

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 13

Sonstiges

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.](#)

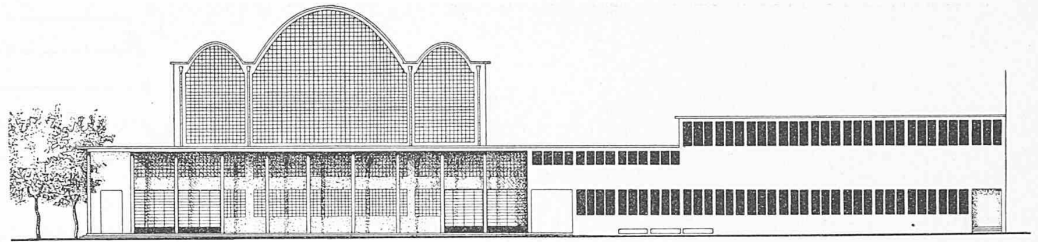
Download PDF: 14.03.2025

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

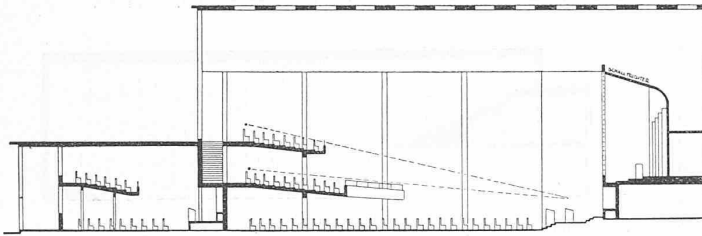
WETTBEWERB FÜR
EINE SYNAGOGE MIT
VERWALTUNGS-GEBÄUDE
UND SCHULE IN ZÜRICH.

III. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 1.

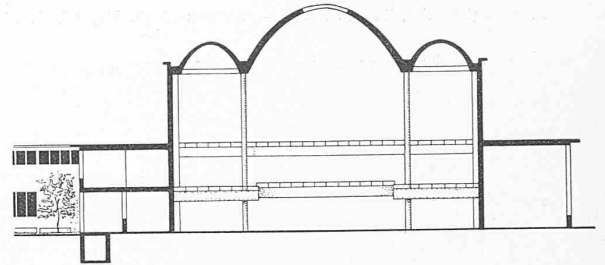
Arch. Kellermüller & Hofmann
in Zürich.



Fassade an der Lavaterstrasse, links Synagoge, rechts Vortragsaal. — Masstab 1 : 600.



Längsschnitt durch Betsaal und Synagoge. — Masstab 1 : 600.



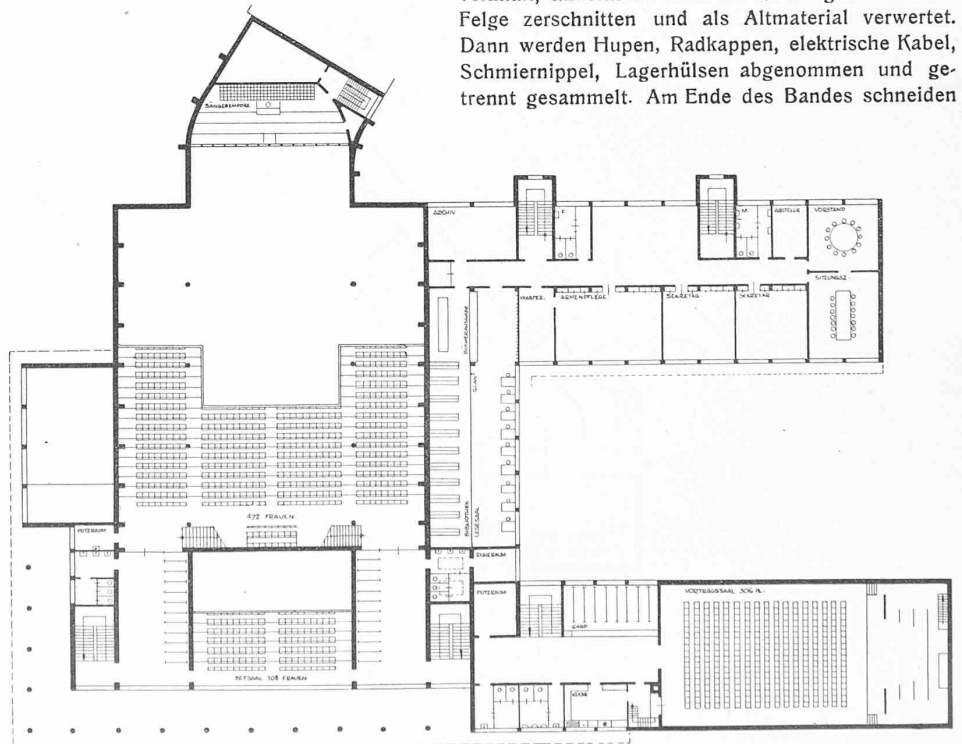
Querschnitt durch die Synagoge. — Masstab 1 : 600.

Nr. 1 Kennzahl 9025. Die Gesamtanlage ist knapp und doch in einer Weise aufgelockert, dass sie zu einem interessanten Spiel zwischen Luftraum und Baukörper und zu einem mehrfach abgestuften Gegensatz zwischen niedrigen und hohen Bauteilen führt. Die hohe offene Pergola verbindet die einzelnen Zugänge und macht die Gesamterscheinung ausserordentlich reizvoll. Besonders die Umrisslinie der Synagoge ist beschwingt und charakterisiert die Bestimmung des Gebäudes als eines jüdischen Tempels in glücklicher Weise. Der Grundriss der Synagoge enthält einen Kapitalfehler, indem er die Andächtigen ohne jede Vorbereitung und Feierlichkeit unmittelbar von der Strasse durch die untergeordneten Garderoberräume in den Tempel führt. Der Betsaal ist ebenso ohne Feierlichkeit zwischen die beiden Eingänge geklemmt. Ausserdem ist der Zugang zum Betsaal und zur Synagoge nur durch eine wenig tiefe, offene Halle klimatisch bedenklich. Das starke Zurückschieben der Stirnwand der Synagoge führt zu einer unwillkommenen Verengung des Hauptraumes durch die Empore und veranlasst den Verfasser zu dem Wagnis, die Haupttonne als Anschluss an die hohe Wohnhausgruppe zu verbiegen. Gewisse technische Mängel liegen auch in der Verteilung der Treppen. (Schluss folgt.)

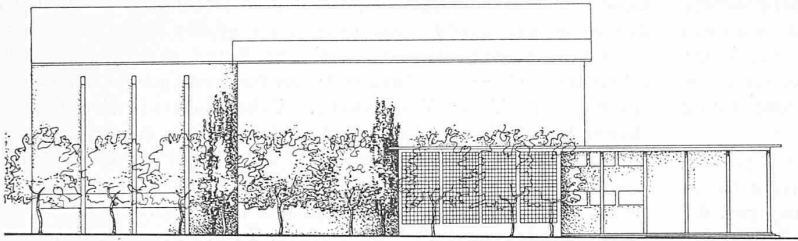
MITTEILUNGEN.

Ausschlachten von alten Automobilen. Im Rouge-Werk der Ford Motor Co. zu Dearborn (Mich.) werden gegenwärtig 120 Arbeiter mit nichts anderem beschäftigt, als unbrauchbar gewordene Automobile auszuschlachten. Die Arbeit ist, wie die „V. D. I.-Nachrichten“ nach „The Iron Age“ berichten, durch Verwendung geeigneter Einrichtungen so erweitert worden, dass in je 16 h 375 Wagen zerlegt werden können. Bis jetzt wurden 18000 Automobile in dieser Weise verarbeitet, und der Erfolg hat zu dem Plan Anlass gegeben, in Buffalo eine neue Anlage für diesen Zweck zu erbauen, die das Altmaterial unmittelbar an die benachbarten Stahlwerke abgeben könnte. Die Ford-Händler nehmen jeden alten Kraftwagen zum Preise von 20 Dollars in Zahlung, wenn er nur Reste der Bereifung und die Batterie enthält. Im

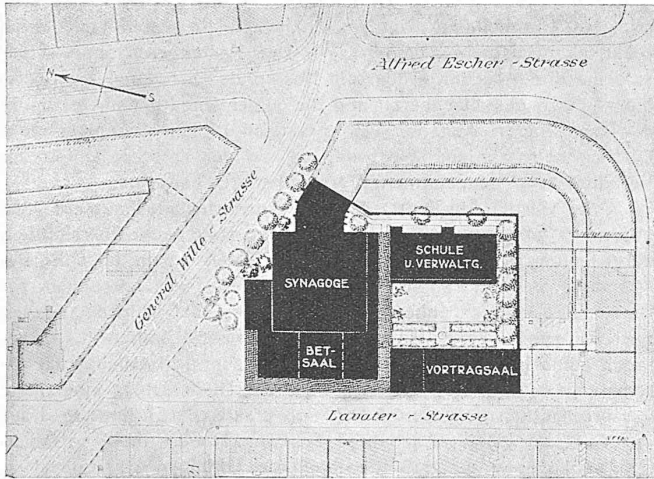
Siemens-Martin-Werk der Firma Ford sind drei Förderbänder aufgestellt. Auf dem einen werden Ford-Wagen, auf dem andern fremde Wagen zerlegt, das dritte befördert Gusseisen- und Stahlüberreste in die Stahlföfen und andere Altteile, wie Bleiplatten, Gummireifen, Holz usw. auf bereitstehende Karren. Zunächst werden Benzin und Oel abgelassen und gesammelt; dann werden die Lampen und Linsen der Scheinwerfer, Zündkerzen, Batterien ausgebaut und alle Fensterscheiben herausgenommen. Die Scheiben werden zum Teil zum Verglasen von Fabrikräumen verwendet, Glasbruch wird in der Fordschen Glasfabrik eingeschmolzen. Fussboden- und Laufbretter verarbeitet man zu Kistendeckeln. Stoffe und Füllungen aus den Polstern werden verkauft, Stoffe vom Wagendach oder bessere Bezugstoffe in Polierscheiben verwertet. Aus Kunstlederabfällen werden auf elektrischen Nähmaschinen, die gleich neben den Bändern aufgestellt sind, Schürzen für Arbeiter oder kleinere Schutzlappen angefertigt. Die Radverschraubungen werden mittels Druckluftwerkzeugen schnell gelöst. Nachdem die Räder abgenommen sind, prüft man die Bereifung. Ist sie noch verwendbar, so wird sie verkauft, andernfalls wird der Reifen gleich mit der Felge zerschnitten und als Altmaterial verwertet. Dann werden Hupen, Radkappen, elektrische Kabel, Schmiernippel, Lagerhülsen abgenommen und getrennt gesammelt. Am Ende des Bandes schneiden



III. Preis, Entwurf Nr. 1. — Grundriss vom ersten Obergeschoss. — Masstab 1 : 600.

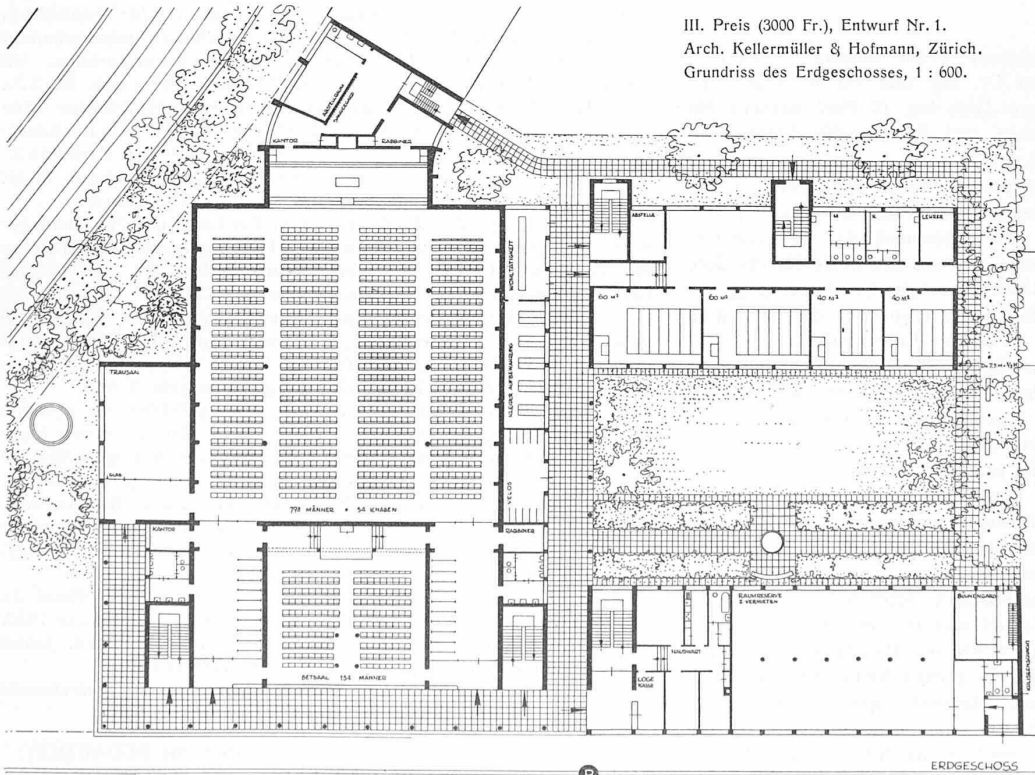


III. Preis, Entwurf Nr. 1. — Fassade an der General-Wille-Strasse. — Masstab 1 : 600.



Entwurf Nr. 1. — Lageplan 1 : 2000.

Arbeiter den Motor mittels autogener Schneidbrenner aus dem Rahmen heraus, der selbst unter eine Presse gelangt und dort wie eine leere Streichholzschachtel zusammengedrückt wird. Den Motor befördert eine Deckenwinde zunächst in einen Waschraum und dann in eine Reihe von Maschinen, die besonders für das Zerlegen von älteren Ford-Motoren entworfen sind. So werden beispielsweise je in einem einzigen Arbeitsgang sechs Schrauben am Motorschwungrad gelöst, die Wellen aus dem Getriebe herausgepresst, die Lagerschalen abgezogen usw.



III. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 1.
Arch. Kellermüller & Hofmann, Zürich.
Grundriss des Erdgeschosses, 1 : 600.

Internationaler Kongress beratender Ingenieure in Wien. Vom 4. bis 7. September hielt in Wien die „Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils“ (F.I.D.I.C.) ihren fünften Kongress ab. Es waren daran Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Holland, Norwegen, Oesterreich, Polen, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei und Ungarn vertreten. Der Kongress befasste sich mit der Behandlung der nachstehenden vier prinzipiellen Fragen: 1. Schaffung gesetzlicher Kammern für beratende Ingenieure (technische Anwälte) nach dem Muster der Rechtsanwaltskammern (Referat Oesterreich). 2. Bekämpfung der volkswirtschaftlichen Verluste und Schäden als Folge des Missbrauches kostenloser Projektbearbeitungen (Referat Schweiz und Oesterreich). 3. Schädigung des Berufsinteresses der beratenden Ingenieure durch Verwendung des Titels „gerichtl. beidigter Sachverständiger“ im praktischen (aussergerichtlichen) Erwerbsleben durch Personen, die nicht beratende Ingenieure sind, insbesondere im Hinblick auf den dadurch in der Öffentlichkeit hervorgerufenen Eindruck besonderer Vertrauenswürdigkeit, im Hinblick auf ihre nur für gerichtliche Zwecke erfolgte Bestellung und auf das zu ihrer Bestellung führende Verfahren (Referat Schweiz). 4. Internationale Vereinheitlichung der Honorartarife (Referat Belgien und Polen). Die schweizer Delegierten hatten im besondern über die unter 2 und 3 erwähnten Traktanden zu referieren. Da in der Schweiz die Institution offiziell ernannter ständiger, gerichtl. beidigter Sachverständiger nicht besteht, behandelte der Bericht 3 die Nachteile, die den Berufsinteressen der beratenden Ingenieure durch das Eingreifen nicht qualifizierter Personen erwachsen. Beim Traktandum 1 wurde festgestellt, dass die österreichische Regierung (Bundesministerium für Handel und Verkehr) in lobenswerter Weise die Bemühungen der Kammer beratender Ingenieure zur Schaffung einer den Interessen der beratenden Ingenieure angepassten besondern Gesetzgebung sehr unterstützt hat, was zum gewünschten Resultat führte und von der Kongressleitung gebührend geschätzt wurde. — Als Ort für die nächste Tagung, im Jahre 1932, wurde Zürich bestimmt.

Das Dornier-Flugschiff Do. X, von dem wir hier schon verschiedentlich berichtet haben¹⁾, ist, wie bekannt, nach den ersten Probeflügen verschiedenen Aenderungen unterzogen worden. So sind die zwölf wassergekühlten Jupiter-Siemens-Motoren durch amerikanische Curtiss-Conqueror-Motoren von 600 PS Spitzenleistung ersetzt worden. Andererseits ist das Innere des Flugschiffes nunmehr in allen Einzelheiten ausgebaut worden; die Passagierräume, die 24 m Länge bei 3,2 m mittlerer Breite und 2 m Höhe aufweisen, sind für rund 70 Passagiere eingerichtet, die in Kabinen für je 10 bis 15 Personen untergebracht werden können. Die Besatzung ist auf 10 Mann festgesetzt. Nach Beendigung der im Monat August durchgeführten Probeflüge sind die zwölf Motoren nochmals abmontiert worden, um in den Werkstätten einer genauen Prüfung unterzogen zu werden. Es hat sich bei den Probeflügen gezeigt, dass die Ölleitungen für die Motoren zu eng sind und erweitert werden müssen. Nach Wiedereinbau der Motoren wird der Ab-

¹⁾ Vergl. Band 94, Seite 42* (27. Juli 1929), Band 95, Seite 46 (18. Januar 1930).

nahmezug für die Zulassung des Flugzeugs als Verkehrsmaschine erfolgen. Voraussichtlich wird dann das Flugschiff, und zwar noch in der ersten Hälfte des Monats Oktober, den schon letztes Jahr beabsichtigten Flug nach Zürich ausführen, um dann einige Flüge über die Ostsee und sodann, von Lissabon aus, den Amerikaflug zu unternehmen.

Staubtechnische Begriffbestimmungen. Der Fachausschuss für Staubtechnik beim Verein Deutscher Ingenieure hat in seiner letzten Vollsitzung eine Reihe von Begriffbestimmungen, die als Grundlage für staubtechnische Messungen und die Beurteilung staubtechnischer Anlagen dienen sollen, angenommen. So wird darin u. a. zwischen Schüttgewicht (Gewicht der Raumeinheit des frisch in einen Behälter eingeschütteten Staubes), Lagergewicht (Gewicht der Raumeinheit des Staubes im Lagerzustand) und Rüttelgewicht (Gewicht der Raumeinheit des Staubes bei dichtester Lagerung) unterschieden. Diese Begriffbestimmungen sollen nach dem Beschluss des Fachausschusses zunächst einer grösseren Öffentlichkeit der beteiligten Forscher und Fachleute, Firmen und Amtstellen unterbreitet werden, damit sie versuchsweise verwendet und darnach auf ihre Brauchbarkeit kritisch beurteilt werden. Sie sind bei der Geschäftsstelle des Vereins Deutscher Ingenieure, Ingenieurhaus, Berlin NW 7, erhältlich.

WETTBEWERBE.

Schulhaus Klosters. Die Gemeinde Kloster hat unter einer beschränkten Anzahl von Architekten einen engern Wettbewerb veranstaltet für Projekte zu einem Schulhaus in Klosters. Die Aufgabe war in zwei Varianten zu lösen, als Umbau des bestehenden Schulhauses am Platz und als vollständiger Neubau. Das Preisgericht, bestehend aus den Herren Nationalrat Dr. Gadiant, Klosters, Kantonsbaumeister P. Lorenz und Architekt Nicol. Hartmann, St. Moritz, hat nachfolgende Preise zuerkannt:

Für das Umbauprojekt:

- I. Preis: Arch. Gebr. Brunold in Arosa.
- II. Preis: Arch. Schäfer & Risch in Chur.
- III. Preis: Arch. Arnold Thut, jun., in Klosters.

Für das Neubauprojekt:

- I. Preis: Arch. Schäfer & Risch in Chur.
- II. Preis: Arch. Gebr. Brunold in Arosa.
- III. Preis: Arch. Jak. Nold in Felsberg.

Die Pläne sind bis und mit 1. Oktober 1930 im Gemeindehaus öffentlich ausgestellt.

LITERATUR.

Praktischer Eisenbetonbau. Unter besonderer Berücksichtigung des Hochbaues. Von Dr. Ing. *Luz David*, Mag.-Oberbaurat, Berlin, unter Mitarbeit von Dipl. Ing. *H. Perl*, Breslau. Mit 327 Abb. und 4 Tafeln. München und Berlin 1929, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 32 M.

In der heute recht umfangreichen Eisenbetonliteratur nimmt dieses Buch insofern eine besondere Stellung ein, als es, dem Zuge der Zeit verständnisvoll sich anpassend, das Hauptgewicht auf den Baustoff und die Baustelle verlegt, die beide für die Güte eines Bauwerkes in gleichem Masse wie statische Berechnung und Konstruktion mitbestimmend sind. Damit gewinnt es für den in der Praxis stehenden Ingenieur besondere Bedeutung.

In den Abschnitten „Der Baustoff“, „Die Baustelle“ und „Ueber Kostenberechnung“ behandelt Dr. David in sehr ausführlicher Weise alle einschlägigen Fragen unter Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse der Untersuchungen auf der Baustelle und im Materialprüfungsamt. Der in die praktische Tätigkeit übertretende Ingenieur wird die aus langer praktischer Erfahrung geschöpften Angaben des Buches freudig begrüssen und sich dort oft Rat holen. Recht verdienstlich ist es, dass der Verfasser durch Aufstellung zahlreicher Tabellen versucht hat, praktisch anwendbare Resultate aus den zahlreichen mehr theoretischen Betrachtungen über die Betonbereitung zu gewinnen. Zurzeit hält es vielfach noch schwer, auf mittelgrossen und namentlich kleinen Baustellen die Betonbereitung auf Grund der heute für grosse Bauwerke als unentbehrlich erachteten einlässlichen Materialproben durchzusetzen, hauptsächlich weil die Kenntnis der verschiedenen Einflüsse, von denen die Betongüte abhängt, noch nicht Allgemeingut der im Betonfach tätigen Techniker geworden ist, oder weil vielfach in

Unkenntnis der Sachlage lediglich rein wirtschaftliche Erwägungen den Ausschlag geben. Das Buch zeigt gerade hierin, wie sachgemäss vorzugehen ist, und wie dabei Beton auch wirtschaftlich zubereitet wird. — Der Abschnitt: Die Baustelle gibt in den Unterabschnitten: „Ueber Vorarbeiten“, „Ueber Baustelleneinrichtung“, „Ueber Einschaltung“ sehr wertvolle Angaben über die Organisation und den Betrieb einer Baustelle und zwar jeweils unter Anfügung auch der Gesteungskosten bezw. der Arbeitszeit. Mischmaschinen, Hebezeuge, Transportanlagen und die Baustelleneinrichtung als Ganzes werden einlässlich besprochen. Zu begrüssen ist besonders auch der Abschnitt über die Einschaltung und Rüstung, da diese bei einem Betonbau eine weit wichtigere Rolle spielt als bei einem Stahlbau. Die statischen Grundlagen und die zweckmässige konstruktive Durchbildung werden einlässlich dargestellt und auch praktische Beispiele angeführt. — Der Kostenberechnung selber sind die drei Abschnitte über die Kosten der Schalung, die Gesteungskosten des Eisenbeton und die allgemeine Kostenberechnung gewidmet, deren Angaben dem praktisch tätigen Techniker recht nützlich sein werden, selbst da, wo sie der Verschiedenheit der Verhältnisse wegen, nurmehr Vergleichswert besitzen.

Im vierten Abschnitt, der dem entwerfenden Ingenieur ganz besonders willkommen sein wird, werden nach recht übersichtlich dargestellten, leichtfasslichen theoretischen Angaben über die Bestimmung und Anwendung der elastischen Formänderungen zur Berechnung statisch unbestimmter Systeme, ausführliche Angaben über die erforderlichen Materialmengen bei Fabrikbauten aus Eisenbeton gemacht. Die zum Teil graphisch, zum Teil tabellarisch zusammengestellten Entwurfswerte sind der Niederschlag einer ganz ausserordentlich fleissigen Arbeit und praktischen Erfahrung. Dass der Verfasser dieses Abschnittes, Dipl. Ing. H. Perl, diese so selbstlos Fachkollegen zur Erleichterung ihrer täglichen Arbeit übergibt, sei besonders anerkannt. Ebenfalls recht geschickt und anschaulich ist die „Illustrierung“ der Bestimmungen des deutschen Ausschusses für Eisenbeton anhand von Merkbildern, die viel zur Einprägung der wichtigen Punkte der Verordnung beitragen.

In dem Buche ist ein ausserordentlich reichhaltiges, sorgfältig gesammeltes und verarbeitetes Material über den Eisenbetonbau enthalten, das vor allem praktisch sehr wertvoll ist und dem warm zu empfehlenden Buche rasch zahlreiche Freunde werben wird.

H. Jenny-Dürst.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Lehrgang für Bautischler für planmässige praktische Ausbildung und für den technischen Unterricht. 1. Teil. Bearbeitet und herausgegeben vom *Deutschen Ausschuss für Technisches Schulwesen*, unter Mitarbeit zahlreicher Fachleute massgebender Körperschaften und mit Unterstützung des Reichskuratoriums. Mit zahlreichen Abb. Berlin 1930, DATSCH-Verlag. Preis geb. M. 2,70.

Die Elektrizitätsgesetzgebung der Kulturländer der Erde. Von Dr. Ing. *R. Siegel*. In 3 Bänden. Band I: Deutschland; Band II: Westeuropa; Band III: Nord- und Osteuropa. Berlin 1930, VDI-Verlag. Preis der 3 Bände (nur zusammen beziehungbar) geb. 60 M. Band IV: Aussereuropa erscheint im Herbst dieses Jahres.

Grundzüge der Zählertechnik. Ein Lehr- und Nachschlagewerk von Dr. Ing. *W. v. Krukowski*. Herausgegeben im Auftrage des Verbandes Deutscher Elektrotechniker. Mit 314 Abb. Berlin 1930, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 34 M.

Gewichtsverlegung und Ausnutzung des Reibungsgewichtes bei elektrischen Lokomotiven mit Einzelachs-antrieb. Von Dr. Ing. *H. C. Lindner*. Mit 32 Abb., 2 Zahlentafeln und 2 Tabellen. Berlin 1930, VDI-Verlag. Preis geb. 5 M.

Zahnräder. Erster Teil: *Stirn- und Kegelhäder mit geraden Zähnen*. Von Dr. *A. Schiebel*, o. ö. Professor der deutschen technischen Hochschule Prag. Dritte, neubearbeitete Auflage. Mit 159 Abb. Berlin 1930, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 10 M.

Einwirkungen eines Kreidezusatzes auf Buntfarben. Von Prof. Dr. *Hans Wagner* und Dipl. Ing. *J. Kesselring*. Mit einer Farbentafel, 34 Abb. und 25 Zahlentafeln. Berlin 1930, VDI-Verlag. Preis geb. 6 M.

Irrigacion en Mexico. Revista mensual. Organo oficial de la *Comision Nacional de Irrigaciones*. Tamo 1., No. 1 y 2. Mexico 1930.

Die Kulturschäden unserer Zeit. Von Dr. med. *Jakob Pawlotzky*. Lugano 1930, Selbstverlag des Verfassers.

Twaalfde Jaarsverslag 1929 des „Dienst voor Waterkracht en Electriciteit in Nederlandsch-Indie“. Bandoeng 1930.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.