Le soixantième anniversaire de la G.e.P.: assemblée générale du 27 au 30 Septembre 1929 à Paris

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 7

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-43953

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

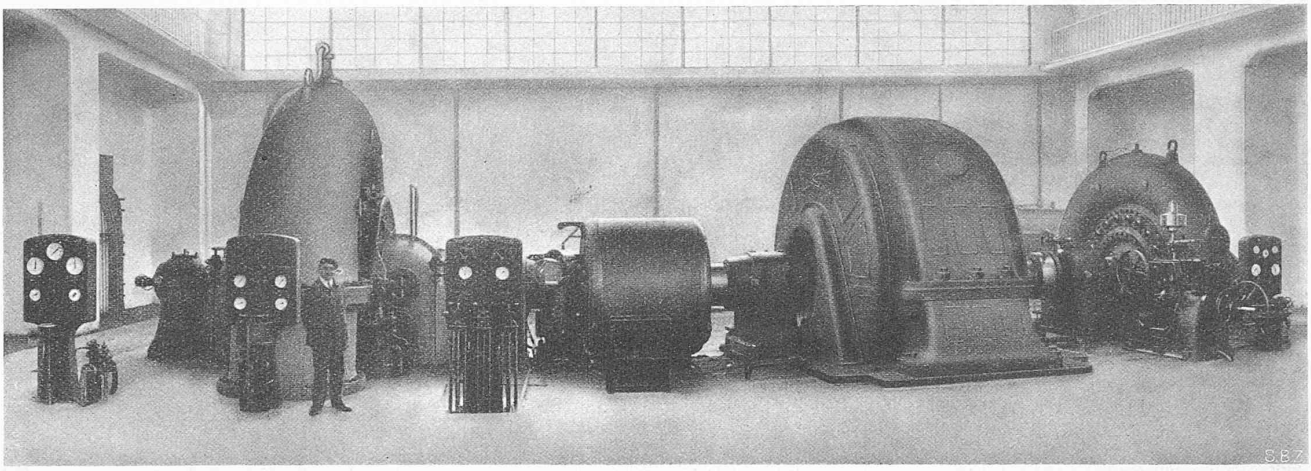


Abb. 1. Pumpengruppe im Speicherkraftwerk Niederwartha. Von links nach rechts: Pumpe, Reibungskupplung, Motor-Generator, Turbine.

Betonierung sind bestellt und auch zum Teil bereits montiert. In einer zentralen Aufbereitungsanlage soll das gesamte benötigte Material gereinigt und sortiert werden; hierauf wird die Verteilung an die verschiedenen Verwendungsstellen vorgenommen werden. Für die Betonierung der Schleusen sind zwei fahrbare Türme von 60 m Höhe vorgesehen, die die Gussrinnen tragen. Beim Maschinenhaus wird der Beton von zwei Dienstbrücken (auf eisernen Pylonen, die einbetoniert werden) aus zur Verteilung gelangen. Ein Kabelkran wird die Anlage vervollständigen. Für die Betonierung der Böschungen des Oberwasserkanals wird eine oben und unten fahrbar gelagerte eiserne Gerüstkonstruktion aufgestellt. Mit den beschriebenen Installationen werden täglich 500 t Zement verarbeitet werden können. Die Arbeiten am Stauwehr sind ebenfalls schon bedeutend vorgerückt. St.

Dritter Internationaler Kongress für Neues Bauen. Am 3. Februar d. J. tagte bei Le Corbusier in Paris die Kommission, die mit der Ausarbeitung des Programmes für den dritten internationalen Kongress für Neues Bauen betraut war. Ausser Le Corbusier nahmen Victor Bourgeois (Brüssel), Hans Schmidt (Basel), Mart Stam (Frankfurt-Rotterdam) sowie der Sekretär des Verbandes Dr. S. Giedion (Zürich) teil; Ernst May (Frankfurt) und Walter Gropius (Berlin) waren dienstlich verhindert, in Paris zu erscheinen. — Es wurde beschlossen, dass der dritte Kongress in Brüssel im Palais des Beaux-Arts vom 2. bis 4. Oktober 1930 stattfinden solle. Er wird das Thema des Frankfurter Kongresses 1929 „Die Wohnung für das Existenzminimum" fortführen und erweitern. Vor allem wird er die Folgen berücksichtigen, die eine fruchtbare Lösung dieses Problemes in Bezug auf die Boden-Parzellierung nach sich zieht.

Wie in Frankfurt, so wird auch in Brüssel eine Ausstellung das Thema des Kongresses erläutern. Ausser der in Frankfurt und seither auch in Basel und Zürich bereits gezeigten Grundrissausstellung der Wohnung für das Existenzminimum [1]) wird ent-

[1]) Vergl. „S. B. Z.", Seite 24* dieses Bandes (vom 11. Januar 1930).

Le soixantième anniversaire de la G. E. P.

Assemblée générale du 27 au 30 Septembre 1929 à Paris.

(Suite de la page 71).

L'après-midi et la soirée du dimanche avaient été déclarées „libres". Le reporter peut donc les passer sous silence (il vaut du reste mieux ne pas risquer de commettre des indiscrétions) et reprendre son rapport le lundi matin, au moment où trois grands auto-cars emmenèrent près d'une centaine de collègues du groupe nº 7 vers les châteaux de Vaux et de Fontainebleau. Voici ce que notre aimable coreporter nº GEP 3737 est à même de nous raconter de cette excursion.

Alle jene, die sich noch rechtzeitig zur Teilnahme an der Exkursion der Gruppe 7 entschlossen hatten, werden dies gewiss nie bereuen, wurde es doch für manchen ein niewiederkehrendes Erlebnis, das heute noch bewohnte Château de Vaux besichtigen zu dürfen. — Mit der bei der G. E. P. in Paris bereits zur Gewohnheit gewordenen Verspätung fuhren die drei Autocars, oder nach schweizerischer Anschauung „chars à bancs", in den nebelfeuchten Morgen hinaus, wiederum chaproniert von unserm unermüdlichen Führer Dr. Claude Lucas. Im Schloss Vaux wurde die 100 Damen und Herren umfassende Gruppe von den Besitzern, Mr. und Mme. L. Sommier, aufs liebenswürdigste empfangen und, nach kurzem Referat über Entstehung und Geschichte des Gebäudes, durch die Parterre-Räumlichkeiten geführt, die wundervolle, aus der Zeit des „Sonnenkönigs" stammende und unverändert gebliebene Möblierung und Innenausstattung aufweisen. Daran schloss sich ein einstündiger Rundgang durch den für schweizerische Begriffe unheimlich grossen Park, der übrigens als Vorbild für die Anlagen in Versailles gedient haben soll, mit prunkvollen Beeten, Terrassen, Alleen, ausgedehnten Waldungen, Fontainen und grossen Wasserbassins, die man auf einer Fähre überquerte. Zum Schluss wurde eine feudale Stärkung kredenzt, die unserem allzeit bereiten Luzerner Kollegen E. Vogt Gelegenheit bot, im Namen aller für den gastfreundlichen Empfang den wärmsten Dank auszusprechen.



La visite du Château de Vaux.
Au haut de l'escalier M. et Mme. Sommier, au premier plan M. Lucas venant annoncer que les auto-cars sont prêts à partir.

Nach kurzer Autofahrt wurde das Dorf Fontainebleau erreicht, wo ein frugaler Lunch unser wartete, der die ermüdeten Glieder stärkte und die Stimmung hochbrachte. Hierauf wurde in kleinern Gruppen und unter kundiger Führung des Konservators und dessen Assistenten das weltberühmte Château de Fontainebleau besichtigt, dessen Sehenswürdigkeiten jedem Kameraden in Erinnerung bleiben. — Dass auch an diesem Abend „soirée libre" erklärt worden war, kam manchem zu Gute, um seinem durch die glücklich überstandenen drei Festtage etwas hergenommenen, gegen das Ende zu noch gründlich durchgerüttelten Körper, sowie seinem gleichfalls durch die vielen eindrucksreichen Sehenswürdigkeiten ermüdeten Geiste endlich die wohlverdiente Ruhe zu gönnen. Die vielen unverbesserlichen, ganz besonders aber jene „ohne Anhang" (Nr. 3737 hatte eben einen. Red.), sollen aber auch noch diese Nacht das Panier des Festes à la parisienne geschwungen haben. —



Assemblée générale de la G.E.P. à Paris. — Les participants à l'excursion au Hâvre, sur le paquebot rapide „France".

sprechend dem erweiterten Thema eine Darstellung „Rationeller Geländeerschliessungsmethoden" gegeben werden. Daran schliessen sich Vorschläge für eine Lösung der Wohnung für das Existenzminimum ohne Rücksicht auf die bestehenden Baugesetze. Eine Uebersicht über die Bautätigkeit Frankfurts, sowie ausgeführte Wohnungen werden die Ausstellung ergänzen. Nähere Auskunft erteilt der Sekretär des Kongresses, Dr. S. Giedion, Zürich 7, (Doldertal 7).

Elektrifikation der „Weissensteinbahn" Solothurn-Münster. Die Frage der Elektrifikation der Solothurn-Münster-Bahn ist in ein akutes Stadium getreten. Unter der Einsicht, dass diese Bahnlinie mit zwei ungefähr gleichwertigen Rampen sich besonders gut dazu eignen würde, hatte man schon während des Baues der am 1. August 1908 dem Betriebe übergebenen Bahn[1]) diese Frage erwogen und Projekte dafür aufgestellt. Ihre Verwirklichung scheiterte damals an der Unmöglichkeit, die dazu nötigen grössern Geldmittel aufzubringen. Auch seither ist die Frage wiederholt wieder aufgeworfen, aber immer wieder hinausgeschoben worden. Nunmehr ist ein neuer Voranschlag aufgestellt worden, nach dem die Einphasenwechselstrom-Elektrifikation der S.M.B. auf 1 450 000 Fr. zu stehen käme, inbegriffen 800 000 Fr. für zwei elektr. Lokomotiven und einen Motorwagen. Auf Grund des Verkehrs von 1928 und unter der Voraussetzung der Betriebsgemeinschaft mit der Emmentalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn errechnet man eine jährliche Betriebsersparnis von 92 000 Fr., bezw. eine Verzinsung des aufzuwendenden Baukapitals (von 1,45 Mill. Fr.) von 6,46 %. Angesichts dieser Feststellungen und in Anbetracht der zu erhoffenden günstigen Rückwirkungen auf die Frequenz der Bahn soll die Finanzierung anhand genommen werden.

[1]) Vergl. ihre Beschreibung in Band 58, Seite 1* ff. (Juli 1911).

Qu'on nous permette ici une observation: un nombre relativement élevé de collègues n'avaient pas jugé nécessaire de se faire inscrire dans le délai fixé comme participant à l'excursion. Cela ne les a néanmoins pas empêchés de grimper les premiers dans les auto-cars, sans aucun égard pour ceux qui s'étaient fait inscrire à temps et dont un grand nombre durent attendre près d'une heure qu'un troisième auto-car, réquisitionné au dernier moment, vienne les prendre. Ceux de nos collègues qui, la plupart du temps par pure indifférence, agissent ainsi, ne se rendent-ils donc pas compte de ce que deviendrait l'organisation d'une assemblée si chacun pensait comme eux: „un" de plus ou de moins, cela n'a pas d'importance?

Le groupe n° 8, comptant également une centaine de participants, s'embarqua pour *Le Hâvre*, où on avait prévu, pour la matinée, la visite du transatlantique „Ile-de-France", le plus moderne des transatlantiques français. Toutefois, celui-ci étant en voyage, on lui avait substitué un autre paquebot rapide de grand luxe, la „France", qui n'intéressa pas moins ceux qui n'avaient jamais mis les pieds sur un paquebot de ces dimensions. Après un déjeuner en groupes, ce fut, d'après les renseignements qui nous ont été transmis verbalement par notre coreporter n° GEP 1992, la réception officielle par l'Administration du port, au cours de laquelle les participants entendirent une communication fort bien documentée sur le développement et l'avenir du port du Hâvre. Puis ce fut la visite à fond — un peu trop à fond peut-être — des vastes entrepôts qui caractérisent le Hâvre comme centre d'importation de café et de viandes frigorifiées, et des vastes docks avec leurs installations modernes tout à fait exemplaires („tip-top", nous a dit un collègue qui s'y connaît), et qui suffiront à un trafic bien plus intense que celui que le port a actuellement. La visite de la plage, des batteries de défense du port avec ses canons gigantesques, et enfin l'ascension du phare terminèrent cette visite dont tous les participants garderont un excellent souvenir, comme du reste de l'accueil chaleureux que leur a réservé l'Administration du port.



Au pied de l'escalier du Château de Fontainebleau.

Ausbau der italienischen Wasserkräfte. 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 Wasserkräfte in Italien im Betrag von 5 680 000 PS entfallen 4 020 000 PS oder 71 % auf Oberitalien, 1 060 000 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., Geschäftstelle 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 Ueberbauungsmöglichkeiten 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 bezw. 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 Prämiierung von höchstens fünf Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 12 000 Fr. zur Verfügung, dazu 3000 Fr. für allfällige Ankäufe. Der Stadtrat wird darüber frei entscheiden, ob einer der prämiierten 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 daselbst bis zum 3. März im IV. Stock (Lichthof) ausgestellt.

A côté de ces excursions à Fontainebleau et au Hâvre, le programme avait encore prévu, pour le groupe n° 9, la visite des *Soufflerieset 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 reçu des plus aimablement par M. Grard, 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 Empfangshonneurs 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.)