

Grod, Lazare

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 33

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.

der Elektrizitätswerke Kandergrund, Spiez, Mühleberg, Kallnach, Hagneck und Bannwil der Bernischen Kraftwerke, sowie der Elektrizitätswerke Handeck und Innertkirchen der Kraftwerke Oberhasli gezeigt. Das schöne Album zeigt, wie gut sich die Wasserkraftanlagen der Landschaft anpassen. Es kann jedem Wasserbauer und Naturfreund bestens empfohlen werden.

C. F. Kollbrunner

Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847 bis 1947. Eine geschichtlich-technische Darstellung der im Bahnbetrieb in der Schweiz gestandenen Dampflokomotiven. Von *Alfred Moser*, alt Lokomotivführer der SBB, Basel. 32 Seiten, 39 Abb. Verlag Birkhäuser, Basel 1947. Preis broschiert 8 Fr.

Durch den vorliegenden Nachtrag zu der im Jahre 1936 erschienen 2. Auflage des bekannten Buches von A. Moser erhält das Werk, das nun ein volles Jahrhundert umfasst, seinen durch die Sache bedingten endgültigen Abschluss. Der Nachtrag enthält Ergänzungsbilder von Lokomotivtypen der Haupt- und Nebenbahnen, die im Hauptwerk fehlten oder nur unbefriedigend zur Darstellung kamen. Der rekonstruierte Zug der «Spanischbrötli-Bahn» wird besonders gut behandelt. Ein Verzeichnis der in den Jahren 1937 bis 1946 ausgerichteten Dampftriebfahrzeuge aller Bahnen und eine Bestandsliste pro Ende 1946 ergänzen die Sammlung. Der Nachtrag wird allen Lokomotivfreunden Freude bereiten und ist namentlich den Besitzern des Moserschen Buches zur Anschaffung zu empfehlen.

A. Ostertag

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Fire Grading of Buildings. Part I: General Principles and Structural Precautions by a Joint Committee of the Building Research Board of the Department of Scientific & Industrial Research and of the Fire Office's Committee. 118 p., 8 fig. and 4 tables. London 1946, published for the Ministry of Works by His Majesty's Stationery Office. Price 1 s 6 d.

Der Erdbau. Dritte, umgearbeitete und erweiterte Auflage. Von a. o. Prof. Dr. Julius Duhm. 265 S., 215 Zeichnungen und 44 Tabellen im Text. Wien 1946, Verlag Georg Fromme & Co. Preis kart. 22 Fr.

Erfindungs-Revue. Heft 2. Kurzberichte über Erfindungspatente. 48 S. mit 152 Zeichnungen und Angabe der Erfinder-Adressen. Basel 1947, Verlag Gebr. Riggenschach, Preis geh. Fr. 2.50.

Moderne Schweizer Architektur. Teil II, Lieferung 5. Herausgeber: Max Bill, Paul Budry, Werner Jegher, Georg Schmidt und Egidius Streiff. 48 Kunstdruckseiten in Mappe. Preis 9 Fr. Sammelschachtel für alle Lieferungen 6 Fr., Gesamtpreis des II. Teils 50 Fr. Basel 1947, Verlag Karl Werner.

NEKROLOGE

† **Lazare Grod** von Genf, geboren am 20. Mai 1899, ist am 8. August nach kurzer, schwerer Krankheit in Zürich gestorben. L. Grod studierte von 1917 bis 1921 an der Abteilung für Maschineningenieurwesen der E. T. H. in Zürich, arbeitete darauf ein Jahr als Volontär bei den Titan-Werken in Kopenhagen, nachher ein weiteres Jahr bei der Firma Christophe in Bruxelles und von 1923 bis 1937 als Elektroingenieur bei der Firma Henri Benedictus in Bruxelles, der er von 1930 an als Direktor vorstand. Unser G. E. P.-Kollege kam dann in die Schweiz und leitete als Direktor die Firma Tungsram Elektrizitäts-A.-G., Zürich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. W. JEGHER (abw.), Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Sektion Bern Protokoll der Hauptversammlung

Freitag, 28. März 1947, 20.15, im Hotel «Bristol» in Bern.

Entschuldigungen: F. Gerber (Vorstand), Eichenberger (CC), Lanzrein, Oesterhaus (Delegierte).

Vorsitz: H. Daxelhofer.

1. Das Protokoll der Hauptversammlung vom 6. April 1946 wird genehmigt.

2. Der Tätigkeitsbericht für das Vereinsjahr 1946/47, erstattet vom Vorsitzenden, wird einstimmig genehmigt.

3. Bericht der Ständekommission. In Abwesenheit des Präsidenten, Arch. H. Streif, referiert Dr. H. Oertli: Zur Behandlung kamen im Vereinsjahr drei Fälle, zwei davon sind noch hängig, einer konnte in kollegialer Weise erledigt werden. Dagegen hat die St. K. beim Vorstand Beschwerde eingereicht gegen Arch. Rob. Bannwart, Solothurn, wegen Nichterscheinens vor der St. K. trotz mehrfacher Einladung und Warnung. Der Vorstand hat die Klage an das CC weitergeleitet, dessen Antwort steht noch aus.

4. Genehmigung der Jahresrechnung 1946/47, Budget

1947/48, Festsetzung des Jahresbeitrages an die Sektion. — Gemäss Rechnungsablage des Kassiers Arch. W. Gloor schliesst die Jahresrechnung bei Fr. 4145.95 Einnahmen und Fr. 4224.— Ausgaben ab mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 78.05. Das Vereinsvermögen beträgt auf 28. Februar 1947 Fr. 7924.23. — Für das Budget 1947/48 liegen zwei Varianten vor: 10 Fr. bzw. 12 Fr. Die Abstimmung ergibt Genehmigung der Jahresrechnung 1946/47; die Erhöhung des Sektionsbeitrages auf 12 Fr. wird beschlossen und damit das Budget 2, welches mit Fr. 4950.— Einnahmen und Fr. 4950.— Ausgaben ausgeglichen ist, genehmigt.

5. Unterstützungsfonds: Er wurde nicht benützt und beträgt auf 28. Februar 1947 Fr. 2925.60. Eine Erhöhung dieses Fonds ist in Aussicht genommen.

6. Verschiedenes und Umfrage: Der Präsident macht Mitteilungen über in Aussicht genommene Sommerveranstaltungen.

Schluss des offiziellen Teiles 21.15 Uhr.

Der Protokollführer: P. Rohr

Anschliessend hielt Dr. W. A. von Salis, Sektionschef bei der Generaldirektion der PTT, einen anregenden Vortrag über

Tendenzen im Bau von Bahnhöfen und ihrer Umgebung in Nordamerika.

Der Referent hatte kürzlich Gelegenheit, neuere Bahnhöfe, Autobus- und Postbahnhöfe und Projekte solcher Verkehrseinrichtungen in den USA und in Kanada zu studieren. Reich dokumentiert mit Lichtbildern verstand er es, die organisatorischen, technischen, baulichen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Zusammenhänge zu zeigen, die zu den amerikanischen Lösungen führten. Obwohl er eindringlich davor warnte, amerikanische Massstäbe auf unsere Verhältnisse anzuwenden, gab es doch zu denken, dass wir im allgemeinen den Verkehrsschwierigkeiten durch Verlegung der Bahnhöfe aus den städtischen Verkehrszentren auszuweichen suchen, während in der Neuen Welt möglichst alle Bahnlinien ins Zentrum der Stadt geführt werden. Der Platznot wird durch vertikale Uebereinanderlegung der Verkehrswege begegnet, so dass z. B. zwei Untergrund-Etagen vom Bahnbetrieb, die ebenerdige vom Stadtverkehr und die Uebergrund-Etage vom Bahnhof-Zubringerverkehr beansprucht werden. Alle Bahnanlagen in der City werden mit Strassen und Geschäftshäusern überbaut, womit die privaten Bahngesellschaften riesige Aufwertungen ihres Bahnareals erreichen. Die Ueberbauung der in den Städten meist schön und als Hindernisse wirkenden Bahnanlagen ist gewiss nicht zu bedauern, wenn auch die Rücksichtslosigkeit, mit der sie in den jungen Städten Amerikas möglich ist, nicht auf unsere in der Regel an Baudenkmalern reichen Städte anwendbar ist. Aus unserer städtebaulichen Auffassung heraus sind offenbar weniger die durchaus zweckmässigen Bahnhofbauten zu verurteilen, als vielmehr die Ursachen, die dazu führten: die unheilvolle Konzentration von Menschen in Mammutstädten. Der Referent zeigte aber auch recht zweckmässig und schön wirkende Autobusbahnhöfe, die dem in den USA hochentwickelten Bus-Ueberlandverkehr dienen und in ihren Abmessungen auch in unsere Massstäbe passen. Viel Interessantes wusste der Referent über die Postbahnhöfe zu zeigen, die ganz auf rascheste Verteilung der in Bahnhöfen und auf Flugplätzen ankommenden Post angelegt sind. Den Zubringerdienst von den Flugplätzen zu den Postbahnhöfen vermitteln schon in Vielzahl eingesetzte Hubschrauber-Flugzeuge, die direkt auf den Flachdächern der Postbahnhöfe landen und starten. Der Postverkehr zwischen Bahnhof und Postbahnhof wickelt sich in unterirdischen Strassen ab, aus denen der Referent zweckmässige Fördermittel im Bild vorführte. Auch die Zubringerautos aus der Stadt bringen ihre Fracht in unterirdische Hallen der Bahnhöfe und Postbahnhöfe, wo, völlig isoliert vom Stadtverkehr, der Umschlag auf rationellste Weise organisiert ist. Die Ausführungen Dr. von Salis haben ihren Zweck, mannigfache Anregungen zu bieten, aufs beste erfüllt.

*
Das Bedürfnis, zum Abschluss eines an Vereinstätigkeit reichen Winterhalbjahres auch noch einige Stunden der kollegialen Aussprache zu widmen, wurde anschliessend ausgiebig befriedigt. Die muntere Rede und Gegenerede wurde mit einigen Bildern von S. I. A.-Exkursionen eingeleitet, die Ing. W. Vogel reminiszierend vorführte. Der eigens für die frohen Stunden der Sektion Bern geschaffene S. I. A.-Becher — (er trägt die einladenden Initialen «s... ihn aus») — tat erneut seinen Dienst: Symbol kollegialer Verbundenheit der S. I. A.-Leute zu sein. Als vor gut zehn Jahren einige bis ins Mark getreue S. I. A.-ner aus frühlingfroher Ausgelassenheit in einem Landgasthof spontan diesen Becher stifteten, konnten sie noch nicht wissen, wohl nur etwas ahnen, wie oft ihr Becher den im Alltag gelegentlich auseinanderweichenden S. I. A.-Leuten Mahner zum kollegialen Zusammenschluss werde.
h.