

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 24

## **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:** 06.02.2025

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

Fenster: Eiserne Schiebe- und Klappfenster nach Spezialmodell mit luftdichter Doppelverglasung System „Avo“, wie beim „Neuen Singer“.

*Installationen:* Zentralheizung mit einem Kessel von 2,10 m<sup>2</sup> Heizfläche und Radiatoren von 45 m<sup>2</sup> Nutzfläche; Warmwasserversorgung durch einen Boiler zu 200 l.

*Kosten:* Das Land kostete 11 000 Fr., der Bau 55 680 Fr., was bei 960 Kubikmeter Raumgehalt einen Einheitspreis von 58 Fr. pro m<sup>3</sup> ergibt, Gebühren, Honorar und Anschlüsse 5 570 Fr., Umgebungsarbeiten 2 250 Fr. Totale Bausumme 74 500 Fr.

\*

Das Wohnhaus an der Hackbergstrasse ist in gleicher Konstruktion erbaut wie das Haus „Zum Neuen Singer“. Während dort die durch die Skelettkonstruktion vorgeschriebene genaue Rationalisierung der Raumgrösse für ein genau festgelegtes und stabiles Wohnbedürfnis durchaus am Platz ist — es nehmen eben nur solche Mieterinnen darin Wohnungen, denen die Zimmer passen — und während dieses System auch mit Vorteil bei grossen Siedlungen verwendet werden wird, wo die Bedürfnisse ähnlich liegen, so scheint mir die gleiche Konstruktion für ein privates Einfamilienhaus nicht ganz so reibungslos zu passen. Es liesse sich vorstellen, dass man eine Befreiung vom Zwang des Skelettschema, der nicht weniger tyrannisch ist als jener der klassischen Axen, als grossartigen „Sieg des neuen Baustils“ feiern würde — wenn eben das Schema das Aeltere und die Beweglichkeit das Neuere wäre. Der Zwang, auch das angebaute Treppenhaus dem normalisierten Konstruktionsschema sauber einzugliedern, hat aussergewöhnlich steile Treppenläufe ergeben, (Stufenhöhe 20,8 cm, Auftritt 20 cm), sodass man sich fragt, ob in letzter Instanz eigentlich der menschliche Bewohner oder die abstrakte Sauberkeit der Konstruktion die Hauptsache ist. Diese Frage stellt sich auch angesichts des Fehlens jeder Sonnenschutz-Einrichtung; auch aus der Stuttgarter Weissenhofsiedlung ist bekannt geworden, dass sich die dortigen grossen Fenster über Erwarten gut im Winter, dagegen weniger im Sommer bewährt haben, wo sich die Bewohner schutzlos der Sonnenhitze preisgegeben fühlen. Auch hier zeigt sich, dass die altmodischen Läden mit beweglichen Jalousiebrettchen, die sich bei breiten verglasten Flächen natürlich nicht anwenden lassen, eine sehr raffinierte technische Erfindung sind und einen Komfort darstellen wie er in gleicher Vollkommenheit für das breite Fenster noch nicht gefunden ist. Denn jene alten Läden erlauben ein Offenhalten der Fenster selbst bei Schlagregen, eine bessere Ventilation als alle inneren Vorhänge, besonders als in Führungen laufende Rouleaux, bei gleichem Schutz gegen Licht und bei viel grösserer Einbruchssicherheit. Und mit den massiven, als Schiebläden konstruierten Platten aus Eternit oder andern homogenen Materialien, die man auch schon versucht hat in äusseren Schienen laufend anzubringen, ist auch nicht viel oder wieder zuviel geholfen. Es ist gut, sich derartige ungelöste Probleme gelegentlich deutlich vor Augen zu halten.

Das sind keine speziellen Einwände gegen das Haus, von dem hier gerade die Rede ist, aber Gedanken, die sich bei diesem Anlass aufdrängen, gerade weil dieses Haus, wie alle Bauten von Artaria und Schmidt, mit grösster Sorgfalt durchkonstruiert ist, sodass anhaftende Mängel auf dem System selbst und nicht auf mangelhafter Durchführung eines idealen Systems beruhen. Und wenn wir hier diese Bedenken äussern, so darf nicht vergessen werden, dass man billigerweise einen Unterschied machen muss zwischen den möglichen und unvermeidlichen Schwierigkeiten, die, wie hier, aus dem Bestreben entstanden sind, gegenüber dem bestehenden Zustand billigere und bessere Konstruktionen zu verwenden, und den andern Mängeln gewöhnlicher Art, die gerade aus Bequemlichkeit und aus ungenauem Durchdenken der Aufgabe stammen. Wenn wir aber schon an historische Bauten strenge Masstäbe anlegen, so muss das gleiche modernen Bauten gegenüber auch erlaubt sein.

P. M.

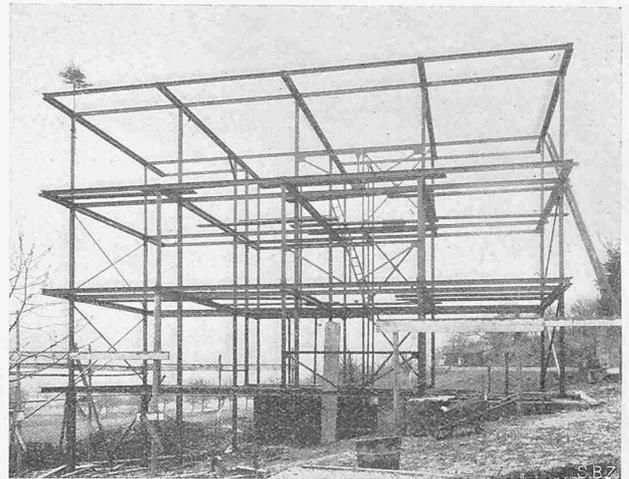


Abb. 13. Wohnhaus an der Hackbergstrasse in Basel.  
Stahlskelett im Bau.

## MITTEILUNGEN.

**Versuchs- und Lehraufzug des Deutschen Aufzugs-Ausschusses.** Als in den Jahren 1925 und 1926 die Schaffung reichseinheitlicher Vorschriften für die Ueberwachung und den Betrieb von Aufzügen besprochen wurde, bekam der schon früher in der Aufzugindustrie erwogene Gedanke lebendige Form, zur Durchführung von Versuchen allgemeiner Bedeutung und zur unparteiischen Untersuchung einzelner Bauarten von Aufzugsteilen eine Versuchsanlage zu errichten. Vor einigen Wochen ist nun diese Anlage fertiggestellt und dem Deutschen Aufzugs-Ausschuss und der diesem unterstellten Aufzugsprüfstelle übergeben worden. Die „V. D. I.-Nachrichten“ vom 4. Dezember berichten darüber folgendes: Der Versuchs- und Lehraufzug steht im vorderen Westflügel der Ausstellungshalle des Deutschen Arbeiterschutz-Museums in Charlottenburg. Der Turm aus Eisenkonstruktion mit Eisenbetonverkleidung ist freitragend auf einem schweren Betonfundament errichtet, durchbricht in etwa 10 m Höhe das Glasdach der Halle und erreicht mit seiner Spitze eine Höhe von etwa 35 m über dem Erdboden. 10 m unter dem Turmdach ist eine breite, glasverkleidete Galerie rings um den Turm herumgeführt, die als Arbeitstand dienen soll, wenn oben im Schacht Aufzugswinden für Versuche aufgestellt werden. Der Querschnitt des Turmes wird durch die Fahrbahn des 2,5 × 2,5 m im Grundriss messenden Fahrkorbs mit Gleitfangvorrichtung und des zugehörigen Gegengewichtes ausgefüllt. Unter dem oberen Abschluss des Turmes ist das geräumige Rollengerüst für die Umlenkrollen der Tragseile angebracht. Die gesamte 25 m lange Fahrbahn enthält drei betriebsmässige Haltestellen, zu ebener Erde, auf der Galerie der Ausstellungshalle und der Galerie des Turmes. Unten neben dem Turm, gleichfalls auf einem schweren Betonfundament, steht das Aufzugtriebwerk, das mit seinen ungewöhnlichen Abmessungen eine Grundfläche von 3,5 × 5,2 m einnimmt. Dem Wunsche nach mannigfacher Verwendbarkeit entsprechend, kann die Umfangsgeschwindigkeit der Fördertrummel auf vier verschiedene Geschwindigkeiten, nämlich 0,25, 0,5, 0,75 und 1,5 m/sec, durch Umschalten auf das eine oder andere zweier Vorgelege und durch Einschalten eines der beiden Hauptmotoren von 500 und 1000 Uml/min bei je 25 kW Leistung eingestellt werden. Die Tragkraft der Anlage beträgt bei diesen vier Geschwindigkeiten 5000 kg, 2500 kg, 1500 kg und 750 kg. Ausser in den vier Hauptgeschwindigkeiten kann mit einem Hilfstriebwerk zur Feineinstellung in einer Geschwindigkeit von 4,2 cm/sec gefahren werden, sodass die für Versuche oft wichtigen kleinsten Fahrkorbbewegungen ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden können. In der Mitte des Fördertrummelmantels sind für Treibscheibenversuche sechs Treibrillen eingedreht, zu deren Benutzung die für den Normalbetrieb im Gewinde der Fördertrummel liegenden Tragseile ausgewechselt werden müssen. Eine Schalttafel mit den üblichen Instrumenten für Strom-, Spannungs- und Leistungsmessungen vervollständigt mit dem Aufzugsanlasser die maschinelle Einrichtung der Anlage.

**Ueber das Verhalten von Leichtmetallen im Meerwasser.**  
Die Bewahrung der Leichtmetalle gegenüber den korrodierenden Angriffen von Seewasser und feuchter Luft gewinnt für die Marine immer grössere Bedeutung. Ueber einige besonders schwierige Fälle berichtete Dipl.-Ing. H. Bauermeister, Kiel, auf einem Vortragsabend der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde, Berlin. Es handelt sich in den von ihm geschilderten Fällen darum, ein Leichtmetall auffindig zu machen, das ohne Schutzanstrich dem gleichzeitigen Angriff von Luft und Feuchtigkeit standhält. Der Vortragende hatte zunächst sämtliche Leichtmetalle einschliesslich des Reinaluminiums durch Laboratoriumsversuche geprüft und dann in der Praxis erprobt und konnte feststellen, dass in der sog. K. S.-Seewasserlegierung ein Werkstoff zur Verfügung steht, der diese schwierigen Bedingungen erfüllt. K. S.-Seewasser ist eine Gusslegierung aus 2,5% Mangan, 2,25% Magnesium und 0,2% Antimon; der Rest ist Aluminium mit den üblichen Verunreinigungen an Silizium und Eisen. Diese Legierung hat sich auch unter der erschwerenden Zusatzbedingung bewährt, dass sie in Verbindung mit andern Metallen, z. B. Stahl und Messing, angewendet werden musste. Aehnlich günstige Erfolge konnten bei normalen Walzlegierungen nicht festgestellt werden. Allerdings ist es, wie besonders der lebhafteste Meinungsaustausch zeigte, in der letzten Zeit gelungen, durch Aufwalzen einer Rein-Aluminiumschicht auf das eigentliche Konstruktionsmaterial die Korrosionsfestigkeit zu verbessern. Diese plattierten Metalle sind unter dem Namen Alclad bzw. Allautal bekannt geworden, und zwar handelt es sich hier um aluminiumplattiertes Duralumin bzw. Lualtal. Werden sie der Korrosion ausgesetzt, so korrodiert das Aluminium, und das eigentliche Material wird unter Abscheidung von Deckschichten geschützt.

Die schweizerische Aluminium-Industrie zog, wie im Jahre 1927, aus den günstigen Wasserkraftverhältnissen Vorteil, sodass die Produktionsfähigkeit der Werke voll ausgenützt werden konnte. Man befasst sich eingehend mit der Fabrikation von Blech und Profilschienen; mehrere Unternehmungen haben schon seit einigen Jahren Walz- und Presswerke in Betrieb, und eine grosse Anlage ist für diesen Zweck neuerdings fertiggestellt worden. Ueber die Ausfuhr seit 1913 orientieren die folgenden Zahlen:

1913	7490 t	13,4 Mill. Fr.	1921	8610 t	27,4 Mill. Fr.
1914	7470 t	14,9 Mill. Fr.	1922	9170 t	23,5 Mill. Fr.
1915	9410 t	37,4 Mill. Fr.	1923	12150 t	31,8 Mill. Fr.
1916	11370 t	49,5 Mill. Fr.	1924	15700 t	47,2 Mill. Fr.
1917	11130 t	56,5 Mill. Fr.	1925	17390 t	51,8 Mill. Fr.
1918	11370 t	63,4 Mill. Fr.	1926	18710 t	54,9 Mill. Fr.
1919	6120 t	33,5 Mill. Fr.	1927	18390 t	54,1 Mill. Fr.
1920	6120 t	30,5 Mill. Fr.	1928	20960 t	60,3 Mill. Fr.

Die Verkaufspreise sind durch ein internationales Abkommen geregelt; sie erlitten im Mai 1928 einen Rückgang um 25 Rp./kg.

**Basler Rheinhafenverkehr.** Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1929 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1929			1928		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	32 584	4 189	36 773	44 447	5 084	49 531
Davon Rhein	—	11	11	—	185	185
Kanal	32 584	4 178	36 762	44 447	4 899	49 346
Januar bis Nov.	522 827	49 456	572 283	381 136	40 263	421 399
Davon Rhein	429	6 894	7 323	17 096	5 996	23 092
Kanal	522 398	42 562	564 960	364 040	34 267	398 307

Die älteste eiserne Eisenbahnbrücke, die von George Stephenson selbst entworfene und im Jahre 1825 erbaute Brücke der Stockton & Darlington-Bahn über den Gaunless-River, ist im Eisenbahn-Museum von York (England) wieder aufgestellt worden. Schon im Jahre 1900 war die Brücke abgebrochen worden. Zwei ihrer Abschnitte wurden gelegentlich der Ausstellung zur Feier des hundertjährigen Bestehens der Eisenbahn im Jahre 1925 vorgeführt. Nunmehr hat man die andern Bestandteile hinzugefügt, um ein Denkmal des frühesten Eisenbahn-Ingenieurwesens zu schaffen.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat bisher 50 Fahrten von insgesamt rd. 117 000 km ausgeführt, darunter 11 Fahrten mit je rd. 5000 km und mehr ohne Zwischenlandung. An Betriebsmitteln (Kraftgas, Benzin und Oel) wurden 340 kg pro 100 km Flugstrecke verbraucht. Die Zahl der beförderten Personen, die Besatzung nicht eingerechnet, beläuft sich auf 1574.

## WETTBEWERBE.

**Neubau des Kunstmuseums in Basel** (Band 92, Seite 105 und 258, Band 93, Seite 115, 129, 154, 185\* und 197\*). Wie erinnerlich, wurde unter den Preisträgern des Ideenwettbewerbs für das Kunstmuseum ein engerer Wettbewerb veranstaltet mit Einlieferungs-termin auf 25. November 1929. Von den sechs Preisträgern sind auf diesen Termin sieben Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht hat nach zweitägigen Verhandlungen am 3. Dezember mit Einstimmigkeit folgenden Entscheid getroffen:

Keiner der eingereichten Entwürfe kann in der vorliegenden Form zur Ausführung empfohlen werden.

In Anbetracht der Grundrissbildung des Entwurfes Nr. 6, der den Bedürfnissen der Gemäldesammlung am besten gerecht wird, empfiehlt das Preisgericht, den Verfasser zu einer nochmaligen Umarbeitung seines Entwurfes aufzufordern, in der Meinung, dass aus der Zusammenarbeit des Verfassers mit den gegebenen Instanzen eine gute Lösung erreicht werden könne. Als Verfasser dieser Arbeit ergaben sich nach Oeffnung des Umschlages

Nr. 6: die Arch. Rudolf Christ, Basel, und Paul Büchi, Amriswil.

In engerer Wahl standen noch die Entwürfe

Nr. 1: Verfasser Prof. Dr. William Dunkel, Architekt in Zürich.

Nr. 5: Arch. J. E. Meier-Braun, Basel, und Fritz Beckmann, Hamburg.

Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe dauert bis zum 22. Dez. 1929, je ununterbrochen von 9 bis 18 Uhr, in den Räumen der Basler Schulausstellung Münsterplatz 16 (Parterre) statt.

## LITERATUR.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

**Betriebsanalyse.** Von Dr. Kurt Schmaltz, Privat-Dozent an der Universität Halle. Mit zahlreichen Tabellen und graphischen Darstellungen. Stuttgart 1929, Verlag von C. E. Poeschel. Preis geh. 10 M., geb. M. 11,50.

**Die Berechnung von kreisförmig begrenzten Pilzdecken bei zentralsymmetrischer Belastung.** Von Dr. Ing. K. Hajnal-Könyi. Mit 26 Abb. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 12 M.

**Verkaufsschulung in Amerika und bei uns.** Von Dr. Friedr. Bernet. Zürich 1929, Verlag Organisator A.-G. Preis kart. Fr. 2,50.

**Alte Schweizer Ansichten.** Abreisskalender 1930. Basel 1929, Verlag von Frobenius A.-G. Preis 3 Fr.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

**S.I.A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein.** Protokoll der Delegierten-Versammlung, 9. Nov. 1929

### TAGESORDNUNG:

1. Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 4. Mai 1929 in Sitten. („S.B.Z.“ Bd. 93, Seite 313 und 323).
2. Ersatz zweier Mitglieder des C-C an Stelle der demissionierenden Arch. L. Mathys und Prof. A. Paris.
3. Neuwahl eines Mitgliedes der Bürgerhauskommission und Aenderung von Artikel 2 des Reglementes der betr. Kommission.
4. Zusatzbestimmungen zum Vertrag mit der Schweiz. Bauzeitung.
5. Revision der Hochbau-Normalien. — Beschlussfassung über die Inangriffnahme der Revision der Honorarnormen Nr. 102 und 103.
6. Anwendung von Artikel 6, Absatz 3 der Vereinsstatuten.
7. Beitritt des S.I.A. zur Gesellschaft für Förderung des Betriebswissenschaftlichen Institutes an der E.T.H.
8. Vorschläge der Sektion Waadt für den Beitritt der Société vaudoise (S.V.I.A.) zum S.I.A.
9. Bericht über bisherige Tätigkeit der Kommission für Titelschutz.
10. General-Versammlung 1930.
11. VI. Wettbewerb der Geiserstiftung.
12. Titel XI des Schweiz. Obligationenrechtes (Werkvertrag).
13. Diverses und Umfrage.

Anwesend von den Mitgliedern des Comité die Herren: P. Vischer, Präsident, A. Walther, L. Mathys, P. Beuttner, M. Brémond, A. Paris, M. Schucan und Sekretär P. Soutter, sowie 38 Delegierte von 14 Sektionen, nämlich: *Sektion Bern:* H. Weiss, R. Eichenberger, W. Hünerwadel, Dr. K. Kobelt, E. Meyer, Th. Nager, H. Salchli; *Freiburg:* L. Hertling; *Genève:* J. Pronier, E. Fatio, R. Maillard; *Graubünden:* H. v. Gugelberg, H. Conrad, *Neuchâtel:* E. Boitel; *Schaffhausen:* E. Maier, K. Scherrer; *Solothurn:* W. Luder;