Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 19

Artikel: Jura-Simplonbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17408

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

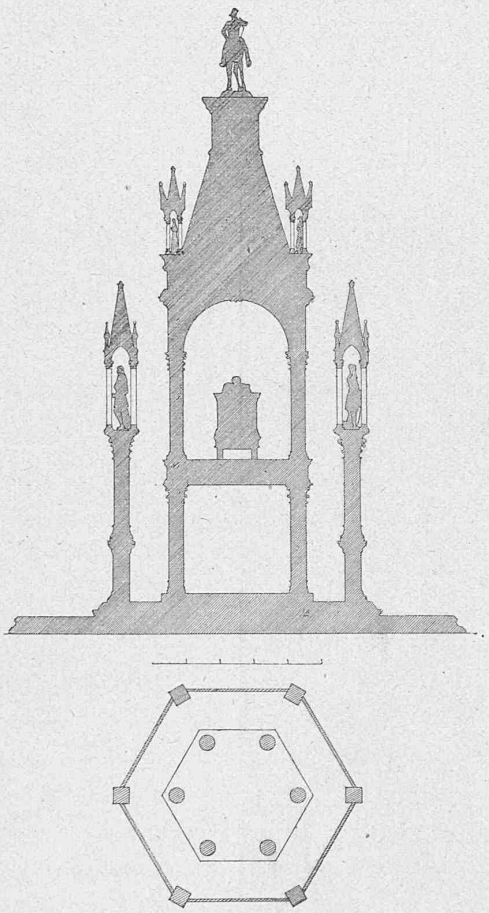
Download PDF: 12.07.2025

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

tation des architectes de notre génération, qui seront traités dans l'avenir de plats imitateurs, paresseux et indifférents.

C'est ainsi que nos villes d'Europe sont couvertes de monuments Brunswick au petit pied, prenant la forme d'Eglise, de Palais, de Musées, de maisons bourgeoises. Partout l'architecture dissimule la construction comme une honte et toutes deux souffrent de ce mariage secret et forcé. Partout le but et l'agrément des constructions s'en ressentent. Partout „l'architecture" est faussée.

Autre résultat fatal de cette habitude passée dans les moeurs, c'est d'enlever à chaque pays son caractère, son style. — A chaque pays sa construction, portant son architecture. — Et ici encore notre malheureux monument est là pour nous prouver qu'on ne transporte pas impunément une plante exotique sous un climat rigoureux.



Coupe et Plan. — Echelle 1 : 200. — 5 *mm* = 1 *m*.

Mausolée du Duc Charles de Brunswick à Genève.

Aujourd'hui on fait des chalets suisses en Italie, l'Allemagne est couverte de temples grecs, Genève ne gagne pas en charme par ses quartiers neufs, imitations des banales maisons à loger de Lyon et de Paris.

Zurich et Berne s'ornent de la pompeuse et fatigante architecture de Vienne et de Berlin. Et pourtant si nous n'avions pas d'art national dans le vrai sens du mot, nous avions des données nationales suffisantes pour nous créer insensiblement un style des plus pittoresques.

La source du mal est dans l'enseignement des Ecoles d'architecture. Elle est dans l'habitude de séparer l'enseignement de la construction de celui de l'architecture. Il y a des professeurs spécialistes constructeurs, et des spécialistes architectes artistes. Et ces deux catégories ne se comprennent qu'à moitié. Leurs élèves s'habituent à traiter la construction comme la servante de l'art. Avec les mêmes procédés on bâtit dans tous les styles. Avec les mêmes trucs on donne l'apparence gothique, romaine ou renaissance, on fait des monuments Brunswick, qui ne tombent pas tous, mais dont bien peu réunissent les conditions d'une bonne esthétique, d'une construction irréprochable, d'une sage économie, d'une parfaite adaptation au but cherché.

Si au contraire dans nos écoles on s'habituait à raisonner la construction d'après le but pratique à atteindre et l'effet artistique général, la décoration, non comme le masque mais comme l'habillement de la construction, on ferait de la véritable architecture.

L'architecture doit être un art et une science combinés et non appliqués l'un contre l'autre. Jadis un architecte était à la fois ingénieur, peintre, sculpteur, aujourd'hui il devrait être au moins constructeur et artiste, et si les connaissances accessoires qu'on réclame de lui dépassent ses facultés ou l'emploi de son temps, les autres branches de son art peuvent être laissées à des spécialistes.

Quand le jour sera venu où ce principe sera reconnu et admis, un art nouveau prendra naissance de lui même: ce sera peut-être l'architecture du 20me siècle.

Les archéologues devront se contenter alors d'instruire les architectes sans les diriger.

Lorsque nous entendons dire d'une oeuvre qu'elle est de la plus pure renaissance, du Louis XIII très-correct, du gothique de la meilleure époque, je pense que l'auteur est sans doute un homme du goût le plus fin, très-instruit dans l'histoire de l'architecture, mais il n'a pas compris la portée de son art.

Il y a là une tradition enracinée depuis plusieurs siècles et qui ne sera pas rompue d'un seul jour. Il serait dangereux même pour l'esthétique, pour la conservation du bon goût, du sentiment des proportions musicales si je puis m'exprimer ainsi, que ces vieux errements qui ont aussi leurs bons côtés viennent à être abandonnés trop brusquement. Il pourrait être à craindre que le public s'engoue pour des innovations trop brutales, que l'on démolisse avant d'être prêt à reconstruire. C'est une des faiblesses de notre pauvre humanité.

Genève, Mars 1892. *Louis Viollier.*

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn hat auf von den Genfer Financiers und ihrem Anhang erzwungene Demission des verdienten Directionspräsidenten Hrn. auf den 1. Mai angenommen, an seine Stelle den Herrn Ruchonnet, Präsident der Cantonalbank in Lausanne gewählt und gleichzeitig die Creirung einer fünften Directionsstelle beschlossen.

Für diese Stelle hört man bis jetzt nur Namen von Juristen nennen, denen jede Erfahrung im Eisenbahnverwaltungswesen vollständig abgeht. Es verlautet nun, dass ein Theil des Verwaltungsrathes damit nicht einverstanden sei. Vielmehr scheint die gewiss richtige Ansicht auch zur Geltung zu kommen, dass in der gegenwärtigen kritischen Lage des Unternehmens keine Dilettanten im Eisenbahnwesen, wenn sie auch Meister in der Politik sind, sondern Techniker, und zwar *erprobte Eisenbahnfachmänner*, in die Direction gehören. Die Politik gehört in die Rathssäle, nicht in die geschäftsführende Direction eines industriellen Unternehmens, auch wenn dasselbe öffentlichen Interessen zu dienen hat. Die Wahl eines speciellen Fachmannes ist im vorliegenden Falle um so mehr geboten, als dem neugewählten Directionspräsidenten die Qualification vollständig abgeht und das juristische Element schon durch Herrn Jollissaint gut vertreten ist.

In der Direction sitzen: ein Bankier als Präsident, ein Jurist und zwei Bautechniker. Nicht vertreten ist dagegen die Maschinentechnik, obschon derselben im Betriebe eines grossen Eisenbahnnetzes eine ganz hervorragende Bedeutung zukommt und die Ausgaben dieser Dienstabtheilung den weitaus grössten Posten des Budgets bilden.

Seit der Fusion sind die Ausgaben des Fahrdienstes in erschreckendem Masse gestiegen. Der Grund dieser Er-

scheinung ist nicht nur in der erheblichen Vermehrung der Züge, in der Steigerung der Kohlenpreise und in den Folgen des berühmten Rasttaggesetzes, sondern mehr in einer verfehlten Organisation zu suchen.

Die Verwaltung hat die Pflicht, sowol gegenüber dem Bund als den andern Actionären, zu suchen hier wesentliche Ersparnisse zu erzielen und es giebt viele Stimmen, welche behaupten, es sei dies ohne die geringste Beeinträchtigung der Betriebssicherheit möglich.

Dass aber hier nur ein mit den Verhältnissen völlig vertrauter Fachmann in richtiger Weise eingreifen kann, liegt doch wol klar auf der Hand.

Nach unserm Dafürhalten gebührt die fünfte Directorstelle einem Techniker und zwar sofern sich eine geeignete Persönlichkeit findet, einem Maschinentechniker. Ω

Correspondenz.

Monsieur Waldner, ingénieur, directeur de la Bauzeitung, Zurich.

Monsieur et cher collègue,

En suite de la discussion reproduite dans votre estimable journal au sujet du développement du pavage en bois et de l'asphalte à Paris, j'ai fait demander à Monsieur Boreux, ingénieur en chef des ponts et chaussées et ingénieur en chef chargé de la deuxième division du service municipal à Paris (voie publique, promenades et éclairage) des renseignements officiels au sujet du pavage, considérant la question comme assez importante pour valoir la peine de fournir des renseignements d'une rigoureuse exactitude à vos estimables lecteurs; je reproduis en conséquence ci-dessous la lettre de Monsieur Boreux:

„J'ai l'honneur de vous adresser, d'autre part, un tableau comparatif des surfaces des divers revêtements des chaussées de Paris considérées successivement au commencement de chacune des années 1890, 1891 et 1892. Ce renseignement répond à une question que vous m'avez posée précédemment au sujet de l'extension comparée des asphaltages et des pavages en bois. Vous remarquerez que les surfaces asphaltées qui représentaient au 1 janvier 1890 — 3,5 % de la surface totale des chaussées sont restées très-sensiblement dans la même proportion (3,7 %), tandisque les pavages en bois constituant au 1 janvier 1890, — 5,7 % seulement de la surface totale représentent maintenant 6,8 % ayant augmenté de plus de 109000 m^2 en deux ans. Pendant le même temps les asphaltages n'ont augmenté que de 22000 m carrés

Veuillez agréer, etc., . . .

Paris, le 19 avril 1892."

Tableau indiquant aux 1 janvier 1890, 1891 et 1892 les surfaces des divers revêtements des chaussées des voies publiques de Paris.

Dates des situations:		1890	1891	1892
Surfaces totales des chaussées	m^2	8593274,54	8675585,48	8758285,46
Pavages en pierre	m^2	6320984,53	6336795,92	6362632,62
Proportion de la surface totale	%	73,5	73,1	72,9
Empierrements (Mac. Adam)	m^2	1483758,23	1489415,39	1476142,48
Proportion de la surface totale	%	17,3	17,2	16,8
Asphalte	m^2	301373,44	315487,59	323271,21
Proportion de la surface totale	%	3,5	3,6	3,7
Pavages en bois	m^2	487158,34	533886,58	596239,55
Proportion de la surface totale	%	5,7	6,1	6,8

Il résulte de ce tableau que les divers modes de pavage ont subi pendant les années 1890 et 1891 les augmentations ou diminutions suivantes:

Augmentations:		1890	%	1891	%	Totaux	%
Pavage en pierre	m^2	15811,39	19,2	25826,70	31,2	41638,09	25,3
Empierrement	m^2	5657,16	6,9	−13272,91	−16,0	−7615,75	−4,6
Asphalte	m^2	14112,15	17,1	7785,62	9,4	21897,77	13,3
Pavage en bois	m^2	46728,24	56,8	62352,97	75,4	109081,21	66,0
Totaux	m^2	82308,94	100	82692,38	100	165001,22	100

Le tableau précédent montre qui c'est le pavage en bois qui jouit de beaucoup de la plus grande faveur à Paris puisque sur tous les pavages nouveaux exécutés en 1890 et 1891, 66,0 % ont été exécutés en bois, 25,3 % en pierre et seulement 13,3 % en asphalte.

Si l'on s'en rapporte à l'année 1891 seule, on remarque que la proportion devient encore plus forte pour le pavage en bois; elle atteint en effet 75,4 % pour le pavage en bois, 31,2 % pour le pavage en pierre et 9,4 % pour l'asphalte; si cette augmentation continue, le pavage en bois remplacera finalement à Paris tous les autres modes de pavage, surtout dans les voies très-fréquentées; enfin en 1891 l'augmentation des proportions de pavage en bois et en pierre a eu lieu au détriment de celle de l'asphalte et des empierrements.

Notons que pour l'année 1892 on a prévu au budget de la ville de Paris une dépense de 100000 francs pour travaux neufs de pavage en bois des anciennes rues correspondant à 5000 ou 6000 mètres carrés environ, tandisqu'il n'a rien été prévu de ce chef pour l'asphalte; la moitié des dépenses pour travaux neufs de pavage en bois est supportée par les riverains; aucun document officiel n'a d'ailleurs encore été publié sur la répartition du crédit de 1000000 de francs accordé pour la voirie des nouvelles percées de rues pendant l'année 1892.

Il paraît intéressant d'indiquer aussi quels sont les frais approximatifs d'entretien, de grosses réparations et de réfections à neuf prévus pour l'année 1892, frais qui s'appliquent en conséquence aux surfaces existant au 1 janvier 1892; les dépenses comprennent pour environ 7 % les frais généraux du personnel technique de la ville de Paris.

Nature du pavage	Surface au 1 janvier 1892	Dépenses d'entretien, de grosses réparations et de réfections		Observation
		au total	par m^2	
Pavage en pierre	6362633 m^2	5280000 fcs.	0,85 fcs.	Ces dépanses comprennent non seulement les frais à la charge de la ville, mais encore ceux à rembourser par la compagnie des eaux, la compagnie du gaz, les compagnies de tramways et d'électricité, les propriétaires riverains, etc.
Empierrement	1476142 „	3251000 „	2,20 „	
Asphalte	323271 „	1130000 „	3,50 „	
Pavage en bois	596239 „	1393000 „	2,35 „	
Totaux et moyenne	8758285 m^2	11054000 fcs.	1,25 fcs.	

Les frais de nettoyage, d'enlèvement des neiges et d'arrosage des chaussées, trottoirs, contre allées, etc., sont prévus devoir coûter en 1892 une somme de 7022000 francs; si l'on estime la surface des trottoirs, contre allées, etc., à 30 % de celle des chaussées, soit à 2627000 m^2, on obtient une surface totale de 11385000 m^2; les dépenses de nettoyage, d'enlèvement des neiges et d'arrosage coûtent donc environ 0,60 fcs. par mètre carré et par an.

Veuillez agréer, Monsieur et cher collègue, l'assurance de mes sentiments très-dévoués et de ma considération la plus distinguée.

Paris, le 23 avril 1892. *Max Lyon.*

Concurrenzen.

Bürgerasyl in St. Gallen. Bei dieser Ideenconcurrenz, deren Programm in Nr. 9 u. Z. besprochen wurde, sind vom Preisgericht folgende Auszeichnungen ertheilt worden:

I. Preis (1500 Fr.) an Joh. Metzger, Arch. in Riesbach-Zürich.
II. „ (1000 Fr.) „ A. Wirz, Arch. in Zürich.
III. „ (500 Fr.) „ Andersen & Kress, Arch. in Arlesheim.

Ehrenmeldungen erhielten die Entwürfe mit den Motti: „Jungferntrost" und „Eine einfache Idee".

Die öffentliche Ausstellung der eingelaufenen Entwürfe findet vom 5. bis und mit 15. dies jeweilen von 9—12 Uhr Vormittags und 1 bis 5 Uhr Nachmittags im Concertsaal des Bibliothek-Gebäudes am oberen Brühl zu St. Gallen statt.

Kunstgewerbe-Museum in Flensburg. (S. 13 d. B.) Eingegangen sind 54 Entwürfe. 1. Preis: Prof. Stier in Hannover. 2. Preis: Prof. Neumeister und Bischoff in Carlsruhe. 3. Preis: Schultz & Schlichting, Arch. in Berlin.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

XI. Sitzung vom 5. April 1892
auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Herr Architekt Gull.
Anwesend: 40 Mitglieder und Gäste.

Nach der Verlesung des Protocolls beklagt sich *Ingenieur Suter* über den von der N. Z. Z. gebrachten Bericht über die Verhandlungen des Vereins in der Kaufhausfrage; derselbe sei nicht nur unvollständig und lückenhaft, sondern theilweise sogar entstellt; er wünscht, dass der Vorstand die geeigneten Massnahmen ergreife, um in Zukunft solche Referate zu verhindern.

Der Vorsitzende erklärt, dass der Vorstand diesen Referaten ganz ferne stehe; die massgebenden, von den besonders hierfür bestellten Referenten abgefassten Berichte erscheinen in der „Schweiz. Bztg." und es könne nicht Sache des Vorstandes sein, die in den Tagesblättern erscheinenden Artikel zu prüfen und richtig zu stellen. Im vergangenen