

# Savary, Edouard

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 25

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

lichkeit der Reisenden ist durch ein Restaurant, Läden, ein Post-, Telephon- und Telegraphenbureau und ein Hotelquartierbureau gesorgt. Die Bilder in «Technique des Travaux» vom Juni 1936 vermitteln vom schlichten, un pompösen Aeussern einen sympathischen Eindruck.

**Leuchtgas als Treibstoff für Omnibusse.** Die Autarkiebestrebungen Deutschlands führen auch zu Versuchen, die Stadt-omnibusse Berlins mit Leuchtgas als Treibstoff zu betreiben. Das Gas wird auf 350 at verdichtet in Stahlflaschen auf den Autobussen mitgeführt. In der Verteilorganisation erstrebt man zentralisierten Betrieb derart, dass die kleinen, festen oder beweglichen und direkt an das städtische Netz angeschlossenen Verdichterstationen, die über das ganze Stadtgebiet an den Endpunkten der Omnibuslinien verteilt sind, zugunsten einer grossen zentralen Anlage und fahrbarer Tankstellen aufgegeben werden. Die Betriebskosten der Autobusse sollen um 35 % gesenkt worden sein. Das Anzugsvermögen des Motors erleidet keine Einbusse; der Oelverbrauch ist infolge Wegfall der Verdünnung durch Benzin geringer. An Stelle von 1 l Benzin werden 1,8 bis 2,0 m<sup>3</sup> Leuchtgas benötigt.

**Das Rumänische Energie-Institut (J. R. E.)** hat am 22. Nov. d. J. sein zehnjähriges Bestehen gefeiert, bei welcher Gelegenheit besonders die Verdienste seines Gründers Prof. C. D. Busila (des auch international bestbekanntesten Vizepräsidenten der Weltkraftkonferenz) um die Entwicklung des Institutes in warmen Worten hervorgehoben wurden. Die von ihm geleitete Tätigkeit des Institutes ist äusserst vielseitig und intensiv; sie umfasst u. a. die Studien betr. die richtige Ausnützung und Verteilung der so reichen natürlichen Energiequellen Rumäniens, Erlass von technischen Vorschriften, Herausgabe einer Zeitschrift und Verbindung mit den internat. Institutionen ähnlicher Art.

D. Pavel, ehem. Ass. E. T. H.

**Aus dem Bauvoranschlag der SBB für 1937,** der auf die äusserst bescheidene Summe von 25 Mill. Fr. zusammengeschrumpft ist, ragt als einziges bedeutendes Bauobjekt die Linienverlegung Wylerfeld-Bern (Lorrainehalde) mit 3,4 Mill. Fr. hervor. Mit Beträgen von je rund 1/3 Mill. Fr. erscheinen die Bahnhöferweiterungen in Genf und Neuenburg, das zweite Geleise Emmenbrücke-Sentimatt, die Stellwerkanlage Sargans und die Elektrifikation der Strecke Sonceboz-Moutier. Unter den Ausgaben für Rollmaterial interessieren am meisten 1,6 Mill. Fr. für Leichttriebwagen und -Züge; für den Bau von Personenwagen sind 2, von Güter- und Gepäckwagen 2,7 Mill. Fr. vorgesehen.

**Die Bogenstaumauer von Marèges, Dordogne,** von der hier<sup>1)</sup> schon wiederholt die Rede war, ist auch in «Technique des Travaux» vom Februar 1936 beschrieben. Die vielen Bilder zeigen die Einrichtungen zum Vorspannen der Druckstollenarmierung, die ungewohnte Form der Bogenstaumauer u. a. m. Eine Uebersichtsskizze enthält die ausgebauten und projektierten Kraftanlagen der Haute-Dordogne, von denen die von Marèges eine der bedeutendsten ist.

**Gasholz-Tankstellen in der Schweiz.** Da das Holz als Motorentriebstoff für Nutzfahrzeuge fortwährend stark an Interesse gewinnt, befasst sich der Schweiz. Verband für Waldwirtschaft mit der Organisation eines Gasholz-Tankstellennetzes. In Aarau, Lenzburg, Neuchâtel, St. Blaise und Solothurn sind solche Tankstellen bereits dem Betrieb übergeben worden, während in Bern, auf den 1. Schweiz. Kongress zur Förderung der Holzverwertung hin, fünf weitere errichtet wurden.

## NEKROLOGE

† **Edouard Savary,** Ingenieur, wurde am 15. März 1884 in Payerne geboren. Er war ein glänzender Schüler der Ingenieurschule von Lausanne, wo er im Jahre 1906 das Diplom als Maschinen-Ingenieur erwarb. Sehr früh schon fühlte er sich zur Eisenbahn hingezogen. Er begann seine Tätigkeit bei den SBB in der Werkstätte in Yverdon und fuhr während dieser Zeit als Heizer und Führer. Um sich im Lokomotivbau weiter zu vervollkommen, arbeitete Savary dann zwei Jahre in verschiedenen industriellen Unternehmen, so bei Gebrüder Sulzer in Winterthur, in der Firma Wüscher & Cie. in Feuerthalen und in der S. L. M. Winterthur. Im Jahre 1909 trat er endgültig in den Bundesbahndienst ein, wo er sich sehr rasch durch sein gründliches Wissen auszeichnete. Er rückte von Stufe zu Stufe bis zum Stellvertreter des Betriebschefs des Kreises I vor und leitete in dieser Eigenschaft den Zugförderungsdienst. 1929 brachte seine Ernennung zum Direktor des Kreises I.

«Die Behörden hatten bei dieser Auswahl eine überaus glückliche Hand gehabt», sagte Generaldirektor Schrafl in seiner Trauerrede. «Obwohl Edouard Savary aus dem maschinentechnischen Fach hervorgegangen war, konnte er sich nichtsdestoweniger auf allen Gebieten der Bahnverwaltung vorzüglich aus und beherrschte sie nicht minder gut als sein Grundfach. Er verfügte über einen blendenden Verstand und eine ungewöhnliche Auffassungsgabe, die es ihm ermöglichten, sich rasch und leicht in die heikelsten Eisenbahnfragen einzuarbeiten, sodass ihm auf dem Eisenbahngebiet fachlich wirklich nichts fremd war. Neben diesen Eigenschaften besass er hervorragende organisatorische Gaben, sowie eine ausgesprochene Chefnatur. Wir, die ihn an der Spitze des Kreises I sowie in unsern Räten und in den zahlreichen Kommissionen, denen er angehörte, am Werke gesehen haben, wissen, was wir seinem Eingebungsvermögen und seiner unerschöpflichen Aufopferung verdanken.»

Auch wenn man sich die Entwicklung der weiteren technischen Kreise im Kanton Waadt während der letzten 15 Jahre vor Augen führt, erscheint immer und überall die sympathische und zugleich energische Führergestalt von Edouard Savary. Seine Tätigkeit im Schosse des Waadtländischen Ingenieur- und Architektenvereins war äusserst fruchtbringend; ihm ist das grosse Werk der Vereinigung des ehemaligen Waadtländischen Ingenieur- und Architektenvereins mit der waadtländischen Sektion des S. I. A. zu verdanken. Wer jene Epoche miterlebt hat, weiss den Wert dieser Reorganisation zu schätzen, die heute ihre Wirkungen zeitigt; die Zahl der Mitglieder ist seither auf 300 gestiegen, und der waadtländische Verein ist die zweitgrösste Sektion des S. I. A. geworden.

Auch die Ingenieurschule von Lausanne wird nicht nur einen Lehrer, dessen lebendiger Unterricht von allen seinen Schülern geschätzt war, vermissen, sondern auch einen unvergleichlichen Freund, dessen Gefühle sich nicht in schönen Worten, sondern in der Tat offenbarten. Der Kanton Waadt schliesslich verliert mit ihm einen einflussreichen Mitbürger, der seine Aufgaben mit Eifer und aussergewöhnlicher Tatkraft durchführte. Er war aber nicht nur ein Chef im wirklichen Sinne des Wortes, sondern auch ein echter und erprobter Freund, und die Erinnerung an ihn, der am 8. Oktober d. J. unerwartet abberufen wurde, wird in aller Gedächtnis lebendig bleiben.

## WETTBEWERBE

**Kirchgemeindehaus in Männedorf.** Das Preisgericht, zusammengesetzt aus: Gemeindepräs. J. Käser, Präs. (Männedorf), den Architekten K. Knell (Küsnacht), W. M. Moser (Zch.), Hch. Oetiker (Zürich) und Lehrer A. Leemann (Männedorf), entschied wie folgt über die eingegangenen Projekte:

1. Rang (650 Fr.): Arch. K. Kaufmann (Männedorf),
2. Rang (550 Fr.): Hanhart & Schmid, Arch. (Zürich),
3. Rang ex aequo (300 Fr.): Müller & Freytag, Arch. (Thalwil) Arch. H. Moser (Herliberg),
4. Rang (200 Fr.): Pestalozzi & Schucan, Arch. (Zürich).

Ausserdem wurde jeder beteiligte Architekt mit 300 Franken entschädigt.

**Tonhalle und Kongressgebäude in Zürich** (Seite 55 und 261 lfd. Bds.). Das Preisgericht wird erst nach Neujahr zusammentreten, sodass das Urteil auf Mitte Januar zu erwarten ist.

## LITERATUR

**Kunstgeschichte der Schweiz.** Von den Anfängen bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Von *Joseph Gantner*, Privatdozent an der Universität Zürich. Erster Band: Von den helvetisch-romischen Anfängen bis zum Ende des romanischen Stils. Grosses Quartformat, XVI/290 Seiten mit 236 Bildern und Plänen. Frauenfeld 1936, Verlag Huber & Co. Preise: bei Subskription für das ganze Werk, Band I geb. 26 Fr., bei Einzelbezug 30 Fr. Beim Erscheinen des dritten (letzten) Bandes wird der Vorzugspreis aufgehoben.

Ohne einer eingehenden Besprechung vorzugreifen, möchten wir das Werk unsern Lesern nur mit dem Hinweis besonders empfehlen, dass die Architektur darin verhältnismässig stärker berücksichtigt ist als andere Zweige der Kunst, und dass ein reiches und schön gedrucktes Abbildungsmaterial den Band auch als Bilder- und Nachschlagbuch für Laien wertvoll erscheinen lässt. Red.

**100 alte Berner Holzhäuser und Bauernstuben.** Von *M. Lutz*, Architekt. Bern 1936, Selbstverlag des Verfassers (Hohliebestr. 15). Preis: als Buch Fr. 16.50, als Mappe Fr. 15.50.

Ein Werk, das 100 Tafeln im Format 20 × 30 cm umfasst, zum weitaus grössten Teil perspektivische Ansichten, ergänzt durch Einzelheiten und Grundrisse; alles in klarer, deutlicher Strichzeichnung. Dem Freund unserer prachtvollen bernischen Holzbauweise — und wer wäre das nicht — wird die Mappe grosse Weihnachtsfreude bereiten. Red.

<sup>1)</sup> Bd. 104, S. 282 und Bd. 108, S. 71.