

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 40

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Breitseite, d. h. talwärts. Das Kirchenschiff haben sie als flachgepresstes Achteck ausgebildet. Dadurch wird die von den Befürwortern und offenbar auch von den Gegnern des ersten Preises als richtig empfundene Situation des Kirchenschiffes erzielt. Der oktagonale Innenraum mit dem betont exzentrisch angeordneten Säulenkreis erfüllt die kirchlichen Anforderungen am besten. Durch die grosse Empore wird der Grundriss der Kirche verhältnismässig klein, was in der gegebenen Situation erwünscht ist.

3. Ein ausgesprochenes Langhaus käme ästhetisch nicht zur Geltung, weil es in der vorliegenden Situation (Bebauung) nie als Ganzes erblickt werden könnte. Ein bergseitiger Turm läge in bezug auf Akustik und Sicht für einen guten Teil des Dorfes in einem toten Winkel, wenn man ihn nicht unverhältnismässig hoch gestalten würde. Die talseitige Stellung des Turms ist daher ästhetisch, praktisch und finanziell begründet.

Einweihung des Wohlfahrtshauses der Escher Wyss A.-G. in Zürich

DK 331.15

Von den Bauten, für die in einem engeren Wettbewerb (s. SBZ 1947, Nr. 10, S. 122 und Nr. 29, S. 397*) Entwürfe beschafft wurden, ist im Laufe des Sommers 1949 die erste Etappe, das Wohlfahrtshaus, fertiggestellt und Samstag, den 17. September, feierlich eingeweiht worden. Bei dieser Gelegenheit begrüßte der Präsident des Verwaltungsrates, Dr. h. c. J. Schmidheiny, die zahlreichen eingeladenen Gäste, skizzierte die Vorgeschichte und die Zweckbestimmung des Hauses und umriss dann mit folgenden Worten den Sinn gemeinsamer Arbeit:

«Der Mensch ist keine Maschine, und der Betrieb ist kein maschinelles Gefüge, sondern ein lebendiger Organismus. Die notwendige gemeinsame Arbeit bedingt das wirtschaftliche Zusammenleben. Das Streben und der Kampf aller Zeiten ging darum, die beste Form dieses Zusammenlebens zu finden. Wer an den Menschen als Persönlichkeit glaubt und die Freiheit als dessen höchstes Gut achtet, der setzt sich dafür ein, dass sich dieses Zusammenleben und die Zusammenarbeit in einem Rahmen bewegen, der des Menschen würdig ist, d. h. in welchem jeder Einzelne als Persönlichkeit respektiert wird. Dann ist auch die Arbeit nicht Selbstzweck und die Menschen werden nicht zu Sklaven der Technik degradiert. Wir arbeiten nicht des blossen technischen Fortschrittes wegen, sondern um damit die Voraussetzungen für ein besseres materielles und geistiges Leben zu schaffen. Weil wir an den freien Menschen und an die Zusammenarbeit freier Menschen glauben, haben wir dieses Haus errichtet. In diesem Sinne habe ich auch in die Urkunde, die in das Fundament dieses Gebäudes gelegt wurde, geschrieben: 'Möge der neue Bau ein Ausdruck der Zusammenarbeit sein, die nicht nur den technischen, sondern auch den sozialen und kulturellen Fortschritt fördert, wie dies dem Sinn unseres Schaffens entspricht. Qualitätsarbeit, eine Voraussetzung, um unsere Stellung auf dem Weltmarkt zu halten, ist letzten Endes nur möglich, wenn sie sich auf Verantwortungsbewusstse, interessierte Mitarbeiter stützen kann, die auch als Menschen Qualität darstellen: auf glückliche und zufriedene Menschen.' So hoffe ich, dieser Bau werde nicht nur als Verpflegungsstätte dienen, sondern dazu beitragen, sich gegenseitig besser kennenzulernen, das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zu vertiefen und die Achtung vor der Mitarbeit des Nächsten zu fördern.»

Architekt R. Landolt, der es vortrefflich verstanden hat, das stattliche Haus zweckmässig, wohnlich und schön zu gestalten, streifte in kurzen Worten die besonderen Aufgaben, die sich ihm beim Projektieren und Bauen stellten und dankte vor allem für die verständnisvolle Zusammenarbeit mit der Bauherrschaft und mit den ausführenden Firmen.

Im Anschluss an die Einweihung, bei der noch zahlreiche Reden gewechselt wurden, nahm J. Schmidheiny die Ehrung der Veteranen mit 25, 30, 35, 40 und 45 Dienstjahren in schlichter und würdiger Weise vor.

Abschliessend sei mir eine persönliche Mitteilung gestattet: Ich war über zwölf Jahre als Konstruktionschef in der Firma Escher Wyss tätig und habe bewegte Zeiten mit Mühe und Arbeit, Leid und Freude miterlebt. Ich traf an dieser Feier nach mehr als vierjähriger Unterbrechung frühere Arbeitskollegen und Mitarbeiter aus Bureau und Werkstatt. Dieses Wiedersehen war für mich das tiefste Erlebnis: Nicht

die gemeinsam vollbrachten Leistungen, sondern die gemeinsam ertragenen Sorgen und Mühsale und die persönliche Hingabe jedes einzelnen für die gemeinsame Sache und für seinen Arbeitskollegen haben uns im Grunde der Seele derart zusammengefügt, dass uns keine Zeit wird trennen können. Es ist heute mitunter Mode geworden, Industrie und Technik für viele Schädigungen und Fehlleistungen verantwortlich zu machen. Man darf dabei aber jene für den innern Menschen massgebenden Werte nicht vergessen, die nur in harter gemeinsamer Arbeit für eine grosse Sache geschaffen werden können, wie sie in der Industrie geleistet wird.

A. Ostertag

MITTEILUNGEN

Neue Triebwagen für die Französischen Staatsbahnen.

Um dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis zu genügen und den Ausfall infolge Kriegsschäden auszugleichen, hat die SNCF ein Zehnjahresprogramm für den Bau von 400 Triebwagen und 500 Anhängewagen (Autorails) aufgestellt. Die Triebwagen sollen Dieselmotoren von 150, 300 und 600 PS Gesamtleistung erhalten. Vom kleinsten Typ mit 150 PS sind zwei Prototypen dem Betrieb übergeben worden, während weitere 50 Stück in Ausführung stehen. Sie sind beschrieben in «Le Génie Civil», Nr. 15 vom 1. August 1949. Die 17 t schweren Fahrzeuge können 7,5 t Nutzlast aufnehmen; sie weisen 60 Sitzplätze und 20 Stehplätze auf und erreichen auf ebener Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 96 km/h, die bei 10 % Steigung auf 67, bei 15 % auf 56 und bei 20 % auf 37 km/h absinkt. Der einzige Führerstand ist stark überhöht, so dass von ihm aus die Sicht nach beiden Richtungen frei ist. Unter ihm befindet sich der quergestellte Dieselmotor. Die Hälfte der in Ausführung begriffenen Wagen erhalten Renaultmotoren, die in sechs Zylindern (140 × 170 mm) bei 1500 U/min 150 PS leisten, während die andere Hälfte mit Sechszylinder-Saurermotoren (134 × 180 mm) von 160 PS bei 1500 U/min ausgerüstet werden. Um Gewicht und Schwerpunkthöhe möglichst zu verringern, ist der Wagenkasten so niedrig wie möglich angeordnet, was u. a. durch Wahl eines Raddurchmessers von nur 750 mm erreicht wurde. Das vierstufige Schaltgetriebe und das Umsteuergetriebe werden vom Führerstand aus mechanisch betätigt. Dort befindet sich auch die Betätigung der Hand- und der Druckluftbremse. Das Bordnetz weist Gleichstrom von 72 V auf, das von einer Akkumulatorenbatterie von 75 Ah (54 Elemente) gespeist wird. Der zugehörige Ladegenerator von 1,8 kW wird vom Dieselmotor direkt angetrieben.

Persönliches. Die Abschiedsfeier der Professoren Roš und Schlüpfer, die am letzten Samstag in der ETH und im Kongresshaus stattfand, vereinigte viele hundert Gäste mit den Jubilaren zu einigen Stunden des Rückblicks und der Komplimente, die von Herzen kamen und zu Herzen gingen. Und zwar besonders auch in jene Herzkammern, wo Fröhlichkeit und Doppelsinn der wohlgewogenen Worte ihr Echo fanden. Noch nie haben wir ein Fest mitgemacht, an welchem die Redner sich auf diesem hohen Seil so kühn produzierten, ohne je σ_{ul} zu überschreiten. Das kam natürlich davon, dass die Jubilaren, und besonders der eine von beiden, selber seit Jahren den Ton angegeben hatten und jetzt reiche Ernte halten durften. Vom Schulratspräsidenten und vom Rektor der ETH bis zum Personal der EMPA, vom neuen Präsidenten des SVMT bis zur «abgesägten» beratenden Kommission der EMPA, von den Stahlbauern bis zum Kesselverein kamen die Gratulanten, mehr als ein Dutzend, zum Wort, und beleuchteten so tief eindrucklich, in wie weite Kreise die Scheidenden mit ihrem Wirken gedrungen sind. Wirklich, die beiden sind uns zu Synonyma ihrer Fachgebiete geworden und es freut uns herzlich, wenn sie auch ohne Amt und Würden unter uns weiter wirken werden.

Hohle oder massive Stau mauern oder Erddämme. Zu diesem sehr aktuellen Thema äusserte sich alt Oberingenieur Dr. h. c. A. Bühler, Bern, in «Hoch- und Tiefbau», Nr. 27 vom 2. Juli 1949, indem er die Schlussfolgerungen kritisch beleuchtet, die alt Generaldirektor Dr. M. Paschoud im «Bulletin Technique de la Suisse Romande», Nr. 11 vom 21. Mai 1949¹⁾, und Prof. Dr. O. Kirschmer, Paris, in der «SBZ», Nr. 20 und

¹⁾ In Nr. 16 vom 30. Juli ergreift Paschoud von neuem das Wort, wobei auch einige Pläne der nunmehr genehmigten Ausführungsweise veröffentlicht werden.

21. und 22. Mai 1949 veröffentlicht hatten. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Ausführungen von Ing. H. Quast, Hagen: Der Schutz grosser Stauanlagen vor Kriegseinwirkung, in «Hoch- und Tiefbau» Nr. 33 und 34, vom 13. und 20. August 1949 hingewiesen, wo, wie im Aufsatz von O. Kirschmer, auf den Beobachtungen aufgebaut wird, die beim Bruch der grossen deutschen Talsperren an der Möhne, der Eder und der Sorpe gemacht worden sind. Den dabei aufgeworfenen Fragen kommt grösste Bedeutung zu, wobei aber auch die Kostenfrage für jene zusätzlichen Arbeiten zu regeln ist, die zur Verhütung von Katastrophen durch kriegsbedingte Beschädigungen der Abschlussbauwerke durchgeführt werden müssen.

Das «Sachleton» Aufklärungs-Flugzeug, das von A. V. Roe and Co., Ltd., Middleton-Manchester, für das Küstenkommando der Royal Air Force gebaut wurde, hat am 9. März 1949 seinen ersten Probeflug ausgeführt. Entsprechend seinem militärischen Einsatz als Aufklärungs- und Kampfflugzeug für Unterwasser- und Oberflächenziele wird es hauptsächlich in geringen und mittleren Höhen fliegen. Es ist mit vier Rolls-Royce-Griffon-Motoren von je nahezu 2500 PS ausgerüstet, von denen jeder einen sechsflügeligen, gegenläufigen Doppelpropeller antreibt, und es stellt wohl das leistungsfähigste mit Kolbenmotoren angetriebene Flugzeug der Royal Air Force dar. Die Spannweite beträgt 36 m, die Länge 23,3 m und die Höhe 5,33 m. Die Bestückung besteht aus zwei nach vorn wirkenden 20 mm Kanonen, zwei weiteren 20 mm Kanonen und zwei $\frac{1}{2}$ Zoll-Maschinengewehren; an Bord befinden sich 10 Mann. Eine kurze Beschreibung mit Bild findet man in «Engineering» vom 12. August 1949.

Grosswaagen im Bahnbetrieb. In Ergänzung und teilweiser Berichtigung der Mitteilung in Nr. 20 lfd. Jgs. S. 287 (14. Mai 1949) sei hier erwähnt, dass die Gleiswaage ohne Gleisunterbrechung mit elektrohydraulischer Entlastung eine Neukonstruktion der A.-G. der Maschinenfabrik von Louis Giroud, Olten, darstellt, die sich sehr gut bewährt hat und für Wiegefähigkeiten bis 80 t gebaut wird. Auch für die am Anfang der erwähnten Mitteilung aufgeführten Bauelemente der Waagen mit Gleisunterbrechung hat die Firma Giroud eigene Bauformen entwickelt, die in verschiedenen Punkten von denen anderer Firmen abweichen; erwähnt seien u. a. die verstell- und auswechselbaren Schneiden des torsionsfreien Hebelwerkes. Die am Schluss der Mitteilung angeführten hohen Genauigkeiten werden insbesondere auch von Waagen mit Gleisunterbrechung erreicht. Beide Waagentypen werden von der Firma Giroud schon seit mehreren Jahren nach eigenen Patenten hergestellt.

Eine Jahrhundertfeier der Erfindung des Eisenbetons wird vom 8. bis 10. November dieses Jahres in Paris durchgeführt. Nebst Vorträgen und gesellschaftlichen Anlässen sind Baustellenbesichtigungen und die Veranstaltung einer Ausstellung vorgesehen, die sich in einen historischen und einen zeitgenössischen Teil gliedert. Die Redner sind die Ingenieure Balency-Béarn, Boutet, Caquot, Fougere, Fougere, Freyssinet, Lossier und Arch. Perret. Nähere Auskunft erteilt der Veranstalter: Chambre Syndicale des constructeurs en ciment armé, 3 rue de Lutèce, Paris IV.

Deckeneinsturz in Birsfelden. Der auf Seite 554 letzter Nummer genannte Baupolizeibeamte hatte gegen das Urteil der ersten Instanz appelliert. Das Obergericht des Kantons Baselland hat nun am 15. Sept. 1949 die Busse von 300 Fr. auf 80 Fr. herabgesetzt. Das Verschulden des Beamten wurde grundsätzlich zwar wie durch die Vorinstanz bejaht, aber es wurden ihm mildernde Umstände (ungenügende Organisation der Baupolizei, Arbeitsüberlastung) zugebilligt.

NEKROLOGE

† August Baumann von Trogen, Obering. und Direktor in Augsburg, ist am 12. Juli 1949 dort gestorben. Er wurde am 25. Januar 1874 in Herisau geboren und siedelte in früher Jugend nach Trogen um, wo er sämtliche Schulen einschliesslich der Kantonschule besuchte. 1892 trat er in das Eidg. Polytechnikum ein, das er 1896 mit dem Diplom als Maschineningenieur verliess. Die erste Beschäftigung fand unser G.E.P.-Kollege im Dampfmaschinenbau von Gebrüder Sulzer, Winterthur. Im September 1898 trat er in den Dienst der MAN, Augsburg, zunächst in den Dampfmaschinenbau. Die Merkmale seines raschen Aufstiegs sind: 1909 Handlungs-

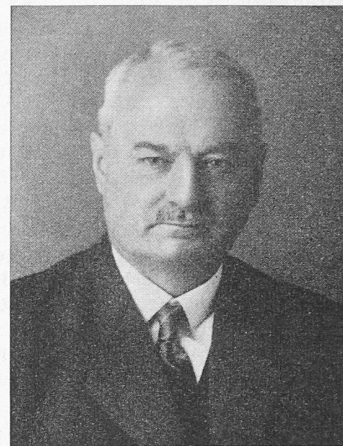
vollmacht, 1912 Oberingenieur, 1915 Prokurist, 1924 stellvertretender Direktor.

Im Jahr 1906 wechselte Baumann in den Dieselmotorbau der MAN hinüber. Er war zwar nicht an der Konstruktion des Original-Dieselmotors beteiligt, aber doch an dessen Gestaltung in den ersten Phasen: zuerst der langsamlaufende stationäre Motor, dann der schnelllaufende. Etwa zu Anfang 1907 liegt der Beginn der Entwicklung des liegenden doppeltwirkenden Dieselmotors, die unter seiner massgebenden Leitung erfolgte. Der liegende doppeltwirkende Viertaktmotor ist dann abgelöst worden durch den stehenden doppeltwirkenden Zweitaktmotor, an dessen Entwicklung Baumann ebenfalls mitgewirkt hat. In den letzten zehn Jahren seiner Tätigkeit hat er die Konstruktionen aller in Augsburg gebauten Motoren überwacht und beeinflusst. Geschäftsreisen führten ihn in die Welt hinaus.

Im Jahr 1933 ist August Baumann, der seit 1928 die Vertretung der G.E.P. in Deutschland innehatte, in den Ruhestand getreten. Nun hatte er die nötige Musse, sich der Mitglieder der G.E.P. der dortigen Gegend anzunehmen und während und nach dem zweiten Weltkrieg die Verteilung der vom Bund gespendeten Nahrungsmittel an die dortigen Schweizerfamilien zu besorgen, was ihm jeden Monat einige anstrengende Tage brachte (letzte Verteilung im Mai 1949 unter zunehmenden Beschwerden). Er erzählte mir, wie er, nach einem der zahlreichen Bombardements von Augsburg, aus dem Luftschutzkeller steigend sein eigenes Haus zwar beschädigt aber noch bewohnbar, dagegen die Häuserreihen der Strasse als Schuttmahden vorfand.

Sein Traum, die letzten Lebensjahre in der geliebten Heimat zu verbringen, konnte nicht verwirklicht werden, sein letzter Wunsch dagegen ging posthum in Erfüllung: Die Asche des treuen Freundes und tüchtigen Schweizers ruht in Trogen.

E. Höhn



AUGUST BAUMANN

MASCH.-ING.

1874

1949

WETTBEWERBE

Bahnhofgebäude in Sitten (SBZ 1949, Nr. 8, S. 121). 66 Entwürfe. Urteil:

1. Preis (3200 Fr.) Eugène Bebout, Lausanne
2. Preis (3100 Fr.) Jean Suter, Sion
3. Preis (3000 Fr.) R. Pahud, E. Mamin, Mitarbeiter H. Vuilleumier, Lausanne
4. Preis (2700 Fr.) Eugène Blauer, Corsier sur Vevey
5. Preis (1000 Fr.) J. Bruchez, Mitarb. F. Porcellana, Sion

Kirchgemeindehaus Winterthur-Veltheim. Teilnahmeberechtigt sind Architekten protestantischer Konfession, welche Bürger von Winterthur oder seit mindestens 1. August 1947 dort niedergelassen oder ständig beruflich tätig sind. Verlangt werden Lageplan 1:500, Risse 1:200, Modell 1:500, Saalperspektive, Kubikberechnung. Anfragetermin 15. Nov., Einlieferungstermin 28. Febr. 1950. Für 4 bis 5 Preise und allfällige Ankäufe stehen 10 000 Fr. zur Verfügung. Architekten im Preisgericht: Prof. W. Müller (Winterthur), W. M. Moser (Zürich), Stadtbaumeister A. Reinhart (Winterthur), Ersatzmann Stadtplanarchitekt H. Guggenbühl (Winterthur). Die Unterlagen werden zugestellt gegen Einzahlung von 20 Fr. auf Postcheck VIII b 1481, Kirchengutsverwaltung Veltheim.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

VORTRAGSKALENDER

12. Okt. (Mittwoch) Z. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmid. Hauptversammlung, anschliessend Vortrag von Dr. H. Currel: «Probleme des Theaterbaues».