

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115/116 (1940)  
**Heft:** 17

## **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:** 17.05.2025

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



Abb. 7. Die Gemeindehausbauten Zollikon aus Süden, vom Schulhaus her gesehen  
Architekt HERMANN WEIDELI, Zürich

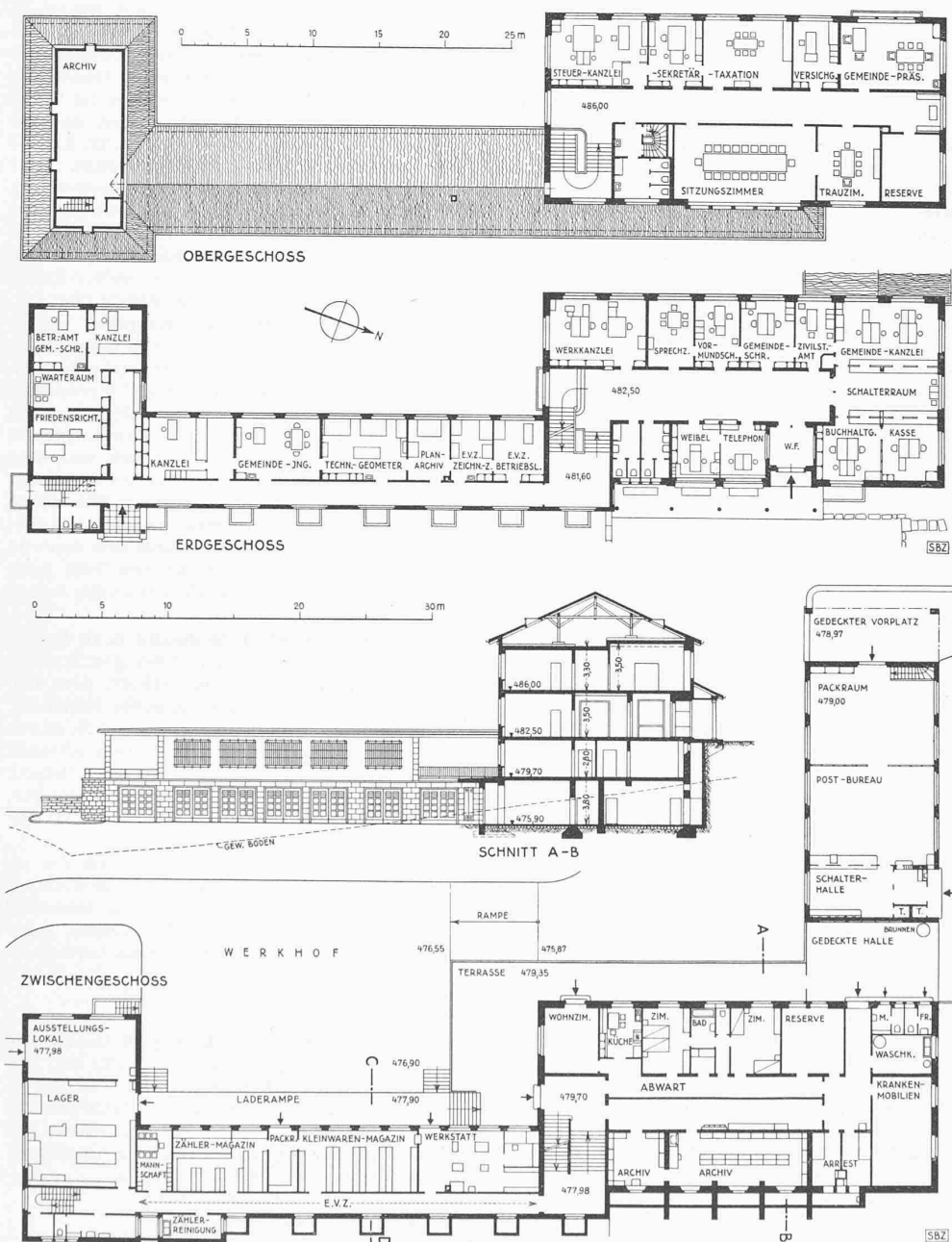


Abb. 6. Grundrisse und Schnitt A-B, Masstab 1:500

melder der vier Behälter ins technische Bureau, usw. ganz modern sind, ist selbstverständlich.

Die Ingenieurarbeiten waren Ingenieur F. Zehntner (Zollikon) anvertraut.

Neben dem Haupteingang zielt ein Sgraffito von J. Gubler (Zollikon) die Wand (Abb. 4); auch die Westfront des Postflügels hat er mit einer Zeichnung belebt (Abb. 9).

Der Bau wurde unmittelbar nach Kriegsausbruch im September 1939 begonnen und diesen Monat vollendet. Er kostet ohne Umgebungsarbeiten, Mobiliar und Architektenhonorar 703 000 Fr., was 62,20 Fr./m<sup>3</sup> entspricht. Die Gesamtanlagekosten einschliesslich Bauplatz und Zufahrten belaufen sich auf 932 000 Fr.

## MITTEILUNGEN

Zellwolle, Lanital und Nylon sind die Namen der gebräuchlichsten Textil-Ersatzstoffe. Weitere synthetische Textilfasern sind zwar andauernd im Entstehen begriffen, spielen aber eine geringere Rolle. Den Rohstoff

für die Zellwolle<sup>1)</sup> liefert die Zellulose. Der Zellstoff wird aus Holz, Schilf, Stroh, Kartoffeln, Brennesselkraut oder Baumwollabfällen gewonnen. Zellwolle gehört also in die gleiche Familie wie die sog. Kunstseide; beide werden aus dem dickflüssigen Zellulosebrei hergestellt, beide haben von Seide bzw. Wolle nur den Namen. Der Unterschied gegenüber der Kunstseide besteht hauptsächlich darin, dass für die Zellwolle statt langer glatter Fäden mittels verschiedener chemischer und mechanischer Prozesse kurzes, flockiges, gekräuselter Fasergut geschaffen wird, was ein Ineinandergreifen (Verfilzen) der einzelnen Fasern ähnlich wie bei der Naturwolle gewährleistet. Zellwolle eignet sich daher gut als Beimischung zu reiner Wolle und zu Baumwolle. Sie kann aber auch ungemischt zu Geweben verwendet werden. Mit ihrer Fähigkeit, warm zu halten, ist es aber nicht besser bestellt als bei der sog. Kunstseide. Lanital gebraucht als Rohstoff die Magermilch bzw. das Kasein. Seine geistige Heimat liegt in Italien. Seine chemische Zusammensetzung weist im Gegensatz zur Zellwolle mit der Naturwolle manche Verwandtschaft auf und auch äusserlich bestehen verschiedene ähnliche Merkmale. Lediglich in feuchtem Zustand hat die sogenannte «Kuhwolle» noch gewisse Nachteile; es sollen durch Nässe noch unerwünschte Verschiebungen zwischen seiner stofflichen und geruchlichen Haltbarkeit entstehen. Wenn die Kinderkrankheiten einmal ganz behoben sein werden, scheint diese Faser auch von unserm schweizerischen Standpunkt aus betrachtet besonders interessant, weil wir über den Rohstoff Milch im Inland reichlich verfügen. Die dritte Kunst-

<sup>1)</sup> Vgl. Bd. 108, S. 45 (25. Juli 1936).

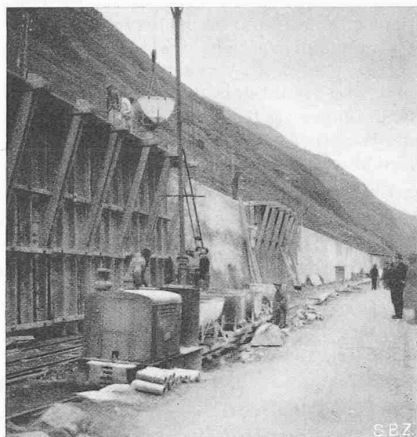


Abb. 2. Bergseitige Stützmauer des gemeinsamen Tracé am Oberalpsee



Abb. 3. Eisenbetonrahmen zwischen Strasse und Bahn, rechts Aussenwände der Galerie



Abb. 1. Vorbildliche Trockenmauer als Lawinerverbauung an der Oberalp

faser *Nylon* kommt aus U. S. A. Sie ist in jeder Hinsicht ein synthetisches Produkt im Gegensatz zu den beiden anderen Fasern, die aus der Umarbeitung eines Naturproduktes entstehen. Der praktische Absatz von *Nylon*-Produkten geht erst auf das Frühjahr 1940 zurück. *Nylon* gehört in die Kategorie der Kunstharze und ist aus Kohle, Wasser und Luft hergestellt. Dieser Wirkstoff kann feiner als ein Spinnetzfaden, aber auch armdick gesponnen werden. Er ist elastischer als jeder andere Naturfaden, auch als Naturseide; seine Reißfestigkeit ist 25%, besser. Infolgedessen eröffnen sich ihm ganz ungeahnte Möglichkeiten, besonders auf dem Gebiete der Damenstrumpf-Fabrikation, das bisher noch als das bedeutendste Refugium für die Verwendung reiner Seide galt. Berücksichtigt man, was der Seidenexport für Japan bedeutet, und dass bisher der überwiegende Teil der Weltseidenproduktion für Damenstrumpfverwendung nach U. S. A. verschifft wurde, so könnten die *Nylon*-Damenstrümpfe noch Umwälzungen von grösster wirtschaftlicher Tragweite nach sich ziehen. — Abschliessend stellt sich die Frage, ob die Kunstfaser in ihrem Siegeszug zuletzt das Naturprodukt ganz verdrängen werde. Der führende Fachmann E. Grieder (Zürich), dem wir obige Angaben verdanken, verneint diese Frage unter Berücksichtigung des Umstandes, dass zum mindesten aus Gefühlsgründen stets Nachfrage nach dem reinen Naturprodukt bestehen bleiben wird, ähnlich wie in der Baukunst trotz Beton, Glas und Eisen immer wieder das Verlangen nach Holz und Naturstein durchbricht.

**Luftbremsen an Flugzeugen** beschreibt H. Belart in Nr. 15/16 (August 1940) der «Schweizer Aero-Revue». Die Verminderung der Bahngeschwindigkeit eines Flugzeuges ist sowohl bei der Landung — durch Verwendung der heute fast durchwegs eingeführten Landehilfen — als neuerdings auch im Sturzflug von grosser Bedeutung. Bei Kriegsflugzeugen, die aus dem Sturzflug bombardieren (Stukas) und dabei dank ihrer hohen aerodynamischen Güte auch sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen würden, ist eine merkbare Herabsetzung der Sturzgeschwindigkeit mit Rücksicht auf die mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wachsenden Beschleunigungen beim Abfangen erforderlich, um innerhalb der für Insassen und Flugzeug zulässigen Grenzen zu bleiben. Zudem ist beim Sturzbomber durch Bremsung des Sturzfluges eine Verlängerung der zum Zielen zur Verfügung stehenden Zeit möglich. Auch bei Segelflugzeugen, die ja besonders rasch an Geschwindigkeit aufholen, ist eine Bremsung im Sturzflug erforderlich. Die gebräuchlichen Sturzflugbremsen an Motorflugzeugen bestehen aus kleinen rechteckigen Platten (etwa 4 bis 6% der Flügelfläche), die an der Druckseite des Flügels senkrecht zur Strömung ausgefahren werden. Bei Segelflugzeugen trifft man auf Druck- und Saugseite angeordnete Klappenpaare. Es ist nun nicht allein der Widerstand der Bremsplatten wirksam, sondern auch noch die durch die Beeinflussung der Flügelströmung entstehende Widerstandserhöhung, die bis zu 150% des Klappenwiderstandes betragen kann. Die Verminderung der Sturzfluggeschwindigkeit beträgt dann je nach der aerodynamischen Güte der Maschine 30 bis 60% des Wertes ohne Bremsung, während die Beanspruchungen entsprechend um einen Faktor 2 bis 6 herabgesetzt werden. Schliesslich erwähnt der Aufsatz noch die an anderer Stelle<sup>1)</sup> vorgeschlagene Möglichkeit der Bremsung von Flugzeugen mittels umsteuerbarer Verstellerschraube.

<sup>1)</sup> J. Ackeret in «SBZ» Bd. 112, S. 2\* (2. Juli 1938).



**LA-Plastiken in der Stadt Zürich.** Zur Erinnerung an die LA werden aus dem zu gewärtigenden Reingewinn des Unternehmens an Kanton und Stadt Zürich je 50 000 Fr. ausgerichtet, die zur Aufstellung von Plastiken verwendet werden sollen. Der Kanton lässt das Werk «Wehrwille» von H. Brandenberger aus der Halle «1291 mit aller Macht und Kraft wider jeden Angreifer — 1939 Jeder Schweizer ist wehrpflichtig», abgebildet in Bd. 114, S. 127, in Erz giessen und vor den neuen Turnhallen an der Rämistrasse (Bd. 113, S. 22, Abb. 3) aufstellen, gegenüber dem Haupteingang der Universität. (Für die Ostwand dieser Turnhallen ist ein Sgraffito vorgesehen, vgl. unten unter Wettbewerbe.) Die Stadt hingegen widmet ihre Plastik, über deren Urheber und Standort noch nichts beschlossen ist, dem «unbekannten Arbeiter». Diese Idee geht zurück auf eine Begriffsprägung von Bundesrat Etter in seiner Eröffnungsrede der LA (siehe Bd. 114, S. 126, linke Spalte oben).

Die bernische Gartenbauschule Oeschberg-Koppigen begeht am 4. November ihr zwanzigjähriges Jubiläum. Aus diesem Anlass widmet ihr der «Schweizer Garten» sein ganzes Oktoberheft. Neben der Freude über die gärtnerischen Erfolge werden die vielen schönen Bilder beim Architekten auch Gedanken auslösen über Architektur und Garten. Nicht ohne Bedauern vergleicht man die Sterilität der Mischung aus Berner Barock und dem vor zwanzig Jahren Mode gewesenem Klassizismus mit der lebendigen Kraft, die einer Züga und LA innewohnen. Wie schön könnte ein Oeschberg heute gestaltet werden, gerade als Lehranstalt, die stets dem Leben dient und damit selbst sich dauernd umgestaltet. So aber steht das tote Schema von 1920 noch heute wie ein ewiger Fremdkörper in der Wirklichkeit des Schulbetriebes.

**Fünfundseibzig Jahre Dyckerhoff & Widmann K. G. Berlin.** Das Unternehmen hat sich aus der im Juli 1865 gegründeten Zementwarenfabrik des Wilhelm Gustav Dyckerhoff, dem sich nach einigen Jahren Gottlieb Widmann als Teilhaber anschloss, entwickelt. «Der Bauingenieur» vom 5. Juli gibt zwei Bildnisse und einen Abriss der Geschichte der weit über Deutschlands Grenzen durch ihre hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbetonbaues (Schalenbauweise), schwieriger Gründungen, Schleusen, Brücken, Industriehallen, jedem Fachmann wohl bekannten Grossbauunternehmung.

**Die Diesel-elektrische Lokomotive A m 4/4 der SBB,** die an der LA ausgestellt war, erfährt eine gründliche Beschreibung in der «STZ» vom 10. Okt. d. J. Unsere Leser, die die Maschine aus der kurzen Beschreibung in Bd. 114, S. 33\* kennen, seien für nähere Einzelheiten auf den genannten Aufsatz verwiesen.

## WETTBEWERBE

**Gewerbeschulhaus auf dem Sandgrubenareal in Basel.** Die fünf Preisträger des Wettbewerbs von 1939 (Bd. 113, S. 268\* und 278\*) hatte man zu einem zweiten Wettbewerb auf leicht vergrössertem Bauplatz und mit etwas stärker aufgelockertem Programm eingeladen. Nebst einer festen Entschädigung von 1500 Fr. pro Teilnehmer wurden folgende Preise zugesprochen:

- I. Preis (Ausführung): Arch. Hermann Baur.
- II. Preis (800 Fr.): Arch. Fritz Beckmann.
- III. Preis (700 Fr.): Arch. Hans Schmidt.
- IV. Preis (600 Fr.): Architekten Bräuning, Leu, Dürig.
- V. Preis (400 Fr.): Arch. Emil Bercher.