

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 8

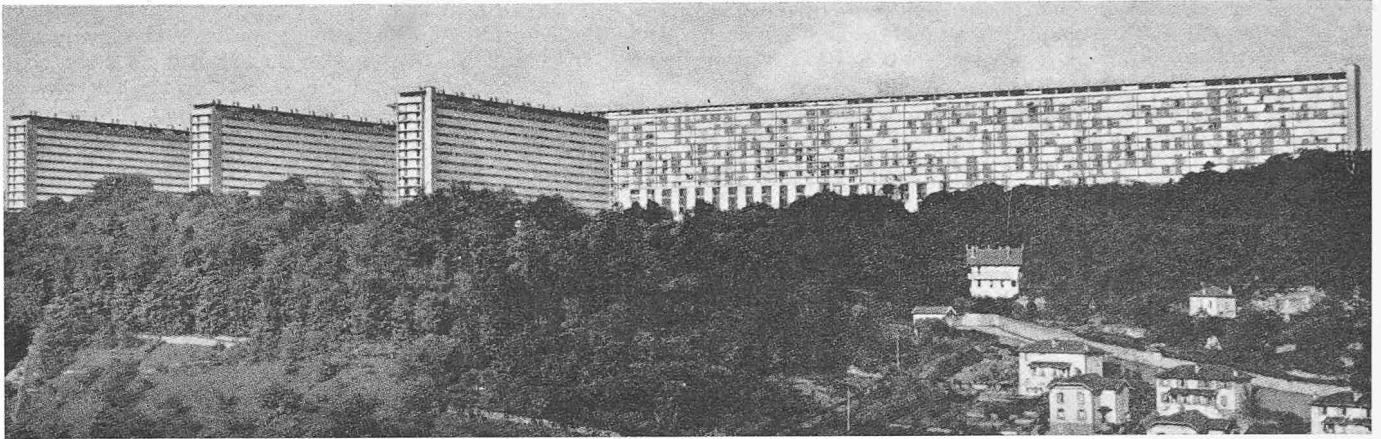
PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **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.



Das erste Hauptgebäude von 400 m Länge; davor die drei zwölfgeschossigen Blöcke Industrialisierte Zone «Haute-du-Lièvre» in Nancy

mierungseisen verbunden. Ein Mörtelausschuss entlang den horizontalen und vertikalen Fugen verbindet alle Teile zu einem monolithischen Ganzen.

Die Deckenplatten messen  $2,13 \times 3,00$  bis  $6,40 \times 5,10$  m, sind 23 cm stark und enthalten zur Gewichtersparnis Zylinderaussparungen von 16 cm Durchmesser. Sie wiegen  $400 \text{ kg/m}^2$ . Die armierten Zwischenwände sind 17, 15 oder 14 cm stark, ihre Oberflächen sind so geglättet, dass der Farbanstrich direkt aufgetragen werden kann. Die Tafeln der Nordfassade, 14 cm stark, setzen sich von aussen nach innen zusammen aus Steinzeugplatten (0,5 cm), Eisenbeton (5,5 cm), Polystyrol (2 cm), Eisenbeton (6 cm). Sie bilden die Brüstungen, über denen sich die Metall-Fensterrahmen aufbauen. Die Südfassade ist ganz verglast bis auf 12 cm Schwelle und 16 cm Sturz durchgehend. Die Giebel sind fensterlos und 31 cm stark, bestehend aus Steinzeug (0,5), Eisenbeton (5), Polystyrol (1,5), Zellbeton (8), Eisenbeton (16 cm). Die Trennwände bestehen aus 6 cm starken Giphshohlziehlen von 45 cm Breite und Stockwerkhöhe, deren Fugen mit Mörtel ausgegossen werden.

Die Vorfabrikation der schwersten Elemente (Decken und Tragwände) erfolgte direkt neben dem betreffenden Bau, die der übrigen, besser transportfähigen Elemente etwas abseits an zentraler Stelle unter vier Metallschuppen. Die Elemente wurden nach 24 Stunden ausgeschalt, nach 36 Stunden auf Lager gebracht. Die Fabrikationsanlagen sind für 6 Wohnungen pro Tag bemessen, die Montage mittels Auslegerkran erreichte 3-4 Wohnungen pro Tag. Alle Installationen für Wasser und Gas wurden ebenfalls vorgefertigt und in vorbereitete Aussparungen der Decken und Wände eingesetzt. Die zentrale Heizungsanlage mit Kamin ist an den Ostgiebel des grössten Gebäudes angesetzt, Leistung 33 Millionen kcal/h.

Dank gründlicher Planung und vorzüglicher Organisation liess sich die Bauzeit gegenüber den traditionellen Verfahren ganz wesentlich verkürzen. Ueber die Baukosten ist in einem im übrigen ausführlichen Aufsatz von «Travaux» vom Januar 1961 nichts gesagt.

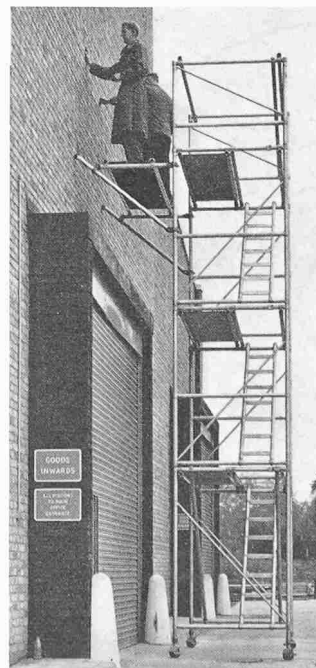
H. Jobst

## Mitteilungen

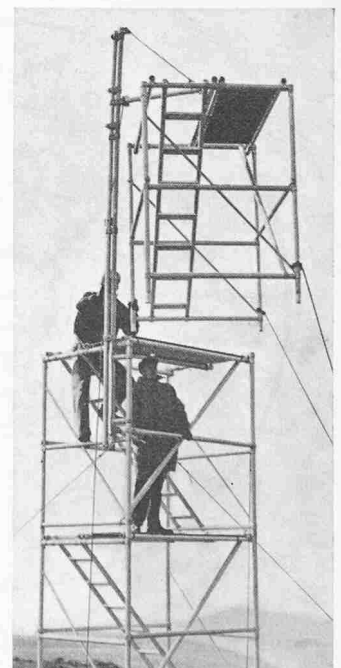
Das Internationale Informationszentrum für Arbeitsschutz (CIS) ist durch das Internationale Arbeitsamt (BIT) in Zusammenarbeit mit der Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit und vielen Dokumentations- und Forschungsstellen der Mitgliedstaaten des BIT sowie mit Unterstützung der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl geschaffen worden. Es sammelt und ordnet alle wichtigen Informationen über den technischen, psychologischen, arbeitsmedizinischen und physiologischen Arbeitsschutz und wertet sie aus. Zu jeder einzelnen Publikation werden Karteikarten im internationalen Bibliotheksformat ( $7,5 \times 12,5 \text{ cm}$ ) erstellt. Jede dieser Karten enthält bibliographische Angaben, eine höchstens 100 Wörter umfassende Zusammenfassung des Textes, einen Hinweis auf die natio-

nale Ursprungsstelle der Informationen und eine Klassifikationsbezeichnung nach dem eigens für die Belange des Arbeitsschutzes ausgearbeiteten Klassifikationssystem des CIS. Die Karteikarten können von jedermann abonniert werden. Das CIS gibt sie in deutscher, französischer und englischer Sprache heraus. Eine italienische Ausgabe dieser Informationsserien kann beim Ente nazionale per la prevenzione degli infortuni, Centro nazionale di documentazione CIS, Via Alessandria 220 E, Roma, bezogen werden. Seit Anfang 1960 wurden den Abonnenten der CIS-Serien in mehreren Lieferungen insgesamt rund 2000 Karten sowie ein *alphabetischer Schlüsselindex*, der ein müheloses Auffinden der gewünschten Informationen ermöglicht, zugestellt. In den kommenden Jahren kann voraussichtlich mit einer bedeutend grösseren Zahl von Karten gerechnet werden. Der Abonnementspreis für die CIS-Serien beträgt jährlich 170 Fr. In der Schweiz nimmt die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern die Anmeldungen für das Abonnement der CIS-Karten entgegen. Diese ist auch zu weiteren Auskünften gerne bereit.

Das «Zip-Up»-Leichtmetallgerüst zeichnet sich aus durch raschen Aufbau. Dank einer vielfältig erprobten, vor zehn Jahren in den USA entwickelten Konstruktion lässt sich ein Gerüsturm mit der Grundfläche von  $1,40 \times 1,80 \text{ m}$  mühelos in 5 Minuten durch einen Mann zu einer Höhe von 6 m aufbauen, was bis anhin kein anderes System ermöglichte.



Zip-Up für Arbeiten an einer Hausfassade



Zip-Up-Radiotürme erreichen bis zu 100 m Höhe

Der Aufbau ist leicht und durch jedermann zu bewerkstelligen. Es gibt keine kleinen Teile; dabei ist aber kein Teil schwerer, als dass ihn nicht ein einziger Mann tragen könnte. Für die Montage werden keine Werkzeuge benötigt. Die Anwendungsmöglichkeiten sind mannigfaltig. Nach dem Baukasten-Prinzip lassen sich die je 2 m hohen Etagen eine auf die andere aufbauen. Es wurden so schon Türme bis zu 100 m Höhe aufgestellt. In jeder Etage ist eine Treppe eingebaut. Diese verleiht beim Aufstieg maximale Sicherheit. Ueberhaupt wurde dem Faktor Sicherheit bei der Entwicklung dieses Gerüsts grosse Aufmerksamkeit geschenkt. In statischer Hinsicht wurden Konstruktion und Material sorgfältigen Prüfungen unterzogen. Für die Lagerhaltung und den Transport lassen sich die einzelnen Etagen zu einem flachen «Paket» zusammenklappen. Das Gerüst steht auf arretierbaren Lenkrollen; die Füsse lassen sich bis zu 60 cm ausziehen. Das Gerüst kann daher auch auf stark abschüssigem Gelände, auf Treppen usw. aufgestellt werden. Vertretung für die Schweiz: Indupro AG., Löwenstrasse 20, Zürich 1, Tel. (051) 23 23 91.

**Persönliches.** Im Ingenieurbureau A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG., Basel, sind die diplomierten Ingenieure S. I. A., G. E. P. R. Egloff und W. Hänggi zu Vizedirektoren befördert worden. — Unser früher in Zürich tätiger Kollege Dr.-Ing. W. Husmann, Chefchemiker der Emschergenossenschaft und des Lippeverbandes, ist zum Honorarprofessor der Techn. Hochschule Aachen ernannt worden. — Bei Escher Wyss AG., Zürich, wurden zu Prokuristen befördert C. Battagay, R. Giacometti, Dr. W. Dubs, H. U. Stampfli, F. Achermann und H. Spühler. — In der Gesellschaft der Ludwig von Rollschen Eisenwerke AG., Gerlafingen, wurden auf 1. Dezember 1960 zu Vizedirektoren ernannt: Ulrich Kappeler, Arthur Bossi und Rolf Walker, zu Prokuristen Fritz Nyffeler, Manfred Werthmüller und Eduard Bader. — Mit Beginn 1961 hat Direktor J. H. Steinmann, dipl. Ing., die Geschäftsleitung der Adolf Feller AG., Horgen, übernommen; zu Vizedirektoren wurden Ernst Richi und Kurt Richi ernannt.

**Die neue Ringautobahn um Brüssel.** Im Rahmen der Autobahnplanung von Nordwesteuropa ist Brüssel als Knotenpunkt zweier Hauptarterien Belgiens vorgesehen, und es erwies sich als notwendig, die Stadt mit einer ringförmigen Autobahn, 5 bis 8 km vom Zentrum entfernt, zu umgeben. Bis heute sind erst etwa 15 % des Ringes gebaut, und zwar der Abschnitt Grand Bigard - Strombeek - Bever, der für die Weltausstellung 1958 fertiggestellt sein musste, während der restliche Teil der Autobahn erst in einigen Jahren zur Ausführung gelangen wird. Das Projekt, beschrieben in «La Technique des Travaux», Heft Nr. 9 bis 10, 1960, ist vor allem hinsichtlich Verkehrsplanung interessant, rein baulich bietet es keine Besonderheiten, mit Ausnahme der geplanten Ueberquerung einer Montagehalle der Renaultwerke, auf eine Länge von 53 m, was im Hinblick auf die Verkehrsplanung Zürichs eine gewisse Parallele darstellt.

**Eidg. Technische Hochschule.** Dr. sc. techn. Wilhelm Simon, von Biel, hat sich auf den Beginn des Sommersemesters 1961 an der Abteilung für Chemie für das Gebiet der Instrumentalanalyse in der organischen Chemie als Privatdozent habilitiert.

## Nekrologe

† **Hans Konrad Tobler**, gestorben am 9. Januar 1961, war am 22. Dezember 1878 geboren worden. In der ehemaligen Gemeinde Enge als einziger Sohn und viertes Kind des Kaufmanns und Ueberseers J. C. Tobler von Speicher AR aufgewachsen, verbrachte der Verstorbene in Zürich eine schöne Jugendzeit, verlor aber schon mit 16 Jahren seinen Vater. Nach einer Lehrzeit in einer feinmechanischen Werkstätte bereitete sich Konrad Tobler auf den Rat seiner Mutter auf die Maturität vor, um nach bestandener Prüfung 1898 in die Kulturingenieurschule des Eidg. Polytechnikums überzutreten. Für Militärdienst und eine Vermessungspraxis bei der internationalen Rheinkorrektion unterbrach er zwei Jahre

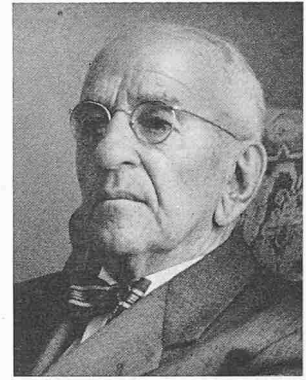
seine Studien, erwarb aber dann das Abgangszeugnis mit einer Arbeit auf dem Urnerboden und in Linthal bei Prof. F. Bekker. Eifriges Mitglied der Zofingia und Gründermitglied der Neu-Zofingia hat er als Aktiver und alter Herr seine dort erworbenen Freundschaften in steter Treue hochgehalten.

Das Blut seines Vaters, der viele Jahre auf den Philippinen zugebracht hatte, rief auch den Sohn ins Ausland, und wir finden Konrad Tobler 1904 vorerst im Dienste der griechischen Regierung, wo er für die topographische Karte von Thessalien längs der damaligen türkischen Grenze in Larissa, Trikala und Kalabakka arbeitete. Ein Malariaanfall liess ihn aber nach zwei Jahren zurückkehren, und nach kurzer Tätigkeit beim Bauamt des Kantons Graubünden fand er im Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen eine Stelle, die ihn zum ersten Mal mit Eisenbahnprojekten im Jura und Tessin zusammenführte. 1908 trat er für die Bahnhöferweiterung St. Gallen zu den SBB und der damaligen Kreisdirektion IV über, wo er im Zentralbureau und im Aussendienst als Stellvertreter des Bahningenieurs eingesetzt wurde. Baustellen im Rickentunnel, bei den Wiederinstandstellungsarbeiten der Hochwasserkatastrophe 1910 in Landquart, Sicherung der Hangrutschungen bei Mörschwil und verschiedene Stationserweiterungen, Unter- und Ueberführungen waren ihm besonders zugeteilt.

Als im April 1924 anlässlich der Reorganisation der SBB die Kreisdirektion IV St. Gallen aufgelöst wurde, siedelte Konrad Tobler wieder in seine Geburtsstadt Zürich über. Nur ungern schied er von St. Gallen, denn im S. I. A. und in Sängerkreisen hatte er liebe Freunde gewonnen. An seinem neuen Dienstort finden wir ihn 1925 zusammen mit seinem verstorbenen Kollegen Oscar Bucher an der Instandstellung des Bahnkörpers am Bergsturz in Mühlehorn, und unter seiner Leitung entstand später die Erweiterung des Bahnhofes Chur. 1928 zum Sektionschef befördert, beendigte er die damalige Erweiterung des Bahnhofes Zürich mit den heutigen Perrongleisen, der Querhalle und den Gleisanlagen hinter der Sihlpost. 1933 berief ihn die Generaldirektion der SBB als Bauleiter des Bureau Einsiedeln an den Bau des Eitzelwerkes. Nach zwei Jahren wieder in Zürich, baute er 1937/38 noch die neue Station Niederröthen und den Anschluss der ortsansässigen Industrie an die Schiene.

Militärisch war der Verstorbene bei seiner Versetzung nach Zürich zu den Eisenbahnoffizieren eingeteilt worden, und während des letzten Krieges wurde er mit der Leitung der Detachements des neu geschaffenen Eisenbahnhilfsdienstes in der Betriebsgruppe 3 betraut. Mit der Erreichung der Altersgrenze schloss er 1943 seine Tätigkeit bei den SBB ab und 1946 wurde er als Oberstleutnant im Stab für Rückwärtiges und Transportdienst auch aus der Wehrpflicht entlassen. Während seines Ruhestandes riefen ihn die SBB nochmals zu einer Sonderaufgabe in den Bahndienst. 1944 hatte der Durnagelbach Kantonsstrasse und Bahnlinie zwischen Rüti und Linthal mit einem Hochwasser und grossen Murgang zerstört. Konrad Tobler leitete während nahezu eines Jahres die Wiederinstandstellung des zerstörten Bahnkörpers.

Das Bild des Verstorbenen wäre unvollständig, gedächten wir nicht auch des geselligen Konrad Tobler. In glücklicher Ehe seit 1927 mit Rösli Huber verbunden, hat ihn zu Hause in Thalwil und im Freundeskreis sein besonderer Humor nie verlassen und ihm bei allen, die ihn kannten, ein gutes Andenken gesichert. Mit Konrad Tobler sinkt ein Stück ostschweizerischer Eisenbahngeschichte ins Grab, und zusammen mit der Fahndelelegation der Neu-Zofingia



KONRAD TOBLER

Ingenieur

1878

1961