

# Architektenkongress in Rom, 22. bis 28. September

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47469>

## **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.

## Architektenkongress in Rom, 22. bis 28. September.

Das „Comité Permanent International des Architectes (CPIA)“ in Paris, dessen Vorsitz letztes Jahr unser Kollege Arch. P. Vischer, Zentralpräsident des S. I. A., übernommen hat (vergl. Bd. 103, S. 278, 9. Juni 1934) veranstaltet diesen Kongress, der vom Syndikat der italienischen Architekten organisiert wird. Da seit 1930 kein Kongress des CPIA mehr stattgefunden hat, begegnet diese Veranstaltung einem besonders lebhaften Interesse — umso mehr, als zahlreiche Besichtigungen auch vorzüglichen Einblick in Architektur und Städtebau des neuen Italien gewähren werden. Ein weiterer Anreiz zur Beteiligung ist die günstige Jahreszeit, endlich auch die bescheidenen Kosten dieser Italienreise.

In erster Linie werden in den Sitzungen technische, künstlerische und berufständische Fragen behandelt. Das Programm sieht folgende Zeiteinteilung vor:

- 22. September. Stadtrundfahrt, Sitzung des Comité.
- 23. Sept. Eröffnung des Kongresses auf dem Kapitol. Sitzung.
- 24. Sept. Sitzung, Besuch des Hochschulviertels, Abendempfang.
- 25. September. Exkursion nach Littoria, Sabaudia, Fogliano, u. a. m.
- 26. September. Sitzung, Empfang in der Academia di S. Luca.
- 27. September. Exkursion nach Tivoli.
- 28. September. Schlusssitzung, Exkursion an den röm. Lido, Bankett. Nachher zweitägige Exkursion nach Neapel, Pompeji, Capri, Blaue Grotte (290 L.), oder (mit Autopullmann) nach Assisi, Perugia, Todi, Orvieto, Montefiascone und Viterbo (für 170 L.).

Kongresssteilnehmer zahlen eine Gebühr von 100 Lire, ihre Begleiter (Damen) 50 Lire, die die Teilnahme an allen Veranstaltungen vom 22. bis 28. September in sich schliesst. Die römischen Hotelpreise bewegen sich zwischen 22 und 30 Lire pro Bett mit Frühstück, und zwischen 12 und 30 Lire pro Mahlzeit. 70 % Fahrpreismässigung Grenzstation-Rom. Ausführliche Programme und Anmeldeformulare sind erhältlich vom Bureau des Kongresses, Lungotevere Tor di Nona 1, Rom.

## MITTEILUNGEN.

**Deutsche Rohstoffwirtschaft und Reichsbahn.** Die das Prinzip der internationalen Arbeitsteilung gegenwärtig beeinträchtigenden Selbstversorgungstendenzen haben das Gute, zu zeigen, ob sich bei konzentrierter Bemühung aus den „Heimstoffen“ nicht billiger Dienste holen lassen, für die man bisher eines „Meid“- (d. h. ausländischen!) Stoffes nicht entraten zu können glaubte (Rüben- statt Rohrzucker, Stickstoffdünger statt Chile-Salpeter). In Deutschland gibt es heute 25 Ueberwachungsstellen, die — von preisbestimmenden Befugnissen abgesehen — auf die sparsame Verwendung und richtige Verteilung der vorhandenen Rohstoffe und die Innehaltung der den einzelnen Stellen zugeteilten Devisen-Limiten zu achten haben. Von Massnahmen solcher Stellen seien genannt das hier schon früher (Bd. 104, S. 12) erwähnte, seither auf andere Verwendungen ausgedehnte Verbot von Kupfer in Freileitungen, die nur ausnahmsweise überschreitbare Begrenzung des Zinngehaltes von Legierungen auf 40 %, das Verbot der Herstellung von Zinnober. Von den wichtigsten Buntmetallen Kupfer, Blei, Aluminium, Zinn kann nur das Aluminium (von dem importierten Grundstoff Bauxit abgesehen) als einheimisches Erzeugnis gelten; die übrigen werden vorwiegend eingeführt. Deutschland verbraucht rd. 10 mal so viel Blei als Zinn, doch ist Zinn etwa 17 mal teurer. — Ein in Glasers Annalen vom 1. und 15. März veröffentlichter Vortrag von Reichsbahndirektor Linder Mayer orientiert über die Bestrebungen der Deutschen Reichsbahn, ihren Rohstoffbedarf an Oelen, Metallen und Textilien unter möglichst geringem Devisenaufwand zu decken. So wird bei den deutschen Heissdampflokomotiven statt reines Zylinderöl Emulsionsöl, das zur Hälfte aus Kalkwasser besteht, verwendet; man kommt dabei praktisch mit der halben Oelmenge aus. Isolier-, Turbinen- und Motoren-Schmieröle werden zur Wiederverwendung aufgearbeitet, Oele und Fette aus verschmutzten Textilien durch ein die Faser schonendes Reinigungsverfahren zurückgewonnen. — In Form von Feuerbüchsen und Stehbolzen enthalten 20000 Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn rd. 60000 t Kupfer; der jährliche Verschleiss dieser Konstruktionsteile macht jedoch wegen der Möglichkeit der Wiederverwendung des Altkupfers netto nur etwa 1000 t aus. 104 neubestellte Lokomotiven sollen nun umkonstruierte Feuerbüchsen und Stehbolzen aus Stahl erhalten. Mit den als Rotguss bekannten Legierungen aus Kupfer, Zinn und Zink

geht die Reichsbahn äusserst sparsam um; soweit er nicht dank schmaler Dimensionierung oder durch zinnfreies Pressmessing, Stahlguss usw. zu verdrängen ist, wird sein „Devisengehalt“ herabgesetzt bis auf 9 und 5 % Zinn. Auch Aluminiumbronzen werden versucht, doch hat dieses Material den Nachteil, dass es, zufällig in den Altrotguss gelangt, dessen Festigkeitseigenschaften verdirbt. Im Lagermetall und in den Zinnbronzen ist Zinn weitgehend reduzierbar: In sämtlichen Wagenlagern der Reichsbahn ist heute das 80 % Zinn-Weissmetall durch sogenanntes Bahnmessing ersetzt, das zu 98,5 % aus Blei besteht. — Wegen ihres Bedarfs an Uniformen, Polsterplüsch u. dgl. richtet die Reichsbahn ihr Augenmerk auf die neuen Kunstspinnfasern, namentlich die Vistra der I G-Farbenindustrie und die Wollstra, ein Gemisch von Vistra- und Wollfaser. Vistra ist teurer als Baumwolle, billiger als Wolle, von grosser Quellbarkeit und geringer Festigkeit in nassem Zustand. Wollstragewebe mit 25 % Vistra sind äusserlich von reiner Wolle kaum zu unterscheiden. — Bemerkenswert sind die von Linder Mayer angeführten Aluminiumziffern: 1933 verbrauchte Deutschland 27500 t dieses Metalls, doch wird die Leistungsfähigkeit der deutschen Aluminiumindustrie heute auf jährlich 54000 t geschätzt.

**Vom Bau der transiranischen Eisenbahn** erhält die Schweizer Technische Stellenvermittlung (STS) einen Bericht eines Schweizer Ingenieurs, dem wir nachfolgende Einzelheiten entnehmen, die uns auch von anderer Seite bestätigt werden. — Diese Eisenbahn soll bekanntlich den Persischen Golf mit dem Kaspischen Meer verbinden. Von beiden Endpunkten aus sind einige hundert km schon gebaut und bereits in Betrieb, so die Strecke von Bender-Chapour (am Persischen Golf) nach Salehabad. Projekt und Bauleitung liegen in den Händen des dänisch-schwedischen Konsortiums Kampsax. Die noch zu bauende Strecke ist in Lose eingeteilt, die fast ausnahmslos von ausländischen Unternehmungen übernommen wurden: Es arbeiten italienische, französische und englische Firmen, die alle ihre Vertretungen in der Hauptstadt Teheran haben. Da die Linie durch teilweise sehr schwieriges Gelände führt, wird ziemlich viel technisches Personal (Ingenieure, Tiefbau-Techniker, Geometer, Tiefbauführer, Tiefbau-Zeichner) benötigt. Persien selbst verfügt über sehr wenig geeignetes Personal, sodass fast alle Unternehmungen ausländische Ingenieure anstellen. Von den Firmen werden aber nur relativ wenige höhere Angestellte in Europa engagiert, weil sich schon zahlreiches ausländisches technisches Personal in Teheran befindet und die Unternehmungen daher einen grossen Teil ihrer Angestellten auf dem Platze selbst anstellen. Trotzdem finden tüchtige junge Ingenieure, Tiefbau-Techniker und Geometer, die die Reise wagen wollen und gewöhnt sind, einige Entbehrungen auf sich zu nehmen, immer noch Arbeit. Allerdings sind die Anstellungsbedingungen im allgemeinen nicht sehr günstig: Bezahlung 2000 bis 3000 Rials (nach gegenwärtigem Kurs 480 bis 700 Fr.) und freies Logis auf dem Bauplatz, aber keine Reisevergütung. Im Gegensatz zu diesen, bei einer französischen Firma üblichen Anstellungsbedingungen, war bei den belgischen Firmen, mit denen die STS in letzter Zeit in Verbindung stand, Reisevergütung vorgesehen. Die STS ist gerne bereit, allfälligen Interessenten so weit möglich weitere Angaben über die Bahnbauten in Persien zu machen. Ueber Einreisebedingungen, Reisekosten, klimatische Verhältnisse und Lebenskosten in Persien erkundigt man sich am besten beim Eidg. Auswanderungsamt in Bern.

**Der Ausbau des Hafens von Le Havre**, für den seit 1928 nicht weniger als 900 Mill. franz. Fr. aufgewendet worden sind, ist zu einem grossen Teil nötig geworden wegen der Abmessungen der „Normandie“ (vergl. S. 21\*). So musste, um eine genügend breite Ausfahrt aus dem Vorhafen gegen Westen zu erhalten, die rund 1000 m lange „Digue Sud“ abgebrochen und durch einen neuen Wellenbrecher ersetzt werden, an dem noch gebaut wird. Baggerarbeiten im Gesamtumfang von 17 Mill. m<sup>3</sup> haben die nötige Tiefe und Breite der Schifffahrtsrinne gesichert, und im grossen „Bassin de Marée“ sind neue Quaimauern entstanden, die auch bei ungünstigstem Wasserstand die nötige Tiefe von 12,5 m bieten, wie sie die „Normandie“ benötigt. Die für das reisende Publikum augenfälligste Neuerung ist die Gare Maritime auf dem nördlichen Quai dieses Beckens: ein 575 m langes Empfangsgebäude enthält alle Räumlichkeiten für den Passagier- und Gepäckverkehr, Zoll usw., wie auch für die von den Fahrgästen mitgebrachten eigenen Automobile, die sie im Gebäude selbst in Empfang nehmen bzw. aufgeben können. Für die Eisenbahnreisenden steht neben dem Em-