

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 47/48 (1906)  
**Heft:** 10

## 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:** 20.02.2026

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

Bahnhof selbst. Der Verwaltungsrat beantragt dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung diese Uebereinkommen zu genehmigen.

In der gleichen Sitzung bewilligte der Verwaltungsrat für die Anlage des zweiten Geleises auf der 8 km langen Teilstrecke Basel-Aesch der Linie Basel-Delsberg einen Kredit von 1740000 Fr., sowie zur Erweiterung der an der künftigen Rickenbahn liegenden Bahnhöfe Uznach und Wattwil 800000 bzw. 865000 Fr.

**Exposition d'art français in Basel.** In der Kunsthalle zu Basel wird vom 15. März bis 22. April d. J. eine Ausstellung von Gemälden, Skulpturen und Arbeiten des Kunstgewerbes der hervorragendsten Künstler Frankreichs zu sehen sein, die allgemeine Aufmerksamkeit verdient. Im Zusammenhang mit dieser Ausstellung finden am 14., 22. und 29. März im Stadtkasino Vorträge der Herren *Bénédite, A. Michel und Hallays* aus Paris über französische Kunst statt. Wir machen besonders auf den für 29. März festgesetzten Vortrag des Herrn Hallays aufmerksam, der über französische Architektur, namentlich über die der französischen Schlossbauten sprechen wird.

**Berner Alpendurchstich.** Laut Berichten in der Tagespresse hat sich am 5. März d. J. der leitende Ausschuss des Initiativkomitees für den Berner Alpendurchstich, in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage seines Oberingenieurs Zollinger, einstimmig für das Lötschberg-Traçé mit einem 13,5 km langen Tunnel und mit elektrischem Betrieb ausgesprochen. Die Bausumme soll höchstens 88 Mill. Franken betragen. Das Unternehmerkonsortium<sup>1)</sup> *Loste & Cie* in Paris soll vertragsgemäss innert zwei Monaten eine verbindliche Bauofferte einreichen.

**Neue Kraftstation für Genf.** Das dritte elektrische, städtische Kraftwerk an der Rhone, dessen Projekt wir in Bd. XXX, S. 139 kurz beschrieben haben, soll nunmehr zur Ausführung gelangen. Der Stadtrat hat zur Durchführung der Vorstudien einen Kredit von 20000 Fr. bewilligt.

**Schmalspurbahn Herisau-Gossau.** Nach einer Notiz im «Bund» bewirbt sich die Appenzellerbahn um die Konzession für eine Schmalspurbahn von Herisau nach Gossau und beabsichtigt, nach Erstellung dieser neuen Linie das bestehende Teilstück von Herisau bis Winkel abzubrechen.

**Zum Stadtbaumeister von Luzern** wurde der Architekt der Geossengemeinde St. Gallen *Karl Mossdorf* ernannt mit Antritt am 1. Juni d. J.

**Als Gemeindeingenieur von St. Gallen** ist Herr Ingenieur *W. Dick*, der derzeitige Strasseninspektor der Stadt Zürich, berufen worden.

## Konkurrenzen.

**Farbendruckplakat für den Sommeraufenthalt im Kanton Graubünden** (S. 39). Von den rechtzeitig bis zum 1. März eingereichten 64 Arbeiten hat das Preisgericht den Folgenden Preise zuerkannt:

- I. Preis (300 Fr.) dem Entwurf mit dem Motto: «Der Palü» (Bernina) von *Jakob Bollschweiler* in Zürich.
- II. Preis (200 Fr.) dem Entwurf mit dem Motto: «Die noble Gegend» von *Anton Christoffel* von Scans in Zürich.
- III. Preis (100 Fr.) dem Entwurf mit dem Motto: «Alpenflur» von *H. Brunner* von Lenzburg in München.

Die sämtlichen Entwürfe waren in Chur öffentlich ausgestellt; später werden dieselben noch in Arosa, Davos, Samaden und Thusis zur öffentlichen Ausstellung gelangen. Das mit dem I. Preis ausgezeichnete Plakat soll sofort ausgeführt werden.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der VIII. Sitzung vom 21. Februar 1906.

Vorsitzender: Prof. K. E. Hilgard, Präsident.

Anwesend: 73 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der Sitzung vom 7. Februar wird verlesen und genehmigt.

#### A. Geschäftliche Mitteilungen.

1. Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 14. Februar die Vorberatung des Zirkulars Nr. 1 des Zentralkomitees (Schweiz. Bauztg. vom 3. Februar 1906) betreffend einige *Vorlagen des Schweizer. Baumeisterverbandes* an eine Kommission gewiesen, der die Herren Architekt *Küder* (Präsident), Ingenieur *Lincke*, Ingenieur von *Muralt*, Baumeister *M. Guyer* und Ingenieur *Ed. Locher jun.* angehören.

2. Im weiteren hat der Vorstand die beim Zentralkomitee eingegangenen Vorschläge für Abänderung der *Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen architektonischen Wettbewerben* (Schweiz. Bauztg. vom 3. Februar

1906) an eine Kommission gewiesen, die aus den Herren Professor Dr. *Gull* (Präsident), den Architekten *Küder, Haefeli* und *Kunkler*, sowie Kantonsbaumeister *Fietz* besteht.

3. Zu der Wasserrechts-Initiative hat das Zentralkomitee offiziell nicht Stellung genommen; dagegen sind die Herren Ingenieure *Jegher, Peter* und *Weissenbach* ersucht worden, im Namen des Zentralkomitees an der Tonhalle-Versammlung vom 25. Februar teilzunehmen. Dieselben wurden dann vom Vorstand auch als Vertreter unserer Sektion bezeichnet.

4. Als neues Mitglied wird in den Verein Herr Ingenieur *H. H. Peter* in Zürich IV aufgenommen.

5. Herr Architekt Dr. *C. H. Baer* machte schriftlich die Anregung, es möchte die Frage des *Heimatschutzes* auch im Schosse unseres Vereins in nächster Zeit zur Besprechung gelangen. Da für die ordentlichen Sitzungen aber die Vorträge schon bestimmt sind, wird auf Antrag des Präsidenten eine ausserordentliche Sitzung für einen Vortrag des Herrn Dr. Baer über Heimatschutz in Aussicht genommen.

B. Vortrag von Oberingenieur *L. Zodel* über: *Grössere Wasserkraftanlagen in Ober-Italien.*

Einleitend bemerkt der Vortragende, dass in der Ausnutzung grosser Wasserkräfte die Schweiz bahnbrechend vorangegangen sei. Für Oberitalien ist dessen grösste Handelsstadt Mailand das natürliche Zentrum für die dortigen neuen Kraftanlagen. Schon vor 20 Jahren baute Mailand für Beleuchtungszwecke eine Dampfzentrale von 3000 P.S. Als erste grösse hydraulische Anlage in Oberitalien entstand die Anlage bei *Paderno*<sup>1)</sup>; fast genau in gleicher Weise wurde dann diejenige bei *Vizzola* ausgeführt. Eine neue Kraftanlage bei *Verona* an der Etsch verdient besondere Erwähnung wegen der abnormalen wasserbaulichen Dispositionen und der zum ersten Mal zur Ausführung gelangten direkten Aufhängung der Turbinen über dem elektrischen Generator. Die Niederwassermenge der Etsch beträgt etwa 100, die grösste Hochwassermenge 4000 bis 5000 Sek.-m<sup>3</sup>. Die Schwankungen in der Wasserspiegelhöhe betragen etwa 7 m. Durch einen Wasserwerkskanal wird eine lange Flusskrümmung abgeschnitten und dadurch ein Gefälle von 5 bis 6 m gewonnen; die Turbinenanlage ist für 30 Sek.-m<sup>3</sup> gebaut, doch wurden bisher nur 20 Sek.-m<sup>3</sup> ausgenutzt. Da das Wasser ohne Wehranlage in den Kanal gelangt, so muss dessen Sohlenhöhe dem Niederwasser entsprechen; bei höhern Wasserständen im Fluss hat der Kanal einen sehr grossen Wasserquerschnitt, und erreicht das Wasser darin eine relativ sehr geringe Geschwindigkeit, was bedeutende Schlammablagerungen zur Folge hat. Diese müssen durch häufiges Baggern beseitigt werden. Nach der Ansicht des Vortragenden dürfte man sich später doch veranlasst sehen, in die Etsch ein Wehr einzubauen, um dadurch den Niederwasserspiegel zu erhöhen; dann könnte die sich durch Ablagerungen ständig erhöhende Kanalsohle belassen und der Wasserquerschnitt sowie die Geschwindigkeit im Kanal nahezu konstant erhalten werden.

Nach Mailand führen auch mehrere Schiffahrtskanäle: der älteste, der *Naviglio grande* (erbaut etwa um 1177), stellt die Verbindung mit dem Tessin her. Im Jahre 1220 wurde der *Canale di Muzza* gebaut, der ausschliesslich Bewässerungszwecken dient; 1450 folgte der *Canale di Martesana*, der eine Schiffahrtsverbindung von Mailand nach der Adda herstellte und mit dem *Naviglio grande* durch eine Schleuse von 1,80 m Höhe verbunden wurde. Diese ist dann später durch Leonardo da Vinci umgebaut worden, wobei zum ersten Male Sprengtore zur Ausführung gelangten. Auch von Como führt ein Wasserweg durch den Comersee und die Adda nach Mailand. Derselbe besitzt anfänglich fast kein und weiterhin nur ein geringes Gefälle. Oberhalb Paderno beginnt der Schiffahrtskanal (*Naviglio di Paderno*), da die Adda daselbst mit einem Gefälle von ungefähr 30 m auf verhältnismässig kurze Strecke den Schiffsverkehr nur talwärts gestattete. *Meda*, ein Schüler von Leonardo da Vinci, hatte für die Überwindung eines Teiles dieses Gefälles eine Schiffsstiege von 18 m Höhe projektiert und mit deren Ausführung als Unternehmer bereits begonnen; sein Tod verhinderte aber die Vollendung. Erst 1798 wurden an deren Stelle drei Schleusen von je 6 m Höhe ausgeführt, womit nun der Kanal auch in der Richtung Mailand-Como schiffbar wurde. Seit der neuesten Rekonstruktion und Verlängerung des Kanals durch die Edison-Gesellschaft in Mailand zum Zweck der gleichzeitigen Ausnutzung der Wasserkraft ist das ganze Gefälle durch sieben Schleusen in ebensoviele Haltungen geteilt.

Nach der Ausnutzung des Gefälles bei Paderno und Vizzola und der Erstellung der neuesten Anlagen bei *Trezzo* unterhalb Paderno an der Adda und bei *Turigo* unterhalb Vizzola am Tessin, waren für das steigende Kraftbedürfnis der letzten Jahre keine Wasserkräfte mehr verfügbar, man wandte sich daher an das nahe gelegene Ausland im Norden. Nachdem Verhandlungen mit dem Kanton Tessin kein positives Resultat gefördert

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 202.

<sup>1)</sup> Bd. XXXIII, S. 168.