

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 21

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: 30.01.2025

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

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Architekten-Fachgruppe
zur Pflege internationaler Beziehungen

Tätigkeitsbericht

Im Oktober 1940 eröffnete die Fachgruppe eine Sammlung unter Schweizer Ingenieuren und Architekten, um ihren kriegsgefangenen Kollegen zu helfen. Es kam eine Summe von nahezu 2000 Fr. zusammen, die uns den Ankauf vieler technischer Bücher erlaubte. Durch den «Service d'aide intellectuelle aux prisonniers de guerre», ein Organ des «Bureau international d'éducation» (52 rue des Pâquis in Genf), wurden uns viele Anfragen nach Büchern vermittelt, denen wir möglichst zu entsprechen suchten.

Die in der Schweiz internierten Kriegsgefangenen waren die ersten, denen unsere Sammlung zugute kam. Als der «Fonds européen de secours aux étudiants» (13 rue Calvin, Genf) eine Internierten-Hochschule in Burgdorf gründete, konnten wir bei der Gründung ihrer dortigen Bibliothek mithelfen und viele Zeitschriften und schweizerische Werke direkt von den Verlegern nach Burgdorf schicken lassen. Der Armeestab ermöglichte uns ferner, eine Anzahl Architekten unter den Internierten ausfindig zu machen und ihre Versetzung nach Burgdorf zu veranlassen, sodass diese Aktion sehr fruchtbar zu werden versprach. Die Rückkehr der Internierten in ihre Heimat setzte diesem Werke ein Ende. Die den Internierten zur Verfügung gestellten Bücher (im Gesamtwert von 240 Fr.) wurden alle zurückgegeben und von uns nach Deutschland weitergeschickt.

Unsere allergrösste Sorge galt den gefangenen Kollegen in Deutschland. Anfangs November ging die erste Sendung in deutsche Gefangenenlager ab. Unsere Gruppe erhielt fortlaufend Anfragen nach Büchern vom «Bureau international d'éducation» und konnte ungefähr 50% davon den verschiedenen Lagern zustellen. Inzwischen erhielten wir durch die «Association suisse des anciens élèves des Beaux Arts de Paris» eine Liste von 70 in Deutschland gefangenen Architekten, denen wir Bücher zukommen liessen. Augenblicklich bemühen wir uns, die sich im gleichen Lager befindenden Ingenieure und Architekten zu sammeln, um Studienzentren zu gründen. Die Bücher, die wir zusenden, sollen mit der Zeit bescheidene Bibliotheken werden. Mehrere Lager sind bereits in diesem Sinne organisiert und M. André de Blonay, der kürzlich in Deutschland war, hofft, dass es möglich sei, ähnliche Studienzentren zu schaffen wie in Burgdorf. Die bis jetzt verausgabte Summe für Bücher nach Deutschland beträgt 1400 Fr.

Die vielen ergreifenden Dankschreiben zeigen uns, dass die Mehrzahl unserer Sendungen ihr Ziel erreicht haben. Leider wird es aber immer schwieriger, die gewünschten Bücher in der Schweiz zu beschaffen, und deshalb kann nicht allen einlaufenden Anfragen entsprochen werden. Und leider sind auch unsere Mittel nicht unbeschränkt. Wir hoffen jedoch, dass diese Büchersendungen später auch englischen, italienischen und deutschen Gefangenen ausgeteilt werden können. Aus privaten Bibliotheken erhielten wir bereits Bücher geschenkt; wir verbinden mit unserem Dank die Bitte nach noch mehr derartiger Hilfe. Alle den Gefangenen zugehenden Bücher können an die Administration des «Bulletin Technique» (6 rue Haldimand, Lausanne) gesandt werden.

Die Fachgruppe hofft, durch diesen kurzen Bericht gezeigt zu haben, dass ihre Initiative auf fruchtbaren Boden gefallen ist und dass bereits etwas getan werden konnte, um unseren gefangenen Kollegen ihr schweres Los ertragen zu helfen. Es muss aber noch viel mehr getan werden und da unsere Mittel bereits sehr zusammenschmolzen sind, hoffen wir auf die Hilfe Aller, die bis anhin geholfen haben, sowie auch Jener, die es bis zur Stunde noch nicht tun konnten.

Im Namen der «Fachgruppe der Architekten zur Pflege internationaler Beziehungen» (Postcheck Zürich VIII 5415):

F. Gampert, Präs. J. P. Vouga, Sekr.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein
Protokoll der Sitzung vom 2. April 1941

Der Sitzung geht ein gemeinsames Nachtessen voraus, an dem Präsident Gradmann etwa 40 Kollegen begrüßen kann.

Um 20.10 Uhr wird die Sitzung eröffnet. Präsident Gradmann spricht herzliche Worte zum Andenken an den kürzlich verstorbenen Architekten Max Haefeli, der während vieler Jahre ein treues Mitglied des Z. I. A. war und von 1921 bis 1934 dem Vorstand angehört hat. Zu Ehren des Verstorbenen erhebt sich die Versammlung. — Das Protokoll der Sitzung vom 19. März wird stillschweigend genehmigt. Unter Traktandum Mitteilungen begrüsst der Präsident die neu in den S. I. A. und unsere Sektion

aufgenommenen Mitglieder: Arch. F. O. Hungerbühler, Arch. Franz Schüpbach, Arch. Hch. Walder, Ing. E. Honegger. — Die Umfrage wird nicht benützt.

Das Wort erhält Ing. H. Blattner (Zürich) über **Schweiz. Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Fluss-Schifffahrt.**

Der Vortragende behandelt hauptsächlich die Fluss-Schifffahrt, wobei die natürlichen Flussläufe Rhein, Rhone und Po in der Reihe der Wichtigkeit für die Schweiz besprochen werden¹⁾. Die wichtigste Strecke ist der «Hoch-Rhein» von Basel bis Bodensee, dessen 14 Stautufen je von einem Privatbureau im Einzelnen studiert worden sind. Besonders interessante Projekte werden im Lichtbild gezeigt. Alle Stufen mit Ausnahme von zweien dienen gleichzeitig der Kraftgewinnung.

Bei der Rhone handelt es sich vom Mittelmeer bis Lyon um die Verbesserung des natürlichen Flusslaufes, während von Lyon bis zum Genfersee eine Schifffahrt nur mit Einbau von Schleusen möglich ist. Einer Verwirklichung stehen grosse natürliche Hindernisse im Wege, die nur mit entsprechend hohen Kosten zu überwinden sind. Auf Schweizerboden liegen nur zwei Stufen, von denen die letzte einen Schifffahrtstunnel unter der Stadt Genf mit sehr hohen Kosten vorsieht.

Für den Po liegen Studien vor bis zum Lago Maggiore mit Endhafen in Locarno. Hier spielen die Bewässerungsfragen eine grosse Rolle, weil zum Teil vorhandene Bewässerungskanäle benützt werden sollen, und weil der Wasserhaushalt gleichzeitig Schifffahrt und Bewässerung berücksichtigen muss. Die Projekte sehen 600 t-Kähne bis in den Langensee vor.

Die Projekte für eine Verbindung Rhone-Rhein durch den Bielersee gehen schon auf 100 Jahre zurück, sie sind aber immer noch verfrüht, solange die Anschlussbecken bis Genf und vom Rhein zur Aare noch im weiten Feld stehen. Für eine inländische Binnenschifffahrt liegen die Verhältnisse sehr ungünstig, und es ist grösste Zurückhaltung am Platz.

In der *Diskussion* beanstandet Dr. J. Killer den kleinlichen Geist in Verkehrsfragen. Neue Verkehrsmittel sollen von den bereits vorhandenen nicht behindert werden. Auch die Bahn habe bei ihrem Aufschwung andere Existenzen vernichtet. Alle Anlagen der Schifffahrt sollen grosszügig angelegt werden. Ing. Sonderegger wirft die Frage einer Schifffahrt auf der Reuss bis zum Vierwaldstättersee auf. Ing. H. Wüger weist auf die Vorzüge der Bahn gegenüber der Schifffahrt hin, die grosse Reisegeschwindigkeit erreicht und eigene elektrische Energie benützt. Er stellt die Frage, ob auch elektrische Treidelei studiert worden sei.

Ing. Blattner gibt Dr. Killer zu bedenken, dass mit «Grosszügigkeit» sehr vorsichtig umgegangen werden müsse. Man könne auch mit zu grosser Kelle anrichten und dadurch schöne Projekte zu Fall bringen. Es liegt nicht an den einzelnen grossen Dimensionen, sondern am Gleichgewicht der ganzen Strecke. Es sei heute schon erwiesen, dass die Schleusen von Kembs zu gross sind, und nie voll ausgenützt werden. Die Neckarstrasse leistet mit kleinen Dimensionen Grosses, während die viel grösseren Abmessungen des Mainkanals bereits veraltet erscheinen. Die Zukunft gehört dem Selbstfahrer, der nur kleiner Schleusen und Vorbecken bedarf. Ing. Sonderegger erhält die Auskunft, dass technisch auch eine Schifffahrt auf der Reuss lösbar sei, dass aber von Wirtschaftlichkeit keine Rede sein könne. Die Anfrage von Ing. Wüger über elektrische Treidelei wird dahin beantwortet, dass sie für die Fortsetzung von Schifffahrtswegen aus dem Ausland nicht in Frage komme, wenn dort mit andern Systemen gefahren wird. Die Anregung könnte aber für eine kleine Binnenschifffahrt von Interesse sein.

Präsident Gradmann verdankt die interessanten Ausführungen und schliesst die Sitzung um 22.40. Der Aktuar: A. Mürset

¹⁾ Der Vortrag ist inzwischen in den «Schweiz. Monatsheften für Politik und Kultur», Aprilheft 1941, im Druck erschienen.

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

24. Mai (heute Samstag): Linth-Limmatverband. 15 h im Hotel Ochsen in Uznach kurze Orientierung über die «Melioration der Linthebene und Umbau des Seedammes» durch Ing. E. Frei (Rapperswil). Anschliessend Besichtigungen bei Grynau-Schmerikon-Hurden bis 18.45 h.

29. mai (jeudi): Section Genevoise S. I. A. 20.30 h au Restaurant de l'Arquebuse, 36 rue du Stand: Examen, discussion et approbation du rapport de la commission d'étude des problèmes techniques genevois.

30. Mai (Freitag): Linth-Limmatverband, Zürich. 16.00 h im Restaurant «Du Pont» (Schützenstube) am Beatenplatz. Vortrag von Dir. F. Ringwald (Luzern): «Das Kraftwerk-Projekt Andermatt» (mit Lichtbildern).