

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 73/74 (1919)
Heft: 25

Artikel: Neuere Hütten des Schweizer Alpen-Club
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35736>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

kommt. Die Bedienung wird auf diese Weise auf das allereinfachste herabgesetzt. An gut sichtbarer und zugänglicher Stelle gibt ein Kontrollbrett mit Schaugläsern jederzeit Aufschluss über die Oelzirkulation der Halslager, und es sind auch alle Manometer und Vakuummeter an einer zentralen Stelle vereinigt. Jedes der beiden Halslager hat eine getrennte Oelzirkulationspumpe.

Die Bremse zum raschen Stillsetzen des Aggregates besteht auch hier aus einem kräftigen Ring, der auf der obern Seite der Rotorarme befestigt ist und gegen den zwei Paar Backen durch Pressluft angedrückt werden können. Das Laufrad ist von unten her durch zwei Türen im Spiralgehäuse zugänglich gemacht, wie dies auch in der Zentrale Olten-Gösigen der Fall ist.

Was die Hebevorrichtungen anbetrifft, ist in der Zentrale Mühleberg zum ersten Mal eine Kombination von drei hydraulischen Hebeböcken zu je 40 t vorgesehen, die das ganze Rotorgewicht ähnlich wie in Eglisau wenigstens soweit hochheben können, dass eine Demontage des empfindlichsten Teils des Spurlagers in kürzester Zeit ausgeführt werden kann, wobei der Maschinenhauskran nicht zu gleicher Zeit in Anspruch genommen wird, sodass er für die Handhabung der leichteren Teile frei zur Verfügung bleibt. Durch die Kombination der beiden 50 t-Krane mit Hilfe der Traverse kann dann leicht das ganze Rotorgewicht auch nach Demontage des Spurlagers hochgehoben werden. Auf den äusseren Fundamenttring der Turbinen können sich die drei vertikalen hydraulischen Hebeböcke abstützen, die an der untern Fläche des Generator-Rotors angreifen und die auf diese Weise den ganzen rotierenden Teil entsprechend heben können. Um nun die drei Hebeböcke mit den schon recht schweren Tragsäulen leicht bewegen zu können, ist hart unterhalb des Generator-Verschaltungsbleches eine an Konsolen angehängte Laufschiene befestigt, die mit Hilfe einer kleinen Katze deren bequeme und rasche Handhabung ermöglicht. Die gleiche Katzen-Anordnung gestattet auch unter Zuhilfenahme eines kleinen I-Balkens die bequeme Demontage einer Pumpengruppe der Regulator-Oelpumpe. Auf diese Weise ist für rascheste Erledigung allfälliger Montage- und Demontearbeiten gesorgt. (Schluss folgt.)

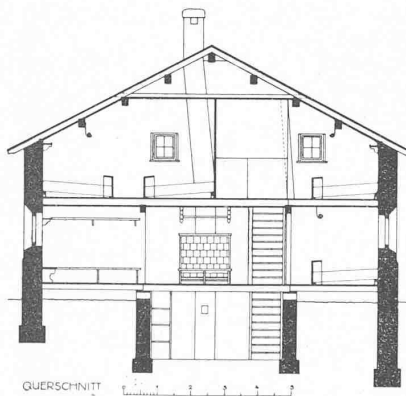


Abb. 6. Die Calanda-Hütte der Sektion Rhätia des S. A. C. — Arch. Schäfer & Risch, Chur.

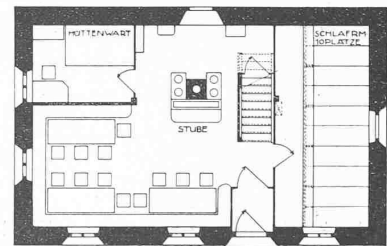
Neuere Hütten des Schweizer Alpen-Club.

(Mit Tafeln 22 und 23).

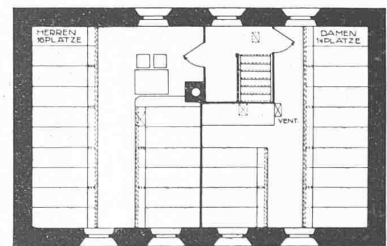
1. Die Albert Heim-Hütte am Winterstock. Bald nach Einweihung der Cadlimo-Hütte¹⁾, ermuntert durch deren gutes Gelingen, unternahm ihr Schöpfer, Baumeister Gustav Kruck, jetzt Vorstand des Bauwesens II der Stadt Zürich, die Vorarbeiten für eine ähnliche Clubhütte im Gotthard-Gebiet, bestimmt, das Gebiet der Kletterberge zu erschliessen, die sich vom Galenstock, bezw. Tiefenstock, über den Winterstock ostwärts erstrecken bis zur Bätzberg-Spitze. Sie steht auf einer zwischen die beiden Zungen des Tiefengletschers vorgeschobenen trotzigem Felskuppe (Punkt 2546),



QUERSCHNITT



ERDGESCHOSS



OBGESCHOSS

Abb. 7. Schnitt.
Abb. 8 und 9. Grundrisse.
1 : 200.

Die Calanda-Hütte
erbaut durch
Arch. Schäfer & Risch, Chur.

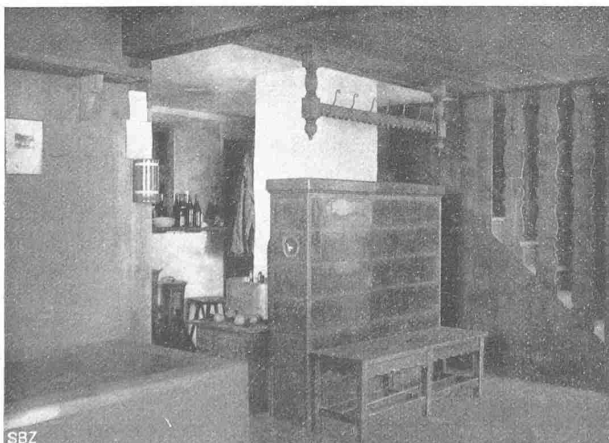


Abb. 10. Blick in die Stube der Calanda-Hütte des S. A. C.

südöstlich der zerrissenen Wände des Winterstockes. Wie wir der Stiftungsurkunde entnehmen (der die Zeichnungen S. 302 entstammen), war der Grundgedanke des Projektes, einen Bau zu schaffen, der seinen Bewohnern auch im Toben der Hochgebirg-Stürme das Gefühl voller Sicherheit und des Geborgenseins gewährt, mit heimeligen Räumen in zweckmässiger Anordnung; einen Bau, dessen Formen mit den einfachsten Mitteln zu voller Schönheit durchgebildet erscheinen. Freunde der Berge legten die Mittel zusammen und so konnte der Plan des rührigen Hütten-

¹⁾ Dargestellt in Band LXVIII, Seite 155 (vom 30. Sept. 1916).

Wartes der S.A.C.-Sektion Uto mitten im Toben des Weltkrieges verwirklicht werden. Als künstlerische Mitarbeiter standen dem Baumeister zur Seite Architekt Heinrich Bräm und der Maler-Bildhauer Eug. Meister, beide in Zürich. Mitte Juli 1918 wurden die Bauarbeiten in Angriff genommen und am 22. September, nach achtwöchentlicher Bauzeit, konnte der wuchtige, kleine Granitquaderbau, der den Namen „Albert Heim-Hütte“ trägt, eingeweiht werden. Sie ist für 18 bis 20 Mann bemessen und erforderte, fertig ausgerüstet, einen Gesamtaufwand von wenig mehr als 28000 Fr. Die Abbildungen 1 bis 5 auf Seite 302 und die Tafel 22 veranschaulichen das schmucke Bauwerk samt Dependence. Es hat sich in allen Teilen aufs beste bewährt und macht seinen Erbauern alle Ehre.

2. Die Dom-Hütte der Sektion Uto des S.A.C., oberhalb Randa im Zermattetal, 2936 m ü. M., zwischen den beiden höchsten Schweizerbergen Dom und Weisshorn, ist s. Zt. nach Plänen von Arch. Reutlinger (†) in Zürich erbaut worden. Ihre Konstruktion, Mauerwerk mit innerer Holzverkleidung auf Doppellatten, war vorbildlich für Cadlimo- und Alb. Heim-Hütte. Im laufenden Jahre ist diese Hütte durch Vorsetzen der südlichen Giebelfront, Einbau eines Windfanges in Kombination mit der Herdnische, vergrössert und wohnlicher gemacht worden. Wieder waren es G. Kruck, H. Bräm und E. Meister, denen das schmucke Aussehen dieser Hütte in ihrer neuen Form zu verdanken ist, wie sie die Bilder auf Tafel 23 zeigen. Das Innere ist in ähnlichem Sinne gestaltet, wie die Cadlimo- und die Albert Heim-Hütte.

3. Die Calanda-Hütte der Sektion Rhaetia endlich, erbaut durch die Churer Architekten Schäfer & Risch (Abbildungen 6 bis 10 auf Seite 303), stellt einen ganz andern Typ dar. Sie ist nicht eine Hochgebirgs-Schutzhütte, sondern mehr ein grösseres, durch einen Hüttenwart bewirtetes Uebernachtshaus oberhalb der Waldgrenze an dem viel besuchten, hervorragenden Aussichtspunkt des Calanda. Auch sie trägt den Charakter eines urwüchsigen, schweizerischen Bergheims, ist aber, ihrer Zweckbestimmung gemäss, weniger robust gehalten.

Alle drei Clubhütten reichen den Bergen, deren Besuch sie erleichtern und fördern, zur Zierde und ihren Erbauern wie dem S.A.C. überhaupt zur Ehre. Sie legen bededtes Zeugnis dafür ab, dass das Bewusstsein schon in weite Kreise gedungen ist, dass Zweckmässigkeit allein, selbst in den abgelegenen Höhen unserer Clubhütten, nicht mehr genügt, uns zu befriedigen, dass vielmehr gerade diese kleinen Bauwerke, ihrer erhabenen Umgebung entsprechend, auch künstlerisch zu gestalten sind. Es ist ein gutes Zeichen für die positive Kraft dieses Schönheitsbedürfnisses im S.A.C., dass es im Stande ist, rein idealen Zwecken so erhebliche Geldopfer zu bringen. C. J.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. VI. Die Vernehmlassung der Experten vom Mai 1919¹⁾

(Fortsetzung statt Schluss von Seite 293)

Gleichzeitig mit dem Experten-Gutachten, aber unbeeinflusst durch dieses, wurde im Frühjahr 1918 das Ergebnis des Wettbewerbes „Gross Zürich“ bekannt, und damit verschiedene Vorschläge, die ebenfalls die Umgestaltung zur Verbesserung des Hauptbahnhofs bezweckten. Dadurch angeregt, wurde das Problem eifrig weiter studiert und zwar seitens der Wettbewerb-Preisrichter Ing. Prof. R. Petersen (Danzig) und Arch. Prof. G. Gull, seitens der

¹⁾ Mit zahlreichen Plänen, bei Rascher & Cie., Zürich, für 20 Fr.

amtlichen Technischen Subkommission (vergl. unsere Einleitung vom 30. November 1918) und seitens des städtischen Tiefbauamtes. Die kantonale Baudirektion ersuchte in der Folge die Experten Cauer, Gleim und Moser, sowie den gewesenen Preisrichter Petersen um Ueberprüfung der verschiedenen, inzwischen entstandenen Vorschläge. In gemeinsamen Beratungen verdichteten sich schliesslich die Ansichten der Genannten zu einem neuen Vorschlag, dem *Experten-Entwurf vom Mai 1919*, einem gegenüber dem *Experten-Entwurf vom April 1918* etwas gegen Norden (um den Tangenten-Punkt Langstrassen-Unterführung) abgedrehten Durchgangs-Bahnhof, den unsere beistehenden Abbildungen 34 und 35 in äusserlich vorläufiger bezw. endgültiger Form veranschaulichen (die Abbildungen 34 und 35 sind durch uns nach den Originalplänen umgezeichnet, teils kombiniert, teils der Verkleinerung wegen etwas vereinfacht worden). Die Experten äussern sich dazu in ihrer „Vernehmlassung“ zusammenfassend wie folgt:

Gemeinsame Vorschläge für die Weiterbehandlung der Bahnhoffrage Zürich.

„1. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofanlage für den Personen-Fernverkehr wird empfohlen, die Form eines Durchgangsbahnhofs zu wählen. Für diesen wird vorgeschlagen, den Expertenentwurf vom Mai 1919 zugrunde zu legen.

2. Der Durchgangsbahnhof wird dadurch geschaffen, dass der Käferbergtunnel des Bundesbahnprojektes 1916 in Wegfall kommt und die Oerlikoner Geleise statt bisher von Westen, künftig von Osten in den Bahnhof einzuführen sind; die alte Linie von Oerlikon wird dem Güterverkehr zugewiesen.

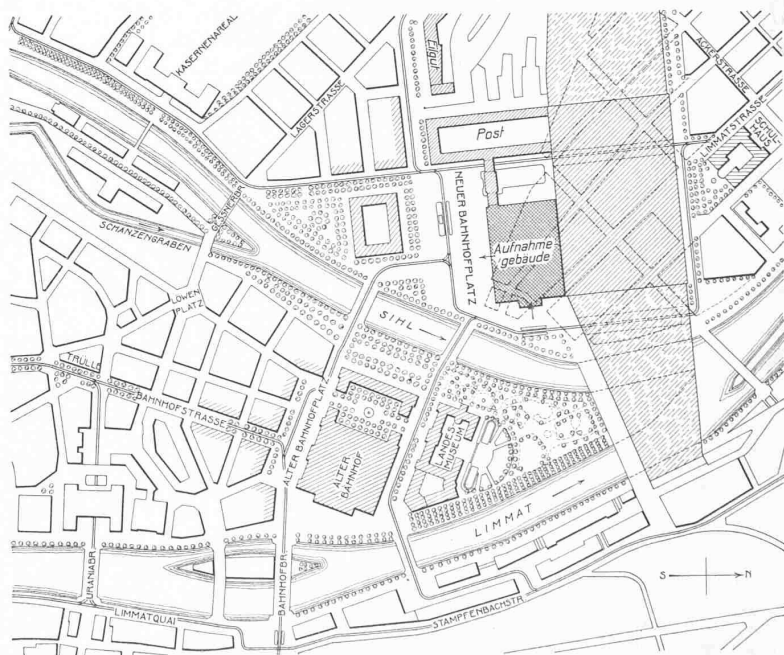


Abb. 34. Experten-Entwurf 1919. Stadtplan-Gestaltung vor Ableitung der Sihl. — 1:10 000.

3. Die neue von Osten einzuführende Verbindung mit Oerlikon ist zunächst zweigeleisig, für den endgültigen Ausbau viergeleisig vorzusehen. Soweit als Zwischenstadium nicht die alten Oerlikoner Geleise noch für den Personenverkehr mitbenutzt werden können, kann in Frage kommen, von den vier endgültigen Geleisen der neuen Verbindung sogleich drei auszuführen, wobei zwei für die Bergfahrt und eines für die Talfahrt zu dienen hätten.

4. Die Einführung der Thalwiler Personengeleise von Westen her bleibt bestehen.

5. Für den endgültigen Ausbau ist je ein Einfahrgeleise von Altstetten und von Thalwil, nach Norden ausholend, im Tunnel durch den Zürichberg von Osten in den Bahnhof einzuführen. Für den ersten Ausbau könnten diese beiden Einfahrgeleise weggelassen werden, sodass vorläufig der Verkehr Altstetten-Thalwil im Bahnhof

Die „Albert Heim-Hütte am Winterstock“ der S. A. C.-Sektion Uto.

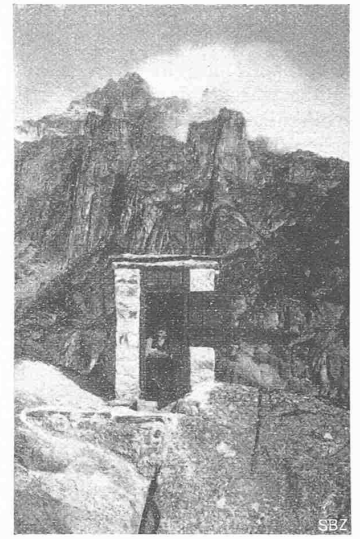


Abb. 4. Die Hütte von Osten gesehen, mit den Erbauern. — Rechts nebenan: Abb. 5. Aussicht von der Hütten-Terrasse gegen Norden.

leistung von 110 bis 120 PS zu lösen. Dies hätte durch den von der Lieferantin in erster Linie befürworteten Riemenantrieb der Pumpe, den sie beinahe ausnahmslos ausführt, erreicht werden können; doch war die weitere Bedingung gestellt, dass unter keinen Umständen in der ganzen Anordnung ein Riementrieb vorgesehen werden dürfte, und dass starrer Antrieb unbedingt erforderlich sei. Dies hat dazu geführt, die Pumpe, die in vier parallele Stufen zerlegt wurde, direkt in einem Gehäuse hart an der Turbinenwelle selbst unterzubringen und den Antrieb durch ein Glockenstirnrad im Oelbade vorzusehen, wie dies aus Abbildung 31 ersichtlich ist. Mit Rücksicht auf die auftretenden Schläge ist der Zahnkranz des Antriebszahnades mit der Nabe durch Luftpuffer und Rückführfedern verbunden, die in beiden Richtungen eine Nachgiebigkeit bei plötzlichen grossen Kraftänderungen gewährleisten. Da auch für den Pendelantrieb der normale Riementrieb nicht in Frage kommen konnte, hat das gleiche Glockenrad, mit einem weiteren Kranz als Schneckenrad, die gewünschte Antriebmöglichkeit für das Pendel ergeben. Auf diese Weise verminderte sich die Gesamt-Anordnung auf zwei Verbindungsrohre zwischen der Pumpengruppe und der Servomotorgruppe und einer in einem Schutzrohr untergebrachten Pendelantriebswelle.

Die Servomotorgruppe ist als ein Ganzes auf einer gemeinsamen Grundplatte aufgebaut und enthält den Servo-

motor selbst in symmetrischer Ausführung, das Pendel, das Steuerwerk, auch die Rückführungen, und endlich einen rein mechanischen Handantrieb, der auch durch Elektromotor bedient werden kann. Da sämtliche Gruppen überdies entweder mit 40 oder mit 50 Perioden betrieben werden müssen, ergab sich schon eine recht komplizierte Bedienungsvorrichtung für alle möglichen Umschaltungen, die ausnahmslos während des Betriebes zu bewerkstelligen sind.

Die Turbine wird ebenfalls mit dem vorgehend erwähnten neuen Gleitpurlager ausgerüstet, das keine Druckpumpe mehr erfordert, sodass diese wegfällt. Auch wird die Kühlung des Lageröles, wie schon vielfach ausgeführt, einfach durch eine Kühlschlange in Lagergehäuse selbst vorgenommen, sodass auch jede weitere Pumpe in Wegfall

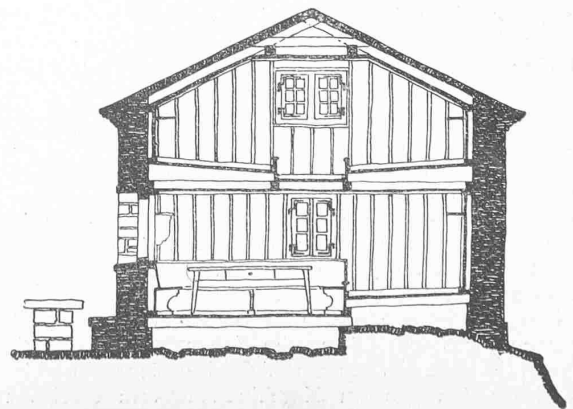
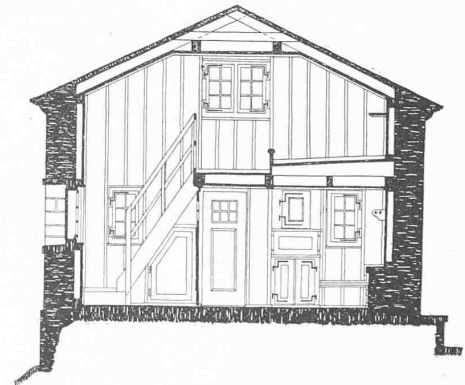
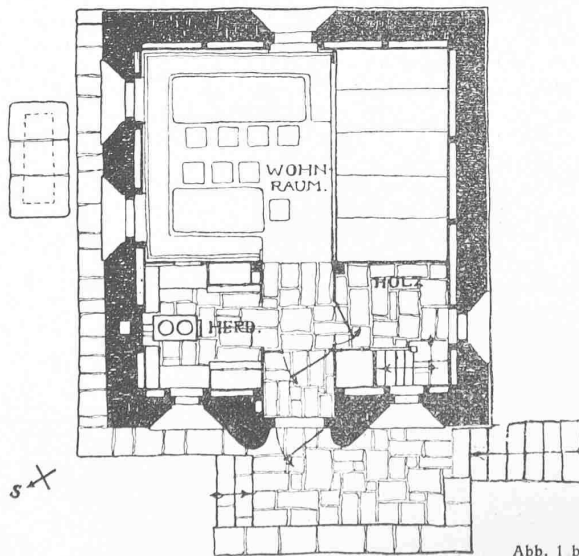
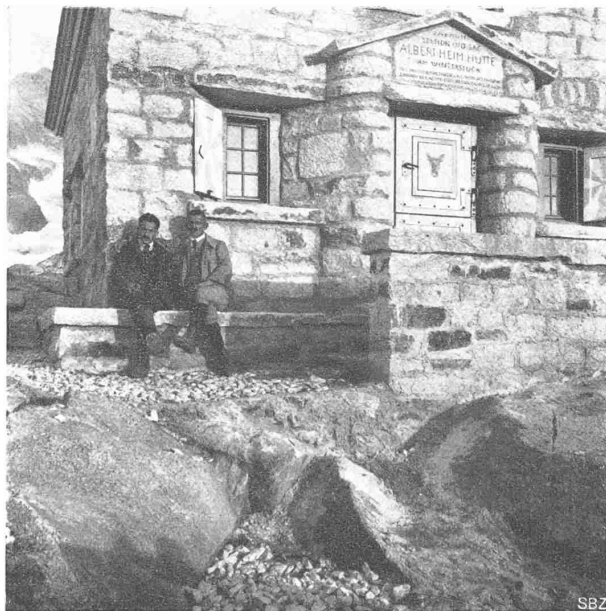


Abb. 1 bis 3. Grundriss und Schnitte der Albert Heim-Hütte. — Masstab 1:110.



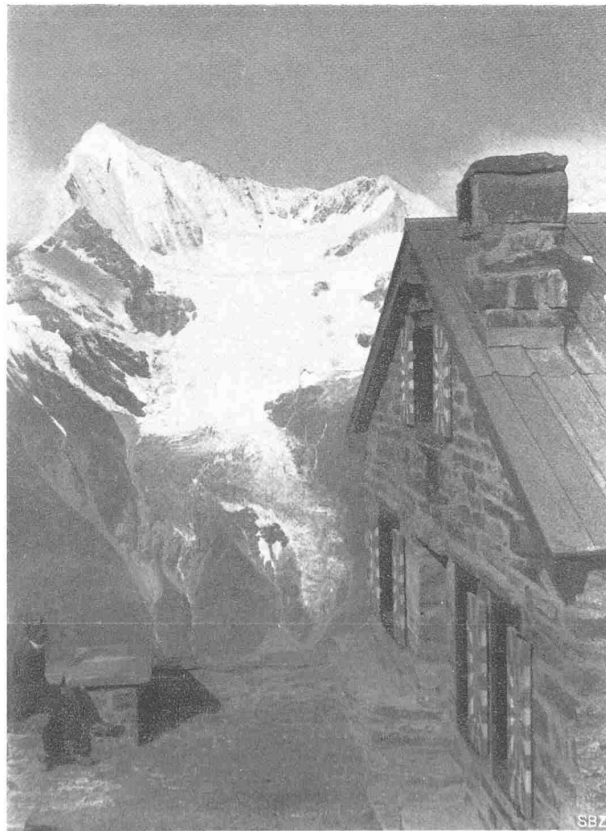
BLICK AUF DIE ALBERT HEIM-HÜTTE, GEGEN WESTEN GESEHEN
IN DER MITTE DES HINTERGRUNDES DER GALENSTOCK
UNTEN: DIE EINGANGSPARTIE



DIE ALBERT HEIM-HÜTTE AM WINTERSTOCK
DER S. A. C.-SEKTION UTO
ERBAUT IM JAHRE 1918 DURCH
GUSTAV KRUCK UND HEINR. BRÄM, ZÜRICH



DIE DOM-HÜTTE DER S.A.C.-SEKTION UTO
ERBAUT 1890 DURCH ARCH. REUTLINGER-ULRICH IN ZÜRICH
ERWEITERT 1919 DURCH GUSTAV KRUCK UND HEINR. BRÄM



BLICK ÜBER DEN HÜTTEN-VORPLATZ WESTWÄRTS ZUM WEISSHORN