

Blattner, Hans

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 33

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Vom 9. bis 11. Mai 1966 fand in Paris eine gemeinsame Sitzung dreier Arbeitsgruppen der International Modular Group (IMG) statt. An dieser Sitzung nahmen auch Experten verschiedener Regierungen teil, die der Europäischen Wirtschaftskommission (CEE) angeschlossen sind. Dabei wurden u. a. folgende Empfehlungen an das Komitee für Wohnungsbau, Bauwesen und Planung abgegeben:

1. Die Massordnung im Bauwesen wird verwirklicht, indem die Anschlussmasse von Bauteilen und Bauwerken als Vielfache einer einzigen Grundeinheit, dem Grundmodul M , angenommen werden. Die Dimension des Grundmoduls ist 10 cm (4" in den Ländern des Fuss-Zoll-Masssystems).

2. Für gewisse Bauteile ist die vollständige Reihe der Vielfachen des Grundmoduls zu gross, um eine den Anforderungen der industrieller Produktion genügende Beschränkung der Typenzahl zu erreichen. Die Abmessungen dieser Bauteile und damit der aus ihnen zu errichtenden Bauten müssen daher Vielfache eines Grossmoduls sein.

Für die *horizontalen* Dimensionen sind folgende Grossmoduln anzuwenden: 3 M , 6 M , (12 M), (15 M), 30 M , 60 M , wobei die beiden letzten hauptsächlich für industrielle und öffentliche Bauten bestimmt sind. In *vertikaler* Richtung dienen die Geschosshöhen als Koordinationsmasse. Für Wohnbauten sind die Geschosshöhen aus folgender Reihe zu wählen: (26 M), 27 M , 28 M , 30 M . Wo aus technischen Gründen modulare Raumhöhen (roh oder fertig) vorgezogen werden, sind sie der folgenden Reihe zu entnehmen: (23 M), 24 M , 25 M , 26 M , 27 M , 28 M .

Weiter wurden auch die Fragen der Toleranzen und jene der Submoduln diskutiert, jedoch ohne dass dabei bereits Lösungen festgelegt werden konnten. — Die angeführten Empfehlungen der IMG an die der CEE angeschlossenen Regierungen zeigen, dass über die Grundzüge einer internationalen Massordnung Einigkeit besteht. Jedoch harren eine Reihe von Problemen noch ihrer Lösung. Teilweise ist noch eine stärkere Angleichung der in den verschiedenen Ländern geübten Anwendung der Massordnung anzustreben. Die von der Schweiz. Zentralstelle für Baurationalisierung herausgegebenen Normen über «Modul-Ordnung im Hochbau» und über «Geschosshöhen» (siehe SBZ 1966, H. 3, S. 68) stehen in voller Übereinstimmung mit den international gültigen Regeln.

CRB

Nekrologe

† **Hans Blattner**, dipl. Ing., dessen Hinschied am 5. Juni 1966 hier bereits gemeldet worden ist, hinterliess einen von ihm selbst verfassten Lebenslauf, den wir unsern Lesern gern vermitteln, zeichnet er doch das Wesen des lieben Kollegen Blattner sehr charakteristisch. In seiner Bescheidenheit hat er es unterlassen, auf seine sehr verdienstvolle Tätigkeit als langjähriger Präsident der Sektion Ostschweiz des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes hinzuweisen. Auch in allen andern Fachvereinen, denen er angehörte, so z. B. im Z.I.A., liess er es sich angelegen sein, seine reiche Berufserfahrung den jüngeren Kollegen zu vermitteln, was ich schon als Praktikant in Chancy-Pougny dankbar erfahren habe.

W. J.

Als drittes der vier Kinder meiner Eltern, Otto und Charlotte Blattner-Wespi, erblickte ich am 10. September 1886 das Licht der Welt in Brugg. Als mein Vater 1889 in Basel die Drogerie zum Gerberberg übernahm, siedelte die ganze Familie nach Basel über. Aber schon am 2. Juni 1892 raffte ihn eine schwere Krankheit dahin. Die Notwendigkeit, sich sofort ein Einkommen zu verschaffen, veranlasste meine Mutter, einen Geburtshelferinnen-Kurs zu absolvieren. Während ihrer Lehrzeit fanden wir drei Brüder liebevolle Aufnahme bei unseren Verwandten in Brugg, wo mein Onkel damals das Amt eines Sekundärarztes an der Kantonalen Irrenanstalt in Königsfelden ausübte. In dieser schönen Umgebung verbrachte ich auch regelmässig meine Schulferien. Im April 1893 rief meine Mutter uns Kinder zurück nach Basel. Dort besuchte ich sämtliche Schulen bis zum Abschluss der Maturität an der damaligen oberen Realschule, die ich im Herbst 1904 verliess. Mit dieser Basler Schulzeit verbinden mich meine schönsten Jugenderinnerungen, wo ich als eifriger Kadett der Artillerie Freundschaften schloss und das liebeliche Basel-Land eingehend kennen lernte.

Nach einem zweijährigen Praktikum bei Wartmann & Vallette in Brugg nahm ich 1906 am Eidg. Polytechnikum das Studium auf, das ich im Herbst 1910 mit deren Diplom eines Bau-Ingenieurs abschloss. Im Herbst 1910 trat ich meine erste Stelle auf dem technischen Büro der Wasserbaufirma Conradin Zschokke AG in Aarau an. Zu meiner

grossen Freude wurde ich im Mai 1911 nach Venedig versetzt, wo ich als Assistent des Ober-Bauleiters der Firma Zschokke, die für die italienische Kriegsmarine ein grosses Trockendock baute, während vier Jahren tätig war. Meinem damaligen Chef, dem späteren Nachfolger von Professor Narutowicz an der ETH, Prof. Dr. E. Meyer-Peter, schulde ich grossen Dank, hat er doch dafür gesorgt, dass über den nachmal recht ermüdenden Pflichten im Tag- und Nachtdienst der Sinn für die Wissenschaft nicht verlor ging.

In Venedig lernte ich 1912 meine liebe künftige Frau kennen und durfte sie im April 1914 heimführen. Aber schon im August wurde unser junges Glück gestört durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges. Ich hatte als Oberleutnant mit der Aargauer Batterie 57 an den Juragrenzen Wache zu halten, konnte aber im Dezember 1914 in Venedig meine Arbeit wieder aufnehmen. Im Mai 1915 mussten wir die uns liebgeordnete Stadt beinahe fluchtartig verlassen, da auch Italien in den Krieg eintrat. Der Dockbau wurde auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Das Schicksal verschlug uns nach Österreich, wo unter der Bauleitung der Schweiz. Eisenbahnbank in Basel ein Kraftwerk in Faal an der Drau, Süd-Steiermark, im Bau stand. An dieser kriegswichtigen Baustelle wurden unter anderem 1000 kriegsgefangene Russen und 300 Italiener beschäftigt, was in Verbindung mit der damaligen Lebensmittelnöte und der Schwierigkeit der Beschaffung der Baumaterialien zu recht kritischen Situationen führte. Trotz all dieser Erschwernisse konnte der Bau im Juni 1918 zu einem glücklichen Ende geführt werden.

Nun hiess es von neuem zum Wanderstab greifen, nachdem mir eine aussichtsreiche Stelle als Oberingenieur der Firma Dyckerhoff & Widmann in Biebrich am Rhein angeboten worden war. Mit Sitz in Wiesbaden wurde unter meiner Leitung der Umbau der grossen Duisburg-Hochfeld-Brücke an die Hand genommen, und ich stand auch dem Studienbüro für Wasser- und Tiefbau vor. Aber schon im November 1918 griff das Schicksal erneut in den Ablauf der Dinge, da der plötzliche Zusammenbruch der Zentralmächte die deutschen Grossunternehmungen vor äusserst schwierige Organisationsfragen stellte.

So kehrten wir zurück in die Schweiz, wo ich 1919 als Sektionsingenieur beim Kraftwerkbau Mühleberg der Bernischen Kraftwerke einsprang. Schon 1920, nach Vollendung des Werkes an der Aare, konnte ich bei Locher & Cie als Bauleiter des Kraftwerkes Chancy-Pougny an der Rhone unterhalb Genf eintreten. Dort verbrachten wir drei glückliche Jahre in einem Haus mit grossem Garten in ausserordentlich hoher Höhe über der Rhone.

Im Februar 1923 ernannte mich die Firma zum Oberingenieur mit Sitz in Zürich. Damit fand auch das unstete Wanderleben ein Ende. Während 15 Jahren stand ich der Tiefbauabteilung und dem Ingenieurbüro der Firma Locher & Cie vor, in deren Tätigkeitsgebiet hauptsächlich in- und ausländische Kraftwerkbauten und Projekte fielen, die mich zu häufigen Reisen in der Schweiz, in Frankreich und Italien veranlassten und mir die Schönheit und Vielseitigkeit meines Berufes als Wasser- und Tiefbauer immer erneut zum Bewusstsein brachten. In diese Zeit fällt z. B. der Bau des Wehres von Kembs, des Spitzenkraftwerkes Schwarz-Weissee in den Vogesen, der Bau der Staumauer Rempen im Wägital, der Wehre von Rathausen, Aarau und von Jons an der Rhone oberhalb Lyon.

Im März 1938 eröffnete ich ein eigenes Ingenieurbüro, um meine Tätigkeit als unabhängiger, beratender Ingenieur für Wasser- und Tiefbau aufzunehmen. Mit Freude gedenke ich heute noch der mir vom Eidg. Post- und Eisenbahn-Departement übertragenen Aufgabe, die Leitung der Studien zur Schiffbarmachung des Hochrheins zu übernehmen, eine Arbeit, die mich beinahe 4 Jahre in Anspruch nahm, und deren Resultat 1952 vom Amt für Wasserwirtschaft veröffentlicht worden ist. — Bei Ausbruch des 2. Weltkrieges wurde ich verschiedentlich einberufen und hatte als Hauptmann Dienst zu tun beim Strassen-Kommando 2 in der Innerschweiz.



H. BLATTNER

Dipl. Bau-Ing.

1886

1966

Im Jahre 1941 trat der Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband an die Öffentlichkeit, um sie dafür zu gewinnen, dass, ähnlich wie für den Hoch-Rhein, auch für die Verbindung von der Rhone zum Rhein zuverlässige technische und wirtschaftliche Unterlagen beschafft würden. Doch erst im Jahre 1947 gelang es, die für diese Studien notwendigen Mittel aufzubringen. Vom Rhone-Rhein-Verband zum Leiter dieser Studien gewählt, erhielt ich wiederum ein Tätigkeitsfeld, das in seiner technischen Vielseitigkeit und Grösse für schweizerische Verhältnisse wohl zu den Ausnahmen gehört, ein selten schönes Werk der Zusammenarbeit zwischen den Behörden von Bund und Kantonen einerseits und einem privaten Verband anderseits.

Neben diesem Amt als Studienleiter beschäftigten mich eine Reihe von Projektarbeiten für Kraftwerkumbauten, Wehranlagen und Gutachten für Behörden und Private, was mich voll in Anspruch nahm, zumal mir das Vertrauen meiner freisinnigen Freunde im Kreis 7 noch das Amt eines Zürcher Gemeinderates eintrug, das ich von 1945 bis 1951 innehatte.

Mir scheint zurückblickend, dass, weil mein Leben erfüllt von Mühe und Arbeit, es besonders köstlich gewesen ist, umleuchtet in meiner Jugend von der aufopfernden Liebe meiner im hohen Alter dahingegangenen Mutter. Vor allem aber danke ich die Erfüllung meines Lebens der Liebe und Treue meiner Gattin, die mir zeitlebens ein verständnis- und nicht zuletzt auch ein humorvoller Lebenskamerad war, der Freud und Leid redlich mit mir geteilt hat und selbst während meiner unruhigen Wanderjahre die Mühen eines manchmal recht primitiven Lebens frohmütig auf sich nahm. Dafür meinen innigen Dank.

H. B.

Mitteilungen

«Veröffentlichungen der Schweizerischen Kartellkommission». Das erste Heft dieser im Verlag Art. Institut Orell Füssli AG, Zürich, erscheinenden Schriftenreihe (jährlich 4 Hefte Fr. 34.—, Einzelheft Fr. 10.—) enthält nach einer kurzen Einleitung des Präsidenten den Jahresbericht 1965, den Erhebungsbericht über die Wettbewerbsverhältnisse in der Bauwirtschaft sowie das Gutachten über die Zulässigkeit einer verbandlichen Ausverkaufsanordnung im Möbelhandel und der Liefersperre zu ihrer Sicherung. Das Heft schliesst mit der Wiedergabe des Jahresberichtes 1964 in deutscher Sprache¹⁾. In seiner Einleitung gibt der Präsident der Hoffnung Ausdruck, mit dieser Schriftenreihe nicht nur dem gesetzlichen Auftrag zu genügen, sondern auch substantielle Informationen über Stand, Entwicklung und Auswirkungen der Kartelle und ähnlicher Organisationen in der schweizerischen Wirtschaft zu vermitteln. — Im *Erhebungsbericht über die Wettbewerbsverhältnisse in der Bauwirtschaft* legt die Kommission dar, dass die Wettbewerbsverhältnisse durch die jeweilige Konjunkturlage mitbestimmt seien. Sie gibt zunächst eine Übersicht über die Gründe, die für die Teuerung am Baumarkt massgebend sind, und setzt sich dann mit den spezifisch wettbewerbspolitischen Teuerungsfaktoren auseinander. Die Kommission konzentrierte ihre Untersuchung auf wettbewerbspolitisch neuralgische Punkte dieses Marktes. Sie durchleuchtete vor allem jene Branchen, in denen der Wettbewerb den befragten Sachverständigen am stärksten beschränkt schien. Dabei handelt es sich um den Markt für Fensterglas sowie das Sanitär- und Elektroinstallationsgewerbe. Zum Schlusse ihrer Ausführungen weist die Kartellkommission darauf hin, dass es wenig Sinn hätte, wenn der Staat einerseits gegen private Wettbewerbsbeschränkungen ankämpfte, andererseits den Wettbewerb durch öffentlich-rechtliche Vorschriften selber beeinträchtigte. Vordringlich sei daher, dass Bund, Kantone und Gemeinden die wettbewerbsbeschränkenden Submissions- und Konzessionsvorschriften revidierten.

Trockenlauf-Kolbenkompressoren. Unter diesem Titel wird in der «VDI-Zeitschrift» 108 (1966), Nr. 19, S. 822–25, die Reihe der Versuchsberichte über Standzeiten von Kolbenringen aus verschiedenen Werkstoffen in Trockenlauf-Kompressoren fortgesetzt. Diese Versuche werden mit Stickstoff, Sauerstoff, Spaltgas und Schutzgas durchgeführt. Es werden hierbei besonders die Einflüsse der Rauhtiefe der Zylinderlaufbahnen auf die Standzeiten der Kolbenringe und Stopfbuchsenpackungen untersucht, wobei auch die Haltbarkeit von verschiedenen Stossausführungen an Kolbenringen betrachtet wird. Die Versuche werden sowohl mit Ringen in selbstspannender Ausführung, als auch mit solchen durchgeführt, wo federnde Elemente die Spannung erzeugen. Weiter kommen zur Sprache der Einfluss der Ringspannung auf die Zylinderwand sowie den der Dichte des Werkstoffes auf den

Verschleiss. Schliesslich werden Zwischenergebnisse dieser Versuchsreihen mit Kolbenringen aus verschiedenen, metallgetränkten, graphitierten Kunstkohle-Arten sowie die Einfahrbesonderheiten von Kolben- und Führungsringen aus teflonhaltigen Werkstoffen mit Glasfaserzusätzen bekanntgegeben. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass Trockenlauf-Kältekompressoren mit ringbestückten Kolben von den Firmen Borsig, Crépelle und Linde hergestellt und im «Handbuch der Kältetechnik»¹⁾ Bd. V, S. 330/32, Abb. 281 und 282, eingehend beschrieben werden.

Die Schweizerische Kommission für Elektrowärme kam dieses Jahr bisher am 8. März und am 29. Juni jeweils zu einer ganztägigen Sitzung zusammen. Neben internen Geschäften standen insbesondere die folgenden, in Berichtsform der Kommission vorgelegten Studien zur Diskussion: a) Physikalische Grundlagen der Trocknung und Heizung mit Infrarotstrahlung. b) Richtlinien für den Anschluss von elektrischen Schweißgeräten und Schweißmaschinen an elektrische Verteilnetze. c) Untersuchungen über die Eignung elektrischer Durchlauferhitzer zur Warmwasserbereitung in schweizerischen Haushaltungen. — Neben einer eingehenden Aussprache über die genannten Berichte wurden auch einige Probleme der elektrischen Warmwasserbereitung (Normierung der Speichertypen, Absatzförderung usw.) sowie die Weiterführung der Arbeiten über die Anwendung der Infrarotheizung behandelt. Die über mehrere Jahre sich erstreckenden Arbeiten über die technischen und wirtschaftlichen Aspekte der elektrischen Warmwasserbereitung dürften mit dem Bericht über die Durchlauferhitzer vorerst zum Abschluss gekommen sein. Die beiden von der Kommission gebilligten und verabschiedeten Berichte wurden veröffentlicht in: «Elektrizitätsverwertung» Jg. 41 (1966) Nr. 5: Heizung und Trocknung mit Infrarotstrahlen, und Nr. 7: Untersuchungen über die Eignung elektrischer Durchlauferhitzer zur Warmwasserbereitung in schweizerischen Haushaltungen.

Grossräumige Schiebedachwagen der SBB. Um dem Wunsche der Verfrachter nach Bereitstellung eines grossräumigen Schiebedachwagens mit Schiebewänden zu entsprechen, haben die Schweizerischen Bundesbahnen eine Serie von 300 Wagen dieses Typs in Auftrag gegeben, deren Ablieferung Ende Mai begonnen hat. Es werden im Monatsdurchschnitt etwa 60 Wagen abgeliefert. Der Wagenkasten ist gleich gross wie beim Wagen der Bauart J4 (Hbs): 75 m³ bis zur Oberkante der Seitenwand und 80 m³ bis zur Unterkante des Dachspriegels. Die Ladelänge beträgt 12,73 m und die Tragfähigkeit 25 t. Dach und Seitenwände können hälftig übereinander geschoben werden. Die Dachöffnung weist eine Länge von 6 m und eine Breite von 2,53 m auf, während die Wandöffnung 5,66 m × 2,07 m misst. Die weite Dachluke ermöglicht den Kranverlad von schweren, sperrigen oder palettierten Gütern. Durch die breite Wandöffnung können speziell palettierte Güter mit dem Hubtraktor ab der Ladestrasse in einem Arbeitsgang ohne zusätzlichen Handgabelhubwagen rationell ein- und ausgeladen werden; aber auch sperrige Güter, welche sich durch die Tür eines gedeckten Normalwagens nicht verladen lassen, können durch die geöffnete Wand zweckmässig umgeschlagen werden. Für den Verlad von Schüttgütern dagegen ist der Wagen nicht geeignet.

Buchbesprechungen

Fertigungsplanung im Hochbau. Voraussetzungen ihrer optimalen Durchführung. Von H.T. Schmidt. 114 S. mit 10 Abb. Wiesbaden 1965, Bauverlag GmbH. Preis mit Glanzfolieneinband DM 16.50.

Seitdem das Wort Baurationalisierung als Schlagwort und der Indexvergleich zum Beweismittel für die zurückgebliebene Industrialisierung im Bauwesen verwendet werden, wird auch eifrig nach den Gründen geforscht, die dazu geführt haben, die Entwicklung zu industriellen Fertigungsmethoden im Bauwesen langsamer verlaufen zu lassen als in andern Wirtschaftszweigen. Schmidt geht in seinem Werk, das eine zentrale Frage der heutigen Bauwirtschaft berührt, hauptsächlich dieser Frage nach. Wenn auch sein Inventar nichts grundsätzlich Neues aufzuzeigen vermag, so kann es sicher nichts schaden, wieder einmal in vollständiger und übersichtlicher Weise all die Gründe aufzuführen, die den «Sonderfall Bauwirtschaft» bedingen. Wir sind es schon allzu-sehr gewohnt, in der Diskussion eine umfassende Kenntnis dieser Gründe stillschweigend vorauszusetzen und sie als unabänderliche Gegebenheit zu akzeptieren.

Die Analyse der theoretischen und praktischen Gegebenheiten der Fertigungsplanung im Hochbau, die Schmidt vornimmt, bietet eben-

¹⁾ Die meisten Beiträge erscheinen (z. T. gekürzt) auch auf französisch.

¹⁾ Herausgegeben von Prof. Dr. Rudolf Plank, Berlin, Heidelberg, New York 1966, Springer-Verlag.