Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 65 (1947)

Heft: 30

Nachruf: Hammershaimb, Gunnar

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: 20.11.2025

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

NEKROLOGE

distingués.

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

haimb, ingénieur naval, vivait retiré depuis une douzaine d'années, après une féconde carrière. Il naquit en 1862 dans un petit port des Foeroé, 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 kilo-

mètres de la maison pater-

nelle, dans une école qui pré-

pare à la carrière maritime.

Puis il se consacre à la con-

G. Hammers-



G. HAMMERSHAIMB SCHIFFBAU-INGENIEUR

16. Mai 1862 1. Juni 1947

struction 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

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!

suisses. Pendant quelques mois, en 1925, il fut directeur in-

térimaire du service de cette compagnie.

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. † Gunnar Hammershaimb.

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.

Vergieich 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. Leis	stung 345	km/h	555	km/h
Mittl. Reisegeschw. (60%/0 Leist	ung) 270	km/h	470	km/h
Leergewicht	7 400	kg	11790	kg
Startgewicht	11 068	kg	17930	kg
Preis r	d. 600 000	Fr.	1500000	Fr.

Vorschlag zur verkehrstechnischen Verbesserung der Bahnhofstrasse in Zürich. Unsere Bahnhofstrasse, die in den 60 er 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 ausgenützt 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

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. Rütschi, 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	Nutz- wasser- menge m³/s	Stau- Volumen Mio m³	liert	Produk- tion MiokWh	Inbetrieb- setzung
		m					
Oberfermunt	٠	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 wöchiger Wasserreserve und vier kleinere Ausgleichbek-