Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 23

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: 13.12.2025

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

herrlich ihre Unterhaltsarbeiten an der Linth auszuführen und es zum Theil vorzogen, Nichts zu thun, und alle Verbesserungen als überflüssig zu betrachten, konnte nun die Linthcommission zum gründlichen Ausbau der Ufer und Dämme schreiten, und zwar grösstentheils aus eigenen Mitteln unter mässigen Beiträgen des Grundbesitzes. Lange Strecken niedriger Steinwuhre sind am Linthcanal von Weesen bis Grynau bereits vollendet und die Dammplätze hinter denselben meistens hinterfüllt. Die alten Spornbauten als provisorische Werke sind beinahe überall verschwunden, der Linthlauf ist geregelter und die Ausgleichung der Sohle schreitet immer mehr vor, was für die Schifffahrt vortheilhaft ist. Durch das geräumige Mittelwasserprofil von 30 *m* Breite mit 1 1/2 *m* hohen Steinwuhren fliesst in gleichem Niveau mehr Wasser ab, als früher zwischen den verengenden Spornköpfen und es wird der Dammfuss von den die Wuhre ansehnlich übersteigenden Hochwassern nicht mehr durch Wirbel unterwühlt. Die Benknercanaldämme sind rechtseitig nun hoch und stark genug, um keine Ausbrüche mehr befürchten zu lassen, linkseitig ist bis auf etwa 1/3 der Länge dieselbe Sicherheit erreicht. Die Hintergraben erhielten gleichfalls geräumige Abflussprofile und ihre Dämmlein wurden ansehnlich verstärkt und erhöht, sowie die zweiten Nebengraben, welche das angrenzende Land direct entwässern, theils neu erstellt, theils regulirt. Für die Dammarbeiten musste das mangelnde Material aus Gruben im Privatboden gewonnen werden, was für Expropriationen und Transport ziemlich grosse Ausgaben erforderte, die erspart worden wären, wenn beim Anfang des Unternehmens, wo der Bodenwerth höchst gering war, auf breitere hintere Dammplätze Bedacht genommen worden wäre. Das Material, das auf den Dammplätzen entnommen werden konnte, ersetzt sich wieder von selbst in einer Reihe von Jahren durch Schlammablagerung der Hintergraben, während die Materialgruben hinter den Grabendämmlein immer offen und unnütz bleiben.

Am Eschercanal wurden die Dämme vollständig gegen die höchsten bekannten Wasserstände sicher gestellt, die Wuhrbauten in der untern Strecke ergänzt, alle Spornanlagen beseitigt, und beidseitig von oberhalb Mollis bis Kupfernkrumm beschäftigt man sich seit einigen Jahren noch mit dem Umbau der zerfallenen alten Steinwuhre in ein widerstandsfähigeres neues starkes Wuhr mit 1 1/2-maliger Abböschung.

In Folge dieser Wuhrbauten und der hiedurch erzeugten Sohlenausgleichung im Eschercanal wurde anno 1868/69 in der Canalstrecke im Gäsi in einer Tiefe von 3,6 *m* unter dem heutigen Terrain ein uralter Niederwaldboden bloss gelegt, worin noch die Wurzelstöcke stunden, wie sie vielleicht vor tausend Jahren gewachsen und gehauen worden sind.

Im Winter 77/78 zeigten sich zum ersten Mal wieder die seit 1811 unter grobem Geröll verschwundenen Steinschalen in der Linthsohle beim Kupfernkrumm. Diese Schalen aus grossen Bruchsteinen wurden damals gegen zu starke Austiefung der Fusssohle nöthig erachtet, sie sind ganz unversehrt, als ob sie erst gelegt worden wären.

Der Vollständigkeit wegen wollen wir hier noch nachtragen, dass auch im Canton Glarus vom Thierfehd bis nach Mollis hinab in Folge eines Landsgemeindebeschlusses vom Jahr 1869 durch den Strasseninspector Schindler ein Correctionsplan der Linth aufgestellt und durch die Experten Prof. Culmann und Ingenieur Legler geprüft und endlich festgestellt wurde. Das bezügliche Gutachten derselben mit Tabellen vom Jahr 1872, welches die cantonale Polizeicommission drucken liess, enthält das Nähere über diese für Hydrauliker interessante Arbeit. Die Coefficienten zur Bestimmung der Querprofile wurden bei Linthal und Mollis aus directen Beobachtungen für Gefälle von 16 ‰ und 3 ‰ zu 24,7 und 44,77 berechnet und für die Zwischenstrecken dann auf graphischem Wege ermittelt, je nach den zwischen diesen Endpunkten von 0,01678 bis auf 0,00464 abnehmenden Gefällen. Die Sohlenbreiten wachsen nun mit den Zuflüssen von 15 *m* bis 27 *m*, die Wuhrhöhen von 2,7 *m* bis 3,6 *m*; die Böschungen dieser Hochprofile sind 1 1/2-malig. Bei Mollis geht das Hochprofil in das Doppelprofil des Eschercanals über (vide Pag. 4 u. 16 der Hydrot. Mittheilungen). Die specificirte Correctionstabelle *) hat für die Glarnerlinth Gesetzeskraft und muss bei vorkommenden Neubauten eingehalten werden. Ansehnliche Flussstrecken sind schon corrigirt, woselbst die neuen Normalprofile bisher sich recht gut bewährt haben.

Financielles. Von 1807—1885 betrugen die gesammten Ausgaben für das Linthunternehmen 3 952 324 Fr. und es stellt sich auf Ende letzten Jahres das reine verfügbare Linthvermögen auf 387 683 Fr. Dasselbe besteht aus Liegenschaften, Schuldbriefen, Obligationen, Guthaben und einem kleinen Betrag für Mobilien und Geräthschaften. Ausser den Capitalzinsen bleiben für den Unterhalt jährlich noch etwa 30 bis 50 Tausend Franken verfügbar, so dass dem Unternehmen eine gesicherte Zukunft bevorsteht.

* * *

Am Schlusse seines Berichtes gedenkt der Linthingenieur noch der besondern Verdienste, welche sich der nunmehr aus der Linthcommission geschiedene Vorsteher derselben: Herr Schulrathspräsident Dr. Kappeler durch seine klare, selbstbewusste und freundliche Geschäftsführung um das Linthwerk erworben. Im Fernern dankt er seinen langjährigen Mitarbeitern H. Laager und C. Zwicky von Mollis für die dem Werke geleisteten treuen Dienste und wünscht, dass es auch fernerhin thatkräftige, patriotisch gesinnte Männer finden möge, welche bemüht sind, dasselbe seiner Bestimmung zu erhalten.

Concurrenz für ein Museum der schönen Künste in Genf.

(Mit einer Tafel.)

Zu den Projecten auf dem „Terrain des Casemates" übergehend, lassen wir auf beifolgender Tafel Hauptfaçade und Grundriss des mit einem zweiten Preise ausgezeichneten Entwurfes der Herren Architecten: Frédéric de Morsier aus Genf und Félix Bezencenet aus Aigle (Waadt) folgen. Hinsichtlich der Beurtheilung dieses Projectes kann auf das auf Seite 127 d. B. Gesagte verwiesen werden.

Literatur.

Technische Taschenkalender, Die Zeit der Auswahl eines Taschenkalenders rückt heran. Wir wollen hoffen, dass *diesmal* unser schweizerischer Baukalender rechtzeitig erscheinen möge, so dass für die meisten unserer inländischen Collegen die Wahl nicht zur Qual werden wird. Für weitergehende Bedürfnisse, einerseits auf dem Gebiete der Eisenbahn- andererseits auf jenem der Cultur-Technik, stehen uns nachfolgende zwei bekannte und allgemein beliebte Taschenbücher zur Auswahl:

1. *Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von E. Heusinger von Waldegg*, neubearbeitet von *A. W. Meyer*, Regierungsbaumeister in Hannover. Vierzehnter Jahrgang. J. F. Bergmann, Wiesbaden 1887. An Stelle des am 3. Februar dieses Jahres verstorbenen verdienstvollen Begründers dieses Kalenders, hat Herr Regierungsbaubaumeister Meyer die Redaction desselben übernommen und diesen Jahrgang mit einer Reihe werthvoller Ergänzungen und Verbesserungen bereichert, die wir hier nicht besonders erwähnen können. Eigenthümlich ist, dass das uns speciell zur Besprechung eingesandte Exemplar in Folge eines Versehens des Buchbinders an Stelle des eigenen Vorwortes und Inhaltsverzeichnisses, dasjenige des Rheinhard'schen Kalenders enthält, so dass derjenige, der nach Abschnitt XIX, Seite 132 nachschlagen will, in nicht geringe Verlegenheit kommt. Wir wollen hoffen, dass unser Exemplar ein Unicum sei und bleibe, möchten aber jedem Käufer dieses Jahrganges rathen, von Seite 132 an das Inhaltsverzeichniss mit dem Text genau zu vergleichen.

2. *Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Cultur-Ingenieure, herausgegeben von A. Rheinhard, Baurath in Stuttgart.*

*) Diese Tabelle ist in Schweizer Fuss = 0,3 *m* berechnet, wonach obige Coefficienten 45,1 und 81,7 betragen.

Vierzehnter Jahrgang. J. F. Bergmann, Wiesbaden 1887. Die meisten Capitel sind ergänzt und erweitert worden, namentlich ist dies der Fall bei den Abschnitten: Fluss- und Canalschifffahrt, Wasserversorgung, Strassenbau und bei den meteorologischen und hydrologischen Notizen, die durch eine werthvolle, gedrängte Abhandlung unseres Landsmannes: Ingenieur R. Lauterburg in Bern über die Berechnung der Quellen- und Stromabflussmengen aus der Regenmenge, Grösse und Beschaffenheit der Quellen- und Flussgebiete bereichert wurden. Die Arbeit enthält u. A. eine Zusammenstellung aller vorkommenden Formeln und Erfahrungscoefficienten und berücksichtigt alle auf diesem Gebiete Ausschlag gebenden Terrain- und Witterungsverhältnisse. — Etwas ist uns beim Durchstöbern des broschirten II. Theils aufgefallen, was wir hier nicht unerwähnt lassen möchten: Während in dem Verzeichniss des Lehrpersonals der technischen Hochschulen Deutschlands, Oesterreichs und der Schweiz die deutschen polytechnischen Hochschulen in grosser Vollständigkeit und unter Berücksichtigung der verschiedenen Fachrichtungen aufgeführt sind, erscheinen unter dem unvollständigen Titel: „Polytechnische Schule in Zürich" in bunter Reihe 18 Professoren, 4 Assistenten und 4 Privatdocenten, also im Ganzen 26! Lehrer. Das eidg. Polytechnikum zählt aber laut der in No. 20 d. B. veröffentlichten officiellen Statistik 50 Professoren, 46 Honorarprofessoren, 25 Hülfslehrer und Assistenten, wobei allerdings zu beachten ist, dass von den Honorarprofessoren und Privatdocenten 14 zugleich als Assistenten und Hülfslehrer thätig sind. Für denjenigen, der die Verhältnisse nicht kennt, möchte es scheinen, dass das eidg Polytechnikum *nach dieser Uebersicht* zu den Anstalten dritten oder vierten Ranges gehöre, während es sich sowol hinsichtlich seines Lehrpersonals und seiner wissenschaftlichen Laboratorien, als auch mit Rücksicht auf seine Frequenz kühnlich neben die **besten** technischen Hochschulen Deutschlands stellen darf. — Wir empfehlen dem Herausgeber des Kalenders die Vervollständigung dieses Verzeichnisses in künftigen Ausgaben, auf Grundlage des bei der Kanzlei des eidg. Polytechnikums zu beziehenden Programmes.

Miscellanea.

Electrische Eisenbahnen. In der ersten Winterversammlung des electrotechnischen Vereins zu Wien hielt Herr Bauinspector C. Schwieger einen Vortrag über electrische Eisenbahnen. Der Vortragende constatirte vorerst die langsame Entwickelung des electrischen Eisenbahnwesens und bezeichnete als den Grund der nur allmähligen Ausbreitung nicht eigentlich electrotechnische Schwierigkeiten, sondern verschiedene Bedenken und Hindernisse, die sich der Construction des Oberbaues der electrischen Bahnen entgegenstellen. Namentlich dort, wo die Schienenwege auch dem gewöhnlichen Strassenverkehre zu dienen haben, ist die Lösung eine sehr schwierige. Dies war auch die Ursache der Entstehung der durch Accumulatoren betriebenen electrischen Wagen, welche auf jedem Tramway-Geleise laufen können. Dem Vortragenden erscheinen jedoch die Kosten-Angaben, wie sie beispielsweise bei den in Hamburg in grösserem Massstabe vorgenommenen Versuchen mit electrischen Wagen, System Reckenzaun, veröffentlicht worden sind, als zu optimistisch. Anders ist dies bei den electrischen Bahnen im eigentlichen Sinne, wo eine stabile Maschine die bewegende Kraft liefert. Diese Betriebsmittel besitzen ein sehr günstiges Verhältniss der todten zur lebendigen (zahlenden) Last und ermöglichen einen schnellen und gleichmässigen Massenverkehr; nur muss das Tracé entweder über oder unter das Strassenniveau gelegt werden. Nachdem Redner einige Oberbauconstructionen für electrische Bahnen besprochen, ging er auf die Rentabilität über und zeigte laut der Wochenschrift des oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins an der Hand von Tabellen, dass der electrische Betrieb billiger zu stehen komme, als der Betrieb von Dampf- und Pferdetramways. Es betragen die reinen Tractionskosten der electrischen Bahn Sachsenhausen-Offenbach pro Wagen-Kilometer 17,3 Cts., der neuen Wiener Dampftramways 26,2 Cts., und der Berliner Tramways 24,8 Cts. bei der electrischen Bahn in Brighton stellen sie sich sogar nur auf 12,2 Cts. Wenn gewisse Schwierigkeiten beim Oberbau beseitigt sind, werden die electrischen Bahnen ein allgemeines und beliebtes Verkehrsmittel grosser Städte bilden.

Brücken mit grossen Spannweiten. Herr Barbet, Oberingenieur der „Société Cail & Cie." in Paris, hat eine Arbeit verfasst, in welcher er nachweist, wie die Verwendung von Stahl es ermöglicht, Brücken von grössern Spannweiten mit Vortheil anzuwenden. Zu diesem Zwecke hat er eine Reihe stählerner Bogenbrücken mit Oeffnungen von 100, 150, 200, 300 und 400 *m* entworfen unter der Voraussetzung einer Materialbeanspruchung von 10 *kg* pro *mm*² für die directe und von 12 *kg* pro *mm*² für die nicht unmittelbar den Stössen ausgesetzten Theile. Die Belastungen und das Verhältniss der Pfeilhöhe zur Oeffnung wurden überall gleich angenommen, wobei das letztere auf 1 : 10 festgesetzt wurde. Dabei gelangt Herr Barbet zu folgenden Ergebnissen für Stahlbrücken:

bei einer Oeffnung von:	**100**	**150**	**200**	**300**	**400**	*m*
ergibt sich ein Totalgewicht von:	440	840	1500	3300	6080	*t*
oder per laufenden Meter von:	4,4	5,6	7,5	11,0	15,2	*t*

Bei einer Vergleichung von eisernen Brücken mit Stahlbrücken findet er, dass hinsichtlich des Gewichtes eine

Eisenbrücke mit einer Oeffnung von:	50	75	100	130	160	*m*
einer Stahlbrücke „ „ „ „	100	150	200	300	400	*m*

entspreche, wobei namentlich bei Spannweiten von über 200 *m* der grosse Vortheil in der Verwendung von Stahl in die Augen springt.

Ueber das Vorkommen von Aalen in der Wasserleitung Londons wird dem Centralblatt der Bauverwaltung geschrieben: In der Wasserleitung für die östlichen Stadttheile Londons sind in der neuesten Zeit öfters Aale bemerkt worden. Noch vor wenigen Wochen kam ein lebendes, 0,3 *m* langes Thier zum Vorschein aus dem zur Entnahme von Trinkwasser bestimmten Hahne in einer Hausleitung der Leadenhall-Strasse, einer sehr belebten Geschäftsstrasse der City. In einem anderen Hause verspürte man kürzlich einen fischigen Geschmack des Wassers und entdeckte bei näherer Untersuchung einen todten, in der Hauswasserleitung eingeklemmten Aal, der die Ergiebigkeit der Leitung erheblich vermindert hatte. Da sämmtliches Wasser in Sand-Filterbetten gereinigt wird, so nimmt man an, dass die Thiere bei der Durchbrechung eines alten Filterbettes, bei welcher Gelegenheit sich ungereinigtes Wasser in die Leitungen ergoss, in letztere gelangt sind; erst seit jener Zeit sind die Aale zuweilen bemerkt worden. — Allerdings bleibt dann noch die weitere Frage zu lösen, in welcher Weise sich die Thiere in dem gefilterten Wasser zu ernähren vermögen. Das Wasser besitzt nach den auf Grund des Koch'schen Verfahrens (mit Nährgelatine) ausgeführten, allmonatlich veröffentlichten Untersuchungen einen so hohen Grad der Reinheit, dass es kaum die nöthigen Nährstoffe enthalten kann. Es ist deshalb die Muthmassung ausgesprochen, dass die Aale, welche sich, nach den kleinen Exemplaren zu schliessen, weitergezüchtet haben, die schwächeren und todten Thiere verzehren. Man hat auch einige Typhusfälle auf todte, in der Hausleitung gefundene Aale zurückführen wollen. — Die Thiere verlieren durch den Aufenthalt in den meilenlangen Leitungen ihr Augenlicht und werden unter den neuen, veränderten Lebensbedingungen farblos. Die betreffende Aufsichtsbehörde wird die Angelegenheit näher untersuchen.

Steinerne Strassenbrücke in Würzburg. Durch das städtische Bauamt wird gegenwärtig der Bau einer steinernen Strassenbrücke über den Main bei Würzburg ausgeführt. Die Brücke erhält 7 Oeffnungen von je 24,5 *m* Lichtweite, wobei sich die Bogen mittelst Uebergangscurven aus den Pfeilern heraus entwickeln und im Scheitel einen Radius von 20,4 *m* haben. Die Ausführung geschieht der Hauptsache nach in Bruchsteinen; Hausteine finden nur an den Pfeilern und Gesimsen Anwendung. Der Bau begann am 1. Februar d. J. Zur Zeit sind sämmtliche Pfeiler und Widerlager ausgeführt, die Gewölbeanfänge bis zum Reibungswinkel und die Pfeilervorköpfe bis zu den höher liegenden Kappen hergestellt. In diesem Stadium soll das Ganze überwintern. Nächstes Jahr wird von vier Punkten aus gewölbt und zwar, wegen des Princips der Herstellung aus kleinen Steinen, ohne eigentliches Versatzgerüste, nur unter Anwendung von Transportgeleisen und Handlangern. Die Brücke soll nächstes Jahr vollendet und mit Neujahr 1888 dem Verkehr übergeben werden.

Fernsprechwesen in Deutschland. Aus der Rede, mit welcher der Präsident des Electrotechnischen Vereins, Staatssecretär Dr. von Stephan, die erste Wintersitzung dieses Vereins am 26. October d. J. in Berlin eröffnet hat, geht hervor, dass das Fernsprechwesen in Deutschland in grossem Aufschwung begriffen ist. Man zählte im deutschen Reiche

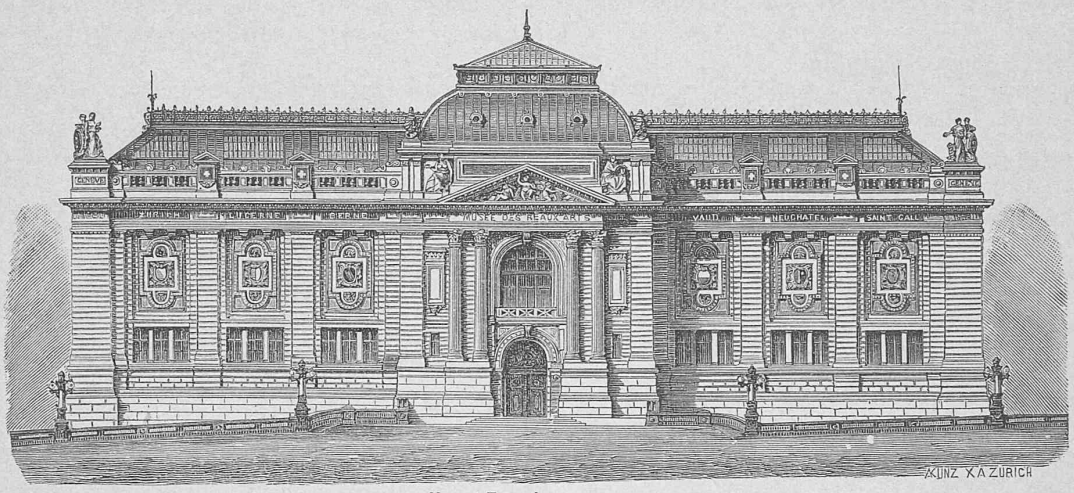
am 1. October	**1885**	**1886**
Städte mit allgemeinen Fernsprechanlagen	92	118
Fernsprechstellen	12 897	18 245
Fernsprechlinien	2 618	3 412
Fernsprechleitungen	23 638 *km*	31 508 *km*

Fernsprechverbindungen auf grössere Distanz bestehen jetzt schon zwischen Berlin und Halle, Dresden, Magdeburg, Hannover und Breslau, so dass die Hoffnung vielleicht nicht ganz unberechtigt erscheint, dass der Begriff des Raumes für den Fernsprechverkehr ebenso seine Be-

Concurrenz für Entwürfe zu einem Museum der schönen Künste in Genf.

Entwurf von DE MORSIER & BEZENCENET, Architecten in Genf & Aigle (Waadt).

Zweiter Preis. Motto: *A.*

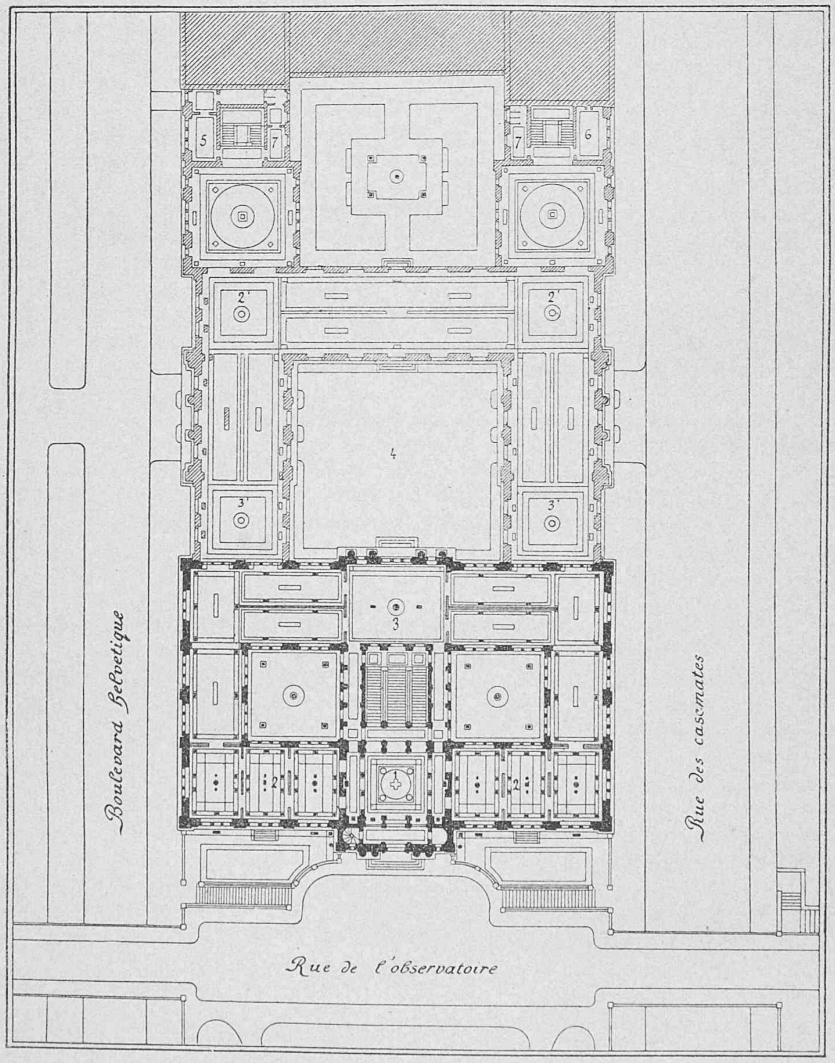


Haupt-Façade. 1 : 500.

Erste Bau-Periode.

Legende:

1. Vestibul.
2. Sculpturen.
3. Decorative Kunst.
4. Grosser Hof.



Grundriss.

Zweite Bau-Periode.

Legende:

2'. Sculpturen.
3'. Decorative Kunst.
5. Secretariat.
6. Abwart.
7. Garderobe.

Seite / page

138(3)

leer / vide / blank

deutung verlieren wird, wie er sie für den gewöhnlichen telegraphischen Verkehr längst verloren hat.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein. Am 12. December a. c. findet in Bern eine Delegirten-Versammlung dieses Vereins zur Behandlung folgender Tractanden statt:

1. Ergänzung der Grundzüge für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen. (Vide „Schweiz. Bauztg." Bd. VII. Nr. 4, 11 und 18, Bd. VIII Nr. 22.)
2. Rechnungsstellung.
3. Festsetzung des Jahresbeitrages.
4. Verhältniss der Mitgliedschaft der Sectionen zur Mitgliedschaft des gesammten schweizerischen Vereins.

Neue Wasserleitung in Nürnberg. Die Bauten für die neue Wasserversorgung der Stadt Nürnberg sind kürzlich vollendet worden. Durch diese Anlage wird der Stadt ein durchschnittliches tägliches Quantum von 8000 m^3 Quellwasser zugeführt, das aus 83 Brunnen gewonnen und in einem Sammelschacht nach dem aus zwei Kammern von je 8000 m^3 Fassung bestehenden Reservoir geführt wird. Das Werk soll sich zu $4^1/_2$ % verzinsen und zu 1 % jährlich amortisiren.

Concurrenzen.

Gemeindehaus in „La Madeleine-lez-Lille". Die *französischen* Architecten werden zu einer Planconcurrenz für ein in „La Madeleine-lez-Lille" (Dép. du Nord) bei Lille in Frankreich zu errichtendes Gemeindehaus (Mairie) eingeladen. Trotz der Geringfügigkeit der Bausumme (75 000 Fr.) und der Preise (1000 und 500 Fr.) veröffentlichen die französischen Fachblätter das ganze, mehrere Spalten lange Programm in extenso. Termin 29. December 1886. Der Erstprämiirte erhält die Ausführung. Näheres bei M. Crépelle-Fontaine, Maire de La Madeleine-lez-Lille près Lille (Nord).

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein und Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums zu Zürich.

Die beiden Vorstände obgenannter Gesellschaften haben sub dato 28. November nachfolgende

Petition an den hohen Ständerath

abgesandt:

Hochgeehrter Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren Ständeräthe!

Die unterzeichneten Vereine, welche sämmtliche schweizerische Techniker umfassen, hatten schon früher Veranlassung getroffen, an die höchste Landesbehörde mit dem Gesuche zu gelangen, es möchte unsere Verfassung dahin gehend vervollständigt werden, dass nicht nur das litterarische Eigenthum und die Marken, sondern in entsprechender Weise auch die Erfindungen geschützt werden können.

Wir haben es daher lebhaft begrüsst, dass der Bundesrath die für die industrielle Entwickelung unseres Vaterlandes so hochwichtige Angelegenheit diesen Sommer neuerdings vor die hohen Räthe gebracht hat, und indem wir uns immer noch auf dem gleichen Standpunkte befinden, erlauben wir uns hiemit Ihnen, hochgeehrte Herren, den Wunsch auszusprechen, Sie möchten in die Behandlung der wichtigen Materie eintreten, und Ihr gewichtiges Votum in einem für die Verwirklichung des Erfindungsschutzes günstigem Sinne abgeben.

Namens d. Centralcomites d. schweiz. Ingenieur- u. Architecten-Vereins:
Der Präsident: *Dr. Bürkli.*
Der Actuar: *Gerlich.*

Namens des Gesammt-Ausschusses der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker:
Der Präsident: *Bleuler*
Der Actuar: *H. Paur.*

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Circular des Central-Comité's an die Mitglieder des Vereins und an die schweizerischen Fachgenossen überhaupt.

Tit!

Mit der Nummer 3 der schweizerischen Bauzeitung vom 16. Januar dieses Jahres sind die von der Generalversammlung in Lausanne angenommenen Grundzüge für die Handhabung des Submissionswesens in deutscher Sprache veröffentlicht worden.

Nachdem nun seither eine neue Ausgabe auch in französischer und italienischer Sprache gedruckt worden ist, hält es das Central-Comité für angemessen, diese Angelegenheit neuerdings und in intensiverer Weise zur Kenntniss nicht blos der Fachgenossen, sondern auch weiterer Kreise unseres Landes zu bringen.

Die Mitglieder des schweizerischen Vereins werden daher benachrichtigt, dass sie ein Exemplar der Grundzüge bei dem Vorstande ihrer betreffenden Section beziehen können. Allen übrigen Fachgenossen und anderweitigen Interessenten wird gegen Einsendung des Betrages von 20 Centimes in Francomarken, an die Redaction der schweizerischen Bauzeitung, Herrn Ingenieur A. Waldner dahier, ein Exemplar je in der gewünschten Sprache zugestellt werden.

Mit kameradschaftlichem Gruss

Zürich, 27. November 1886.

Für das Central-Comité des schweiz. Ingenieur- & Architecten-Vereins,
Der Präsident: Dr. *A. Bürkli-Ziegler.*
Der Actuar: *Gerlich.*

Züricher Ingenieur- und Architecten-Verein.

Protocoll

über die 2. Sitzung im Wintersemester 1886/87,
Mittwoch, den 10 November 1886.

In Verhinderung des Herrn Ingenieur Waldner eröffnet Herr Prof. Ritter die Sitzung. Er gedenkt des am 6. ds. Mts. in Urnäsch verstorbenen Vereinsmitgliedes, des Herrn Ingenieur J. C. Schneiter. Das Andenken an denselben wird durch Erheben von den Sitzen geehrt.

Unter den ca. 40 Anwesenden befinden sich als Gäste: Herr Oberstlieutenant Zuan-von Salis und eine Anzahl Mitglieder der Gesellschaft der Mechaniker und Optiker in Zürich.

Da Herr Stadtbaumeister Geiser die in der letzten Sitzung auf ihn gefallene Wahl ablehnt, wird Herr Professor Ritter zum Präsidenten des Vereins und sodann Herr Maschinen-Ingenieur Naville zum Mitglied des Vorstandes gewählt.

Herr Controlingenieur Bertschinger, der vor $1^1/_2$ Jahren nach Bern übergesiedelt war, nimmt seinen Austritt aus dem Verein.

Es werden in den Verein aufgenommen: Herr Rudolf Hoffmann, Maschineningenieur; Herr Iwan Fränkel, Ingenieur; Herr Ulrich Schoch, Maschineningenieur; Herr Heinrich Peter, Ingenieur.

Es folgen zwei Vorträge: 1. Vortrag des Herrn Professor Ritter über das Zimmermann'sche Verfahren zur Berechnung der Fachwerke. 2. Vortrag des Herrn Dr. Bürkli-Ziegler über die Wasserversorgung in Genua. Bezüglich des Inhalts der beiden Vorträge wird auf die in der vorletzten Bauzeitung veröffentlichten Auszüge derselben hingewiesen.

Auf Antrag des Herrn Stadtbaumeister Geiser wird sodann dem abtretenden Präsidenten, Herrn Waldner, durch Aufstehen der schuldige Dank für dessen vorzügliche Leitung des Vereins während der letzten zwei Jahre ausgesprochen.

Herr Ingenieur und Patentagent Blum greift sodann die ständeräthliche Commission wegen der Verschleppung der Patentfrage an und stellt den Antrag, der Verein möchte sich an einer diesbezüglichen, von Hrn. Grossrath Schlatter von Biel aus an den Ständerath gerichteten Petition durch Unterschrift betheiligen. Herr Dr. Bürkli beantragt, die Angelegenheit nicht mehr in dieser Sitzung zu behandeln; der Vorstand solle den Antrag des Hrn. Blum vorerst prüfen unter allfälligem Beizug von andern Mitgliedern darüber Beschluss fassen und dann von sich aus handeln. Herr Stadtbaumeister Geiser stellt den Gegenantrag, der Vorstand solle seinen Beschluss vorerst in der nächsten Sitzung dem Verein vorlegen; da Herr Blum die Angelegenheit als dringlich erklärt, wird beschlossen, der Vorstand solle die Sache berathen und erledigen. *M.*

Zürcher Ingenieur- und Architecten-Verein.

Auszug aus dem Protocoll der Sitzung vom 24. November 1886.

Vortrag von Ingenieur A. Ruge über die Zürichberg-Bahn.

Die Idee zu dieser demnächst zu erbauenden Eisenbahn hatte den Vortragenden schon mehrere Jahre beschäftigt und es theilte derselbe im Herbst 1885 die diesbezüglichen Pläne seinem Associé Herrn Kaufmann Stauder mit, worauf diese beiden Herren gegen Ende des Jahres in Bern um die Concession nachsuchten, welche dann am 1. Juli 1886 ertheilt ward. Das von der Bahn in Anspruch genommene Terrain characterisirt sich durch einen sehr steilen Anstieg, unterbrochen von zwei Plateau's beim Polytechnikum und beim Beau-Séjour. Die Linie zerfällt, dem entsprechend, in eine untere und obere Abtheilung, erstere vom Limmatquai bis zum Pfrundhaus, letztere von da bis zur Höhe des Zürichbergs sich erstreckend. Das Bestreben war zunächst darauf gerichtet, die untere Endstation möglichst nah der Bahnhofbrücke in der Stützmauer der Rordorf'schen Liegenschaft anzulegen, von wo in ziemlich gerader Linie die Station südlich des Pfrundhauses erreicht werden kann; von hier sollte die obere Linie durch die Tannenstrasse und den Schmelzberg hinauf bis zum oberen Endpunkt ebenfalls