

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

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: 13.02.2026

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

messen, für jedes Bett sind 12 cm Luftraum zu rechnen; jede Baracke muss einen Anbau für die Abortanlage erhalten. *Abbruch und Aufbau* sollen auch durch wenig geübte Arbeiter ausgeführt werden können. Der *Fussboden* soll aus gehobelten Brettern bestehen und nicht direct auf dem Erdboden aufliegen; er soll nicht vibriren, wenn jemand darüber hinschreitet. Die *Lüftung* muss so angebracht sein, dass sie auch im Winter, wenn Fenster und Thüren geschlossen sind, eine genügende bleibt. Die *Heizungseinrichtungen* müssen im Winter 15° Reaumur in der Baracke erzeugen können, sie sollen, wenn möglich, mit der Lüftung in Verbindung gebracht werden. *Kosten und Gewicht* der Baracke soll möglichst gering sein.

Verlangt werden: Grundriss, Längen- und Querschnitt, im Massstab 1/25, Spezialzeichnungen für die einzelnen Theile der Construction, für Heizung, Lüftung, Abort u. s. w. im Massstab 1/5 oder 1/10 oder auch in natürlicher Grösse, wenn die Dimensionen des Gegenstandes dies erfordern, ein Kostenanschlag und eine Gewichtsrechnung, ein Modell der Baracke im Massstab 1/5 oder eine Baracke in natürlicher Grösse. Concurrenten welche nur Zeichnungen liefern, sind von der Gewährung des Preises ausgeschlossen; sie können indess eine ehrenvolle Erwähnung erlangen.

Die Ausstellung der Entwürfe findet in Antwerpen zwischen dem 10. und 20. Sept. d. J. statt. (Der Ausstellungsplatz ist frei.) Einlieferungs-termin ist der 1. Sept. d. J.

Concurrenzen.

Reichsgerichtshaus in Leipzig. Bei dieser von den hervorragendsten Architekten Deutschlands und Deutsch-Oesterreichs beschiedenen Preisbewerbung erhielten Regierungsbaumeister *Ludwig Hoffmann* in Darmstadt und Arch. *Peter Dybwad* in Berlin für ihren Entwurf mit dem Motto „Severus“ den ersten Preis von 8 000 Mark. Die beiden zweiten Preise von je 4 000 Mark wurden dem Arch. *H. Lender* in Strassburg (ohne Motto) und den Arch. *Eisenlohr & Weigle* in Stuttgart (Motto „Rationi supremae“) zuerkannt, während die beiden dritten Preise von je 2 000 Mark den schweizerischen Architekten *E. Vischer & Fueter* in Basel (Motto „Basilica“) und den Arch. *E. Giese* und *P. Weidner* in Dresden (Motto „Justinian 526“) verliehen wurden. Die Entwürfe sind bis zum 28. März im Leipziger Krystallpalast ausgestellt. — Dass bei dieser Concurrenz, an welcher die besten Kräfte miteinander um die Palme des Sieges gerungen haben, eine *schweizerische* Firma ausgezeichnet wurde, darf uns mit Freude und Genugthuung erfüllen. Die Aufgabe war eine so bedeutende, dass ihrer Lösung nur hervorragende Kräfte gewachsen waren. Um so erfreulicher ist der Erfolg unserer Basler Collegen Vischer & Fueter, denen wir hiezu von Herzen Glück wünschen!

Literatur.

Profil-Album von Schinz & Bär in Zürich und Basel. Dieses von der Eisenhandlung Schinz & Bär kürzlich herausgegebene Profil-Album enthält eine reichhaltige Auswahl aller möglichen beim Bau zur Verwendung kommenden Eisenprofile. Neben den Winkel- und T-Eisen, sowie anderen Eisentypen ist die grosse Auswahl von Treppenbeschlag- und Fenstereisen, nebst einem reichhaltigen Assortiment von Gesimseisen, erwähnenswerth. Es sind dies alles von der genannten Firma neugeschaffene und ihr geschützte Specialitäten, die in anderen Preisbüchern vergeblich gesucht werden. Die Gesimseisen gestatten die Eisenconstruction in decorativer Richtung besser behandeln zu können, als bisher. Wie sehr das Album auch im Ausland geschätzt wird, beweist eine uns soeben zu Gesicht kommende Besprechung desselben im „Ironmonger“ vom 28. Februar, in welcher namentlich die hübsche Ausführung der Zeichnungen gelobt und gesagt wird, dass diese Publication als Muster continentaler Geschicklichkeit und Schaffenskraft bezeichnet werden könne.

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

Vereinsnachrichten.

Schweiz. Ingenieur- & Architekten-Verein.

Section der Waldstätte.

Uebersicht d. Verhandlungen. (Fortsetzung der Berichterstattung in No. 8.)

V. Sitzung vom 17. Januar 1885.

1) Vortrag des Herrn Ingenieur Leu über Städtecanalisation und Canalisationsproject für die Stadt Luzern. Der Vortragende bespricht zuerst die verschiedenen Canalisationsysteme, insbesondere das Schwemmsystem und das Tonnen- oder Kübelsystem, wie letzteres in Zürich zur rationellen Durchführung gekommen ist und gibt dann eine Darstellung

der Canalisationsverhältnisse der Stadt Luzern. An Hand verschiedener Aufnahmen über den Seeabfluss wurde für die Canalisation der wichtigsten Baugebiete der Stadt der Mangel des erforderlichen Gefälles entlang der Reuss nachgewiesen und gezeigt, wie in Zeiten des Hochwassers in den niedrig gelegenen Stadttheilen die Canalwasser bis unter das Strassenwasser gestaut werden. Das Project Leu geht dahin, dem städtischen Canalwasser Abzug gegen den Rothsee hin zu verschaffen. Es liegt der Rothsee rund 1200 m vom Vierwaldstättersee entfernt und es führt der kürzeste Abstand beider Seen mitten durch den niedrigst gelegenen Stadttheil, das sogenannte Weygebiet. Der Niederwasserstand des Vierwaldstättersees liegt rund 13,0 m über dem Hochwasserstand des Rothsees. Das Project Leu nimmt nun den Durchschlag eines Stollens von 1000 m Länge und von 1/1000 Gefäll in gerader Richtung vom Wey nach dem Rothsee in Aussicht. Der Auslauf des Stollens käme unmittelbar über den Hochwasserspiegel des Rothsees zu liegen und im Wey würde auf dessen Sohlentiefe ein Schacht abgeteuft, in welchen sämtliche Abzugscanäle der niedrig gelegenen Stadttheile auf Seite der rechtsufrigen Grossstadt eingeleitet werden könnten. Der Stollen ist so tief projectirt, damit derselbe später unter dem Seeabfluss weg auch an das linke Seeufer hinübergetrieben werden kann, was bei einer weiteren Verbauung dieses Terrains absolut nothwendig wird. Durch die Tieflage des Stollens wird zudem ein nützbares Gefäll von voll 10,0 m Höhe gewonnen und es könnte daher mit einer geringen Wassermenge, die aus dem Vierwaldstättersee in den Rothsee übergeleitet würde und die auch für die Spülung des Hauptcanales erforderlich wäre, durch die einfachste Turbinenanlage in Mitte der Stadt eine schöne Wasserkraft gewonnen werden. Der Minimalabfluss des Vierwaldstättersees beträgt ca. 30 m³ per Secunde. Mit einer Wassermenge von 1/2 m³ nach dem Rothsee hätte man schon eine Wasserkraft von roh 66 Pferden.

Die folgende Discussion beschränkte sich auf einen Abänderungsvorschlag seitens des Herrn Ing. Lindner, indem derselbe das disponible Gefäll von 13,0 m nur zur Spülung des Stollens benutzt wissen will, um sehr wahrscheinlichen Streitigkeiten und Processen, die durch Wasserentnahme des Seeabflusses zur Errichtung einer Wasserkraft entstehen könnten, auszuweichen und weil er auch die Idee für Fortsetzung des Stollens nach dem linken Seeufer für verfrüht hält.

2) Vereinsgeschäfte: a. Jahresfest der G. e. P. Das hiefür bestimmte 3gliedrige Comite wird auf 5 Mitglieder erweitert und es besteht nun dasselbe aus den Herren: Gotthardbahndirector Dietler, Nationalrath Wüest, Ingenieur Küpfer, Ing. Fellmann und Ing. Tschiemer. b. Schreiben des C. C. betreffs Mittheilungen an die schweiz. Bauzeitung: Es wird beschlossen, der Actuar habe von Zeit zu Zeit der Redaction der schweiz. B.-Z. über die Verhandlungen der hiesigen Section zu berichten. c. Schreiben des C. C. betreffs Ordnung des Submissionswesens. Zur Anhandnahme dieser wichtigen Frage wird eine Commission aufgestellt bestehend aus den Herren: Architect Schnyder, Baumeister Largin, Maschinenmeister Stocker, Architect Bringolf und Ingenieur Lindner. d. Die Herren Ingenieur Spillmann und Maschinentechniker F. Bell werden in den Verein aufgenommen.

VI. Sitzung vom 31. Januar 1885.

1) Vereinsgeschäfte: a. Herr Ing. Koller wird als Mitglied der Section aufgenommen. b. Zur Verhandlung kommt das Circular des C. C. betr. Abhaltung der Delegirtenversammlung, Bestimmung des Jahresbeitrages pro 1884 etc. Die vom C. C. gestellten Fragen: „Wird die Zustimmung dazu erklärt, dass von Abhaltung einer Delegirtenversammlung zur Festsetzung des Jahresbeitrages für 1884 abgesehen werde?“ „Wird dem Antrag auf Festsetzung dieses Beitrages zu 7 Fr. beigestimmt?“ „Wird dem Antrag auf Festsetzung des Beitrages zu 7 Fr. beigestimmt oder dem gegenüber ein anderer Antrag gestellt?“ werden ohne weitere Discussion bejahend beantwortet. Ebenso wird dem Antrag des C. C. für die Wahl dreier Mitglieder des Localcomites für die Generalversammlung in Lausanne den von der Section Waadt zu machenden Vorschlag anzunehmen, beigestimmt. c. Discussion über Regelung des Submissionswesens zu Handen der gewählten Commission.

VII. Sitzung vom 14. Februar 1885.

1) Vereinsgeschäfte: a. Herr Schucan, Director der Seethalbahn wird als Mitglied der hiesigen Section aufgenommen. b. Das Päsidium macht Mittheilung von einem Schreiben des zürcherischen I. u. A. V., in welchem die hiesige Section eingeladen wird, sich bei dem Bankette zu Ehren des abtretenden Präsidenten der zürcherischen Section Herrn Dr. Bürkli-Ziegler durch 1 oder 2 Mitglieder officiell vertreten zu lassen. Die Einladung wird angenommen und als Abgeordnete die Herren G.-B.-Director Dietler und Nationalrath Wüest bestimmt. Sollten beide

Herren verhindert sein, so soll ein Sympathietelegramm abgesandt werden. c. Jahresfest der G. e. P. Herr Ing. K  pfer macht Mittheilung von der bisherigen Thätigkeit des Comites. Dieses hat das möglichst einfache Programm dem C. C. mitgetheilt und es ist dasselbe gutgeheissen worden mit dem Vorschlag den officiellen Tag auf den 12. Juli festzusetzen. Das Präsidium wünscht ein noch früheres Datum, damit das Gelingen des Festes nicht durch die hiesige Haute-Saison beeinträchtigt werde. Herr K  pfer theilt ferner mit, dass Herr Ing. Tschiemer, Mitglied des obigen Comités als solches wegen Abreise ersetzt werden müsse und schlägt vor, Herrn Bauinspector V. Stirnimann an dessen Stelle zu wählen. Dieser Vorschlag wird bestätigt. d. Fortsetzung der Discussion über das Submissionswesen.

VIII. Ausserordentliche Sitzung vom 21. Februar 1885.

Bei Eröffnung der Sitzung zeigt das Präsidium an, dass die Herren G.-B.-Director Dietler und Nationalrath Wüest verhindert seien als Abgeordnete das diesen Abend stattfindende Bankett zu Ehren des Herrn Dr. Bürkli-Ziegler zu besuchen und theilt den Inhalt des in Folge dessen abgesandten Sympathietelegrammes mit.

Hierauf findet die Vorweisung der pr  miirten und angekauften Concurrenzprojecte für ein Industrie und Gewerbemuseum in St. Gallen durch Herrn Architect Segesser statt, dessen verdankenswerthen Bemühungen es gelungen war, die bezeichneten Projecte in zuvorkommender Weise zum Zwecke einer Ausstellung derselben in unsere Section von St. Gallen zu erhalten. Herrn Segesser gab den Anwesenden auch Kenntniss von den Concurrenzbedingungen, dem Bauprogramm und dem Urtheil der Jury über die eingegangenen Projecte und daran anschliessend die Beschreibung der pr  miirten Projecte und die Begründung, warum die vorliegenden pr  miirten und angekauften Projecte einer Umarbeitung bedurften, um allen Anforderungen des Programmes zu genügen. Hierauf findet eine eingehende Besichtigung der Projecte statt, wobei besonders das Bestreben, die Concurrenzprojecte nicht so luxuriös auszustatten, wie sonst gebräuchlich, allgemeinen Anklang fand. F. F.

Z  rcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 11. März 1885.

Einziges Tractandum des Abends ist ein Vortrag von Herrn Professor *Pestalozzi*   ber eine im letzten Sommer ausgeführte Reise nach Schweden und insbesondere die eingehende Schilderung der Fahrt durch den G  thacanal und Trollh  ttacanal von Stockholm aus bis Gothenburg. Die Hinreise wurde über Köln und Hamburg, wo die Hafenanlagen vieles Interessante boten, sodann nach Lübeck und von da mit schwedischem Dampfer nach K  penhagen unternommen. An letzterem Ort sind gleichfalls die Hafenanlagen, sowie bedeutende Schiffswerfte sehenswerth. Von hier aus ging es nun mit Dampfer über den Sund nach Malmö und per Bahn in 18st  ndiger Fahrt nach Stockholm. Letztere Stadt gab dem Redner Veranlassung, deren prächtige und eigenthümliche Lage zwischen Salzsee und M  larnsee eingehender zu schildern und die Verhältnisse, namentlich in Bezug auf Schifffahrt und Verbindung zwischen Meer und M  larn, zu erörtern. Es wird diese Verbindung durch die s. g. Stockholmschleuse vermittelt, die für Schiffe von 200—250 t Gehalt genügend gross ist. Zu den Binnencan  len des südlichen Schwedens übergehend, ist zunächst deren grosse Bedeutung für die Hauptindustrien des Landes, die Eisen- und Holzindustrie, hervorzuheben. Diese bedürfen, an bestimmte Localitäten gebunden, zum Transport der Erze und des Holzes billige Transportgelegenheiten und es eignen sich die Can  le hiezu in vorz  glichlicher Weise. Wenn auch die jährlich 140—170 Tage andauernde Frostzeit nur zeitweise Benutzung derselben gestattet, so fällt dies für die besagten Industrien weniger in Betracht, da es leicht möglich ist, in der eisfreien Zeit genügende Vorräthe beizuschaffen. Aber auch für die Ausfuhr nach der See sind diese Can  le geeignet und werden hiezu vielfach benutzt. Ausserordentlich begünstigt wird die Anlage derselben durch die zahlreichen Landseen, die in ununterbrochener Kette aufeinander folgen und es bilden die Can  le gewissermassen nur die Verbindungsglieder dieser letzteren. Ein grosser Theil der Fahrt auf einem solchen Canalzuge fällt daher auf die Seen, deren einige, wie Wetter- und Wenernsee, eine ganz bedeutende Ausdehnung haben, die übrigen aber immer noch die Grösse unserer mittleren Schweizerseen erreichen. Auf den Seen ist auch die Geschwindigkeit der Schiffe eine viel bedeutendere, während dieselbe auf den Can  len, ganz abgesehen von dem durch die Schleusen veranlassten Aufenthalte, ermässigt werden muss. — Es waren wol wesentlich politische Verhältnisse, wie namentlich die Uebermacht der Hansa, sowie die leicht durchführbare Sperrung des Sundes, die schon frühzeitig die Binnenschifffahrt im südlichen Schweden zur Entwicklung

brachten und namentlich die Idee einer Verbindung von Ost- und Nordsee mit Umgehung des Sundes anregten. In alter Zeit erfolgte vielfach ein Schleppen der Schiffe über Land; die ersten Anfänge zu Canalbauten mit Schleusen fallen in den Anfang des 16. Jahrhunderts; 1596—1600 wurde von Torsh  lla am M  larn bis Eskilstuna ein Canal mit drei hölzernen Schleusen erbaut und unter Karl IX. der s. g. Karlsgraben zur Umgehung des R  nnumfalles der G  thaelf kurz unterhalb ihres Ausflusses aus dem Wenernsee. Auch unter Gustav Adolf geschah viel, namentlich wurde der Arbogacanal begonnen und 1639 vollendet. Das Trac   für Herstellung einer Verbindung von Ost- und Nordsee wurde anfänglich in directer Richtung vom Wenern über den Hj  lmaren zum M  larn gesucht, bis sich später ergab, dass die Schwierigkeiten allzu grosse seien und man zu der heute ausgeführten Linie, dem s. g. G  thacanal, überging. Dieser Canalzug wurde vom Redner mit einem grösseren Dampfer, der 238 Personen fasst und dabei genügenden Comfort bietet, befahren. Die Entfernung von Stockholm bis Gothenburg beträgt ca. 565 km und es wurden für Zurücklegung dieser Strecke nahezu drei Tage und drei Nächte in Anspruch genommen. Von Stockholm geht es zunächst ein Stück den M  larnsee aufwärts bis S  dertelje, von wo ein kurzer Canal mit Schleuse in die Ostsee führt, von hier in die Bucht von S  derk  ping, wo der eigentliche Canalzug, der G  thacanal beginnt und nun über die Seen Asplangen, Roxen und Boren bis Motala am Ostufer des Wetternses hinaufsteigt. Nun wird dieser grosse See in ostwestlicher Richtung quer überschritten, bis bei der Festung Karlsborg der Canal wieder aus demselben abzweigt und noch bis zu dem Wiken-see ansteigt. Dieser See, als der höchste Punkt der ganzen Linie, bildet den Scheitelpunkt des Canals, ein Verhältniss, das für den Canalbetrieb natürlich sehr günstig ist, da die Anlage besonderer Reservoirs dadurch erspart wird. Von hier fällt der Canal zum Wenernsee ab, einem der grösssten Binnenseen der alten Welt. Im Ganzen sind auf der Strecke von S  derk  ping bis Wenern 54 Schleusen (exl. 4 Regulirschleusen) vorhanden, von welchen 35 die Steigung bis zum Wiken und 19 den Abfall von da zum Wenern vermitteln. Nachdem der Wenernsee bis zu seinem südlichen Ende bei Wenersborg durchfahren, weicht das Schiff durch den oben erwähnten Karlsgraben den R  nnumf  llen aus und gelangt in der G  thaelf, dem bei Gothenburg in die Nordsee mündenden Abfluss des See's zur interessantesten und schwierigsten Stelle der ganzen Linie, der Umgehung der bekannten Trollh  ttaf  lle. Es sind auf kurzer Strecke hier vier F  lle des Flusses von zusammen 30,5 m Höhe aneinandergereiht, wozu noch etwa 5,5 m Flussgef  lle kommen; im Ganzen sind auf einer Strecke von ca. 15 km Länge, 42 m Höhe durch den Canal zu überwinden. Die älteste Anlage zur Umgehung dieser Fälle wurde unter Karl XII. durch den Ingenieur Polhem ausgeführt. Dieselbe besteht aus drei Schleusen mit Tunnel und lässt heute als Ruine noch die geniale Disposition erkennen; sie wurde kurz nach ihrer Vollendung durch gefl  ssste Baumstämme zerstört. Eine definitive Canalverbindung wurde sodann von 1795—1800 durch den Ingenieur Nordwall nach Thunberg's Plan angelegt; sie ist ganz in Granit gesprengt, durchschneidet den kleinen Akersee, enthält acht Schleusen mit je ca. 4 m Fall und wird noch heute benutzt. Die jetzige für die grösssten Schiffe dienende Anlage ist von Niels Ericson erbaut und hat elf gekuppelte Schleusen von je 3 m Fall. Dieselben sind sämmtlich aus Granitquadern gebaut, haben gusseiserne Thore, eine Länge von je 35,6 m und Breite von 7,1 m, während der Trollh  ttacanal selbst eine Sohlenbreite von 11,9 m bei 2,97 m Wassertiefe besitzt. Die seitlichen 2 m breiten Leinpfade werden selten benutzt, in der Regel wird gesegelt oder es sind Dampfschiffe und Schleppdampfer von 10—80 Pferdekräften, welche den Verkehr vermitteln. — Schliesslich wird vom Vortragenden ein solcher Besuch Schwedens, der auch auf der Rückreise noch manches Sehenswerthe bot, als äusserst interessant den Collegen sehr empfohlen. — Bei der weit vorgeschrittenen Zeit musste für den Abend von weiteren Tractanden Abstand genommen werden. K.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Einer unserer Collegen, Schweizer, braucht in nächster Zeit für Entwässerungsarbeiten in Griechenland einen Bauführer und einen Geometer. (408)

On cherche un directeur technique pour une grande filature de déchets de soie en Italie. (409)

Gesucht: In ein technisches Bureau ein Maschineningenieur wo möglich mit Uebung im Disponiren von Fabrikanlagen. (410)

Auskunft ertheilt Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-M  nzplatz 4, Zürich.