Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 72 (1954)
Heft: 23

Sonstiges

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

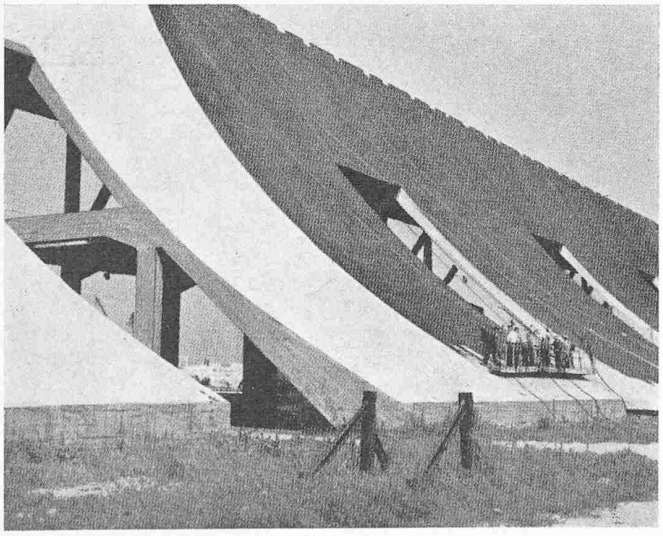
Download PDF: 15.12.2025

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

MITTEILUNGEN

Verband Schweizerischer Abwasserfachleute (VSA). Am 14./15. Mai 1954 trafen sich in Luzern und auf dem Bürgenstock über 100 Mitglieder des VSA (zum Teil mit ihren Damen) zu einer Hauptmitgliederversammlung, in welcher gleichzeitig das zehnjährige Bestehen des Verbandes gefeiert werden konnte. Unter der straffen und souveränen Leitung des derzeitigen Präsidenten Dipl. Ing. F. Baldinger, Ingenieur für Gewässerschutz des Kantons Aargau, konnte im historischen Grossratssaal des Regierungsgebäudes Luzern der administrative Teil in einer knappen Stunde erledigt werden. Während des offiziellen Mittagessens im Kunsthausrestaurant begrüsste Baudirektor Ing. L. Schwegler namens der Stadt Luzern die Abwasserfachleute. Der öffentliche Teil der Veranstaltung begann mit der Begrüssung aller Anwesenden durch Präs. Baldinger. Anschliessend überbrachte der Vorsteher des Staatswirtschaftsdepartementes des Standes Luzern, Regierungsrat A. Käch, Grüsse und Glückwünsche für einen erfolgreichen Verlauf der Versammlung. Dann orientierten Dipl. Ing. A. Kropf, Zürich, als erster Präsident des VSA über dessen Geschichte, Prof. Dr. O. Jaag, Direktor der EAWAG, Zürich, über deren Aufgabe und Organisation und A. Mathey-Doret, eidg. Fischereiinspektor in Bern, über das im Entstehen begriffene Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigungen. Die anschliessende Fahrt nach dem Bürgenstock und das dortige Bankett führten zum geselligen Teil der Veranstaltung über, der zu einem vollen Erfolg wurde und sich bis in die frühen Stunden des Samstages ausdehnte. Samstag, 15. Mai, war der eigentlichen Facharbeit gewidmet. Ir. J. Hopmans, Hauptingenieur A des Reichsinstitutes für Abwasserreinigung im Haag, behandelte den Stand und die Technik der Abwasserreinigung in Holland, Dr.-Ing. W. Husmann, Abteilungsvorsteher der Emschergenossenschaft und des Lippeverbandes, Essen, den heutigen Stand der Abwasserreinigung und deren Entwicklungstendenzen unter besonderer Berücksichtigung der industriellen Abwässer. Nach dem Mittagessen orientierte Dipl. Ing. H. Bachofner, Vorsteher der Abteilung Wasserbau und Wasserrecht der kantonalen Baudirektion Zürich, die Anwesenden in einem gut dokumentierten Referat über «Ein Vierteljahrhundert Abwasserreinigung im Kanton Zürich». Die grossen Anstrengungen der zürcherischen Behörden auf diesem Gebiete haben heute zu einem Programm für die Erstellung von Kanalisations- und Abwasserreinigungsanlagen geführt, das für die nächsten 10 Jahre eine Bausumme von 165 Mio Fr. vorsieht. Am späteren Samstagnachmittag konnte der Präsident die Versammlung mit dem Bewusstsein schliessen, allen daran teilnehmenden Mitgliedern und Gästen eine von kollegialem Geist getragene und fachlich ausserordentlich interessante Veranstaltung geboten zu haben. *M. Wegenstein*

Windschirm im Hafen von Le Havre. Im Dezember 1946 wurde Le Havre von einem ungewöhnlich starken Sturm heimgesucht. Ein Ueberseeschiff von 285 m Länge und 50 000 t war damals am Reparatur-Liegeplatz an Dalben, Senkkästen und der Hauptmole zu Umbauten und für Neuausrüstung vertäut. Es wurde durch den Sturm von Pollern und Ankern losgerissen, durchquerte das Becken, stiess gegen den jenseitigen Quai, wurde leck, neigte sich bis zu 47° und geriet schliesslich auf Grund. Man hat umfangreiche Untersuchungen angestellt, um festzustellen, aus welchen Gründen das Schiff sich von seinen Befestigungen losreissen konnte. Hauptsächlich lag dies wohl an der verschiedenartigen Beschaffenheit und Länge der Seile und Ketten mit ihrer unterschiedlichen Längung unter dem enormen Winddruck von rund 600 t auf das Schiff, zum Teil auch an der Konstruktion der Poller und ihrer Verankerungen. Auf Grund dieses Unfalles wurde der Bau einer Schirmmauer auf der Hauptmole beschlossen, um künftig am Reparatur-Liegeplatz festgemachte Schiffe gegen übermässigen Winddruck aus der gefährlichsten Richtung weitgehend zu schützen. Aus mehreren Versuchsreihen an Modellen 1:100 ergab sich als günstigste Form diejenige eines Dreiecks mit senkrechter Wand gegen Lee, einem Zylindersegment von 40 m Radius mit horizontaler Axe und Sehnenwinkel 45° gegen Luv, 20 m Basisbreite, 21,5 m Höhe und 270 m Länge. Dieser Schirm wurde in Eisenbeton von 8 cm Wandstärke errichtet und ist in 6,55 m Abstand durch kräftige Tragkonstruktionen gestützt. Der untere Innenraum von 3000 m² Nutzfläche ist als Depot für die Reparaturfirmen verwendbar. Alle 27,5 m sind aus aerodynamischen Gründen 7,5 m breite Oeffnungen bis zu 15 m Höhe ausgespart. In der Verlängerung dieser Oeffnungen nach oben befinden sich Dehnungsfugen. Die Kippsicherheit des Bauwerkes beträgt 10 bei einem Wind von 100 kg/m², das Gesamtgewicht 9500 t. Die Arbeiten einschliesslich Vorstudien wurden in neun Monaten ausgeführt. Die Anlage hat sich seither gut bewährt; sie ist in «Travaux» vom September 1953 ausführlich beschrieben.



Teilansicht des Windschirms aus Eisenbeton im Hafen von Le Havre während der Anstricharbeiten

Eisenbahnschienen auf elastischer Unterlage. Die Verwendung von Gummi-Zwischenlagen zwischen Schwellen und Schienen ist nicht neu. Doch erst in neuerer Zeit entschlossen sich Bahningenieure zu Grossversuchen mit elastischen Plättchen, die den besonderen Bedingungen der Schienenkonstruktion angepasst sind. Dabei erwies sich vor allem die gerillte Kautschuk-Zwischenlage als wesentlicher Bestandteil einer dauerhaft guten Verspannung mit Schiene und Schwelle. Sowohl von der deutschen Bundesbahn wie auch seitens französischer Fachkreise liegen nun Berichte vor, nach denen die bisherigen Erfahrungen als günstig bezeichnet werden können. Bei Verwendung geeigneter Gummiplättchen lässt sich vor allem die Anzahl der Schienenstösse auf ein Minimum herabdrücken. In Deutschland liegen die in neuerer Zeit eingebauten 3 Mio Kautschukplättchen fast durchwegs in geraden oder nur schwach gekrümmten Geleisen. Noch in der Schwebe sind die Versuche über die bestgeeignete Formgebung der Plättchen in schärferen Krümmungen. Die französischen Staatsbahnen, die auf diesem Gebiete Pionierarbeit leisteten, legten allein im Jahre 1953 rund 3,5 Mio Kautschukplättchen und zurzeit werden Pläne für die Einlage gerillter Plättchen auf den Strecken Paris-Irun und Paris-Marseille geprüft. Nach dem soeben erschienenen Jahresbericht 1953 des «International Rubber Development Committee» lassen sich bei Verwendung von Kautschukzwischenlagen Schienen von 800 m Länge verwenden. — Die «Eisenbahntechnische Rundschau» widmet ihr Heft vom März 1954 ausschliesslich dem Thema des Kautschuks im Eisenbahnbau, hauptsächlich bei den Fahrzeugen, aber auch im Oberbau.

Der «Nomad»-Flugzeug-Dieselmotor, der von D. Napier and Sons, Ltd., Acton, London W. 3, entwickelt wurde und bei 2050 U/min eine maximale Startleistung von 3135 PS entwickelt, wird in «Engineering» und «The Engineer», je in den Heften vom 30. April, ausführlich beschrieben. Der Motor besteht aus zwei einander gegenüberliegenden Reihen von je sechs horizontalen Zylindern und arbeitet mit Abgasturboaufladung, wobei der Auflade-Maschinensatz unter dem Kurbelgehäuse parallel zur Motor-Längsaxe angeordnet ist und die Turbine zugleich als Strahltriebwerk wirkt. Die nach dem Zweitaktverfahren arbeitenden Zylinder weisen Bohrungen von 152 mm auf und sind für Kolbenhübe von 187,32 mm gebaut; sie sind wassergekühlt. Das Trockengewicht beträgt nur 1620 kg; die Dauerleistung für Reiseflug wird auf Meereshöhe mit 1849 PS an der Welle bei 1750 U/min und bei einem spezifischen Brennstoffverbrauch von nur 0,162 kg/PSe angegeben.

SEV und VSE halten ihre diesjährigen Jahresversammlungen am 9. und 10. Juli in Glarus ab. Am 9. Juli werden gruppenweise das Löntschwerk mit seinen Stauanlagen, das Fätschbachwerk mit Wasserfassung im Urnerboden, die Anlagen der Therma, Fabrik für elektrische Heizung AG., Schwanden, sowie die Anlagen der Eternit AG., Niederurnen, besichtigt. Am 10. Juli hält der VSE im Gemeindehaus Glarus seine Generalversammlung ab, Beginn 9.30 h. Nach dem gemeinsamen Mittagessen im Schützen- und Gesellschaftshaus Glarus, das schon auf 11.30 h angesetzt ist, findet die Generalversammlung des SEV ebenfalls im Schützen- und Gesellschaftshaus statt; Beginn 14.30 h. Anschliessend werden sprechen: Dr. *W. Grieder-Tschudi,* Glarus: «Die industrielle Entwicklung des Kantons Glarus und seine Wasser- und Energiewirtschaft» und Prof. *P. Preiswerk,* Physikalisches Institut ETH, Zürich: «Das europäische Laboratorium für Kernforschung in Genf». Anmeldungen sind bis spätestens 19. Juni 1954 an die Gemeinsame Geschäftsstelle des SEV und des VSE, Seefeldstrasse 301, Zürich 8, zu richten.

Extravagante Kirchenbauten. Eine Kapelle ohne Wände, wie sie in Barcelona anlässlich des 25. Internat. Eucharistischen Kongresses erbaut wurde, dürfte zu den architektonischen Seltenheiten gehören. Sie weist einen fünfeckigen Grundriss auf und wird von einem 35 m hohen Kreuz überragt. Die in Form einer Hostie ausgebildete Bedachung wird durch dieses Kreuz und zwei mit Kabeln verspannte Maste getragen. Stamm und Querbalken des Kreuzes setzen sich aus Eisenkonstruktion von 1,20 × 1,20 m Querschnitt zusammen und können im Innern durch Leuchtstoffröhren beleuchtet werden. Architekt ist J. Soteras Mauri. Neben dieser Kapelle bringt «L'architecture d'aujourd'hui» in ihrer Januar/Februar-Ausgabe 1954 zwei weitere bemerkenswerte Kirchenbauten: Notre-Dame de France in Biserta, im wesentlichen eine Stahlbeton-Konstruktion, und die Kirche in Ouezzane von J. Chemineau, die durch ihren eigenartigen Turm auffällt.

Fünfflüglige Schiffspropeller. Auf zwei Motorfrachtschiffen neuerer Bauart wurden unzulässige Erschütterungen festgestellt, die vom Propeller herrührten und eine Verwendung der Antriebsmaschinen bis zur vollen Drehzahl verhinderten. Auf Grund eingehender Untersuchungen schlugen Gebrüder Sulzer den Ersatz des vierflügeligen Propellers durch einen neuen mit fünf Flügeln vor. Nach der Befolgung dieser Massnahme verschwanden in der Tat die störenden Erschütterungen, und die Maschine kann jetzt bis zur vollen Leistung ausgenützt werden. Hierüber berichtet *F. Béguin* ausführlich in der «Techn. Rundschau Sulzer» 1954, Nr. 1.

Der Schweiz. Wasserwirtschaftsverband führt seine Hauptversammlung am 11. Juni in Basel durch, wo Ing. *F. Aemmer* und Ing. *A. Aegerter* um 18 h im Stadtcasino über das Kraftwerk Birsfelden sprechen werden. Anschliessend folgen Bankett und Ball. Am Samstag, 12. Juni, werden die Rheinhafenanlagen Basel besichtigt und zum Mittagessen fährt die Gesellschaft zu Schiff nach Rheinfelden (Salmen). Am Nachmittag wird die Tagung mit der Besichtigung der Baustellen des Kraftwerks Birsfelden beschlossen.

NEKROLOGE

† **Hans Blankart,** Bürger von Udligenswil, Kt. Luzern, wurde am 19. April 1895 in Lugano geboren. Kurze Zeit nachher zogen seine Eltern nach Zürich, wo er die Primarschule und die Kantonsschule besuchte. Im Jahre 1914 schloss er die Zürcher Mittelschule mit der Reifeprüfung ab. Unter Professor Moser studierte er in den Jahren 1914 bis 1919 an der Architekturabteilung unserer ETH und machte das Diplom als Architekt im Sommer des Jahres 1919. Seine Studienzeit fiel zum grössten Teil in die Zeit des ersten Weltkrieges, welche ihm die Verpflichtung auferlegte, Stift und Gewehr gleichzeitig zu führen (im zweiten Weltkrieg diente Hans Blankart unserer Armee als Hauptmann und Kompagnie-Kommandant in einem Grenzschutz-Bataillon). In die Studienzeit fällt eine Praxis bei den Architekten Streiff & Schindler in Zürich. Nach dem Diplom arbeitete er zuerst bei Arch. E. Vogt in Luzern, einem damals international bekannten Hotelbauer. Im Jahre 1923 zog er mit seiner jungen Frau nach Wien. Dort arbeitete er zuerst beim Wiener Stadtbaumeister und nachher im Bureau von Arch. Neumann, der im alten Oesterreich als Spezialist für Bankbauten bekannt war.

HANS BLANKART
ARCHITEKT
1895 1954

Im Frühjahr 1924 kehrte Hans Blankart in die Schweiz zurück. Zusammen mit Arch. von Tetmajer, einem Sohne des bekannten Professors am Zürcher Polytechnikum, gründeten Hans Blankart und ich im April 1924 unser Architekturbureau mit Sitz in Luzern und Zürich. Nach Ausscheiden des Kollegen von Tetmajer aus unserer Firma anfangs der dreissiger Jahre übergaben wir das Luzerner Bureau unserem verdienten damaligen Bureauchef, Dipl. Arch. F. Zwicky, und widmeten uns ausschliesslich unserem Bureau in Zürich.

Es ist nicht ganz leicht, das Schaffen Hans Blankarts zu würdigen, weil es aus einer gewollten Verborgenheit ans Licht gebracht werden muss, damit es in seiner wirklichen Bedeutung erscheint. Im Bereiche seiner ausgesprochenen Begabung, dem Industriebau mit seiner Betriebsorganisation, die klares Denken und scharfen Verstand verlangen, hat Hans Blankart eine Wirksamkeit entfaltet und Erfolge erzielt, die ihm zur Ehre gereichen. Bauten folgender Bauherren geben Zeugnis davon: Vereinigte Luzerner Brauereien, Burger-Kehl (PKZ), Zürcher Papierfabrik a. d. Sihl, Maag-Zahnräder AG., Maschinenfabrik Oerlikon, Bücherfabrik Carpentier, Wasserversorgung der Stadt Zürich, Lebensmittelverein Zürich, Dr. Maag, Dielsdorf, Hautzentrale und Fettschmelze AG., Kantonsspital Zürich (Wäschereigebäude in Regensdorf) und Eltag AG., Birsfelden (Lagerhaus). Auch bei den Bauten für die Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln in Kempttal, der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren, der Brauerei Hürlimann in Zürich, der Chemischen Fabrik Uetikon, der Schweiz. Kabel-, Draht- und Gummiwerke R. & E. Huber in Pfäffikon arbeitete er massgebend mit.

Der Verstorbene empfand seine Gaben und Kräfte, mit denen er reichlich ausgerüstet war, seinen Bauherren gegenüber als verantwortungsvolle Verpflichtung. Es ist darum bezeichnend für Hans Blankart, dass er während Jahrzehnten immer wieder für die gleichen Bauherren tätig sein durfte.

Seit einigen Jahren zehrte ein schweres Leiden an seinen Kräften, den Nächsten wahrnehmbar, den Aussenstehenden stets mit Energie verborgen gehalten. Und nun hat der Tod sein majestätisches Wort gesprochen. Am 21. April 1954 schloss er die Augen für immer. Hans Blankart war mein Freund und Berufsgefährte während mehr als dreissig Jahren, und unsere Arbeit vollzog sich bis zu seiner letzten Stunde in einer uns gemeinsamen Umwelt und in steter harmonischer Berührung mit ihm. Der Tod, der unsere Freundschaft trennt, raubt mir etwas vom Wertvollsten, das ich besessen habe. Mir bleibt ihm zu danken für alles, was er mir beruflich gegeben hat. Aus tiefstem Herzen füge ich meinen persönlichen Dank bei, den Dank des Freundes an den Freund. Sein Geist und Wille werden in irgend einer Form lebendig bleiben, auch wenn der Leib seine letzte Ruhestatt in der Erde gefunden hat. *A. Debrunner*

† **Karl Nörbel,** Dipl. Bau-Ing., von Liestal, geb. am 5. Dez. 1886, Eidg. Polytechnikum 1904 bis 1909, ist am 24. Mai nach geduldig ertragener Krankheit entschlafen. Unser zuerst im militärischen Bauwesen und dann beim Kraftwerkbau tätiger S. I. A.- und G. E. P.-Kollege hat seine Kraft während mehr als 25 Jahren mit grossem Erfolg für den Aufbau der Betonstrassen-AG. in Wildegg eingesetzt.

BUCHBESPRECHUNGEN

Bituminöser Strassenbau, Strassenbaumaschinen, Strassenbauwirtschaft. Vorträge und Berichte von deutschen und ausländischen Strassenfachleuten. 182 S. mit Abb. und Tabellen. Bielefeld 1953, Kirschbaum-Verlag.

Das 180 Seiten starke Bändchen enthält die Vorträge und Berichte von der Tagung der Arbeitsgruppe «Asphalt- und