

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 13

Nachruf: Geiser, Arnold

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: 04.04.2026

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

à Jehan Turretini de Genève. Ce canal fut exploité jusqu'en 1829.

De 1837 à 1844, des études furent faites pour rétablir la navigation par ce canal, mais on donna la préférence à une voie ferrée.

La navigation à vapeur sur les lacs du Jura et surtout sur les lacs de Neuchâtel et de Morat a été entreprise par plusieurs sociétés¹⁾.

Le premier bateau à vapeur qui a navigué sur le lac de Neuchâtel fut l'*Union*, lancé le 10 juin 1826. Il avait sa coque en bois avec une machine à vapeur à balancier. Le second bateau construit en 1834, par l'initiative de M. Ph. Suchard, fut l'*Industriel*. Le père Suchard en a été le capitaine durant 14 années consécutives. Il faisait le service entre Yverdon et Neuchâtel, principalement. Ce bateau a navigué jusqu'en 1850 ou 1851, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où s'est constitué la Société neuchâteloise de navigation à vapeur.

Cette Société anonyme a joué un grand rôle avant la construction du chemin de fer d'Yverdon à Bienne. Elle possédait cinq grands bateaux (tous avec des coques en fer et même en tôle d'acier) dont les noms sont les suivants:

- 1^o „Le Cygne“ construit en 1852.
- 2^o „Le Jura“ construit en 1854.
- 3^o „La Flèche“ construit en 1856.
- 4^o „Le Mercure“ construit en 1857.
- 5^o „Le Gaspard Escher“ construit en 1858.

Tous ces bateaux ont été livrés par la maison Escher Wyss & Co. à Zurich.

Cette société a exploité ses services jusqu'en 1862, soit jusqu'à l'ouverture du chemin de fer du littoral neuchâtelois.

En 1856, une seconde Société de navigation s'était fondée. Elle possédait trois bateaux à vapeur:

- Le „Jean-Jacques Rousseau“ pour voyageurs.
- Le „Pélican“, remorqueur.
- L'„Hirondelle“, „

Cette société s'est aussi dissoute après l'ouverture des chemins de fer.

De 1852 à 1865, il y avait encore d'autres bateaux qui naviguaient sur les trois lacs du Jura. La maison de commission L. F. Lambelet & Co. avait deux bateaux remorqueurs: „Le Rhin“ et „Le Rhône“. Ces bateaux étaient d'une construction très originale; ils n'étaient ni à aubes ni à hélices, mais ils portaient à l'arrière, chacun une grande roue. Il existait encore les deux bateaux remorqueurs de la Société soleuroise: Le „Neptune“ et le „Wengi“ qui faisaient le remorquage d'Yverdon à Soleure et vice-versa. Enfin nous mentionnerons le bateau remorqueur „Le Seeländer“ appartenant à la Société des Tourbières de Hagneck pour le transport de la tourbe entre Hagneck et la rive gauche du lac de Bienne (Neuveville, Douanne et Bienne).

Le nombre des bateaux à vapeur naviguant à cette époque sur les trois lacs du Jura était de 14.

C'était, à cette période, la plus grande flottille de tous les lacs suisses. La plupart de ces entreprises faisaient de brillantes affaires et surtout la Société neuchâteloise qui donnait des dividendes de 17 à 20 %.

En 1863, la Société neuchâteloise fut dissoute et remplacée par la Société fribourgeoise de navigation, avec siège à Estavayer. Elle faisait le service sur le lac de Neuchâtel avec les bateaux „Le Cygne“ et le „Gaspard Escher“ achetés à la Société neuchâteloise.

En 1869, une autre société se forma: la Société de navigation à vapeur de Morat qui fit construire le bateau „Le Hallwyl“.

¹⁾ Nous devons à l'obligeance de M. Haefliger, directeur de la Société de navigation sur les lacs de Morat et de Neuchâtel, les renseignements suivants.

En 1872 les deux sociétés se fusionnèrent et jusqu'en 1877 le résultat financier fut favorable (5 %).

Depuis l'ouverture des chemins de fer de la Broye et l'exécution des travaux de la correction des Eaux du Jura, la Société de navigation rencontra de grandes difficultés financières, qu'elle put surmonter grâce à la sollicitude et à l'appui financier de l'Etat de Fribourg. Comme la navigation à vapeur intéressait les cantons de Vaud, de Neuchâtel et la ville de ce dernier nom, une subvention annuelle de fr. 6000 fut réclamée aux intéressés (trois cantons à fr. 1500 et la ville de Neuchâtel fr. 1500). Ces subventions furent en 1895 portées à fr. 5000, soit en totalité à fr. 20 000 assurés jusqu'en 1910.

Depuis ce moment la navigation à vapeur a commencé à se relever de ses désastres et à se développer. Actuellement, elle possède quatre grands bateaux à aubes et deux remorqueurs:

	Passagers	P. S.	Année
1 ^o „L'Helvétie“	450	200	1881
2 ^o „Le Gaspard Escher“	400	200	1858/1887 (transformé)
3 ^o „Le Jura“	300	170	1888/1889
4 ^o „Le Hallwyl“	250	150	1888
5 ^o „Le Morat“ (double hélice)	90	90	1890
6 ^o „La Broye“ (remorqueur à double hélice)	—	50	1876/1898
	1490	860	

La Société de navigation a transporté en 1900:
des Voyageurs (113 920) pour fr. 78 399, 40
et des marchandises „ „ 32 068, 30
recette brute fr. 110 467, 70

Le bénéfice net a été de fr. 7648, 40.

(à suivre.)

Ehrung

an

Herrn Stadtbaumeister ARNOLD GEISER

Präsident

des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins

in Zürich.

Mit der diesjährigen 39. Generalversammlung in Freiburg war gleichzeitig das fünfundzwanzigjährige Jubiläum des unermüdlichen Präsidenten des Vereins, Herrn Stadtbaumeister A. Geiser verknüpft, der während eines vollen Vierteljahrhunderts, zuerst als eifriges, anregendes Mitglied des Central-Komitees, dann als Vicepräsident und nach dem Tode Arnold Bürklis als Präsident des Vereins, dessen Geschicke mit grosser Sachkenntnis und opferfreudiger Hingabe geleitet hat.

Dem Gefühle der Anerkennung und des Dankes hierfür hat der Präsident des Lokal-Komitees, Herr Kantonsingenieur A. Gremaud, am Bankett in Murten bereiten Ausdruck verliehen und dem Jubilar, als vorläufiges Zeichen der Dankbarkeit einen hübschen Blumenstrauss überreicht. Dem sollte jedoch noch ein dauernderes Andenken folgen. Auf Anregung Gremauds beschloss die festgebende Sektion Freiburg dem Jubilar eine künstlerisch gearbeitete silberne Platte im Stile Louis XV. zu verleihen. Die nach einem Entwurfe unseres Kollegen, Architekt Juvet in Genf, ausgeführte Silberplatte trägt auf dem Rand die Inschrift:

LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES

A SON HONORÉ PRÉSIDENT

ARNOLD GEISER

1876—1901.

Wir hoffen unsern Lesern in der nächsten Nummer eine Abbildung davon vorlegen zu können.

Seine Gabe hat das Lokal-Komitee der Sektion Freiburg mit nachfolgender kalligraphisch ausgeführten Adresse begleitet:

Fribourg, le 25 Septembre 1901.

Monsieur Arnold Geiser,

Président de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes à
Zurich.

Honoré Président et très cher Collègue,

Le 25^{me} anniversaire de votre activité comme membre et président du Comité central de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes, ayant coïncidé avec la 39^{me} assemblée générale tenue à Fribourg, le Comité local a pris, avec plaisir, l'initiative, de vous offrir, à cette occasion, au nom de la Société suisse, un petit souvenir, faible témoignage de la sympathie et de la reconnaissance de ses membres, pour les bons et loyaux services que vous avez rendus à notre Association, durant un quart de siècle.

Recevez donc nos félicitations les plus sincères et permettez-nous d'espérer que vous voudrez bien rester, longtemps encore, à la tête de notre Société. Nous formons des vœux pour que Celui qui vous a doué d'une si belle intelligence et de tous les dons et qualités qui caractérisent votre habile et dévouée direction, vous conserve pendant de longues années parmi nous.

C'est dans ces sentiments de profonde estime et de vive reconnaissance que nous vous prions, honoré Président et très cher Collègue, d'accepter ce modeste hommage de gratitude et de sympathie, comme aussi d'agréer l'expression de nos sentiments affectueux.

Au nom de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes,

le Comité local de la 39^{me} assemblée générale:

Le Secrétaire,

Le Président,

(sig.) Fr. Broillet, arch.

(sig.) Am. Gremaud, ing.

Einiges vom Internationalen Ingenieur-Kongress in Glasgow 1901

von Prof. Dr. A. Stodola in Zürich.

Die Verhandlungen dieses ersten internationalen Ingenieur-Kongresses auf englischem Boden fanden in den Räumen der architektonisch gross und vornehm erst ausgestatteten Universität von Glasgow statt. Die Erinnerung an das einen Wendepunkt in der Geschichte der Technik bildende Wirken von James Watt an dieser Stätte, und die Gegenwart eines der führenden Geister der Wissenschaft, Lord Kelvin, verliehen dem Empfang eine eigenartige Weihe.¹⁾ Zudem vereinigte sich der Eindruck der landschaftlich so anziehenden Umgebung, begünstigt von ausnahmsweise schönem Wetter, mit der Bewunderung der mächtig aufblühenden von gediegenem Wohlstand zeugenden Stadt, um die beste Stimmung speciell auch unter den ausländischen Teilnehmern des Kongresses zu schaffen.

Als Hintergrund des Ganzen diente die „Internationale Ausstellung“ in Glasgow, welche in unmittelbarer Nähe der Universität in einem grossen Parke untergebracht ist. Freilich entbehrt diese noch mehr wie der Kongress das Merkmal des „Internationalen“, da nicht einmal Grossbritannien vollständig vertreten war. Doch bildete sie für In- und Ausländer einen starken Anziehungspunkt und gehört zu den wenigen Veranstaltungen dieser Art, die mit einem ansehnlichen Einnahmeüberschuss (zur Zeit des Kongresses angeblich 80 000 £ st.) abzuschliessen hofft.

Aus den Verhandlungen ist die geistvolle Ansprache des Präsidenten James Mansergh, Vorstand der „Institution of Civil Engineers“ hervorzuheben. An die herrschende Unbestimmtheit in der Definition vom Wesen des „Ingenieurs“ anknüpfend, führt er aus, dass der englische Geist es hartnäckig ablehne, die Anerkennung der Ingenieur-Würde von einer formalen Qualifikation abhängig zu machen. Desshalb sei es in England gleichgültig, ob der

¹⁾ Es ging übrigens nicht ohne gewisse zeremonielle Förmlichkeiten ab, wie z. B. der feierliche Empfang der «foreign delegates» in der sog. «Bute-Hall», mit Namensaufruf und Händedruck durch den Lord-Provost von Glasgow. Etwelche Konfusion am Anfange wollen wir der Kongress-Leitung, die für neun zu gleicher Zeit tagende Sektionen mit fast 3000 Teilnehmern zu sorgen hatte, nicht zu hoch anrechnen.

„Ingenieur“ ein Diplom besitzt, ob er einer der Ingenieur-Gesellschaften angehört und somit berechtigt ist, seiner Namensunterschrift eine Anzahl Buchstaben des grossen Alphabetes hinzuzufügen, oder nicht. Und dies darum, weil nach englischer Auffassung das Wesen des Ingenieurberufes nicht darin besteht, etwas zu sein, zu repräsentieren, sondern etwas zu vollbringen. Das Schwergewicht seiner Tätigkeit liege nicht auf dem Felde der wissenschaftlichen Erkenntnis, sondern auf dem der Erfindung. Mansergh erklärt, mit diesem Stande der Dinge sehr zufrieden zu sein, geht aber in der so starken Betonung der Genialität doch wohl zu weit, denn nur einer winzigen Minorität ist es vergönnt auf dem Felde der Erfindung Lorbeeren zu ernten. Es bleibt indessen trotzdem wahr, dass der grosse Ingenieur nicht „erzogen“ sondern „geboren“ wird. Auch kann man dem Redner beipflichten, wenn er wünscht, dass die englische Schreibweise „Engineer“ in „Ingineer“ umgeändert werden möchte, um wie im Französischen den Ursprung der Bezeichnung aus „ingenious“, und „ingenuity“ mehr hervortreten zu lassen. Mansergh betont ferner die „Wirtschaftlichkeit“ als unterscheidendes Merkmal der Ingenieurkunst gegenüber allen andern und zitiert die charakteristische amerikanische Definition, wonach der Ingenieur ein Mann sei, der um einen Dollar Dinge gut herstellt, die ein anderer für das doppelte Geld „somehow“ liefern könne. Indessen giebt er zu, dass der Ingenieur auch seine Ideale (also doch wohl wissenschaftliche?) hochhalten müsse, sonst sinke er zum Routinier hinab. Im ferneren Teile seiner Rede windet Mansergh dem Freihandel blühende Kränze; er bezeichnet ihn als Quelle des englischen Reichtums und als einziges Mittel die eroberte Position festzuhalten. Man höre heutzutage viel über die Notwendigkeit den englischen Fach-Unterricht zu heben, und Mansergh gebe zu, dass man nicht zu viel von diesen Dingen haben könne. Nichtsdestoweniger sei ihm *Freiheit wertvoller als Sammeln von Wissen* (learning). Der Mangel an Freiheit, welcher angeblich eine Folge des „Electric Lighting Act“ war, bildet ihm die Erklärung für das Zurückbleiben der elektrotechnischen Industrie Englands. So, meint er, „verloren wir die Chance die führende Stellung auf diesem Felde zu erringen, die unsere weniger reglementierten Vorfahren im Eisenbahn- und Schiffbau leicht errungen haben“. Es ist erlaubt zu zweifeln, ob Mansergh mit dieser Behauptung den wahren, tiefen Grund der berührten Erscheinung aufgedeckt hat.

Unter den verschiedenen „papers“, die bekanntlich gemäss einer äusserst zweckmässigen Einrichtung den Mitgliedern schon vor Beginn der Versammlung zugänglich sind, darf auf folgende besonders eingegangen werden.

Hr. G. G. Stoney, Oberingenieur der Firma Parsons & Co. berichtete kurz über die Entwicklung der Parsons-Dampfturbine und die in neuester Zeit erreichten Resultate. Die erste mit Kondensation betriebene Turbine sei im Jahre 1892 gebaut worden (die früheren arbeiteten mit Auspuff). Bei einer Leistung von 100 kw und 7 Atm. Kesseldruck konstatierte J. S. Ewing einen Dampfkonsum von etwa 12 kg pro kw und Stunde. — Zwei Jahre später wurde die heutige Form mit einseitiger achsialer Dampfströmung und Balancier-Kolben konstruiert und neuerdings folgendes Ergebnis erzielt: Bei gesättigtem Dampf von etwa 10 Atm. Druck gab die Einheit von 24 kw einen Konsum von 12,6 kg, ferner von 50 kw 12,4 kg, von 100 kw 11,7 kg, von 200 kw 10,9 kg und endlich von 500 kw 12,2 (?) kg pro kw und Stunde. Eine Ueberhitzung von 28°C gebe eine Verbesserung von 8%, eine solche von 55°C etwa 12% des Konsumes. Dann folgen die bekannten Angaben der 1000 kw Turbinen für Elberfeld, welche nach Stoney bei 14°C Ueberhitzung, 10 Atm. Kesseldruck und Ueberlastung bis auf 1250 kw 8,4 kg, bei 1000 kw 8,9 kg pro kw und Stunde ergeben haben. Ohne Kondensation ergab eine Einheit von 250 kw bei etwa 9 Atm. Dampfdruck 17,2 kg Verbrauch an gesättigtem Dampf pro kw und Stunde. Mit Einheiten von 1500 kw, 14 Atm. Druck, 83°C Ueberhitzung hofft man bei Auspuff 12,7 kg pro kw und Stunde leicht zu erreichen. In der Dis-