

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

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

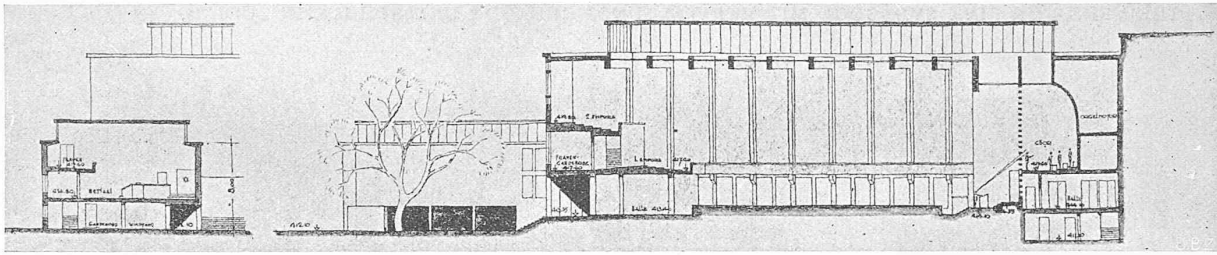
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

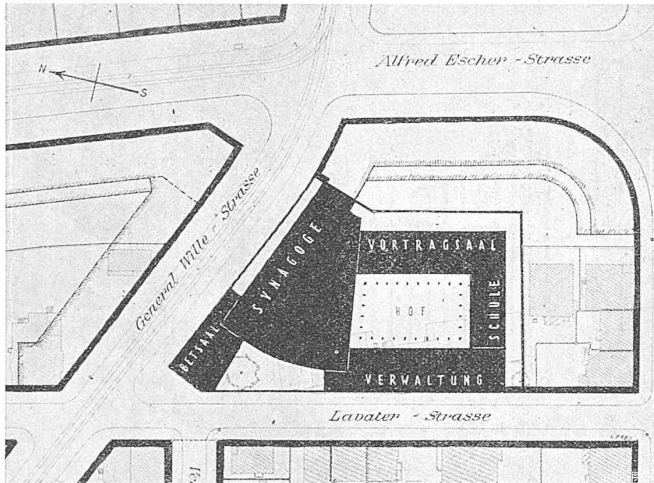
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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



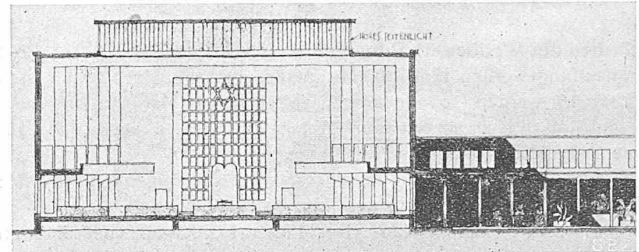
I. Preis (7000 Fr.), Entwurf Nr. 10. — Verfasser Arch. S. Liaskowski, Zürich. — Querschnitt durch Betsaal und Längsschnitt durch Synagoge.



Entwurf Nr. 10. — Lageplan 1 : 2000.

ihren ungünstigen Bestimmungen über die Arbeitszeit und bei den hohen Gehältern des Betriebspersonals, immer stärker in den Vordergrund rücken. Diese öffnet aber auch neue Wege in der Kraftnutzung, indem sie auch den Ausbau kleiner, sonst unwirtschaftlicher Wasserkräfte und den Anschluss kleiner bestehender Anlagen an die grossen Landesnetze ermöglicht.

(Forts. folgt.)



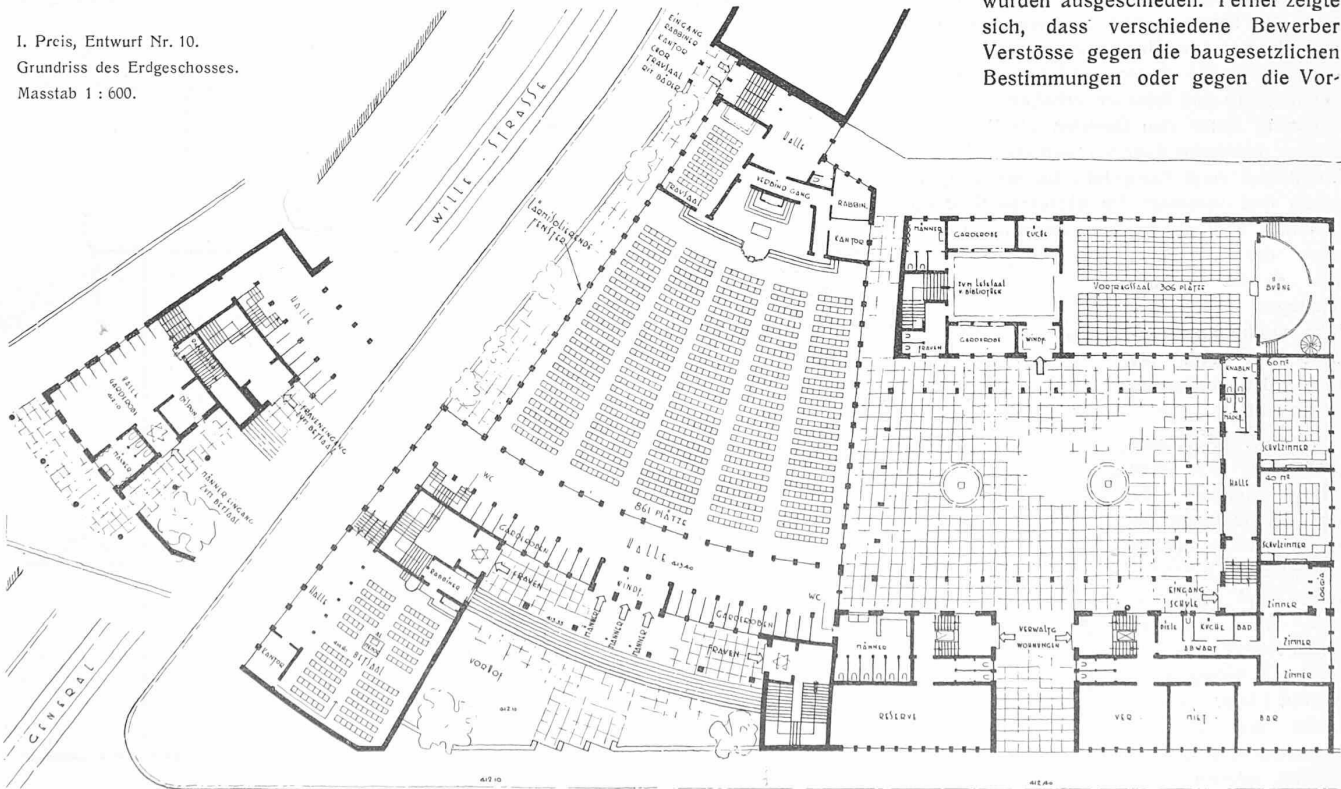
Querschnitt durch Synagoge, 1 : 600.

Wettbewerb für eine Synagoge nebst Verwaltungsgebäude und Schule der Israelitischen Cultusgemeinde Zürich.

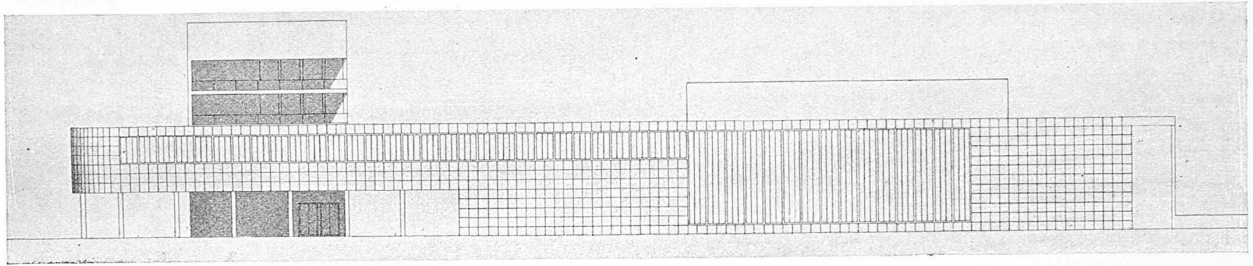
Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Es sind 19 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht trat Montag, den 14. Juli 1930, vormittags 8.30 h zusammen. Es stellte zunächst fest, dass von den 20 eingeladenen Architekten-Firmen eine Firma die Unterlagen wieder zurückgesandt hat. Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Vorprüfung durch die ausschreibende Behörde nahm das Preisgericht eine erste orientierende Besichtigung der Entwürfe vor. In der nachfolgenden Beurteilung wurden die Herren Rabbiner Dr. Littmann und Oskar Gutmann, Synagogenvorstand, als Sachverständige für den Synagogendienst zugezogen. Das Preisgericht stellte fest, dass der Verfasser von Projekt Nr. 8, Kennzahl Nr. 7777, über die verlangten Pläne hinausgehend, zwei Perspektiven geliefert hat. Diese wurden ausgeschieden. Ferner zeigte sich, dass verschiedene Bewerber Verstösse gegen die baugesetzlichen Bestimmungen oder gegen die Vor-

I. Preis, Entwurf Nr. 10.
Grundriss des Erdgeschosses.
Masstab 1 : 600.



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



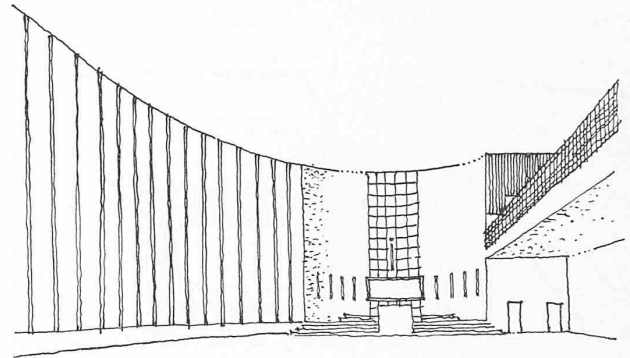
II. Preis (5000 Fr.), Entwurf Nr. 14. — Verfasser Arch. Steger & Egender, Zürich. — Fassade an der Lavaterstrasse. — Masstab 1 : 600.

schriften des Wettbewerb-Programms aufweisen. Gestützt auf diese Feststellung werden fünf Projekte ausgeschlossen. In einem *ersten Rundgang* werden sodann wegen wesentlichen Mängeln zwei ausgeschlossen, in einem *zweiten Rundgang* weitere sechs, die für eine Prämierung nicht in Frage kommen.

Es verbleiben darauf in engerer Wahl die folgenden Projekte: Nr. 1, 5, 10, 11, 14, 16, die wie folgt beurteilt werden:

Nr. 10. Kennzahl 1212. Der Entwurf zeichnet sich dadurch aus, dass er das Grundstück vollständig ausnützt, ohne den geringsten verlorenen Zwickel. Aus der notwendigen Freifläche schafft der Verfasser einen Innenhof, der einen schönen nutzbaren Freiraum darstellt. Die Ueberwindung des unregelmässigen Umrisses des Grundstückes ist herbeigeführt durch die keilförmige Lage des Hauptraumes, der damit eine günstige Raumproportion (für Sehen und Hören) gewinnt. Gleichzeitig wird die südliche Partie frei für den Innenhof mit einer Ueberbauung von gleichmässigen Tiefen und den nötigen Grenzabständen, und zwar trennt der Verfasser die sakralen Räume (Synagoge, Betsaal und Trausaal) bewusst von den Räumen mit profaner Bestimmung (Schule, Vortragsaal, Verwaltung und Wohnung). Dadurch erhält er nur zwei Haupteingänge, die unmittelbar zu ihren eigenen Zwecken führen. Die Herausnahme des Betsaales an den Schnittpunkt von General-Wille-Strasse und Lavaterstrasse schafft gleichzeitig einen von der Hauptstrasse zurückgezogenen Vorplatz, einen Schulterpunkt für die gesamte Anlage und ein gutes Vergleichsmoment für die Staffelung der Bau-massen. Das Zurückverlegen des Hauptraumes von der Strasse um 4 m und des abermals zurückgezogenen Laternen-Oberlichtes, in Verbindung mit der Fensterlosigkeit der Hochwand, hat die bedenkliche Nähe des Verkehrslärms zu berücksichtigen versucht, ohne die Strassenwand zu zerstören. Die Beleuchtung des Hauptraumes ausschliesslich durch die Laterne wird den Raum gleichmässig und feierlich erhellen. Die Beleuchtung unter den Galerien als Blankverglasung erscheint dagegen entbehrlich. Die Architektur zeigt Feingefühl für die Proportionen und vereinigt die einzelnen Bauteile zu einem wirklichen Bauorganismus. Damit zeigt der Verfasser, dass er die Voraussetzungen dieser Aufgabe vollkommen erfasst hat und sie auch baumeisterlich beherrscht.

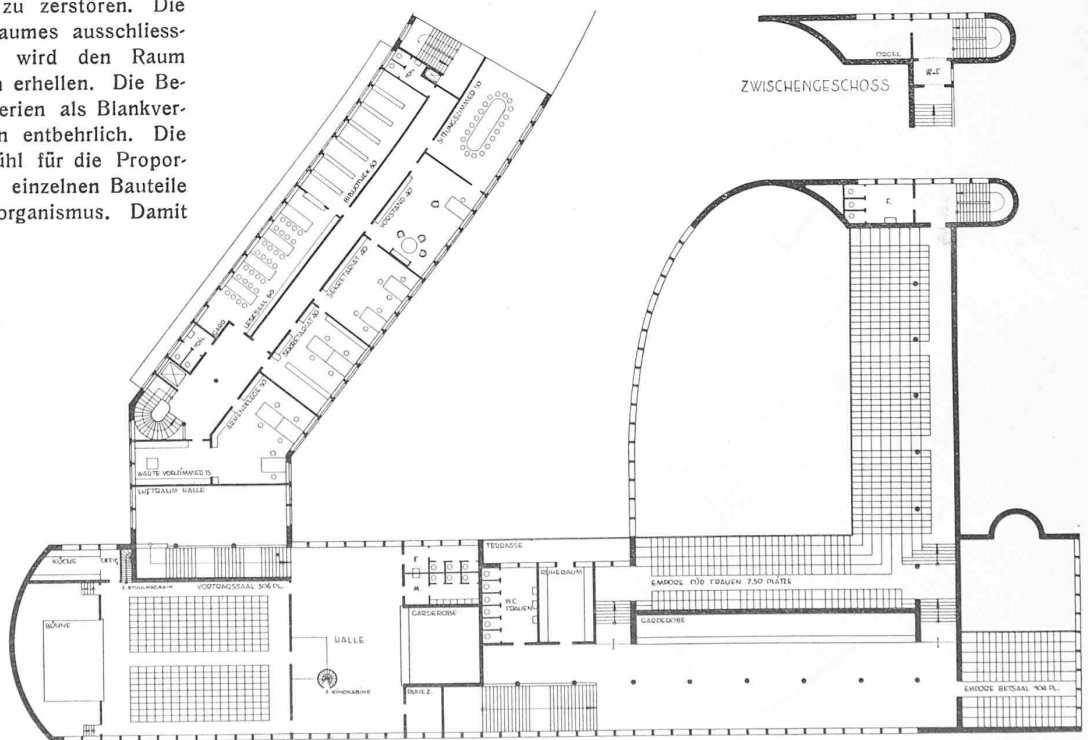
Nr. 14. Kennzahl 1133. Der Verfasser verfolgt logisch die Idee, die stadtseits geplante Randbebauung des Blockes durchzuführen und die Synagoge selbst in den stillen Hofraum dieses Blockes zu setzen, weitab vom Lärm. Er verbindet die sakralen Räume mit einem grosszügigen, sehr einladen-



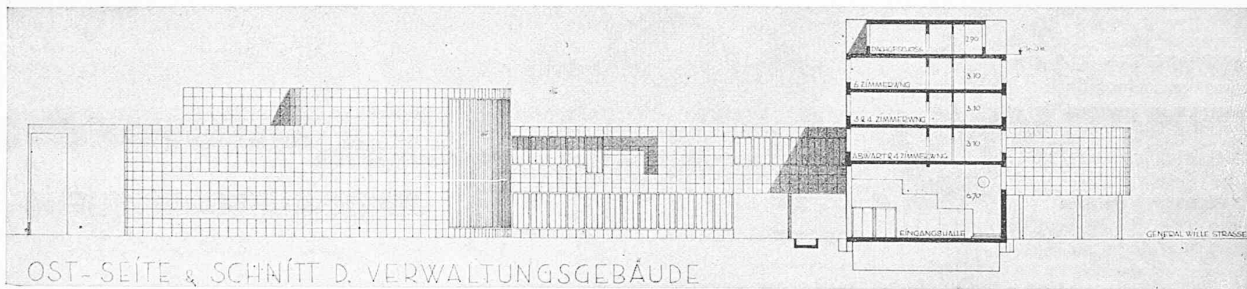
Innenansicht der Synagoge mit einseitiger Glaswand.

den und die Feierlichkeit steigenden gedeckten Zugang. Die Zunge dieses Zugangs stösst bis zur Hauptverkehrsstrasse vor, trennt den sakralen Bauteil von dem profanen, verbindet aber auch gleichzeitig die Hauptzugänge zu beiden Bauteilen. Eine kluge und feinsinnige Massnahme, denn sie bringt die Einheit der gesamten Bauaufgabe, wenn auch etwas opulent, zur Darstellung. Die offene Halle mit dem Durchblick nach dem stillen Garten und dem schmalen Wasserbecken vereinigt künstlerische Auffassung mit orientalischer Einfühlung.

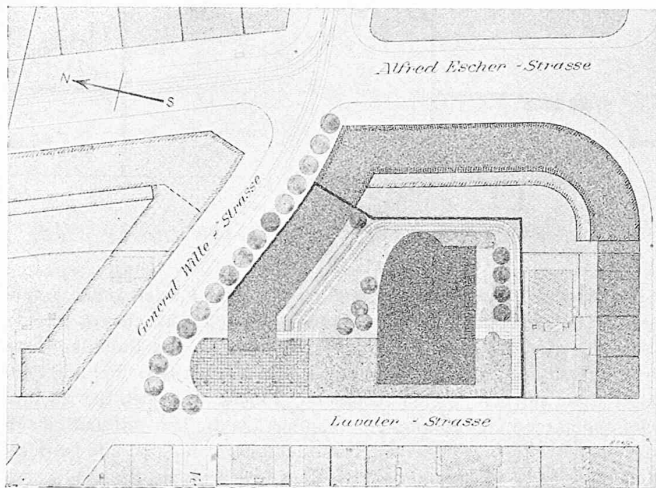
Die originelle Form des Synagogenraumes beruht auf der mächtigen Nord-Glaswand, dem Einbeziehen des Allerheiligsten in den Fluss der raumschliessenden Wände und der Betonung des Schwerpunktes durch das Almemor, im Gegensatz zur Exzentrizität



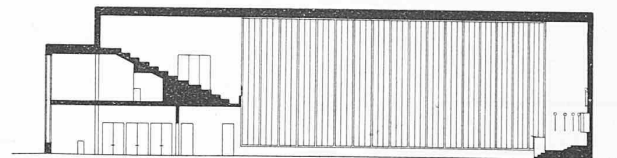
II. Preis, Entwurf Nr. 14. — Grundriss des ersten Obergeschosses. — Masstab 1 : 600.



II. Preis (5000 Fr.), Entwurf Nr. 14. — Verfasser Arch. Steger & Egender, Zürich. — Hofansicht mit Querschnitt durch das Verwaltungsgebäude. — 1 : 600.



Entwurf Nr. 14. — Lageplan 1 : 2000.



Längsschnitt durch Synagoge. — Masstab 1 : 600.



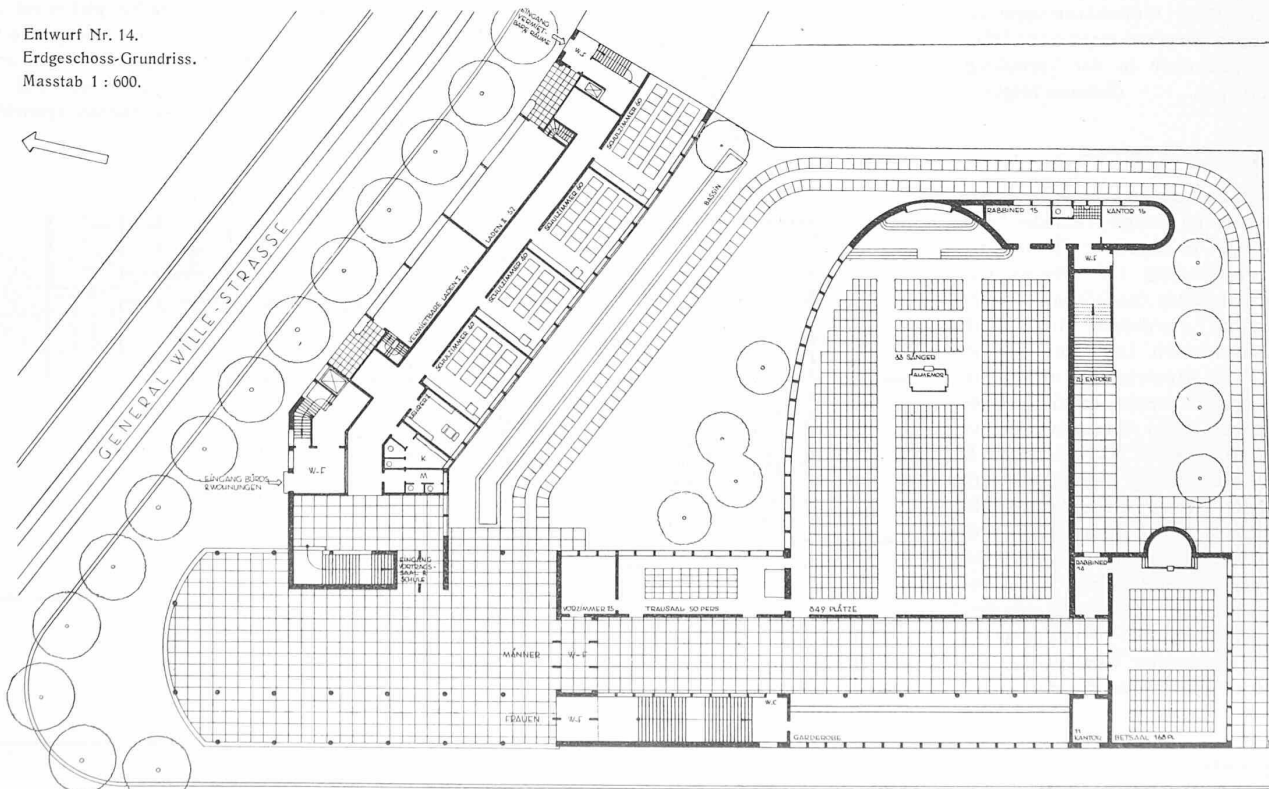
Schnitt durch den Vortragsaal. — 1 : 600.

ausgezeichnet belichtet, insbesondere auch die Garderobe. Der Licht-Einfall ist jedesmal reizvoll verändert. Der profane Trakt an der General-Wille-Strasse legt die Schulräume richtig nach der Seite des Innenhofes, während er die eigentliche Strassenfront für Ladenbauten wirtschaftlich ausnützt. Die Architektur ist

der Empore. Allerdings ist der Zusammenstoß der fließenden Linie mit dem harten rechten Winkel der Empore wohl zu schroff und widerspricht der ruhigen Sammlung eines Tempels. Der Betsaal als Neben-Synagoge hat eine besondere Bedeutung erhalten durch seinen Zugang in der Axe des langen Vorraumes und durch seine Lage am ruhigsten Platz des ganzen Geländes. Alle Räume sind

einheitlich und von künstlerischem Feingefühl. Der Abschluss des hochgeführten Traktes mit der Verwaltung ist missglückt. Der Hinweis auf den die ganze Anlage bestimmenden Raum, die Synagoge, durch die Zunge des Eingang-Baues mit Vortragsaal ist allzu bescheiden. Das gleiche wäre zu sagen von der zu geringen Ueberhöhung der Synagoge selbst.

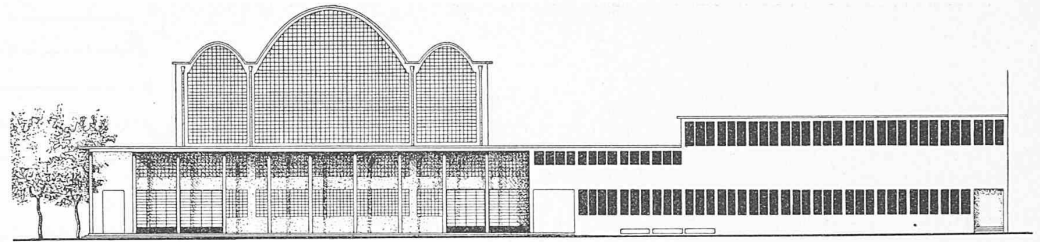
Entwurf Nr. 14.
Erdgeschoss-Grundriss.
Masstab 1 : 600.



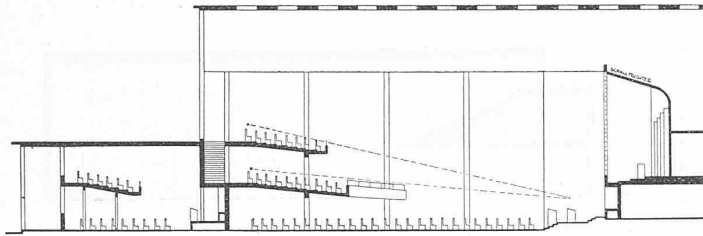
WETTBEWERB FÜR
EINE SYNAGOGE MIT
VERWALTUNGS-GEBÄUDE
UND SCHULE IN ZÜRICH.

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

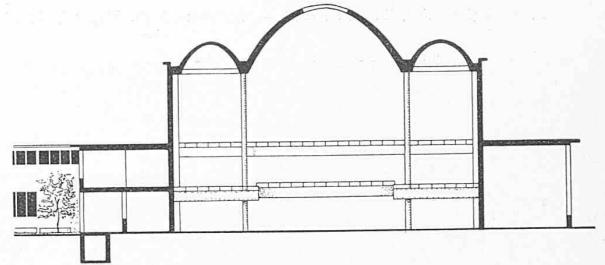
Arch. Kellermüller & Hofmann
in Zürich.



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



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



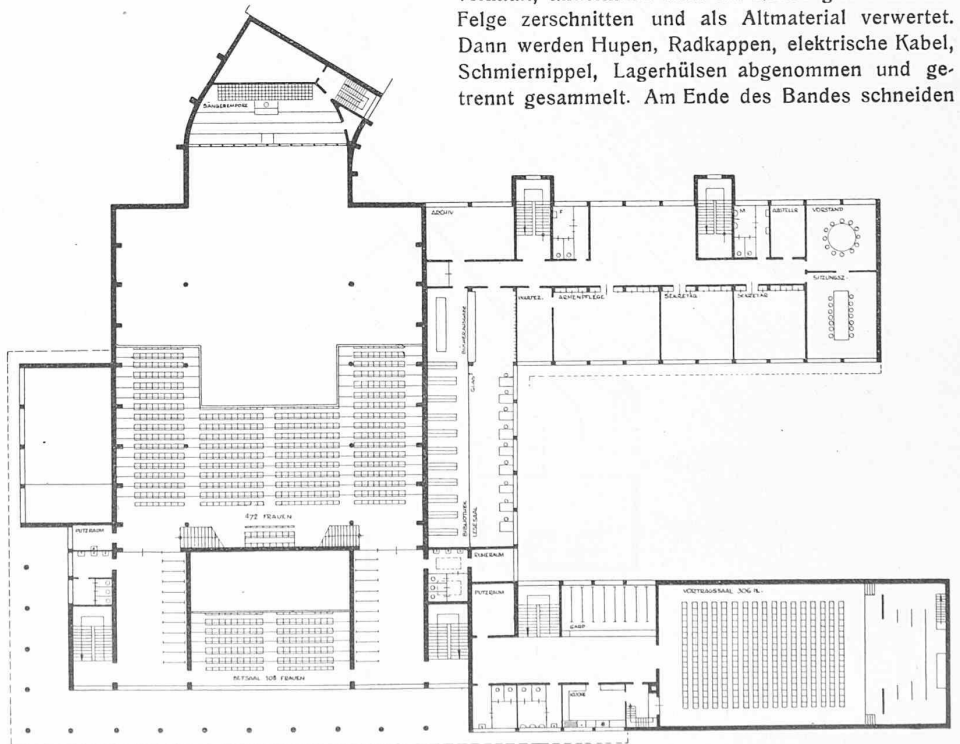
Querschnitt durch die Synagoge. — Masstab 1 : 600.

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.)

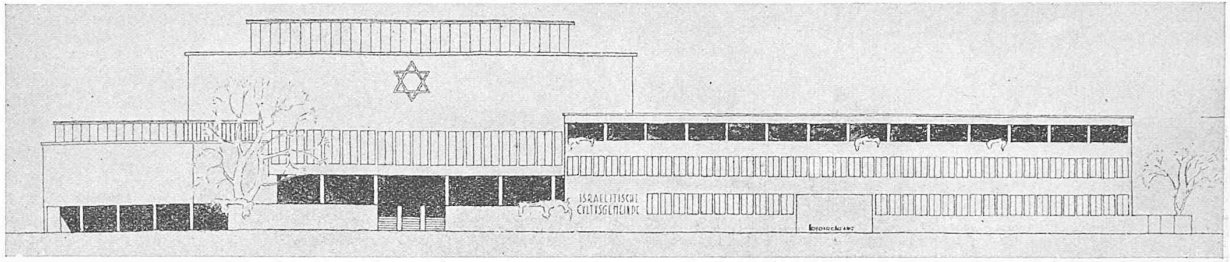
MITTEILUNGEN.

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 Stahllöfen 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 Fenster-scheiben 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.

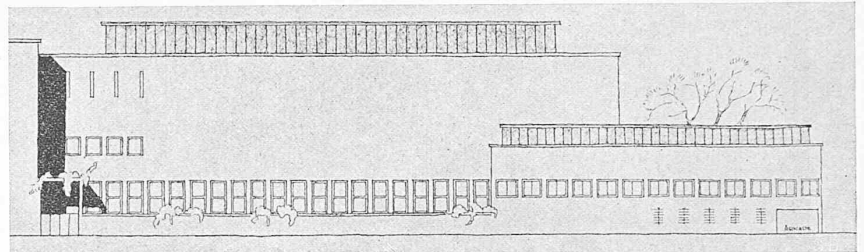


I. Preis (7000 Fr.), Entwurf Nr. 10. — Verfasser Arch. S. Liaskowski, Zürich. Fassade an der Lavaterstrasse. — Masstab 1 : 600.

Erdungspraxis eine ausserordentlich kleine Gesamtabschaltungszeit bei Freileitungs-Kurzschlüssen erforderlich ist. Damit war die Forderung nach: Hochleistungs-Schnellschaltern gegeben. Eine bemerkenswerte erprobte Form ist der sogen. Deion-Grid-Schalter, der auf der Tatsache fusst, dass ein Lichtbogen durch einen Oelgasstrom dadurch am wirksamsten vernichtet werden kann, dass das frische Oelgas dem Lichtbogen entlang streicht und sich mit ihm vermischt.

Die *Freiluft-Anordnung*, für deren Entwicklung die bisherige Explosionsgefahr der Oelschalter massgebend war, hat sich wohl bewährt. Wenn sich nun aber die in die öllosen Schalter gesetzten Erwartungen erfüllen, kann wegen der mit ihnen verbundenen Vereinfachungen und Verbilligungen eine rückläufige Bewegung zur alten Disposition erwartet werden. Diese Möglichkeit wird unterstützt durch die neuerdings von Betriebseite gestellte Forderung einer wettergeschützten Zugänglichkeit der Schalter- und Trennmesserbetriebe der Freiluftdisposition, die zur Anwendung von gedeckten Bedienungsgängen führt. Mit dieser Verfeinerung nähert man sich aber bereits dem Hallenbau und damit, da ein Stehenbleiben bei einem solchen Typ fraglich erscheint, wieder früheren Ausführungsarten.

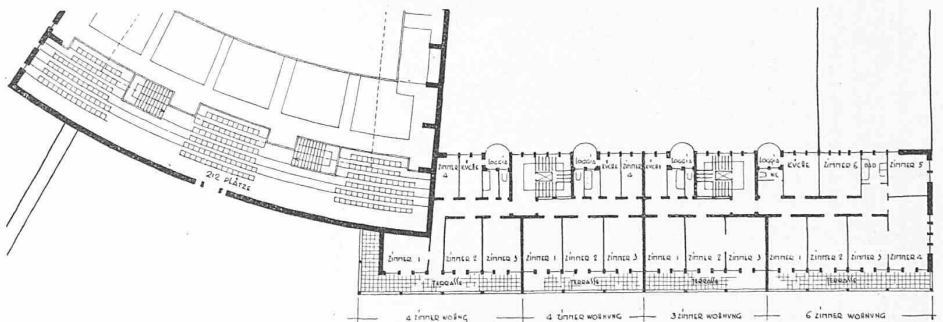
Die *automatischen Schaltanlagen* haben sich, von Amerika ausgehend, verhältnismässig schnell eingeführt, da sich mit deren Anwendung, neben der Ersparnis an Bedienungskosten, auch technische Vorteile ergeben. Der Vervollkommenung der Kombination von rein automatischen Schaltverfahren mit jenen der Fernsteuerung und Fernmessung wird augenblicklich besondere Aufmerksamkeit gewidmet, weil durch die wachsende Verbundwirtschaft die Einrichtung zentraler Kommandostellen, sog. Lastverteiler, notwendig geworden ist. Die Fernsteuerungen arbeiten entweder nach dem Prinzip des rotierenden Verteilers oder als Schrittschaltwerke, ähnlich wie bei der automatischen Telephonie. Ein gemein-



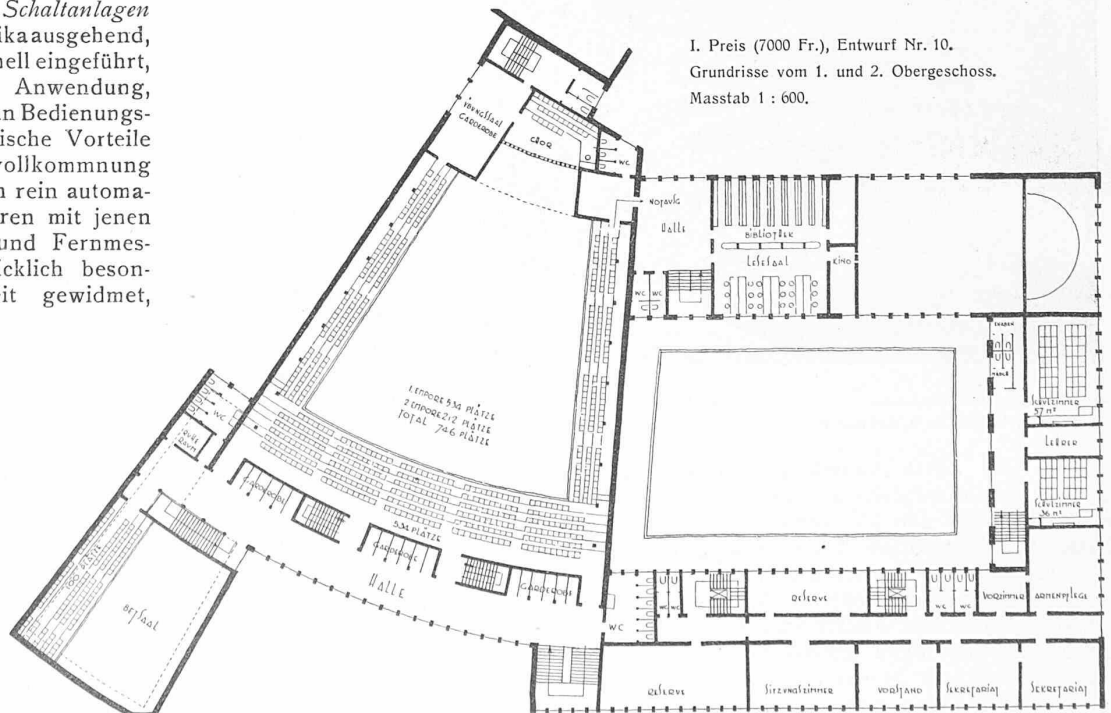
Fassade an der General-Wille-Strasse. — Masstab 1 : 600.

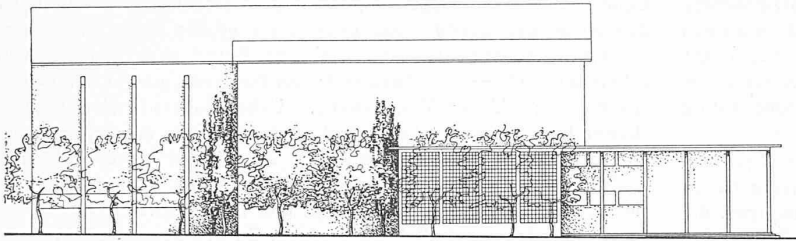
sames Kennzeichen aller Fernwirkverfahren ist ihre schwachstrommässige Ausführung.

Die bedeutenden Ersparnisse an Betriebspersonal beim automatischen Schaltverfahren zeigt eine Studie über die Automatisierung der gesamten schwedischen Energiewirtschaft mit dem Ergebnis einer 75 % igen Personalreduktion; es wird daher überall, besonders aber in der Schweiz mit

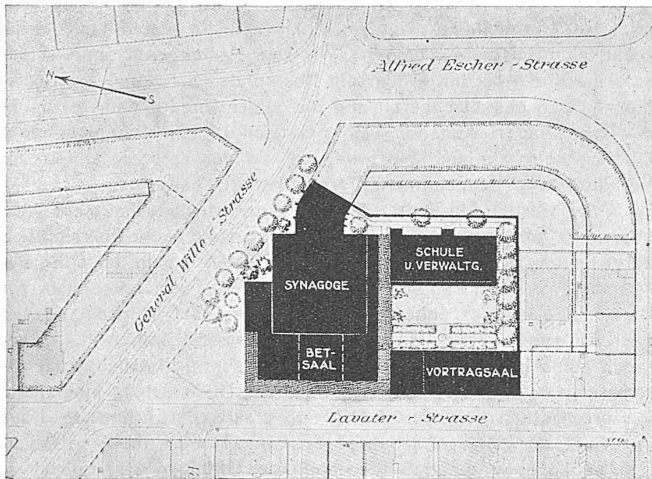


I. Preis (7000 Fr.), Entwurf Nr. 10.
Grundrisse vom 1. und 2. Obergeschoss.
Masstab 1 : 600.



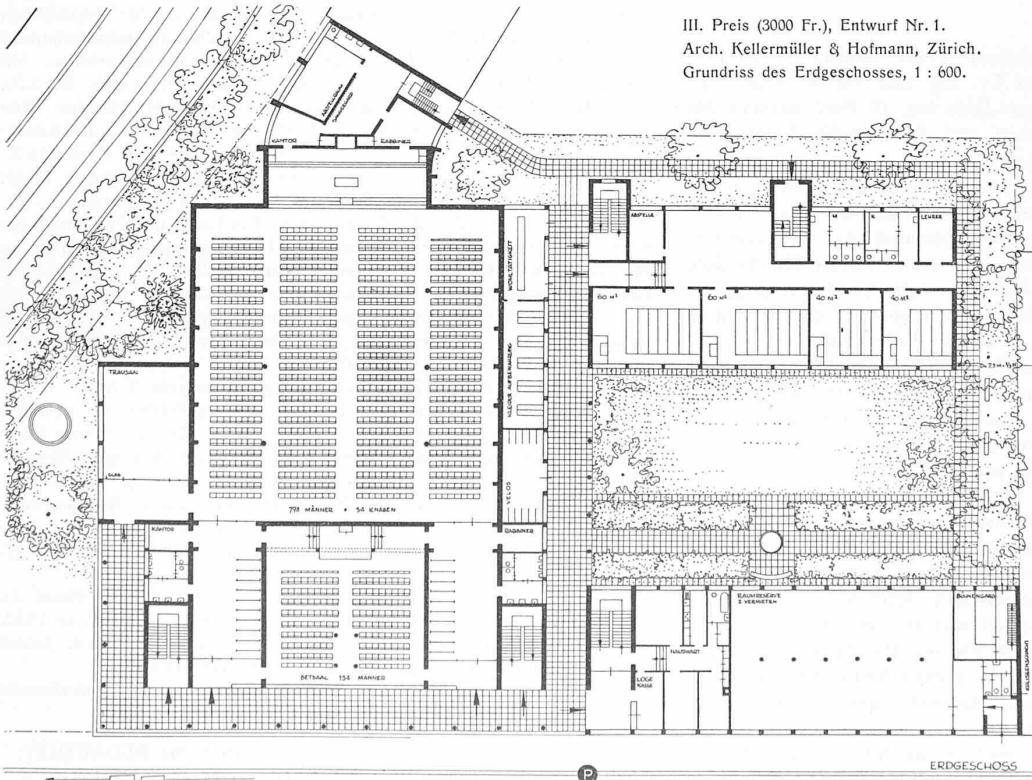


III. Preis, Entwurf Nr. 1. — Fassade an der General-Wille-Strasse. — Masstab 1 : 600.



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. beeidigter 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, gerichtlich beeidigter 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 Oelleitungen 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).