

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 25

## 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:** 14.02.2026

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

Dass, trotzdem die Wiese schon früher corrigirt war, ihre Correction gegenwärtig Gegenstand eines Subventionsgesuches ist, kommt davon her, dass in Folge von Unterschätzung der maximalen Abflussmenge das Profil zu klein angenommen worden war und infolge dessen bei dem Hochwasser vom Dezember 1882 grösse Zerstörungen entstunden; wie denn übrigens dieses Hochwasser das Ergebniss sehr ungewöhnlicher Witterungsverhältnisse war, indem auf einen sehr starken Schneefall heftige und lange andauernde Regengüsse folgten, deren Wasser gleichzeitig mit demjenigen des geschmolzenen Schnees abfloss. Man sollte daher auch annehmen dürfen, dass die nach dieser Erfahrung und noch mit einer Ueberhöhung von 0,50 m bestimmten Profile für alle Eventualitäten genügen werden.

Für die obere Abtheilung bis zur Freiburgerstrasse ist nämlich das Doppelprofil *A* und für die untere das einfache Profil *B* angenommen, d. h. diese Profile bestunden schon und es konnte, da es sich gegenwärtig nur um einen Completirungsbau handelt, von einer Aenderung der ganzen Form derselben nicht die Rede sein.

Auf ersterer Strecke sind durchweg die Dämme zu erhöhen und außerdem streckenweise Reparatur- und Consolidirungsarbeiten an den Wuhren, Bermen und Dammböschungen vorzunehmen. Infolge der Proportionen des ersten Profiles bezüglich der Breite des inneren und des ganzen Profiles und der geringen Höhe der Bermen muss bei Hochwasser eine verhältnissmässig grosse Wassermasse mit bedeutender Geschwindigkeit über die Bermen abfliessen, weshalb darauf Bedacht genommen werden muss, letztere genügend zu befestigen.

Auf der untern Abtheilung kommen die gleichen Arbeiten in grösserem Masse vor, weil die Zerstörungen grösser, beziehungsweise zusammenhängender waren und weil auch die Erhöhung behufs Schaffung des nötigen Querschnittes bedeutender sein muss. Die grösste Arbeit ist in der schon erwähnten scharfen Curve zunächst unterhalb der Eisenbahnbrücke auszuführen. Hier ist die Wiese beim letzten Hochwasser, wie es auch schon früher vorkam, vollständig durchgebrochen und hat einen directeren Weg nach dem Rhein eingeschlagen. Es stand daher auch in Frage, diese Richtung beizubehalten, was die Anlage eines neuen Bettes von ungefähr 1000 m Länge erfordert hätte. Dieses von der Regierung angenommene Project scheiterte aber an von verschiedener Seite demselben gemachter Opposition. Indem man daher in fraglicher nicht ganz 130 m R besitzender Curve sich auch fernerhin in der gegenüber Gewässern in Allgemeinen nicht convenablen Lage, Gewalt mit Gewalt abtreiben zu müssen, befindet, so soll besonders auf der concaven Seite in Beziehung auf Höhe und Querschnitt des Dammes und seine Versicherung auf der Flusseite alles Erforderliche geschehen, um für alle Eventualitäten der Gefahr weiterer Durchbrüche der Wiese vorzubeugen.

Ein anderer Differenzpunkt bezog sich darauf, ob die Einschränkung wie bisher bei der Kleinhüningerbrücke endigen oder um ungefähr 300 m bis zum Rhein verlängert werden solle. Schliesslich wurde indessen für letzteres entschieden, da ja bekannt ist, dass am Ende einer Einschränkung Geschiebsablagerungen entstehen, wie dies in Wirklichkeit auch hier beim Hochwasser von 1882 in sehr grossem Masse der Fall war und in dringender Weise darauf hinwies, die Wiese zu befähigen ihre Geschiebe künftig bis in den Rhein zu führen, zumal die Verschotterung des Bettes nicht nur jene Stelle betraf, sondern sich bis zur Freiburgerbrücke hinauf, also in einer Länge von 1500 und ca. 1 m Höhe erstreckte.

Als ein besonderer Umstand ist noch zu erwähnen, dass diese ganze Flussstrecke unter dem Einflusse des Rheinstaues steht, indem die 6 m betragende Bewegung des Rheins zwischen Niederwasser und Hochwasser dem ganzen Gefäll derselben entspricht. Es giebt daher hier sehr verschiedene Combinationen zwischen den Wasserständen der Wiese und des Rheins, wobei das Eintreffen der ungünstig-

sten, bestehend in der Gleichzeitigkeit der beidseitigen Maxima nicht wahrscheinlich ist, aber doch nicht als unmöglich bezeichnet werden kann, in Folge dessen die Dammhöhen doch der daraus sich ergebenden Staucurve angepasst werden müssen. Das Profil *B* entspricht einer Stelle 400 m unterhalb der Eisenbahnbrücke und es gilt also der eingezeichnete Wasserstand nur für diese Stelle, da in Folge des beim Hochwasser von 1882 bestandenen Rheinstaues sich nach abwärts wachsend ein höherer Wasserstand oder eine grössere Wassertiefe ergiebt. Uebrigens handelt es sich dabei um ein Rechnungsergebniss, nicht um eine Beobachtung an dieser Stelle, da das damalige Profil hier niedriger und die Wiese schon oben in der Curve ausgebrochen war.

Im Zusammenhange mit der Correction wird die jetzige hölzerne Jochbrücke bei Kleinhüningen durch eine das ganze Profil überspannende Eisenconstruction ersetzt. Der Wunsch, dieselbe so wenig als möglich zu erhöhen, collidierte selbstverständlich mit dem, die Correction bei dieser Brücke endigen zu lassen und bildete vielmehr einen weitern Grund für die Fortsetzung bis zum Rhein.

Aus dem Gesagten ergibt sich also, dass es sich bei der Wiese um Wiederherstellung und Completirung des früher schon bestandenen geregelten Zustandes handelt, zu dem Zwecke, Beschädigungen an den Werken selbst und Ueberschwemmungen, wie sie bisher vorkamen, für's Künftige vorzubeugen.

### Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 22, V. Band der „Schweiz. Bauzeitung“ Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

#### 1885

- im Deutschen Reiche
- |          |           |  |
|----------|-----------|--|
| April 1. | Nr. 31504 | A. Schmid in Zürich: Motor mit Handdruckantrieb.   |
| “ 1.     | “ 31537   | E. Kunkler in St. Gallen und J. Brunner in Winterthur: Verfahren zur Herstellung von photographischen Platten mit gekörntem oder schraffirtem Untergrunde für directe Uebertragung auf Metalle, Stein u. s. w. |
| “ 1.     | “ 31524   | J. J. Bourcart in Zürich: Verfahren und Einrichtung zum Fangen gerissener Fäden an Ringspinmaschinen.  |
| “ 1.     | “ 31518   | A. Munzinger in Olten: Continuirlicher Trockenapparat.   |
| “ 15.    | “ 31629   | Schweizerische Industrie-Gesellschaft in Neuhausen bei Schaffhausen: Vorrichtung zum Abstellen der Schnellfeuer-Einrichtung von Repetirgewehren mit Laufmagazin.   |
| “ 15.    | “ 31630   | Schweizerische Industrie-Gesellschaft in Neuhausen bei Schaffhausen: Verschlussvorrichtung für Magazinrohre.   |
| “ 15.    | “ 31640   | M. & E. Didisheim in St. Jmier: Taschenuhr mit Wegemesser und Entfernungsmesser.   |
| “ 29.    | “ 31741   | Dr. G. Lunge, Professor in Zürich: Neuerung beim Bleichen vegetabilischer Stoffe mit Chlorkalk.  |

#### in Oesterreich-Ungarn

- |         |  |   |
|---------|--|---|
| März 6. |  | Fried. de Coppet, Ingenieur in Lausanne: Rasch zu öffnendes Briefcouvert, gen. „Enveloppe helvetica“. |
| “ 7.    |  | F. Funck in Chaux-de-fonds: Flaschenbürstmaschine.  |

#### in Belgien

- |          |           |   |
|----------|-----------|---|
| April 4. | Nr. 68427 | A. Burkart et Grûring-Dutoit, Bienné: Foyer économique pour fourneaux potagers, poèles, etc.  |
| “ 7.     | “ 68440   | Bergeon frères, Locle: Mécanisme de grande seconde indépendante s'adaptant à des montres ayant un seul barillet et un seul corps de rouage. |

- April 27. " 68 662 A. Comte, Fribourg: Utilisation des manèges à plan incliné ou à ponts comme locomoteurs.  
 " 28. " 68 687 K. Küpfer, Bienne: Composition d'une poudre à souder le fer et l'acier.

in den Vereinigten Staaten

- " 7. " 315 420 Rudolf Kron, Unterstrass, Zürich: Selbst reinigende Zeug-Sieb-Maschine.  
 " 14. " 315 932 Robert Gnehm, Basel: Darstellung von Chlor-substitutionsprodukten des Benzaldehyds.  
 " 14. " 315 829 Paul V. Perret, Chaux-de-fonds: Taschenuhr.  
 " 14. " 315 589 David Willemin, Courgevaud, Freiburg: Spitzen und Fabrikation derselben.  
 April 21. " 316 314 Fried. von Martini, Frauenfeld: Papier-Falz-Maschine.

in England

- Jan. 12. " 420 Jean Paul Arnold Schläfli, Solothurn: Verbesserung an Wand- und Taschenuhren.  
 " 13. " 476 Arnold Munzinger, Olten: Verbesserungen in der Fabrikation von Filz, im Besondere für Papiermaschinen.  
 " 13. " 495 Joh. Müller, Schaffhausen: Eisenbahnbillets-Verkaufsschrank und Billet-Controle.  
 " 17. " 707 Rud. Hochstrasser: Verbesserungen an Nähmaschinen und damit verbundener Mechanismus, zum Nähen und Säumen der Enden der Strick- und anderer Fabrikate und Bildung einer Einfassung oder eines Saumes.  
 " 21. " 871 Bernhard Stauffer: Verbesserungen an Schmierbüchsen, speciell anwendbar an Stauffer'schen Patent-Schmierbüchsen.

Miscellanea.

**Der Bau des Rathauses in Hamburg**, nach den von den vereinigten Architekten: Grotjan, Haller, Haussen, Hauers, Lamprecht, Heerwein, Staumann und Zinnow ausgearbeiteten Plänen, ist in der am 3. dies stattgehabten Sitzung der Bürgerschaft endgültig beschlossen worden. Für den Bau wurde ausschliesslich der inneren Einrichtung und des künstlerischen Schmuckes, ein Betrag von 5 750 000 Fr. und für die Regulirung der Umgebung ein solcher von 144 000 Fr. ausgeworfen. Mit dem Rathausbau, der unter der Leitung obgenannter acht Architekten, jedoch unter Aufsicht und Controle der Baudéputation ausgeführt wird, soll demnächst begonnen werden. Bekanntlich ist das neue Rathaus bestimmt das bei dem grossen Stadtbrande im Jahre 1842 untergegangen zu ersetzen. Um geeignete Pläne zu erhalten, wurden schon in den Jahren 1854 und 1876 öffentliche Concurrenzen ausgeschrieben, die jedoch zu keinem Ziele führten. Bei der letzteren hatte die Frankfurter Architektenfirma: Mylius und Bluntschli den ersten Preis mit dem von Herrn Prof. Bluntschli an der hiesigen Landesausstellung im Jahre 1883 ausgestellt gewesenen Entwürfe erhalten.

**Internationaler Congress für das gesammte Eisenbahnwesen in Brüssel**. Vom 8. bis 15. August d. J. findet zur Feier des fünfzigjährigen Bestandes des Eisenbahnwesens in Belgien unter Leitung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein internationaler Congress für das gesammte Eisenbahnwesen statt. Zu den Berathungen werden sämtliche Eisenbahnverwaltungen Europa's eingeladen. Die Tractandenordnung ist eine sehr reichhaltige; sie beschlägt eine Reihe für den Eisenbahnbau und Betrieb höchst wichtiger Gegenstände, von denen hier folgende erwähnt sein sollen: Einrichtung der Bahnen mit Rücksicht auf eine sichere, schnelle und bequeme Beförderung. Vorkehrungen und Apparate zur Sicherung des Verkehrs zwischen zwei Punkten der Bahn (Block- und Interloking-System). Einrichtung der Bahnhöfe. Diensteinrichtungen. Aufstellung gleichmässiger Grundsätze für die Herstellung der Wagen. Allgemeine Massregeln zur Sicherung des Verkehrs, (Bremsen etc.). Anwendung der Electricität im Eisenbahnbetrieb. Oberbau-Frage. Aufgabe und Zukunft der Nebenbahnen. Sonntagsruhe. Statistische Einheiten, gleichmässige Rechnungsstellung und Comptabilität etc.

**Römisches Bauwerk in Regensburg**. Graf Hugo von Walderdorff leistet in einer kürzlich herausgegebenen Schrift, betitelt: „Regensburg in seiner Vergangenheit und Zukunft“ den Nachweis, dass der gewaltige halbrunde Thurm, welcher halb in die Brauerei des Bischofshofes zu

Regensburg hineinragt und zum kleineren Theil auf der Strasse steht, römischen Ursprungs und Bestandtheil eines ausgedehnten römischen Thorbaues ist. Wenn von den Römerbauten in Trier und einzelnen Thürmen anderwärts abgesehen wird, so ist dies der einzige auf deutschem Boden erhalten gebliebene Hochbau aus der Römerzeit. Nach der Reconstruction des Grundrisses ergibt sich das Bild eines vollkommen erhaltenen Befestigungsturmes und des in das Innere des Thorhofes führenden Bogens. Derselbe misst 7,7 m in der Höhe, wovon 2,5 m aus dem Boden gegraben werden mussten, und 4,15 m in der Breite. Die Breite der Thürme beträgt 6,8 und diejenige der ganzen Thoranlage ungefähr 30 m. Die Zeit der Erbauung dieses Befestigungswerkes soll in das Ende des zweiten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung fallen.

Concurrenzen.

**Freistehende Arbeiterhäuser auf dem Lande**. Bei dieser Concurrenz (S. 37 d. B.) wurden folgende Preise ertheilt:

1. Preise erster Classe von je 300 Fr. an die Herren: Grubler, Architect in St. Gallen; Kuhn, Baumeister in Unterstrass (Zürich); Schiele, Architect und Lehrer in Stuttgart; Spinner, Architect in Hottingen (Zürich); Unger, Architect in Wien; Vaterlaus, Architect in Riesbach (Zürich).

2. Preise zweiter Classe von je 250 Fr. an die Herren: Frey, Architect in Luzern; Knobel, Architect in Aussersihl (Zürich); Stamm-Preiswerk, Baumeister in Basel; Waldmann-Abegg, Architect in Enge (Zürich).

3. Preise dritter Classe von je 200 Fr. an die Herren: Day, Architect in Aussersihl (Zürich); Frigg, Bautechniker in Winterthur; Helff, Ingenieur in Eisleben; Schneeweiss, Architect in Schlierbach; Weise, Architect in Dernbach (Baden); Westphal, Architect in Hamburg.

Die Planausstellung findet vom 20. bis zum 30. dies im Linth-Escher-Schulhaus in Zürich statt. Eine Anzahl prämiirter Entwürfe wird vervielfältigt.

**Kunstgewerbe- und Baugewerken-Schule in Dresden**. Das kgl. Sächs. Ministerium des Innern schreibt behufs Erlangung von Planskizzen zu einem Neubau, in welchem die Kunstgewerbe- und Baugewerken-Schule, sowie vorübergehend die Amtshauptmannschaft zu Leipzig gemeinschaftlich unterzubringen sind, eine öffentliche Concurrenz aus. Termin: 30. September a. c. Preise: 3000, bez. 2000 und 1000 Mark. Das Preisgericht besteht aus den Herren Bauräthen Prof. Heyn, Prof. Lipsius und Wankel in Dresden. Programme und Concurrenzbedingungen können unentgeltlich durch das königl. sächsische Ministerium des Innern in Dresden bezogen werden.

**Börse in Amsterdam**. Bei der engeren Preisbewerbung dieser in Band IV Nr. 22 u. Z. erwähnten Concurrenz ist die Reihenfolge der prämiirten fünf Entwürfe wie folgt festgestellt worden: 1. Motto „Y“, 2. „in hoc signo floresco“, 3. „La bourse ou la vie“, 4. „Mercaturae“ und 5. „Ammerack“.

**Rathaus in Aachen**. Am 10. dies erfolgte der Entscheid des Preisgerichtes über diese auf Seite 140 letzten Bandes u. Z. mitgetheilte Concurrenz. Den ersten Preis (4000 Mark) erhielt Herr Regierungsbau-meister Georg Frentzen in Aachen, während der zweite Preis (2500 Mark) Herrn Professor Hugo Schneider in Cassel zuerkannt wurde. Weitere Entwürfe werden voraussichtlich angekauft.

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

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender  
 der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

Stellenvermittlung.

Gesucht zu baldigem Eintritt: Ein im Dampfmaschinenbau erfahrener Constructeur in eine Maschinenfabrik Belgiens. Kenntniss der deutschen und französischen Sprache erwünscht. (419)

Auskunft ertheilt Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,  
 Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.

**Wasserkraft von 270 Pferden.**

Siehe auf der zweiten Seite.