

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 15

## 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:** 30.01.2025

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

aus diesem Grunde ist als Masstab der allgemeinen Preisbewegung der Index ohne Miete gewählt), zu Ende des Jahres war er schon auf 148 gesunken. Das Haus war also schon jetzt zu teuer gebaut. Im Lauf des Jahres 1931 ging aber der Preisstand noch weiter zurück: er fiel von 148 im Dezember 1930 auf 145 im März, auf 140 im Juni, auf 139 im September und auf 134 im Dezember 1931. Setzt man die Durchschnittsziffer des Jahres 1930 mit  $152 = 100$ , so stellt sich die Bewegung dar als ein Absinken von 100 auf 88. Mit andern Worten:

*Wer im Jahr 1930 ein Haus zu 100 000 Fr. gebaut hatte, der musste schon ein Jahr nach Fertigstellung mit gleich gebauten Häusern in Konkurrenz treten, die nun schon zum Preis von 88 000 Fr. zu erstellen waren. Die Senkung des Lebenskostenindex vom Jahresmittel 1930 auf Ende 1931 bedeutet eine allgemeine Preissenkung von  $12\%$ <sup>1)</sup>.*

Nun würde das schliesslich wenig bedeuten, wenn man Häuser kaufen würde wie Brötchen und Würstchen: mit dem Kleingeld aus der Westentasche. Da man in der Regel die Anlagekosten eines Hauses nicht bar zu bezahlen pflegt, sondern ein gut Teil, sagen wir 80 Prozent der Gesamtkosten sich borgt, wird man sich dafür interessieren müssen, was bei einem allgemeinen Preisabbau mit diesen Schulden geschieht. Sie sind gebucht: 60 % als I. Hypothek, 20 % — verbürgt — als II. Hypothek.

Es geschieht gar nichts: die Schulden nehmen keine Rücksicht auf den allgemeinen Preisabbau, auf die Deflation, sowenig sie auf die allgemeine Teuerung, auf die Inflation Rücksicht genommen haben.

Das nebenstehende Diagramm veranschaulicht diese Situation: Die I. und die II. Hypothek bleiben bestehen: wenn der Verkaufspreis im Rahmen aller übrigen Preise sinkt, so ist schon heute für einen zu 80 % verschuldeten Bau aus dem Jahr 1930 mehr als die Hälfte des Eigenkapitals verloren. Und da, wie wir hören, unsere Behörden für energische Weiterführung des Ende 1929 begonnenen Preisabbaues sich einsetzen, wird auch dieser Rest bald dahin sein, und bei einem spätern Verkauf wird dann ein Teil der zweiten Hypothek — des Vermögens der Bürgen — in Mitleidenschaft gezogen.

Das sind die Schwierigkeiten, die der Bauherr kommen sieht. Er will nicht sein gutes Geld verlieren; er will auch nicht das Geld seiner guten Freunde und Verwandten, seiner Bürgen, in Gefahr bringen. Und darum lässt er nicht bauen. Und weil der Unternehmer nichts mehr unternimmt solange Preisabbau deklariert ist, werden Architekten und Handwerker und Baumateriallieferanten keine Arbeit haben.

Das sind die Zusammenhänge zwischen Bautätigkeit und Preisabbau. B.

## MITTEILUNGEN.

**Stadtrand- oder Landsiedelungen in Deutschland** stehen infolge der Wirtschaftskrise dort im Vordergrund des Interesses. Ein aufschlussreiches konkretes Beispiel für dieses „Zurück zur Natur“ enthält Heft 5 der „Lebendigen Stadt“, dem wir folgendes entnehmen. Nebenerwerbsiedelungen, wie sie nach der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 zu errichten sind, hat die Stadt Mannheim schon am 4. November 1931 in Angriff genommen. Zur Zeit sind 340 Siedlerstellen im Bau. Der Zweck der Siedlungen ist, Erwerblose auf Pachtland anzusiedeln, dessen Nutzung die Lebenshaltung

<sup>1)</sup> Der Nahrungsmittel-Index gar ist gesunken auf 129 zu Ende Februar 1932, gegenüber 132 Ende Januar 1932 und 146 zu Ende Februar 1931. Vergl. hierzu „Preisabbau“, auf Seite 195. Red.

erleichtert. Da geeignetes Gelände nur in den Randgebieten der Gross-Städte vorhanden ist, so bedingt jede Siedlerstelle die Errichtung eines Wohnhauses. Es wird — im allgemeinen unter Abschluss des Unternehmers — von den Siedlern selbst ausgeführt. Träger des Unternehmens ist die (städtische) Gemeinnützige Baugesellschaft. Sie berät und betreut die Siedler, vermittelt Baudarlehen und Pachtland und leitet die Ausführung. Das Pachtgelände hat eine Grösse von durchschnittlich 15 a. Es wird in Erbpacht auf 30 Jahre gegeben, doch werden die Siedler schon nach einer Bewährungsfrist von einigen Jahren Eigentümer des Hauses. Die Siedlerstellen liegen nahe bei den Vororten, bei Neckarau, Seckenheim, Friedrichsfeld und Käfetal. Die Bauart hat ländlichen Charakter. Die Wohnform ist das Einfamilienhaus, zwei sind zu einem Doppelhaus vereinigt. Die Ausführung erfolgt nach Plänen der Gemeinnützigen Baugesellschaft und des städtischen Hochbauamtes. Jede Wohnung hat 53,5 m<sup>2</sup> reine Wohnfläche, 50 m<sup>2</sup> Nebenräume, 4,5 m<sup>2</sup> Kleinstall, somit 108 m<sup>2</sup> Gesamtfläche und 208 m<sup>3</sup> umbauten Raum.

Jeder Siedler erhält aus Reichsmitteln ein Darlehen, das der Beschaffung der Baustoffe dient; der Baustoffaufwand beträgt 1500 M. (Ofen und Herd bringen die Siedler, wie es hier ortsüblich ist, selbst mit.) Die Ausführung erfolgt massiv in herkömmlicher Backsteinbauweise. Öffentliche Versorgungsleitungen für Gas, Strom und Wasser sind nicht vorhanden und werden auch nicht hergestellt. Die Wassergewinnung erfolgt aus Bohrbrunnen. Die Siedlungen werden meist an vorhandenen Ortstrassen errichtet; soweit Aufschliessungswege in Frage kommen, werden sie von den Siedlern selbst hergestellt. Die Belastung des Siedlers ergibt sich aus der Verzinsung und Tilgung des Baudarlehens, die mit 10 % festgesetzt sind, und dem Pachtzins, der für die a pro Jahr durchschnittlich 3 M beträgt, zu  $150 + 45 = 195$  M jährlich oder 16,25 M monatlich. Es ist oft bezweifelt worden, ob mit dem geringen Betrag von 1500 M für das Haus alle erforderlichen Baustoffe sowie die Fenster, Türen und dergl. beschafft werden können. Doch hat die Ausführung bereits die Richtigkeit der Rechnung bewiesen.

**Schwerlast-Anhänger für Strassentraktoren.** Zur Ausbildung von Schwerlast-Anhängern für Strassentraktoren führt die Auflösung der Achsen in je zwei von einander getrennte, wenn auch normal die gleiche Richtung einhaltende, aber universal bewegliche Achsenabschnitte, die mit je zwei zu beiden Seiten des Traglagers angeordneten gummibereiften Rädern versehen sind, der „Achsdruk“ wird dabei gleich dem vierfachen Wert des zulässigen Raddrucks. Ersetzt man diese Achsenabschnitte je durch zweiachsige kurze Drehgestelle, so erfolgt eine weitere Steigerung des zulässigen, im ursprünglichen geometrischen Sinne verstandenen „Achsdrukks“. Solche Konstruktionen, nach System Titan, hat besonders die Firma Sulitzer mit Erfolg entwickelt, wie „Génie civil“ vom 27. Februar 1932 in einem zugleich eine Reihe anderer Ausführungen behandelnden Aufsatz darlegt. Gegenüber den bisher schon seit langer Zeit üblichen Radverdoppelungen gewöhnlicher Art verwirklicht das auf kurzen, universal beweglichen Achsenabschnitten oder Drehgestellen aufgebaute Räderpaar die Erhaltung seiner vollen Tragfähigkeit bei ganz beliebiger Unebenheit der Strassenoberfläche. Die bisher maximal erzielte Tragfähigkeit solcher Anhänger beträgt 35 t. Bei Weglassung des vordern Laufwerks und Aufstützung des Anhänger-Vorderteils auf die Hinterachse des vorgespannten Traktors entsteht der „Halbanhänger“. Solche Halbanhänger in Plattform-Ausbildung zur Mitnahme von Güterwagen von Normalbahnen oder Schmalspurbahnen, also als eigentliche Strassen-Rollschemel durchgebildet, sind als System Scemia bekannt geworden; sie ermöglichen den umladungsfreien Güterverkehr mit beladenen Bahnwagen von und nach Etablissements, die kein Anschlussgleise besitzen, wobei normal eine Wagenladung von 10 t vorgesehen ist, während das Rollschemelelgewicht und die Waggontara zusammen etwa 9 t ergeben. Zum Kuppeln von Anhängern mit Traktoren ist endlich auch noch die Spezialkupplung Coder, die bis zu Winkelabweichungen von 60° zwischen der Traktoraxe und der Anhängeraxe brauchbar ist, als bemerkenswerte, ein Universalgelenk verwendende Neuerung zu erwähnen.

**Vom Bau des Völkerbundgebäudes** las man kürzlich, es werde aus Ersparnisgründen erwogen, das Versammlungsgebäude, den grossen Saalbau einstweilen nicht auszuführen. Nach Erkundigung in Genf erfahre indessen die Bauausführung keine derartige Einschränkung.

Bei diesem Anlass sei nachgetragen, dass uns aus Holland Nr. 4 (1932) der Zeitschrift „De Ingenieur“ zugestellt worden ist, in der der Sachverständige der Baukommission für Heizungsfragen des Völkerbundesgebäudes, Ing. P. W. Deerns im Haag, eine „Berichtigung“ zu unsern Mitteilungen über die sonderbaren Vorgänge bei Vergebung der Heizungs- und Lüftungsanlagen (Band 98, 5. Dez. 1931, Seite 293/294) hat erscheinen lassen. Wir entnehmen dieser „Berichtigung“, die das Wesentliche unserer Darstellung nicht berührt, dass der holländische Experte anfänglich die (II.) Offerte der „Gruppe Sulzer“ befürwortet hatte, trotzdem sie um 35% höher gelegen habe, als jene der „Gruppe B“! Um eine Entscheidung zu erleichtern — führt Ing. Deerns weiter aus — und vielleicht auch um politische Einflüsse zu umgehen (? Red.), sei dann die III. Ausschreibung (Blankettverfahren) veranstaltet worden, „an dem, wie wir schon von vornherein vermuteten, die Gruppe Sulzer nicht teilgenommen hat“. Dagegen hatte sie wieder ein eigenes Projekt mit Offerte (billiger als „B“) eingereicht, für das sie die Garantie übernehmen konnte usw., wie in „S.B.Z.“ vom 5. Dezember 1931 nachzulesen. Obige Feststellungen des Experten sind besonders interessant angesichts unserer damaligen Frage: Nach welchen Grundsätzen vergibt der Völkerbund seine Aufträge?

**Schweizerischer Autostrassen-Verein.** Der IV. Mitgliederversammlung am 4. April in Zürich sind zum ersten Mal *konkrete Dinge* vorgelegt worden, nämlich generelle Projektstudien für den Ausbau der vorhandenen Hauptstrassen Basel-Olten („unterer“ Hauenstein)-Bern und Basel-Brugg (Bözberg)-Zürich zu Automobil-Fernverkehrsstrassen hoher Leistungsfähigkeit. Diese Strecken sind in vier Teilstücken bearbeitet worden, nämlich Basel-Olten von Ing. W. und J. Rapp (Basel), Bern-Olten von Losinger & Cie. (Bern), Basel-Brugg von Ing. Fr. Steiner (Bern) und Brugg-Zürich von Ing. A. Frick (Zürich). Die Darstellungen auf der Siegfriedkarte 1:25000 sind ergänzt durch Längenprofile (1:25000/1:1000) und die wichtigsten Einzelobjekte wie Brücken und dergl., sowie Kostenberechnungen. Die Fahrbahnen sind 6 bis 8,5 m breit (zwei- und dreispurig), daneben beidseitig durchgehende Radfahrwege von 1,5 m Breite und ein bis zwei ebenfalls durchgehende Fusswege von 1,5 bis 2,25 m. Alle Projekte weisen neben vorwiegenden *Ausbaustrecken* auf bestehendem Tracé auch *Neubaustrecken* als Ortschaftsumfahrungen und Verlegungen auf. Die Hauptdaten sind folgende:

	Gesamtlänge	davon Neubau	Baukosten
Basel-Augst-Olten	42,3 km	45%	rd. 15,0 Mill. Fr.
Bern-Olten	62,15 km	36%	19,2 Mill. Fr.
(Basel-) Augst-Brugg	42,05 km	34%	12,0 Mill. Fr.
Brugg-Zürich	31 km	45%	15,6 Mill. Fr.

Auf die interessanten Einzelheiten dieser Studien kommen wir demnächst anhand von Plänen zurück, in Verbindung mit einer in Vorbereitung befindlichen umfassenden Darstellung des geplanten Ausbaues des schweiz. Strassennetzes. Mit Befriedigung kann aber heute schon festgestellt werden, dass die gegenüber den tatsächlichen Bedürfnissen anfänglich stark übersetzten Anforderungen einer realeren Betrachtungsweise Raum zu geben beginnen.

**Einen Vortragskurs für Bestgestaltungsmassnahmen in der öffentlichen Verwaltung** veranstaltet die „Schweiz. Vereinigung für rationelles Wirtschaften“ in den Tagen vom 17. bis 24. April d. J. in Solothurn. Damit verbunden ist eine *Ausstellung* über moderne Lichtwirtschaft, Gestaltung und Organisation der Arbeit und der Arbeitsplätze, sowie über Hauswirtschaft in den Räumen der soloth. Kantonschule, endlich (am 23. und 24. April) eine „Veska-Tagung“, das ist eine ausserordentliche Versammlung des „Verbandes schweiz. Krankenanstalten“ mit Vorträgen über Spezialprobleme der Kranken-, Heil- und Pflegeanstalten sowie Sanatorien. An die Vorträge des Verwaltungskurses schliessen sich Diskussionen an, auch sind Betriebsbesichtigungen vorgesehen. Das Kursgeld für den Verwaltungskurs beträgt 45 Fr. für alle Veranstaltungen, 4 Fr. für einen Einzel-Tages-Vortrag und 2 Fr. für die öffentlichen Abendvorträge; der vollständige Wegweiser kostet

Fr. 2,50. Die Teilnahmegebühr für die fünf Vorträge der „Veska-Tagung“ beträgt Fr. 6,50, Einzelvorträge 2 Fr. Adresse für Auskunft, Anmeldung, Einzahlungen ist: Geschäftsstelle der Schweiz. Kommission für rationelles Wirtschaften, Zürich 1, Theaterstrasse 16 (Telephon 29412, Postscheck VIII 15639).

**Kreiselpumpen für heisses Wasser.** Bei der Erzeugung von Höchstdruckdampf macht man von stark vorgewärmtem Wasser Gebrauch, das in der Regel durch Kreiselpumpen gefördert wird. Von Temperaturen von 200° C an spielt bei der Bemessung der Pumpe die Aenderung des spezifischen Gewichts des Wassers mit hohem Druck und hoher Temperatur eine merkbare Rolle, indem dieses bei 200° und beim zugehörigen Sättigungsdruck bereits um 20% erniedrigt ist. Nun macht sich beim Betrieb von Heisswasser-Kreiselpumpen weiter auch die Hohlraumbildung (Kavitation) sehr unliebsam bemerkbar. Für die rechnerische Erfassung dieser Erscheinung und für die damit sich ergebenden besondern Konstruktionsregeln der Heisswasserpumpen gibt C. Pfeleiderer (Braunschweig) in der „VDI-Zeitschrift“ vom 13. Februar 1932 beachtenswerte Angaben, auf die hiermit hingewiesen sei.

**Zum Kapitel Preisabbau,** das auf S. 193 in seinen Auswirkungen auf die Bautätigkeit beleuchtet wird, entnehmen wir dem „Journal de Genève“ vom 4. d. M. noch die folgenden Index-Zahlen, deren Kommentierung sich erübrigt: Vous parlez de l'impossibilité pour les C.F.F. de baisser leurs tarifs. Savez-vous que les salaires représentent le 75% de leur budget total de frais généraux; que l'index des salaires est, sauf erreur, de 212% tandis que l'index de la vie est à fin janvier de 144%!! Or, malgré cette augmentation de salaire considérable, le personnel des C.F.F. jouit des faveurs suivantes: retraite vieillesse, assurance invalidité, accidents, caisse maladie, vacances payées, indemnités de vie chère, gratuité ou grandes réductions de tarif pour voyages sur le réseau C.F.F. et à l'étranger, achats coopératifs par groupements, etc. etc.

**Zum Kontrollingenieur I. Klasse** für Bahnbau und Unterhalt bei der Eisenbahnabteilung des Eidg. Post- und Eisenbahndepartement (als Nachfolger von Kontr.-Ing. Lorétan) hat der Bundesrat gewählt Dipl.-Ing. Paul Kradolfer von Frauenfeld. Kradolfer absolvierte die E.T.H. 1914 und war mit kurzem Unterbruch bis 1928 im Bahnbau in Italien (Spoleto-Norcia) tätig; seither führt er ein Ingenieurbureau in Frauenfeld.

## NEKROLOGE.

† Edgar Schlatter. Wie schon kurz gemeldet, verschied am 9. Februar, im Alter von 75 Jahren, Architekt Edgar Schlatter, von Solothurn. Er wurde am 12. April 1857 in Solothurn geboren, durchlief die städtischen Schulen und das Gymnasium der Kantonschule. Seine Architekturstudien absolvierte er an den Technischen Hochschulen von Zürich (1876/77) und Stuttgart und vertiefte sie noch an der Ecole des Beaux-Arts in Paris. Der Einfluss der letztgenannten und einer längeren Praxis in Frankreich ist in seinen Architekturwerken und künstlerischen Auffassung dauernd erkennbar geblieben. Nach seiner Rückkehr in die Schweiz war er zunächst in Bern und Biel tätig, und wurde dann im Jahre 1888 zum Stadtbaumeister von Solothurn gewählt, welches Amt er während fast zwanzig Jahren innehatte. Hier hat er eine reiche Tätigkeit entfaltet; in diese Zeit fällt auch die Erstellung von zwei für die kulturellen Aufgaben der Stadt wichtigen grossen Bauten, nämlich des grossen Konzertsaalgebäudes und des Museums. Hand in Hand damit ging die Projektierung der grossen städtischen Anlagen und einer Anzahl von Strassenzügen, bei deren Gestaltung der Einfluss Schlatters führend war. Wenn er so einerseits bei Neubauten schöpferisch mitwirkte, kämpfte er andererseits für die Erhaltung der Altstadt und des alten Stadtbildes. Es war damals die Zeit, da die Forderungen des wachsenden Verkehrs etwas zu stark in den Vordergrund traten und denen, oft ohne genügend zwingende Gründe, alte Bauwerke weichen mussten. Dieser Tendenz stemmte sich



EDGAR SCHLATTER

ARCHITEKT

12. April 1857

9. Febr. 1932