

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81 (1963)  
**Heft:** 5

## 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**

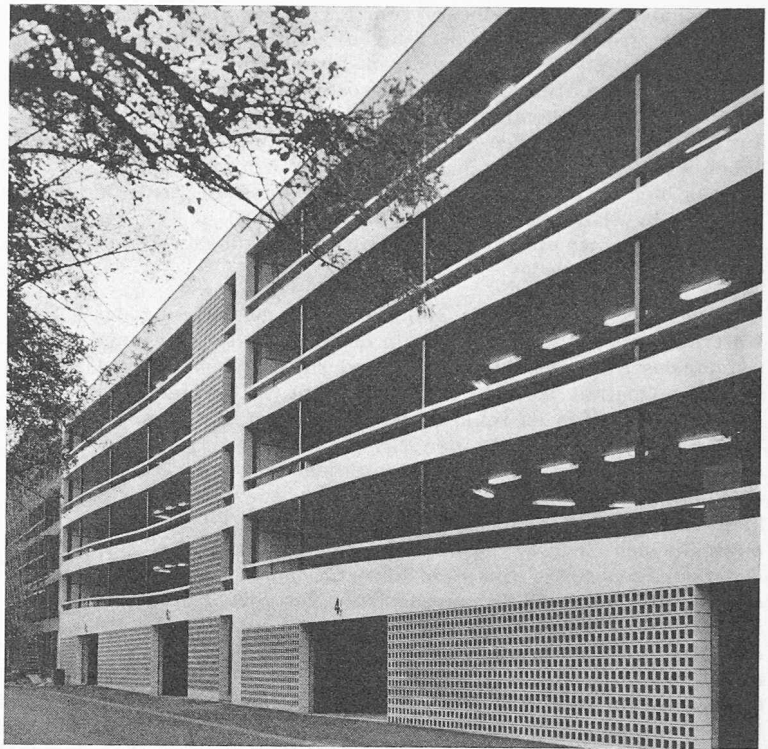
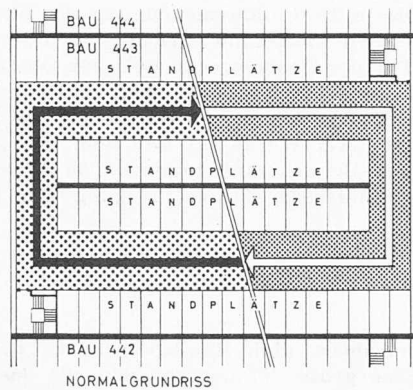
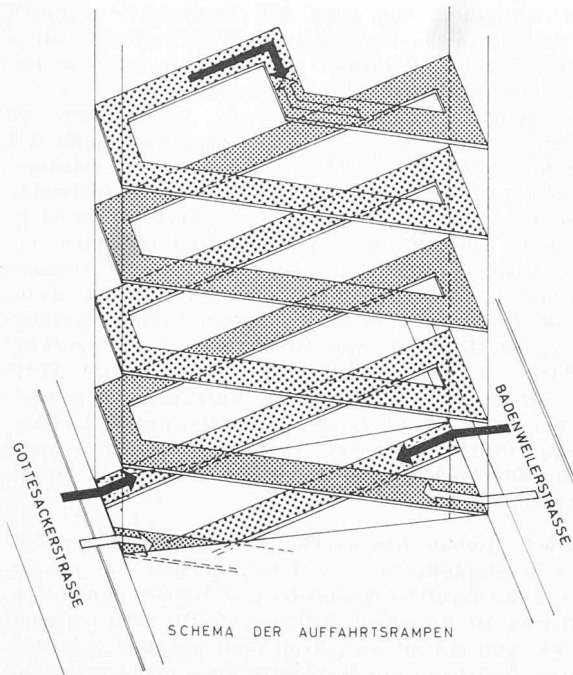
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 13.03.2025

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



Nordfassade an der Gottesackerstrasse

Parkhaus der Ciba-Aktiengesellschaft in Basel, System *H. Pflüger*, Baden-Baden. Architekten *Suter & Suter*, Ingenieure *Aegerter & Dr. Bosshardt AG*, Basel

Links Grundrisschema, darüber Schema der Auffahrtsrampen. Diese Rampen führen in doppelten, gegenläufigen Windungen über drei Stockwerke zu einem gemeinsamen Kulminationspunkt. Die Wagen benutzen für die Ein- und die Wegfahrt die gleiche Rampenbahn

Im Unterschied zu öffentlich benützten Grossgaragen ist für das Parkgebäude einer Firma mit zwei *Stosszeiten* (Arbeitsbeginn und Feierabend) zu rechnen. Dies bedingt strikten Einbahnverkehr in der jeweiligen Zu- und Wegfahrtrichtung. Ferner muss die Anlage einer hohen temporären Fahrfrequenz genügen. Für diese Anforderungen erweist sich die *Parkrampengarage* als technisch und wirtschaftlich weitestgehend geeignetste Lösung. Die 7 m breite Fahrbahn der 12 Rampenstrassen, die in die CIBA-Autohalle führen, besitzt 5 % Neigung. Beidseits der Rampen sind 5,25 m tiefe Einstellplätze (zu diesen senkrecht) angeordnet. Das Parkieren erfolgt für den Hauptteil der Automobilisten durch freie Platzzuordnung innerhalb bestimmter Zonen. Das Rampensystem wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrsbauten Ing. *H. Pflüger*, Baden-Baden, entwickelt. Die architektonische Gestaltung der Halle lag bei den Architekten *Suter & Suter*, Basel, und die statische Berechnung besorgte das Ingenieurbüro *A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG*.

## Mitteilungen

**Fertiggestellte Staumauern.** Ausser der Staumauer Limmernboden der Kraftwerke Linth-Limmern, über die in SBZ 1962, H. 37, S. 641, kurz berichtet wurde, konnten bis Ende 1962 weitere drei Staumauern fertiggestellt werden, nämlich Ende Oktober 1962 die Mauer Luzzzone der Blenio-Kraftwerke mit einer grössten Höhe von 208 m, einer Kronenlänge von 530 m, einer Kronenbreite von 10 m, einer Betonkubatur von 1,3 Mio m<sup>3</sup>, einem Fassungsvermögen von 87 Mio m<sup>3</sup>, einem Stauziel von 1591 m ü. M. und einer tiefsten Absenkung auf Kote 1435 m ü. M. Die grösste Seeoberfläche

beträgt 1,235 km<sup>2</sup> (Näheres siehe SBZ 1962, H. 5, S. 79). Im November 1962 ist die Bogenstaumauer Les Toules der Forces Motrices du Grand St-Bernard S. A. eingeweiht worden. Sie ist 86 m hoch, 460 m lang und am Fuss 21 m dick; die Betonkubatur beträgt 255 000 m<sup>3</sup>. Im Stausee können 20 Mio m<sup>3</sup> Wasser gespeichert werden, was 21 Mio kWh entspricht. Anfangs Dezember 1962 konnte die Staumauer Schiffen der Entreprises Electriques Fribourgeoises fertig betonierte werden. Die 400 m lange Krone dient als Fahrbahn für eine Strasse. Die grösste Höhe ist 47 m, die Betonkubatur 155 000 m<sup>3</sup>, das Fassungsvermögen 35,5 Mio m<sup>3</sup>, das Stauziel 532 m ü. M. und die grösste Seeoberfläche 4,25 km<sup>2</sup>.

**Das englische Dampfkraftwerk High Manham** des Central Electricity Generating Board ist hinsichtlich Leistung, Frischdampfzustand und Wirkungsgrad bemerkenswert. Die Zentrale, die sich am Flusse Trent in der Nähe von Lincoln befindet, enthält fünf Maschinensätze von je 200 MW. Bei einem Frischdampfzustand von 165 atü und 565 °C vor den Turbinen und einer Zwischenüberhitzung auf 535 °C erreichen die Turbinen einen spezifischen Wärmeverbrauch einschliesslich Zwischenüberhitzung und Speisewasservorwärmung von 175 kcal/kWh. Dabei beträgt der Kondensatordruck 0,045 ata und die Speisewassertemperatur rd. 240 °C. Die Maschinensätze arbeiten in Blockschaltung mit den zugehörigen Dampferzeugern, die von der Firma Aiton and Co. Ltd. geliefert wurden. Die Turbinen, die mit 3000 U/min arbeiten und mit den Generatoren von The English Electric Company Ltd. gebaut wurden, bestehen je aus drei Teilen, einem zwölfstufigen Hochdruckteil, einem achtstufigen Mitteldruckteil und einem dreiflutigen Niederdruckteil mit je fünf Stufen. Das Kühlwasser für die Kondensatoren wird in fünf Kühltürmen rückgekühlt. Nähere Angaben

findet man in «The Engineer» vom 5. Oktober 1962, S. 593. Dank der grossen Einheitsleistungen konnten die Anlagekosten auf 50 £/kW gesenkt werden. Beachtlich ist die Steigerung der Gesamtwirkungsgrade grosser englischer Dampfkraftwerke. Diese konnten von 29,4 % in den Jahren 1959/60 auf 33,5 % in den Jahren 1960/21 und auf 33,9 % 1961/62 gehoben werden. Man hofft, demnächst auf 35,3 % zu kommen. Es mag hier zum Vergleich an die Beschreibung der Zentrale Baudour in SBZ 1961, Hefte 26 und 27, S. 463 u. 475, erinnern werden, wo ein thermischer Gesamtwirkungsgrad von 40,4 % erreicht wurde.

**Die «Technische Stelle Holderbank».** Die Aufgabe des Unternehmers besteht nicht nur in der Gewährleistung einer reibungslosen Marktversorgung, sondern er muss bestrebt sein, die Qualität seiner Produkte ständig zu steigern, die Herstellungskosten zu senken und nach neuen und besseren Verfahren zu suchen. In der Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Forschungsfunktion des Unternehmers gründete die «Holderbank» Financière Glarus AG. nach dem zweiten Weltkrieg als eigene Stabsabteilung die *Technische Stelle Holderbank*, die sich einerseits mit der Projektierung von Neu- und Ersatzanlagen sowie von Fabrikerweiterungen befasst, andererseits aber reine Forschungsarbeiten ausführt. Durch ihre langjährige Praxis ist die Technische Stelle Holderbank zu einer international anerkannten Beratungsinstitution geworden, die ihre Erfahrungen nicht nur den Zementfabriken der Gruppe Holderbank, sondern auch weiteren befreundeten Unternehmungen im In- und Ausland zur Verfügung stellt. Sie verfügt heute über ein Team von Fachleuten, das in jahrelanger Aufbauarbeit ausgebildet wurde. Diese Spezialisten sind in der Lage, Projekte für Zementfabriken aus aller Herren Länder zu beurteilen und gegebenenfalls auch durchzuführen. Gerade in aussereuropäischen Ländern, in denen oftmals nicht über das nötige Fachpersonal verfügt wird, erfüllt die Technische Stelle Holderbank mit ihrer Tätigkeit eine äusserst wichtige Aufgabe, die in unterentwickelten Ländern geradezu Bestandteil einer Entwicklungshilfe bilden kann. Die Forschungsarbeiten beziehen sich einerseits auf Verfahrensfragen im Produktionsprozess, andererseits auf das Produkt, dessen Weiterentwicklung und Anwendung.

**Parkgaragen.** In Nr. 11, 1962 informierte der «Stahlbau-Bericht» (herausgegeben vom Schweizer Stahlbauverband, Seefeldstr. 25, Zürich 8/34) über mehrgeschossige Parkbauten. Seitdem in Basel schon 1927 ein mehrstöckiges Ge-

bäude zur Aufnahme von rund 300 Motorfahrzeugen erstellt wurde, führte die Entwicklung zu verkehrintensiven Anlagen, die auch als *Bauform* der Gegenwart eigene Bedeutung gewinnen. Parkgaragen können nach verschiedenen Gesichtspunkten eingeteilt werden, je nachdem, ob zwischen *unter- und oberirdischen Anlagen* oder nach Art der Höhenüberwindung zwischen *Rampen- und mechanischen Systemen* unterschieden wird. Im «Stahlbau-Bericht» werden die Vor- und Nachteile dieser grundsätzlichen Möglichkeiten kurz erläutert und anschliessend durch vier ausländische Beispiele illustriert: *Offenes, viergeschossiges Parkhaus in Frankfurt a. M.* für 170 Personenwagen; *Autosilo Rue de Provence, Paris:* Vollautomatisches Aufzugsystem über 12 Geschosse mit Greiferwagen; *Autoparklift («Hico»-Park), Via Torino, Mailand:* 25 m hoher Turm (teilweise offen) mit 3 Paternoster-Aufzügen (Schweizer Patent «Wulpa») zu je 20 Boxen; *Zidpark-Garage, London:* Grossanlage mit 16 stationären Aufzügen über 8 Geschosse zu insgesamt 464 Parkständen. Die Bauten wurden in Stahlkonstruktion ausgeführt.

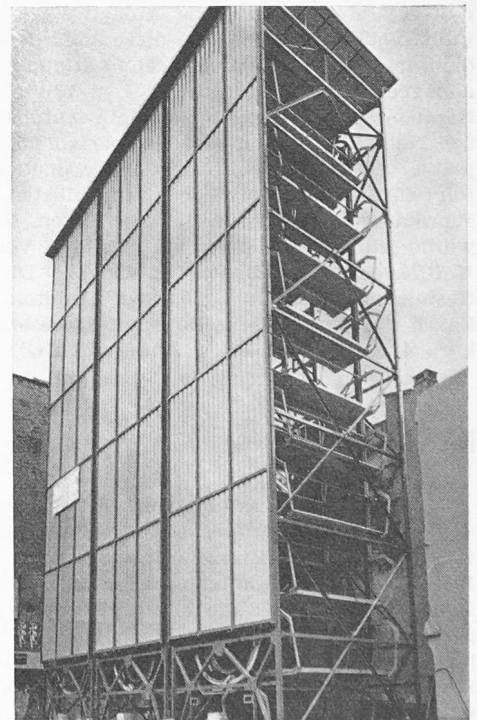
**Die Obere Donau Kraftwerke AG,** eine Tochtergesellschaft der Rhein-Main-Donau AG in München, hat im Dezember das Donaukraftwerk Günzburg in Betrieb genommen. Das Kraftwerk ist für einen Zufluss von 210 m<sup>3</sup>/s bei einer Nutzfalldhöhe von 5,4 m ausgebaut und enthält zwei Maschinensätze, bestehend aus Kaplan-turbinen und Drehstrom-Generatoren. Die mittlere Jahreserzeugung des Kraftwerks beträgt 51 Mio kWh. Insgesamt errichtet die Obere Donau Kraftwerke AG an der Donaustrecke zwischen Oberelchingen und Faimingen sechs Werke mit einer mittleren Jahreserzeugung von rd. 300 Mio kWh, von denen zur Zeit drei fertiggestellt und zwei Werke im Bau sind. Im gesamten Rhein-Main-Donau-Bereich sind nunmehr 36 Wasserkraftwerke mit einer mittleren Jahreserzeugung von 1,63 Mrd kWh in Betrieb.

## Nekrologe

† **Willi Thurnheer,** dipl. Bauingenieur, G. E. P., von Berneck SG. Eine grosse Trauergemeinde, die das Krematorium St. Gallen kaum zu fassen vermochte, nahm am 24. Nov. 1962 Abschied von Bahningenieur Willi Thurnheer, Leiter des Bahningenieurbezirkes III der SBB in St. Gallen, der am 21. November gestorben ist. Am 1. Oktober 1901



Zidpark-Garage in London



Autolift an der Via Torino in Mailand