

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 68 (1950)
Heft: 36: Festheft zur G.e.P. -Generalversammlung in Luxemburg

Artikel: Ein Wohnhaus in Luxemburg: René Mailliet, Arch. ETH, G.e.P.,
Luxemburg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-58079>

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: 14.03.2025

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

wendet. Dort, wo die Tiefenlage des Kalksandsteins für das Rammen der Pfähle ungenügend war, wurden Stampfbetonblöcke ausgeführt, die sich als wesentlich teurer erwiesen.

7. Wände

Wegen der Wärmeisolierung wurden die Aussenwände aus 25 cm starken Hohlsteinen gemauert, die durch 12 cm weit eingebaute Stiele und Riegel gehalten werden. Abgesehen von den Umrahmungen der Fenster und Türen ist von aussen kein Eisen sichtbar. Die Fensterstürze wurden durch Zwischenpfosten auf die Fensterbänke abgestützt und der so lokalisierte Druck durch einen Eisenbetonbalken im Mauerwerk wieder auf die Länge des Fundamentes verteilt. Diese Abstützung ermöglichte eine verhältnismässig leichte Bauweise der Fensterstürze. Die Fenster erhielten kittlose Aluminex-Sprossen.

8. Werkausführung und Montage

Die Ausführung der genieteten Konstruktion bot nichts Bemerkenswertes. Die Montage wurde von zwei fahrbaren Kranen ausgeführt. Ein Dieselkran mit Luftbereifung stellte die Säulen auf und baute die Kranbahnträger und Bühnenträger ein. Dank seiner grossen Beweglichkeit konnte er rasch an jeder Stelle des Geländes eingesetzt werden und beschleunigte er den Zusammenbau der Binderträger, die an Ort und Stelle genietet wurden. Zur Montage der Dachkonstruktion hat man einen Turmdrehkran aufgestellt (Bild 5). Das Gleis für die Längsfahrt lag in Halle II. Der 20 m lange Ausleger montierte, über der Firstlinie drehend, die Binder-

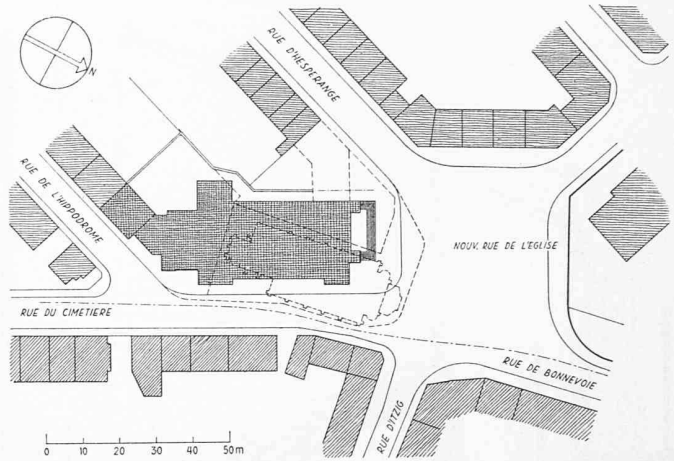


Fig. 1. Plan de situation de la nouvelle église de Bonnevoie, échelle 1 : 2000

träger, Binder und Pfetten der Hallen I bis III. Von der Bühne aus montierte ein kleiner Mast das Dach über Halle IV.

9. Lokomotivhebkrane

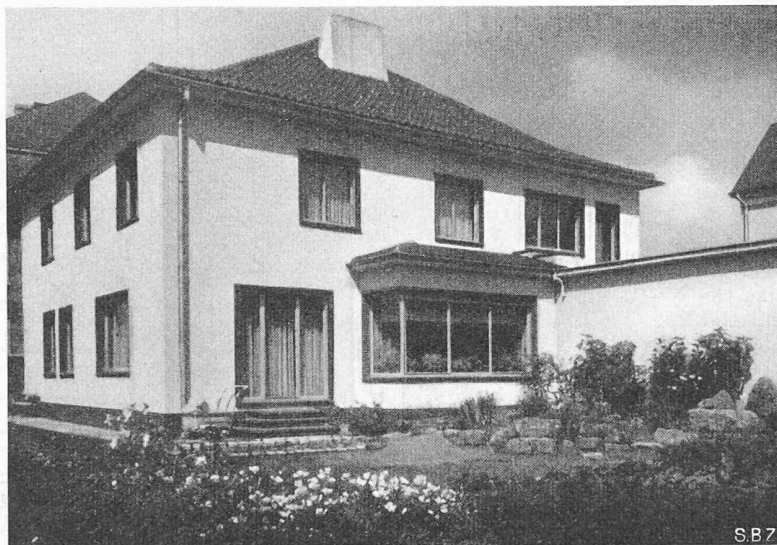
Dem Erbauer der Hallen wurde ebenfalls die Lieferung der Krane für die beiden Montagehallen übertragen. Auf den unteren Kranbahnen sind je zwei Montagekrane von 6 t Tragkraft vorgesehen. Die oberen Kranbahnen tragen in Halle I Lokomotivhebkrane von 2 x 40 t Tragkraft, in Halle II solche von 2 x 60 t. Alle Krane haben einen Hilfshub von 6 t.

Diese Krane sind so gebaut, dass sie in gekuppeltem Zustand von einem Führerkorb aus gesteuert werden können. Dabei kann der Kranführer synchrone Bewegungen beider Krane erreichen, aber auch nach Wunsch einen der beiden allein betätigen. Entkuppelt kann jeder für sich als normaler Kran arbeiten. Die Kupplung geschieht elektrisch durch ein vieladriges Kabel mit Steckkontakt. Bei der Entkupplung wird die Steckdose durch einen Deckel verschlossen, der die benötigten Kurzschlusskontakte trägt. Da die Krane bis zu 18 m auseinanderfahren können, hängt das Kabel bei zusammenstehenden Kranen zunächst in einer Schlaufe, geht dann über eine hochliegende Rolle und von dieser über eine vertikal bewegliche Trommel zum festen Anschluss.

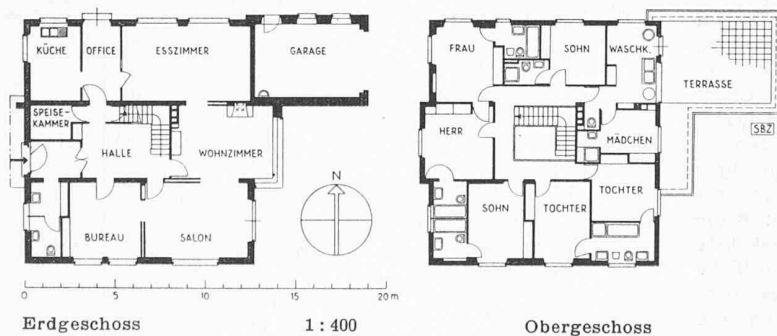
Die gleiche Geschwindigkeit der Kranfahrwerke kann auch bei genau gleichlaufenden Motoren wegen der ungleichen Abnutzung der Laufäder nicht gewährleistet werden. Deshalb werden die Krane durch ein Drahtseil mechanisch gekuppelt. Elektrisch sind sie so geschaltet, dass der jeweils vorlaufende Kran etwas mehr als die Hälfte des Gesamtfahrowiderstandes überwindet und also den folgenden Kran teilweise schleppt.

Zum Heben der Lokomotiven werden Gehänge verwendet, die unter die Pufferschwelle eingefahren werden. An den Triebwagen sind Hebenocken vorgesehen, in welche die Seitenteile der Gehänge eingeführt werden, nachdem die unteren Balken ausgebaut sind. Kleine Lokomotiven werden mit einem Kran gehoben. Dabei wird von der normalen Vorrichtung nur der obere Balken benutzt, in den Hebebügel eingehängt werden.

Die Hallen sind teilweise montiert, und die Anlage wird bis Jahresende 1950 fertiggestellt sein.



SB7



Ein Wohnhaus in Luxemburg

DK 728.37 (434.9)

RENE MAILLIET, Arch. ETH, G. E. P., Luxemburg

Das Wohnhaus des Industriellen R. M. in Luxemburg ist ein moderner Bau, bei dem sehr grosser Wert auf innere Zweckmässigkeit und Wohnlichkeit gelegt wurde. Das mit allem modernen Komfort ausgestattete Wohnhaus besitzt unter anderem eine automatische Oelheizung mit regulierbarem Mischventil zum Erhalten der nötigen Warmwassertemperatur in der Uebergangszeit. Jedes Schlafzimmer hat einen eigenen Bade- bzw. Duscherraum. Sämtliche Fensterrahmen sind aus Metall und mit Bronzedichtung versehen. Das Dach ist mit glasierten Ziegeln gedeckt; kleine glasierte Verblendplättchen umrahmen die Türen und Fenster.

L'église de Bonnevoie

DK 726.5 (435.9)

Far L. LOSCHETTER, Arch. D. P. L. G. et P. REUTER, Arch. E. P. F., G. E. P., Luxemburg

Rien n'est plus beau ni plus durable à Luxembourg que ce qui subsiste des grands murs de la puissante forteresse, qui font comme un socle majestueux à toute la vieille ville. Ils sont construits en grès du pays, comme le Pont Adolphe, chef-d'œuvre de son espèce. Rien, d'autre part, n'est