

Das Delta-Hotel im Rahmen einer neuen Überbauung des Areals der Automobilwerke Franz AG, Zürich: Werner Stücheli, Architekt BSA/S.I.A., Mitarbeiter Theo Huggenberger, Architekt ETH/S.I.A., Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 37

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66874>

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.

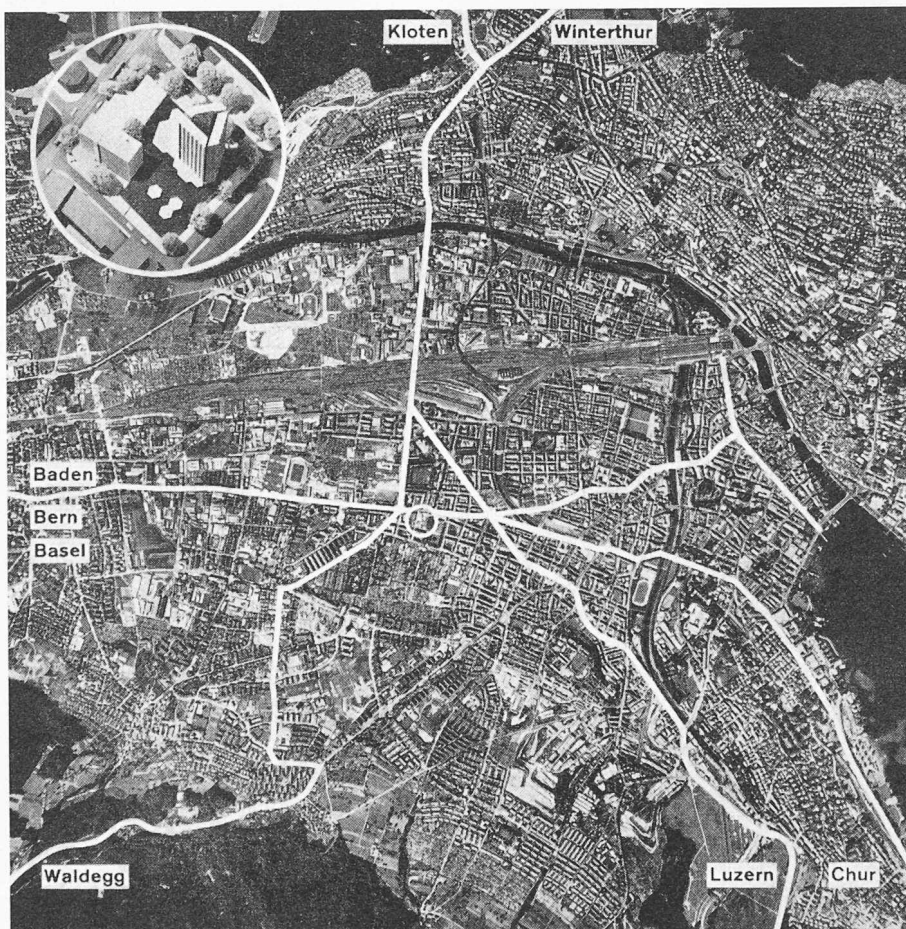
Haftungsausschluss

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.

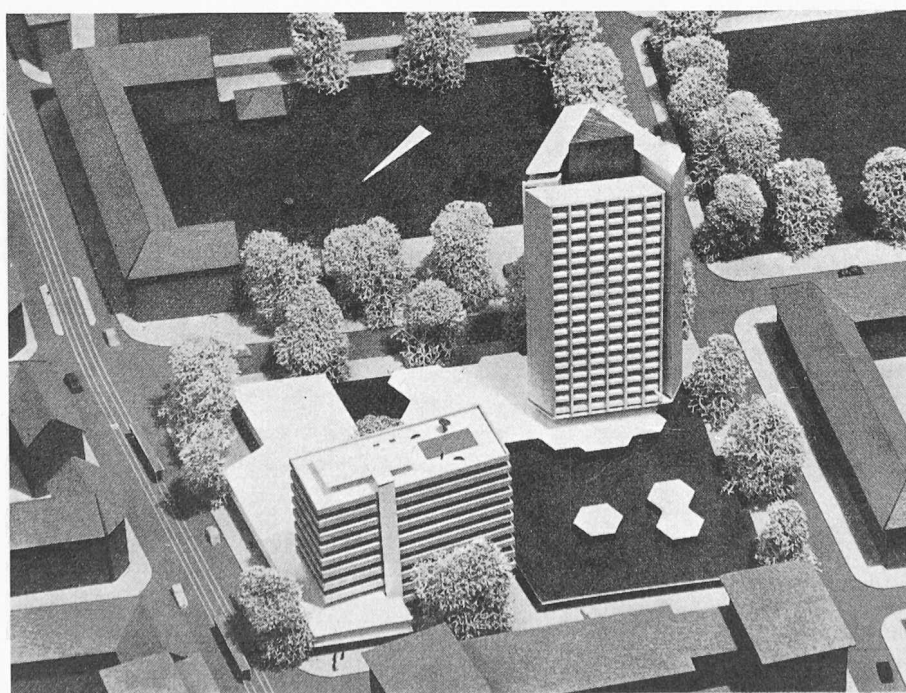
Das Delta-Hotel im Rahmen einer neuen Überbauung des Areals der Automobilwerke Franz AG, Zürich

DK 728.51

Werner Stücheli, Architekt BSA / S.I.A., Mitarbeiter Theo Huggenberger, Architekt ETH / S.I.A., Zürich



Lage des Delta-Hotels beim Schnittpunkt der Hauptverkehrsstränge am Albisriederplatz (Areal der Automobilwerke Franz AG)



Modellbild der Gesamtüberbauung des Areals der Franz AG, im Geviert: Badenerstrasse (links), Zypressenstrasse und Fritschi-Wiese, Zurlindenstrasse (rechts) und Friedaustasse (Bildvordergrund). An der Ecke Badenerstrasse/Friedaustasse die vollendeten Bauten der ersten Etappe (Bürohaus, Verkaufslokalitäten). In der gegenüberliegenden Ecke das projektierte Turmhotel

Mitte Mai 1963 wurde die erste Etappe der neuen Ueberbauung des 7000 m² messenden Areals der Automobilwerke Franz AG an der Badenerstrasse in Zürich 4 dem Betrieb übergeben. Die von Architekt *Stücheli* projektierte Anlage ist in sich abgeschlossen und funktionsfähig. Sie umfasst das zehngeschossige *Bürohaus* gegenüber dem Albisriederplatz und einen Teil des schon 1955 geplanten Ladentraktes längs der Badenerstrasse. Im Bürohaus sind sämtliche Büros der Firma Franz AG, deren Verkaufsabteilung und das Ersatzteillager untergebracht.

Projekt 1955

Ursprünglich (1955) hatte das Gesamtüberbauungsprojekt eine zweiteilige Gliederung vorgesehen, bestehend aus zwei quer zur Badenerstrasse gestellten und durch einen zweigeschossigen Ladentrakt verbundenen Bürohäusern und ferner einer zwei-, resp. dreigeschossigen Industrie-Ueberbauung längs der Zurlindenstrasse mit doppelter Unterkellerung der gesamten Fläche.

Veränderte Verhältnisse ergeben neue Grundlagen

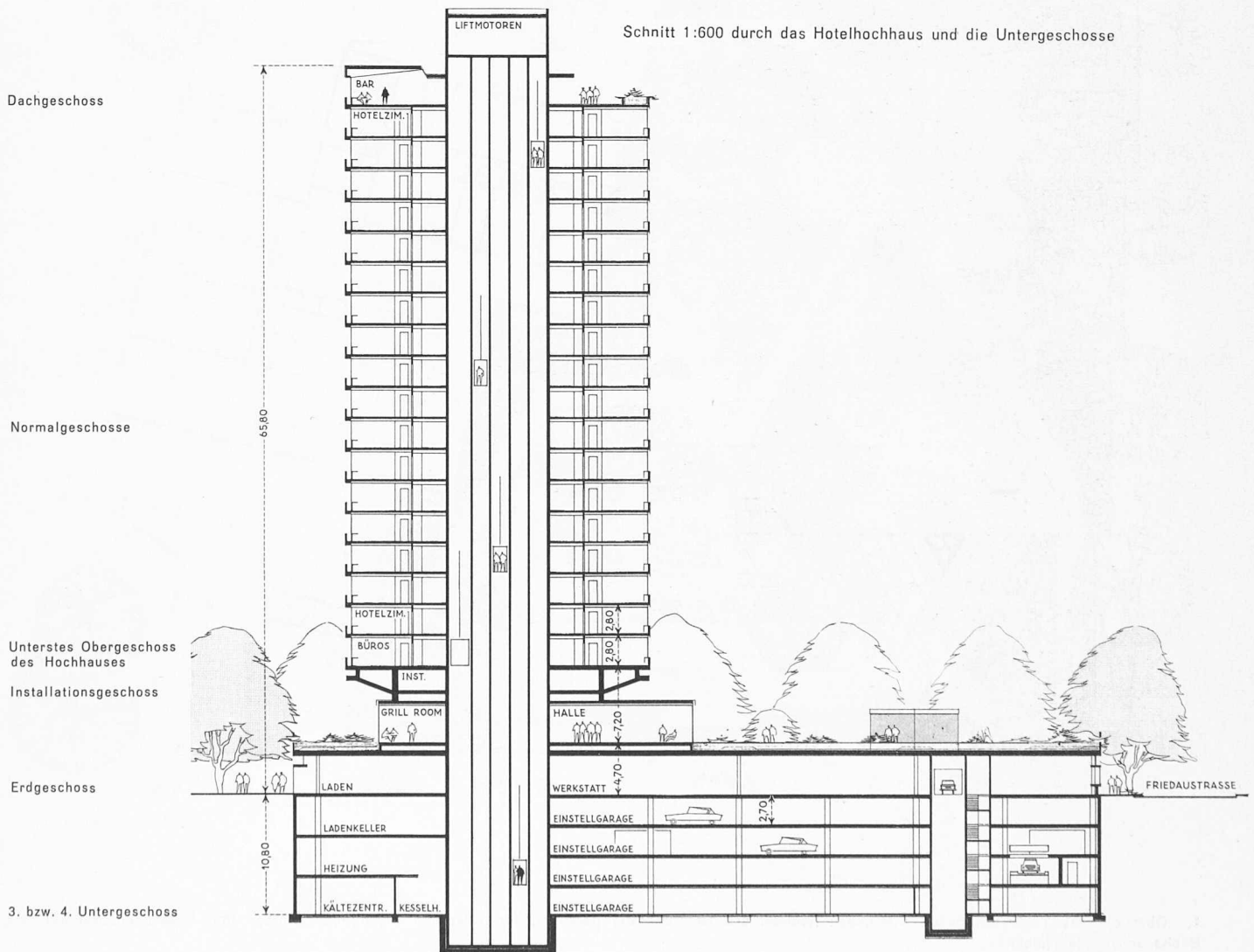
Während der ersten Bauetappe, d. h. im Laufe der vergangenen acht Jahre, haben sich nun aber die Grundlagen der ursprünglichen Gesamtkonzeption wesentlich geändert, so dass sich ein von Grund auf neues Studium des Projektes aufdrängte.

Die Entwicklung Zürichs erfolgt zur Hauptsache limmat-abwärts und der Albisriederplatz wird dadurch immer mehr zu einem Schwerpunkt der Stadt, auf dem sich zwei Hauptverkehrsadern schneiden: Chur / City — Baden / Bern / Basel,

und Luzern / Zug — Kloten / Winterthur / St. Gallen. Im Gegensatz zur früheren Ansicht, dass in der Errichtung einer Grossgarage eine optimale Auswertung des verfügbaren Areals zu sehen sei, halten die leitenden Organe der Automobilwerke Franz AG heute den Bau gewerblicher Grossbetriebe im Zentrum einer Stadt von der Ausdehnung Zürichs nicht mehr für zweckmässig. Zu dieser Auffassung führen die moderne Entwicklung im Automobilgewerbe und die sich für die nahe Zukunft abzeichnende städtebauliche und verkehrstechnische Planung. Eine zeitgemässe Lösung des Projektes von 1955 wird in der Beschränkung auf einen möglichst rationell eingerichteten *Reparatur- und Servicebetrieb* von mittlerer Grösse gesehen, als zentrales Teilstück einer Gesamtorganisation, welche in die einzelnen Stadtquartiere dezentralisiert wird (Vertretergeschäfte und eigene Zweigbetriebe). Grössere firmeneigene Betriebskomplexe wären überdies in die weitere Umgebung Zürichs zu verlegen. Der Kundschaft sollen damit Expeditionen durch die ganze Stadt wegen Bagatellfällen erspart werden, nicht zuletzt soll aber diese Dezentralisation die Verkehrsbelastung der City mindern helfen.

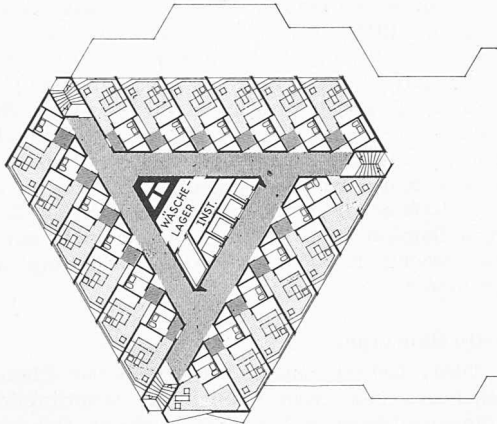
Zweite Bauetappe

Diese Ueberlegungen führten in der Planung zu einer flächenmässigen Reduktion des ursprünglichen Ueberbauungsprojektes, was andererseits für die Gesamtplanung des zweiten Bauabschnittes neue Möglichkeiten eröffnete. Deren Prüfung verlieh dem schon früher erwogenen Gedanken eines grosszügig gestalteten *Hotelneubaues* als Beitrag zur Linderung des akuten Hotelbetten-Mangels in der Stadt Zürich neue Aktualität.



Convention-Commercial-Hotel

Besprechungen mit Experten und Fachleuten ergaben für ein Hotel an dieser bevorzugten Verkehrslage eine positive Prognose. Insbesondere gilt dieses Urteil für das sogenannte *Convention-Commercial-Hotel*, ein moderner Hoteltypus, dem in einem internationalen Handels-, Industrie- und Finanzzentrum vom Range Zürichs ganz besondere Bedeutung zukommt.



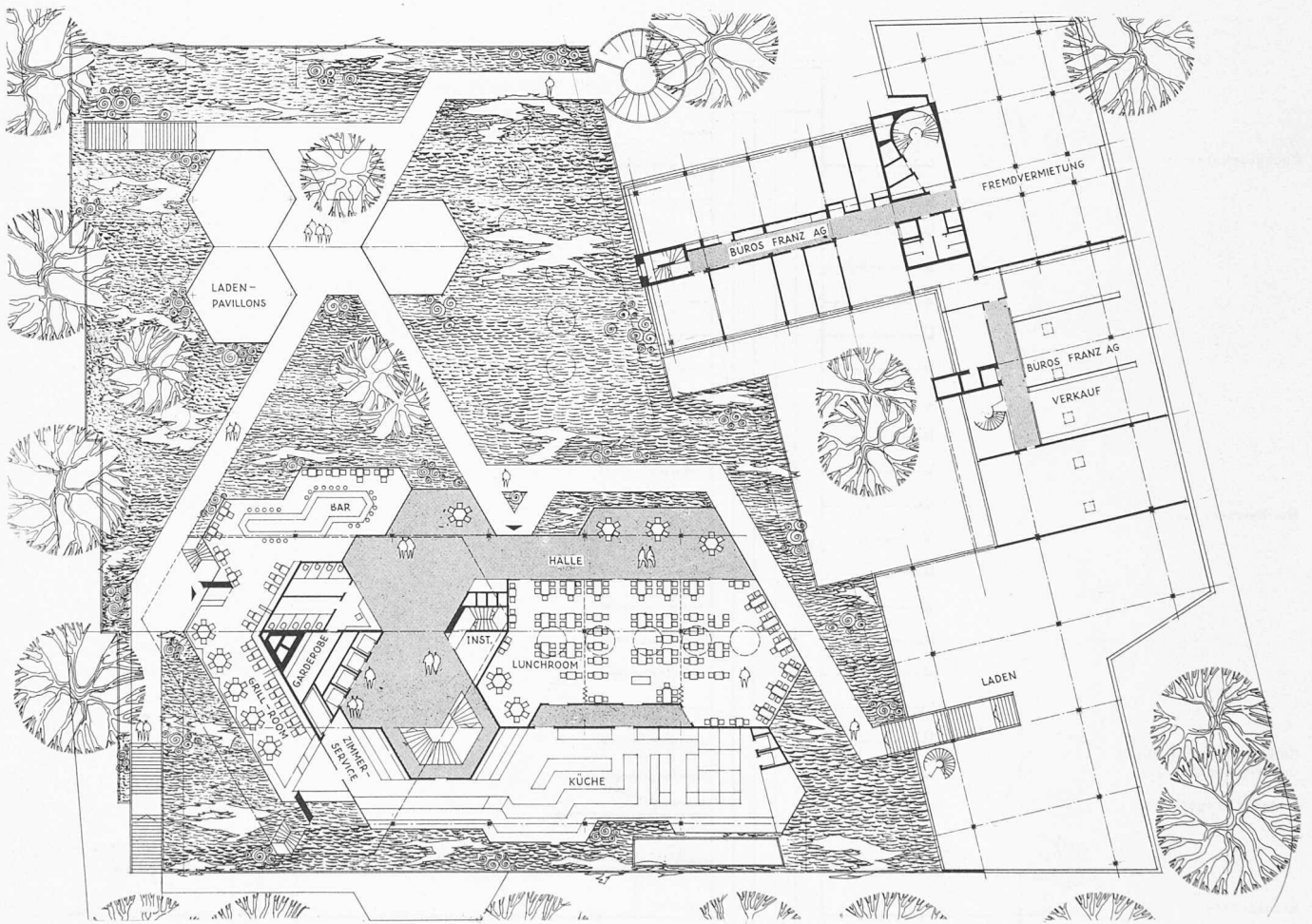
3. bis 9. und 11. bis 17. Obergeschoss des Turmhotels 1:600. Das Normalgeschoss enthält zwei Einerzimmer und 16 Einer- bzw. Zweierzimmer

Ausgehend von der Art und dem Umfang jener Ansprüche, die ein moderner privater und beruflicher Lebensstil heute an ein Erstklasshotel zu stellen gewohnt ist, will das *Delta-Hotel* seinen Gästen eine zusätzliche Fülle von Annehmlichkeiten und Erleichterungen bieten, wie sie üblicherweise einem Hotelgast nicht zur Verfügung stehen und in Zürich im geplanten Rahmen bisher auch nicht geboten werden konnten.

Behaglich ausgestattete, moderne Zimmer, komfortable gesellschaftliche Räume, zweckmässig eingerichtete *Konferenzräume*, grosszügige *Restaurants*, *Lunchroom*, *Grillroom*, *Bars* (eine davon im Aussichtsrestaurant des Dachgeschosses), werden dem Gast des Delta-Hotels eine gediegene Atmosphäre vermitteln. Ein *Shopping-Center* mit Reisebüro wird ihm manche Besorgung erleichtern, und zu seinem körperlichen Wohlbefinden stehen in einem der Untergeschosse *Schwimmbad*, *Sauna* und *Massage* zur Verfügung. Nach anstrengenden Konferenzen im Hotel dürfte schliesslich mancher Gast mit seinen Freunden jene besondere Möglichkeit zur Entspannung wählen, die ihm in der Form von 6 *Kegelbahnen* unter dem *Passantenrestaurant* geboten wird.

Neben alledem bleibt die Sorge um den Wagen nicht mehr eine eher lästige Angelegenheit: sie wird dem Gast sozusagen im eigenen Hause abgenommen, wo in unmittelbarer Nähe total 400 *Autoeinstellplätze* vorhanden sind und jede Art von Wagenpflege und Autoservice sowie Reparaturen ausgeführt werden können.

Das Bauvorhaben des Turmhotels Delta wurde von Hotelfachleuten betrieblich, aber auch im Hinblick auf die allgemei-



1. Obergeschoss 1:600 mit gesellschaftlichen Räumen des Hotels sowie parkähnlicher, öffentlich zugänglicher Anlage (mit Ladenpavillons) auf dem Dach des Erdgeschosses

nen Aspekte geprüft, wie sie sich für das Gastwirtschafts- und Beherbergungsgewerbe in Zürich ergeben. Das verkehrsgünstig gelegene Turmhotel-Projekt hat zudem den grossen Vorzug gegenüber anderen, in Zürich geplanten Hotelbauten, dass es in verhältnismässig kurzer Zeit erstellt werden kann, da keine Einsprachen oder Schwierigkeiten durch fachtechnische Beurteilungsgremien mehr zu erwarten sind, ja selbst die Mieter der zahlreichen Wohnungen in unmittelbarer Nähe des Hochhauses dem Projekt mit grossem Mehr zugestimmt haben. In diesem Zusammenhang verdient das psychologisch geschickte Vorgehen der Bauherrschaft und des Architekten — durch Aufklärung Klarheit und einen Goodwill zu schaffen — vermerkt zu werden.

Automobil und Hotel

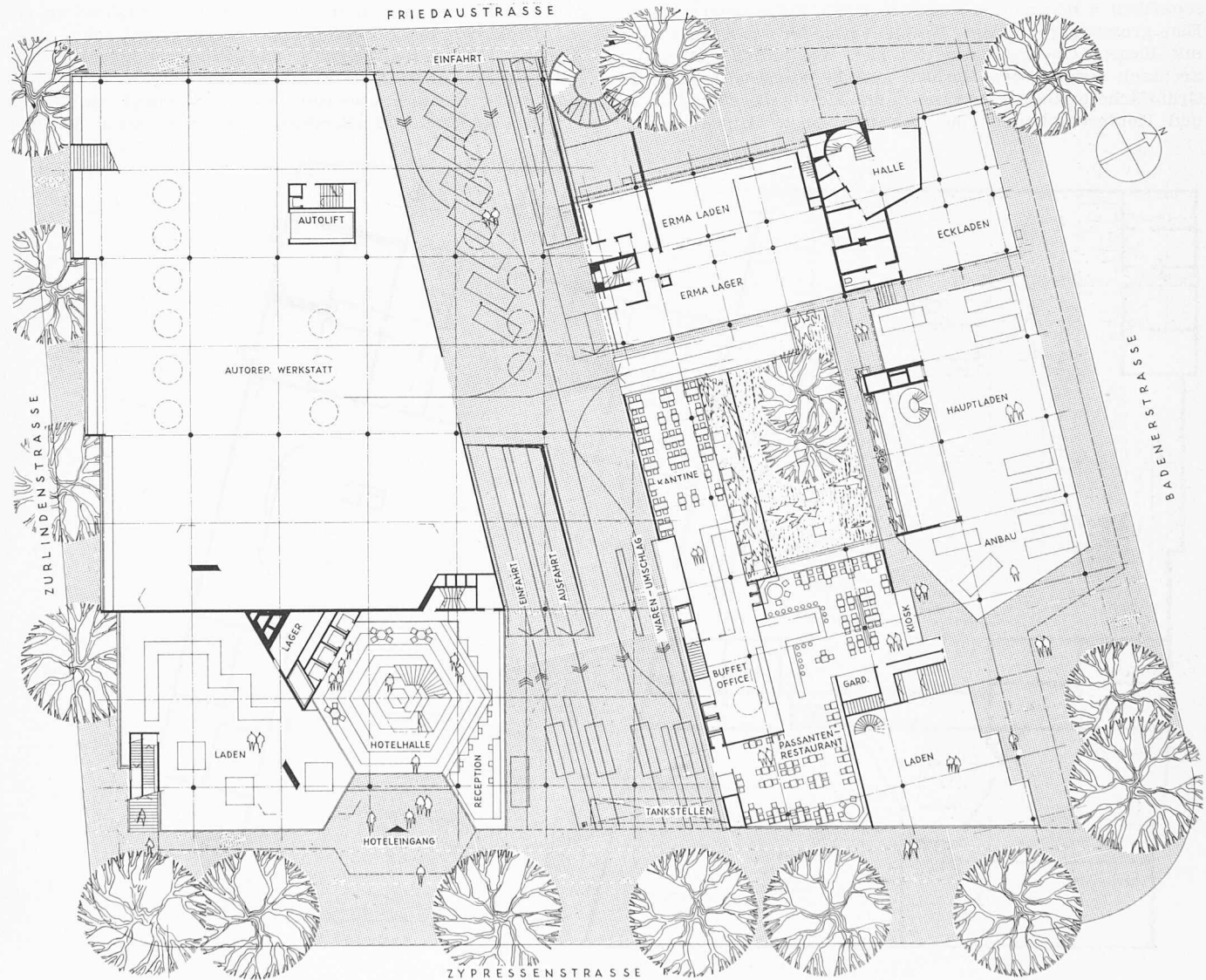
Dass in den Plänen und grundsätzlichen Überlegungen der Franz AG das Automobil eine besondere Rolle spielt, ist naheliegend. Auch die Neuplanung der zweiten Bauetappe ist dementsprechend vielfach auf die Bedeutung des Automobils als Beziehungspunkt zwischen Hotel, Garagebetrieb und deren Kundschaft zugeschnitten.

Von den 7000 Quadratmetern des Gesamtareals sind in der nun abgeschlossenen ersten Etappe 2000 Quadratmeter überbaut worden. Die noch verfügbare Grundfläche wird vom geplanten Hotel-Hochhaus und den Garagebetrieben teilweise gemeinsam beansprucht. Dadurch kommt man zur interessanten Lösung, den südlichen Teil des Areal eingeschossig für die Zwecke der Werkstatt zu überbauen und durch eine

Humusschicht (60 cm) auf dem Dach zu einer parkähnlichen Anlage zu gestalten. Darauf kommt das neue Hochhaus diagonal zum Bürohaus der ersten Etappe zu stehen. Die Parkanlage, in der grosse Oberlichtkuppeln für die zusätzliche Tagesbelichtung der darunterliegenden Werkstatträume sorgen, ist für die Öffentlichkeit durch die vier Freitreppen zugänglich. Längs der Badenerstrasse wird der zweigeschossige Ladentrakt weitergeführt und an der Ecke zur Zypressenstrasse so weit zurückgesetzt, dass der Strassenzug durch die optische Verbreiterung und eine Baumpflanzung seinen besondern Akzent erhält.

Automobilwerkstätte

Mitten durch das ganze Areal, mit je einer Einmündung in die Friedau-, resp. Zypressenstrasse, ist eine 16 Meter breite gedeckte Verkehrszone vorgesehen, die als interne Strasse den gesamten Autoverkehr seinen Bestimmungsorten zuleiten soll und auf dem Prinzip konsequenten Einbahnverkehrs organisiert ist. Aus dieser Konzentration eines grossen Teils des anfallenden Verkehrs auf privatem Grund und Boden ergibt sich eine nicht zu unterschätzende Entlastung der umgebenden Strassen, die zugleich als Beitrag an die Lärmbekämpfung gewertet werden darf. Von der Einfahrt Friedaustrasse her führt die schon als Teil der ersten Bauetappe erstellte Rampe in die drei, bzw. vier Untergeschosse, die dem Raumbedarf des Ersatzteillagers und der Fahrzeugeinsteller sowie der Hotelanlieferung dienen. Auch als Stauraum für die Wagen der Werkstatt bieten die Untergeschosse genügend Platz; für den Transport nicht fahrbereiter Autos



Erdgeschoss 1:600. An der in West-Ostrichtung verlaufenden Verkehrszone (Durchfahrt) liegen die «Réception» für die anfahrenen Hotelgäste, die Autoreparaturwerkstätte, das Ersatzteillager der Franz AG., die Tankstellen und die Personalkantine samt Office

steht ein Fahrzeuglift zur Verfügung. Die Ausfahrtsrampe aus den vier Untergeschossen mündet ebenfalls in die zentrale Durchfahrt, die in der Nähe der Einmündung Zypressenstrasse eine Tankstelle vorsieht. Zu ebener Erde befindet sich auch der Kundenempfang für die Werkstätten der Automobilwerke Franz AG, und den Bedürfnissen der modernen Service-Station dient schliesslich im 1. Untergeschoss noch eine sog. Waschtunnel-Anlage.

Zusammen mit der schon während der ersten Etappe eingerichteten Verkaufsabteilung und dem zeitgemäss disponierten Ersatzteillager bilden die Reparatur- und Service-Betriebe der zweiten Etappe eine abgeschlossene Einheit, die hauptsächlich das Erdgeschoss beansprucht. Eine am bepflanzten Innenhof, auf der Nordseite der Durchfahrt liegende und vom Hotel aus betreute Personalkantine ergänzt diese Einheit auf zeitgemässe Art.

Hotel- und Restaurationsbetriebe

Das Hotel-Hochhaus steht exzentrisch auf der Grundfläche gegen die Zypressenstrasse und nimmt so räumlichen Bezug auf die Fritschwiese. Die diagonale Lage des Hochhauses ergibt einerseits zwei optische Räume (Badenerstrasse - Zypressenstrasse und Friedaustasse - Zurlindenstrasse) und andererseits fällt der Hauptschattenwurf auf das eigene Gelände. Das ganze Gebäude wirkt durch seinen dreieckigen Grundriss, auf den der Name «Delta-Hotel» anspielt, sehr elegant, weil in Wirklichkeit von jeder Stelle aus gesehen die Flächen zurückweichen. Zwischen dem nur auf drei Säulen und einem Kern ruhenden eigentlichen Hochhaus und dem Erdgeschoss sind als 1. Obergeschoss die gesellschaftlichen Räume des Hotels in freier Form eingeschoben. Eine grosszügig angelegte Treppe verbindet das Erdgeschoss mit diesem Obergeschoss, das sich mit seinen freien, im Sechseck aufgebauten Formen auf die künstlich angelegte Grünfläche orientiert und neben der Hotelhalle noch Lunch- und Konferenzräume, eine Bar und einen Grillroom auf-

nimmt. Im Erdgeschoss ist an die Eingangshalle das bereits erwähnte kleine Shopping-Center mit Reisebüro angeschlossen.

Um den *zentralen Kern* des Hochhauses, der vier Gästeaufzüge und einen Personallift sowie Officeräume, Wäschelager, Kamine und Installationen aufnimmt, sind drei kurze Korridore gelegt, an deren Ende sich je ein *Nottreppenhaus* befindet. Die *Zimmer* sind in zwei Fronten gegen die Stadt, und in einer dritten gegen den Uetliberg orientiert. Jedes Normalgeschoss enthält 18 Zimmer, von denen die meisten durch einen Handgriff in ein Zweierzimmer umgewandelt werden können. Eine solche Einheit von 18 sog. Kombinationszimmern, jedes mit Bad und WC, bildet die Grösse, die von einer Bedienungsguppe betreut werden kann. Die obersten zwei Geschosse werden mit *Appartements* ausgebaut, und ausserdem ist im *Dachgeschoss* ein *Bar-Restaurant* mit Blick auf See und Alpen vorgesehen. Das *unterste Geschoss* des eigentlichen Hochhauses, über den gesellschaftlichen Räumen des 1. Obergeschosses, enthält weitere Konferenzräume, sowie die Hotelbüros und eine Hotelwohnung. Auf der Nordseite der Durchfahrt, bzw. der Verkehrszone, ist dem Hotel ein zu ebener Erde liegendes, gegen Zypressen- und Badenerstrasse orientiertes Passantenrestaurant angeschlossen, mit sechs im Untergeschoss eingerichteten Kegelbahnen. Die Anlieferungen für das Hotel erfolgen ebenfalls im 1. *Untergeschoss*, wo sich auch weitere Diensträumlichkeiten, wie Lingerie, betriebseigene Werkstätten, Lagerräume, Personalgarderoben usw. befinden. Im 3. *Untergeschoss* stehen den Gästen ausser einem Schwimmbad noch Sauna und Massage zur Verfügung.

Der im Automobil eintreffende Hotelgast fährt von der Zypressenstrasse her in die vorerwähnte Verkehrszone ein und direkt vor die *Réception*. Hier werden ihm (ohne Aussteigen) Parkplatzanweisung und Zimmerschlüssel übergeben, worauf er über die Abfahrtsrampe in den *Hotel-Parkraum* (Galerie-Untergeschoss), bzw. in normaler Abfahrt zu den drei anderen Untergeschossen gelangt. Einer der vier



4. Untergeschoss 1:600 mit Schwimmbad und Sauna für die Hotelgäste

Gästeaufzüge bringt ihn anschliessend direkt auf die Etage seines Hotelzimmers. Als Fussgänger betritt der Gast das Hotel ebenfalls von der Zypressenstrasse her (Réception, Lift).

Die zentrale Hotelküche im 1. Obergeschoss ist zur Gewährleistung eines raschen Zimmerservice an die Liftgruppe angeschlossen, welche auch die Verbindung zwischen Küche und dem Passantenrestaurant an der Zypressen-, bzw. Badenerstrasse sowie mit der Personalkantine herstellt.

Konstruktion

Konstruktiv bilden für die Hochhaus-Geschosse die durchgehenden Dreiecksinnenwände und die Zwischenwände in den Stockwerken ein steifes Wabensystem, das sich als neuzeitliche Bauweise sehr gut eignet (Ausführung z. B. mit vorfabrizierten Elementen oder mittels Spezialschalungen). Ingenieurmässig interessant gestaltet sich das Abfangen des Hochhauses im sog. Installationsgeschoss (zwischen dem 1. Obergeschoss und dem untersten Hochhausgeschoss), das wie ein Tisch wirkt, der auf drei Stützen steht. Hinzu kommt noch die Tragfähigkeit der aussteifenden Wände des Kernes. Die Hauptstützen übernehmen Lasten bis zu 4000 Tonnen (Geschäftshaus Palme: 3000 Tonnen). In den Untergeschossen werden die Stützen nach einem Rastersystem von 8×8 m (im 1. Untergeschoss 16×16 m) angeordnet, was gute Parkierungsmöglichkeiten erlaubt. Aus ventilationstechnischen Gründen sind die Decken ohne Unterzüge auszubilden. Auch bei diesen wird teilweise Vorfabrikation erwogen. Dem künftigen Bau gereicht es zum Vorteil, dass die Fundamente in einer Kieslinse gründen werden (während die Umgebung des Areals Seekreide und gegen den Hang des Uetliberges hin Moränen- und Lehmgrund aufweist). Trotz den verhältnismässig günstigen Verhältnissen wird der Aushub der etwa 11 m tiefen Baugrube Probleme ergeben.

Ingenieurarbeiten: R. Henauer und J. Lee, dipl. Ing. S.I.A., Zürich.

Die 2. Etappe der Gesamtüberbauung Franz AG in Zahlen

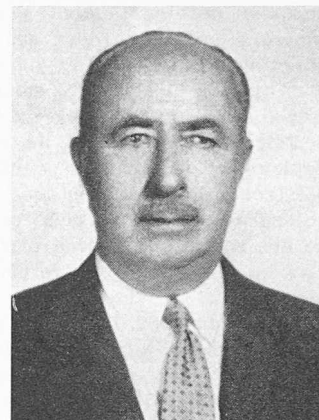
Grundstückfläche	7000 m ²
Geschosszahl	Erdgeschoss, 20 Obergeschosse
Keller	3 resp. 4 Untergeschosse
Höhe	65 m ab Boden
Normalgeschoss	565 m ² Bruttofläche
Mittlere Belegung	424 Personen
Maximale Belegung	546 Personen
Zimmer	34 Einerzimmer 244 Einer-, Zweierzimmer 12 Appartements
Lunch- und Konferenzräume für	175 Personen
Grill und Bar	für 145 Personen
Konferenzzimmer	für 30 Personen
Dach-Bar	für 175 Personen
Passantenrestaurant	für 80 Personen
Kegelbahnen	6
Hallen-Schwimmbad	7×17 m
Auto-Service- und Reparaturwerkstätte	1500 m ²
Auto-Waschtunnel	300 m ²
Auto-Einstellplätze total	400
Luftschutzräume für	1100 Personen

Die grundsätzliche Konzeption des neuen Projektes für die zweite Bauetappe ist vom Stadt-Baukollegium positiv beurteilt worden. Sie ist zweifellos eine grosszügige, auch im Interesse der Stadt Zürich liegende zeitgemässe Lösung, die als Ergebnis vorausschauender privater Initiative dem planenden Unternehmen die Anerkennung weiterer Kreise eintragen dürfte.

Nekrologe

† Oscar O. Berry. Chaleureux admirateur und défenseur de tout ce qui est beau et grand, Oscar Berry avait gardé un tel souvenir de sa visité des chutes de l'Iguaçu, peu avant le confluent de cette rivière avec le Rio Paraná, qu'il n'avait pas hésité à admettre qu'elles devaient être considérées

parmi les plus belles du monde. Oscar Berry connaissait celles du Niagara, moins favorisées par la nature, mais il subsistait un doute: ces chutes brésiliennes pouvaient-elles vraiment prétendre surpasser en beauté les chutes Victoria, sur le Zambèze, en Rhodésie? Pour cet ingénieur, soucieux de l'exactitude, un tel doute ne pouvait subsister: quittant São Paulo pour aller prendre des vacances en Suisse, notre ami n'hésita pas à faire le détour nécessaire pour aller voir lui-même les chutes Victoria afin d'établir un classement satisfaisant son esprit. Et, revenu peu après reprendre sa place d'animateur du groupe G. E. P. de São Paulo, il ne pouvait cacher sa joie, profitant d'une réunion de nous assurer que sa seconde patrie, le Brésil, possédait, à sa frontière avec l'Argentine, les plus belles chutes du monde.



OSCAR O. BERRY

Ing. él. dipl.

1890

1962

Cet épisode, choisi parmi tant d'autres, me semble réunir les traits essentiels de la philosophie d'existence d'Oscar Berry: esprit curieux et ouvert aux nouveautés, soucieux de l'honnêteté et de l'exactitude, prépondérance des contacts humains et naturels. Et tous ces traits étaient si profondément ancrés chez notre ami, si harmonieusement liés entre eux, qu'il était impossible de dire s'ils avaient guidé la vie d'Oscar Berry ou s'ils résultaient de l'ambiance dans laquelle cette vie s'est déroulée.

Né à Florence le 28 novembre 1890, il fut envoyé dans son canton d'origine, les Grisons, pour terminer ses études secondaires, puis entra à 18 ans déjà au Poly pour en sortir en 1913 avec son diplôme d'ingénieur électricien. Le Département des travaux publics du canton de Zurich sut mettre à profit pendant quelques années l'activité de ce jeune ingénieur. Cherchant à élargir ses horizons, Oscar Berry fut alors engagé par Brown Boveri, qui le désigna en 1925 pour promouvoir ses ventes au Brésil. Au bout de ce grand voyage, précurseur de tant d'autres, Oscar Berry trouvait le terrain rêvé. Son intelligence, sa culture, son amabilité naturelle lui ouvraient toutes les portes, et, ici encore, il est impossible de dire s'il fit des clients de ses amis ou si ces clients devinrent les amis fidèles qui favorisèrent incontestablement l'essor prodigieux des ventes de ce matériel suisse dans le pays le plus vaste des Amériques. Comme directeur-gérant du bureau de représentation de Brown Boveri à São Paulo, il nous donna un bel exemple de sagesse et de modestie en s'entourant de jeunes collaborateurs suisses et brésiliens qui purent ainsi poursuivre et développer l'œuvre si bien entreprise, lorsque Oscar Berry eut droit, à partir du 31 mars 1956, à une retraite justement méritée.

En dehors de cette activité professionnelle, que notre ami exerça comme complément harmonieux de sa vie de famille, tout aussi exemplaire, Oscar Berry se dévoua ici depuis longtemps au profit des sociétés où la colonie suisse de São Paulo non seulement se retrouve avec plaisir, mais rencontre aussi des amis brésiliens, favorisant un resserrement constant des liens d'amitié unissant ces pays démocratiques. En plus de la Chambre Suisse de Commerce, il y eut le Cercle Suisse et surtout la Société Suisse de Bienfaisance «Helvétia» qui eurent recours à son altruisme, le conduisant à plusieurs reprises aux postes de direction et à leur présidence. Et ce fut encore Oscar Berry qui assura depuis de longues années l'existence de notre groupe G. E. P. de São Paulo ou lutta de toutes ses forces pour encourager la Swissair à installer une agence à São Paulo afin d'y mieux servir sur place ses nombreux amis suisses et brésiliens.

Mais ce fut après sa mise à la retraite que l'esprit d'union et d'entraide d'Oscar Berry put donner toute sa mesure.