

**Zeitschrift:** Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 14 (1960)

**Heft:** 2: Geschäftshäuser = Immeubles commerciaux = Commercial buildings

**Rubrik:** Bautechnik ; Baustoffe

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

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



Das ästhetisch einwandfreie Neo-Oberteil weist durch den Wegfall der Stopfbüchse einen glatten, weichen Übergang vom Seesterngriff zum Oberteilgehäuse auf. Es besitzt keine Schmutzecken und ist leicht zu reinigen.

Das neue KWC-Oberteil zeichnet sich durch folgende technische Merkmale aus:  
1. Der Griff ist gegen thermische Einflüsse isoliert.

2. Der bewährte O-Ring garantiert eine einwandfreie Abdichtung; er verhindert das Wegspülen des Fettes und verhüten den Kalkansatz im Spindelgewinde.

3. Solide Konstruktion und einfachste Montage und Demontage.

Für den Installateur existieren praktisch nur drei Teile: Kreuzgriff, Oberteilgehäuse und komplette Spindel.

Der Griff sitzt mit einem Springring absolut fest, kann aber, wenn nötig, ohne Werkzeug herausgezogen werden.

4. Das neue KWC-Oberteil ist mit der bisherigen Ausführung auswechselbar.

Le chapeau Néo parfaitement esthétique est, par suite du manque d'un presse-étoupe, de forme élégante et de surface lisse du croisillon au corps du chapeau. Il ne possède pas d'angles à impuretés et peut être nettoyé aisément. Le nouveau chapeau KWC se distingue par les caractéristiques techniques suivantes:  
1. Le croisillon est isolé contre les influences thermiques.  
2. L'O-Ring éprouvé garantit une étanchéité parfaite; il empêche que la graisse soit emportée et prévient les formations calcaires dans le vis de la tige.  
3. Construction solide, montage et démontage très simples. Pour l'installateur il n'existe pratiquement que trois parties: Le croisillon, le corps du chapeau et la tige complète. Le croisillon est absolument fixe avec l'anneau de chaînette, mais il peut être retiré, en cas de nécessité, sans se servir d'un outil.  
4. Le nouveau chapeau KWC est interchangeable avec l'ancienne exécution.

**Aktiengesellschaft  
Karrer, Weber & Cie., Unterkulm b/Aarau  
Armaturenfabrik-Metallgießerei  
Telefon 064/3 81 44**

## Bautechnik, Baustoffe

### «Husch-Husch-Haus» aus Beton

Zu den vielfältigen Problemen, die der moderne Luftverkehr im Zeitalter der Düsenflugzeuge schrittweise lösen muß, gehört neben der Bekämpfung des Lärms der an- und abrollenden Maschinen auf den Lande- und Startbahnen vor allem die Dämpfung des unvorstellbaren, langanhaltenden Lärms, den das Überprüfen der Düsenmotoren auf den Prüfständen der Flugwerften erzeugt. Gewiß, die großen Flugzeughersteller können sich dadurch helfen, daß sie ihre Düsenmotor-Probungsanlagen in die Einsamkeit der amerikanischen Nevadas verlegen, wo außer ihrem eigenen Personal in weitem Umkreis keine Menschenseele von dieser Nervenbelastung angegriffen wird, die der bis zu 20 und mehr Stunden dauernde Versuchslauf eines Düsentriebwerkes verursacht. Aber auch hier sind schon mit Rücksicht auf das Fachpersonal eine Reihe von Vorkehrungen notwendig, die wenigstens einen Teil dieser psychischen und physischen Überbeanspruchung mildern:

Große Versuchszellen, in Stahlbetonbauweise ausgeführt, nehmen den Motor auf. Die erforderliche Frischluft (auch der Düsenmotor ist ein Verbrennungsmotor, der Sauerstoffzufuhr benötigt) wird an der Stirnseite des Gebäudes kontinuierlich durch Gebläse zugeführt. Das Abführen der Abgase erfolgt durch ein kompliziertes System von Röhrenbetonplatten, bei denen die Röhren nahezu schraubenförmig gegeneinander versetzt sind.

Dicke Panzerglasscheiben sind in die seitlichen, schwermassiv ausgeführten Betonwände eingelassen. Durch sie werden die erforderlichen optischen Beobachtungen durchgeführt, während Treibstoffzufuhr, Anlassen, Drehzahl-Regelung usw., kurz die gesamte Vielzahl der Vorgänge, die Pilot, Co-Pilot, Bordingenieur und Bordmechaniker einer modernen, düsengetriebenen Maschine durchzuführen und zu überwachen haben, durch Fernsteuerung reguliert werden.

Wenn man bedenkt, daß der Saugstrom eines unter freiem Himmel betriebenen Düsentriebwerkes selbst schwere Gegenstände im Umkreis von mehreren Metern erfaßt, so kann man leicht ausrechnen, welch gewaltige Wucht der Saugstrom im geschlossenen engen Raum ausübt und welcher Druck durch die feurigen, mit höchsten Geschwindigkeiten (bis zu 2000 km/h) ausgestoßenen Abgase die gegenüberliegenden Seiten einer solchen Versuchszelle belastet. Dem Statiker wurden hier ganz besondere Aufgaben gestellt, die in anderen Bereichen des Bauwesens nur selten vorkommen und die nur mit modernsten Erkenntnissen und besonders hochwertigem Beton und entsprechender Versteifung tragender und stützender Teile zu lösen waren.

Noch schwieriger erweist sich das Problem bei den Flugzeugwerften der großen Fluggesellschaften. Jeder einzelne Flugzeugteil unterliegt während des Fluges verschiedenartigen Beanspruchungen. Aus Sicherheitsgründen müssen diese Teile in bestimmten, von den Flugsicherheitsbehörden der einzelnen

Länder genau festgelegten, nach Stunden zählenden Zeitabständen regelmäßig überprüft werden. Diese Überprüfung kann nicht «in der Wüste» erfolgen; sie muß vielmehr in unmittelbarer Nähe der Flughäfen, auf den Werften der Fluggesellschaften durchgeführt werden. Und Flughäfen liegen nun einmal in der Nähe größerer Siedlungen und Städte. Hier stehen also Architekten, Physiker und Statiker wieder vor außerordentlich schwierigen Problemen. Auf dem Bromma-Flughafen in Stockholm wurde nun eine Anlage besonderer Art in Betrieb genommen, die «Husch-Husch-Haus» genannt wird.

Eine neuartige Konstruktion in der Form und Art eines Flugzeug-Hangars umschließt als Stahlbetonbau die Hinterpartie des Flugzeuges mit den Motoren. Ideenreichtum und millimetergenaue Arbeit waren beim Bau die Voraussetzungen. Wenn wir bedenken, daß der Flugzeugrumpf einer «Caravelle», des französischen Düsenflugzeuges, auf Bruchteile von Millimetern genau zwischen die je 20 Tonnen schweren Gleittore an der Vorderfront des Gebäudes so placiert werden muß, daß die pneumatischen Gummikanten der beiden Tore den Flugzeugrumpf nach außen abdichten, so ersehen wir, welches Höchstmaß an Genauigkeit gefordert werden muß. In bezug auf die Festigkeit des Bauwerkes gelten die Anforderungen, die an einen Prüfstand in der Wüste gestellt werden, in erhöhtem Umfange.

Hier wird nämlich nicht nur ein Triebwerk erprobt; oft muß man zwei oder mehr Motoren gleichzeitig unter voller Belastung laufen lassen. Es erwies sich auch als notwendig, neben den Einlaß- und Abgas-Schalldämpfern ein besonderes Schalldämpfersystem für die sekundären Kühlungs-luft der Triebwerke einzubauen.

Das «Husch-Husch-Haus» in Stockholm kostet 750 000 schwedische Kronen. Diesem wirtschaftlichen Aufwand steht eine entsprechende technische Leistung gegenüber: das 125 Dezibel starke Motoren gedröhnen der «Caravelle»-Düsenmotoren wird auf ein «Geflüster» von rund 30 Dezibel abgeschwächt; ein normales Kolbenmotorflugzeug erzeugt beim An- und Abrollen einen größeren Lärm!

TPD

### Synthetische Arbeitszelte mit Stahlrohrskelett

Für Arbeiter gedacht, die jeder Witterung ausgesetzt sind, ist eine neue Zeltkonstruktion, deren Skelett aus leichten Stahlrohren besteht. Als Bespannung dient beschichtetes Perlon. Das Stahlrohrskelett eines 5 x 5 m großen Zeltes kann man zu einem 40 cm dicken Bündel zusammenlegen (Umspannter Raum des 5 x 5 m-Zeltes: 62,5 m<sup>3</sup>, zusammengefaltet 0,43 m<sup>3</sup>). Die leichte Perlon-Haut hat in einer Aktentasche Platz. Das Skelett der Zelte läßt sich mit einigen Handgriffen in wenigen Minuten aufstellen oder abbauen; es läßt sich schirmartig aufspannen und rastet in selbststabilisierende Stellung ein. Die Konstrukteure haben lose Teile, Schrauben und lose Verbindungsstücke völlig vermieden; ebenso Mittelstützen, so daß der gesamte Zeltraum unbehindert benutzt werden kann. Die neuen Arbeitszelte sind in mehreren Größen lieferbar. H.H.