

# Hammershaimb, Gunnar

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 30

PDF erstellt am: **21.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

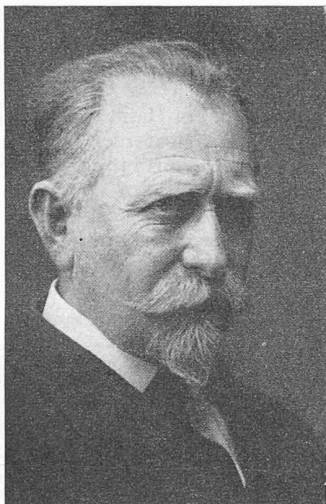
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



G. HAMMERSHAIMB

SCHIFFBAU-INGENIEUR

16. Mai 1862

1. Juni 1947

NEKROLOGE

† Gunnar Hammershaimb. Au début du mois de juin, le monde de la construction navale et celui du ski ont perdu, à Winterthur, un de leurs vétérans parmi les plus distingués. G. Hammershaimb, ingénieur naval, vivait retiré depuis une douzaine d'années, après une féconde carrière. Il naquit en 1862 dans un petit port des Fœroé, ces îlots rocheux perdus au seuil de l'Océan arctique, sur la route de l'Islande. Fils d'un pasteur luthérien, c'est la mer qui l'attirait. Enfant, à l'âge tendre de 10 ans, il est à Copenhague, à mille kilomètres de la maison paternelle, dans une école qui prépare à la carrière maritime. Puis il se consacre à la construction navale et il est apprenti dans les grands chantiers danois de Burmeister & Wain. Après des stages pratiques en Ecosse et en Norvège, c'est de Trondhjem, en 1889, qu'il part pour la Suisse où il travaille au projet d'un bateau destiné au lac des Quatre-Cantons. Rentré peu après en Norvège, à Bergen, il revient en Suisse en 1895, à Winterthur, chez Sulzer Frères où il se fixe définitivement. Il y construit cette année-là le bateau «Genève» pour le lac Léman. Successivement, en trente et quelques années, il donne le jour à une foule de bateaux grands et petits qui animent aujourd'hui tous les lacs de la Suisse. Le Léman avait sa prédilection. A l'exception de deux unités anciennes, toute la flotte actuelle de la Compagnie Générale de Navigation, à Lausanne, est son œuvre. Il voua ses soins à créer là ce type élégant du grand bateau à roues qui est si caractéristique des lacs suisses. Pendant quelques mois, en 1925, il fut directeur intérimaire du service de cette compagnie.

Dans un autre domaine, celui du ski, G. Hammershaimb s'est distingué en Suisse. En 1889 déjà, il avait apporté de Norvège ses lattes à neige et si l'ascension lui était pénible (on n'avait pas encore imaginé l'emploi des peaux de phoques) plus qu'à ses amis du Club alpin qui chaussaient des raquettes canadiennes, il foudroyait l'imagination par des «schuss» vertigineux à la descente!

D'un commerce délicat, d'une grande finesse de sentiment, discret autant que profond dans son amitié, G. Hammershaimb était une personnalité attachante. Il accompagnait le respect inné des traditions d'un humour toujours en éveil: «On ne lance pas un bateau le lundi», disait-il, «cela porte malheur!» — Superstition? Non. Connaissance. Il expliquait dans un sourire, en clignant de ses yeux bleus sous la broussaille blonde de ses sourcils: «Parce que c'est le lendemain du dimanche...!»

Compréhension pour autrui, fermeté en soi, patiente foi dans la recherche du mieux sous le signe d'un idéal très humain, tel il se montrait à ses amis et collègues qui conservent de lui un souvenir lumineux. Ed. Meystre

MITTEILUNGEN

Neue Flugzeuge für die Swissair. Im Bestreben, ihr Liniennetz auf dem europäischen Kontinent weiter auszubauen, die Flugzeiten auf den wichtigsten Strecken wesentlich zu verkürzen und den Passagieren mehr Komfort zu bieten, hat die Swissair der Consolidated Vultee Aircraft Corporation in San Diego (Californien) den Auftrag für die Lieferung von vier Flugzeugen Convair 240 erteilt. Die Ablieferung dieser Apparate wird im Frühjahr 1948 erfolgen. Der Convair 240 gehört zu den modernsten zweimotorigen Flugzeugen, die sich gegenwärtig in Konstruktion befinden; er dürfte einer jener Typen sein, die mit der Zeit an die Stelle des bewährten und bisher am meisten verwendeten Douglas DC 3 treten, der nicht mehr hergestellt wird. Der Convair 240, aus-

gerüstet mit zwei Pratt & Whitney-Motoren R-2800-CA-18, hat eine maximale Reichweite ohne Zuladung von 2500 km. Er besitzt eine Druckkabine, die wesentlich zum Wohlbefinden des Passagiers beitragen wird, da rasches Steigen und Sinken, sowie Fliegen in Höhen über 4000 m gar nicht gefühlt wird. Die Besatzung besteht aus 2 Piloten, 1 Funker und 2 Stewards.

Vergleich DC 3 mit Convair 240	DC 3	Convair 240
Spannweite	28,96 m	28,00 m
Länge über alles	19,66 m	22,75 m
Höhe über alles	5,85 m	8,23 m
Passagierplätze	21	40
Motorenzahl	2	2
Startleistung pro Motor	1100 PS	2400 PS
Geschwindigkeit bei max. Leistung	345 km/h	555 km/h
Mittl. Reisegeschw. (60% Leistung)	270 km/h	470 km/h
Leergewicht	7 400 kg	11 790 kg
Startgewicht	11 068 kg	17 930 kg
Preis	rd. 600 000 Fr.	1 500 000 Fr.

Vorschlag zur verkehrstechnischen Verbesserung der Bahnhofstrasse in Zürich. Unsere Bahnhofstrasse, die in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts viel zu eng angelegt wurde, bedarf heute unbedingt der Anpassung an die derzeitigen Verkehrsverhältnisse; aber unter Erhaltung ihrer charakteristischen Baumbepflanzung. Die Strasse hat heute einen Baulinienabstand von mind. 22 m, 12 m Fahrbahnbreite und durchschnittlich je 5 m Trottoirbreite. Diese 22 m müssten für den Verkehr womöglich besser ausgenutzt werden. Die beiden seitlichen Baumreihen könnten durch eine einzige mittlere ersetzt werden, was der Strasse mehr Licht und Weiträumigkeit verleihen würde. Der grüne Charakter würde beibehalten, die Beleuchtung bei Nacht unter den Mittelbäumen ergäbe eine reizvolle Wirkung. Zwischen diesen Mittelbäumen entstünden Wagenparkplätze und Inseltrottoirs in rhythmischer Folge. Die Neueinteilung der Strassenbreite ergäbe nachstehende Masse:

Mittelstreifen mit Bäumen, Parkplätzen, Inseltrottoirs	2,70 m
Je 2 Fahrbahnen r. und l. des Mittelstreifens	à 2,70 m 10,80 m
Je 1 Radfahrstreifen r. und l. der Fahrbahnen	à 1,55 m 3,10 m
Je 1 Trottoir r. und l. . . . .	à 2,70 m 5,40 m
zusammen 22,00 m	

Die Ueberquerung der Strasse durch die Fussgänger gestaltet sich über die Inseltrottoirs gefahrloser. Nun würden aber die Trottoirs den Häusern entlang etwas schmal. Dem könnte man abhelfen, indem auf die ganze Länge der Bahnhofstrasse Arkaden von rd. 5 m Breite vorgeschrieben würden, die in die bestehenden Häuser eingebaut werden müssten. Zum Ausgleich des Platzverlustes für die Hausbesitzer dürften diese die an der Strasse verlorene Fläche im Hof ein bis zwei Stockwerke hoch überbauen und mit Oberlicht-Glasbetondächern abdecken. Es dürften auch die Trottoirböden der Arkaden mit Glasbeton abgedeckt werden zur bessern Beleuchtung der darunter liegenden Untergeschossräume. Diese Arkaden wären eine grosse Annehmlichkeit für die Fussgänger bei jeder Witterung und dürften auch den Ladeninhabern dienen. Ausserdem ist eine Arkadenstrasse immer eine stadtbauliche Schönheit und für unsere Schweizerstädte traditionsgemäss. Im Anschluss an diesen Vorschlag möchte ich nochmals erinnern an meine Vorschläge von 1928 und 1930 in der NZZ und in der Schweiz. Bauzeitung Band 93, Nr. 11, vom 16. März 1929 für eine Entlastungsstrasse Münsterhof-Rennweg, wonach Bahnhofstrasse und Rennweg-Fraumünsterstrasse Einbahnstrassen werden könnten.

R. S. Rüttschi, dipl. Arch. E. T. H.

Wasserkraftanlagen an der Ill im Vorarlberg. Im «Génie Civil» vom 15. Mai 1947 sind die drei Wasserkraftanlagen an der Ill im Vorarlberg eingehend beschrieben. Es handelt sich um folgende Kraftwerke:

	Netto-Gefälle	Nutzwasser-menge	Stau-Volumen	Instal-liert	Produktion	Inbetrieb-setzung
	m	m³/s	Mio m³	1000kW	Mio kWh	
Oberfermunt . . . . .	247	14	38	30	50	1943
Fermunt . . . . .	688	22	5,4	120	180	1931
Rodund . . . . .	339	60	0,9	135	310	1943
	1274			285	540	

Rodund besitzt zudem eine Pumpanlage. Ausser dem grossen Silvretta-Stausee weist das System ein mittelgrosses Becken mit wöchriger Wasserreserve und vier kleinere Ausgleichbek-