

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 6

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

Verlag Huber & Cie., dem er persönlich nahe stand, lieh er seinen Rat in literarischen Dingen.

Man hätte dem Rastlosen ein längeres Leben zugesprochen. Er, der noch als reifer Mann ein forschter Reiter und Schwimmer war, der Nächte ohne sichtbare Zeichen von Ermüdung durcharbeiten konnte, dem es am wohlsten war, wenn er im Hochgebirge sich winterlichem Frost und Schneesturm aussetzen konnte, er schien für ein hohes Alter bestimmt zu sein. Wahrscheinlich nagte aber das tödliche Leiden schon länger an ihm, als er den Seinen gestehen wollte. Gelegentliche Schwächeanfälle offenbarten dann die Gefahr. Mit stoischer Gelassenheit sah er sie nahen und hat er sich dem Schicksal gebeugt, und als ein vollkommen Gefasster, der sein Haus in allem wohlbestellt hatte, ist er dahin gegangen.

Miscellanea.

Das neue Dampfkraftwerk Gennevilliers bei Paris, das die verschiedenen bisherigen kleinen Kraftwerke ersetzen soll, ist am 5. Juli, anfänglich mit drei Einheiten zu je 44 000 kW, dem Betrieb übergeben worden. In seinem Vollausbau mit acht Einheiten zu 350 000 kW Gesamtleistung wird es das grösste Dampfkraftwerk der Welt darstellen. Gegenwärtig sind die vierte und die fünfte Maschinengruppe, die den ersten Ausbau vervollständigen werden, in Montage begriffen.

Das Kraftwerk ist direkt an der Seine, gegenüber Argenteuil, und an der Bahnlinie Paris-Le Havre gelegen. Das für den ersten Ausbau mit fünf Einheiten 86×54 m messende Kesselhaus ist, um die Verfeuerung der verschiedensten Kohlenarten zu gestatten, mit fünf Stirling-Kesseln und zehn Babcock & Wilcox-Kesseln ausgerüstet; der erzeugte Dampf hat 25 at Druck und 375° C Temperatur. Die Stirling-Steilrohr-Kessel haben je 2100 m^2 Heiz- und 1000 m^2 Ueberhitzerfläche. Sie besitzen je drei Ober- und zwei Unterkessel, die durch insgesamt 1680 Rohre von $74/82$ mm Durchmesser in Verbindung stehen. Die Babcock- & Wilcox-Kessel sind üblicher Bauart; sie haben je 1330 m^2 Heiz- und 760 m^2 Ueberhitzerfläche. Alle Kessel arbeiten mit künstlichem Zug nach dem bekannten indirekten Saugzugsystem von Louis Prat, wobei die teuren gemauerten Hochkamine entbehrlich sind. Die Dampfturbinen sind reine Aktionsturbinen System Zoelly von rund 60 000 PS Leistung bei 1500 Uml/min, die mit ihnen direkt gekuppelten Generatoren von 44 000 kW Normalleistung liefern Drehstrom von 6000 Volt, 50 Per. Drei Gruppen wurden von der Société Alsacienne de Constructions mécaniques in Belfort, eine von Schneider & Cie in Creusot und die fünfte, mit Generator ebenfalls von Schneider & Cie., von Escher Wyss & Cie. in Zürich geliefert. Das grösste Turbinen-Laufrad hat 2,8 m Durchmesser, die Gesamtlänge einer Maschinengruppe beträgt nur 4,5 m. Die Kondensatoren, die grössten bisher in Europa gebauten, haben 4 m Durchmesser und 10 m Länge und können bei einem Vakuum von 96,5% und 15° Kühlwasser-Temperatur 150 000 kg Dampf pro Stunde kondensieren. Die Uebertragung der Energie an die Unterstationen erfolgt mit 60 000 Volt. Eine eingehende Beschreibung des Kraftwerkes bringt „Génie Civil“ vom 1. Juli 1922.

Schweizerischer Techniker-Verband. Am 20. Mai fand in Solothurn die diesjährige Delegiertenversammlung des Schweizerischen Techniker-Verbandes statt. Nach dem Jahresbericht des Vorstandes zählte der Verband Ende 1921 insgesamt 2647 Mitglieder, gegenüber 2664 am Ende des Vorjahrs. Die Delegierten-Versammlung hatte über wichtige Anträge Beschluss zu fassen, die mit der Wahrung der Selbständigkeit und der politischen Neutralität des Verbandes in Zusammenhang stehen. So genehmigte sie, wie wir dem in den Nummern vom 13., 20. und 27. Juli der „Schweizerischen Techniker-Zeitung“ veröffentlichten Protokoll entnehmen, mit 73 gegen 3 Stimmen einen Antrag der Sektion Basel, es seien die paritätische Zusammensetzung des S.T.V. und seine politische Neutralität in den Statuten ausdrücklich festzulegen. Ein Antrag der Sektion Schaffhausen, der S.T.V. möchte im Hinblick auf die, im Gegensatz zu den einstigen Gründungs-Tendenzen immer schärfster werdende gewerkschaftliche Richtung der Leitung der „Vereinigung Schweizer Angestellten-Verbände“ aus dieser Vereinigung austreten, wurde darauf, als logische Folge des vorangehenden Beschlusses, mit 59 gegen 8 Stimmen ebenfalls angenommen. Es freut uns, diese Besinnung auf die Zwecke eines höheren technischen Berufsverbandes

feststellen zu können, und dies umso mehr, als zu Beginn des Jahres in der Tagespresse fälschlicherweise von der Mitwirkung des S.T.V. an der Gründung eines neuen schweizerischen Gewerkschafts-Beamten-Bundes berichtet worden war. Wir zweifeln nicht, dass dieses mit solcher Deutlichkeit ausgesprochene Festhalten an den bisherigen Traditionen des Schweizerischen Techniker-Verbandes auch auf seine Beziehungen zum „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein“ einen fördernden Einfluss haben werde.

Ausfuhr elektrischer Energie. Mit Beschluss vom 19. Juni 1922 hat der Bundesrat die der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. (SK) erteilte provisorische Bewilligung zur Ausfuhr von max. 6000 kW Sommerenergie nach Waldshut vorläufig bis zum 20. Juli 1922 verlängert, ohne dass für die bis dahin ausgeführte Energie menge Kompensation in Form einer Einfuhr schweizerischen Karbids nach Deutschland geleistet werden muss (vergl. Seite 9 dieses Bandes, 1. Juli 1922). Nachdem die kompensationslose Ausfuhr von den Regierungen der sechs Kantone Zürich, Glarus, Zug, Schaffhausen, Aargau und Thurgau befürwortet worden ist, und nachdem sich mit Rücksicht auf die Erklärungen der SK auch die Kommission für die Ausfuhr elektrischer Energie mehrheitlich in diesem Sinne ausgesprochen hat, hat der Bundesrat laut „Bundesblatt“ vom 26. Juli nunmehr zum Wiedererwägungsgesuch der SK Stellung genommen und die der genannten Gesellschaft erteilte provisorische Bewilligung bis zum 30. September 1922 verlängert, wobei die genannte Bedingung fallen gelassen wurde. Die übrigen an die provisorische Bewilligung vom 29. Mai 1922 geknüpften Bedingungen bleiben in Kraft (vergl. Band LXXIX, S. 294).

Umbau des Themse-Tunnels der City- and South London Railway. Die City- und South London Ry mit ihrem Tunnel unter der Themse war bekanntlich die erste von den Untergrundbahnen, in dem Sinne, wie wir den Begriff heute verstehen. Bei ihrer Anlage konnte man infolgedessen die Entwicklungsmöglichkeiten nicht übersehen, und hat denn auch einen Tunnelquerschnitt gewählt, der sich später als zu klein erwies. Dies gab namentlich dann Anlass zu Schwierigkeiten, als sich das Untergrundbahnenetz von London so entwickelte, dass Betriebsmittel von einem seiner Zweige auf den andern übergehen sollten. Man hat sich deshalb entschlossen, wie die „Z. d. V. D. E. V.“ mitteilt, den Tunnel zu erweitern und dabei die ganze Anlage so um- und auszubauen, wie es dem Stande der mittlerweile fortgeschrittenen Technik entspricht. Dies wird natürlich nicht ohne Unterbruch des Betriebes auf der betr. Untergrundbahnstrecke zwischen Euston und Moorgate möglich sein. Der Umbau soll im Laufe dieses Monates in Angriff genommen werden.

Eine freie deutsche Akademie des Städtebaues ist am 30. Mai in Berlin gegründet worden. Sie baut sich auf eine Reihe von örtlichen Organisationen auf, die den verschiedenen Wirtschaftsgebieten entsprechen. Solche „städtedäulichen Beiräte“ sind vorläufig für Essen, Stuttgart, Dresden, München, Breslau, Prag, Königsberg und Berlin gesichert. Zum Vorstand des Ganzen, dem zurzeit 36 Mitglieder angehören, und dessen Zentrale vorläufig Berlin sein soll, wurden Prof. Dr. Cornelius Gurlitt (Dresden), Dr. Ing. Robert Schmidt (Essen) und Stadtbaurat M. Berg (Breslau) gewählt. Die wichtigste Aufgabe der Akademie wird von den Gründern in der Beeinflussung der Gesetzgebung gesehen; ein Anfang hierzu bildet das Verbandsgebot des Ruhrkohlenbezirk.

R. H. Mantel, Ingenieur in Riga, hat zu Ende Juli den 25. Gedenktag seiner Ernennung zum Schweizerkonsul in Riga gefeiert. Freunde bringen ihm im „Bund“ ihren Dank dar für alles, was er in diesen bewegten Zeiten unsrer Landsleuten geboten hat, und wir schliessen uns auch namens seiner zahlreichen Kollegen aus der G.E.P. gerne ihnen an.

Nekrologie.

† E. La Roche. Dem seit Anfang Juli in den Engadiner Bergen verschollenen Architekten Emanuel La Roche wird von befreundeter Seite in den „Basler Nachrichten“ vom 21. Juli ein warmer Nachruf gewidmet, dem wir folgende wesentliche Angaben entnehmen:

Im Pfarrhause Ziefen, Kanton Baselland, am 17. Januar 1863 geboren, kam Emanuel La Roche schon in den Schuljahren mit seinen Eltern nach Basel, wohin sein Vater als Anstaltsleiter ins „Rebhaus“ berufen worden war. In diesem fand, neben der Anleitung durch Vater und Mutter auch durch den steten Verkehr