

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 71/72 (1918)
Heft: 7

Sonstiges

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: 15.10.2024

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

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.