

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 7

**Nachruf:** Schlatter, Eugen

### **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:** 04.04.2026

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

**Ausbau der italienischen Wasserkraft.** Vom 1. Oktober 1928 bis zum 30. September 1929 sind in Italien Wasserkraftkonzessionen für 400 000 PS erteilt worden; davon entfallen 290 000 PS auf Oberitalien, 37 000 PS auf Mittelitalien und 74 000 PS auf Süditalien. Von der Gesamtmenge der konzessionierten Wasserkraften in Italien im Betrag von 5 680 000 PS entfallen 4 020 000 PS oder 71% auf Oberitalien, 1 060 030 PS oder 17% auf Mittelitalien und 600 000 PS oder 12% auf Süditalien und die Inseln.

**Ueber den Einfluss guter Beleuchtung auf die Arbeitsleistung** berichtet anhand englischer Versuche zahlenmässig das „Z. d. B.“ vom 22. Januar d. J. Darnach erhöhte in einem diskutierten Beispiel eine Verstärkung der Beleuchtung auf 100 lux durch rationellere Lichtführung ohne wesentliche Mehrkosten für Stromverbrauch die Arbeitsleistung auf 90% des Höchstwertes bei gutem Tageslicht, unter gleichzeitiger Verminderung der Arbeits-Fehler auf etwa die Hälfte.

**Eidgen. Kunstkommission.** Als Mitglieder dieser Kommission wählte der Bundesrat für eine vierjährige Amtsdauer Kunstmaler Sigismund Righini (Zürich), Bildhauer Eduard Zimmermann (Zollikon) und Architekt Martin Risch (Chur), die beiden letztgenannten an Stelle der ausscheidenden Mitglieder H. Hubacher, Bildhauer (Zürich) und N. Hartmann, Arch. (St. Moritz).

**Eidg. Kommission für Kunstdenkmäler.** Als Ersatz für drei ausscheidende Mitglieder wählte der Bundesrat als Mitglieder dieser Kommission für eine vierjährige Amtsdauer die Architekten Karl Indermühle (Bern) und Charles Henry Matthey (Neuenburg) sowie Kunsthistoriker Dr. phil. Linus Birchler (Schwyz).

**Deutscher Beton-Verein.** Die diesjährige Hauptversammlung findet in Berlin statt, und zwar von Montag den 17. März bis Mittwoch den 19. März. Die reichhaltige und interessante Vortragsliste ist zu beziehen beim D. B. V., Geschäftsstelle in Obercassel (Siegkreis); wir bringen einen Auszug davon in nächster Nummer.

**Die Schweizer Mustermesse** wird dieses Jahr vom 26. April bis 6. Mai abgehalten werden.

## NEKROLOGE.

† **Carl Dolezalek.** Am 24. Januar d. J. entschlief nach kurzer Krankheit Geh. Regierungsrat Prof. Dr. h. c. Carl Dolezalek auf seinem Gut in Blankenburg-Harz im Alter von 87 Jahren. Bis zum Schlusse des Sommersemesters 1927 verwaltete er noch in voller geistiger Frische die Lehrkanzel für Eisenbahn- und Tunnelbau an der Technischen Hochschule Charlottenburg. Er war einer der letzten, die noch die mächtige Entwicklung des Eisenbahn- und Tunnelbaues in der zweiten Hälfte des vergangenen und zu Beginn des gegenwärtigen Jahrhunderts beinahe ganz erlebten und zum Teil

aktiv mitmachten. Seine umfangreiche Tätigkeit verband ihn auch mit der Schweiz, wo er als einer der ersten Ingenieure am Bau des Gotthardtunnels teilnahm. Später wirkte er auch als Mitglied der Expertenkommission für den Einbruch im Lötschbergtunnel mit. Durch seine praktische Tätigkeit und seine zahlreichen, z. T. grundlegenden Veröffentlichungen hatte er sich zum Range einer weit über die Grenzen Deutschlands anerkannten ersten Autorität in seinem Fache, besonders im Tunnelbau, emporgearbeitet.

Mit Prof. Dolezalek ist ein glänzender Kollege, voll Humor und Wohlwollen jüngern Fachgenossen gegenüber, dahingegangen. Wer mit ihm persönlich zusammengetroffen, wird die markante Persönlichkeit nicht vergessen.

C. A.

† **Eugen Schlatter,** Architekt in St. Gallen, ist am 9. Febr. 56jährig einer kurzen, schweren Krankheit erlegen. Ein Lebensbild dieses bekannten S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen soll folgen.

† **Heinrich Wegmann,** Architekt der Brauerei Hürlimann in Zürich, ist im Alter von 51 Jahren gestorben.

## WETTBEWERBE.

**Bebauung der „Egg“ in Zürich-Wollishofen.** Zur Abklärung der Ueberbaumungsmöglichkeiten des Hügels südlich des alten Kirchleins von Wollishofen, zwischen Albisstrasse, Tannenrauchstrasse und Kilchbergstrasse, auf den die neue Kirche Wollishofen zu stehen kommen soll, und des südlich angrenzenden Gebietes bis zur Widmer- und Kalchbühlstrasse, wird unter den in der Stadt verbürgerten bzw. niedergelassenen Architekten ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Einlieferungstermin ist der 30. Mai 1930. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Prof. O. R. Salvisberg (Zürich), J. A. Freytag (Zürich) und Stadtbaumeister H. Herter, dem städt. Gartendirektor Max Bromme (Frankfurt a. M.), Stadtrat J. Baumann, Bauvorstand I, K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsplanbureau, und Sekundarlehrer J. Knecht, Aktuar der Kirchenpflege Wollishofen. Ersatzmänner sind Garteninspektor F. Rothpletz (Zürich) und Dr. E. Stauber, Kirchengutsverwalter. Für die Prämierung von höchstens fünf Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 12 000 Fr. zur Verfügung, dazu 3 000 Fr. für allfällige Ankäufe. Der Stadtrat wird darüber frei entscheiden, ob einer der prämierten Entwürfe der spätern Ausführung zugrunde zu legen ist. Verlangt werden: Lageplan 1 : 500, die nötigen Längen- und Querprofile 1 : 200, ein genau durchgearbeitetes Modell 1 : 500, Eintragung auf die photographische Unterlage, und Erläuterungsbericht. Programm und Unterlagen können gegen Einzahlung von 40 Fr. bei der Planverwaltung des Tiefbauamtes, Stadthaus, III. Stock, Zimmer 206, je zwischen 9 und 11 h bezogen werden. Sie sind selbst bis zum 3. März im IV. Stock (Lichtthof) ausgestellt.

A côté de ces excursions à Fontainebleau et au Hâvre, le programme avait encore prévu, pour le groupe n° 9, la visite des *Souffleries et Laboratoires du Service des Recherches de l'Aéronautique*. Une trentaine de collègues, dont plusieurs accompagnés de leur épouse, s'étaient joints à ce groupe. Ils furent reçus des plus aimablement par M. Grad, inspecteur général, qui leur fit visiter d'abord les deux souffleries (tunnels aérodynamiques, système Eiffel) qui servent à toutes sortes d'expériences avec des maquettes d'aéroplanes ou des parties d'avions en vraie grandeur. La plus grande de ces souffleries a un tunnel de 3 m et une hélice de 6 m de diamètre actionnée par un moteur de 1000 ch.; la vitesse de l'air, qui doit correspondre à la vitesse de vol d'un avion, peut atteindre 84 m/sec (300 km/h), mais en général une vitesse de 50 m/sec (180 km/h) est suffisante. Le reporter officiel n'a malheureusement pu suivre la visite des installations jusqu'au bout; il lui faut donc céder la plume au reporter-adjoint n° GEP 3268 qui veut bien compléter le rapport comme suit.

Die verschiedenen Labors, namentlich chemischer und physikalischer Natur, zeigten wenig Neues, zeugen aber von einer regen und vielseitigen Prüfungs- und Untersuchungs-Tätigkeit dieses Institutes. Nach absolvierter Besichtigung führte uns das Auto in eine ländliche Gegend nach einem fast einsam stehenden Restaurant am Saume eines Waldes; versunken und vergessen ist der schöne Name des Ortes, doch tauchen gewisse Dinge lebhaft in unserer Erinnerung auf. Eine festlich geschmückte Tafel stand im Freien bereit, und die Empfangshonours wie die Leitung des Diner übernahm die Patronne, eine typische Französin mit ausgezeichnetem

Mundwerk, nicht mehr ganz jung, aber doch für den Akt derart gekleidet, dass man deutlich merkte, dass sie für diese bedeutenden Gäste sich ganz besondere Mühe gegeben, um einen imposanten Eindruck zu machen. Wohl versehen auch mit allen Zutaten eines französischen Diner, Café und Liqueur, setzten wir uns wieder ins Auto. Die Fahrt ging durch Wald, zwischen Feldern, an kleinen Ortschaften vorbei nach dem Flugplatz Villacoublay, wo wir in der Flugzeughalle verschiedene Militärflugzeuge besichtigten.

Der Glanzpunkt aber dieser Exkursion war der Besuch des Flugplatzes der Morane-Saulnier-Flugzeugwerke. Tollkühn produzierte sich ein Flieger mit einem Schaufliegen ganz ersten Ranges. Kaum hatte sich das Flugzeug vom Boden erhoben, als es in unserer unmittelbaren Nähe fast über unseren Köpfen schon einen Looping ausführte. Die frappante Sicherheit und grosse Fertigkeit, mit der dieser Flieger sein Flugzeug lenkte, erstaunte nicht nur uns Laien, sondern sogar unseren Schweizerflieger G. Bernus. Drei Saulnier Flugzeuge wurden uns in ungemein liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt, und Jung und Alt machte da die erste Fahrt in den Lüften (allerdings ohne Looping, Red.). Nur eine Dame, deren Name hier festgehalten zu werden verdient, die Gemahlin des G. E. P.-Ausschuss Mitgliedes E. Maier aus Schaffhausen, konnte nach einigem Ueberreden dazu bewogen werden, auch einen Flug zu wagen. Gross war die Begeisterung aller, denen es vergönnt war, Paris, wenn auch in einiger Entfernung, von oben zu sehen. Auf der ganzen Rückfahrt nach Paris hörte man nur ein begeistertes Gespräch über die eben erlebte „Lufttaufe“, und lange noch werden wohl diese Erinnerungen weiter leben.

(à suivre.)