

Erweiterungsbau der Automobil-Fabrik "F.B.W." in Wetzikon

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43401>

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.

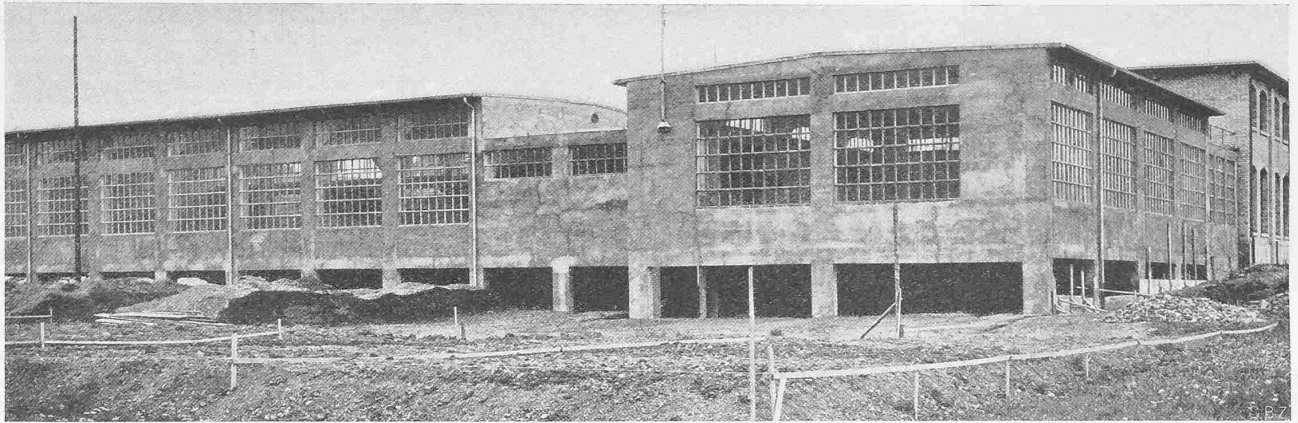


Abb. 2. Ansicht des Erweiterungsbaues der Automobilfabrik „F. B. W.“, Wetzikon, Kanton Zürich.

Erweiterungsbau der Automobil-Fabrik „F. B. W.“ in Wetzikon.

Nachdem wir kürzlich („S. B. Z.“ vom 27. April d. J.) im Lagerhaus und Röstereigebäude von „Lindt & Sprüngli“ in Kilchberg einen Fachwerkbau in Eisen vorgeführt, sei nachstehend ein ähnlicher Industriebau gezeigt, der bis auf die Fenstersprossen in Eisenbeton ausgeführt worden ist. Architekten dieser Fabrik-erweiterung sind Karl A. Burckhardt und Ernst F. Burckhardt (Zürich), die Eisenbeton-Konstruktionen stammen von Ing. E. Rathgeb (Zürich-Oerlikon).

Der alte zweistöckige Bau wird durch zwei Hallen von 12,80 m und 14,00 m Spannweite ergänzt (Abb. 1). Die eine dient der Spenglerei (Abb. 4), die andere als Montagehalle (Abb. 5), die später nach Bedarf verlängert werden kann. Als Verbindungsbau ist die Versuchstation angeordnet, darüber liegt eine begehbare Lichtpauseterrasse. Durch die Gelände-Unterschiede entstand unter den Hallen ein rd. 2,80 m hohes Kellergeschoss, das zur Magazinierung von Material und zum Einstellen alter Wagen benutzt wird (Abbildungen 2 und 3).

Die gesamte Anlage steht, am Rande eines Sumpfgebietes, mit den Fundamenten auf einer tragfähigen Kies-schicht (tiefste Fundamentsohle 5,75 m unter O. K. Erd-geschoss). Die ganze Konstruktion wurde in armiertem Beton ausgeführt. Die Decke über Keller ist mit 800 kg/m² Traglast als kreuzweise armierte Plattendecke ausgeführt, über dem Erdgeschoss als 10 cm starke, kreuzweise armierte Bimsbetondecke zwischen Eisenbeton-Rahmenbindern. Als Dachbelag wurde ein Kiesklebedach ausgeführt.

Die Fenster sind als einfach verglaste Eisenbeton-sprossenfenster der Firma Rob. Looser & Cie. (Zürich) erstellt. Da der Beton der Binder und Brüstungen im Aeussern unverputzt geblieben ist, lag es auf der Hand, auch die Fenster in Eisenbeton herzustellen, was sich übrigens auch ökonomisch als vorteilhaft erwiesen hat. Abb. 7 und 8 zeigen das Profil dieser Fenstersprossen, die als Einzelrahmen in Einheitsgrössen fabrikmässig hergestellt, aus erdfeuchtem Beton maschinell gepresst werden. Unter Anlehnung an vertikale Latten, an die auch die vertikal durchlaufenden Nuten-Eisen geheftet sind, werden die Einzelrahmen in horizontalen Reihen aneinander gesetzt, wobei in die mörtelgefüllte Nut auch die horizontal durchlaufenden Eisen eingelegt werden (Abb. 9). Ein Anstrich der Betonsprossen ist nicht nötig. Die Lüftung geschieht durch einige eingesetzte Lüftungsflügel aus Metall, sowie durch elektrische Ventilatoren. Sie spielt in diesem Falle keine

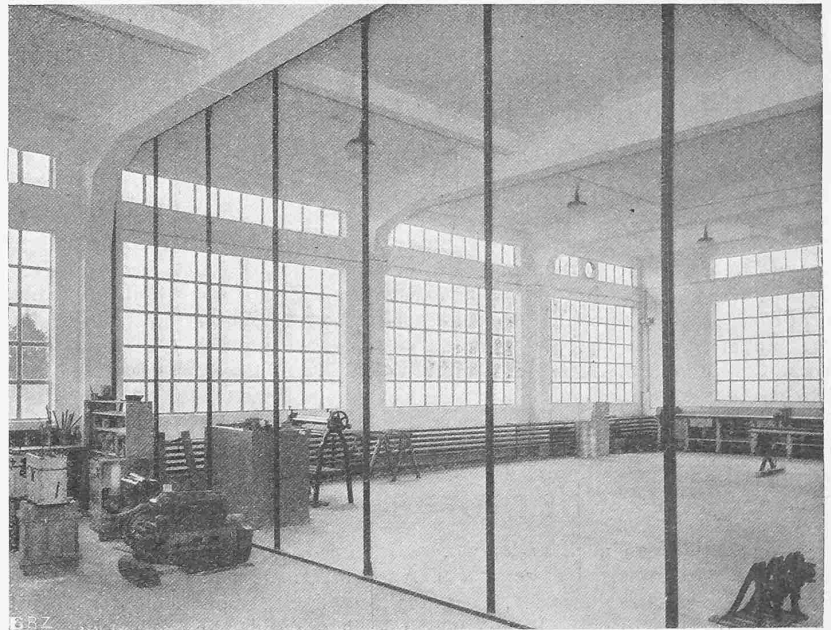


Abb. 4. Inneres der Spenglerei-Werkstatt.

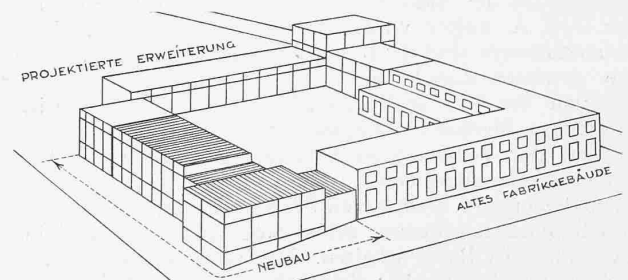


Abb. 1. Erweiterung der Automobilfabrik „F. B. W.“ Wetzikon.

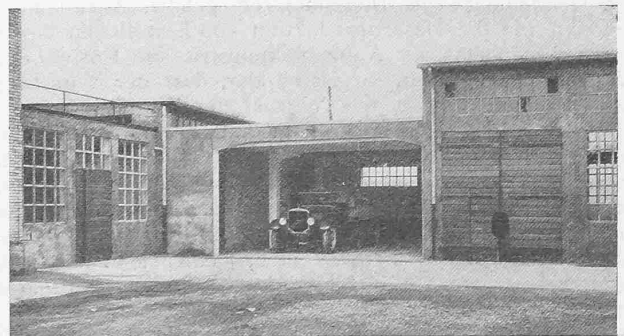


Abb. 6. Hofecke des Neubauteils.

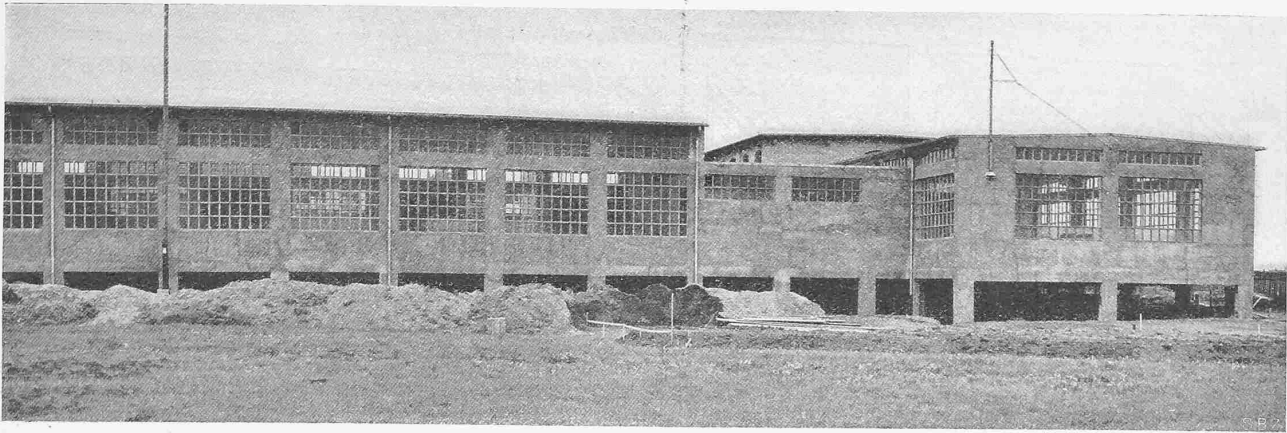


Abb. 3. Ansicht des Erweiterungsbaues der Automobilfabrik „F. B. W.“, Wetzikon, Kanton Zürich.

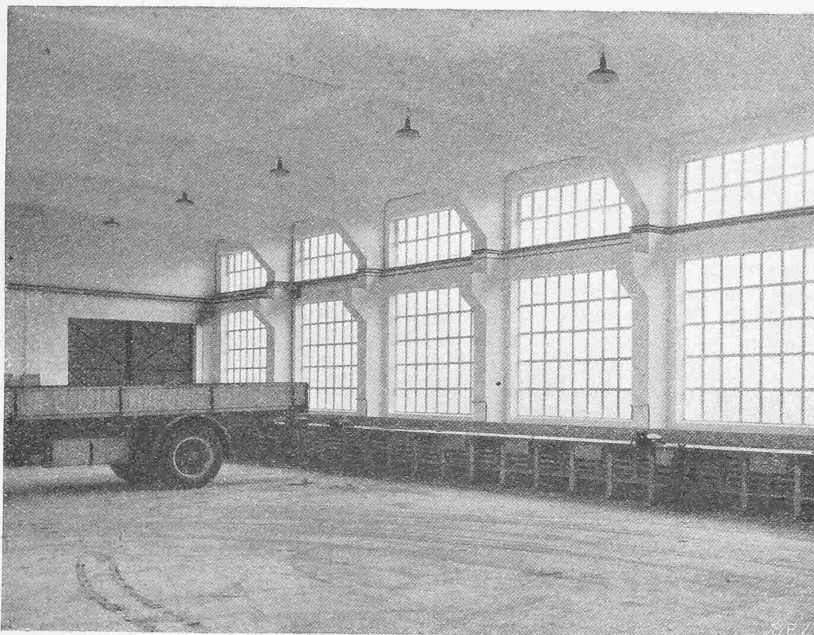


Abb. 5. Inneres der Montagehalle.

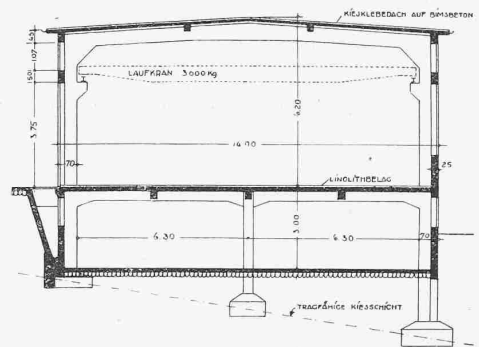


Abb. 6. Querschnitt durch die Montagehalle. 1 : 250.

grosse Rolle, da die grossen Einfahrts-tore meistens offen sind und da im Verhältnis zum Kubikinhalte nur wenige Leute in diesen Räumen arbeiten. Eine Pumpen-Warmwasserheizung ist an die erweiterte, bestehende Anlage im alten Fabrikgebäude angeschlossen worden.

Die gesamten Baukosten einschliesslich Kellerausbau (auf den Abbildungen noch nicht ausgeführt) betragen ohne Umgebungsarbeiten 147 000 Fr. (Umgebungsarbeiten rd. 10 000 Fr.). Dieser Preis versteht sich einschliesslich sämtlicher elektrischer Anschlüsse, auch für die Motoren, jedoch ohne die Maschinen- und die Werkbank-einrichtungen. Bei einem Kubikinhalte der gesamten Neuanlage von 6880 m³ betragen somit die Baukosten 21,40 Fr./m³. Die nutzbare Bodenfläche einschliesslich Keller macht 1500 m² aus, sodass sich die Baukosten der Nutzfläche 98 Fr./m² belaufen.

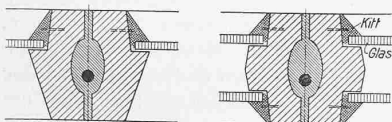


Abb. 7 und 8. Eisenbeton-Sprossenfenster von Looser & Cie., Zürich, für Einfach- und Doppel-Verglasung. Masstab 1 : 3.

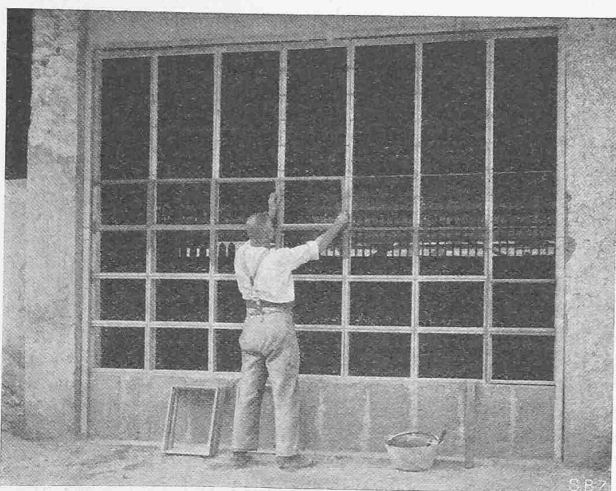


Abb. 9. Einsetzen der Eisenbeton-Sprossenfenster.

Neuzeitliche Flachdach-Konstruktionen.¹⁾

Von Magistratsbaurat NOSBISCH, Frankfurt a. Main.

Auf Grund der mehrjährigen Erfahrungen, die das städtische Hochbauamt Frankfurt a. M. bei der Anwendung des flachen Daches gesammelt hat, haben sich heute bereits gewisse Konstruktionen als die vorteilhaftesten herausgebildet, die in einem vor kurzem neu veröffentlichten Normenblatt zusammengestellt wurden. Was die eigentlichen Dachdichtungen angeht, sind die Untersuchungen bezüglich eines zuverlässigen und preiswerten Materials noch in vollem Gange. Gerade in letzter Zeit wurden einige umwälzende Neuerungen gefunden, die einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den bisherigen Dachdeckungsarbeiten bedeuten. Im folgenden sollen kurz die vom genannten städtischen Hochbauamt festgelegten Flachdach-Konstruktionen und die besten und neuesten Dachdeckungsarten beschrieben werden.

¹⁾ Wir entnehmen diesen Aufsatz mit freundlicher Genehmigung der Schriftleitung dem „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 10. Juli 1929.