

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 24: Zweites Stahlbau-Sonderheft

**Artikel:** Umbau und Vergrößerung des Ofenhauses der Jurazementfabriken  
Wildegg: Architekt Th. Rimli, Dipl. Arch., Aarau  
**Autor:** Rimli, Th. / Frei, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-62651>

### **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.](#)

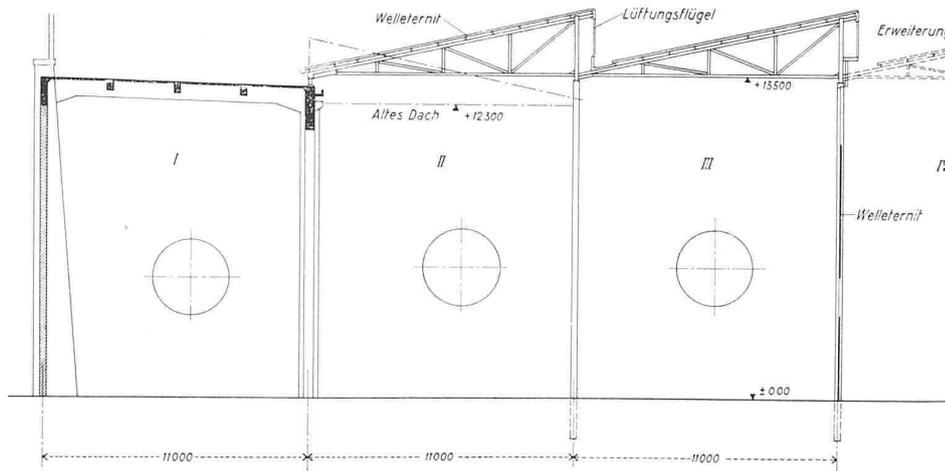
### **Terms of use**

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:** 13.03.2025

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





auf Dachhöhe zum Teil gegen die bestehenden massiven Betonbauten und Silos abstützt; zum Teil werden die Horizontalkräfte durch die ins Fundament eingespannten Stützen und durch lotrechte Verbände abgeleitet.

Mit der neuen Ofenhalle im funktionellen Zusammenhang stehen auch das Rauchkammer- und das Filtergebäude, die gleicherweise als Stahlskelett mit Eternitverkleidung ausgeführt wurden, nur zeigen diese Bauteile Flachdächer aus Leichtbauplatten.

Alle Umbauten an der Halle II und der Bau der neuen

Bild 2. Querschnitt 1:300 durch die umgebaute und erweiterte Anlage

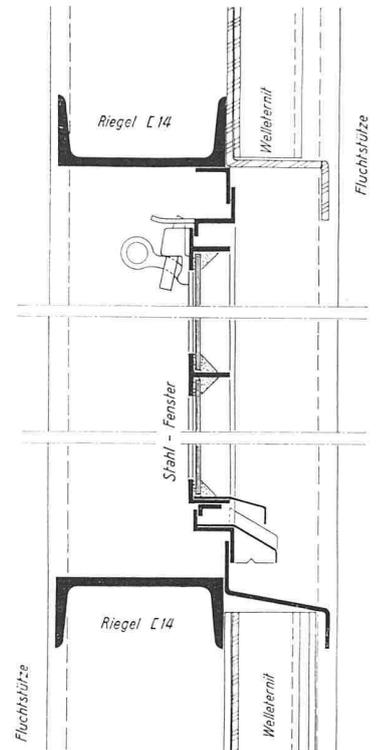


Bild 3 (rechts) Schnitt durch Aussenwand und Fenster, Masstab 1:6

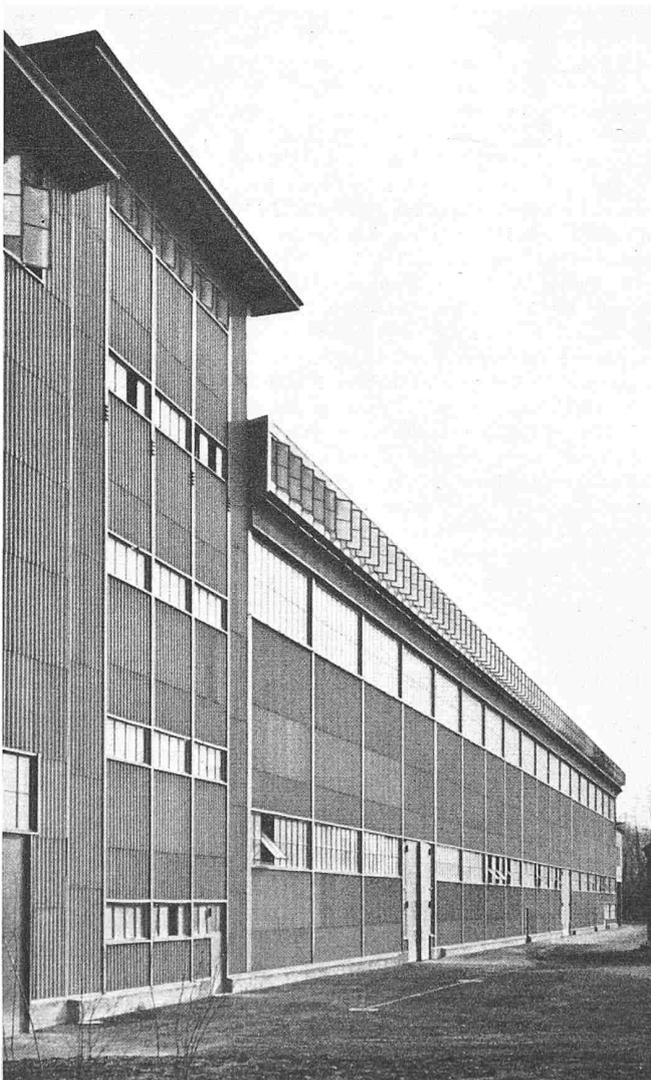


Bild 4. Ansicht der Nordfassade aus Osten

Halle III wurden während des Betriebes und ohne dessen Behinderung vorgenommen. Die alte Längswand der Halle wurde für das Versetzen der neuen Stahlkonstruktion vorgängig lokal geschlitzt und das Dach in Etappen gedreht und eingedeckt, so dass stets nur ein kleiner Bereich des Halleninnern den Niederschlägen ausgesetzt war. Zum Teil noch parallel mit der Montage der Stahlkonstruktion ging die Ofenmontage vor sich.

Die Bilder 4 bis 6 zeigen die beschriebenen Bauwerke und beweisen, dass auch ein nüchterner Industriebau mit einfachen Mitteln ansprechend gestaltet werden kann. M. F.

## Der Kampf gegen den Strassenlärm

DK 534.83

Der Automobil-Club der Schweiz veranstaltete am 26. April 1956 in der Universität Lausanne die zweite öffentliche Vortragstagung zum Problem des schweizerischen Strassenwesens (über die erste Tagung siehe SBZ 1955, Nr. 51, S. 789). Die Vorträge behandelten das Thema: «Der Kampf gegen den Strassenlärm».

Die Zahl der anwesenden Hörer beweist das grosse Interesse, das diesem Kampf dargeboten wird. Das Problem wurde von verschiedenen Gesichtspunkten aus beleuchtet. Dabei fiel auf, dass der Verkehrslärm nicht für sich allein behandelt werden kann. Immer wieder wurde auf den gesamten Lärm hingewiesen, der unser ganzes Leben infolge Mechanisierung und Motorisierung unserer Arbeit begleitet. Neben den Verkehrslärm gesellt sich der Bau- und der Industrielärm. Ueberall, wo Maschinen arbeiten, entstehen Geräusche. Interessanterweise hat sich der Mensch bis heute relativ wenig um deren Verminderung gekümmert. Wohl garantiert das ZGB den Schutz vor Ruhestörungen. Und doch gelingt es uns heute nicht einmal, die Geräusche z. B. der Baumaschinen an den Sonntagen restlos zu unterbinden. Wenn zu Unzeiten Teppiche geklopft werden, schreitet die Polizei ein, aber Kompressoren dürfen fast ohne Rücksicht auf die Anwohner arbeiten. Es scheint, dass ein Apparat um so ungestörter wirken kann, je geräuschvoller er ist (z. B. Bulldozer, Düsenflugzeug). Wenn der Kampf gegen den Strassenlärm ausgefochten wird, muss er sich auch auf die übrigen, lärm erzeugenden Maschinen ausdehnen. Das Problem ist vielseitig. Davon haben uns die Referenten überzeugt.

Nach der Eröffnung der Tagung durch Zentralpräsident M. Baumgartner folgten sich die acht Vorträge in nur durch die Mittagspause unterbrochener Folge.

Privatdozent P. B. Schneider, Lausanne, behandelte die Frage: Bewirkt der Verkehrslärm schädliche Einflüsse auf den menschlichen Organismus? Wenn schon keine Krankheit direkt auf den Verkehrslärm zurückzuführen ist, so wirkt er doch indirekt auf den auch durch andere Störungen beanspruchten menschlichen Körper ein. Vor allem ist die Unregelmässigkeit der Geräusche gefährlich. Sie weisen keinen Rhythmus auf, weder zeitlich, noch intensitätsmässig. Das Ohr ermüdet. Die Reizbarkeit nimmt zu. Schlaflosigkeit, die sich auf das gesamte Nervensystem auswirkt, darf als Folge des Verkehrslärms betrachtet werden. Versuche haben gezeigt, dass eine Verminderung der Leistungsfähigkeit bei grossem Lärm eintreten kann.

Ing. Grodner, Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, Nantes, beschreibt die Anstrengungen, die in Frankreich gemacht werden, um den Verkehrslärm zu vermindern. Er zeigt, mit welchen Schwierigkeiten zu rechnen ist. Die Ergebnisse, die mit dem Sonometer erhalten werden, befriedigen nicht. Die Messungen des Lärms sind nicht einfach. Der Strassenlärm setzt sich zusammen wie ein Spektrum aus verschiedenen Frequenzen. Dabei spielt das Echo aus Ueberbauung und Topographie eine grosse Rolle.

Ueber die Erfahrungen und Massnahmen Italiens im Kampfe gegen den Strassenlärm sprach Ingenieur Quaranta, Transportministerium, Rom. Er erläuterte die früheren und die heutigen Lärmbekämpfungsnormen des italienischen Gesetzes. Sie halten sich im Rahmen der französischen und der schweizerischen. Auch er weist auf die Schwierigkeiten hin, die bei der Auswertung der mechanischen Messungen entstehen. Neue Auto- und Motorradtypen werden geprüft, ehe sie zum Verkehr zugelassen werden. Entsprechen sie den Normen nicht, so müssen sie korrigiert werden. Eine obligatorische Kontrolle erfasst periodisch die Lastwagen, die Wagen der öffentlichen Betriebe und die Gesellschaftswagen. Die privaten Automobile und die Motorräder fallen nicht unter diese Bestimmung. Aber auch sie haben sich gegebenenfalls einer Prüfung zu unterziehen.

Die rechtliche Seite der Lärmbekämpfung behandelte Prof. Dr. K. Oftinger, Zürich. Alle noch so gut gemeinten Vorschläge zur Verminderung des Verkehrslärms nützen nichts, wenn sie nicht durch das Recht gestützt werden. Nur das Recht besitzt die Macht, die notwendigen Massnahmen durchführen zu lassen. Bis jetzt hat aber das Recht leider vor der Technik kapituliert.

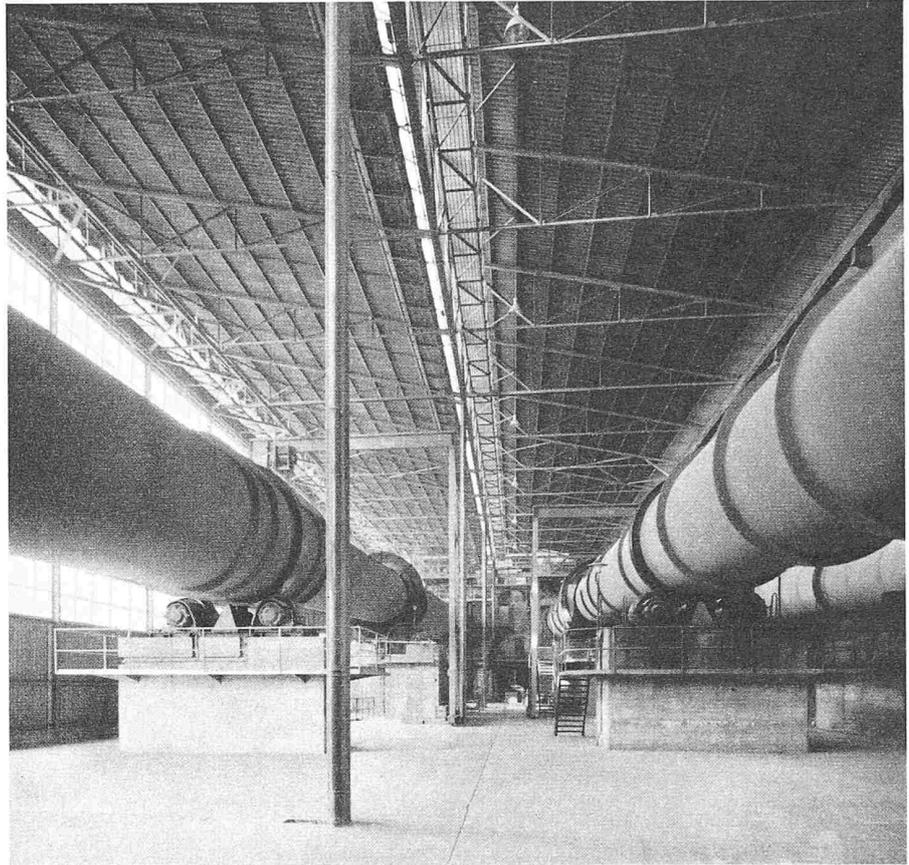


Bild 6. Ofenhalle III der Jurazementfabriken in Wildeggen

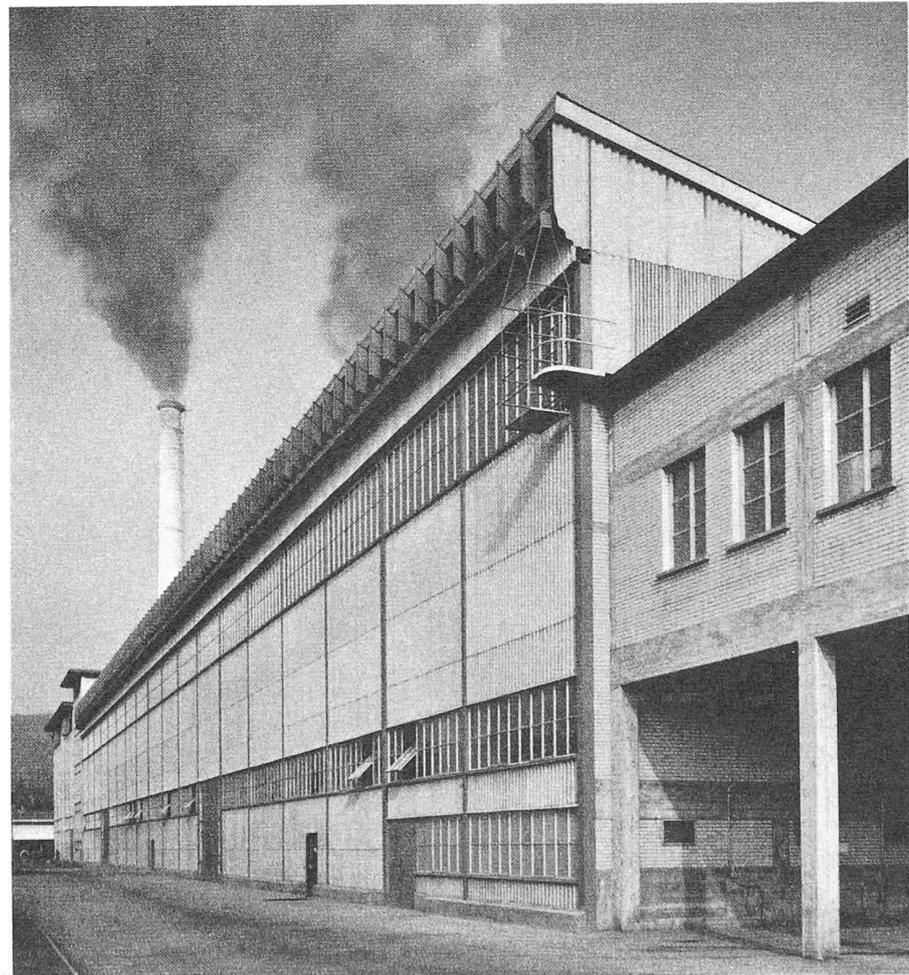


Bild 5. Nordfassade aus Westen. Arch. Th. Rimli, Aarau. Phot. Beringer & Pampaluchi