

Ein kleines Landschulhaus

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 16

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42592>

Nutzungsbedingungen

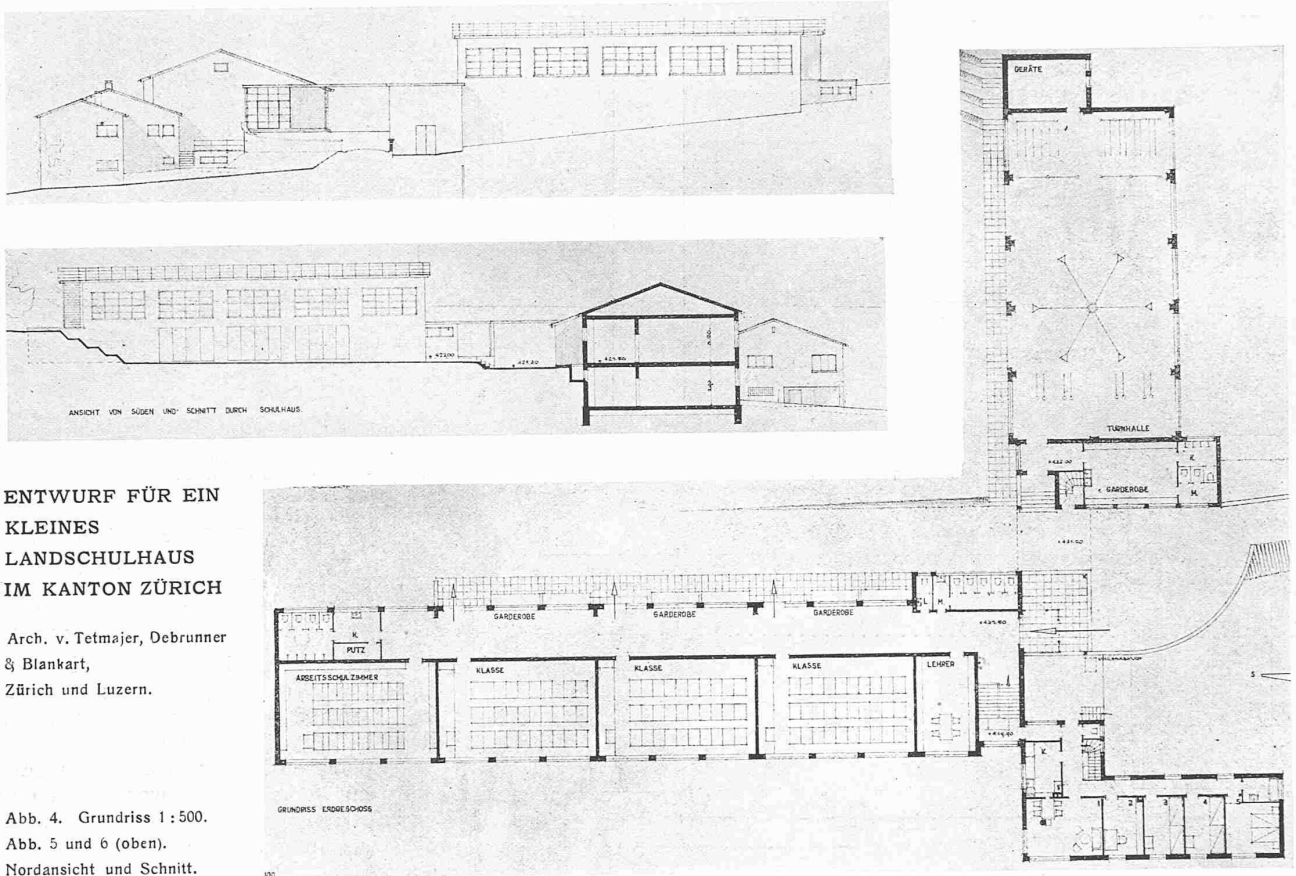
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



ENTWURF FÜR EIN KLEINES LANDSCHULHAUS IM KANTON ZÜRICH

Arch. v. Tetmajer, Debrunner
& Blankart,
Zürich und Luzern.

Abb. 4. Grundriss 1:500.
Abb. 5 und 6 (oben).
Nordansicht und Schnitt.

eingestellten Temperatur. Die Herrendouche enthält eine Waschrinne für Schmutzwäsche (Fussballer bei Regenwetter) und drei Douchen. Die kleine Küche weist einen Schüttstein mit Warm- und Kaltwasser, einen elektrischen Herd und einen verschiebbaren Küchentisch auf; sie wird vom Verwalter auch als Kassenraum und Billettausgabe benutzt. Die Garderobeschränke sind Blechkasten nach bewährtem amerikanischem System der Roneo A.-G. Zürich.

Die Farbgebung der gesamten Anlage wurde auf das schöne Rot der Tennisplätze abgestimmt. Sämtliches Mauerwerk ist ein moosiges Olivgrün, die Fenstersprossen sind dunkelbraun und die äusseren Türen in einem dunkeln Lavendelblau gestrichen. Sämtliche Innenräume sind ganz hell gehalten, mit Ausnahme der Veranda, die, wie schon erwähnt, das Rot der Tennisplätze aufweist. Das Mobiliar des innern sind gute, einfache Typenmöbel. In der Veranda sind dazu noch vier behaglichere Rohrsessel aufgestellt; fürs Freie sind die altbewährten Eisenmöbel bevorzugt. Das Sonnenschutzdach über der Terrasse ist eine, auf eine einfache Eisenkonstruktion aufgelegte Zeltblache, die an Haken befestigt wird und von Hand zurückgeschoben und herabgelassen wird.

Ein kleines Landschulhaus.

Im Anschluss an die Sportanlage Sonnenberg sei noch ein Entwurf der gleichen Architekten für ein kleines Landschulhaus vorgeführt, das zwar nicht zur Ausführung gelangt ist. Wenn wir, in Abweichung von der Regel, den Entwurf dennoch veröffentlichen, geschieht es wegen seiner innern Verwandtschaft mit der Sportanlage: beide sind im nämlichen Geist organischer Verbindung von Natur und Bauwerk entworfen. Hier handelte es sich um ein Schulhäuschen mit nur drei Klassenzimmern und einem Arbeitsschulzimmer, mit Schulküche, Bädern, Handfertigungsraum u. a. m. im Untergeschoss, dazu eine Lehrerwohnung und eine Turnhalle. Wie anspruchslos und nett die Verfasser die Aufgabe gelöst haben, zeigen die Bilder: Schul-

zimmer wie Turnhalle münden ebenerdig auf den sonnigen Tummelplatz, der auf den gegenüberliegenden Seiten von den amphitheatralisch verwerteten Böschungen einer alten Kiesgrube umschlossen ist. Es ist bezeichnend, aber sehr bedauerlich, dass für so natürliche und anspruchlose Haltung des Schulhauses eines abseitigen Dörfleins die Bevölkerung kein Verständnis aufbringt, dass sie vielmehr meint, ihr Schulhaus, und sei es auch noch so klein (die Gemeinde hat zwei Lehrer!), müsse unbedingt im Dorfbild feierlich dominieren, und dass sie demgemäss einen Hochbau mit prächtigem Sonnenuntergang auf der Perspektive vorzieht. Man darf nicht müde werden, solch unzeitgemässes Repräsentationsbedürfnis, solch falsches Pathos immer wieder zu bekämpfen; darum die Veröffentlichung dieses reizvollen Entwurfs.

Mitteilungen.

Turbo-elektrischer Schiffsantrieb. Der erste in Europa gebaute Grossdampfer mit turbo-elektrischem Antrieb, die „Viceroy of India“, ist kürzlich in Glasgow von Stapel gelaufen. Wie „Engineering“ und „The Engineer“ vom 21. September 1928 berichten, handelt es sich um einen Zweischraubendampfer von 19000 Tonnen. Jede Schraube wird mittels eines Dreiphasen-Synchron-Motors von 8500 PS bei 109 Uml/min angetrieben. Der Dampfer soll eine maximale Geschwindigkeit von 19 Knoten erreichen. Die Leistung von 2×9000 kW wird in zwei Generatoren von 9000 kW bei 2700 Uml/min erzeugt, die von zwei Curtisturbinen der British Thomson Houston Co., Rugby, angetrieben werden. Diese Firma ist, wie bekannt, eine Tochtergesellschaft der amerikanischen General Electric Company, die bereits langjährige Erfahrungen im turbo-elektrischen Schiffsantrieb besitzt. Im Einklang mit der neueren Entwicklung in der Verwendung von Hochdruckdampf ist auch die Turbinen-Anlage des „Viceroy of India“ mit ölfuehrten Hochdruckkesseln, Bauart Yarrow, ausgerüstet. Sechs Haupt- und zwei Hilfskessel liefern Dampf von rd. 25 at abs. und 375° C, der in den Turbinen auf ein Vakuum von 93% expandiert. Das Kesselspeisewasser wird durch Anzapfung der Hauptturbinen in drei Stufen vorgewärmt.

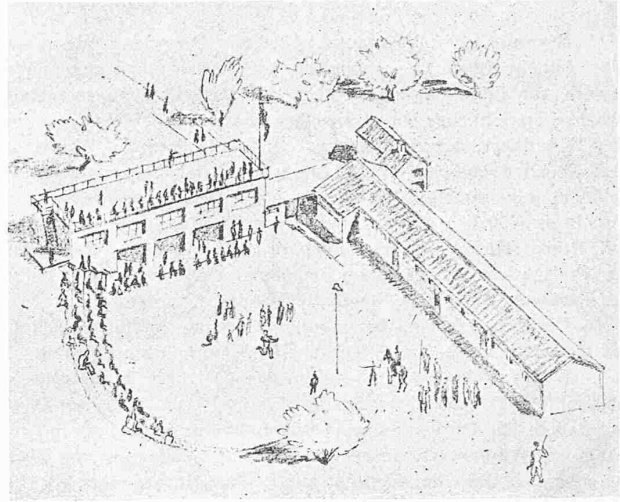
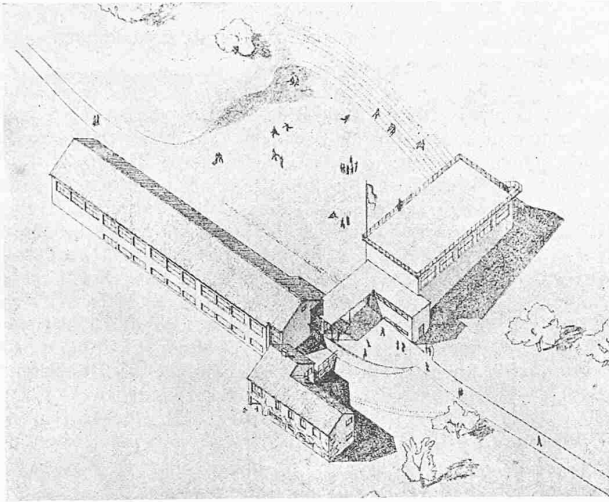


Abb. 2 und 3. Fliegerbilder, links aus NO, rechts aus SW, des ländlichen Schulhauses. — Arch. v. Tetmajer, Debrunner & Blankart, Zürich.

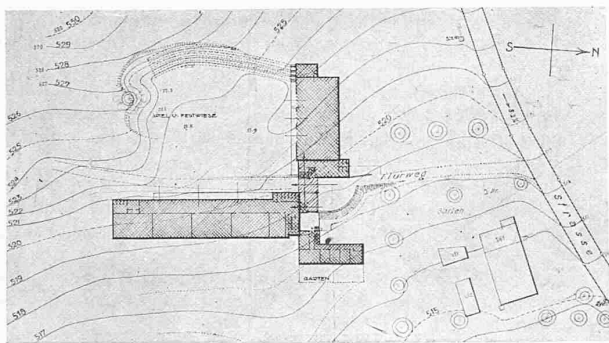


Abb. 1. Lageplan 1 : 2000, mit 1 m-Höhenkurven.

Für Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Kochen usw. sind im übrigen noch vier Hausturbinen von je 500 kW, zwei Oelmaschinen von je 165 kW, und eine solche von 50 kW als Reserve aufgestellt. Als Vorteile des turbo-elektrischen Antriebes werden erwähnt: Günstiger Dampfverbrauch bei kleiner Fahrt zufolge gänzlicher Abschaltung einer der zwei Turbogruppen, Vermeidung des Getriebelärms, Verhinderung des Durchgehens („racing“) der Turbinen. Der Wegfall der Rückwärtsturbine ergibt ein einfacheres Rohrleitungssystem. Für die Rückwärtsfahrt steht ebenfalls volle Kraft zur Verfügung. Man erwartet, dass es möglich sein wird, von der Vorwärts-Geschwindigkeit von 18 Knoten innerhalb 30 Sekunden die Propellerdrehrichtung zu wechseln und rückwärts zu fahren. Schliesslich werden auch die Unterhaltungskosten gegenüber dem direkten Antrieb günstiger eingeschätzt. Es wird interessant sein, später zu hören, ob mit der „Viceroy of India“ relativ ebenso günstige Erfahrungen gemacht werden, wie sie s. Zt. der turbo-elektrische Antrieb des amerikanischen Schlachtschiffs „New Mexico“ zeitigte. Koe.

Ausstellung für Schaufenster-Beleuchtung und Lichtreklame in Basel. Das Gewerbemuseum Basel hat in seinen Räumen, zusammen mit der Kantonalen Gewerbekammer und dem Elektrizitätswerk, eine sehr lehrreiche Ausstellung für Schaufenster-Beleuchtung und Lichtreklame veranstaltet, die bis zum 4. November d. J. dauert. Diese Sonderschau führt in instruktiven Demonstrations-Beispielen vor Augen, wie es heute gelingt, Schaufenster anziehungskräftig zu gestalten und welche Möglichkeiten die Technik bietet, geschmackvolle und werbewirksame Lichtreklamen zu verwenden. In 22 Schaufenstern, die alle verschieden beleuchtet sind und ausserdem in dekorativer Hinsicht als Lehrbeispiele gelten können, werden falsche und richtige Beleuchtungsarten gezeigt. In der Lichtreklame-Abteilung werden durch Originale die beiden Hauptgruppen, Glühlampen- und Neonröhren-Anlagen, in mannigfaltiger Auswahl vorgeführt. Durch viele Photographien bestehender Lichtreklamen wird veranschaulicht, dass es heute möglich ist, Anlagen so herzustellen, dass sie den ästhetischen Anforderungen nicht zuwider-

laufen. Das Studium der ausgelegten Verordnungen von neun in- und ausländischen Städten beweist, dass der Einführung zeitgemässer Lichtreklamen oft noch Hindernisse im Wege liegen, die im Interesse einer weitgehenden Anwendung solcher Reklamen hoffentlich bald verschwinden mögen. Die lehrreiche Ausstellung, die in diesem grossen Ausmass erstmals in der Schweiz stattfindet, verdient die volle Aufmerksamkeit der Architekten, der Elektrofachleute und aller übrigen beteiligten Kreise. Gu.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Max Gattiker, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Zürich [Dissertation: Beiträge zur Kenntnis des Silika-Gels]; Ernst Hofmann, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Unterkulm (Aargau), [Dissertation: Ueber die Einwirkung von Salpetersäure auf Cellulose und Buchenholz]; Willi Wanger, dipl. Elektro-Ingenieur aus Zürich, [Dissertation: Stromverdrängung im Ankerstreufeld] und Edwin Ziegler, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Lüsslingen (Solothurn), [Dissertation: Die Reduktionsprodukte der Azofarbstoffe aus Acetessiganiliden]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* den Herren Ernst Allemann, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Welschenrohr (Solothurn), [Dissertation: Bestimmung von Ionenteilungskoeffizienten]; Walter Schneider, dipl. Apotheker aus Zürich [Dissertation: Zur Biochemie des Penicillium glaucum. — Ein Beitrag zur Frage nach der Bedeutung der H-Ionenkonzentration, der Nährstoffkonzentration und nach der Wirkung von Eisen als Katalysator] und Ulrich Simeon, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Lenz (Graubünden), [Dissertation: Samenbildung und Samenverbreitung bei den in der Schweiz unterhalb der Waldgrenze wachsenden Pflanzen].

Die Hebung der Eisenbahn-Rheinbrücke zwischen Buchs und Schaan. In dem Aufsatz in Nr. 8 (vom 25. August d. J.) hat nachstehender Satz Anlass zu Missdeutungen gegeben: „Die Bundesbahndirektion Innsbruck übertrug für die Zeit der Brückenhebung die Leitung und Ueberwachung dieser Spezialarbeit ihrem erfahrenen Brückenpersonal, während die Leitung der Gesamtausführung dem Berichterstatter oblag“. — Zur Aufklärung bittet uns der Verfasser mitzuteilen, dass die Leitung der Brückenhebungsarbeiten in den Händen des Herrn Baurat Ing. Richard Berger, Vorstand der Fachgruppe für Brückenbau bei der Bundesbahndirektion Innsbruck lag, der diese Arbeiten mit seinen Fachingenieuren und seinem geschulten Personal ausführte, während die damit im Zusammenhange stehenden Arbeiten auf beiden Zufahrtsrampen durch die „Streckenleitung Feldkirch“ unter Leitung des Berichterstatters durchgeführt worden sind.

Die Anzahl der Motorfahrzeuge in Deutschland wurde für den 1. Juli zu 933312 Stück ermittelt, was einer Zunahme um 37% gegenüber der Anzahl am 1. Juli 1927 entspricht. Davon sind 351380 Personenwagen und 438288 Motorräder, und nur 122000 Lastautomobile, zu denen noch rd. 22000 Traktoren hinzukommen.