

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 3

Artikel: Zum Kapitel "Berufsmoral"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43934>

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: 02.04.2025

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

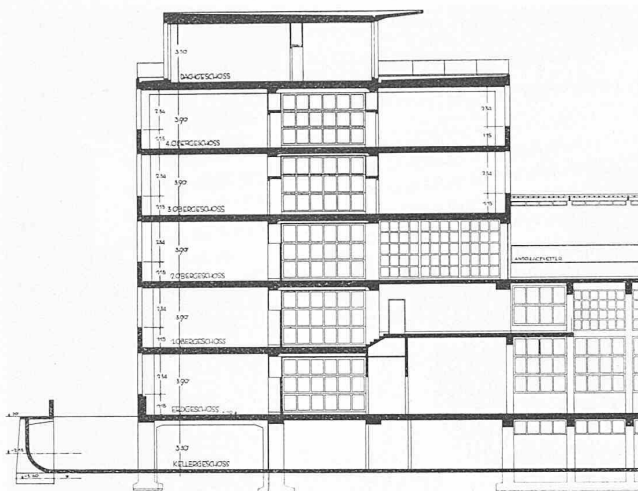


Abb. 6. Querschnitt des Schulflügels.

in einem Anbau zum Museumstrakt an der Ausstellungstrasse. Beide Gebäude sind vollständig unterkellert; im Keller des Schulhaustraktes sind Magazinräume und eine Badeeinrichtung für die Schüler vorgesehen; im Keller des Museumtraktes sind die Zentralheizung für beide Gebäude mit den nötigen Nebenräumen, Werkstätten und Lager Räume, sowie die Kellerräume und Waschküche für die Abwartwohnung untergebracht.

Das Schulgebäude weist ausser dem Kellergeschoss sechs Stockwerke auf und erreicht mit diesen eine Gesamthöhe von etwa 24 m über Gelände (Abb. 6 bis 12). In jedem Stockwerk schliessen sich an einen 5 m breiten Korridor beiderseits die Schulzimmer und Werkstätten an. Die Belichtung der Korridore erfolgt durch grosse Fenster an den beiden Stirnseiten und Glasabschlüsse von den Klassenzimmern her. Es sind insgesamt 33 Schulzimmer und 28 Werkstattträume projektiert, die zusammen einen Flächeninhalt von 5380 m² besitzen. Neben den beiden Treppen befinden sich die Abortanlagen, neben dem nördlichen Treppenhaus ausserdem ein Personen- und ein Warenaufzug.

Im Museumstrakt gelangt man vom Windfang her in eine grosse Vorhalle, an die sich die Garderoben und der Eingang zu den Ausstellungsräumen anschliessen; diese reichen mit einer Höhe von etwa 7,5 m bis ins erste Obergeschoss hinauf und sind von Galerien umrahmt (Abb. 9). Im zweiten Obergeschoss liegen die öffentliche Bibliothek mit Lesesaal, sowie die Bureaux der Direktion. Im Anbau gegen die Ausstellungstrasse sind ein durch das erste und zweite Geschoss gehender Vortragsaal mit 300 Sitzplätzen, eine Kinokabine, sowie eine Vierzimmerwohnung für den Abwart untergebracht. Der Museumstrakt hat eine Gebäudehöhe von 12,5 m, der Anbau an der Ausstellungstrasse eine solche von 14,5 m; die Gebäudetiefe beträgt beim Schulhausstrakt 22,6 m vom Erdgeschoss bis zum fünften Stockwerk; das sechste Geschoss ist beiderseits zurückgesetzt und erhält auf den Längsseiten begehbare Terrassen. Der Museumstrakt ist im Erdgeschoss 25 m tief; die Obergeschosse sind beiderseits auf 18 m Gebäudetiefe zurückgesetzt. Beide Gebäudeflügel erhalten Terrassendächer, was vom ästhetischen Standpunkt aus um so eher verantwortet werden kann, als auch das 1896 erbaute Schulhaus Klingenstrasse ein Flachdach besitzt.

Konstruktiv ist das Gebäude aus einem einheitlich durchgeführten Eisenbeton-Pfeilersystem mit Hohlkörperdecken gedacht; gegen Schallübertragung aus den im Keller untergebrachten Werkstätten sollen besondere Vorkehrungen getroffen werden. Besondere Aufmerksamkeit ist auch auf die Entlüftung verwendet. Auf beiden Seiten der Gänge des Haupttraktes sind Garderobenschränke angeordnet, über denen künstlich ventilierte Abluftkanäle laufen, die auch die Abluft der Schulräume aufnehmen.

Die Baukosten für das 86455 m³ fassende Gebäude sind einschliesslich Abbrucharbeiten, Honorare, Umgebungsarbeiten, Mobiliar und Maschinen auf 6 490 000 Fr. veranschlagt, für Land-erwerb ist ein Kredit nicht erforderlich, da der Bauplatz der Stadt

GEWERBESCHULE UND KUNSTGEWERBEMUSEUM DER STADT ZÜRICH.

Bauprojekt der Architekten Steger & Egender, Zürich.
Grundrisse und Schnitte, alles 1:400.

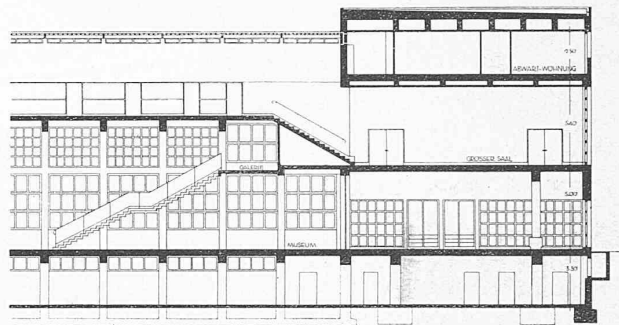


Abb. 7. Längsschnitt Museum und Querschnitt Kopfbau.

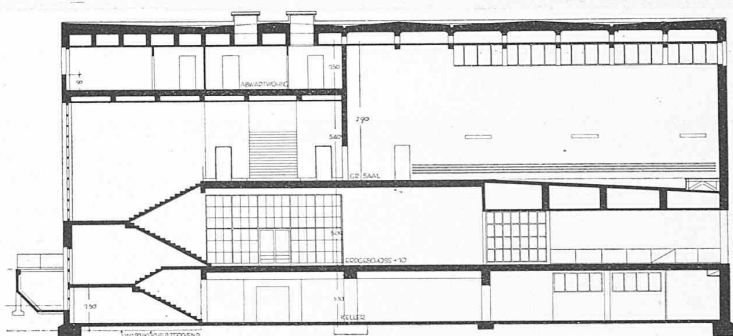


Abb. 8. Längsschnitt des Kopfbaues an der Ausstellungstrasse.

gehört und abgeschrieben ist; sein Verkehrswert beträgt etwa 1300000 Fr.

Wenn man bedenkt, dass heute die Klassen der Gewerbeschule in gemieteten Lokalitäten über die ganze Stadt verteilt sind, und dass das Landesmuseum schon lange darauf wartet, die jetzt noch vom Kunstgewerbemuseum usw. besetzten Räume zu übernehmen, wird man den Schulneubau als erfreulichen Fortschritt begrüssen und der Abstimmung positiven Ausgang wünschen.

Zum Kapitel „Berufsmoral“.

Nicht nur die Delegierten-Versammlung des S. I. A. vom 9. November letzten Jahres (vergl. Protokoll in Bd. 94, S. 323) hat sich mit dieser Frage befasst; in den verschiedensten Kreisen, bei uns wie anderwärts, findet man Anlass, das Augenmerk auf unklare Geschäfts-Usancen zu richten und zum Aufsehen zu mahnen. Einen interessanten Beitrag lieferte vor kurzem ein deutsches Fachblatt der Papierindustrie; der Vorschlag weist einen Weg, der zur Verhütung unlauterer Praktiken beim Abschluss von Geschäften weisen dürfte. Das Blatt erhielt folgende Zuschrift einer Papierfabrik:

„Eine [Buchdruckerei] Firma, der wir lieferten, sandte uns folgendes Schreiben zur Unterschrift:

Wir [die Lieferanten] verpflichten uns, einer Person, die in irgend einer Eigenschaft bei Ihnen tätig ist, keinerlei Zuwendung in irgendeiner Art und in irgendeiner Form, sei es direkt oder indirekt, zu machen.

Bei Verletzung dieser Verpflichtung zahlen wir an Sie [den Auftraggeber] als Konventionalstrafe den zwanzigfachen Betrag der Zuwendung, mindestens aber 1000 RM für jeden Fall. Daneben bleiben Sie zur Geltendmachung des Ihnen erwachsenen Schadens berechtigt. Schliesslich steht Ihnen das Recht zu, alle mit uns getätigten Geschäfte, soweit sie nicht bereits abgewickelt sind, zu stornieren und uns für den durch den Rücktritt entstehenden Schaden in Anspruch zu nehmen.

Die selben Folgen treten für uns ein, wenn die Zuwendungen nicht durch uns selbst, sondern durch einen Vertreter oder Beauftragten unserer Firma gewährt, zugesichert oder angeboten werden, sofern wir hiervon unterrichtet bzw. damit einverstanden waren.

Wir haben dieses Schriftstück unterschrieben, und von da an wünschten wir von *unsern* Lieferanten das gleiche. Einige sind unserem Wunsche sofort nachgekommen, andere haben den Vordruck stillschweigend beiseitegelegt. Wir haben hieraus

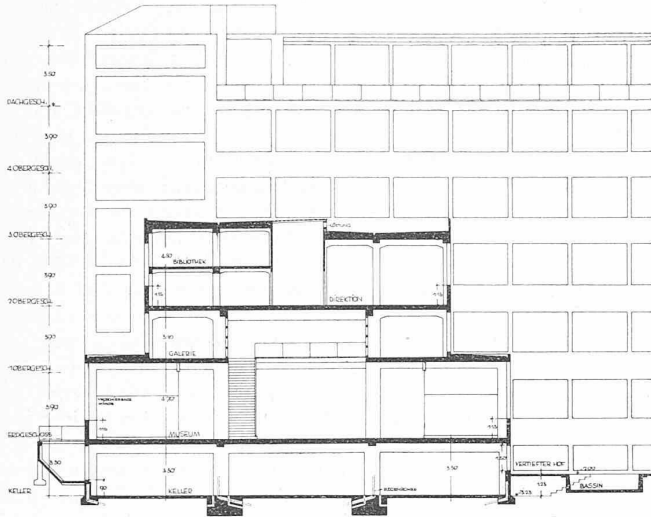


Abb. 9. Querschnitt des Museumflügels.

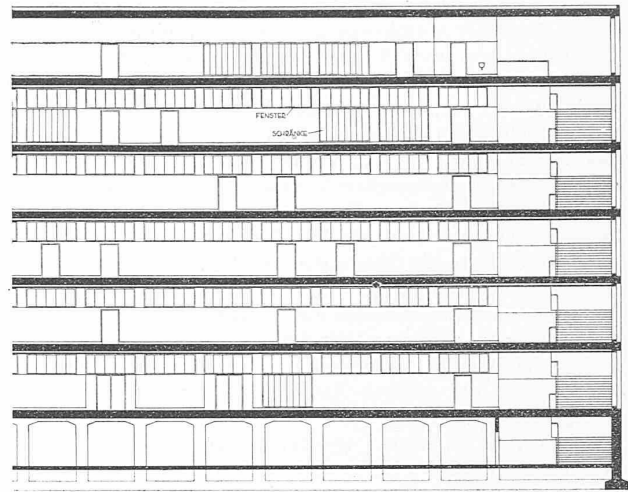


Abb. 10. Längsschnitt Schulhaus, Südostende.

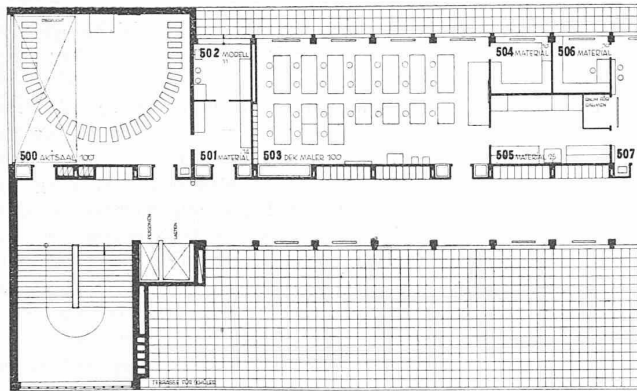


Abb. 11. Teilgrundriss vom Dachgeschoss der Schule.

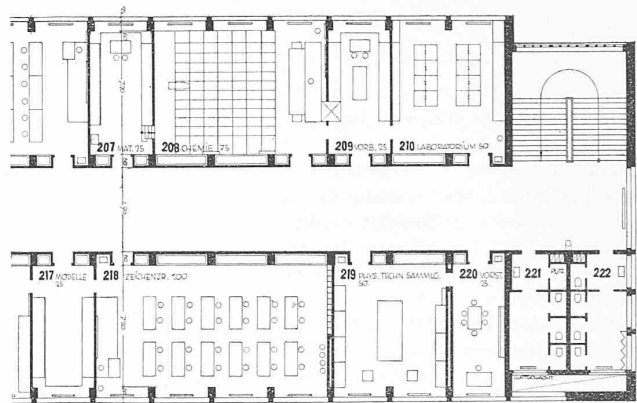


Abb. 12. Teilgrundriss vom 2. Obergeschoss der Schule.

geschlossen, dass sie in irgendeiner Weise sogenannte Schmiergelder zahlen. Vorerst erhalten diese Firmen keine Aufträge.

Würden alle Firmen so vorgehen, so würde in aller Kürze das Unwesen der Zahlung von Schmiergeldern, wodurch der reelle Geschäftsmann stark geschädigt wird, beseitigt sein.“ —

In einer bezügl. Konferenz von schweizerischen Vertretern der graphischen Gewerbe (am 10. d.M. in Zürich) zeigte die Diskussion, dass auch in unserm Lande und diesen Kreisen der Lockerung der Berufsmoral nicht länger tatenlos zugeschaut werden dürfe. Die Einführung eines, obigem Muster ähnlichen „Verpflichtungsscheines“ wird im Schweiz. Buchdrucker-Verein zur Zeit erwogen.

Tagung des Deutschen Stahlbau-Verbandes.

Am 5. und 6. Dezember 1929 hielt der Deutsche Stahlbau-Verband in Berlin eine Jubiläums-Tagung ab zur Feier seiner vor 25 Jahren erfolgten Gründung. In einem Referat über: „Der Deutsche Stahlbau-Verband“ sprach sich Dr. Oelert (Berlin) über Wesen und Zweck des Verbandes aus. Bei der Gründung im Jahre 1904 wurde ihm als Tätigkeitsgebiet zugewiesen: Einerseits Ordnung zu schaffen in den rein wirtschaftlichen Interessen, andererseits Förderung der in seinen Rahmen fallenden Wissenschaft und Technik. Ueber den Produktionsumfang der dem Verbands angeschlossenen Firmen gibt die Angabe Auskunft, dass seit Bestehen 10 Mill. Tonnen Stahl von deutschen Stahlbauunternehmen zu Ingenieurbauten aller Art verarbeitet wurden. Die Gesamtproduktion der Werke liegt aber heute erst bei 70% ihrer Produktionsmöglichkeit. Die Beteiligung des Verbandes an Zoll- und Handelsvertrags-Verhandlungen, der Sachlieferung, dem Bank- und Kreditwesen usw. bildete ebenfalls einen Teil seiner Ausführungen. Durch die vom Verband unterstützte wissenschaftliche Forschung, besonders an den Technischen Hochschulen, konnte der Wirkungsgrad der Stahlkonstruktionen gehoben werden und damit auch seine Konkurrenzfähigkeit. Die wichtigsten Fragen, die behandelt

wurden, waren das Niet-Problem und die Knickfrage, besonders im Zusammenhang mit der Verwendung hochwertiger Stähle, ferner Winddruck-Messungen, Schweissfragen.

Als zweiter Vortragender sprach Dr. Ing. e. h. Klönne (Dortmund) über „Die historische Entwicklung der deutschen Stahlbauindustrie unter Berücksichtigung der Verhältnisse in andern Ländern“. Nach einem Ueberblick über das Entstehen der ersten Stahlbaukonstruktionen zeigte er, wie die Verbesserung des Werkstoffs und die Entwicklung der Berechnungsmethoden diese Bauweise förderten und ihr die heutige Geltung verschafften.

Von der Notwendigkeit der Schaffung neuer Verkehrswege zur Erschliessung von Absatzgebieten im rechtsrheinischen Deutschland und damit von der Notwendigkeit der beschlossenen Erstellung der drei neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen-Mannheim (zweigeleisige Eisenbahnbrücke), Speyer (eingleisige Eisenbahnbrücke) und Maxau sprach Reichsbahnberater Weidmann (München) in seinem Vortrag: „Die neuen Eisenbahnbrücken über den Rhein“. In Ausarbeitung sind Entwürfe über 1. Pfeilerbrücken ohne Ausbaumöglichkeit, 2. Pfeilerlose Brücken und 3. Pfeilerbrücken, die in Etappen zu Pfeilerlosen Brücken ausgebaut werden können (Etappenbrücken). Neuartig ist die letztgenannte Lösung, der als Tragsystem ein versteifter Stabbogen zugrunde liegt, dessen Versteifungsträger im ersten Ausbaustadium das Tragwerk der Pfeilerbrücke bildet. In diesem Falle hat es sich als wirtschaftlich erwiesen, die Hauptträger der Pfeilerbrücke nur halb so stark zu bemessen, als sie sein sollten, um als Versteifungsträger der Langerschen Balken dienen zu können, und sie so auszubilden, dass sie durch Anfügen zweiter, gleich starker Hauptträger auf die Tragfähigkeit einer weitgespannten Pfeilerlosen Brücke gebracht werden können. Da den Bedürfnissen der Reichsbahn eine Pfeilerbrücke genügt, sollte, der grossen Wirtschaftlichkeit wegen, eine Etappenbrücke nur dann zur Ausführung gelangen, wenn Schiffsverkehrsbedingungen sie verlangen und wenn die Mehrkosten von dieser Seite übernommen werden.