

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

Sonstiges

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: 21.01.2026

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:

Solde Créditeur chez Hentsch & Cie. au 1er janvier 1917	271,45
Solde Petite Caisse, au 1er janvier 1917	186,30
Cotisations 1917, 75 à frs. 5	380,—
Souscriptions pour dîner Moser	284,—
Subvention du Groupe pour le Développement des Villes (Brochure Martin)	81,—
Remboursement de la Tuilerie d'Allschwyl	2,70
Intérêts 3% chez Hentsch & Cie.	5,90
Intérêts du Compte Chèques	2,90
	Frs. 1214,25

Genève, le 24 janvier 1918.

Dépenses:

Frais de Bureau (Classeurs, papier, timbres etc.)	141,10
Factures, Adresse et Dactyle Offices	125,85
Insertions Journaux	23,—
Dîner Moser	178,—
Transports Internationaux	2,85
Repas Conférenciers	4,50
Frais déplacement des Délégués	299,15
Deux Soirées de projection	40,—
Brochure C. Martin	195,05
Frais Compte Chèques	6,60
Solde actif pour balance	198,15

Frs. 1214,25

A. Bourrit, trésorier.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der VII. Sitzung im Vereinsjahr 1917/18

Mittwoch, 6. Febr. 1918, abends 7^{3/4} 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 Bauing. A. Séquin.

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

Die Fragen der Binnenschiffahrt haben durch die heutigen, infolge anderweitiger Inanspruchnahme der Eisenbahnen und ihres Rollmaterials für uns sehr erschwertem 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 grössern 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 Rheinschiffahrt bis zu einem gewissen Grade schon gelangt ist, bietet die Weiterführung der Rhone-Schiffahrt von Lyon nach Genf erhebliche bautechnische Schwierigkeiten, namentlich in dem 70 m hohen Talweg-Absturz bei Bellegarde. Dessen Bezugung 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 Juraseen 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 Rhoneschiffahrt und das zukünftige Binnenschiffahrts-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 Schiffahrtsverhältnisse. 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).

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, desgleichen die Brückenöffnungen. A. Jegher vermisst bei der bisherigen, vorwiegend rhetorischen Behandlung der schweizerischen Binnenschiffahrtsfragen 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 teuren Schleppdampfer, besonders die Frage der elektrischen Schiffsförderung mitberücksichtigen.

Replizierend verwies Dr. Bertschinger auf die wirtschaftlichen Gutachten von Sympher und Fornallaz. 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 halbbeladen nach Basel, weil sie für Vollausnutzung 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 kleineren 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 10^{1/4} 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, abendspunkt 7^{3/4} 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 nivelllements 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 grössern 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.