Das neue Sekundarschulhaus in Oerlikon

Autor(en): **Redaktion**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40159

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

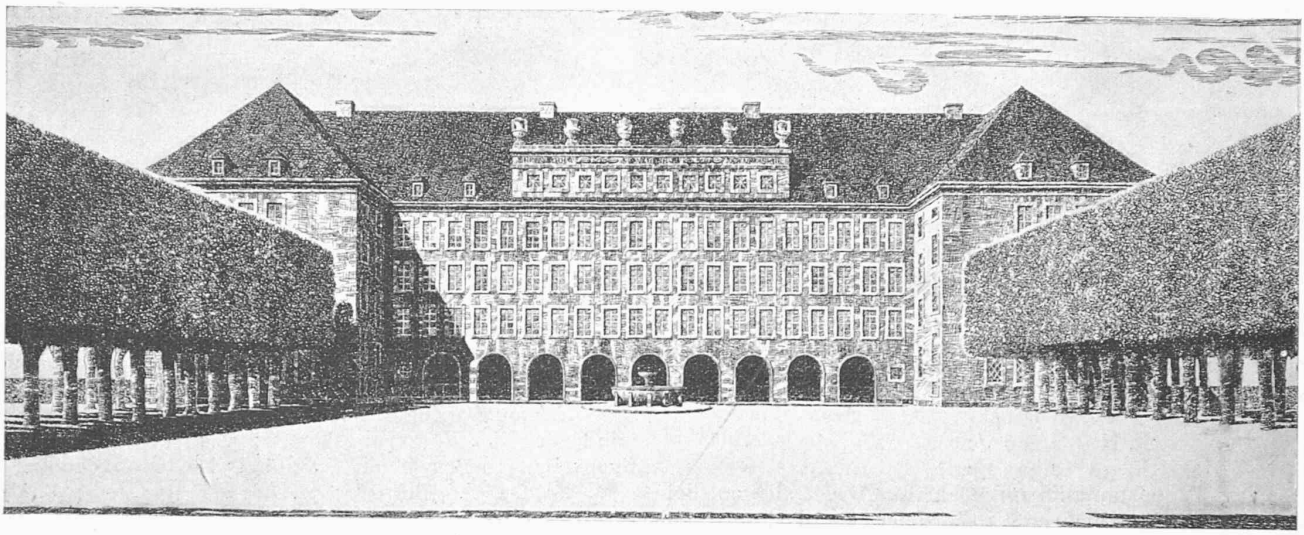


Abb. 2. Nordostfront vom Schulhof aus gesehen, mit der vollentwickelten Linden-Umrahmung, d. h. in der beabsichtigten Gesamtwirkung.

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.

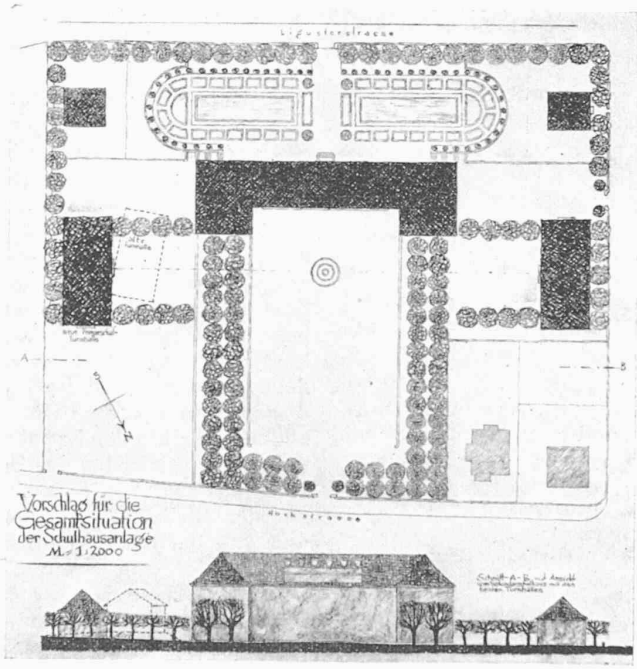


Abb. 1. Lageplan und Schnitt. — Masstab 1 : 2000.

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 äussern Erscheinung. Die Hauptfront (Abb. 7) und mit ihr die Reihe der Schulzimmer blickt nach Südwesten; der 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 Wandbrünnchen (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 in 11 m unter Oberkant Erdgeschoss auf gewachsenen Boden, was ausserordentlich umfangreiche besondere Fundierungen im Mehrkostenbetrag von 52000 Fr. zur Folge hatte; im übrigen betrugen 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 Schlackenhohlkörpern durchgebildet, darauf in allen Klassenzimmern Inlaidlinoleum, in Korridoren und Singsaal Korklinoleum. Auch die Treppen sind in Eisenbeton konstruiert, mit Auftritten aus Granitplatten. Dach: engobierte Biberschwänze über Schindelunterzug; Heizung: Niederdruckwarmwasserheizung mit Kohlenfeuerung.

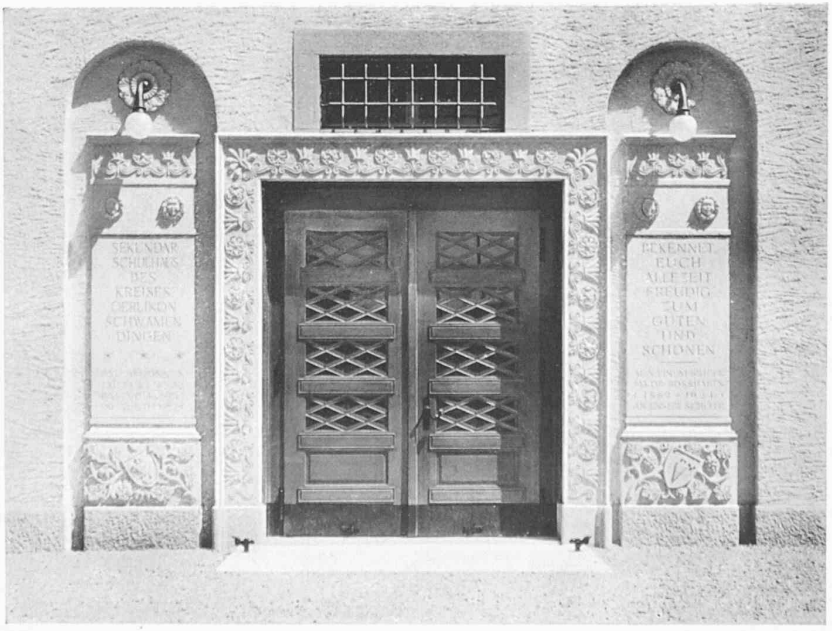
Formal ist das Gebäude in einem wohltuend unaufdringlichen Klassizismus gehalten, sodass als Hauptsache der kubisch-klare Block wirkt. Im einzelnen erscheinen die klassischen Formelemente individuell und anders zusammengefügt, als man es nach dem klassischen Kanon,

[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.



OBERES BILD: NORDOSTFRONT UND SPIELPLATZ UNTERES BILD: NORDWESTLICHER EINGANG

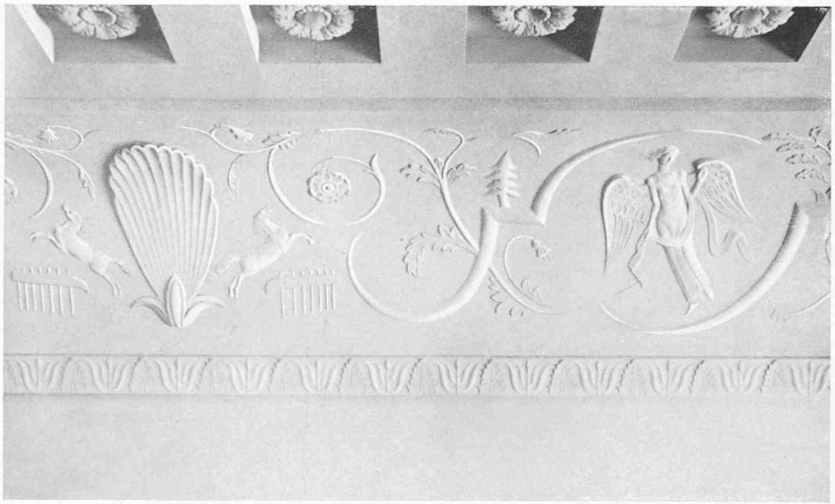
BILDHAUERARBEITEN VON OTTO MÜNCH, ZÜRICH



SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH

ARCHITEKTEN H. VOGELSANGER & ALB. MAURER, RÜSCHLIKON

Aufnahmen von E. Linck, Zürich Kunstdruck A.-G. Jean Frey, Zürich



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.

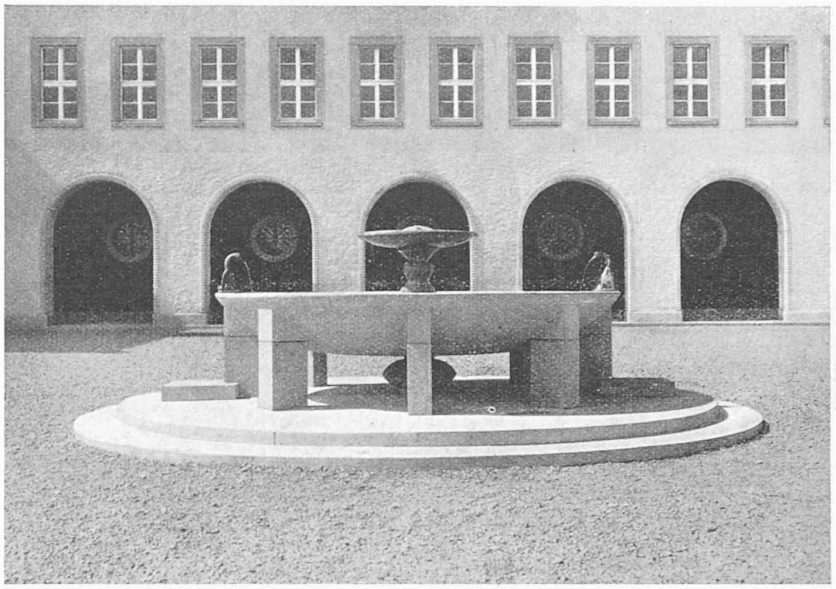


Abb. 3. Granitene Brunnenschale im Schulhof.

Architekten
Vogelsanger & Maurer
in Rüschlikon.

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 RUNDFUNK-MASCHINENSENDER 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 interessanten 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.

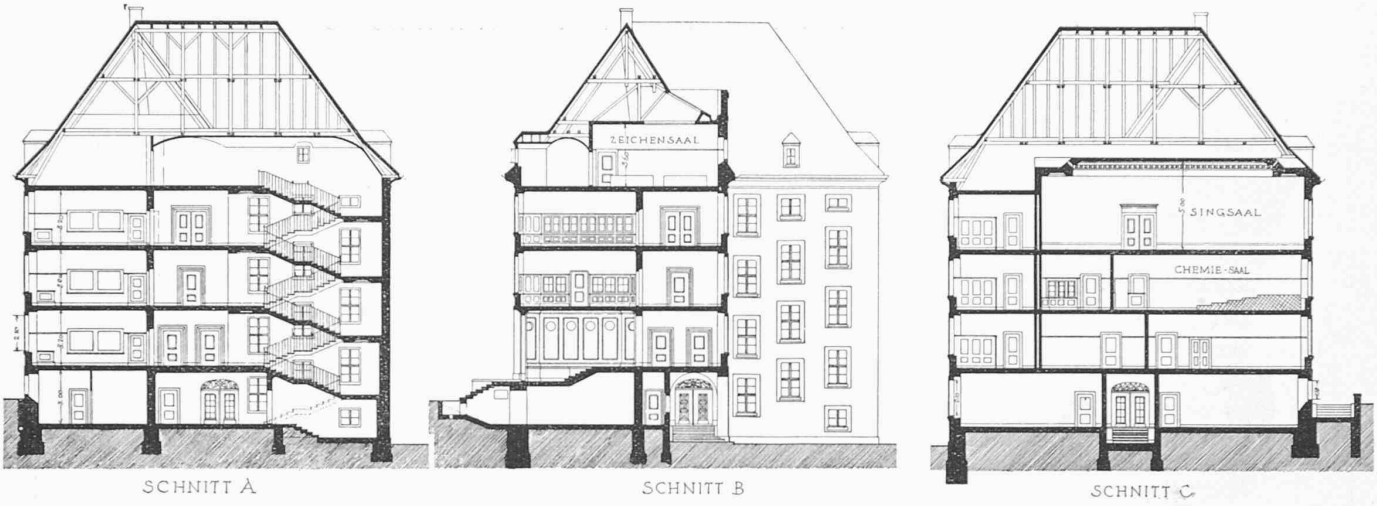
Besonderem Interesse wird die *Postkraftwagen-Ausstellung* begegnen, für die in der Halle eine eigene grosse Rotunde erbaut ist. Hier sind die modernsten Postautos der verschiedensten Grössen, vom 4-sitzigen Kleinwagen bis zum 26-sitzigen Personenwagen, Gesellschaftswagen, Benzin- und Elektro-Postpaketkraftwagen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



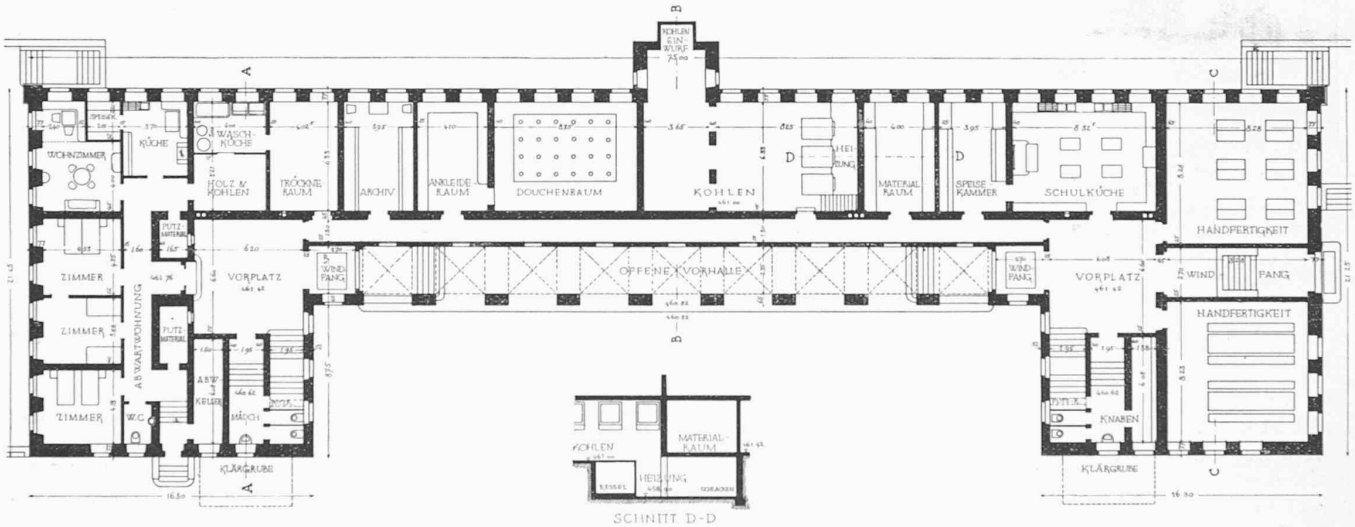


Abb. 8 bis 10. Schnitte. Masstab 1 : 400. Abb. 5. Untergeschoss-Grundriss.

Ausstellungsbesuchern eine nur auf den modernsten Verkehrsleistungen beruhende neue Form einer Zeitung vorzuführen, wird hier eine *Funkzeitung* hergestellt. Man sieht, wie die Nachrichten aufgenommen und redigiert werden, in die Setzerei wandern und wenige Minuten später der Druck erfolgt. Auch der Vertrieb der Zeitungen bei der Post und in der Stadt wird gezeigt.

In Halle 5a ist dann der VERKEHR AUF LANDSTRASSEN zur Darstellung gebracht. Neben dem Entwurf und Bau von Strassen aller Art, einschliesslich der Strassenbrücken, die in Modellen und Plänen vorgeführt werden, sowie der Unterhaltung der Strassen- und Brückenbauten usw., spielt hier die Herstellung von *Automobilstrassen* und der Ausbau der jetzigen Strassen für den Automobilverkehr eine besondere Rolle. Es wird gezeigt, wie das Strassennetz für den durchgehenden Kraftwagenverkehr ausgebaut und wie dieser Ausbau sich in der Linienführung, in den Steigungsverhältnissen und der Beschaffenheit der Fahrbahn den Bedürfnissen des Kraftwagenverkehrs anpassen muss.

Von Halle 5a gelangt man in den Hof zwischen den Hallen 4, 5a und 8, in dem *Strassenbau-Maschinen* ausgestellt sind. Hier sind Autosteinbrecher, Strassenwalzen, Sprengwagen, Strassenzugmaschinen, Motorschlepper, Radschlepper, Raupenschlepper, Betonmischmaschinen u. a. zu sehen.

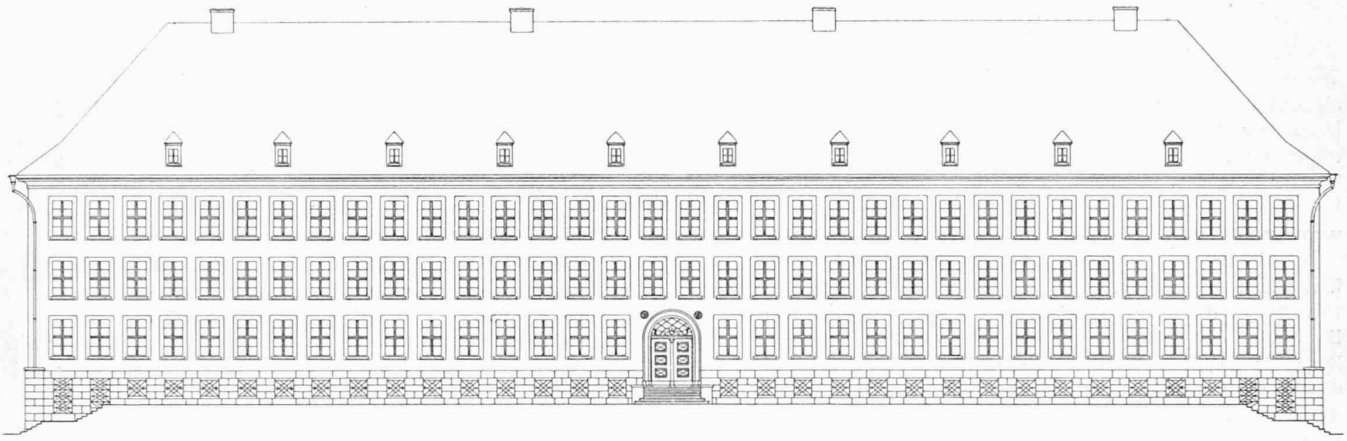
In Halle 8, einer offenen Waggonhalle, sind die *Strassenbahnen* untergebracht. Hier sieht man normal- und schmalspurige (1000 mm) Motor- und Anhängewagen verschiedener Systeme und Firmen, Postmotorwagen, Restaurationswagen, Gepäckwagen, sowie Motoren und sonstige Ausrüstungsteile.

Südlich von Halle 8 gelangt man in Halle 6, in der zunächst die Abteilung STÄDTISCHE STRASSEN ausgestellt ist, in der man durch Pläne und Modelle über den Bau städtischer Strassen, über deren Befestigungsmittel, Städtereinigung und Staubbekämpfung, sowie über die *Verkehrspolizei* unterrichtet wird. Dann erhält man in der Abteilung VERKEHR IM STÄDTEBAU durch Pläne und Modelle Einblick in die grosse Stadt mit den Eisenbahn-, Industriebahn- und Strassenbahnanlagen, in die Anlage von Verkehrstrassen, Erweiterung der Altstadt, Citybildung, Einteilung der Stadt und Platzformen usw.

Nun betritt man die im Anbau der Halle 7 von der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt eingerichtete Sonderabteilung LUFTFAHRT-WISSENSCHAFT und PRAXIS. Hier werden die Methoden der Flugzeug-, Motoren-, Luftschrauben-, Instrumenten- und Material-*Prüfungen* vorgeführt, die Untersuchungen der Luftschiff- und Flugzeugbau-*Forschung* und der medizinischen Forschung gezeigt. Es sind die wichtigsten *Luftfahrerkarten* zu sehen und zum ersten mal die ganze *Luftfahrtliteratur* zusammengestellt. Der Meteorologie, dem Luftverkehr und der Statistik sind besondere wissenschaftliche Abteilungen gewidmet; hier sind besonders viele Modelle von *Flughäfen*, sowie von sonstigen Einrichtungen für den Luftverkehr interessant. Die *Luftschiffe* sind in Modellen und in Konstruktionsteilen vorgeführt. Auch das *Luftbild*, seine wissenschaftliche Verwertung und die *Luftbildmessung* werden gezeigt. Ferner sind die zahlreichen für die Luftfahrt benötigten Instrumente und Apparate, wie Kompasse, Barographen, Theodolite, Meteorographen usw. ausgestellt. So zeigt gerade diese Ausstellung, welch grosses Verdienst die Wissenschafter und Ingenieure an der Weiterentwicklung der Weltluftfahrt haben.

Nun kommt man in die über der ehemaligen Arena des Ausstellungsgeländes neuerbaute Halle 7 für den LUFTVERKEHR. Diese dreischiffige Halle mit 3600 m² Grundfläche, 45 m grösster Breite und 82,5 m grösster Länge, deren Mittelschiff eine Spannweite von 26 m bei einer Binderentfernung von 16,4 m und einer Firsthöhe von 9,5 m

NEUES SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH



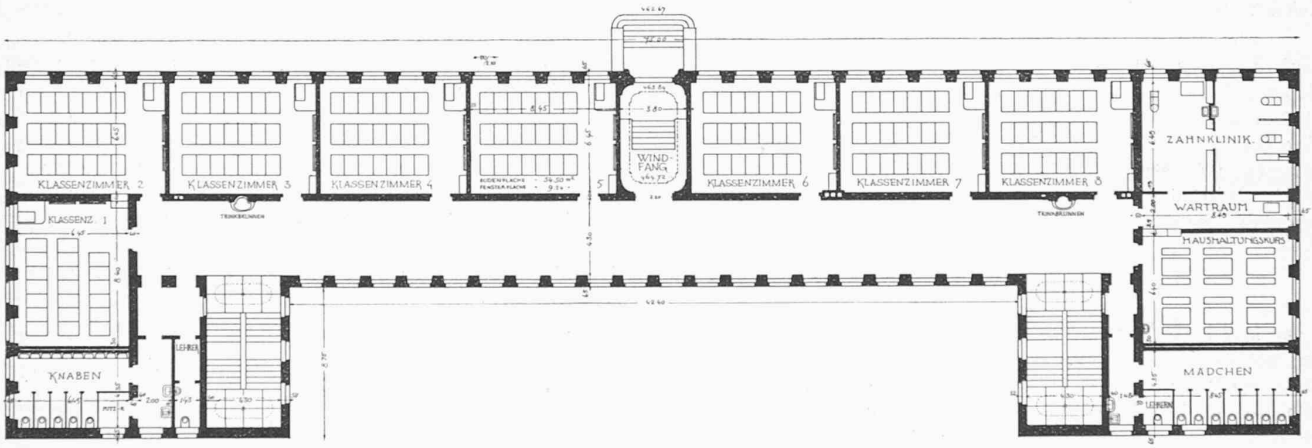


Abb. 7. Südwestfassade. Masstab 1 : 400. Abb. 6. Erdgeschoss-Grundriss.

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.

Ab 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 reichhhaltiges 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 Gartenbahn mit 381 mm Spurweite ist als eisenbahntechnische Neuheit von besonderer Anziehungskraft und dient auch zu Vergnügungsrundfahrten im Ausstellungspark. Ihre Lokomotiven sind naturgetreue Nachbildungen von Schnellzugslokomotiven 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 40 000 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 Rollschemel 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.