

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 7

Vereinsnachrichten

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>

Vereinsnachrichten.

Section de Genève de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Rapport présidentiel sur l'exercice 1917.

Messieurs et chers Collègues!

Le nombre de nos membres est resté presque exactement le même que durant l'année 1916, à savoir 79, soit 36 ingénieurs et 43 architectes, tous membres de la Société suisse. Nous pouvons ajouter à ce total 4 membres cantonaux reçus avant l'adoption des statuts actuels.

Au cours de l'année, la mort nous a enlevé MM. G. Schüle et A. Gaulis, ingénieurs, et W. Bettinger, architecte, collègues regrettés dont nous gardons le meilleur souvenir. Quatre nouveaux membres sont venus combler les vides ainsi formés, mais nous devons constater que notre recrutement a été moins satisfaisant que l'année précédente, ce que la dureté des temps suffit d'ailleurs aisément à expliquer.

Nous avons, en 1917, tenu sept séances régulières, presque toutes précédées d'un souper, et nous avons été heureux de constater que ni l'appétit, ni la soif de nos convives n'ont été jusqu'ici influencés de façon fâcheuse par le marasme général de la construction. Par malheur, les restrictions alimentaires ont empêché le cercle des Arts et des Lettres de continuer à nous offrir aussi régulièrement que par le passé l'hospitalité si appréciée de sa cave et de sa table, et l'organisation de ces soupers familiaux deviendra de plus en plus difficile.

Nous avons, cette année encore, trouvé mainte occasion d'intervenir avec un succès plus ou moins satisfaisant auprès des pouvoirs publics: Je rappelle tout d'abord l'élargissement du Quai des Eaux-Vives, dont le plan a été approuvé définitivement par le Grand Conseil malgré les critiques qu'il a soulevées et que nous avions appuyées par l'envoi d'une délégation auprès Mr. le Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics.

C'est ensuite le plan d'extension du quartier de la Praille, élaboré par le même Département et dont les déficiences évidentes nous ont engagés à intervenir, directement cette fois, auprès du Conseil d'Etat, pour demander que la question du plan d'extension dans son ensemble fût, à l'occasion de ce projet, examinée par des experts compétents. Nous avons été heureux de saluer la formation d'un groupe de nos collègues architectes qui s'est voué plus spécialement à cette question du plan d'extension et dont les efforts, rendus plus efficaces par un travail considérable de révision de ce plan, aboutiront, joints aux nôtres, — nous voulons l'espérer — à faire enfin sortir de l'ornière dans laquelle il est embourbé, le char tout fleuri de routine et enrubanné d'entêtement, qui porte les destinées de la future Genève

La mort de l'ingénieur-adjoint cantonal nous avait engagés à demander au Conseil d'Etat que ce poste fût transformé de façon à permettre la création d'un bureau d'étude du plan d'extension, sous la direction d'un spécialiste en matière d'urbanisme; nous avons eu le regret de constater que notre demande, non seulement n'a pas eu de succès, mais n'a pas même été honorée d'une réponse, et, comme l'an dernier, nous sommes obligés de conclure avec quelque mélancolie que nos Autorités cantonales persistent à nous considérer beaucoup plus comme des importuns que comme des gens de bonne volonté et compétents dont les avis pourraient être écoutés avec fruit en matière de génie civil et d'architecture . . . Ceci n'est point d'ailleurs un motif de nous décourager et de renoncer à la lutte, mais bien de redoubler d'efforts pour arriver à faire entendre et surtout écouter notre voix!!!

Reconnaissons cependant, que par des chemins détournés et grâce à ceux de nos collègues qui sont députés, nous avons pu faire apporter quelques améliorations à la loi qui se discute en ce moment — et avec quelle sage lenteur — au Grand Conseil, et qui consacra quelques réels progrès.

Les Autorités municipales de la Ville de Genève sont certainement plus accessibles à nos idées, et nous avons été heureux de voir le programme du concours pour le futur Quai Turrettini, pour lequel nous avons été invités à désigner une partie des membres du jury, être établi en stricte conformité des normes de la S. I. A.

Un dernier mot sur nos relations avec les Conseils de notre République: à la suite d'une très captivante conférence de notre

collègue Camille Martin sur „le problème de l'extension des Villes modernes“, nous en avons décidé la publication sous forme d'une brochure, qui a été envoyée à toutes les personnes, députés, conseillers municipaux etc., qui, à un titre quelconque, doivent s'intéresser à ces questions Le bon grain germe-t-il sous les herbes folles et l'ivraie? — nous aimons à le croire, tout en constatant que les épis n'apparaissent pas encore et que le seul résultat jusqu'ici tangible de cet envoi, fait à frais communs avec le groupe d'étude auquel nous avons fait allusion tout-à-l'heure, a été de grever assez lourdement nos finances obérées!

Pour en finir avec les démarches que nous avons entreprises, nous rappelons notre demande au Conseil administratif de ne pas oublier les architectes dans les Jurys du Concours Galland, ainsi que les observations que nous avons présentées sous une forme officieuse et amicale aux auteurs du projet de Sanatorium des Alliés, projet dont l'architecture ne cadrerait guère avec le site merveilleux du plateau de Montana.

Outre la conférence de C. Martin dont je viens de parler, nous avons eu le plaisir d'entendre les communications suivantes, dont nous remercions ici encore une fois les auteurs:

M. C. Boissonnas, Dr. en droit: Les droits et les obligations des constructeurs.

M. Edm. Fatio, architecte: Les jardins.

M. Georges Autran, ingénieur: L'état actuel de la question de la navigation intérieure en Suisse.

M. Georges Epitoux, architecte: Les vieilles enseignes d'auberges et d'hôtelleries dans le Canton de Vaud.

Enfin nous avons été aimablement invités par la Classe d'Industrie et de Commerce à assister à une conférence de M. l'ingénieur Charbonnier sur le Pont Butin, conférence qui a été suivie d'une visite du chantier. Sans prétendre résumer les impressions diverses qu'a pu faire naître cette visite, qu'il soit permis à votre président, en son nom personnel, de dire que l'on se prépare à faire une folie en consacrant une somme énorme à une décoration sculpturale qui ne se verra de nulle part.

Il ne nous reste plus qu'à mentionner, pour être complet, que la très simple, mais très cordiale réception que nous avons eu le plaisir d'offrir par un beau soir d'été à Cologny à M. le professeur K. Moser et à ses élèves-architectes de l'école polytechnique fédérale.

Nos rapports avec la Société suisse ont été normaux et n'appellent pas de mention spéciale: nous avons été représentés à la Conférence des Présidents et aux deux Assemblées de Délégués qui ont eu lieu au cours de 1917. Comme vous le savez, le Comité central, dont le siège était depuis longtemps à Zurich, a été renouvelé en Septembre et l'organisation en a été modifiée, à titre d'essai, pour faire participer de façon plus directe les diverses sections à l'administration de la société. Votre président a eu l'honneur d'être appelé à la vice-présidence du Comité central, honneur qui s'adresse à la Section de Genève et non à sa personne, et le siège du Comité a été transféré à Berne, le secrétariat permanent restant cependant à Zurich.

Après cette brève revue de notre activité au cours de 1917, il reste à votre Comité le devoir de faire un pénible aveu. Préoccupé de donner autant de vie que possible à notre Section, il est allé gaiement de l'avant, et notre trésorier va dire de quelle façon assez gaillarde il a dilapidé les économies qu'avaient réalisées nos prédécesseurs: il appartiendra au nouveau Comité que vous allez nommer ce soir de s'efforcer de rétablir notre prospérité financière, tout en donnant à la Société genevoise des Ingénieurs et des Architectes un maximum d'entrain et d'activité.

Genève, le 24 janvier 1918.

Fr. Fulpius.

Rapport du trésorier sur l'exercice 1917.

Messieurs,

La caisse de la Section a commencé l'exercice 1917 avec un solde actif de frs. 457,60, dont frs. 271,45 en compte courant chez MM. Hentsch & Cie. Elle le termine avec un solde actif de frs. 198,15, dont frs. 100,— constituent le dépôt de garantie du Compte de Chèques postaux.

Ce sont, cette année, les frais de déplacement de nos délégués aux assemblées générales qui ont grevé le plus lourdement notre budget. Il a donc été décidé que, dorénavant, le trésorier ne rembourserait que le prix des billets en troisième classe, mesure qui exigera de nos délégués une dose supplémentaire de dévouement au bien public.

Voici d'ailleurs une courte récapitulation de l'ensemble des Dépenses et des Recettes de notre caisse au cours de l'exercice que nous clôturons aujourd'hui.

Recettes:	Dépenses:
Solde Crédeur chez Hentsch & Cie. au 1er janvier 1917	Frais de Bureau (Classeurs, papier, timbres etc.)
271,45	141,10
Solde Petite Caisse, au 1er janvier 1917	Factures, Adresse et Dactyle Offices
186,30	125,85
Cotisations 1917, 76 à frs. 5	Insertions Journaux
380,—	23,—
Souscriptions pour dîner Moser	Diner Moser
284,—	178,—
Subvention du Groupe pour le Développement des Villes (Brochure Martin)	Transports Internationaux
81,—	2,85
Remboursement de la Tuilerie d'Allschwyl	Repas Conférenciers
2,70	4,50
Intérêts 3% chez Hentsch & Cie.	Frais déplacement des Délégués
5,90	299,15
Intérêts du Compte Chèques	Deux Soirées de projection
2,90	40,—
Frs. 1214,25	Brochure C. Martin
	195,05
	Frais Compte Chèques
	6,60
	Solde actif pour balance
	198,15
	Frs. 1214,25

Genève, le 24 janvier 1918.

A. Bourrit, trésorier.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der VII. Sitzung im Vereinsjahr 1917/18

Mittwoch, 6. Febr. 1918, abends 7³/₄ Uhr, auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Prof. A. Rohn. Anwesend 170 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der VI. Sitzung wird genehmigt.

2. Mitgliederbewegungen. Es sind neu aufgenommen worden Masch.-Ing. B. Grämiger, Obering. bei E. W. C. und Baurig. A. Séquin.

3. Dem Vortrag des Abends schickt der *Vorsitzende* eine über die schweiz. Schifffahrtsfragen im allgemeinen und über den gegenwärtigen Stand der Rhone-Rhein-Bestrebungen im besondern *orientierende Einleitung* voraus.

Die Fragen der Binnenschifffahrt haben durch die heutigen, infolge anderweitiger Inanspruchnahme der Eisenbahnen und ihres Rollmaterials für uns sehr erschwerten Rohstoff- und Lebensmittel-Zufuhrverhältnisse eine ganz besondere, *nationale Bedeutung* erlangt. Dabei kann es sich nicht um die Frage handeln, ob unser Anschluss nach dem Meere durch Rhein oder Rhone erfolgen solle, sondern nur um Anschluss an *beide* Wasserstrassen. Der Anschluss allein darf uns aber nicht genügen; wir müssen trachten, durch ein geeignetes Binnennetz wenigstens die grösseren Städte unseres Landes an den Wasserverkehr anzuschliessen und so, durch Verbindung zwischen Rhone und Rhein, auch einen gewissen Transitverkehr zu ermöglichen.

Im Gegensatz zum natürlichen Ausgangstor der Ost- und Mittelschweiz bei Basel, wohin die Rheinschifffahrt bis zu einem gewissen Grade schon gelangt ist, bietet die Weiterführung der Rhone-Schifffahrt von Lyon nach Genf erhebliche bautechnische Schwierigkeiten, namentlich in dem 70 m hohen Talweg-Absturz bei Bellegarde. Dessen Bezwingung ist nun aber durch die jüngst erfolgten Verhandlungen der Städte Paris und Lyon über den Bau des Kraftwerkes Génissiat und den anschliessenden Ausbau der Rhone-Wasserstrasse nähergerückt worden. Der Bau einer schweizerischen Wasserstrasse von der Genfergrenze über die Jura-Seen bis zur Aaremündung bei Koblenz, bemessen für 600 t-Kähne, war 1913 auf rund 150 Mill. Fr. veranschlagt worden. Sie würde die unsern Bedürfnissen angemessene Verbindung herstellen. Auch in Anbetracht der zu gewärtigenden Frachtersparnisse im Bezug der Massengüter liegt hier ein *schweizerisches Nationalproblem* vor, dessen wirtschaftliche Grundlagen abzuklären deshalb sehr wohl auch zu den Aufgaben unseres Vereins gezählt werden kann.

Im Anschluss an die mit Beifall aufgenommene Einleitung des Vorsitzenden nahm Obering. R. Schätti der Schiffbau-Abteilung von Escher Wyss & Cie. das Wort zu seinem Vortrag über „Die bestehende Rhoneschifffahrt und das zukünftige Binnenschifffahrts-Material der Schweiz“.

In fast anderthalbstündigen Ausführungen, zum Teil in neckischem Plauderton, führte uns der Referent zunächst am Unterlauf der Rhone, im Lande Tartarins de Tarascon spazieren, an prächtigen Lichtbildern, dessen architektonische, landschaftliche und sogar menschliche Schönheiten veranschaulichend. Zahlreiche Bilder und Pläne zeigten sodann die bis vor etwa 15 Jahren noch ziemlich primitiven Schifffahrtsverhältnisse. Das neueste und leistungsfähigste Material stammt von Escher Wyss & Cie. in Zürich und ist durch den Redner im Vereinsorgan bereits zu eingehender Darstellung gebracht worden, weshalb hier auf jene Publikation¹⁾ verwiesen wird.

¹⁾ Vergl. Band LXII, Seite 85 (vom 16. August 1913).

Red.

Am Schluss seines Vortrages äusserte Herr Schätti, gestützt auf seine langjährigen praktischen Erfahrungen auf Donau, Rhein und Rhone die Ansicht, dass für die schweizerischen Verhältnisse Schleppdampfer von 300 bis 400 PS (ähnlich solchen auf dem Po) und Kähne von rund 600 t (entsprechend jenen der Rhone von Marseille bis Lyon) das Richtige sein dürften. Auch Ing. Autran nimmt für die Verbindung Rhone-Genfersee-Juraseen den 600 t-Kahn als massgebend an. — Lebhafter Beifall lohnte den Redner.

In der *Diskussion* äusserten sich Dr. Ing. H. Bertschinger und Obering. J. Lüchinger zugunsten des 1000 t-Kahns, der allein konkurrenzfähig sei im Vergleich mit der Eisenbahn; das schweiz. Material müsse dem von Rhein und Rhone entsprechen, ebenso die Schleusenabmessungen mit 12 m Breite und 3 m Tiefe, dergleichen die Brückenöffnungen. A. Jegher vermisst bei der bisherigen, vorwiegend rhetorischen Behandlung der schweizerischen Binnenschifffahrtsfragen die sonst in allen Verkehrsfragen vorangestellte gründliche Abklärung hinsichtlich des Bedürfnisses, der Verkehrsgrössen: welchen Gütermengen haben unsere künftigen Wasserstrassen zu entsprechen; welches sollen denn die Güter sein, die vom Rhein in die Rhone zu transitieren hätten usw. Man müsse schon bei den Studien wirtschaftlich rechnend vorgehen, auf Grundlage des Bedürfnisses, und dabei, zur Vermeidung der breiten und im Betrieb sehr teuern Schleppdampfer, besonders die Frage der elektrischen Schiffsförderung mitberücksichtigen.

Replizierend verwies Dr. Bertschinger auf die wirtschaftlichen Gutachten von Sympher und Fornalaz. Vom italienischen Bedarf an deutschen Kohlen z. B. gingen nur 5% über die Schweiz; wären es 20%, so würde dies zur Speisung von zwei bis drei Alpenbahnen genügen. Die 1000 t-Kähne kommen nur deshalb höchstens halb beladen nach Basel, weil sie für Vollaussnutzung je eines 1000 PS-Schleppdampfers bedürften, für die aber die Wassertiefe des Oberrheins noch nicht genüge.

Der *Referent* endlich warnte davor, die den deutschen Grossindustrie-Bedürfnissen entsprechenden Kahn- und andern Abmessungen¹⁾ für unsere, um ein vielfaches kleinere Verhältnisse einfach nachzuahmen. Was wollen wir denn in so grosse, zudem umständlich zu manövrierende Kähne hineinladen? Die elektrische Förderung sei auf Flüssen und Kanälen wohl möglich, auf den Seen schwieriger.

Schluss der Sitzung 10¹/₄ Uhr.

Der Aktuar: C. J.

¹⁾ *Anmerkung des Aktuars.* Es sei hier daran erinnert, dass selbst die neuesten und grössten deutschen Binnenkanäle, wie Rhein-Herne-Dortmund-Ems-Kanal (die „deutsche Rheinmündung“), der sog. Mittelland-Kanal, von diesem nach Magdeburg an der Elbe, ferner der „Seeweg“ Berlin-Stettin, die böhmischen Kanalverbindungen zwischen Donau, Elbe, Oder und Weichsel, die Donau selbst von Passau bis Ulm und der neue Donau-Main-Kanal für den 600 t-Kahn bemessen sind, mit Schleusen-Breiten von 8,6 bis 9 m (vergl. z. B. „Oesterr. Wochenschrift für den öffentl. Baudienst“ vom 6. und 13. April 1916, mit Tafelbeilagen). Das Vereinsorgan bereitet eine übersichtliche Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse vor.

EINLADUNG

zur VIII. Sitzung im Vereinsjahr 1917/18
auf Mittwoch den 20. Februar 1918, abends punkt 7³/₄ Uhr
auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag des gew. Direktors der Kunstgewerbeschule Weimar,

Prof. Henry Van de Velde

„Les formules de la beauté architectonique moderne“.

Auch die Kollegen vom B. S. A., sowie eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour la France deux ingénieurs pour des études de chute d'eau comportant notamment des nivellements de précision, une triangulation, des levés au tachéomètre, etc. (2112)

Gesucht nach Süd-Siam noch einige jüngere Ingenieure (Schweizer) für die praktische Ausbeutung von Wolfram- und Zinnminen. Kenntnis der englischen Sprache erforderlich. (2113)

Gesucht in grössere Schweizerstadt junger Bauingenieur; Bewerber mit Praxis im städtischen Tief- und Stollenbau erhalten den Vorzug. (2114)

Gesucht für die Bauleitung einer grösseren Brücke (Schweiz) Ingenieur, deutsch und französisch sprechend, mit mehrjähriger Baupraxis speziell in pneumatischen Fundationen. (2115)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.