

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 31

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: 15.03.2025

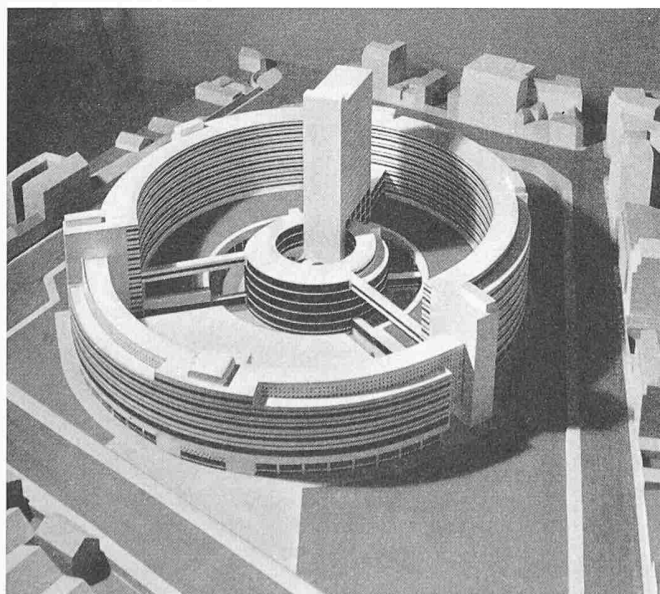
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

gaben ab — oder eher auf Aufgaben, die während des Wiederaufbaues zurückgestellt werden mussten: Noch immer sind grosse Stadtgebiete übervölkert und viele Häuser veraltet; der Minister für Hausbau und lokale Behörden, Duncan Sandys, hat deshalb vor kurzem eine umfassende Kampagne zur Modernisierung der Wohnverhältnisse als das Hauptziel der künftigen Wohnbaupolitik dargestellt. Gleichzeitig sagte er die tatkräftige finanzielle Unterstützung der Regierung zu. Die Aussichten der Bauwirtschaft sind recht günstig; die Bauunternehmungen sind mit grossen Auftragsbeständen versehen, und die herrschende Hochkonjunktur lässt eine weitere starke Nachfrage erwarten. Wenn auch die steigende Tendenz der Baukosten und gewisse Mangelerscheinungen auf dem Stahlmarkt den Optimismus etwas dämpfen, so fand Minister Sandys doch weitverbreitete Zustimmung, als er erklärte, die öffentliche und private Baupolitik hätten jetzt erst recht an allen Fronten anzugreifen.

Adresse des Verfassers: *Willy Zeller*, Melbourne Court, 17, Fitzjohns Avenue, London NW 3

MITTEILUNGEN

Das Haus des Radio in Paris, dessen Bau im Verlaufe des Sommers 1954 begonnen wurde und etwa fünf Jahre in Anspruch nehmen wird, ist von «Le Génie Civil» vom 1. Juni 1954 als eine der grössten städtebaulichen Verwirklichungen unserer Epoche bezeichnet worden. Die Baukosten betragen etwa 4,5 Mrd französische Franken. Der Neubau war notwendig geworden, da die einzelnen Abteilungen des französischen Rundfunks sehr verstreut in den einzelnen Stadtgebieten von Paris verteilt lagen. Nachdem auch die Schwierigkeiten wegen eines günstigen Baugeländes aus dem Wege geräumt worden waren, wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Unter den 26 Teilnehmern erhielt Arch. *Henri Bernard* den Auftrag, das von ihm vorgeschlagene Projekt weiter zu bearbeiten. Es handelt sich bei seinem Entwurf um ein monumentales Gebäude in Form eines zylindrischen Kranzes mit einem äusseren Durchmesser von 150 m. Zwei Drittel des Umfangs sind zehngeschossig und ein Drittel sechsgeschossig vorgesehen. Die Mitte wird durch einen alles überragenden Turm betont, der hauptsächlich die Dokumente aufnimmt wie auch Bibliothek, Schallplatten- und Tonbandlager. Die Gebäudeteile des äusseren Ringes sollen dagegen für die verschiedenen Direktionen bestimmt sein, für die Verwaltungs- und die technischen Dienste sowie für Sendungen und Restaurationsbetriebe. Insgesamt sind etwa 1000 Büroräume und 70 Studios verschiedener Art vorgesehen. Die nutzbare Fläche von 85 000 m² verteilt sich in % auf die verschiedenen Dienste wie folgt: Büros (Direktion, Herstellung, Sendung usw.) 35, Technische Räume und Studios 21, Registratur, Kopie usw. 19, allgemeine Dienste im Untergeschoss (darunter u. a. Garage für 300 Wagen, Heizung) 15, Empfangsräume und Foyers 8, soziale Anlagen (Restaurant, Kinderheim) 4 %. Die oben zi-



tierte Zeitschrift bringt auf vier Seiten weitere Einzelheiten mit Modellbildern, Schnitt- und Grundrisszeichnungen.

Neuartiger Garagenbau in den USA. Aus Salt Lake City berichtet «Engineering News-Record» vom 9. Dezember 1954 über eine originelle Lösung dieses in allen Grosstädten der Welt so brennenden Problems. Für die Kundschaft eines riesigen Warenhauses wurde eine offene Garage von fünf Stockwerken errichtet, die 542 Personenautos aufnehmen kann. Die Grundrissabmessungen sind 35,0 × 91,5 m. Die Garage erhebt sich über den ständig freizuhaltenen Zubringerstrassen des Kaufhauses; daraus ergaben sich die Konstruktionsform und der Bauvorgang. Das Bauwerk wird von 40 vorgefertigten, vorgespannten Säulen von je 16 m Höhe getragen. Die unterste Parkplattform liegt 6,1 m über Strassenniveau, die Stockwerkhöhen betragen je 2,44 m, wobei jede einzelne Plattform in zwei lange, gleichgrosse Streifen von 1,22 m Höhenunterschied unterteilt ist, so dass die Wagen über nur kurze Rampen an den Stirnseiten hinauf- bzw. hinabgelangen können. Von der Strasse zur untersten Plattform führt eine zweispurige, heizbare Rampe empor. Der Verkehr in der Garage selbst erfolgt konsequent im Gegenzeigersinn, so dass keinerlei Ueberschneidungen möglich sind. Die Standplätze für die Wagen sind schräg zur Gebäudeaxe angeordnet, die Längskanten aller Plattformen entsprechend sägeblattförmig begrenzt. Das Gebäude besitzt weder Wände noch Dach. Die Benutzer können direkt von jedem Stockwerk aus das Warenhaus betreten. Jede der Säulen wiegt 15 t, sie besitzen einen Querschnitt von 122 × 25,4 bzw. unter der tiefsten Plattform 122 × 45,7 cm und nehmen sämtliche vertikalen und horizontalen Kräfte auf. Nach dem Aufrichten der Säulen wurden diese vorübergehend gegeneinander durch hochliegende Verbände abgestützt. Die oberste Plattform wurde hiernach als erste hergestellt, danach die vierte, dritte usw., so dass also die Schalungen nur jeweils um die Stockwerkhöhe herabgelassen zu werden brauchten. Alle Platten sind 18 cm stark mit Verstärkung auf 36 cm um die Säulen; die Feldteilung beträgt 8,25 m in jeder Richtung. Dem endgültigen Entwurf gingen Modellversuche voraus. Die Baukosten der Garage betragen rund 1 Million Dollars.

Aufgaben und Ausbildung des Verfahreningenieurs. Prof. Dr. K. Ries, Vorsitzender der VDI-Fachgruppe Verfahrenstechnik, bringt in den «VDI-Nachrichten» Nr. 13 vom 25. Juni 1955 eine interessante Gegenüberstellung der Aufgaben und Ausbildung des für die chemische Industrie wichtigen Verfahreningenieurs in England und Deutschland, wie sie sich auf einer kürzlich in London abgehaltenen Konferenz zeigte. In England wird eine Kombination befürwortet, bei der die Anwärter zu 50 % als Chemiker und zu 50 % als Ingenieure ausgebildet werden sollen. Sie gilt bei gleicher Studiendauer im Vergleich zu der eines reinen Chemikers oder Ingenieurs und geht auf Kosten der Gründlichkeit. Man ist in England der Meinung, dass der in der Industrie tätige Produktionsleiter nicht die Tiefe der Ausbildung eines Wissenschaftlers benötige. Für Deutschland ist diese Ausbildungsart abzulehnen. Die chemische Industrie braucht beste Fachleute, vor allem auf dem Gebiete der Physik, der Ingenieur-Wissenschaften und der Chemie. Es ist also eine Teamarbeit, insbesondere zwischen Verfahrenstechniker und Chemiker nötig. Voraussetzung ist eine klare Aufgabenteilung zwischen Chemiker und Ingenieur. Der Chemiker ist dafür verantwortlich, dass die modernsten chemischen Verfahren in der Produktion angewendet werden, der Ingenieur dafür, dass die modernsten technischen Apparaturen benutzt werden. Die Arbeit des Ingenieurs ist damit durchaus nicht zweitrangig. Bedeutende Chemiker haben immer wieder darauf hingewiesen, wie sehr in einer modernen chemischen Fabrik die schöpferische Arbeit des Ingenieurs nötig ist. Auch der Präsident der Gesellschaft Deutscher Chemiker, Generaldirektor Prof. Dr. *Haberland*, hat sich gelegentlich der Festsitzung der GDCh auf der Achema-Tagung zu dieser Auffassung bekannt. Sie deckt sich mit der in der Schweiz vertretenen Auffassung, wie Prof. Dr. P. *Grassmann* in seiner Antrittsvorlesung: «Ausbildung in Apparatebau und Kältetechnik» (SBZ 1952, Nr. 10, S. 141) ausgeführt hat.

Transportabler Grosskühlbehälter. Die Waggonfabrik Uerdingen, Krefeld, und die Gesellschaft für Lindes Eismaschinen, Sürth, haben in Gemeinschaftsarbeit einen solchen

Behälter für 5,7 m³ Stauraum, 3,3 m² Ladefläche am Bodenrost, 2,5 t Eigengewicht und 3,5 t Ladegewicht entwickelt, der mit einer 16 cm starken Isolierung aus Schaumstoff versehen ist und durch eine periodische Absorptions-Kältemaschine mit dem Stoffpaar Ammoniak-Wasser, mit elektrischer Heizung durch Drehstrom (Anschlusswert 12 kW) und Wasserkühlung gekühlt wird. Die Kühldauer hängt von den Temperaturen ab. Bei z. B. +3° Innentemperatur und +18° Aussentemperatur beträgt sie 120 h. Nach Ablauf dieser Zeit muss die Kälteanlage wieder aufgeladen werden. Der Behälter eignet sich für Ferntransporte von Obst, Beeren, Gemüse, Fleisch und Fleischprodukten, Fischen, Milchprodukten usw. Eine Beschreibung findet man in «Allgemeine Wärmetechnik» 1954, Nr. 12.

Ueber die Verwendung von Aluminium im Schienenfahrzeugbau berichtet Ing. E. Schelling in der Zeitschrift «Aluminium Suisse» vom März 1955. Er beschreibt eingehend die anlässlich der Elektrifikation der Brüniglinie in den Jahren 1942 bis 44 entwickelten und für diese Strecke bestimmten Leichtmetall-Personenwagen sowie die seither durchgeführten Verbesserungen, die in der Bauart 1954 zum Ausdruck kommen und eine Gewichtersparnis pro Wagen von 600 bis 700 kg bei Gesamtgewichten von 13,1 und 12,3 t ergaben. Die neuen, ebenfalls für die Brünigstrecke bestimmten Wagen haben sich bestens bewährt und bei in- und ausländischen Bahnverwaltungen grosses Interesse gefunden. So stehen gegenwärtig bei der Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen fünf neue Leichtmetallwagen für die Visp-Zermattbahn im Bau.

Die LIGNUM, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für das Holz, berief ihre Mitglieder zur Jahresversammlung 1955 nach Murten. In Erledigung der ordentlichen Traktanden wurde der Vorstand für eine weitere Amtsperiode bestätigt und durch je einen Vertreter der Forschung, der Holzfachschule Biel und der Basler «Aktion für das Holz» ergänzt. Nach ehrenvoller Wiederwahl übernahm a. Kantonsforstinspektor J. B. Bavier, Malans, erneut das Präsidium. Die Versammlung begrüßte ausdrücklich die Bestrebungen bernischer Kreise zur Neuverwendung der Holzbrücke Hasle-Rüegsau und empfahl dieses weitgespannte, historische Bauwerk im gesamtschweizerischen Interesse zu erhalten. Seinen sinnvollen Abschluss fand das Jahrestreffen mit einem Besuch des freiburgischen Staatswaldes «Galm» bei Murten.

Neuere Antriebsanlagen für Stromschlepper behandelt Dipl. Ing. Kurt Schmidt, Köln-Deutz, in «VDI-Z» vom 1. April 1955. Als Antriebsmaschine herrscht der Dieselmotor vor, namentlich als raschlaufender Motor mit Zweiganggetriebe, wodurch sich leichte Schiffskörper ergeben, die sich den Stromverhältnissen gut anpassen. Auch elektrische Kraftübertragung wird angewandt. Die Deutschen Reedereien betrachten 900 bis 1500 PS, in Einzelfällen bis 2000 PS als wirtschaftlichste Leistung für Langstrecken-Rheinschlepper; für Weser und Elbe wählt man 600 bis 800 PS. Schweizer Reedereien gehen mit Rücksicht auf die Strecke von Strassburg bis Basel auf höhere Leistungen. So weist das Schleppschiff «Uri» vier Motoren zu je 900 PS und die «Unterwalden» vier Motoren zu je 1000 PS auf (s. SEZ 1949, Nr. 37, S. 510).

Elektrokessel im Kraftwerk Gondo. Der mit einem Speicher von 6 m³ Inhalt verbundene Elektrokessel von 250 kW Anschlusswert speichert die überschüssige Energie aus dem Netz der Kraftwerk-Hilfsbetriebe und des Ortsnetzes der Dörfer Gondo und Simplon-Dorf auf, um sie zur Heizung des Kraftwerkgebäudes zu verwenden, dessen Maschinensaal sich im Berg befindet. Diese Anwendung des Elektrokessels, die in den «Brown Boveri Mitteilungen» vom März 1955 ausführlich beschrieben ist, dürfte für solche Industriebetriebe interessant sein, die über eigene Wasserkraftwerke verfügen oder ihre elektrische Energie nach einem Tarif mit Maximummessung beziehen.

Übersetzungen deutscher Normen. Der Deutsche Normenausschuss (DNA), Berlin W 15, Uhlandstrasse 175, und Köln, Friesenplatz 16, hat ein Verzeichnis «Deutsche Normen in Fremdsprachen» veröffentlicht, in dem die Nummern, Ausgabedaten und Titel von über 600 DIN-Normen zusammengestellt sind, für die Übersetzungen, vorwiegend in englischer und spanischer sowie einige in französischer und portugiesischer Sprache, vorliegen. Das Verzeichnis ist durch den Beuth-Vertrieb GmbH, Berlin W 15 und Köln, zu beziehen.

NEKROLOGE

† Julius Hausammann.

Nach langem Leiden starb am Ostermontag, 11. April 1955, im Bürgerspital Zug an den Folgen einer Lungentzündung Dr.-Ing. h. c. Julius Hausammann, dipl. Ing. ETH. Am 16. Mai 1881 in Männedorf geboren, verbrachte er seine Jugend- und Schulzeit in seinem Heimatort. Nach der Maturität studierte er an der Ingenieurabteilung des Eidg. Polytechnikums in Zürich und schloss seine Studien 1904 mit dem Diplom ab. Der junge Ingenieur trat als Privat-Assistent bei Prof. Dr. E. Mörsch in Zürich in

Stellung. Aus dieser Zeit hat sich später ein enges Freundschaftsverhältnis mit dem bekannten Pionier für Eisenbetonbau entwickelt. Von 1905 bis 1909 war Hausammann auf verschiedenen Zweigniederlassungen und Baustellen der Firma Wayss & Freytag AG., Neustadt/H im Ausland tätig, so in Lothringen, Brüssel, München und Nürnberg. 1909 ist ihm die Leitung der Niederlassung Stuttgart der gleichen Firma anvertraut worden. Dasselbst hat er während zehn Jahren seine grossen Fähigkeiten unter Beweis stellen können. Grosse Industriebauten, Brückenbauten und Eisenbetonbauten auf allen Gebieten wurden unter seiner Leitung projektiert und ausgeführt. Mit besonderer Freude gedachte er noch nach vielen Jahren der Konstruktionen für den neuen Stuttgarter Bahnhof im Englischen Garten. Nach dem Ende des ersten Weltkriegs zog er 1919 nach Zürich, wo er mit Dr. Nowacki das Ingenieurbureau und die Bauunternehmung Proté & Cie. mit Zweigniederlassung in Rio de Janeiro übernahm.

1923 wurde ihm die örtliche Bauleitung der Bauunternehmung Sitterbrücke (Frutiger, Lanzrein & Co. Bern und V. Broggi, St. Gallen) übertragen. Während seiner St. Galler Zeit befasste er sich bereits mit den Vorstudien für die Submission der Grimselstaumauern (Spitalamm und Seeufereg). Im Jahre 1926 übernahm Hausammann die Geschäftsleitung der Bauunternehmung Grimsel-Staumauern AG., in die er auch zugleich als Teilhaber eintrat. Im Jahre 1935 zog er wieder in seinen Heimatort Männedorf und eröffnete dort ein Ingenieurbureau. 1936 bis 1945 betrieb er dieses gemeinsam mit Dipl. Ing. F. O. Kälin. Verschiedene Projekte, Beratungen, Expertisen und Beteiligungen stammen aus dieser Zeit. So war er aktiv tätig beim Bau der Silvrettasperre im Vorarlberg und am Bau der Lucendropperre am Gotthard.

Sein vielseitiges Wissen und Können, namentlich auf dem Gebiet des Hochgebirgs-Talsperrenbaues, ist auch öffentlich anerkannt und geehrt worden, als ihm im Jahre 1948 die Technische Hochschule Stuttgart den Dr.-Ing. h. c. verliehen hat.

Alle seine Arbeiten waren gekennzeichnet durch tiefgründiges Eindringen in alle Einzelheiten. Sein ausserordentlich reger Geist führte ihn immer zu neuen Lösungsmöglichkeiten. In allen Stellungen hat sein goldenes Herz dazu beigetragen, dass er überall ein gern gesehener und beliebter Gesellschafter war.

Im Jahre 1908 hat er sich mit Fräulein Maria Schmidt verheiratet. Der Ehe entspross eine einzige Tochter, die der Liebling des Vaters wurde. Ein tragisches Geschick entriess sie 1945 ihren Eltern. Diesen Verlust konnte Hausammann nie überwinden, und er führte auch zu seiner langjährigen Krankheit, aus welcher ihm der Tod Erlösung brachte.

Alle die im Leben mit Ing. Hausammann näher zusammengekommen sind, werden den interessanten und frohen Menschen in bester Erinnerung behalten. H. Beetschen



DR. J. HAUSAMMANN

Bauingenieur

1881

1955