

Garderobengebäude im Gäsi am Walensee: Architekt Jakob Zweifel, Zürich und Glarus

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84219>

Nutzungsbedingungen

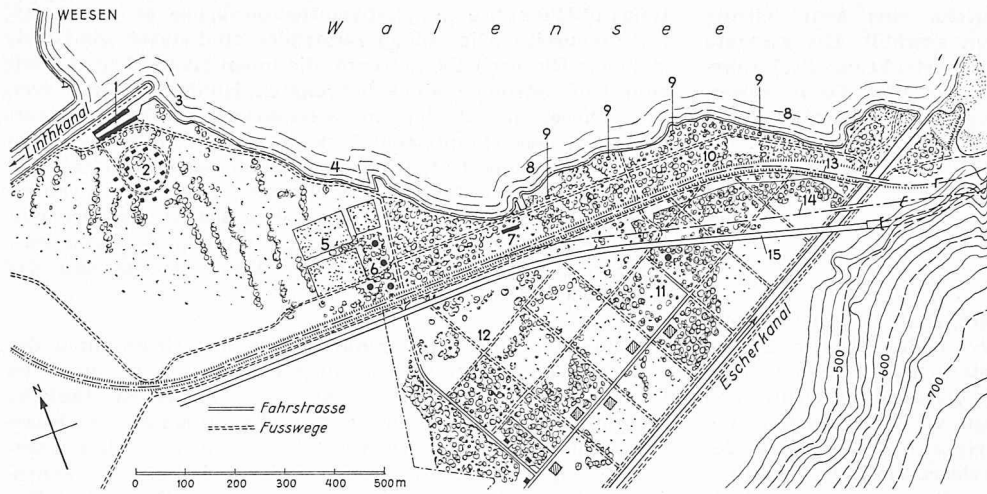
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

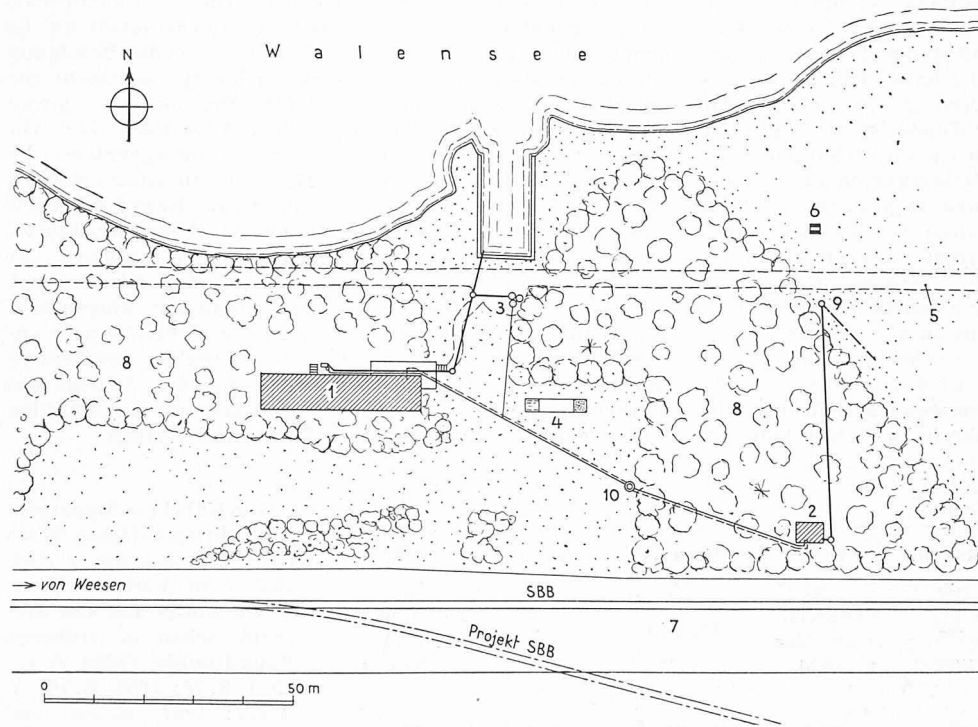
Haftungsausschluss

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.



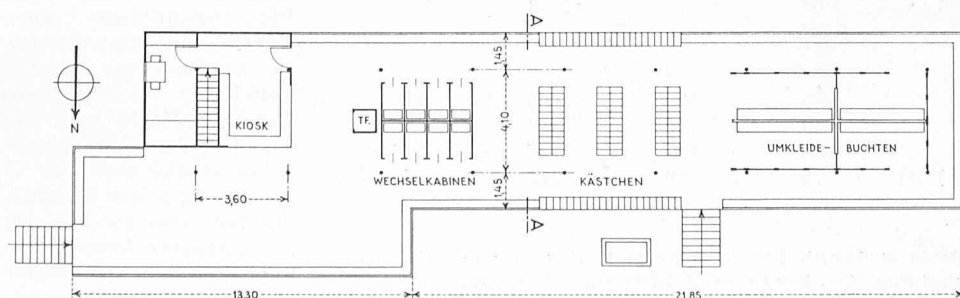
Die Uferzone Weesen-Gäsi, Bebauungsplan 1:15 000

- | | | |
|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 gedeckte Bootsplätze | 6 Garderoben, WC usw. | 10 Zeltplätze |
| 2 private Wochenend-Häuschen | 7 Garderoben, Kiosk (ausgeführt) | 11 Auto-Camping (Wohnwagen) |
| 3 Strand zu 2 | 8 Freier Strand | 12 Parkplatz für alle Fahrzeuge |
| 4 Strand für Schulen | 9 Feuerstelle | 13 heutiger Bahndamm |
| 5 Spielplätze (Lärm) | | 14 zukünftige Bahntrasse |
| | | 15 zukünftige Nationalstrasse |



Die 1956/57 ausgeführten, im oberen Bild mit 7 bezeichneten Anlagen; Masstab 1:1500

- | | | |
|--------------------------------|---------------|----------------------------------|
| 1 Garderobengebäude | 5 Weg | 10 Brunnenfassung |
| 2 Toilettenanlage | 6 Feuerstelle | — Kanalisationsleitung ϕ 12 |
| 3 Brunnen | 7 Bahndamm | — Wasserleitung |
| 4 Sandkasten und Planschbecken | 8 Wald | - - - elektr. Zuführung |
| | 9 Kläranlage | |



Das Garderobengebäude; Grundriss und Schnitt 1:300

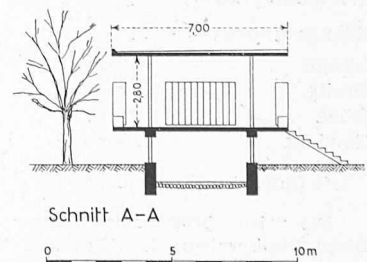
Garderobengebäude im Gäsi am Walensee

Architekt Jakob Zweifel

Zürich und Glarus Hierzu Tafel 12

Das glarnerische Ufer des Walensees zwischen der Einmündung der Linth und ihrem Ausfluss soll im Laufe der Zeit in eine grosse Erholungszone ausgebaut werden. Die landschaftlichen Gegebenheiten an diesem flachen, baumbestandenen Ufer sind ausgezeichnet. Es besteht ein Richtplan zur Erschliessung des Geländes, der gedeckte Bootsplätze, Platz für private Weekendhäuser, Spiel- und Zeltplätze, Autocampingplätze, Parkplätze und Wanderwege vorsieht. Das im Herzen des Erholungsgebietes gelegene Garderobengebäude soll den Badenden die Möglichkeit zum Umkleiden in Wechselkabinen oder Kleiderbüchsen, sowie zum Deponieren der Kleider unter einem Schutzdach oder in vermietbaren Kästchen bieten. Ein kleiner Kiosk, dessen Pächter die Beaufsichtigung dieser Baute übernommen hat, hilft die Kosten der Anlage tragen. Der Kioskinhaber ist gehalten, bei Badeunglücken beizustehen. In einem Sanitätsraum ist das Rettungsmaterial der Vereinigung der Rettungsschwimmer untergebracht. Bei plötzlich einsetzendem Regen dient der Bau als Unterstand. In den nahen Waldlichtungen längs dem Ufer sind feste Kochstellen gebaut worden. Die nötigen hygienischen Einrichtungen und ein Brunnen sind vorhanden. Trotz dieser Anlagen ist der Badebetrieb völlig frei; ohne Eintritt, Aufsicht, Abschrankungen bleibt das Gäsi ein herrliches Naturstrandbad.

Der hohe Seespiegel im Frühling bedingte, dass der Bau vom Boden abgehoben werden musste. Um eine gute Einpassung in die Landschaft zu erzielen, die durch einen allzu mächtigen Bau beeinträchtigt



tigt worden wäre, hat der Architekt eine sehr leichte, durchsichtige und aufgelöste Form gewählt. Die gesamte überdeckte Fläche beträgt 225 m². Konstruktion: Stahlrohrstützen auf Betonfundamenten, Boden und Dach Eisenbetonplatten, Wände Eternitplatten in gestemmten Holzrahmen, darauf aussenseitig hölzerne Diagonalschalung.

Adresse des Architekten: J. Zweifel, Torgasse 2, Zürich 1.

Mitteilungen

Kleingasturbinen radialer Bauart. Einfache Gasturbinen, die aus einem einstufigen Radialverdichter, einer Brennkammer und einer einstufigen Radialturbine bestehen, werden dank geringem Raumbedarf, geringem Gewicht und grösster Einfachheit dort bevorzugt, wo diese Vorteile gegenüber dem höheren Brennstoffverbrauch stark ins Gewicht fallen (ortsbewegliche Feuerlöschpumpen, Pressluft-erzeuger, Bodenhilfsgeräte auf Flugplätzen usw.). E. Hüttner, Wien, entwickelt in der «Oesterreichischen Ingenieur-Zeitschrift» vom Dezember 1958 eine einfache Theorie zur Berechnung der massgebenden Grössen und gibt dann eine Uebersicht über einige marktgängige Typen englischer und amerikanischer Firmen, Tabelle 1. Die in Bild 1 dargestellte Gasturbine der Standard Motor Co. Ltd., Coventry, ist für 5000 Vollaststunden gebaut und zeichnet sich durch besonders geringen Raumbedarf und niedriges Leistungsgewicht aus. Die einstufigen Räder von Turbine und Kompressor sind Rücken an Rücken montiert und sitzen fliegend auf der durch ein Rollenlager und ein Hochschulter-Kugellager gehaltenen Welle, deren kritische Drehzahl mit etwa 4000 U/min genügend tief unterhalb der Zünddrehzahl liegt. Bei den Laufrädern der Probeserie wurden die Schaufelkanäle aus Vollscheiben gefräst und die Einlasskanten der Schaufeln nachher von Hand über Formen angebogen, um eine gute Führung der Strömung zu erhalten. Der aus der Legierung RR 58 hergestellte Verdichterrotor wird auf die Welle aufgeschraubt und liegt an deren Flansch satt an. Die Turbinenscheibe zentriert sich in der Aussenseite des Wellenflansches. Sechs Passschrauben verbinden alle drei Teile miteinander. Die Turbinenscheiben der Probeserie bestehen aus Nimonic 90. Für die laufende Serie wird das billigere ferritische Material Firth Derihon 535 verwendet. Bohrungen in der Nabe des Kompressorrades führen Druckluft von der

Laufrad-Rückseite zur Labyrinthstopfbüchse an der Laufrad-Innenseite. Die beiden Laufräder sind durch eine feststehende Blechscheibe getrennt, die innen einen kleinen Spalt zum Durchströmen eines begrenzten Kühlluftstromes freigibt. Dieser mischt sich am Aussenrand des Turbinenlauf-rades mit dem Hauptstrom. Der ganze Maschinensatz ist an den feststehenden Getriebekasten angeflanscht, an dem auch alle Hilfsorgane (Oelfilter, Brennstoffpumpe, Startermotor usw.) angebracht sind. Zum Einstellen des Axialspieles zwischen Läufer und Turbinengehäuse werden Beilagen zwischen das Kugellagergehäuse der Turbinenwelle und das zentrale Gehäuse gelegt.

Radar gegen Verkehrsunfälle. In den Grosstädten der ganzen Welt schaffen der zunehmende Verkehr und die ständige Hetze um noch grössere Schnelligkeit tägliche Sorgen und Gefahren. Durch Verkehrserziehung der Fussgänger und Kontrolle der Autofahrer will man diesen Gefahren begegnen. In deutschen Städten hat die Verkehrspolizei dafür als neuestes und wirksamstes Hilfsmittel Radar eingesetzt. In sorgsamer Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden mit der Firma Telefunken in Ulm ist ein Verkehrsradargerät entstanden, das sich bereits vielfach bewährt hat und besonders auch die ruhigen und aufmerksamen Autofahrer vor denjenigen schützt, die durch Rasen und Rücksichtslosigkeit den gesamten Verkehr gefährden. Dieses Gerät, das an jedem Verkehrsknotenpunkt neben der Strasse aufgestellt werden kann, zeichnet jedes vorbeifahrende Fahrzeug auf und gibt genau seine Geschwindigkeit an. Es benutzt dazu den «Doppler-Effekt», bei dem die Bewegung eines Gegenstands eine Frequenzveränderung verursacht, die mit der Geschwindigkeit gleichläuft. Bis auf 3 % genau lässt sich so messen, wie schnell ein Auto fährt. Die Ablesegeräte sind in einem Polizeifahrzeug untergebracht, das in einiger Entfernung von der Messstelle an einem ruhigen Platz parken kann. Sie zeigen durch die Bewegung eines Messgeräts oder durch Aufzeichnung auf einem Bandschreiber das auf der Messstrecke gefahrene Tempo unwiderlegbar an. Die Geräte können so eingestellt werden, dass sie erst bei einer festgelegten Mindestgeschwindigkeit ansprechen. Auf Wunsch der Behörden kann sogar eine Photokamera angeschlossen werden, die jeden groben Verletzer der Schnelligkeitsbegrenzung sofort zusammen mit der Anzeige des Messgeräts photographiert, so dass z. B. auch bei Unfällen ein eindeutiger Beweis für den Tatbestand vorliegt.

Tabelle 1. Kleingasturbinen radialer Bauart

Hersteller		Budworth	Solar	AiResearch	Allen	Standard
Leistung	PS	60	47	100	200	250
Brennstoff		—	Dieselöl oder Gas	Benzin	—	Destillatöl oder Gas
Spez. Verbrauch	g/PSH	568	1000	500	725	580
<i>Turbine</i>						
Eintrittstemperatur	°C	850	650	875	750	777
Drehzahl	U/min	45 000	39 000	40 000	23 000	24 000
Wirkungsgrad		—	0,78	0,78	0,86	—
Laufradmateriel		Nimonic 80 A	Hastealloy B	Inconel X	Vickers Rex 448	Firth Derihon 535
<i>Verdichter</i>						
Druckverhältnis		2,8	3,5	3,0	2,4	3,0
Durchsatzgewicht	kg/s	0,68	1,07	—	2,38	2,36
Wirkungsgrad		—	0,745	0,78	—	—
<i>Abmessungen</i>						
Länge	mm		685	900	1000	770
Breite	mm		610	750	870	730
Höhe	mm		635	455	1265	635
Gewicht	kg	27*)	75	79	272	158

*) Ohne Feuerlöschpumpe

Die vollen Firmennamen lauten: 1. David Budworth Ltd. (England); 2. Solar Aircraft Co., San Diego (Kalifornien); 3. AiResearch Manufacturing Co., San Diego (Kalifornien). Diese Firma baut noch einen zweiten Typ für 120 PS, der 97,5 kg wiegt. 4. W. H. Allen Sons & Co., Ltd., Bedford (England); 5. Standard Motor Co. Ltd., Coventry (England).

Die Kabel der Mackinac-Hängebrücke. Ueber dieses Bauwerk, das am 1. Nov. 1957 dem Verkehr übergeben wurde und von welchem schon in früheren Bauzeiten (1954, S. 11; 1955, S. 78; 1956, S. 164 u. S. 287; 1957, S. 780) berichtet wurde, ist in «Civil Engineering» vom Januar 1959 noch ein abschliessender Aufsatz erschienen. Interessant sind die Angaben über die Hauptkabel, welche die längsten je konstruierten Kabel sind. Die Gesamtlänge eines Kabels von Verankerung zu Verankerung beträgt 2646,77 m (Golden Gate Brücke 2331,72 m). Die Kabel der Mackinac-Hängebrücke sind aus 37 Litzen von je 340 Parallel-drähten, also total 12 580 galvanisierten Drähten von 5 mm Durchmesser zusammengesetzt. Zur Verwendung gelangte ein kaltge-