Die Direktion der A.-G. Brown, Boveri & Cie. stellte hierfür ein prächtiges Baugelände von etwa 42 000 m² zur Verfügung, auf dem 49 Einfamilienhäuser mit je 4 bis 6 Zimmern, angebautem Schopf und durchschnittlich rd. 800 m² Landfläche für Arbeiter dieser Firma erstellt werden sollten. Das ebene Gelände liegt 15 min östlich vom Bahnhof Wettingen, hoch über der Limmat, mit weitem Blick über das schöne Flusstal und die Höhenzüge der Lägern, die die fruchtbare Landschaft im Norden beherrschen. Dank der Subventionen im Betrage von 30 % der Baukosten durch Bund, Kanton und Gemeinde, und vor allem auch durch die grosszügige Unterstützung der Firma, wurde es möglich, wenigstens einem kleinen Teil der zur Firma gehörenden, kinderreichen Familien ein behagliches Heim mit reichlichem Pflanzland zu verschaffen.

Um jegliche Eintönigkeit zu vermeiden, wurden sechs verschiedene Typen ausgearbeitet und die Strassenführung so projektiert, dass stets reizvolle Strassen- und Hofräume entstehen. Ein 4 bis 5 m breites Rasenband umschliesst die einzelnen Grundstücke, und dahinter blühen auf zusammenhängenden, reichen Beeten Blumen und Sträucher in bunter Farbenpracht. Diese Siedlung bildet im Häusergewirr der Vorstadtlandschaft Wettingen eine erfreuliche Ausnahme. Die sorgfältige Gruppierung der Häuser und die breiten Grünstreifen weichen vom üblichen Schema ab. Man muss dem Bauherrn dankbar sein, dass er trotz der hohen Landpreise und der zusätzlichen Erschliessungskosten Hand dazu bot, eine solche Lösung zu ermöglichen. Die Strassen und die zusammengefassten Gartenflächen sind zu heitern Räumen



Bild 1. Lageplan 1:2500 der Siedlung «Klosterfeld»



Der Strassenraum wirkt offen, weil auf Zäune und Mäuerchen verzichtet wurde



Die geschwungene Strassenführung unterstreicht das Bestreben nach Auflockerung der Siedlung

Die Siedlung «Klosterfeld» in Wettingen

Arch. H. NINCK, Winterthur



Jedes Einfamilienhaus erhielt einen angebauten Schopf



Gemeinsame Grünstreifen zwischen Häusern und Strasse bieten Raum für ansprechende Bepflanzung

Die Siedlung «Klosterfeld» in Wettingen

Arch. H. NINCK, Winterthur

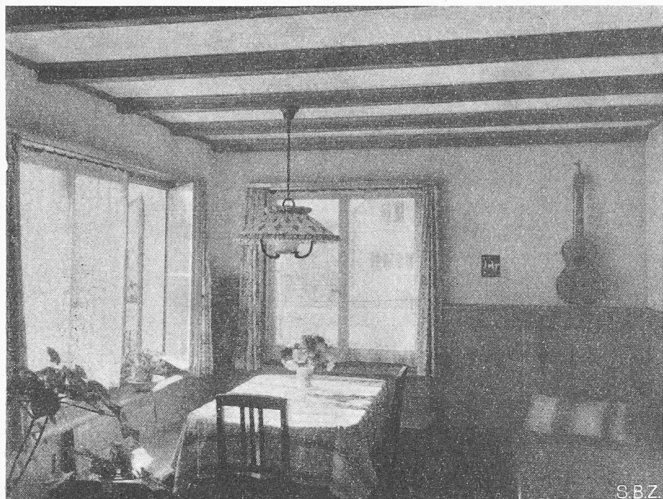


Bild 2. Aus der Siedlung «Klosterfeld» in Wettingen

geworden. Die Ueberbauung eines ebenen Geländes mit allein stehenden Einfamilienhäusern bietet in gestalterischer Hinsicht etliche Schwierigkeiten, die in diesem Beispiel glücklich gelöst sind. Dieser Vorteil wurde allerdings dadurch erkauft, dass einzelne Häuser an der Rudolf Funk-Strasse den Schopfanbau mit der Eingangspartie nach Südwesten erhielten (Bild 1).

Die 49 Einfamilienhäuser, von denen wir nur zwei im Einzelnen zeigen (Bilder 3 und 4), verteilen sich wie folgt:

- 10 Doppelhäuser mit je 4 Zimmern und Schopf
- 16 Einfamilienhäuser mit je 4 Zimmern und Schopf
- 7 Einfamilienhäuser mit je 5 Zimmern und Schopf
- 6 Einfamilienhäuser mit je 6 Zimmern und Schopf

Die Grundrisse sind so entworfen, dass der Küche eine grosse Bedeutung als zentraler Raum zukommt, in dem die Arbeiterfrau den grössten Teil ihrer Zeit verbringt und sich die Familie zu den Mahlzeiten vereinigt. Dafür wurde auf den Gang verzichtet und der Nachteil gefangener Räume in Kauf genommen.

Konstruktion: Kellermauern 30 cm stark in Beton. Umfassungswände 30 cm Isoliersteine. Dach mit engobierten Doppelfalzziegeln und Dachschalung 15 mm stark. Decken: infolge Zementmangels alles Holzbalkendecken, über Keller mit Pavatexplatten, über Parterre sichtbare Holzbalken, dazwischen Pavatexplatten, über 1. Stock Pavatexdecken auf Lattenrost. Fussböden eichene Langriemen in allen Wohnzimmern, tannene Riemen in den übrigen Zimmern, Porphyrlättli in Küchen und Gängen. Heizung: Siedleröfen in den Wohnzimmern. Waschküchen im Keller oder im Parterre, mit Wäsche- und Badeeinrichtung.

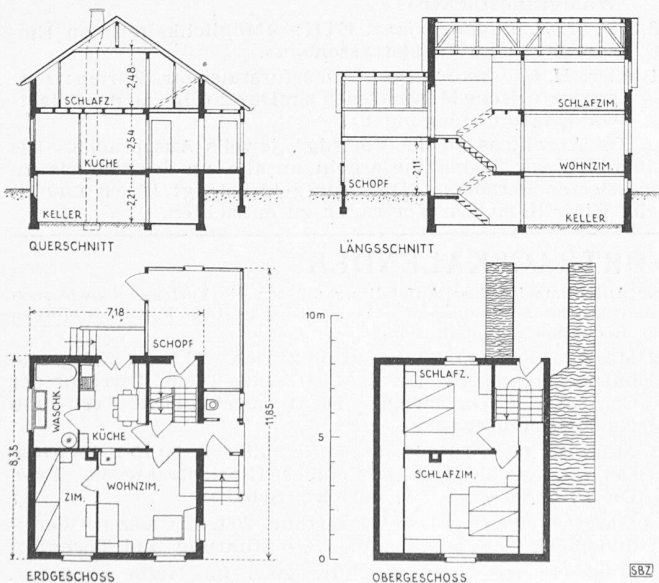


Bild 3. Vierzimmerhaus

Grundrisse und Schnitte 1:300. Arch. H. NINCK

MITTEILUNGEN

Wasser- und Elektrizitätswirtschaft. Das Eidg. Post- und Eisenbahn-Departement prüft gegenwärtig die Frage einer neuen Umschreibung der Aufgaben der Eidg. Aemter für Wasserwirtschaft und für Elektrizitätswirtschaft. Zu diesem Zwecke hat es schon vor einiger Zeit die hauptsächlich interessierten Wirtschaftsverbände um ihre Stellungnahme ersucht. Zur Begutachtung ihrer Berichte und der Studien des Departements wurde eine Expertenkommission eingesetzt, die am 7. März unter dem Vorsitz des Chefs des Post- und Eisenbahn-Departements zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammengetreten ist. Die Kommission wird in erster Linie prüfen, ob und wie im Rahmen der geltenden Gesetzgebung in Zukunft die verschiedenen Energieträger besser koordiniert werden können. Ferner wird sie die Frage einer allfälligen Reorganisation der beiden Aemter und der Schaffung einer paritätischen Energiewirtschafts-Kommission, die das Departement zu beraten hätte, näher abklären. Die Kommission wird ihre Arbeit unter dem Vorsitz von Dr. Bruno Bauer, Professor an der ETH, fortsetzen.

Die zwei Nemisee-Barken des Caligula, die 1940 in einem besonderen Museum am Seeufer untergebracht worden waren, sind am 31. Mai 1944 im Zuge der Kriegshandlungen vollständig verbrannt. Eine Untersuchungskommission, deren gründlicher Bericht im «Ingenere» vom November 1948 in extenso publiziert ist, kommt zum Schluss, dass die Zerstörung von der Mannschaft einer nahen deutschen Batterie verursacht worden sei und nicht auf Beschiessung zurückgeführt werden könne. Zum Glück sind zahlreiche kleinere, künstlerisch wertvolle Museumsobjekte, die in Rom versteckt waren, gerettet worden. Es besteht deshalb die Absicht, das Museumsgebäude zu reparieren und darin die noch erhaltenen Gegenstände, sowie zwei Modelle 1:5 der zerstörten Barken auszustellen.

Technische Universität Berlin-Charlottenburg. Am 18. März hat sich zum 150. Male der Tag gejhrt, an dem in Berlin eine Stätte der Lehre und Forschung geschaffen wurde, aus der in stetiger Entwicklung die heutige Technische Universität hervorgegangen ist: 1799 wurde die Königl. Bauakademie gegründet; 1821 folgte die Gründung der Gewerbeakademie. Das Jahr 1879 brachte die Vereinigung beider Anstalten zur Technischen Hochschule, mit der 1916 die Berliner Bergakademie verschmolzen wurde. 1946 erstand auf den Trümmern die Hochschule von neuem als Technische Universität Berlin-Charlottenburg. Sie hat daher den gestrigen Tag feierlich begangen.

Elektrisches Heizen von Strassen. Eine bezügliche Versuchsanordnung in Ferndale, Mich., ist in «Eng. News-Record» vom 20. Januar ausführlich beschrieben. In einem je 150 m langen Stück einer Betonstrasse und einer solchen mit bituminösem Belag wurden 4 cm unter der Oberfläche geschweisste Stahldrahtnetze eingebaut, die alle 30 m mittels Seitenkabeln

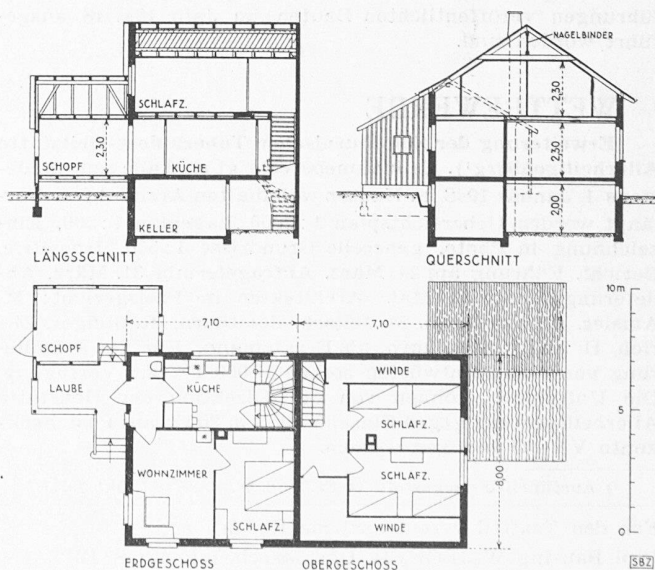


Bild 4. Vierzimmer-Doppelhaus