Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 31

Nachruf: Hausammann, Julius

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: 17.07.2025

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

Behälter für 5,7 m³ Stauraum, 3,3 m² Ladefläche am Bodenrost, 2,5 t Eigengewicht und 3,5 t Ladegewicht entwickelt, der mit einer 16 cm starken Isolierung aus Schaumstoff versehen ist und durch eine periodische Absorptions-Kältemaschine mit dem Stoffpaar Ammoniak-Wasser, mit elektrischer Heizung durch Drehstrom (Anschlusswert 12 kW) und Wasserkühlung gekühlt wird. Die Kühldauer hängt von den Temperaturen ab. Bei z. B. +3° Innentemperatur und +18° Aussentemperatur beträgt sie 120 h. Nach Ablauf dieser Zeit muss die Kälteanlage wieder aufgeladen werden. Der Behälter eignet sich für Ferntransporte von Obst, Beeren, Gemüse, Fleisch und Fleischprodukten, Fischen, Milchprodukten usw. Eine Beschreibung findet man in «Allgemeine Wärmetechnik» 1954, Nr. 12.

Ueber die Verwendung von Aluminium im Schienenfahrzeugbau berichtet Ing. *E. Schelling* in der Zeitschrift «Aluminum Suisse» vom März 1955. Er beschreibt eingehend die anlässlich der Elektrifikation der Brüniglinie in den Jahren 1942 bis 44 entwickelten und für diese Strecke bestimmten Leichtmetall-Personenwagen sowie die seither durchgeführten Verbesserungen, die in der Bauart 1954 zum Ausdruck kommen und eine Gewichtsersparnis pro Wagen von 600 bis 700 kg bei Gesamtgewichten von 13,1 und 12,3 t ergaben. Die neuen, ebenfalls für die Brünigstrecke bestimmten Wagen haben sich bestens bewährt und bei in- und ausländischen Bahnverwaltungen grosses Interesse gefunden. So stehen gegenwärtig bei der Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen fünf neue Leichtmetallwagen für die Visp-Zermattbahn im Bau.

Die LIGNUM, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für das Holz, berief ihre Mitglieder zur Jahresversammlung 1955 nach Murten. In Erledigung der ordentlichen Traktanden wurde der Vorstand für eine weitere Amtsperiode bestätigt und durch je einen Vertreter der Forschung, der Holzfachschule Biel und der Basler «Aktion für das Holz» ergänzt. Nach ehrenvoller Wiederwahl übernahm a. Kantonsforstinspektor *J. B. Bavier,* Malans, erneut das Präsidium. Die Versammlung begrüsste ausdrücklich die Bestrebungen bernischer Kreise zur Neuverwendung der Holzbrücke Hasle-Rüegsau und empfahl dieses weitgespannte, historische Bauwerk im gesamtschweizerischen Interesse zu erhalten. Seinen sinnvollen Abschluss fand das Jahrestreffen mit einem Besuch des freiburgischen Staatswaldes «Galm» bei Murten.

Neuere Antriebsanlagen für Stromschlepper behandelt Dipl. Ing. *Kurt Schmidt,* Köln-Deutz, in «VDI-Z» vom 1. April 1955. Als Antriebsmaschine herrscht der Dieselmotor vor, namentlich als raschlaufender Motor mit Zweiganggetriebe, wodurch sich leichte Schiffskörper ergeben, die sich den Stromverhältnissen gut anpassen. Auch elektrische Kraftübertragung wird angewandt. Die Deutschen Reedereien betrachten 900 bis 1500 PS, in Einzelfällen bis 2000 PS als wirtschaftlichste Leistung für Langstrecken-Rheinschlepper; für Weser und Elbe wählt man 600 bis 800 PS. Schweizer Reedereien gehen mit Rücksicht auf die Strecke von Strassburg bis Basel auf höhere Leistungen. So weist das Schleppschiff «Uri» vier Motoren zu je 900 PS und die «Unterwalden» vier Motoren zu je 1000 PS auf (s. SBZ 1949, Nr. 37, S. 510).

Elektrokessel im Kraftwerk Gondo. Der mit einem Speicher von 6 m³ Inhalt verbundene Elektrokessel von 250 kW Anschlusswert speichert die überschüssige Energie aus dem Netz der Kraftwerk-Hilfsbetriebe und des Ortsnetzes der Dörfer Gondo und Simplon-Dorf auf, um sie zur Heizung des Kraftwerkgebäudes zu verwenden, dessen Maschinensaal sich im Berg befindet. Diese Anwendung des Elektrokessels, die in den «Brown Boveri Mitteilungen» vom März 1955 ausführlich beschrieben ist, dürfte für solche Industriebetriebe interessant sein, die über eigene Wasserkraftwerke verfügen oder ihre elektrische Energie nach einem Tarif mit Maximummessung beziehen.

Uebersetzungen deutscher Normen. Der Deutsche Normenausschuss (DNA), Berlin W 15, Uhlandstrasse 175, und Köln, Friesenplatz 16, hat ein Verzeichnis «Deutsche Normen in Fremdsprachen» veröffentlicht, in dem die Nummern, Ausgabedaten und Titel von über 600 DIN-Normen zusammengestellt sind, für die Uebersetzungen, vorwiegend in englischer und spanischer sowie einige in französischer und portugiesischer Sprache, vorliegen. Das Verzeichnis ist durch den Beuth-Vertrieb GmbH, Berlin W 15 und Köln, zu beziehen.

NEKROLOGE

DR. J. HAUSAMMANN
Bauingenieur
1881 1955

† **Julius Hausammann.** Nach langem Leiden starb am Ostermontag, 11. April 1955, im Bürgerspital Zug an den Folgen einer Lungenentzündung Dr.-Ing. h. c. Julius Hausammann, dipl. Ing. ETH. Am 16. Mai 1881 in Männedorf geboren, verbrachte er seine Jugend- und Schulzeit in seinem Heimatort. Nach der Maturität studierte er an der Ingenieurabteilung des Eidg. Polytechnikums in Zürich und schloss seine Studien 1904 mit dem Diplom ab. Der junge Ingenieur trat als Privat-Assistent bei Prof. Dr. E. Mörsch in Zürich in Stellung. Aus dieser Zeit hat sich später ein enges Freundschaftsverhältnis mit dem bekannten Pionier für Eisenbetonbau entwickelt. Von 1905 bis 1909 war Hausammann auf verschiedenen Zweigniederlassungen und Baustellen der Firma Wayss & Freytag AG., Neustadt/H im Ausland tätig, so in Lothringen, Brüssel, München und Nürnberg. 1909 ist ihm die Leitung der Niederlassung Stuttgart der gleichen Firma anvertraut worden. Daselbst hat er während zehn Jahren seine grossen Fähigkeiten unter Beweis stellen können. Grosse Industriebauten, Brückenbauten und Eisenbetonbauten auf allen Gebieten wurden unter seiner Leitung projektiert und ausgeführt. Mit besonderer Freude gedachte er noch nach vielen Jahren der Konstruktionen für den neuen Stuttgarter Bahnhof im Englischen Garten. Nach dem Ende des ersten Weltkriegs zog er 1919 nach Zürich, wo er mit Dr. Nowacki das Ingenieurbureau und die Bauunternehmung Froté & Cie. mit Zweigniederlassung in Rio de Janeiro übernahm.

1923 wurde ihm die örtliche Bauleitung der Bauunternehmung Sitterbrücke (Frutiger, Lanzrein & Co. Bern und V. Broggi, St. Gallen) übertragen. Während seiner St. Galler Zeit befasste er sich bereits mit den Vorstudien für die Submission der Grimselstaumauern (Spitallamm und Seeuferegg). Im Jahre 1926 übernahm Hausammann die Geschäftsleitung der Bauunternehmung Grimsel-Staumauern AG., in die er auch zugleich als Teilhaber eintrat. Im Jahre 1935 zog er wieder in seinen Heimatort Männedorf und eröffnete dort ein Ingenieurbureau. 1936 bis 1945 betrieb er dieses gemeinsam mit Dipl. Ing. F. O. Kälin. Verschiedene Projekte, Beratungen, Expertisen und Beteiligungen stammen aus dieser Zeit. So war er aktiv tätig beim Bau der Silvrettasperre im Vorarlberg und am Bau der Lucendrosperre am Gotthard.

Sein vielseitiges Wissen und Können, namentlich auf dem Gebiet des Hochgebirgs-Talsperrenbaues, ist auch öffentlich anerkannt und geehrt worden, als ihm im Jahre 1948 die Technische Hochschule Stuttgart den Dr.-Ing. h. c. verliehen hat.

Alle seine Arbeiten waren gekennzeichnet durch tiefgründiges Eindringen in alle Einzelheiten. Sein ausserordentlich reger Geist führte ihn immer zu neuen Lösungsmöglichkeiten. In allen Stellungen hat sein goldenes Herz dazu beigetragen, dass er überall ein gern gesehener und beliebter Gesellschafter war.

Im Jahre 1908 hat er sich mit Frl. Maria Schmidt verheiratet. Der Ehe entspross eine einzige Tochter, die der Liebling des Vaters wurde. Ein tragisches Geschick entriss sie 1945 ihren Eltern. Diesen Verlust konnte Hausammann nie überwinden, und er führte auch zu seiner langjährigen Krankheit, aus welcher ihm der Tod Erlösung brachte.

Alle die im Leben mit Ing. Hausammann näher zusammengekommen sind, werden den interessanten und frohen Menschen in bester Erinnerung behalten. *H. Beetschen*