

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 40

PDF erstellt am: **11.09.2024**

### **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.

21 vom 14. und 21. 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, Fougea, 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-

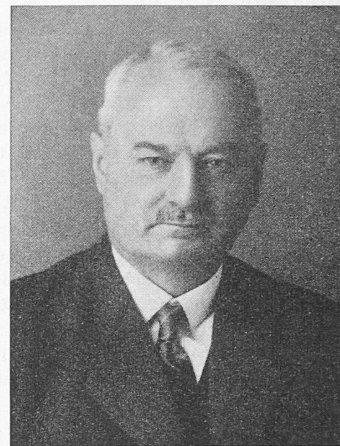
vollmacht, 1912 Oberingenieur, 1915 Prokurist, 1924 stellvertretender Direktor.

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 Schmiden. Hauptversammlung, anschliessend Vortrag von Dr. H. Curjel: «Probleme des Theaterbaues».