

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 22

## 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:** 18.03.2025

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

seinen Lebensabend verbrachte, entschlafen. Becker hatte an der Luzerner Kantonsschule 1887 die Maturität erworben, studierte an der II. Abteilung des Eidg. Polytechnikums (E. T. H.) von 1887 bis 1891, in welchem Jahre er das Diplom als Bauingenieur erwarb. Seine praktische Laufbahn begann er bei der Neubauabteilung der Rumän. Staatsbahn, kehrte aber schon nach zwei Jahren zurück, um 1893 bis 1895 als Bauführer der Huttwil-Wohhusenbahn und anschliessend bis 1899 als Kantonsingenieur von Zug zu wirken. In den folgenden drei Jahren finden wir ihn im Dienste von Locher & Cie. in Zürich, dann (1902/03) als Bauleiter der Erlenbach-Zweissimmen-Bahn, von wo er zum Studienbureau für die Brienzseebahn übertrat; bis 1905 war er Ingenieur I. Kl. bei der Generaldirektion der SBB in Bern. 1907 wandte sich Karl Becker der Ostschweiz zu, und zwar als Direktor der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, die er bis 1912 betreut hat. Von 1912 bis 1914 führte er ein eigenes technisches Bureau in Bern und erbaute die rechtsufrige Thunerseebahn, war von 1917 bis 1921 Direktor der Torfgesellschaft Union in Bern und zog sich 1922 in ein eigenes Ingenieurbureau in Hochdorf zurück.

## WETTBEWERBE

**Ein internat. Wettbewerb zur Verbesserung der Oberflächen-Deckschichten von Aluminium und seinen Legierungen** wird eröffnet durch die hauptsächlich an der Erzeugung von Aluminium in Europa beteiligten Gesellschaften (Aluminium Français, Paris, A. I. A. G. Neuhausen, British Aluminium Co. London und Ver. Aluminium-Werke A.-G. Lautawerk, Deutschland). Verlangt werden Verfahren, die gestatten, auf wirtschaftlichem Wege, lediglich durch chemische Behandlung ohne Zuhilfenahme des elektrischen Stromes, einen Schutzüberzug zu erzeugen, der eine Verbesserung der unter der Bezeichnung MBV-Verfahren bekannten Oberflächenbehandlung darstellt. Ueberzüge durch Lacke, Anstriche, Fette, Wachs und ähnliche Stoffe scheiden aus dem Wettbewerb aus. Teilnahme-scheine und Wettbewerbsbestimmungen können vom Bureau International des Applications de l'Aluminium, Paris 8e, 23 bis Rue de Balzac, oder in der Schweiz von der A. I. A. G. in Neuhausen bezogen werden. Die Arbeiten müssen bis 1. Juni 1937 dem genannten Pariser Bureau eingereicht werden. Das Preisgericht besteht aus vier Fachleuten deutscher, englischer, französischer und schweizerischer Nationalität. Es wird ein Preis von 25 000 franz. Fr. ganz oder geteilt ausgeschrieben.

**Ständige Fest- und Ausstellungshalle auf der Kreuzbleiche in St. Gallen.** Ausgeschrieben ist ein *Submissions*-Wettbewerb unter in der Stadt St. Gallen verbürgerten oder wohnenden Fachleuten schweizerischer Nationalität, sowie in St. Gallen seit mindestens 1. Januar 1934 niedergelassenen Fachfirmen. Es steht ihnen frei, gemeinsam mit schweizerischen Baufirmen Entwürfe und Angebote einzureichen. Als Baufachleute sitzen im Preisgericht Ing. F. Meyer (i. Fa. Klinke & Meyer, Zürich), Kantonsbaumeister A. Ewald und Stadtbaumeister P. Trüdingen, sowie Dr. Ing. J. Brunner (Zürich) als Ersatzmann. Für Preise stehen 8000 Fr. zur Verfügung. Verlangt werden Lageplan 1:1000, Grundrisse und Fassaden 1:100, Schnitte 1:50, Perspektive, statische Berechnung, Uebernahmsofferte, Bericht. Die Entwürfe und Angebote sind bis 16. Januar einzureichen; Termin für Anfragen ist der 10. Dezember. Die Unterlagen sind gegen 5 Fr. Hinterlage zu beziehen beim Hochbauamt der Stadt St. Gallen.

**Kirchliche Gebäudegruppe in Winterthur** (I. Bd., S. 45). Es sind 41 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden. Das Preisgericht wird Anfangs Dezember tagen. Die Pläne werden vom 10. bis 19. Dezember im Gebäude Museumstrasse Nr. 40 in Winterthur ausgestellt sein.

**Platzgestaltung Place Alb. Thomas mit Zugang zum internationalen Arbeitsamt in Genf** (I. Bd., S. 103). Die preisgekrönten Entwürfe sind dargestellt im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 21. November 1936.

## LITERATUR

**Die Strömung um die Schaufeln von Turbomaschinen.** Beitrag zur Theorie axial durchströmter Turbomaschinen. Von Dr. Ing. F. Weing, Dozent an der T. H. Berlin. 142 S. mit 120 Abb. Leipzig 1935, Verlag Joh. Ambrosius Barth. Preis geheftet 16 RM., geb. RM. 17.50.

Die Arbeit von Weing bietet in ausführlicher Form eine umfassende Darstellung der reibungsfreien Potentialströmung um gerade unendliche Schaufelgitter, die als koaxiale Zylinderschnitte der betreffenden Maschinen aufgefasst werden können. Einer Anzahl der behandelten Strömungsprobleme ist man bereits in früher veröffentlichten theoretischen Untersuchungen des Autors begegnet. In den ersten Abschnitten stellt der

Verfasser die wesentlichsten Grundlagen über die Kraftwirkungen auf Gitterprofile, sowie die Winkel- und Geschwindigkeitsbeziehungen und die Verknüpfung mit der Tragflügeltheorie zusammen, ohne auf praktische Berechnungen weiter einzugehen. Radiale Kreisgitter werden nicht behandelt.

Um allgemeine Gesetzmässigkeiten und Beziehungen an Profilgittern ableiten zu können, werden die Reihen aus wirklichen Profilen von Weing für seine theoretischen Untersuchungen durch gleichwertige gerade Streckengitter ersetzt, in denen also jeder einzelne Profilschnitt durch eine bezüglich Auf- und Quertrieb gleichwertige gerade Strecke von bestimmter zu berechnender Länge und Anstellung dargestellt wird. Dieser Kunstgriff ist notwendig, weil sich beliebige Profilformen im allgemeinen weder in Einzel- noch in Gitteranordnung durch konforme Abbildung theoretisch behandeln lassen.

Der Hauptteil des Buches befasst sich mit der Darstellung der Potentialströmung um die Streckenprofile mit Geschwindigkeits- und Druckverteilung, wobei durch passende Wahl des Koordinatensystems möglichst Uebersicht und Anschaulichkeit erstrebt wird. Für den Ingenieur zum Verständnis wertvoll ist vor allem die ausführliche Darstellung der Einzelheiten der konformen Abbildungen und die vielen gezeichneten Potentialströmungsbilder. Einige Kenntnisse der Abbildungsmethoden, sowie der Tragflügeltheorie werden für die Lektüre, die durch einige in der Aerodynamik ungebrauchliche Bezeichnungen etwas erschwert wird, vorausgesetzt. Die Berechnungen liefern unter anderem Angaben für die Ermittlung eines Profilgitters mit vorgeschriebenen Eigenschaften bei reibungsloser Strömung, sowie die auch andernorts abgeleiteten Gitterfaktoren, die die theoretische Auftriebsänderung des Profils infolge Einwirkung der benachbarten Profile geben.

Vergleicht man die theoretischen Ergebnisse von Weing mit den bis heute vorliegenden wenigen Messungen an wirklichen beschleunigenden oder verzögernden Gittern, so ist der beträchtliche Unterschied zwischen gerechneten und gemessenen Daten in vielen Fällen auffallend. Die Einflüsse der Grenzschichtvorgänge infolge Reibung und der endlichen Dicke der Profile sind offenbar ausschlaggebend, sodass auch die aus den Rechnungen mit Streckenprofilen sich ergebenden numerischen Resultate nicht ohne weiteres vom praktischen Maschinenbau übernommen werden dürfen. Ihr Wert liegt neben der mathematischen Problemlösung als solcher im wesentlichen in der Möglichkeit, qualitative Aussagen über den Einfluss von Änderungen am Gitter zu begründen. In diesem Sinne können die entwickelten Theorien von Weing auch als Wegweiser für Versuche gute Dienste leisten.

Ein ausführliches Schrifttumverzeichnis am Schluss des Buches stellt die wichtigsten Arbeiten zusammen, die bisher über Fragen der Strömung um Profile und Schaufelgitter von Turbomaschinen erschienen sind. Curt Keller.

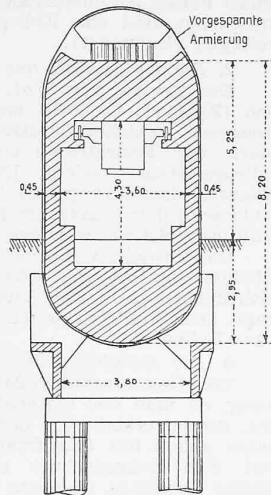
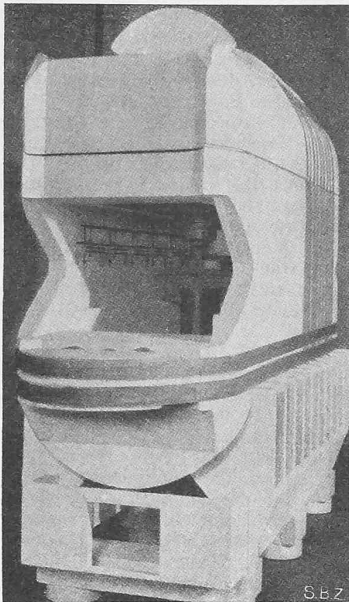
**Diesel Locomotives and Railcars.** Von Brian Reed. London 1936, Verlag The Locomotive Publishing Co. Ltd. Format 14×22 cm, 190 Seiten, 131 Fig. Preis 6 sh.

Diese Arbeit unternimmt es, ohne auf den fahrzeugtechnischen Teil einzugehen, dem Betriebsmann die Hauptmerkmale der Dieseltraktion näherzubringen. Ein erstes Kapitel gibt über Anlage und Betriebskosten recht interessante Aufschlüsse, aus denen der Autor folgert, dass infolge der bedeutend grösseren Anlagekosten die Zuförderung mit Diesellokomotiven nur in wasserarmen Gegenden oder im strengen, dauernden Rangierdienst in grossen Städten gerechtfertigt ist. Kleine Triebwageneinheiten vermögen infolge der einmännigen Bedienung und gedrängten Bauweise auch auf unseren europäischen Netzen Gewinn zu bringen. Eine anschliessende Beschreibung verschiedener Fahrzeuge versucht den wirtschaftlichen Darlegungen gerecht zu werden. Damit wendet sich die Schrift den technischen Fragen zu und behandelt die Betriebsbedingungen, wie das Anfahren, die Regelung, die Bremsen, den Leichtbau, den Leistungsbedarf usw. und führt zum eigentlichen Hauptteil, der Beschreibung der verschiedenen Dieselmotorbauarten, sowie der Leistungsübertragung. Besondere Abschnitte behandeln die Brennstoffpumpen, Kühlgruppen, Anlassverfahren, Schmiersysteme usw. sowie die Aufladung. Leider sind den zahlreichen Schnittfiguren der Dieselmotoren keine Masse beigefügt und findet sich auch keine Beschreibung der Regulatoren und deren Fernsteuerung. Im allgemeinen herrscht der raschlaufende Viertaktmotor vor, der bei etwa 1500 Umdrehungen kleines Gewicht und gute Spülverhältnisse ergibt.

Die weiteren Kapitel sind der Leistungsübertragung, dem direkten Antrieb, den Stufengetrieben, den hydraulischen Kupplungen und Antrieben sowie der elektrischen Uebertragung und ihren Regeleigenschaften gewidmet. Es entspricht ganz dem Stand der Technik, dass die hydraulischen und elektrischen Antriebe hier eine eingehendere Würdigung erfahren. Druck und Bilder sind sauber und die ganze Schrift kann dem Betriebsleiter und Studierenden empfohlen werden. Roman Liechty.

**Les Laboratoires du Bâtiment et des Travaux publics.** Sondernummer der «Entreprise Française», 9 Avenue Victoria, Paris. Preis der Nummer für die Schweiz inkl. Porto fr. Fr. 54,50.

Die Zeitschrift «L'Entreprise Française» widmet dem am 21. Juli 1935 eröffneten Prüflaboratorium für die Bauindustrie eine umfangreiche Spezialnummer vom November 1935. Die Anlage dieser interessanten Publikation ist zweiteilig. Der erste



Schnitt 1: 200 und Modellbild des 2000 t-Presserraumes im «Laboratoire du Bâtiment et des Travaux publics», Paris.

Teil enthält ausser den bei der Eröffnung gehaltenen Reden, in denen die Notwendigkeit des Laboratoriums dargetan wird, eine ausführliche Beschreibung des Baues, eine kurze Geschichte der Laboratoriumsversuche zu Festigkeitsprüfungen, eine Uebersicht über neuzeitliche Methoden zum Studium der physikalischen und mechanischen Eigenschaften fester Körper, Aufsätze über das dem Institut angegliederte Erdbaulaboratorium und ausgeführte Arbeiten, über die Bedeutung chemischer Untersuchungen für die Bauindustrie und über Abdichtung gegen Wasser. Ein zweiter Teil enthält die Reglemente und Bedingungen, die für die Uebernahme von Aufträgen durch das Institut massgebend sind. Ein umfangreicher, systematisch angelegter Katalog orientiert über die Versuche, die das Institut ausführt. Formularbücher in Taschenformat, ein Chiffresystem und ein Markensystem zur Bezahlung der Tarife vereinfachen den Verkehr mit dem Institut. Von den Einrichtungen der Anstalt, die anhand von Bildern ausführlich dargestellt sind, interessiert vor allem der neuartige Hochdruck-Pressenraum, der mit einer 2000 t-Pressen und vier 100 t-Pressen ausgerüstet ist. Modell und Schnitt dieses Presserraumes zeigt unsere Abbildung. Er besteht aus einem hohlen Betonblock von rd. 8 m Höhe, der nach dem Verfahren von Freyssinet mit vorgespannter Armierung hergestellt ist (vgl. «SBZ» Bd. 107, S. 190). Der Innenraum, an dessen Decke die Pressen fahrbar aufgehängt sind, ist 4,3 m hoch und 3,6 m breit, bietet also reichlich Platz für grosse Versuchsobjekte und die darin arbeitenden Personen. Frankreich ist durch diesen Bau in den Besitz eines mit allen neuzeitlichen Errungenschaften ausgerüsteten Prüflaboratoriums gekommen, das der wissenschaftlichen Forschung und der Bauindustrie gute Dienste zu leisten berufen ist. W. Wirth.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Das Holz als Baustoff.** Von Prof. Dr. M. R. O. s., Direktor der Eidg. Materialprüfungsanstalt. 43 Seiten mit 45 Abb. Bern 1936, I. Schweiz. Kongress zur Förderung der Holzverwertung.

**Der Bau von Brücken, Gerüsten und Hochbauten aus Holz in der Schweiz.** Beilage zum Diskussionsbericht Nr. 5 der E. M. P. A. Erste Ergänzung mit 82 Abb. Zürich 1936, Verlag der Eidg. Materialprüfungsanstalt.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein Vereinsversammlung vom 21. Oktober 1936

Beginn 20.25 h. Anwesend etwa 90 Personen, geladene Gäste vom Basler Heimatschutz, der Denkmalpflege, sowie der Regenz und Kuratel der Universität Basel zum Lichtbildervortrag von Dr. R. Rohn, Architekt, in Zürich, über

#### Das neue Kollegiengebäude am Petersplatz

Bereits 1915<sup>1)</sup> und erneut 1931<sup>2)</sup> wurde je ein öffentlicher Wettbewerb unter sämtlichen Architekten der Schweiz ausgeschrieben zur Erlangung von Projekten für ein Kollegiengebäude auf dem Zeughausareal am Petersplatz. Unter den Preisträgern des letzten Wettbewerbes fand 1933<sup>3)</sup> eine engere Konkurrenz statt, aus der das Projekt des Redners als das beste hervorging. Auf Grund dieses Ergebnisses erhielt er

den Auftrag, sein Projekt weiter auszuarbeiten und fand mit diesem Projekt alsdann die Einstimmigkeit des Preisgerichtes, der Baukommission und des staatlichen Heimatschutzes.

Die Verkehrslage des Grundstückes ist durch die Nähe von vielen Tramstationen und das Vorhandensein guter Zugangsstrassen sehr gut. Der Bauplatz selbst bietet durch seine Grösse den Vorteil, dass das ganze Raumprogramm in niedrigen Trakten untergebracht werden kann, sodass Licht, Luft und Sonne einwandfrei und reichlich Zutritt erhalten. Es wird dabei eine Bauhöhe von nur 13 m erreicht, die unter jener des alten Zeughauses liegt. Diese niedrige Bebauung fasst als Randbebauung den Bauplatz auf drei Seiten ein. Den Abschluss der vierten Seite bildet heute das Vesalianum, dessen Areal später für eine Erweiterung in Aussicht genommen ist. Die Baumassen sind gleichmässig verteilt, sodass der Petersplatz selbst durch eine ruhige und wohlproportionierte Fassade abgeschlossen wird.

Zentrum des neuen Gebäudekomplexes des Kollegiengebäudes wird der Innenhof sein, der als Kleinod der ganzen Anlage wohnlichen Charakter erhalten und mit dem Petersplatz optisch verbunden werden soll. Die beiden prächtigen Platanen bleiben erhalten. Neben der Raumgruppe der Hörsäle scheiden sich die Raumgruppen des Wirtschaftsarchives, des Rektorates, der Aula und der Studenten deutlich ab. Diese Raumgruppen werden durch die Verteilung auf verschiedene Gebäudetrakte zum Ausdruck kommen, womit der Bau seinen eigenen und lebendigen Ausdruck erhalten wird. Die stark unterschiedlichen Zwecke werden im Innern und Aeussern auch verschiedene Gestaltung bedingen. Die Hörsäle liegen vorwiegend nach Norden und erhalten über den niedriger gehaltenen Gang hinweg eine Querlüftung. Die Fassaden verzichten auf modische Details und werden durch ihre leichte und feine Gliederung und durch Anpflanzungen in Beziehung zur lebendigen Natur gebracht. Gegen Norden zeigt die Anlage, dem diffusen Licht entsprechend, eine starke Plastik (Dachgesims mit 1,60 m Ausladung auf Konsolen und stark hervortretende Pfeiler). Im Gegensatz dazu wird gen Osten und Westen, dem andern Licht entsprechend, die Fassade mehr flächig behandelt. Die Baukosten sind mit 4,12 Mill. Fr. errechnet worden, was einem Kubikmeterpreis von 72,40 Fr. entspricht. — Die sorgfältig ausgearbeiteten Pläne und Schaubilder gaben einen guten Begriff von diesem umfangreichen Bauvorhaben. — Schluss des Vortrages 21.25 Uhr.

Der Präsident verdankt den sachlich gehaltenen Vortrag und auch den sehr reichlichen Beifall, den das Projekt bei den Versammelten gefunden hat. An der anschliessenden

#### Diskussion

beteiligten sich nacheinander die Herren Prof. Labhardt, Dr. Reinhard, Prof. Haab, Prof. Mangold, Dr. Riggenbach, Ing. Ziegler, Kaufmann, Baur, Neukomm, Prof. Simonius, Dr. Jaquet, Christ, Prof. Vischer, Arch. Vischer.

Das Projekt Rohn wird als eine Verbindung von Zweckmässigkeit, gediegener Schönheit und Würde gelobt, dessen Verwirklichung wünschenswert ist (Neukomm, Labhardt). Die weitere Aufmerksamkeit der Zuhörer wird durch die Diskussionsredner auf die **Platzfrage** gelenkt, die s. Z. durch das Projekt des BSA für eine Universität am Rhein und den Umbau des alten Zeughauses aufgeworfen wurde<sup>4)</sup>.

**Allgemeines:** Es ist eine unerfreuliche Tatsache, dass die Platzfrage der Universität in letzter Stunde nochmals erörtert wird (Kaufmann, Jaquet). Ursache daran ist der Umstand, dass der Korrekionsplan der Stadt dem Basler Heimatschutz nicht zur Begutachtung vorgelegt wurde (Kaufmann). Die Lage am Petersplatz befriedigt nicht und darum sollte einmal ein Wettbewerb mit freier Bauplatzwahl ausgeschrieben werden (Jaquet). Die politische Agitation der bürgerlichen Presse gegen das Projekt Rohn wird als eine Art Baudiktatur kritisiert, denn die heutige Opposition gegen die Verwirklichung des Projektes Rohn besteht erst seit 1½ Jahren und entstand in dem Moment, da die Regierung mit dem Architekten Dr. Rohn einen Vertrag eben abgeschlossen hatte und bereits schon früher 80 000 Fr. für Projektierungsarbeiten bewilligt und verbraucht waren (Ziegler). Fälschlicherweise sei auch der B. I. A. als Oppositionsgruppe bezeichnet worden, die das Projekt des BSA unterstütze (Ziegler).

**Zum Bauprogramm:** Das alte Kollegiengebäude am Rheinsprung, das 1460 seine Pforten öffnete, dient z. Z. mit seinen zehn Hörsälen in der Woche 75 Professoren mit zusammen 300 Vorlesungsstunden (Labhardt). Die Zahl der Studierenden und Fachhörer der theologischen, juristischen und philosophisch-historischen Fakultäten, die diese Hörsäle bisher gebrauchten, und für die der Neubau am Petersplatz errichtet werden soll, ist von 429 anno 1910 auf 1019 anno 1935 angewachsen. Dieses Anwachsen der Hörer und das sich ergebende Raumbedürfnis ist vorwiegend durch den Zufluss von schweizerischen Studierenden verursacht worden, und nicht durch ausländische (Haab). Das Bauprogramm lässt sich nicht mehr kürzen (Haab), der Neubau soll den Bedürfnissen auf Jahrzehnte genügen (Mangold). Die Martinskirche, über welche die Universität kein Verfügungsrecht hat, ersetzt heute das Auditorium maximum nur notdürftig, da sie nicht zum Unterrichten ausgestattet ist. Der Neubau am Petersplatz würde hier eine sau-

<sup>1)</sup> Ergebnis siehe «SBZ» Bd. 67, S. 189\* u. 202\*.

<sup>2)</sup> id. Bd. 100, S. 78\* u. 91\*.

<sup>3)</sup> id. Bd. 102, S. 80\* u. 91\*.

<sup>4)</sup> Dargestellt in «SBZ» Bd. 106, S. 305\*.