Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 17

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

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

Linearstränge Raumtemperaturen von 3 bis 5°C, die genügen; dabei übt das Speichervermögen des Lagergutes eine sehr merkbare ausgleichende Wirkung aus. Im Verleseraum (Südwestecke mit dem grossen, wie durchwegs einfach verglasten Fenster, Abb. 1) blieb die Raumheizung mit 2 × 7,7 kW Belastung auch tagsüber eingeschaltet; die Raumtemperatur erreichte 12 bis 14°C; durch Zuschaltung zweier Fusschemel von je 2 kW unter den Verlesebändern (Abb. 3) stieg sie auf 16°C. Dabei blieben die Wände durchweg trocken, nur die sichtbaren Flanschen der NP 14 zeigten bei diesem Wärmegefälle von etwa 40°C zwischen aussen und innen einen ganz leichten Reifüberzug, während in den untern, nur temperierten Lagerräumen auch die Eisenteile trocken blieben; Fensterscheiben sind nur vereinzelt angelaufen. Die Konstruktion der Aussenwände hat also auch dieser ganz abnormen Temperaturbeanspruchung sehr befriedigend standgehalten, desgleichen die Linearheizung.

Auch in der übrigen Installation war die Bauherrschaft bestrebt, Neuerungen anzuwenden. So wurde für die Raumbeleuchtung Ing. J. Guanter (Zürich) als fachmännischer Berater zugezogen. Als Türen kamen durchweg von Ing. H. Reber (Zürich) gelieferte gepresste Stahlblechtüren zur Verwendung, die mit geringem Gewicht, also müheloser Handhabung eine bemerkenswerte Festigkeit, somit gutes Schliessen vereinigen. Zwei Warenaufzüge System Schlieren verbinden die sechs Lagergeschosse und die Arbeitsräume untereinander, bezw. mit dem Untergeschoss, das an seiner nördlichen Ecke durch einen befahrbaren Tunnel mit dem vor 30 Jahren erbauten Hauptgebäude der Fabrik verbunden ist. Treppenhaus und Aborte befinden sich ebenfalls in dieser Nordecke, wo im I. Stock die elektrische Verteil- und Messzentrale für den gesamten Betrieb eingebaut ist (Tafel 17, oberes Bild). Hauptlieferant der weitgehend automatisierten maschinellen Einrichtung, bei der ebenfalls z. T. neue Wege betreten wurden, und die sich nach Ueberwindung einiger Kinderkrankheiten gut bewähren, sind Gebr. Bühler, Uzwil.

Im ganzen kann der Bau und seine Einrichtungen als wohl gelungen bezeichnet werden, als ein in jeder Hinsicht, auch in seiner äussern Erscheinung moderner Fabrikbau. Zum Aeussern sei noch bemerkt, dass alles Eisen in einem stumpfen Indischrot gestrichen ist, das mit der Backsteinfarbe gut zusammengeht. Um auch Nachts das Gebäude, das gut sichtbar an der Bahnlinie Zürich-Thalwil mit ihrem internationalen Durchgangsverkehr liegt, zur Geltung zu bringen, wurde getrachtet, durch nur zwei *exzentrisch* aufgestellte Lampen den Block kubisch erscheinen zu lassen; leider bringt die Nachtaufnahme auf Tafel 17 die in Natur sehr gute Wirkung nur schwach zum Ausdruck. Vertreter der Bauherrschaft war der Unterzeichnete als Mitglied des Verwaltungsrates; er zog in den baukünstlerischen Fragen, insbesondere der Fassadengestaltung und der Reklame-Aufschriften seinen Mitarbeiter von der „S. B. Z.", Arch. Peter Meyer zu Rate.

Die Bauleitung lag in den bewährten Händen des Architekturbureau Otto Pfleghard, aus dessen Abrechnung noch folgende Angaben von Interesse sein mögen. Es kosteten:

Erd- und Kanalisationsarbeiten	rd. Fr. 45 000
Maurer-, Beton- und Eisenbetonarbeiten	141 000
Fertig montierte Eisenkonstruktion	85 000
Eiserne Fenster (verglast), Nottreppe u. drgl.	21 000
Bedachung (Kiesklebedach)	5 000
Rohbau insgesamt	302 000
Elektr. Installationen (inkl. Zentrale)	31 000
Elektr. Warenaufzüge	10 700
Bodenbeläge (Euböolith und Ashpalt-Holz)	10 700
MFO-Linearheizung	9 900
Malerarbeiten	7 400
Innere gepresste Stahlblech-Türen	6 300
Schreinerarbeiten	980
Innerer Ausbau insgesamt	94 000
Somit Lagerhaus insgesamt	Fr. 396 000

Bei einem umbauten Raum von 8500 m³ ergibt sich hieraus ein Einheitspreis von 46,55 Fr./m³. Dabei ist in Betracht zu ziehen der reichliche innere Ausbau, sowie die beträchtliche Gesamt-Nutzfläche der Böden von 2270 m²; die nutzbare Bodenfläche, grösstenteils für 800 kg/m² bemessen, stellt sich somit auf 17,45 Fr./m². C. J.

MITTEILUNGEN.

Neue deutsche Grossgüterwagen von 92 m³ Fassungsvermögen. Die Deutsche Reichsbahn hat eine grössere Anzahl von Grossgüterwagen der neuen Einheitsbauart für Koks bei der Fried. Krupp A.-G. in Auftrag gegeben. Durch volle Ausnutzung des für Deutschland geltenden Durchgangsprofiles haben diese Wagen (Abb. 1 und 2) bei der verhältnismässig geringen Wagenlänge von 12 m ein Fassungsvermögen von 92 m³ ohne Ueberladung. Ihr Eigengewicht beträgt nur 21 t, da alle Träger und Kastenbleche aus Siliziumstahl hergestellt werden.

Die Wagen sind aus der Einheitsbauart für Kohlenwagen in der Weise entwickelt, dass die Wagenlänge von 10 auf 12 m vergrössert wurde. Im übrigen sind nach den Grundsätzen der Normung und Typung das Laufwerk, das Untergestell, der Sattel und der Aufbau sowie die einzelnen Ausrüstungsteile bei beiden Einheitsbauarten gleich. Auch die Selbstentladeeinrichtung der Bauart Krupp, die sich bei den Versuchen mit Grossgüterwagen am zweckmässigsten erwiesen hatte und bei den ersten Einheitswagen für Kohle mit gutem Erfolg verwendet worden ist, wurde bei den neuen Einheitswagen für Kohle eingebaut mit fast gleichen Einzelteilen bei beiden Bauarten. Diese Gleichartigkeit der Verschlüsse ist für die Empfänger von wesentlichem Vorteil, da sie die Bedienung der Wagen erleichtert. Die Radsätze der neuen Wagen haben 940 mm Laufkreisdurchmesser und laufen in Rollenlagern. Mit Rücksicht auf die Schonung der Wagen und des Oberbaues wurde auf grösste Weichheit der Federung Bedacht genommen. Zum Bremsen dient eine 16-klötzige Druckluft-Bremse; der Verschleiss der Bremsklötze wird durch eine Nachstellvorrichtung im Bremsgestänge selbsttätig ausgeglichen. Die Wagen sind ferner mit Selbstkupplung ausgerüstet. Zug- und Stossvorrichtung werden durch stossverzehrende Reibungsfedern abgefedert.

Ein Zug mit 20 derartigen Grossgüterwagen fasst etwa 1000 t Feinkoks. Um die gleiche Menge in zweiachsigen offenen Güterwagen zu versenden, wären 60 Wagen erforderlich. Die tote Last des Grossgüterwagenzuges beträgt demnach 420 t gegenüber 660 t bei zweiachsigen Wagen. Da der Grossgüterwagenzug zudem nur 240 m, der Zug aus 60 zweiachsigen Wagen dagegen etwa 590 m lang ist, bringt er eine gewaltige Entlastung der Geleiseanlagen sowohl bei der Reichsbahn als auch bei den Empfängern. Dazu wird die Anzahl der zu unterhaltenden Radsätze, Lager und Federn auf $^2/_3$, die der Puffer und Kupplungen auf $^1/_3$ jener des Zweiachsen-Zuges herabgesetzt. Die neuen Grossgüterwagenzüge werden für die Bewältigung des Massenverkehrs im Ruhrgebiet in immer steigendem Masse verwendet.

Ein neues Bodenprüfverfahren. Eine Neuerung auf dem Gebiete der Baugrunduntersuchungen stellt der von Herrn Dr. Ing. e. h. Wolfsholz erfundene Bodenprüfer dar, dessen Anwendung die Siemens-Bauunion seit einiger Zeit in ihr Arbeitsgebiet aufgenommen hat. Das im folgenden näher beschriebene Gerät dient dazu, den Baugrund in seiner natürlichen Lagerung und in jeder beliebigen Tiefe unter der vorhandenen Oberfläche auf seine Tragfähigkeit hin zu prüfen. Für die Durchführung der Arbeiten wird zunächst eine Bohrung von 350 mm Durchmesser bis zu der Tiefe geführt, in der man den ersten Druckversuch vorzunehmen gedenkt. In dieses verrohrte Bohrloch wird sodann an einem Hohlgestänge die sogenannte Prüfplatte (290 mm Durchmesser) eingebracht, und zwar so, dass die Druckebene der Platte ein wenig unterhalb des Bohrschuhes liegt. Das Hohlgestänge, an dem die Prüfplatte befestigt ist, reicht bis über das Bohrloch hinaus und ist so eingerichtet, dass an seinem oberen Ende ein Druck-Zylinder aufgesetzt werden kann, von dem aus der erforderliche Druck für die Prüfplatte erzeugt wird. Als Auflager für dieses Druck-Gefäss dient der Querbalken eines Belastungswagens, der auf Schienen zu beiden Seiten des Bohrloches aufgestellt ist. Auf den Plattformen des Wagens wird die erforderliche Gegenlast in Form von Wasserbehältern oder von Sandsäcken gleichmässig verteilt. Das Presswasser

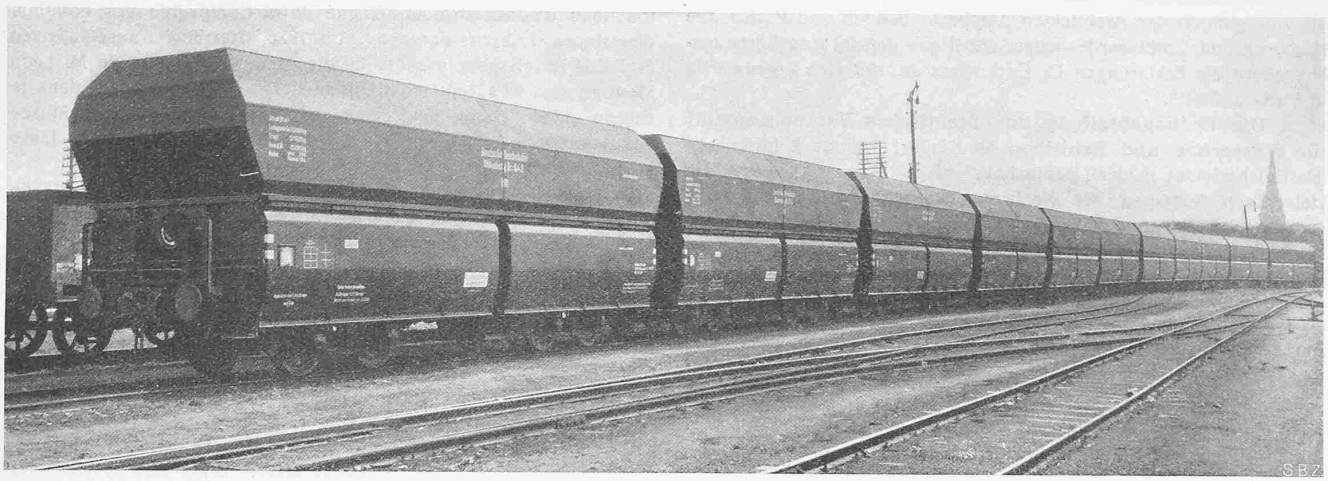

Abb. 1. Deutsche Grossgüterwagen der neuen Einheitsbauart für Koks mit 92 m³ Fassungsvermögen, gebaut von der Friedr. Krupp A.-G., Essen.

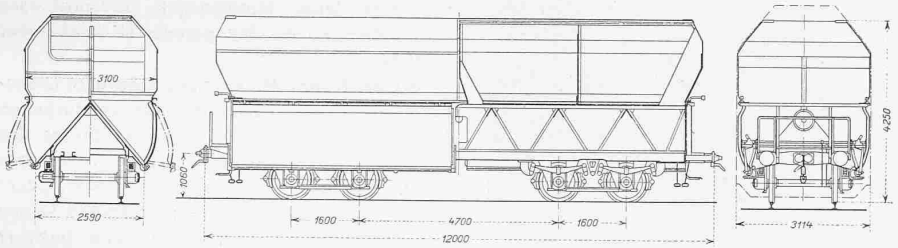

Abb. 2. Ansichten und Schnitte des deutschen Grossgüterwagens. — Masstab 1 : 160.

für das Druck-Gefäss wird aus einem Presswasserkessel zugeführt. Der Ueberdruck für den Kessel wird aus einer Druckluftflasche entnommen und kann durch Druckverminderungsvorrichtungen (Ventile) genau geregelt werden. Eine selbsttätige Schreibeinrichtung sorgt dafür, dass der in dem Druckgefäss herrschende Druck und gleichzeitig das Eindringen der Prüfplatte in den Boden aufgezeichnet wird, um für jeden Zeitpunkt des Versuches einen Vergleich zwischen der Einsenkungstiefe der Prüfplatte und der auf die Prüfplatte durch den Druckkolben aufgebrachten Last zu besitzen. Die Belastung wird in der Regel 8 bis 12 h lang durchgeführt, sodass man mit Sicherheit annehmen kann, dass eine weitere Bewegung der Prüfplatte bei gleichbleibendem Druck nicht eintreten wird. Je nach der Beschaffenheit des Bodens und der für das zukünftige Bauwerk beabsichtigten Gründungsart wird man dann in dem selben Bohrloche in weiteren Tiefen den Versuch ein oder mehrere Male wiederholen. Ein derartiger Bodenprüfer wurde bereits auf einer Brückenpfeilerbaustelle im Rhein und auf einem Baugelände in der Nähe von Berlin verwendet. Die Versuche sind in beiden Fällen mit gutem Erfolg durchgeführt worden und gaben für die Art der Gründung und die für das Bauwerk zu erwartende zulässige Tragfähigkeit gute Aufschlüsse.

Vortragskurs über aktuelle Fragen der Güterzusammenlegungen, 2. bis 4. Mai 1929 in Zürich. Als eine hervorragende Massnahme, der Krisis in der Landwirtschaft entgegen zu arbeiten, sind die Güterzusammenlegungen zu betrachten. Ihr Wert ist heute weitgehend anerkannt, nur sind in den einzelnen Landesgegenden die Auffassungen über die Art und Weise ihrer Durchführung noch sehr verschieden. Während man an einem Orte nicht nur Acker- und Wiesland zusammenlegt, sondern auch Rebberge und selbst Wälder, will man andernorts nicht über blosse Arrondierungen durch Grenzverbesserungen hinausgehen. Ein vom 2. bis 4. Mai 1929 in der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich stattfindender Vortragskurs, veranstaltet vom Schweizerischen Geometerverein, Sektion Zürich-Schaffhausen, will nun die Abklärung der Ansichten fördern und die Kenntnis der vielseitigen Faktoren vertiefen, die bei den bedeutungsvollen Werken berücksichtigt werden müssen. Der Kurs ist öffentlich und ist nicht nur für Grundbuchgeometer, Kulturingenieure, Landwirtschaftslehrer und Grundbuchverwalter bestimmt, sondern auch für die praktisch tätigen Landwirte. Besonders Vertretern von Gemeinden, denen die Güterzusammenlegung noch bevorsteht, bietet sich eine willkommene Gelegenheit zur Orientierung über Ziel und Zweck solcher Unternehmungen. Es sind im ganzen vier einstündige, zwei anderthalbstündige und zwei zweistündige Vorträge vorgesehen, für die Eidgen. Vermessungsinspektor J. Baltensperger (Bern), Eidgen. Kulturingenieur A. Strüby (Bern), Prof. E. Diserens, E. T. H. (Zürich), Kulturingenieur R. Zollikofer (Zürich), Kantonsgeometer F. Forni (Bellinzona), Notariatsinspektor C. Volkart (Zürich), Nationalrat Oehninger (Andelfingen) und die Landwirtschaftslehrer Marbach (Schaffhausen), Näf (Brugg) und Näf (Bülach) gewonnen werden konnten. Am 4. Mai findet eine Exkursion nach dem Ausseramt-Andelfingen statt. Der Kurs beginnt Donnerstag, den 2. Mai um 10 Uhr im Hörsaal II des Hauptgebäudes der E. T. H. Programme können beim Kursleiter, Stadtgeometer S. Bertschmann, Zürich 1, bezogen werden.

Autobus mit selbstschaltendem Getriebe. Die Hamburger Hochbahn A.-G. hat seit Dezember einen Dreiachs-Autobus, Bauart Büssing, mit 55 PS Motorleistung und 13,5 t Vollgewicht in Betrieb, dessen Wechselgetriebe durch ein sich selbsttätig umschaltendes Getriebe der Bauart Puls ersetzt wurde. Die Wirkungsweise dieses Getriebes beruht darauf, dass der Kraftwechsel zwischen Antrieb und Fahrzeugmasse zum Steuern der Kupplungen mehrerer Umlaufgetriebe ausgenutzt wird. Die Ausbildung der Führer für die Bedienung des Getriebes war wider Erwarten einfach. Das Anfahren vollzieht sich schneller und stossfreier als mit dem üblichen Schubrädergetriebe. Vom Stillstand bis zum höchsten Gang, der etwa 30 km/h Fahrgeschwindigkeit entspricht, schaltet sich der unbesetzte Wagen in 10, der vollbesetzte in 15 sec, während hierzu früher selbst bei geschicktem Schalten 30 bis 40 sec erforderlich waren. Im Verkehr wirkt sich diese Eigenschaft des Getriebes darin aus, dass trotz unveränderter Höchstgeschwindigkeit die Reisegeschwindigkeit verringert wird. Bei einer Linie mit 35 min vorgeschriebener Fahrzeit haben vier verschiedene Fahrer in der Zeit von 17 bis 19 Uhr zwischen 31 und 32 min erreicht, während sonst infolge des starken Verkehrs die vorgeschriebene Fahrzeit um 3 bis 4 min überschritten wird.

Vom Völkerbundgebäude in Genf. Eine Havas-Meldung vom 14. April aus Paris weiss folgendes zu berichten: „Das aus fünf Mitgliedern bestehende Sonderkomitee für den Bau der neuen Völkerbundsgebäude hielt am 12. und 13. April in Paris seine neunte Tagung ab. Dem Komitee lag die Prüfung des Vorentwurfes ob, den die vom Völkerbund mit der Erstellung der Völkerbundsbäude betrauten Architekten ausgearbeitet haben.[1]) Es hatte das Völkerbundsekretariat, das Komitee zur Organisation der neuen Bibliothek und das Baukomitee mit der Durchführung von Vorstudien betraut. Das Ergebnis dieser Studien wird den Architekten eventuell gestatten, einen abgeänderten Vorentwurf zu unterbreiten, über den das Sonderkomitee vor der nächsten Völkerbundsversammlung den Entscheid treffen wird. Das Sonderkomitee hat auch

[1]) Vgl. Band 92, Seite 219 (27. Oktober 1928).

die Anregungon der Architekten Klophaus, Schoch und Putlitz aus Hamburg und Corbusier-Jeanneret aus Paris geprüft; es hörte insbesondere die Erklärungen Le Corbusiers an, der sich gegenwärtig in Paris aufhält".

Die Erdbauabteilung der Staatlichen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin. Baurat J. Ehrenberg (Berlin) berichtet in der „Bautechnik" vom 11. Januar 1929 über die vielseitigen Aufgaben, die die Erdbauabteilung ihrer Lösung entgegengeführt hat und gibt, als ersten an die Oeffentlichkeit gelangenden Bericht der Abteilung, einen kurzen Ueberblick über deren Einrichtungen und Tätigkeit. Er teilt die Ergebnisse einiger bemerkenswerter Untersuchungen mit, die sich auf die Beurteilung der Standfestigkeit von Ufermauern und Bollwerken, der Rutschgefahr hoher Einschnittsböschungen bei tonigen Böden, der Eignung von Böden zu Dichtungszwecken, der Standfestigkeit von Staudämmen für Talsperren, der Standfestigkeit hoher Kanaldämme, von Schleusen und Brücken, der Gründung hoher Speicherbauten und der Verwendbarkeit von Böden als Deichmaterial beziehen.

Ausdehnung des Autobusverkehrs in Bern. Der Berner Stadtrat hat einstimmig einen Kredit von 1 167 000 Fr. genehmigt für die Anschaffung von zehn neuen Autobussen für den zukünftigen Betrieb vom Bahnhofplatz nach dem Lorrainequartier über die neue Brücke und für die Erstellung einer vierzig Wagen fassenden Garage auf dem den Strassenbahnen gehörenden Gelände am Philosophenweg. Die bisherigen Betriebsergebnisse sind gute.

Die Hafenbautechnische Gesellschaft hält ihre X. ordentliche Hauptversammlung am 10. und 11. Mai in Dresden ab. Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden werden Wasserbaudirektor Dr. Ing. Sorger (Dresden) und Elbstrombaudirektor Dr. Ing. Zander (Magdeburg) über die Elbe und ihre Beziehungen zu den deutschen Seehäfen, Quaidirektor Buschmeyer (Hamburg) über die Rationalisierung von Seehafenbetrieben sprechen.

ADOLPHE HERTLING
ARCHITECTE
5 juin 1893 — 22 mars 1929

NEKROLOGE.

† Adolphe Hertling. Adolphe Hertling n'est plus. Son entrain, sa gaîté joviale et son large sourire n'animeront plus nos réunions et les séances de la S. I. A. Sa mort tragique a plongé ses proches dans la consternation, et a vivement ému la population de Fribourg dans laquelle il comptait tant d'amis et de relations.

Adolphe Hertling était le fils unique de M. Léon Hertling, architecte bien connu, membre émérite de la S. I. A. Né le 5 juin 1893, il fit ses études secondaires au Collège St-Michel de Fribourg. En 1912, il passa brillamment ses examens de bachelier latin-sciences. Il continua ses études d'abord à Munich, puis à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich, et les termina en 1916 par les excellents examens qui lui valurent son diplôme d'architecte. Comme étudiant déjà, et en qualité de président de la Société des étudiants „Suisses Romands", il fit valoir ses dons oratoires en improvisant des discours remplis de patriotisme.

Ses études terminées, comme la guerre mondiale ensanglantait encore l'Europe, Adolphe Hertling ne put songer à s'expatrier. Il entra au bureau de son père. En collaboration avec lui, il construisit de nombreuses villas, des bâtiments locatifs, l'école des filles de Farvagny et la chapelle de Prez-vers-Noréaz, un vrai bijou d'architecture. En 1917, le Conseil d'Etat le chargea d'un cours de géométrie descriptive et de statique graphique au Technicum de Fribourg, cours qu'il donna excellemment jusqu'à sa mort. Sur l'initiative de la Section romande de la Société suisse pour l'amélioration du logement, dont il était membre, il exécuta pour le compte de la Société fribourgeoise des Arts et Métiers, une maison type d'habitation économique. Il participa aussi avec succès à de nombreux concours d'architecture, entre autre à celui pour la nouvelle gare de Fribourg, où il obtint un deuxième et un quatrième prix. Il fit preuve également de qualités administratives, de promptitude de jugement, et d'entente des affaires, dans les fonctions d'administrateur-délégué de la Compagnie des omnibus électriques Fribourg-Farvagny. En 1926, Hertling s'associa avec M. Frédéric Job pour prendre la succession du bureau de M. Léon Hertling dont ils sûrent maintenir la bonne réputation, tant dans le canton qu'au dehors. Au récent concours pour le nouveau Musée des Beaux-Arts à Bâle, leur bureau eut ce grand succès d'être classé en troisième rang sur 107 concurrents (voir page 199).

Adolphe Hertling fit partie pendant dix ans du Comité de la S. I. A. Section de Fribourg, d'abord comme secrétaire, puis comme vice-président. L'an dernier, lors de son assemblée générale à Fribourg, il fonctionna comme membre du comité d'organisation. Il contribua pour une large part au succès de cette belle fête, grâce à ses aptitudes et à son dévouement.

Esprit lucide, clairvoyant, débrouillard et grand travailleur, il était aussi très répandu dans le monde des affaires et faisait partie de nombreuses sociétés. C'est dire le vide qu'il laisse, soit dans notre ville, soit dans le cœur de ses nombreux amis qui ne peuvent que multiplier leurs témoignages de profondes sympathies envers les parents si cruellement frappés. F. J.

† Carl Benz. Mit dem am 5. April zu Ladenburg in seinem 85. Lebensjahr verstorbenen Dr. Ing. e. h. Carl Benz ist die Entwicklung des Automobils aufs engste verknüpft. Nicht dass Benz, wie in der Presse zu lesen war, „der" Erfinder des Automobils war; gegenüber seinen Vorgängern wie Lenoir, Markus u. a. hatte er aber den grossen Vorteil, die inzwischen von Otto verwirklichten Fortschritte am Verbrennungsmotor verwerten zu können, und er kann als Schöpfer (1886) des ersten betriebsfähigen Automobils mit elektrischer Zündung, Wasserkühlung und Differentialgetriebe angesehen werden. Gleichzeitig baute er in den von ihm gegründeten Werken Benz & Cie. seine ersten Verbrennungsmotoren, aus denen in jahrzehntelanger Arbeit der klassische Benz-Vorkammer-Dieselmotor entwickelt worden ist.

WETTBEWERBE.

Turnhalle beim Sekundarschulhaus Oerlikon. In diesem, auf fünf eingeladene Ortsansässige beschränkten Wettbewerb traf das fünfgliedrige Preisgericht (mit den Arch. Prof. J. E. Fritschi, Stadtbaumeister W. Herter und Alb. Maurer) folgenden Entscheid:

1. Rang (900 Fr.): Entwurf Nr. 2, Verfasser Herm. Meyer.
2. Rang (je 400 Fr.) die übrigen vier Entwürfe: Nr. 1, Verfasser Rob. Ruggli; Nr. 3 Carl Rathgeb; Nr. 4 Karl Scheer und Nr. 5 Fritz Metzger.

Ausserdem erhielt jeder Bewerber eine feste Entschädigung von 300 Fr. Die Pläne können im Hobelbank-Zimmer des Sekundarschulhauses, Eingang Brunnenstrasse, bis Sonntag den 28. April besichtigt werden, und zwar je Dienstag, Donnerstag und Samstag von 13 bis 19 Uhr, Sonntags 9 bis 13 Uhr.

Grundsätzliche Anmerkung. Mit Befremden liest man im Bericht dieses Preisgerichts den Satz: „Gemäss Programm, Art. f letzter Absatz, sollen *drei* Preise zur Verteilung kommen. Das Preisgericht beschliesst jedoch einstimmig, *im Gegensatz zu dieser Bestimmung* [*wir* unterstreichen. Red.] die Verteilung wie folgt vorzunehmen": — und nun folgt die oben mitgeteilte *Gleichstellung* von *vier* Projekten im gleichen Rang.

Wir verweisen auf die Wettbewerbs-Grundsätze des S. I. A., wo es in § 8 heisst: „Abweichungen von der programmgemässen Zahl der Preise dürfen nur auf einstimmigen Beschluss des Preisgerichts *und nur dann* geschehen, wenn diese Befugnis im Programm vorbehalten wurde". Das von den Preisrichtern des vorliegenden Wettbewerbs im Wortlaut gutgeheissene Programm, das sich ausdrücklich auf die S. I. A.-Grundsätze stützt, enthält aber einen Vorbehalt bezügl. Abänderung der Preise-Anzahl *nicht*, somit hat das Preisgericht gegen die „Grundsätze" verstossen, und zwar bewusstermassen. Wir haben darüber den fachlichen Preisrichter, Stadtbaumeister H. Herter befragt und von ihm erfahren, dass die