

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 3

Nachruf: Sulzer-Ziegler, Edouard

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

présenté. Les villas sont disposées d'une façon agréable et rationnelle sur le terrain. Quoique toutes isolées, les maisons sont habilement liées par des groupes d'arbres. Les voies principales sont nettement distinguées des chemins secondaires; ceux-ci sont très nombreux, on pourrait en supprimer quelques-uns sans inconvénient. La grande allée est hors de proportion avec l'étendue du quartier qu'elle divise trop brutalement en deux tronçons, enlevant ainsi à la cité-jardin le caractère d'intimité qui lui convient.

Du côté du Petit-Saconnex, l'accès du quartier est par contre insuffisamment indiqué. Les villas, dont les plans et les façades sont étudiés avec soin, ont un caractère trop grandiose; on les verrait placées au milieu de parcs importants. Quoi qu'il en soit, le projet a beaucoup d'allure et de distinction. L'auteur a su trouver l'accent architectural qui convient à la campagne genevoise.

N° 4. « Petit sac ». — La tonalité générale du projet est un peu terne. Le terrain est bien divisé en vue du lotissement, les voies de communication ont un tracé convenable sans offrir de parti très franc. La rue qui traverse le quartier au nord est un peu raide et les dégagements du côté de l'angle est sont insuffisants. La place centrale a de bonnes proportions; elle pourrait être moins encombrée. L'architecture des villas de caractère intime et simple est bien en rapport avec l'étendue des parcelles; elle est en harmonie avec le paysage. Le projet serait d'une exécution facile et relativement peu coûteuse.

N° 7. « La grande allée ». — L'idée qui est à la base du projet est très originale. La promenade plantée d'arbres est admirablement placée, la pelouse triangulaire au midi laisse la vue entièrement dégagée, grâce à la forte pente du terrain à cet endroit. Ce parti est à recommander d'une façon spéciale pour l'exécution, il pourrait être utilisé facilement, même en modifiant les autres partis du plan. La disposition des villas est bonne. Dans la région est, la direction des voies suit trop fidèlement les courbes de niveau; il aurait fallu mieux indiquer l'entrée du côté du Petit-Saconnex. Au nord-ouest un chemin vient se buter contre la limite de propriété. Les détails de villas sont sobres, mais convenables. Les croquis des places ont beaucoup de charme.

N° 8. « Z. ». — Les artères principales se distinguent clairement des chemins ordinaires. L'entrée à l'angle est, est bonne. La place bordée de bâtiments contigus est bien traitée. Les maisons basses et modestes prévues dans la parcelle isolée sont tout à fait à leur place. Le carrefour central est trop exigü. L'allée descendant vers le rond-point sud est également un peu mesquine. On remarque dans l'alignement de certaines voies de petits décrochements qui ne sont pas justifiés. L'emplacement de la place de jeu a été choisi sans motif apparent. Les parcelles ont des dimensions très variées, mais parfois des formes un peu trop irrégulières. L'auteur a eu raison de prévoir les villas les plus modestes dans les régions basses. Bien que manquant un peu de caractère, le projet se distingue par des qualités pratiques. Les croquis de villas sont bien sommaires.

N° 11. « L'art de bâtir les villes ». — Le tracé des voies est assez satisfaisant. La place publique, dans l'angle supérieur est bien située. Les sentiers pour piétons rendraient certainement des services. Le dégagement du côté du Petit-Saconnex est insuffisant. La place triangulaire au principal croisement manque d'ampleur. L'aspect d'ensemble du quartier est trop uniforme. On voit trop de villas carrées au milieu

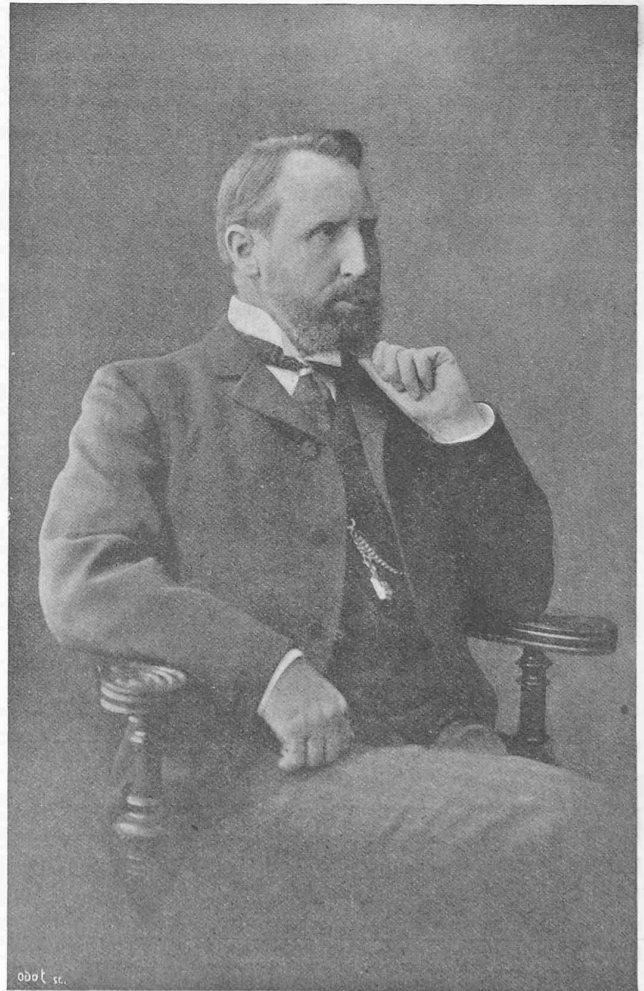
de parcelles de même forme. Les vues perspectives des places ne manquent pas d'agrément.

N° 12. « Paix et guerre ». — Le tracé des rues est assez souple, on voudrait voir les artères principales plus accentuées. Aucune voie ne joue un rôle dominant. De même il n'y a pas de place importante. Il y a par contre un nombre considérable de places secondaires, ce qui ne paraît pas être bien nécessaire dans un quartier déjà très aéré. La place d'entrée au sud est bien composée. Il manque par contre un bon dégagement du côté du Petit-Saconnex. Les villas sont trop exclusivement orientées d'un seul côté. L'auteur n'a pas suffisamment tenu compte de la configuration du terrain. Les vues de détail sont bien rendues. Toutefois la note pittoresque est un peu trop marquée. (A suivre.)

NÉCROLOGIE

† Dr Ed. Sulzer-Ziegler.

Le 31 janvier est décédé, à Winterthour, des suites d'une pneumonie, M. le Dr Edouard Sulzer-Ziegler, conseiller national, chef de la grande fabrique de machines universellement connue.



Dr Ed. Sulzer-Ziegler.

Le défunt était né, à Winterthour, en 1854. Il fit ses études secondaires dans cette ville, puis il suivit des cours de droit, d'économie politique et de sciences naturelles à l'Université de Genève. Il compléta ses études juridiques à Berlin et acquit ensuite une solide culture technique à l'École polytechnique de Dresde. Après un séjour en Angleterre et en Ecosse, il rentra à Winterthour et prit la direction de la maison Sulzer où il s'occupa plus spécialement des questions économiques et contentieuses.

Tous nos lecteurs se souviennent de la part importante qu'Ed. Sulzer a prise au percement du Simplon et ce n'est pas dans un journal de la Suisse romande qu'il est nécessaire d'insister sur la reconnaissance qu'il s'est acquise par la réalisation de ce grand œuvre.

Les œuvres sociales dues à son initiative sont moins connues chez nous et nous allons en dire quelques mots. Soucieux du bien-être de ses ouvriers et désireux d'éviter les conflits du travail si fréquents actuellement dans l'industrie, Ed. Sulzer avait organisé dans sa fabrique des commissions composées de délégués du personnel admises à des conférences avec les chefs de service pour discuter les réclamations ou les vœux des ouvriers. Ed. Sulzer était persuadé que ce contact entre la direction et le personnel aurait de bons effets sur les relations entre employeur et employés et son initiative fut féconde; elle a été imitée dans plusieurs autres établissements et, aujourd'hui, des conférences régulières, semblables sont organisées, entr'autres, par toutes les grandes compagnies de chemins de fer français dont plusieurs se trouvent fort bien.

C'est encore Ed. Sulzer qui proposa à l'Association suisse des fabricants de machines de réduire à 10 heures la journée de travail et plus tard, d'accorder aux employés et ouvriers la liberté du samedi après-midi. Il fut encore le principal organisateur des installations sanitaires qui ont permis de percer le Simplon dans des conditions hygiéniques qui ont fait l'admiration du monde technique.

Ed. Sulzer contribua aussi puissamment au développement de notre industrie nationale et en particulier de l'industrie d'exportation dont il défendit les intérêts avec beaucoup d'énergie et d'habileté.

Association internationale permanente des Congrès de navigation.

Recueil de questions mises à l'étude en vertu d'une décision prise par la commission permanente des Congrès de navigation le 30 juillet 1910.

Les membres de l'Association, désireux de traiter l'une ou l'autre des questions spécifiées ci-dessous, sont priés de bien vouloir soumettre leurs mémoires à l'avis du *Premier Délégué* de leur pays au sein de la Commission Internationale Permanente des Congrès de Navigation. Si cet avis est favorable et se trouve ratifié par le *Bureau Exécutif*, celui-ci, conformément à l'art. 10 des statuts, se chargera de l'impression du mémoire remis et de sa distribution aux membres de l'Association.

L'objet des mémoires n'est pas strictement limité au questionnaire ci-après, la *Commission permanente* entendant se montrer large et accueillante dans le choix des sujets.

1^{re} Section. Navigation intérieure.

1. Établissements et installations modernes pour expériences hydrauliques.
2. Exposé des nouvelles recherches faites en vue de déterminer la résistance des bateaux à la traction, soit au moyen des bateaux grandeur d'exécution, soit au moyen de modèles.
3. Les dimensions des bateaux les plus favorables au point de vue économique sur les cours d'eau et canaux.
4. Étude économique, technique et réglementaire de l'exploitation des voies navigables et de la traction mécanique des bateaux.
5. Principes à suivre pour le tracé du réseau des voies navigables d'un pays déterminé. Conditions d'homogénéité du réseau. Tirants d'eau. Capacité de transport des bateaux. Profils des canaux. Ecluses. Gabarit des ponts et des tunnels.
6. Formulaire des renseignements caractéristiques d'une rivière au double point de vue de son régime et des besoins de sa navigation.
7. Détermination et fixation des chenaux de navigation dans les rivières ayant un plafond à profondeur et à largeur variables.
8. Balisage des chenaux de navigation dans les larges rivières à faible mouillage.
9. Rapides et cataractes des rivières. Modes de régularisation.
10. Modifications et perfectionnements apportés aux barrages amovibles. Dispositifs adoptés en vue d'utiliser leur chute pour la production d'énergie.
11. Manœuvre des écluses.
12. Canaux mixtes. Étude des conditions à remplir dans l'établissement des canaux répondant aux exigences modernes de la navigation intérieure et pouvant être utilisés pour la production de force motrice et pour l'irrigation.
13. Mesures prises dans le cours de ces dernières années en vue de réduire les périodes de chômage et d'obvier aux interruptions de la navigation.
14. Eclairage de nuit des voies de navigation intérieure.
15. Chargement et déchargement des bateaux.
16. Mode de construction approprié des réservoirs et aménagement de leurs installations au point de vue de leur exploitation.
17. Renseignements sur les systèmes propres à racheter les grandes chutes entre les biefs des canaux.
18. Augmentation du débit des rivières en basses eaux par des procédés autres que les emmagasinement d'eaux superficielles (étanchement, dérivation, emprunts aux eaux souterraines, etc.).
19. Les chantiers pour la construction et la réparation des bateaux d'intérieur.
20. Comparaison des prix unitaires de transport : 1^o par chemin de fer et par voies navigables intérieures; 2^o sur les lacs et sur la mer.
21. Régime des francs-bords des voies navigables.
22. Unification des statistiques de navigation intérieure. Comparaison des statistiques des différents pays.
23. Législation comparée de la navigation intérieure dans les différents pays en ayant égard spécialement à la répartition des frais d'installation et d'exploitation entre l'Etat, les Collectivités et les intéressés.
24. Insinuations de prévoyance, de protection et d'enseignement pour le personnel de la batellerie. Développement des sociétés mutuelles d'assurance et autres sociétés coopératives.

2^{me} Section. Navigation maritime.

25. Appareils enregistreurs du niveau de l'eau. Marégraphes.
26. Détermination de la puissance des vagues venant se briser contre des ouvrages maritimes à demeure.
27. Perfectionnements apportés aux méthodes expérimentales sur la résistance des navires.
28. Unification des systèmes de jaugeage des navires.
29. Exposé des expériences à faire en vue de déterminer l'emplacement des chenaux de navigation à créer dans l'estuaire des fleuves à fond mobile débouchant dans une mer sans marée. Moyens appliqués avec succès pour la construction et l'entretien de ces chenaux (tracés, dragages, digues, épis, etc.)? Profils transversaux les plus avantageux?
30. Dispositions des travaux extérieurs de défense des ports de mer; largeur et orientation de l'embouchure en ayant égard spécialement aux vents dominants et aux atterrissements possibles.
31. Étude comparative au point de vue économique, des dragues à godets avec moteurs à combustion interne et avec moteurs à vapeur.
32. Limite de vitesse des courants dans les canaux maritimes et