

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 22

Wettbewerbe

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: 15.02.2026

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

nachfolgende Figur zeigt, nachdem die Berechnung ergeben hatte, dass das Aequivalent bezüglich der Capacität sich in einer Erhöhung von blos $0,30\text{ m}$ finden lasse. Die maximale Wassermenge, welche man hiebei in Anschlag brachte, wurde nach an den bei Fabrikwehren vorhandenen Pegeln anlässlich einiger ausserordentlicher Hochwasser beobachteten Wasserständen berechnet und ergab 500 m^3 . Da dies bei einem Gebiete von 250 km^2 sehr viel ist und zudem ein Sicherheitszuschlag zur Höhe des Profils gemacht wurde, sollte man sicher sein, dass dasselbe gross genug wird. Zur Versicherung der Böschungen gegen die Flusseite ist Steinbekleidung aus dem in der Nähe brechenden sehr festen Sandstein vorgesehen. Obschon das Gebiet der Thur an den Speer, die Churfürsten und den Säntis hinanreicht, ist sie bei Wattwil nicht ein Wildwasser im Sinne grosser Belastung mit Geschieben, wie dies sich schon im Gefälle ausgedrückt findet. Wie schon angedeutet, ist auch die Thalsohle nicht verwüstet, sondern sie leidet bloss unter den Einflüssen der periodischen Ueberschwemmungen.

Wenn vorstehend von dem das ganze Thalbecken zwischen Kappel und Lichtensteig umfassenden Projecte gesprochen wurde, so ist beizufügen, dass für gegenwärtige Ausführung nur ein Theil desselben bestimmt ist. Indem dabei speciell das Bedürfniss für Wattwil ins Auge gefasst wurde, so ergab sich, mit gleichzeitiger Berücksichtigung geeigneten Abschlusses auf beiden Seiten, die 3300 m lange Strecke von der Eisenbahnbrücke oberhalb bis zur Anstalt Hochsteig unterhalb diesem Orte. Was den Ausführungsmodus betrifft, so sollen nach Voraussicht der Kostenberechnung in den Durchstichen blos Leitcanäle ausgehoben, der Rest aber der Abschwemmung überlassen und anderseits auch die Verlandung der abgeschnittenen Stücke des alten Flussbettes mit Colmatirung bewerkstelligt werden. Da dies aber durch Jahre dauernde Uebergangszustände mit sich brächte, welche in unmittelbarer Nähe einer so grossen Ortschaft, theilweise in derselben, gewiss mit wesentlichen Unzukömmlichkeiten verbunden wären, so ist doch noch vorbehalten, soweit es diese Rücksicht mit sich bringt, auf die Frage zurückzukommen, ob nicht Vollaushub der Durchstiche und sofortige künstliche Auffüllung des alten Flussbettes stattfinden solle.

In einem ungewöhnlichen Verhältnisse kommen hier Kosten vor, die nicht die Thurcorrection an sich, sondern Arbeiten betreffen, welche infolge derselben nothwendig werden, wie dies auch sehr begreiflich erscheint, wenn man bedenkt, welche Störung der Verhältnisse die gänzliche Verlegung eines Flusslaufes da mit sich bringen muss, wo Communicationen, Wasserwerkseinrichtungen und Mündungen von Zuflüssen in einem Masse betroffen werden, wie es hier wirklich der Fall ist. Daraus erklärt sich auch die Voranschlagssumme von $420\,000$ Fr., welche, abgeschen hievon, hoch erscheinen würde. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Zur Verhütung von Eisenbahn-Unfällen macht Lieutenant *von Giesl* in Brünn den Vorschlag, den Eisenbahnzügen einen electricischen Sicherheitswagen vorausgehen zu lassen, der durch automatische Alarmvorrichtungen den Locomotivführer auf drohende Gefahren aufmerksam macht. Einen ähnlichen Gedanken hat schon vor zwei Jahren Privat-docent Dr. Ernst *Lecher* in Wien ausgeführt. Derselbe lässt dem Bahnzug einen electricischen Sicherheitswagen in einem beliebigen von der Locomotive aus zu bestimmenden Abstand vorausfahren. Stößt dieser Wagen gegen irgend ein Hinderniss, so zerbrechen vorne an demselben angebrachte Gläschchen, welche Quecksilberkontakte enthalten und durch die damit herbeigeführte Stromunterbrechung die contuirliche Bremse des hinterherfahrenden Zuges automatisch zur Wirkung bringen. Auf diese Weise können zwei mit vollem Dampf ohne Locomotivführer gegeneinanderfahrende Züge automatisch zum Stehen gebracht und ein Zusammenstoss derselben verhütet werden.

Compoundlocomotiven. Die in Frankreich auf der Linie Bayonne-Biarritz, in England und Hannover gemachten günstigen Erfahrungen mit Compoundlocomotiven haben die sächsischen Staatsbahnen veran-

lasst dieses Locomotivsystem ebenfalls zur Anwendung zu bringen. Auch die württembergischen Staatsbahnen haben einen Versuch zur Einführung desselben gemacht und der Maschinenfabrik Esslingen einen Auftrag auf 10 Compoundlocomotiven ertheilt. Bei den schweizerischen Bahnen, wo man der theuren Kohlen halber am ehesten auf Brennmaterialersparnisse angewiesen ist, sollten bei der zukünftigen Vervollständigung des Locomotivparkes die vom Ausland in dieser Richtung unternommenen Schritte nicht unbeachtet gelassen werden.

Die electriche Beleuchtung in Deutschland hat in letzter Zeit bedeutend an Ausdehnung gewonnen. Nach einer Zusammenstellung des Staatssekretärs Dr. von Stephan darf angenommen werden, dass zur Zeit in Deutschland mindestens 15000 Bogen- und 170000 Glühlampen im Betriebe stehn, den 4000 electriche Maschinen vermitteln. Rechnet man durchschnittlich 9 Glühlampen und $1\frac{1}{3}$ Bogenlampen auf eine Pferdekraft, so werden in Deutschland schon jetzt über 30000 Pferdekräfte für die electriche Beleuchtung in Verwendung stehn. Dass unter solchen Verhältnissen die deutsche electrotechnische Industrie einen erheblichen Aufschwung genommen hat, ist begreiflich; so liefert beispielsweise eine einzige Berliner Gesellschaft täglich 2000 Glühlampen und sie wird diese Leistungsfähigkeit in Zukunft auf 5000 Lampen aller Lichtstärken erhöhen.

Electriche Kraftübertragung in Valencia. Ueber dieses in Bd. IX S. 101 erwähnte von einer englischen Gesellschaft geplante Unternehmen giebt der „Electrician“ genauere Einzelheiten. Hienach beabsichtigt man 3000 bis 4000 Pferdekräfte auf eine Länge von 56 km electricisch zu übertragen. Die Kraft wird dem Flusse Turia entnommen, der bei einem concentrirten Gefälle von $32,4\text{ m}$ eine Wassermenge von 10 m^3 pro Secunde liefert. Die Gesellschaft will die Pferdekraft zu 2 Fr. pro Tag abgeben und hofft bei diesem Mietzins auf eine jährliche Reineinnahme von 30% des Anlagecapitals, wobei die Turbine, electricischen Apparate und Leitungen mit 5% und die Bauten mit 1% jährlich amortisiert werden. Das Baucapital beträgt $3\frac{1}{3}$ Millionen Franken.

Denkmäler. In Paris wird als Pendant zum Voltaire-Denkmal auf dem Quai Malaquais eine Statue von J. J. Rousseau errichtet, ferner wurde daselbst im Hofe der Mairie des IX. Arrondissements ein neues Voltaire-Denkmal enthüllt. In Chicago ist ein Lincoln-Denkmal und in Turin ein Garibaldi-Denkmal eingeweiht worden und in Düsseldorf wird für ein Heine-Denkmal gesammelt.

Concurrenzen.

Näfels-Denkmal. Von über vierzig eingereichten Entwürfen für das Näfels-Denkmal hat das aus den HH. Nationalrath, Professor *Vögeli* in Zürich (Präsident), Oberst *Steinhäuslin* in Bern, Arch. *Vischer-Sarasin* in Basel, Schulinspector *Heer* in Mitlödi und Professor *Schneider* in Näfels bestehende Preisgericht folgende Preise zuerkannt:

1. Preis (300 Fr.): Herrn *Alfred Romang*, Architect in Basel.
2. Preis (200 Fr.): Herren *Chiodera* und *Tschudy*, Architecten in Zürich.
3. Preis (100 Fr.): Herrn *Emil Schneebeli*, Bildhauer in Zürich. Ehnerwähnung: Herrn *Armin Stöcklin* aus Basel, s. Z. Lehrer an der Baugewerkschule in Holzminden.

Herr Romang ist bei der Preisbewerbung für das Sempacher-Denkmal im März letzten Jahres mit dem zweiten Preis und Herr Schneebeli durch eine Ehnerwähnung ausgezeichnet worden.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in ein technisches Bureau nach Italien ein *Maschinen-Techniker* als Reisender, und ein solcher zum Aufstellen von Kosten-voranschlägen mit entsprechender Sprachkenntniss. (517)

On cherche un jeune ingénieur mécanicien comme Directeur adjoint d'une importante fabrique d'Horlogerie. (518)

Gesucht ein jüngerer *Techniker*, der sich der Florestspinnerei widmen will. (519)

Gesucht: In ein Architectenbureau als Zeichner ein junger Architect, der in Paris war. (520)

Auskunft ertheilt

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