

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	113/114 (1939)
Heft:	24
Artikel:	Zur Frage der architektonischen Wettbewerbe mit konstruktiven Problemen
Autor:	Maurizio / Redaktion
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-50624

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: 21.02.2026

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

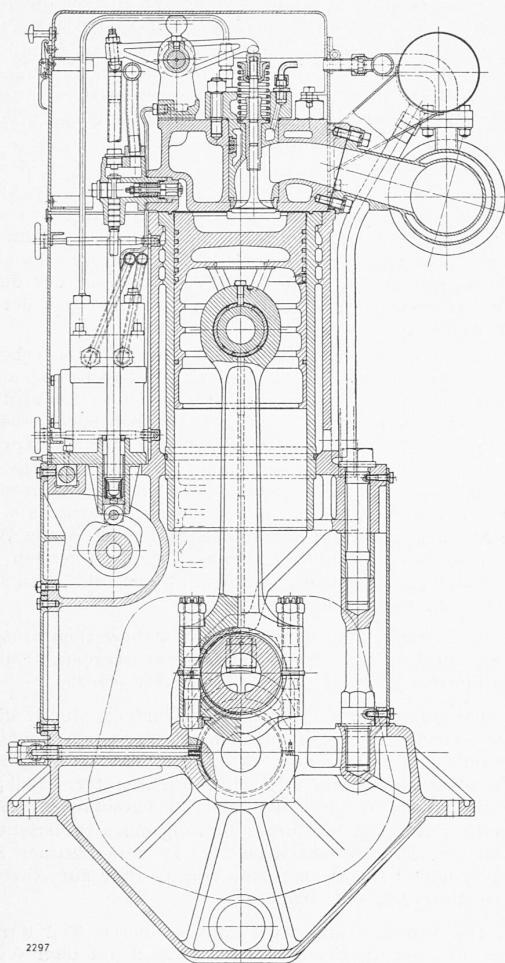


Abb. 9. Stehender SLM-Diesel für $N_e = 200 \text{ PSe}$, $n = 600 \text{ U/min.}$ — 1:13

Die Wettbewerbs-Kommission

Punkt 25 des «Merkblattes» lautet:

«Die Wettbewerbs-Kommission überwacht durch ihre drei Gruppen sämtliche Wettbewerbe. Sie ist naturgemäß auf die Mitarbeit der Vereinsmitglieder angewiesen, die darin besteht, dass diese der Kommission grundsatzwidrige Wettbewerbsvorhaben oder Vorgänge auch im Zweifelsfall unverzüglich mit den notwendigen Unterlagen melden. Nur dann sind die Vereinsorgane in der Lage, durch geeignete Massnahmen rechtzeitig den Grundsätzen Nachachtung zu verschaffen».

In dieser Formulierung ist ausgedrückt, dass die Wettbewerbs-Kommission eine Art Ueberwachungs- und Kontrollorgan darstellt, das nur in Funktion tritt, wenn bei der Aufstellung des Programms oder bei der Durchführung Verstöße gegen die Grundsätze festgestellt werden. Gewiss ist diese unerquickliche Arbeit immer in gewissem Massse notwendig. Es wäre aber zu wünschen, dass die WK in ihrer Eigenschaft als Kontrollorgan und «Standespolizei» immer seltener in Anspruch genommen werden muss. Trotzdem wird hier nicht eine Einschränkung, sondern im Gegenteil Ausbau und Erweiterung der WK empfohlen.

Die wichtigste Aufgabe der Wettbewerbs-Kommission sollte in ihrer Werbe- und Propaganda-Tätigkeit bestehen. Sie hat die Aufklärung der Öffentlichkeit über die Vorteile des architektonischen Wettbewerbes zu leiten, dafür zu sorgen, dass sowohl Ausschreibung wie Bericht über durchgeführte Wettbewerbe den Weg aus der Fachpresse in die Tagespresse finden. Sie soll (nach dem Wunsch des Verfassers) besonders auf die neu zu schaffende Kategorie der Wettbewerbe für Wohnbauten hinweisen, Presseartikel gegen die Bodenspekulation im Zusammenhang mit diesen Fragen lancieren und durch eine konsequent durchgeführte Werbetätigkeit für Diskussion in der breiteren Öffentlichkeit sorgen.

Ferner sind die Architekten und insbesondere die Mitglieder der Berufsverbände durch die Wettbewerbs-Kommission darauf zu verweisen, dass die Beachtung der Grundsätze allein nicht genügt, sondern dass es gilt, den Geist und Sinn des Wettbewerbs lebendig zu halten. Insbesondere die Preisrichter sind darauf

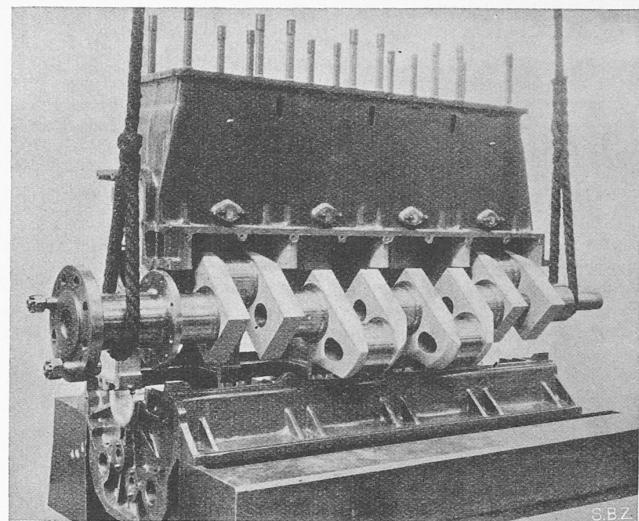


Abb. 10. Seitlicher Einbau der Kurbelwelle in einen SLM-Diesel

hinzzuweisen, dass es mit in ihrer Macht liegt, den architektonischen Wettbewerb in die richtigen Bahnen zu lenken.

Die Wettbewerbs-Kommission soll alljährlich in der «SBZ» eine Statistik der architektonischen Wettbewerbe in der Schweiz veröffentlichen, um der Architektenchaft einen ständigen Überblick über die Veränderungen und Tendenzen im Wettbewerbswesen zu geben.

Schliesslich wird empfohlen, dass die Wettbewerbs-Kommission ein Rundschreiben in Form eines Fragebogens ausarbeitet, das die in dieser und anderen Arbeiten angeschnittenen wesentlichen Fragen zusammenfasst, um so einen Querschnitt durch die Hauptmomente der Kritik zu erhalten und Vorschläge zur teilweisen Reorganisation des Wettbewerbswesens vorbereiten zu können.

Zur Frage der architektonischen Wettbewerbe mit konstruktiven Problemen

Wir erhalten folgende Zuschrift:

In Nr. 21 der «SBZ» (Seite 253) wird in einer Korrespondenz aus Basel (Ingenieur O. F. Ebbell) die Frage der Zuziehung von Ingenieuren als Preisrichter bei architektonischen Wettbewerben mit konstruktiven Problemen aufgeworfen und als Beispiel der kürzlich durchgeführte Wettbewerb für einen Hallenbau der Schweiz. Mustermesse in Basel erwähnt. Der Einsender vertritt dabei die Auffassung, dass die anonyme Mitwirkung eines anerkannten Statikers, wie auch die Zusammensetzung des Preisgerichts aus 4 Nichttechnikern und 5 Architekten unbefriedigend gewesen sei. Die Zuziehung von Ingenieuren und eine andere «Dosierung» des Preisgerichts z. B. 4:4:2 wäre eher am Platze gewesen.

Hierzu ist zu bemerken, dass eine unkollegiale Zurücksetzung des Ingenieurs gegenüber dem Architekten weder bei diesem noch ähnlichen Wettbewerben beabsichtigt war. Es ist jedoch eine sehr ernst zu behandelnde Ermessensfrage, bei welchen architektonischen Wettbewerben der Ingenieur mit entscheidender und bei welchen mit beratender Stimme mitwirken soll. Im vorliegenden Falle hätte die Dosierung 4:4:2 leicht dazu führen können, dass bei einer Abstimmung über städtebauliche und architektonische Fragen — und hierin lag das Schwergewicht dieses Wettbewerbes — die Architekten in der Minderheit geblieben wären. Um solchen unglücklichen Situationen zu begegnen, schreiben die Grundsätze des S. I. A. für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben mit Recht in § 3 vor: «Die Mehrzahl der Preisrichter muss aus Architekten bestehen». Ausschliesslich deshalb hat der vom Einsender genannte und auch vom Unterzeichneten hoch geschätzte Statiker an den Arbeiten dieses Preisgerichts nur mit beratender Stimme mitgewirkt. Ohne Vergrösserung der neungliedrigen Jury wäre eine Lösung im Sinne des Einsenders nur dann möglich gewesen, wenn sich die Zahl der Nichttechniker in diesem Preisgericht hätte reduzieren lassen.

Dass auch bei anderen Gelegenheiten keine Absicht einer Zurücksetzung des Ingenieurs gegenüber dem Architekten besteht, geht z. B. aus dem letzten Jahr durchgeführten engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Zuschauer-

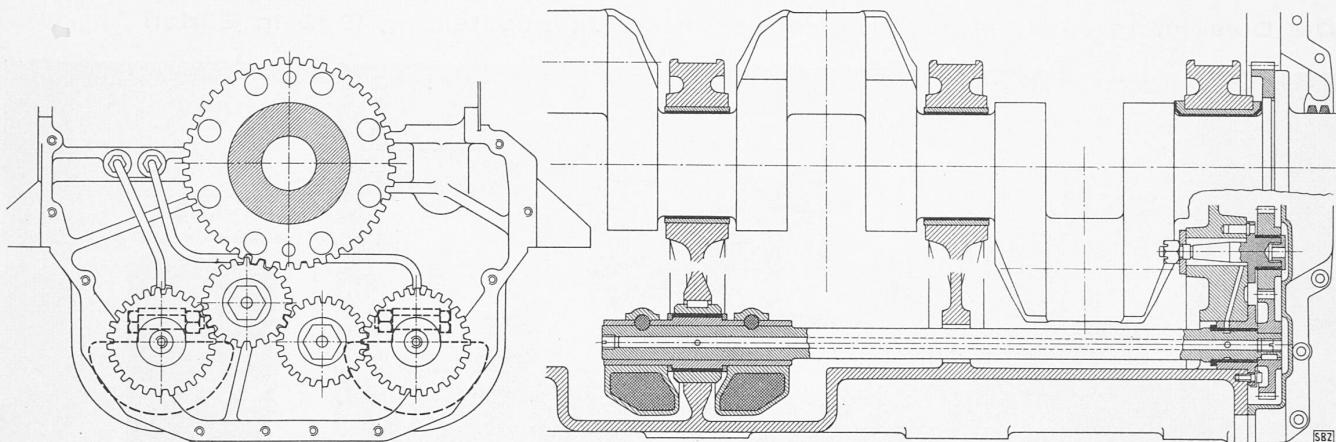


Abb. 11. Massenausgleich im vertikalen Vierzylinder-Diesel der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinen-Fabrik Winterthur. — 1:20

tribüne des Kampfstadions St. Jakob hervor, wo die «Dosierung», entsprechend der annähernd gleichen Bedeutung architektonischer und statisch-konstruktiver Fragen, 2:2:2 betrug. Der erwähnte Statiker hat dort als Preisrichter mitgewirkt.

Architekt und Ingenieur sind je länger je mehr aufeinander angewiesen, beim Wettbewerb, im Preisgericht, beim Projekt und am Bau. Kein Kollege wird die Tätigkeit seines Mitarbeiters bewusst ignorieren. Wenn sich deshalb der Ingenieur — wie die Redaktion im Nachwort (S. 253) bemerkte — als ein zwar unentbehrlicher, leider aber hernach meist ignorerter Mitarbeiter vorkommt, so kann es sich bestimmt nur um vereinzelte Fälle handeln. Kann eine schlechte Absicht nachgewiesen werden, so gehören solche Fälle zweifellos an den Pranger. Sonst aber glauben wir, dass man von den kleinen beruflichen Missverständnissen nicht zu viel Aufhebens machen sollte.

Der Kantonsbaumeister: Maurizio

*

Wir danken unserm Kollegen Maurizio für die erteilte Aufklärung und sind mit seiner Auffassung im Allgemeinen und mit seinem letzten Satz im Besondern einverstanden. Wollten wir von allen «kleinen beruflichen Missverständnissen», über die uns nicht allzusehr geklagt wird, ein Aufheben machen, so müssten wir unsere Leser öfter damit behilfigen. Zum vorliegenden Fall selbst aber haben wir doch die in langjähriger Erfahrung gewonnene Ansicht, dass in Stadtbaufragen die Ingenieure doch ebensogut Fachleute sind, wie die Architekten, besonders wenn man die wandelbaren und keineswegs einheitlichen Anschauungen in den verschiedenen Richtungen der Architektenchaft in Betracht zieht. Sogar in ästhetisch-städtebaulichen Dingen sollte man nicht die Architekten als allein urteilsfähig ansehen, vielmehr wäre es erstrebenswert, wenn gerade durch verantwortliche Zusammenarbeit von Architekten und Ingenieuren diese ihr ästhetisches Urteilsvermögen ausbilden und bewahren könnten. Dann brauchte man auch eine zahlenmässige Minorität der Architekten in städtebaulichen Preisgerichten nicht zu fürchten.

Redaktion

Die Dieselmotoren an der LA 1939 in Zürich

(Schluss von Seite 256)



Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur.

In der Halle 31, Kraftmaschinen, zeigte die S.L.M. einen Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit direkter Einspritzung, ausgerüstet mit hydraulisch gesteuerten Nadelventilen und Brennstoffpumpen mit Überströmregulierung, denen eine besondere Brennstoffzubringerpumpe vorgeschaltet ist. Die Hauptdaten der Maschine sind: Normaldrehzahl 600 U/min, Bohrung 250 mm, Hub 300 mm und Normalleistung 200 PSe. Aus Abb. 9 ist im wesentlichen ihr Aufbau zu erkennen, wovon einige Besonderheiten noch hervorgehoben seien: Grundplatte und Rahmen bis unter die Zylinderdeckel sind zusammengegossen und die Kurbelwelle wird seitlich eingeführt (Abb. 10). Zur Erzielung eines vibrationsfreien Ganges dieser Vierzylindermaschine, deren Kurven um 180° versetzt sind, hat sie zwei zur Kurbelwelle parallel laufende Nebenwellen, die mit doppelter Kurbelwellendrehzahl entgegengesetzt zueinander rotieren und Gegengewichte von der erforderlichen Masse tragen (Abb. 11). Die Auspuffventile sind zwecks erleichterten Ausbaues in einem Ventilkorb gelagert, während die Einlassventile direkt im Deckelguss sitzen. Am Ansaugstutzen ist ein Gas-Luft-Mischventil und am Ende der Nockenwelle ein Zündmagnet angebracht, sodass der Motor auch mit gasförmigen Brennstoffen betrieben werden kann. Dazu müssen allerdings auch die Kolben ausgewechselt werden, sodass der Kompressionsenddruck kleiner wird, und die Einspritzventile sind gegen Zündkerzen auszutauschen. Beim Übergang vom flüssigen zum gasförmigen Brennstoff beträgt der Leistungsabfall 10–25%, je nach dem Heizwert des Gases.

Eine Maschine gleicher Art ist im Landesausstellungsschiff «Taucherli» eingebaut, dreht dort jedoch nur mit 500 U/min und hat dementsprechend eine auf 180 PSe reduzierte Leistung.

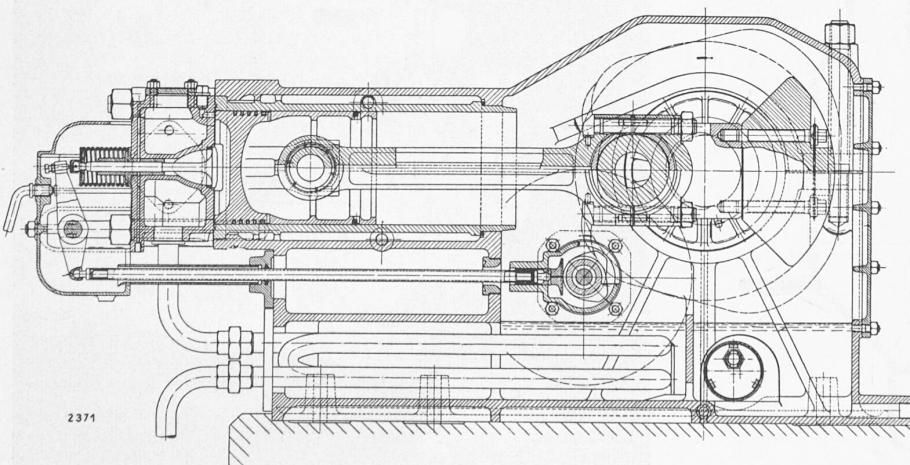
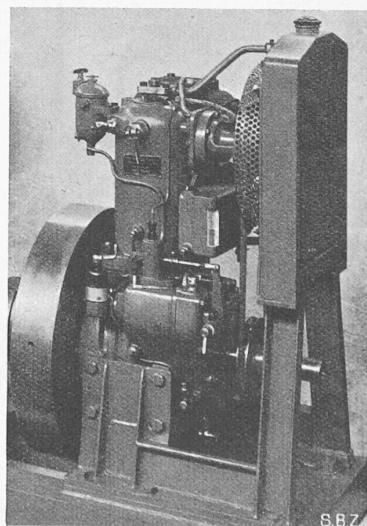
Abb. 12. Liegender Dieselmotor für $N_e = 30/36 \text{ PSe}$, bei 750/850 U/min. — Masstab 1:12
Schweiz. Lokomotiv- und Maschinen-Fabrik Winterthur

Abb. 13. Zweitakt-Einzylinder-Diesel, 10 PSe, 1000 U/min, der A.G. vorm. Weber & Co., Uster