

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 4

Artikel: Das neue Sekundarschulhaus in Oerlikon
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40159>

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: 09.04.2026

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

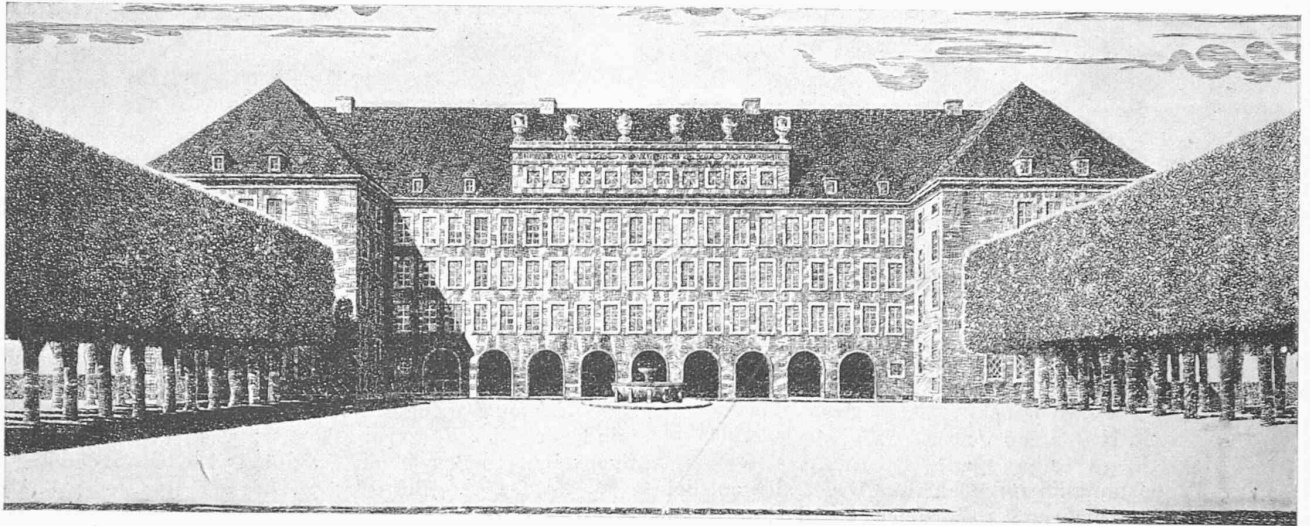


Abb. 2. Nordostfront vom Schulhof aus gesehen, mit der vollentwickelten Linden-Umrahmung, d. h. in der beabsichtigten Gesamtwirkung.

Stimmen gegen nur vier gefasst. Hoffentlich wird er die erwarteten Folgen haben.

Die vielen Besichtigungen und Anlässe alle aufzuzählen, die, wie der ganze Kongress selbst, von den englischen *Railwaymen* ganz vorzüglich organisiert waren, ist hier nicht der Ort. Die hervorragenden Leistungen des Vorsitzenden (Churchill) und der Mitglieder des Organisationskomitee, der britischen Bahngesellschaften usw. wird allen Teilnehmern in dankbarer Erinnerung bleiben.¹⁾ Den Schluss bildete die Teilnahme an der Eisenbahn-Jahrhundertfeier in Darlington am 3. Juli. Auf dieses Ereignis werden wir noch besonders zurückkommen.

Der XI. Internat. Eisenbahnkongress soll 1930 in Madrid stattfinden.

C. Andreae.

Das neue Sekundarschulhaus in Oerlikon.

(Mit Tafeln 3 und 4.)

Das Sekundarschulhaus Oerlikon ist aus einem auf 16 Bewerber beschränkten Wettbewerb hervorgegangen, über den die „S. B. Z.“ in Bd. 72, S. 174 u. 182 (26. Okt. und 2. Nov. 1918) in gewohnter Weise berichtet hat. Das Preisgericht hat damals besonders die Klarheit der Gesamtdisposition, also der Stellung des Gebäudeblocks im sanft abfallenden Gelände, die geschickte Aufteilung der Umgebung, und die Klarheit des Grundrisses rühmend hervorgehoben. Die gleichen Vorzüge kennzeichnen nun auch den ausgeführten Bau, denn dieser entspricht — eine seltene Ausnahme — in Grundriss und Aufbau genau den Wettbewerbs-Plänen, mit der einzigen Abweichung, dass er ein Geschoss mehr bekommen hat, als ursprünglich vorgesehen war — wie uns scheint durchaus zum Vorteil auch der äusseren Erscheinung. Die Hauptfront (Abb. 7) und mit ihr die Reihe der Schulzimmer blickt nach Südwesten; der

¹⁾ Die Eisenbahnfahrten gaben Gelegenheit, den vorzüglichen Zustand der britischen Bahnen, insbesondere des schweren Stuhlschienenoberbaues zu bewundern, der z. B. selbst bei grossen Geschwindigkeiten (rd. 100 km) das Schreiben im Wagen gestattete.

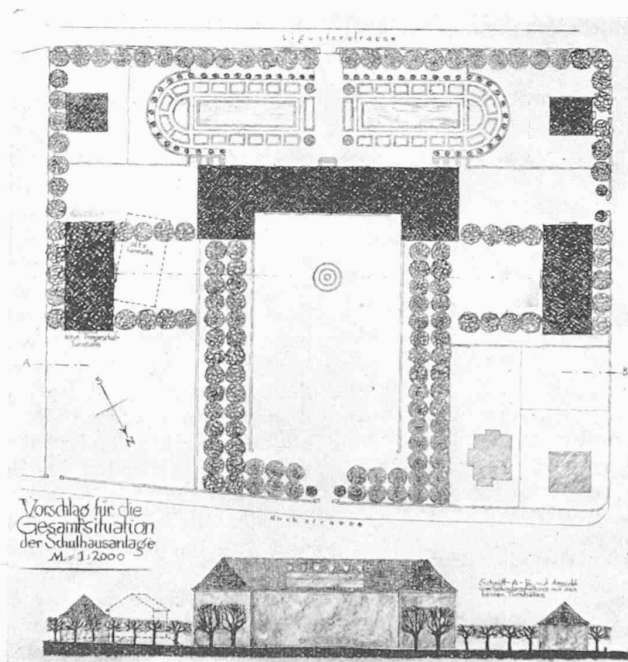


Abb. 1. Lageplan und Schnitt. — Masstab 1:2000.

in 11 m unter Oberkant Erdgeschoss auf gewachsenen Boden, was ausserordentlich umfangreiche besondere Fundierungen im Mehrkostenbetrag von 52000 Fr. zur Folge hatte; im übrigen betragen die reinen Baukosten 1 122 400 Fr., was bei 18400 m³ 61 Fr./m³ ausmacht. Hierzu kommen noch für Umgebungsarbeiten 185000 Fr., für Mobiliar 33000 Fr., sodass sich die Baukosten auf total 1 392 400 Fr. stellen, Bauzinsen nicht mitgerechnet.

Das Gebäude besitzt einen Granitsockel, seine Umfassungswände bestehen aus verputztem Backstein-Mauerwerk; sämtliche Decken sind als Eisenbetonrippendecken mit Schlackenholzkörpern durchgebildet, darauf in allen Klassenzimmern Inlaidlinoleum, in Korridoren und Singsaal Korklinoleum. Auch die Treppen sind in Eisenbeton konstruiert, mit Auftritten aus Granitplatten. Dach: engoblierte Biberschwänze über Schindelunterzug; Heizung: Niederdruckwarmwasserheizung mit Kohlenfeuerung.

Formal ist das Gebäude in einem wohlthuend unaufdringlichen Klassizismus gehalten, sodass als Hauptsache der kubisch-klare Block wirkt. Im einzelnen erscheinen die klassischen Formelemente individuell und anders zusammengefügt, als man es nach dem klassischen Kanon,

breite, räumlich klar fassbare Korridor dient jedem Stockwerk zugleich als Wandelhalle; zierliche Stuckdecken geben dem Korridor im Verein mit der strengen Reihung der Fensternischen und Türen lebendige Gliederung, die noch durch farbige, in jedem Stockwerk verschiedene Behandlung erhöht wird. In der Axe der Treppenhäuser liegt jeweils ein Wandbrunnchen (in Mutz-Keramik, Liegnitz), die orientierende Inschrift im Wandfeld wirkt zugleich als Ornament. Alle Wände der Klassenzimmer, Korridore und Treppenhäuser sind bis 1,40 m hoch mit farbig gestrichenem Rupfen bespannt, darüber in Blancfix gestrichen.

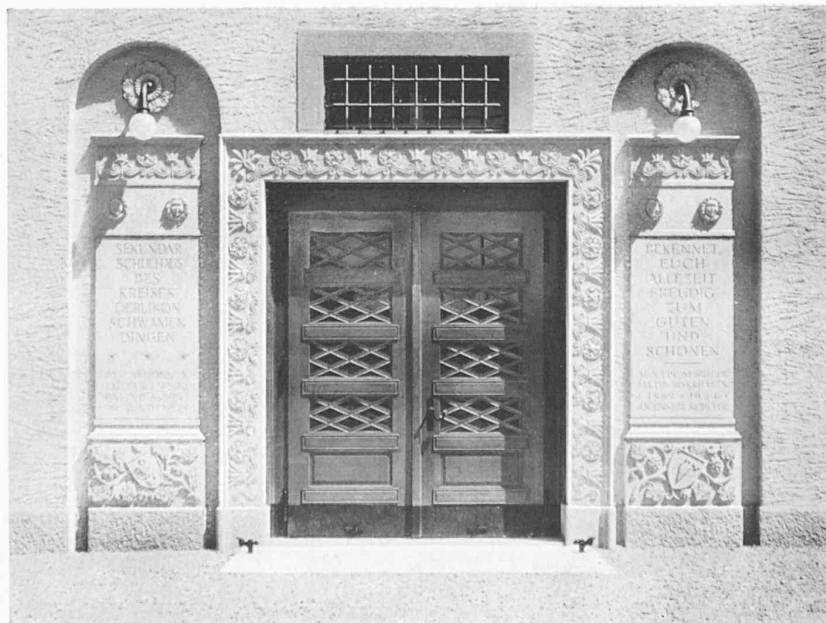
Der Platz, auf den das Gebäude gestellt werden musste, war früher eine Kiesgrube. Bei den Fundierungsarbeiten stiess man stellenweise erst



OBERES BILD : NORDOSTFRONT UND SPIELPLATZ

UNTERES BILD : NORDWESTLICHER EINGANG

BILDHAUERARBEITEN VON OTTO MÜNCH, ZÜRICH



SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH

ARCHITEKTEN H. VOGELSANGER & ALB. MAURER, RÜSCHLIKON



KEHLE UND DECKEN-DETAIL AUS DER AULA

STUKKATUREN IM SEKUNDAR-SCHULHAUS OERLIKON
AUSGEFÜHRT VON BILDHAUER OTTO MÜNCH, ZÜRICH



WANDBRUNNEN



KORRIDOR

NEUES SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH



Abb. 4. Vase auf der Attika.

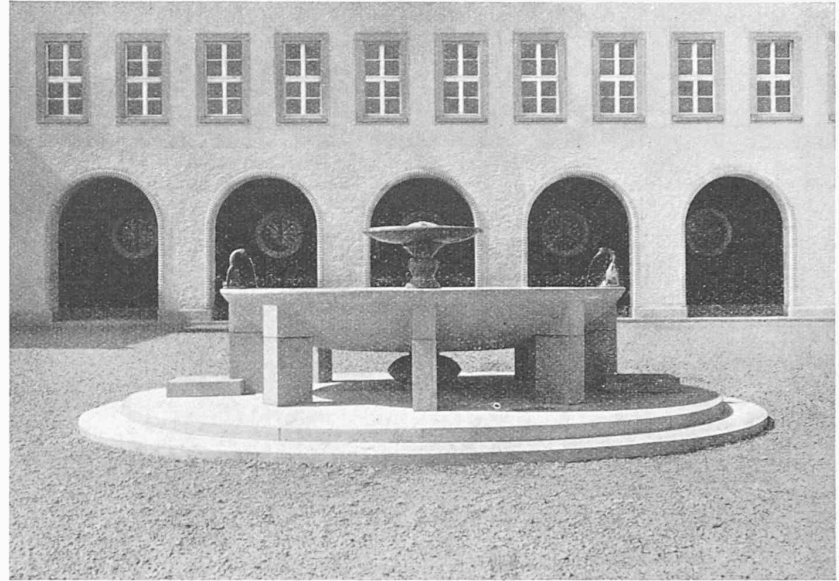


Abb. 3. Granitene Brunnenschale im Schulhof.

Architekten
Vogelsanger & Maurer
in Rüslikon.

dem sie ursprünglich entstammen, erwarten sollte. Vielleicht ist die Attika mit den Vasen ein wenig schwer geraten, sodass sie den Masstab des übrigen drückt, doch das sind Kleinigkeiten. Sehr schön dagegen ist der in klaren Formen gehaltene Brunnen aus Tessinergranit im Hof (Abb. 3).

Aus Abbildung 2 und dem Situationsplan ist zu entnehmen, wie die Nordostfront aussehen wird, wenn die jetzt naturgemäss noch spärlichen Alleen stärker in Erscheinung treten; die gegenwärtig etwas kahlen Seitenrisalite werden dadurch verdeckt.

Red.

Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Ein orientierender Ueberblick.

(Schluss von Seite 39)

In der Halle 1 ist von der Reichspost auch ein RUNDFUNKMASCHINENSENDER neuester Bauart und einer Antennen-Leistung von 10 kW untergebracht, der nicht nur gezeigt, sondern auch im Betrieb vorgeführt wird. Sowohl der Maschinenraum im Erdgeschoss, wie der darüber liegende Senderraum im ersten Obergeschoss können durch grosse Glaswände während der Arbeit besichtigt werden. Die beiden, je 100 m hohen *Antennentürme* (Gittertürme) sind in gegenseitigem Abstand von 96 m zu beiden Seiten der Automobilhalle derart aufgestellt, dass die Antennendrähte in ihrer Mitte genau über dem Senderraum liegen. Durch diese Senderanlage werden die Darbietungen der „Deutschen Stunde“, dann Funksprüche über die Veranstaltungen und Vorträge der Ausstellung verbreitet.

Von Halle 9 führt der Weg zu den Hallen 3, 4 und 5, in denen die interessantesten Gruppen der Reichspostverwaltung untergebracht sind. Es ist dies mit eine der lehrreichsten Abteilungen der Ausstellung, da sie Blicke hinter die Kulissen des gesamten POST-, TELEGRAPHEN-, TELEPHON- und FUNKWESENS gestattet.

In Halle 3 ist vor allem ein *Musterpostamt* in vollem Betrieb zu sehen. Alles wesentliche, was sich bei einem Postamt unter Verwendung der modernsten Betriebsmittel, Maschinen usw. hinter den Kulissen abspielt, das Briefsortiergeschäft mit den besondern Einrichtungen, die neuesten Stempelmaschinen, die Rohrpost usw. wird hier dem Publikum offenkundig gezeigt. Dann sind die neuesten

Mechanisierungsanlagen für den Postbetrieb, ein in sich geschlossenes und ineinandergreifendes System von Förderanlagen aller Art, mit Gurtförderer, Gelenktransporteuren, Paket- und Briefbeutelrutschen, Kreistransporteuren, Hängebahnen, Elektroposter, Verteilerringe usw. gleichfalls im Betrieb zu sehen. Auch Hausrohrposten und die Post in den Eisenbahnzügen, sowie die Luftpost werden gezeigt.

Besonderem Interesse wird die *Postkraftwagen-Ausstellung* begegnen, für die in der Halle eine eigene grosse Rotunde erbaut ist. Hier sind die modernsten Postautos der verschiedensten Grössen, vom 4-sitzigen Kleinwagen bis zum 26-sitzigen Personenwagen, Gesellschaftswagen, Benzin- und Elektro-Postpaketkraftwagen usw. zu sehen.

In der Ausstellung der Reichsdruckerei wird eine künstlerisch ausgestattete Postkarte mit eingedruckter Marke vor den Augen des Publikums gedruckt. Auch die Einrichtung und Organisation der *Postscheck-Aemter* sind veranschaulicht, sowie eine Reihe der neuesten, für diese unentbehrlichen Maschinen im Betriebe gezeigt.

In Halle 4 und 5 sind die Einrichtungen der *Telegraphie*, *Telephonie* und des *Funkwesens* zu sehen. Hier werden die technischen und Betriebseinrichtungen eines modernen Telegraphenamtes vom Morseapparat bis zum Siemens-Maschinen-Schnelltelegraphen im Betrieb vorgeführt. Auch eine Seekabel-Telegraphenstation ist vorhanden. Sinnreich angelegte Seilpostanlagen sind in Tätigkeit. Teile des grossen Münchner und Berliner Telephon-Fernamtes werden im Betrieb vorgeführt. Ein kleines automatisches Telephonamt zeigt, wie Gespräche zwischen zwei Abonnenten ohne menschliche Tätigkeit vermittelt werden; gleichzeitig werden die verwickelten Schaltvorgänge durch Lichtbilder veranschaulicht. Die Technik des ober- und unterirdischen *Leitungsbaus* wird dem Besucher näher gebracht. Das unterirdische Fernkabel ist durch besondere Schauobjekte dargestellt. Die *Radiotechnik* ist ausser dem schon beschriebenen 10 kW-Rundfunksender durch Grosstationen für den Verkehr mit Uebersee, Funkstationen auf Schiffen, die Funkkabine des Z R III, die drahtlose *Telephonie mit fahrenden Eisenbahnzügen*, den Rundfunk und das *Fernsehen* vorgeführt.

Weiter werden durch graphische Darstellungen Aufschlüsse über *Verkehrsbewegung und Organisation der Deutschen Reichspost* gegeben. Modelle, Lichtbilder und Pläne zeigen neuzeitliche Postdienstgebäude, Postämter, Telephonämter, Kraftposthallen neuester Bauart. Endlich wird auch Einblick gewährt in das Unterrichtswesen, die Unterrichtsmittel, das Wohlfahrtswesen usw.

Im Osten der Halle 3 hat die vom Reichsverband der deutschen Presse organisierte Ausstellung *Presse und Verkehr* Unterkunft gefunden; gezeigt wird, wie die Nachrichten zur Presse gelangen und durch die Presse über die ganze Welt verbreitet werden. Um den

NEUES SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH

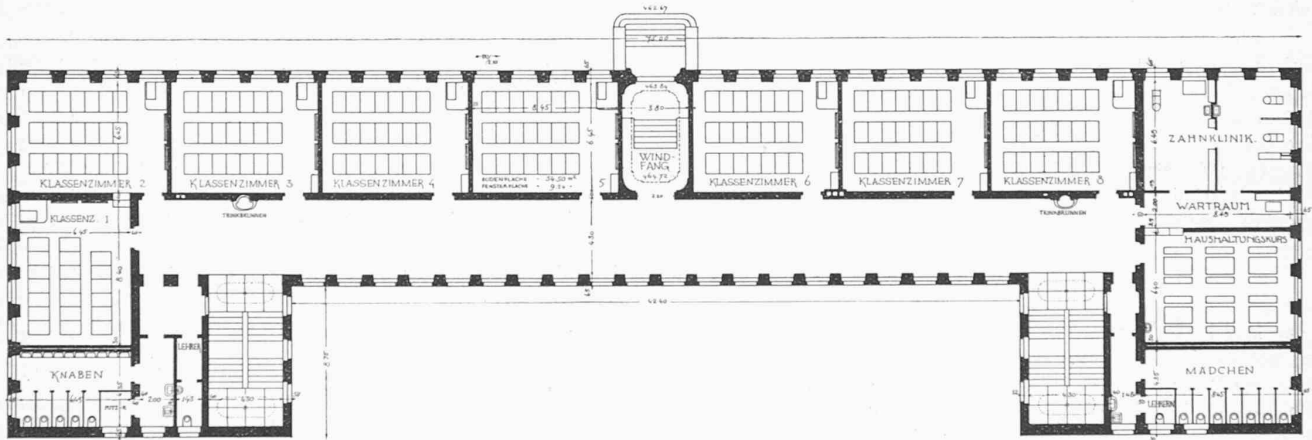
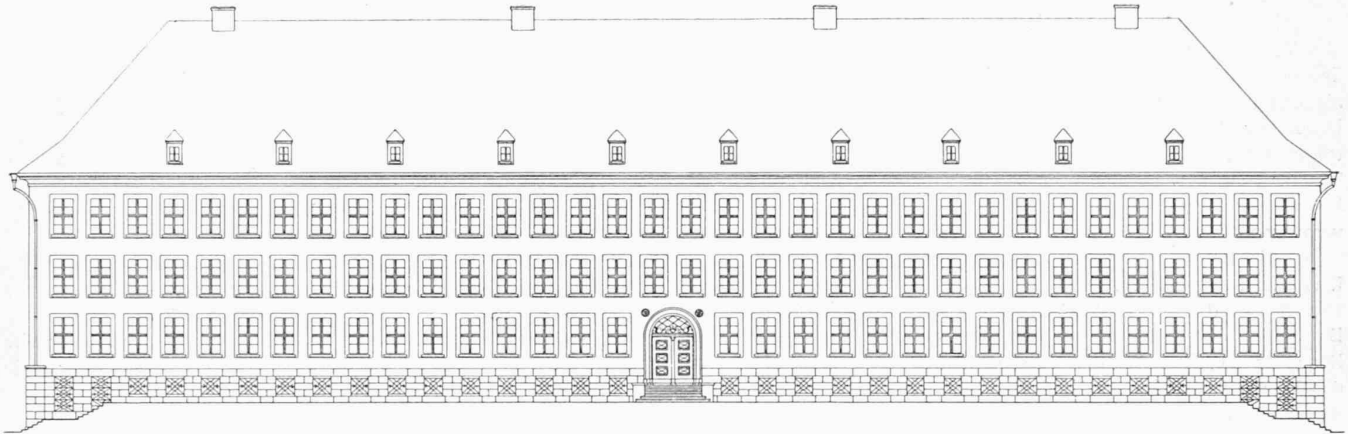


Abb. 7. Südwestfassade.

Masstab 1 : 400.

Abb. 6. Erdgeschoss-Grundriss.

Architekten Hans Vogelsanger & Albert Maurer, Rüschlikon bei Zürich.

hat, ist in ihrer Konstruktion und Ausgestaltung an sich schon eine technische Sehenswürdigkeit.

In ihr fand vom 2. bis 30. Juni die Ausstellung der FREIBALLONE und SEGELFLUGZEUGE statt, die verschiedene Freiballone, Fallschirme, Ballongeräte aller Art, sowie Segelflugzeuge verschiedenster Konstruktion, mit und ohne Hilfsmotor, Bauteile und Modelle derselben zeigte.

Am 15. Juli findet in ihr die *Kollektivausstellung des Verbandes der deutschen Luftfahrzeug-Industriellen* statt. Es ist dies die erste grosse deutsche FLUGZEUG-AUSSTELLUNG, die ein reichhaltiges Bild von dem gegenwärtigen Stand der deutschen Flugzeugindustrie, aber auch Probleme der Zukunft zeigt. Es werden hier mehr als 30 der modernsten Typen der deutschen *Flugzeuge* für die verschiedensten Verwendungszwecke, vom kleinsten Sportflugzeug bis zur grössten mehrmotorigen Verkehrsmaschine, ausgestellt werden. Daneben werden auch *Luftfahrzeugmotoren*, Luftfahrzeugzubehör, Instrumente und sonstige Ausrüstungsgegenstände zu sehen sein. Die grossen Luftverkehrs-Gesellschaften zeigen an *Luftverkehrsübersichten* die Entwicklung des Luftverkehrs. Ausserdem werden für die Probleme des Massentransportes durch die Luft und der Ueberwindung der Jahres- und Tageszeiten im Luftverkehr Wege gewiesen.

Ist die Luftverkehrshalle durchschritten, wird der Besucher durch die „Liliputbahn“ zum Ausstellungsbahnhof gebracht. Diese von der Lokomotivfabrik Krauss & Cie., München, gebaute Garteneisenbahn mit 381 mm Spurweite ist als eisenbahntechnische Neuheit von besonderer Anziehungskraft und dient auch zu Vergnügungsrundfahrten im Ausstellungspark. Ihre Lokomotiven sind naturgetreue Nachbildungen von Schnellzuglokomotiven neuesten Typs und ziehen zehn 16-sitzige offene Personenwagen über eine 3 1/2 km lange Wegstrecke mit streckenweise 20 km Stundengeschwindigkeit. Die Bahn

ist mit automatischer Kupplung versehen, fährt z. T. auf ebenem Gelände, z. T. durch einen Tunnel und ist auf der ganzen Strecke mit Flügelsignalen, sowie selbsttätiger Blockeinrichtung gesichert. Sie ist daher eine einwandfreie, technisch vollendete Durchführung einer Garteneisenbahn, deren Maschinen die stärksten Liliputmaschinen sind, die je auf der Spur von 381 mm gebaut wurden, und die alle englischen ¹⁾ an Leistungsfähigkeit übertreffen.

Im *Ausstellungsbahnhof*, der rund 40000 m² Bodenfläche mit 2500 m Vollspur- und 500 m Schmalspurgeleisen umfasst und eine rund 6000 m² Bodenfläche bedeckende, 200 m lange Eisenbahnhalle besitzt, sieht man vor allem die EISENBAHN-FAHRZEUGE. Bei den Vollspurlokomotiven sind neben verschiedenen Dampf-Kolbenlokomotiven der neuesten Konstruktion auch Turbo-, Diesel- und elektrische Lokomotiven jeder Grösse und Gattung vertreten. Bei den Vollspur-Wagen sind Personenwagen vom neusten D-Zug-Wagen bis zum Einheitswagen 4. Klasse, Schlafwagen nach neuen Plänen, Speisewagen, Triebwagen der verschiedensten Bauarten für Dampf-, Oel- und elektrischen Betrieb, und Güterwagen in allen Arten und Grössen zu sehen. Unter den Schmalspurfahrzeugen sind Lokomotiven für Dampf- und elektrischen Betrieb, Oelmotor-Lokomotiven, Benzin-, Benzol-, Druckluft-, Sauggas- und feuerlose Lokomotiven, Triebwagen mit Benzol- und Triebölmotoren, sowie Akkumulatorenwagen, sodann Personen- und Güterwagen verschiedener Bauart, sowie auch Roll-schemel für normalspurige Wagen ausgestellt.

Weiter ist hier der *Oberbau*, Geleise- und Weichenbau, verschiedene *Rangieranlagen* ausgestellt, sowie *Signale* aller Art. Ein *Bahnhofstellwerk* mit den modernsten Einrichtungen wird im Betriebe vorgeführt. Selbstverständlich hat die Ausstellung im Ausstellungsbahnhof nicht den Umfang der eisenbahntechnischen Ausstellung in

¹⁾ Vergl. z. B. „Eskdale Ry“ in S. B. Z. vom 5. August 1916, mit Abb. Red.