

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 16

Wettbewerbe

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: 15.03.2025

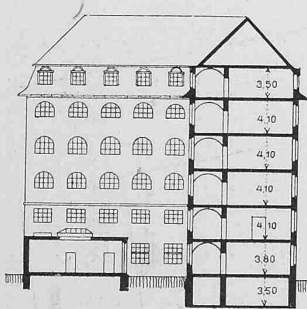
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

können. Die aus den Abbildungen ersichtlichen, von Pferdehufen herrührenden und durch den Automobilverkehr in kurzem stark erweiterten Beschädigungen der Chaussierung sind bei intensivem Automobilverkehr nicht zu verhindern, da die Bandagen ein Herausschleudern der einzelnen nicht mehr ganz festen Teile der Strassendecke verursachen, wodurch eintretendes Wasser Gelegenheit bekommt, sich in der Strassendecke festzusetzen und zersetzend zu wirken, im Gegensatz zum Verkehr durch das gezogene Rad, bei welchem derartig von Pferden beschädigte Stellen sehr oft wieder festgedrückt werden.

Einige Untersuchungsergebnisse des Herrn Geh. Bau- rat Gravenhorst in Stade (vergl. Zeitschrift für Transp. und Strassenbau, 1913, Nr. 3 und folgende) mögen hier kurz erwähnt sein:

„Die richtige Abschätzung des Abnutzungskoeffizienten eines Automobils nach Normalpferden ist sehr schwierig, doch sind Beispiele bekannt, nach denen in einem Winter Steinschlagbahnen durch schwere Personen-Omnibusse völlig zerstört wurden; Lastautos zerstörten selbst billige Pflasterungen in kurzer Zeit. Die *Abnutzungseinheiten* für gewöhnliche, aber gute, festfundierte Steinschlagbahnen betragen, wenn mit 1 die Abnutzung durch eine im Schritt bewegte Achse von unter 1000 kg Druck bezeichnet wird, bei gleichem Achsdruck bei Trabbewegung, sowie bei einem Auto mit max. 2000 kg Triebachsdruck den Wert 2, bei einem Achsdruck von über 1000 kg bei Lastwagen im Mittel den Wert 3, dagegen bei Automobil-Omnibussen und -Lastwagen von über 2000 bis 5000 kg Triebachsdruck den Wert 6; ein Beweis, wie ausserordentlich schädlich im besondern die schweren Autos auf die Abnutzung wirken, während die leichten Personenautos hauptsächlich durch die Staubbildung und das Aufspritzen bei kotiger Fahrbahn lästig fallen. Der Verfasser hält es für fraglich, ob mit dem Auftreten von Personen- und Lastautomobilen, selbst unter Verwendung von Teer als Bindemittel, die chaussierten Landstrassen (Verkehrsstrassen) sich überhaupt nach Einführung des sogen. Kleinpflasters lebensfähig erhalten lassen.“

(Schluss folgt.)



Schnitt A-B und Erdgeschoss-Grundriss samt Lageplan, 1:800.

III. Preis, Motto „Bekrönung“.

Frauenarbeitsschule Basel.

Verfasser: Architekten

Joh. Hagen und Paul Rickert.

Wettbewerb für den Neubau der Frauenarbeitsschule in Basel.

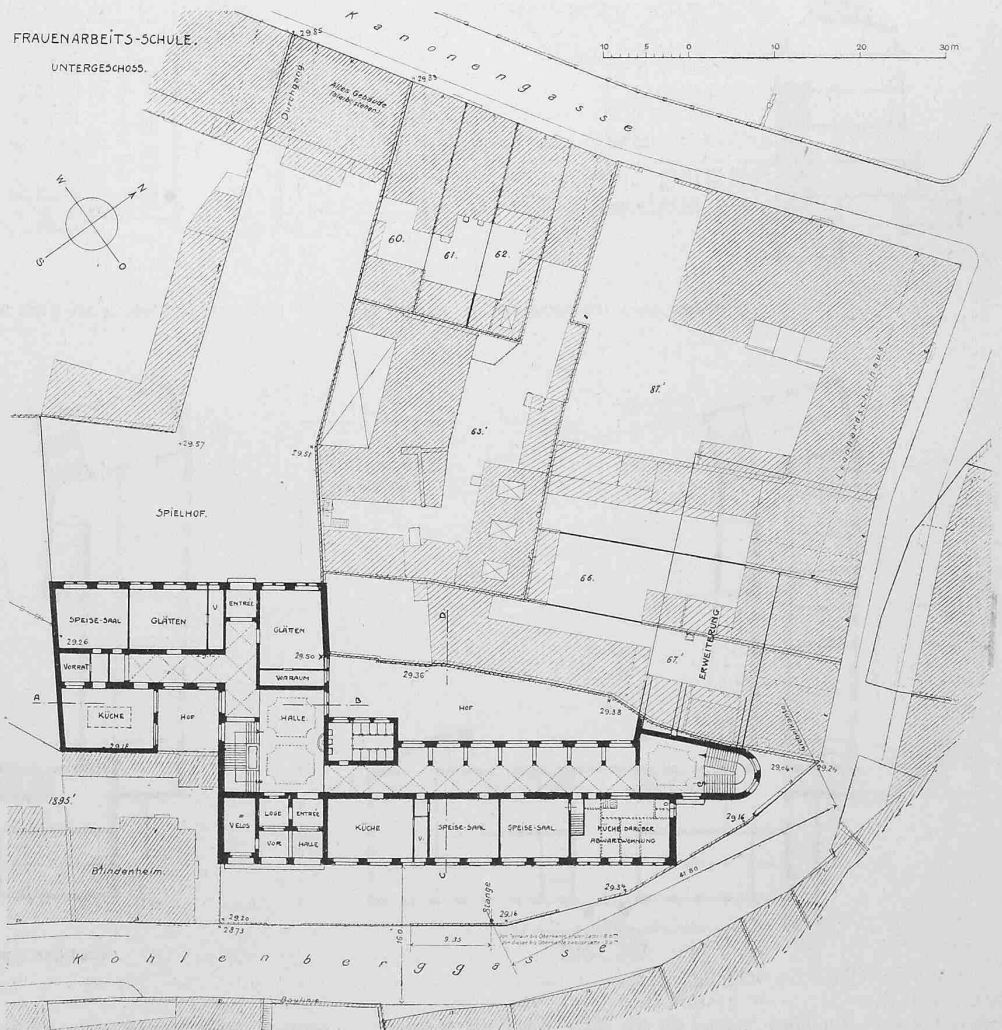
Auf den Seiten 214 bis 219 sind die wesentlichen Grundrisse und Ansichten der drei mit dem II, III, und IV. Preis bedachten Entwürfe dargestellt, während wir jene vom V. Preis auf die nächste Nummer verschieben mussten. Der Bericht des Preisgerichtes lautet wie folgt:

Gutachten des Preisgerichtes.

Das zur Beurteilung der Projekte bestimmte Preisgericht versammelte sich Montag, den 6. Januar 1913, vormittags 10 Uhr, im Ausstellungssaal des Gewerbemuseums, allwo die rechtzeitig eingelaufenen 46 Projekte übersichtlich aufgehängt waren. An Stelle des Herrn Ph. Trüdinger, welcher der Sitzung nicht beiwohnen konnte, trat der vorgesehene Ersatzmann, Herr Hochbauinspektor C. Leisinger, dem Preisgericht bei.

Sämtliche Projekte waren durch Beamte des Baudepartements einer Vorprüfung unterzogen worden, deren Resultat den Preisrichtern zur Verfügung gestellt worden war, was ihre Arbeit wesentlich erleichterte. Die Projekte trugen folgende Kennzeichen:

1. a und b Silhouette; 2. Alt Basel; 3. Platzgemäss; 4. Nähvaters Traum; 5. Per se; 6. Unsern Töchtern; 7. Fernwirkung I; 8. Scheiden tut wohl; 9. Vaterstadt; 10. Nadelheim; 11. Frauenfleiss; 12. Tugendsam; 13. a und b Lichtfrage; 14. Grosse Höfe; 15. Wenn die Hoffnung nicht wär'; 16. Zum neuen Stapfelberg; 17. Aussen wie Innen; 18. Vivant Omnes Virgines; 19. Bekrönung; 20. Fernwirkung II; 21. Unsern Frauen; 22. Pax vobiscum; 23. Henkersgässli; 24. Der Arbeit; 25. Luftig; 26. Zur Biene; 27. Jahreswende; 28. Am Henkersgässli; 29. Weihnacht 1912; 30. Mannequin; 31. Frauengut; 32. Auf hoher Warte; 33. Weihnachtsglocken; 34. Zinne; 35. Jungen Frauen; 36. Klar; 37. 12. 12. 12.; 38. Industria; 39. Ueber-



sichtlich; 40. Ruhe ins Stadtbild; 41. Frauenarbeit; 42. Ruhe; 43. Sophie; 44. Licht.

Auf eine Anfrage des Herrn Präsidenten, ob weitere Perspektiven, die im Programm nicht verlangt sind, teilweise aber geliefert wurden, bei der Beurteilung aufgehängt bleiben sollen oder nicht, beschliesst das Preisgericht, es seien überall da, wo die verlangten, auf der Photographie gezeichneten Perspektiven nicht geliefert worden seien und dafür nur gezeichnete, solche Projekte, weil gegen das Programm verstossend, von der Beurteilung auszuschliessen, hingegen sollen weitere zugegebene Perspektiven aufgehängt bleiben, bei der Beurteilung jedoch nicht in Betracht fallen.

Bei einem ersten, an Hand der Vorprüfung vorgenommenen Rundgang wurden 26 Projekte wegen ungenügender Programmerkümmung und mangelhafter Gesamtdurchbildung ausgeschieden. Es waren dies die Projekte Nr. 1 (a und b), 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 34, 36, 38, 41, 42 und 44.

Hierauf erfolgte eine nochmalige Besichtigung des Bauplatzes. Bei einem zweiten Rundgang wurden weitere 13 Projekte eliminiert, weil entweder die Situation des Gebäudes oder die Hofanlagen nicht befriedigten, teilweise die Lage des Haupteinganges und die Beleuchtung der Treppenhäuser und Korridore mangelhaft, oder die Wirkung des Gebäudes im Stadtbilde weniger günstig gelöst und auch auf die Erweiterungsmöglichkeit zu wenig Rücksicht genommen ist. Es waren dies die Projekte Nr. 2, 6, 7, 13a, 14, 24, 28, 30, 31, 32, 33, 37 und 40.

Es verblieben demnach 7 Projekte in engerer Wahl und zwar Projekt Nr. 4, 13b, 16, 19, 35, 39 und 43. Diese wurden nun einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Nr. 4. Motto: *Nähvaters Traum*. Die Disposition des Gebäudes auf dem Areal ist eine wenig günstige, sodass die wesentliche Programmforderung auf Anlage grosser Höfe nicht erfüllt ist. Der Uebergang zu einer spätern Erweiterung ist unklar und unruhig. Dagegen ist die Grundrissanlage im allgemeinen eine übersichtliche, wenn auch zu Gunsten der Fassadengliederungen unbefriedigende Lösungen gewählt wurden. Die Fassade wirkt durch die Angliederung kleiner Motive nicht harmonisch.

Nr. 13b. Motto: *Lichtfrage*. Der Grundriss fügt sich gut in den Bauplatz ein, er ist knapp und zweckmässig, die Raumanordnung eine gute, die Zeichnungssäle sind dagegen ungenügend beleuchtet.

Nr. 16. Motto: *Zum neuen Stapfelberg*. Die Gesamtdisposition und Orientierung ist empfehlenswert, der Grundriss ist klar; wenig befriedigend ist die weitläufige Treppenanlage. Die Aborte im Keller sind nur indirekt durch den Veloraum beleuchtet. Die Anlage der Zeichnungssäle ist konstruktiv zu beanstanden. Die vorgesehene Erweiterungsmöglichkeit ist nicht empfehlenswert. Die schlichte und einheitliche Fassadendurchbildung macht einen guten Eindruck und fügt sich ohne Aufdringlichkeit harmonisch ins Stadtbild ein.

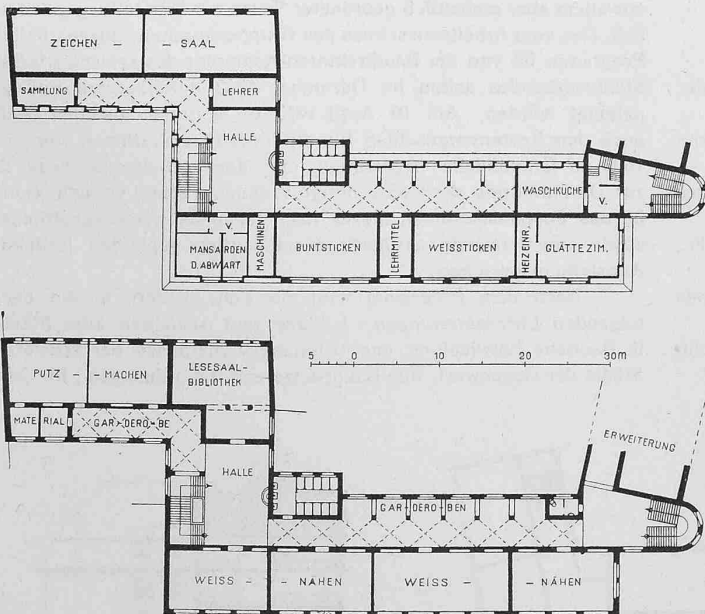


III. Preis. Ansicht von Süden.

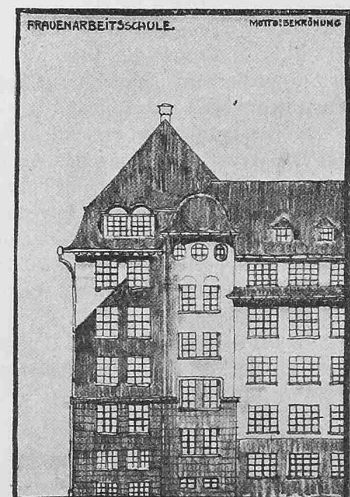
Nr. 19. Motto: *Bekrönung*. Die Disposition ist eine gute, sie ermöglicht eine grosse, zusammenhängende Hofanlage. Die Lage der Räume ist im allgemeinen zweckmässig, doch ist die Halle in allen Stockwerken ungenügend beleuchtet. Die Anordnung der Abwartwohnung und der darunter befindlichen Küche ist unpraktisch. Durch die Verlegung der im Untergeschoss vorgesehenen Räume ganz über Terrain wird das Gebäude unverhältnismässig hoch. Die Fassade zeichnet sich durch einfache Geschlossenheit aus und die Baumasse fügt sich ruhig, doch etwas schwer wirkend, in das Stadtbild ein.

Nr. 35. Motto: *Jungen Frauen*. Die Gesamtdisposition ist richtig. Dagegen ist in Anbetracht der Korridorbeleuchtung das

Wettbewerb für den Neubau der Frauenarbeitsschule in Basel.



III. Preis.
Motto „Bekrönung“.
Verfasser:
Architekt Joh. Hagen.
Mitarbeiter:
Architekt Paul Rickert.
Grundrisse vom
Obergeschoss und Dachstock.
Masstab 1 : 800.
Seitenansicht von Nordost.
Masstab 1 : 600.



Die leicht entbehrliche dritte Treppe hindert die Erweiterungsmöglichkeit. Die zusammengedrückte Grundrissanlage bedingt eine unvorteilhafte Höhenentwicklung. Die Wirkung der einfach durchgebildeten Fassaden wird gestört durch die Masse des schwer wirkenden Giebels.

Projekt der Variante vorzuziehen. Die Raumanordnung ist im allgemeinen befriedigend, doch liegt die Haupttreppe zu nahe an der Klassenwand. Auch liegen die beiden Treppen zu nahe aneinander. Etwas opulent aber günstig sind die beiden seitlichen Hallen; das Krankenzimmer im Dachgeschoss ist unzulässig, die Anprobezimmer im Erdgeschoss ungenügend. Die Fassaden zeigen ansprechende Formen mit Ausnahme des Eingangsmotivs und des unbegründeten Dachaufbaues mit Dachreiter. Eine spätere Erweiterung bietet keine Schwierigkeiten.

Nr. 39. Motto: *Uebersichtlich*. Ansprechend ist die klare Grundrissdisposition mit den zweckmässig angelegten Eingängen und dem grossen zusammenhängenden Hof, sie hat aber den Nachteil, dass gegen die Kohlenberggasse grosse kahle Giebel entstehen. Die Fassadendurchbildung ist nicht befriedigend.

Nr. 43. Motto: *Sophie*. Es ist zu bedauern, dass die teilweise unpraktische Grundrisslösung der originellen, künstlerisch

Projekt Nr. 13b, Motto: „Lichtfrage“, 1300 Fr., Herr Architekt *Emil Faesch*, B. S. A.

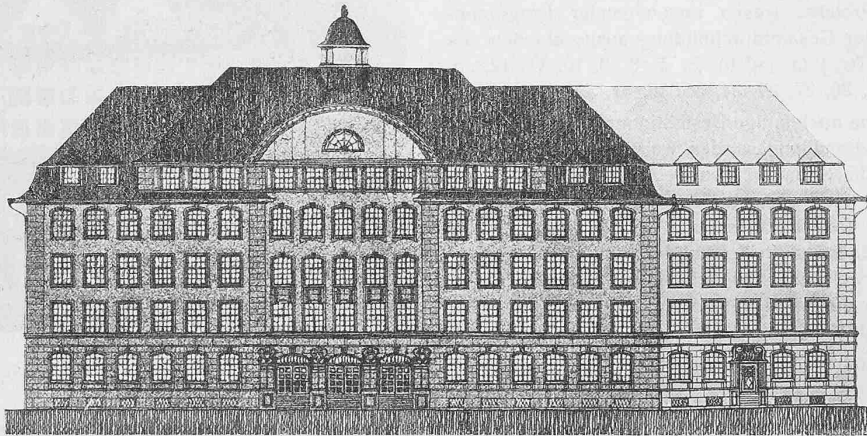
Basel, den 7. Januar 1913.

Das Preisgericht:

A. Stöcklin, Präsident. *Fissler*. *Leonh. Friedrich*.
Ed. Joos. *Dr. Rud. Kündig*. *A. Sidler*. *C. Leisinger*.

Wettbewerb Frauenarbeitsschule Basel.

IV. Preis. Motto „Junge Frauen“. — Verfasser: Architekt *H. Bender*.



Hauptfassade gegen Südosten. — Masstab 1:600.

empfundenen Fassade nicht ebenbürtig ist. Es wird durch die ausgedehnte Anlage eine Reduktion der Gebäude ermöglicht, wodurch sich die Baumasse in guten Verhältnissen in das Stadtbild einfügt.

Nach nochmaliger Abwägung aller Vor- und Nachteile stellte das Preisgericht folgende Rangordnung der verbleibenden 7 Projekte fest: Nr. 16, 19, 35, 13b, 43, 39, 4.

Es wurde hierauf beschlossen, einen ersten Preis nicht zu erteilen, weil kein Projekt eine genügend befriedigende Lösung aufweist, und die zur Verfügung stehende Summe unter die vier in erster Linie genannten Projekte wie folgt zu verteilen:

- Projekt Nr. 16 2500 Fr.
- Projekt Nr. 19 2200 Fr.
- Projekt Nr. 35 2000 Fr.
- Projekt Nr. 13b 1300 Fr.

Im Fernern empfiehlt das Preisgericht, das Projekt Nr. 43 der Fassaden wegen anzukaufen.

Die prämierten Projekte bilden ein wertvolles Studienmaterial für die Weiterbearbeitung des Ausführungsprojektes.

Nach Eröffnung der Couverts durch den Präsidenten des Preisgerichts ergaben sich folgende Verfasser:

Projekt Nr. 16, Motto: „Zum neuen Stapfelberg“, 2500 Fr., Basler Baugesellschaft, Architekt Herr *Hans Bernoulli*.

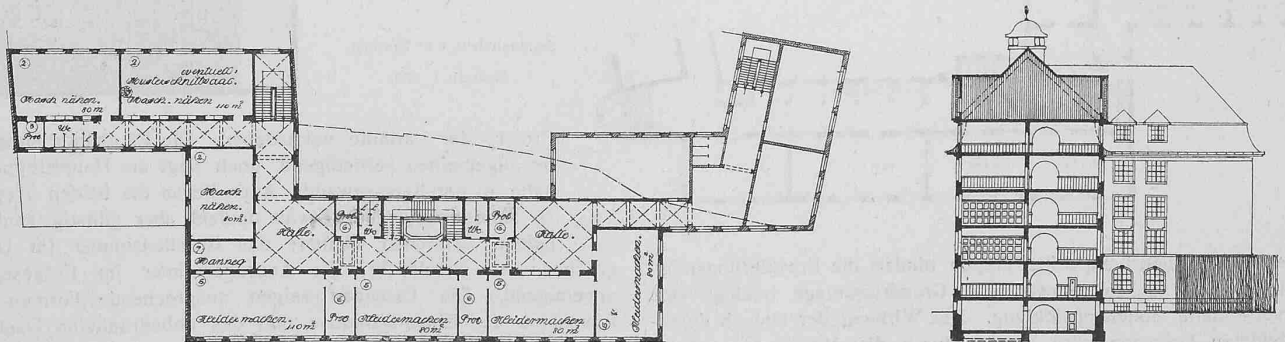
Projekt Nr. 19, Motto: „Bekrönung“, 2200 Fr., Herr *Johannes Hagen*, Steinentorstrasse 11.

Projekt Nr. 35, Motto: „Jungen Frauen“, 2000 Fr., Herr Architekt *H. Bender*, Zürich-Wollishofen, Renggerstrasse 70.

Miscellanea.

Der Städtebau auf der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Nach dem Gliederungsplan der Ausstellung ist der „Städtebau samt kommunaler Boden- und Wohnungspolitik“ als ein Zweig städtischer Verwaltungstätigkeit als Untergruppe VI der 44. Gruppe „Oeffentliche Verwaltung, Städtebau“ zugeteilt. Im Rahmen dieser Gruppe ist sodann die Untergruppe VI als *Kollektiv-Ausstellung des „Schweiz. Städteverbandes“* organisiert worden auf Grund eines umfassenden Programms, wonach der schweizerische Städtebau in Vergangenheit und Gegenwart in z. T. systematischer, vor allem aber einheitlich geordneter Weise zur Darstellung gelangen soll. Das vom Arbeitsausschuss des Gruppenkomitees ausgearbeitete Programm ist von der Baudirektoren-Konferenz des schweizerischen Städteverbandes schon im Dezember 1912 durchberaten und genehmigt worden. Am 10. April 1913 ist von der gleichen Stelle auch dem Kostenvoranschlag für die innern Installationen von rund 1000 m² Grundfläche zugestimmt und dem Arbeitsausschuss die zur Durchführung der Sache nötige Vollmacht erteilt worden. Damit ist das Zustandekommen dieser nach technisch-wissenschaftlichen, sowie künstlerischen Grundsätzen einheitlich geplanten Kollektiv-Ausstellung gesichert.

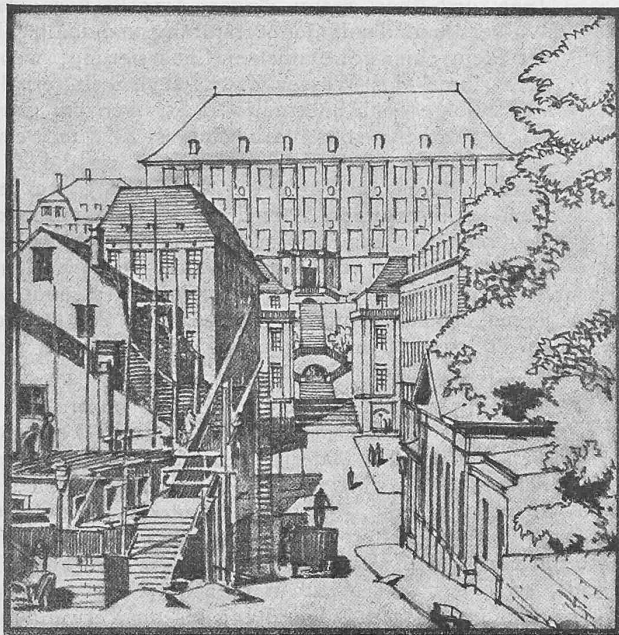
Nach dem Programm wird sie sich gliedern in die nachfolgenden *Unterabteilungen*: I. Pläne und Ansichten alter Städte; II. Bauliche Entwicklung und Wohnungsverhältnisse der schweizer. Städte der Gegenwart, ihre Baugesetze und Bauordnungen; III. Grün-



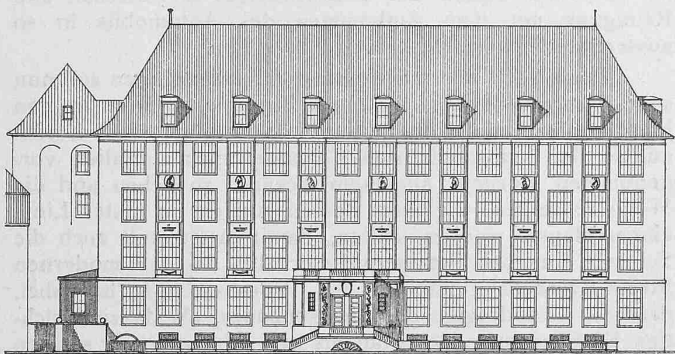
IV. Preis. Grundriss vom I. Stock und Querschnitt. — Masstab 1:800.

Wettbewerb Frauenarbeitsschule Basel.

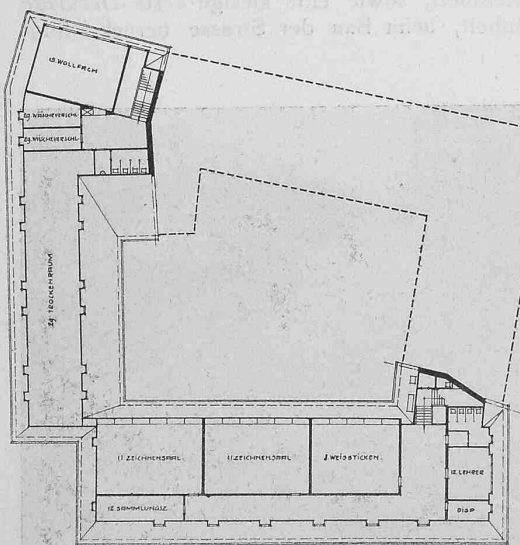
II. Preis. Motto „Zum neuen Stapfelberg“. — Arch. H. Bernoulli, Basel.



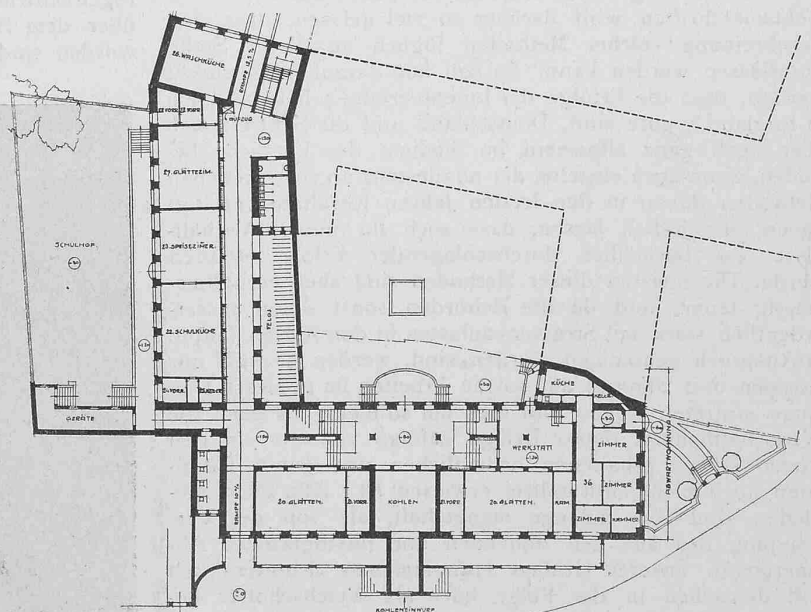
Gesamtbild von Südosten.



Hauptfassade gegen Südosten. — Masstab 1 : 600.



Grundrisse vom Dachgeschoss und Untergeschoss.
Masstab 1 : 800.



II. Preis. Entwurf mit dem Motto „Zum neuen Stapfelberg“. — Verfasser: Basler Baugesellschaft Arch. Hans Bernoulli, Basel.

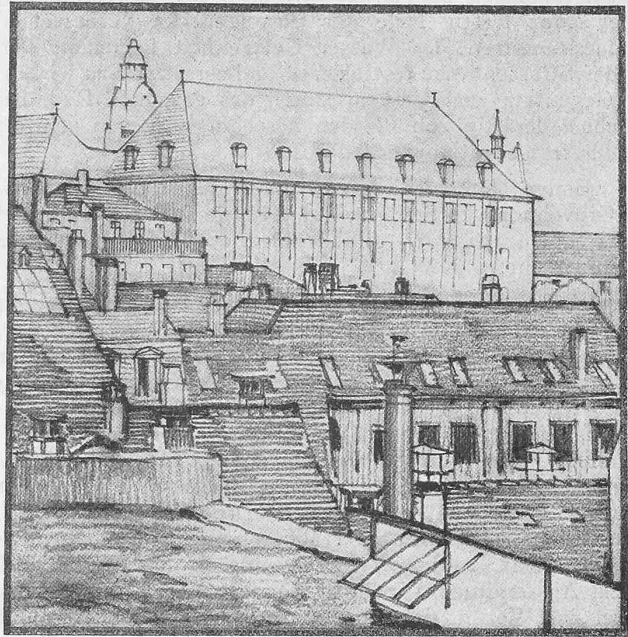
Die Stadt Zürich besitzt für eine Grosstadt ausserordentlich ungünstige Strassenverhältnisse, da noch ungefähr 80 % sämtlicher Strassen chaussiert und nur 20 % mit harten Belägen versehen sind. Mit dem intensiv fortschreitenden Ausbau des Strassenbahnnetzes zeigte sich das Bedürfnis immer mehr, wenigstens diejenigen Strassen, die bisher Weichschotterdecken aufwiesen, mit widerstandsfähigerem Chaussierungsmaterial zu versehen. Da ungefähr gleichzeitig der Automobilverkehr in stärkerem Masse einsetzte, wurde dieses Bedürfnis für einen Grossteil der Strassen immer fühlbarer, weil die Kosten für den Unterhalt, die Reinigung, die Abfuhr der grossen Schlamm-mengen, die sich aus den in kurzem wieder zerstörten Weichschotterdecken ergaben (wozu noch die grosse Belästigung der Fussgänger durch die von den Fahrten der Autos herrührende Kotwürfe kamen), sowie für den Ersatz der abgenutzten Chaussierungen durch neue Strassendecken ausserordentlich stark gewachsen waren. Bereits im Jahre 1905 wurden erstmals mit aus dem Schwarzwald bezogenen, im Strassenbau längst bekannten Chaussierungsmaterialien, wie Basalt, Porphyr usw., Walzarbeiten ausgeführt und mit solchen von 1906 bis 1909 bei der Wiederinstandstellung abgefahrner Weichschotterdecken in einigen Hauptverkehrsstrassen grössere, vergleichende Versuche ausgeführt. Während dieser Zeit stieg das Netz der chaussierten Fahrbahnen in Zürich von 1 487 000 m² auf 1 557 000 m², wovon 23 000 m² mit ausländischem Hartschotter versehen waren. Nun betrug aber der Preis pro m³ eingewalztes Weichschottermaterial nur 10,50 bis 13,50 Fr. bei einer Schichthöhe von 10 bis 15 cm der einzelnen Decklagen (ausgeschlossen die Chaussierungen in den Kreisen 7 und 8), während der Basalt im Mittel 25 bis 26 Fr., Hornblende 26 bis 28 Fr. und Grauwacke etwa 31 bis 33 Fr. pro m³ eingewalzt kosten, sodass sich die Kosten für das ausländische Material auf das zwei- bis dreifache der Weichschotterdecken stellten und, trotz wesentlich grösserer Inanspruchnahme der für Chaussierungen zur Verfügung stehenden Kredite, der Ersatz durch wirtschaftlich bessere Hartschotterdecken nur äusserst langsam an Boden gewinnen konnte. Es musste deshalb versucht werden, ein billigeres, den Anforderungen aber doch genügendes Chaussierungsmaterial zu finden. Da die Kalke, wie sie z. B. am Walensee vorkommen, bei der Einwirkung von Wasser grosse Abnützung und starke Staubbildung ergeben müssen, wurde von diesem Material Umgang genommen; dagegen war wohl zu prüfen, ob mit den Kieselkalcken, wie solche in der Nähe Zürichs, hauptsächlich in dem Sammelgebiet der Sihl und im Vier-

waldstättergebiet vorkommen, nicht zufolge des härtern, widerstandsfähigern Materials gute Resultate zu erzielen wären. Im Jahre 1910 wurde ein erster derartiger Versuch mit 1300 m³ Material gemacht und diese Versuche in den Jahren 1911 und 1912 in stets grösserem Umfange fortgesetzt, sodass Ende 1912 bei 1 591 000 m² total chaussierten Strassenflächen nur noch 1 482 000 m² Weichschotterstrassen, dagegen rund 45 000 m² Strassendecken aus Kieselkalken und 64 000 m² aus ausländischen Chaussierungsmaterialien vorhanden waren. *Der Erfolg mit diesen Kieselkalken ist nach den ersten zwei bis drei Jahren als ein sehr guter zu bezeichnen; ein Unterschied zwischen einzelnen dieser Decken und den ungefähr zu gleicher Zeit erstellten Strassen aus ausländischen Materialien ist nicht nachweisbar.* Dies ist ein ausserordentlich erfreuliches Resultat, wenn bedacht wird, dass im Jahre 1912 der m³ eingewalzte Weichschotter auf 12 bis 14 Fr. und der m³ Kieselkalk auf 23 bis 26,50 Fr., Basalt dagegen pro m³ eingewalzt auf 24 bis 29 Fr., Hornblende auf 29 Fr., Porphy und Grauwacke sogar auf 30 bis 35 Fr. zu stehen kamen.

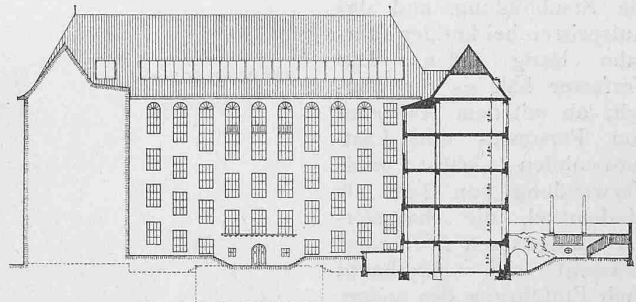
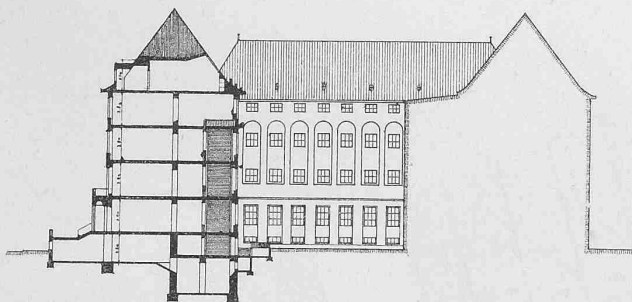
Es ergaben sich also für die Kieselkalke Kosten, die nicht höher als das Doppelte von Weichschotter waren, gegenüber den bis zum dreifachen gehenden Kosten bei ausländischem Schotter. Die Verwendung der billigern Kieselkalke erschien um so gerechtfertigter, als die Abnutzung einer mit aller Sorgfalt aus Grauwacke hergestellten Fahrbahn am Utoqui zufolge des starken Automobilverkehrs innert 1 1/4 Jahr bereits wesentliche Defekte aufwies (siehe Abbildungen 1 u. 2, S. 212 u. 213), ein Beweis, dass auch aus teuerstem Material hergestellte Chaussierungen bei einigermassen grossem Verkehr nicht wirtschaftlich sein

Wettbewerb Frauenarbeitsschule Basel.

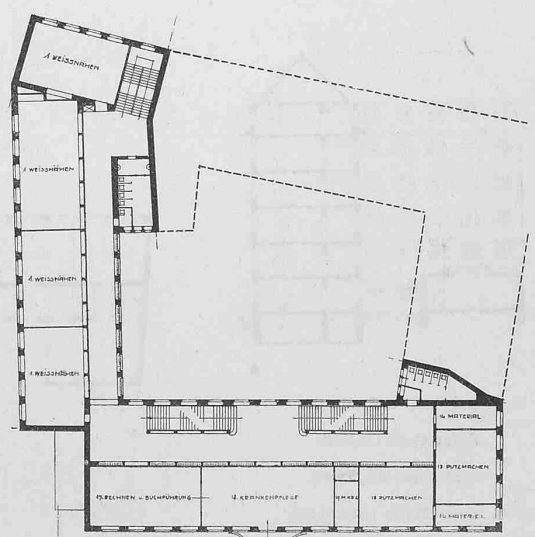
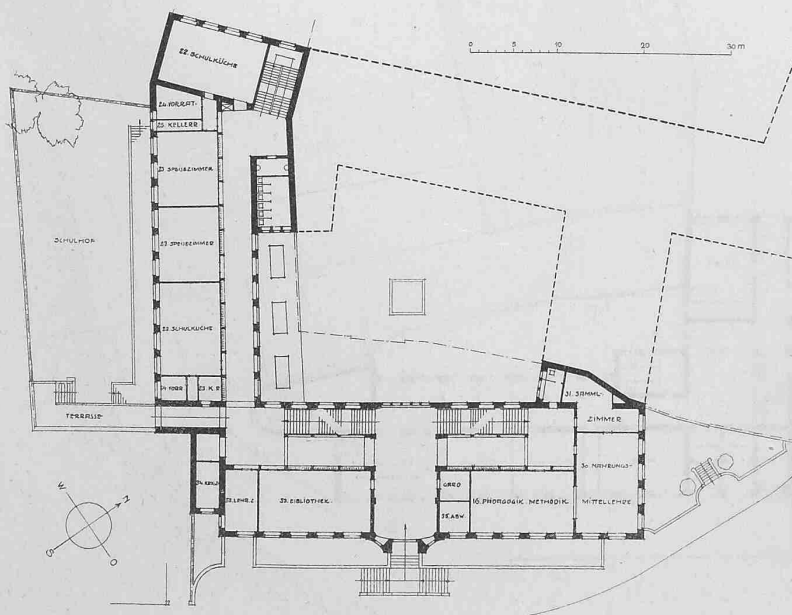
II. Preis. Motto „Zum neuen Stapfelberg“. — Arch. H. Bernoulli, Basel.



Gesamtbild von Süden.



Querschnitt durch Haupteingang. — Masstab 1:800. — Hofansicht und Schnitt durch den Seitenflügel.



Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — 1:800.

II. Preis. Entwurf mit dem Motto „Zum neuen Stapfelberg“. — Verfasser: Basler Baugesellschaft Arch. Hans Bernoulli, Basel.

anlagen im Städtebau; IV. Verkehrsentwicklung der Städte; V. Kommunale Boden- und Wohnungspolitik; VI. Vergleichende statistische Darstellungen; VII. Neuere Wohnkolonien, moderne Bebauungs- und Quartierpläne, städtebauliche interessante Einzelobjekte (Strassendurchbrüche und dergleichen); VIII. Charakteristische kleinere Städte und Dörfer.

Der Natur der Sache nach kommen als *Aussteller* für die Unterabteilungen II bis VI ausschliesslich, für I und VII vorwiegend die *Stadtverwaltungen* des „Schweizerischen Städteverbandes“ in Frage; VIII soll in Verbindung mit der „Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz“ zusammengestellt werden. Für *private Aussteller*, also für Architekten, Ingenieure und Geometer, sodann z. B. für industrielle Unternehmungen (Arbeiter-Kolonien) ist noch Raum vorhanden in der *Unterabteilung VII*. Es ergeht daher an alle Fachleute, die städtebauliche Objekte in Plänen oder Modellen ausstellen wollen, die Einladung, solche unter deutlicher Bezeichnung und Angabe des Raumbedarfs an Wand- und Bodenfläche sobald wie möglich beim *Sekretariat des Schweizerischen Städteverbandes*, Herrn Dr. *Grossmann*, Stampfenbachstrasse 17 (Kaspar Escher-Haus Zimmer Nr. 209) in Zürich *vorläufig* anzumelden. Diese Anmeldung schliesst noch keinerlei Verpflichtung in sich; sie bezweckt lediglich den Arbeitsausschuss über das vorhandene Material zu orientieren. Dabei besteht die Meinung, dass in der Hauptsache nur solche Objekte ausgestellt werden sollen, die entweder ausgeführt sind oder deren baldige Ausführung beschlossene Sache ist. Von Projekten könnten in Frage kommen erstprämierte Entwürfe aus Bebauungsplan-Konkurrenzen, wobei es von besonderem Interesse wäre, neben solchen, die der Ausführung zur Grundlage dienen, auch den endgültigen Ausführungsplan auszustellen, um zu zeigen, wie viel von dem Angestrebten in Wirklichkeit erreicht werden konnte. Behufs Abgrenzung der Gruppe „Städtebau“ nach der besondern Gruppe „Hochbau“ ist zu beachten, dass nur Objekte, die mehr als einen Baublock umfassen („Kolonien“, Gebäude-Gruppen), zum Städtebau gehören.

Dem Arbeitsausschuss, der von Herrn Dr. *Grossmann* geleitet wird, gehören als Fachleute an die Herren: Stadtbaumeister *F. Fissler* und Architekt *Max Häfeli* in Zürich, Bauinspektor *H. Christen* in Bern, Architekt *Hans Bernoulli* in Basel, die Ingenieure Stadtrat *E. Imer-Schneider* in Genf und *Carl Jegher* in Zürich, für die

statistischen Arbeiten Dr. *Thomann*, Vorstand des statistischen Amtes der Stadt Zürich.

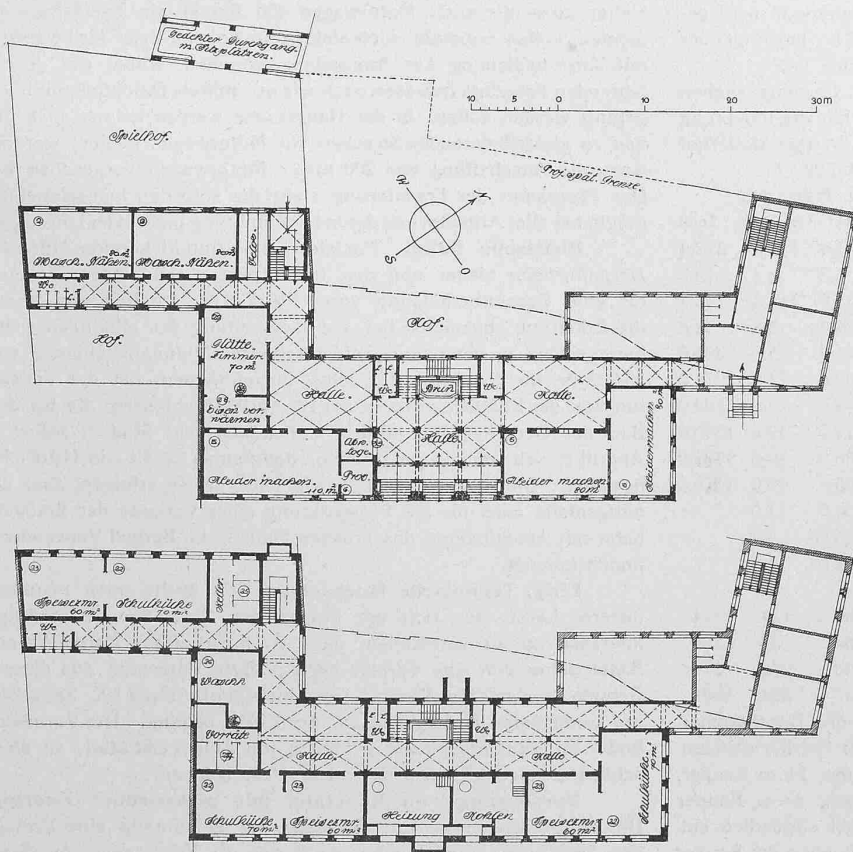
Die Gefahren der Elektrizität. In einer der letzten Sitzungen der Royal Society of Medicine, Section of Electro-Therapeutics in London wurden, wie Dr. *Philippi* in der „Münchener Medizinischen Wochenschrift“ berichtet, von verschiedenen Rednern die Gefahren des elektrischen Stromes beleuchtet. Herr *Jellinek* aus Wien sprach an Hand kinematographischer Demonstrationen über die Gefahren und Schädlichkeiten der Starkstromleitung. Er betonte, dass es sehr schwer ist, den Grad der Gefahr richtig zu beurteilen. Es sind



IV. Preis. Ansicht von Süden.

Fälle vorgekommen, bei denen die Berührung mit einem Strom von 100 Volt Spannung schon den Tod herbeiführte, während anderseits Ströme von 10000 und sogar 20000 Volt gelegentlich nicht tödlich wirkten. Bestimmende Faktoren sind hierbei die Beschaffenheit des Stromes einerseits und die des berührten Individuums anderseits. Es kommen in Betracht die Voltzahl, die Stromstärke, die Zahl der berührten Pole und die Dauer der Berührung mit dem Strom. Auf der andern Seite sind massgebende Momente der Körperwiderstand, die Beschaffenheit des betreffenden Individuums, sein psychischer Zustand und der von dem Strom eingeschlagene Weg. Man hat als das die Grenze der Gefahrlosigkeit nicht überschreitende Mass einen Wechselstrom von 300 Volt und einen kontinuierlichen Strom von 500 Volt angenommen. Hiermit erklärt sich der Redner durchaus nicht einverstanden, denn es sei vorgekommen, dass ein Mann durch einen Strom von nur 65 Volt beim Berühren einer elektrischen Lampe den Tod fand. Auch die Behauptung, dass der Mensch $\frac{1}{10}$ Ampère immer ohne Nachteil ertrage, ist nicht als absolut richtig anzunehmen. Die Folgen des elektrischen Choks äussern sich öfters, wie an Röntgenbildern demonstriert worden ist, in Form von Knochenschwund. Weichteilverletzungen aber, selbst hohen Grades, heilen gewöhnlich erstaunlich gut und zeigen eine auffällige Schmerzlosigkeit und Freibleiben von Eiterbildung. Als die unmittelbare Todesursache bei Einwirkung der Elektrizität wird von manchen Autoren Herzstillstand angegeben, von andern dagegen Respirationslähmung und wiederum von andern, zu denen Herr *Jellinek* gehört, Gehirn-lähmung. Wahrscheinlich ist die Wirkungsweise nicht in allen Fällen die gleiche. Vor allen Dingen ist zu betonen, dass eine längere Zeit hindurch fortgesetzte künstliche Atmung, wobei die Schaefer'sche Methode vorzugsweise zu empfehlen ist, oft ein scheinbar erloschenes Leben erhalten kann. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass nach erlittenem Unfall keine Zeit verloren werde, ehe die Behandlung einsetzt.

Herr *S. Ram* berichtete u. a., dass er in seiner Eigenschaft als Inspizient bei Elektrizitätswerken im Laufe der letzten zehn Jahre 45 Todes-



IV. Preis. Grundrisse vom Keller- und Erdgeschoss. — Masstab 1:800.