

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 31/32 (1898)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Einige Auszüge aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-20776>

### **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>**

viendra bientôt prendre place, tracée par la main d'un maître, cette retraite de Marignan, qui nous dira quelle grandeur nos aïeux savaient conserver, même dans la défaite; là, nos vingt-cinq cantons ont apporté leurs écussons, comme pour affirmer une fois de plus notre indissoluble lien fédéral et pour témoigner bien haut que notre musée est une œuvre vraiment nationale.

Tout Suisse qui passe sous ces voûtes sent vibrer la fibre patriotique de son cœur et se dira prêt à imiter ses aïeux pour la défense de la liberté et de l'indépendance de la patrie.

Ainsi, ce temple de notre art ancien donne satisfaction à nos aspirations scientifiques, nous procure de hautes jouissances artistiques, stimulera, sans doute, le réveil d'arts oubliés et la création d'arts nouveaux, et réchauffe nos sentiments patriotiques.

Telle est l'œuvre à laquelle, vous, la ville et les autorités de Zurich; vous, l'architecte éminent; vous, la commission du musée et son infatigable directeur, vous avez voué tous vos soins et dans la réalisation de laquelle vous avez pleinement réussi.

En prenant donc avec joie possession de ce monument, je vous apporte, au nom du Conseil fédéral et du peuple suisse, toutes nos félicitations et l'expression de notre reconnaissance.

\* \* \*

#### Discours de M. Lachenal, chef du département de l'intérieur.

Confédérés,

Au nom du Conseil fédéral, au nom du peuple suisse, j'accepte, avec une joie que double l'émotion, ces clefs que la ville de Zurich vient placer en nos mains. Elle a choisi, pour nous les remettre, deux enfants aux yeux clairs, symbole de grâce et de loyauté, et nous les recevons comme l'emblème du fleuron brillant que le pays vient de s'offrir à sa couronne.

Mais avant de passer cette porte nouvelle, qu'il soit permis de donner un souvenir à deux citoyens que la mort a fauchés et pour qui cette journée eût été radieuse entre toutes: à Salomon Vögelin, ce grand esprit à qui revient l'honneur de la conception et qui fut le véritable initiateur du Musée national, et à Carl Schenk, qui le premier, par son énergie, sut donner un corps à cette pensée patriotique.

Cet hommage rendu à nos chers morts, tournons-nous vers les vivants et que notre parole de reconnaissance aille tout de suite à ceux qui, dès le début, ont consacré leurs forces à faire grandir l'institution, à cette commission du Musée, savante, vaillante et trop modeste, à deux de ses membres surtout, en qui s'incarnent ces mérites et dont vous applaudirez les noms: M. Pestalozzi, président de compétence sûre et d'inlassable dévouement, et le directeur du Musée, M. Angst, un talent fait de haute lumière, de sens pratique et de cœur, dont l'œuvre, tout à l'heure, va forcer votre admiration.

Remercions aussi Zurich, la grande Zurich, dont l'aile s'élargit protectrice, à mesure que son peuple croît plus nombreux; Zurich, gonflée de sève et de prospérité; Zurich, qui reçoit et qui montre qu'elle sait donner, et dont le généreux effort s'épanouit en ce palais magnifique.

Et maintenant, franchissons le seuil. Ouvrons les yeux au spectacle d'un passé abondant en beautés caractéristiques, aspirons ce parfum de la vétusté nationale aux vestiges robustes encore, et prêtons l'oreille aux voix lointaines des ancêtres racontant la vie et le génie de la Suisse à leurs petits-neveux.

Continuons avec piété à recueillir ces enseignements d'un autre âge, et puisse la chaîne des traditions écrites, peintes ou modelées qu'enferment ces murs, contribuer à préparer au pays un avenir de paix et de douceur, à rendre notre peuple mieux sensible à la splendeur de l'art et aux nobles sentiments qu'il colore et à faire la patrie toujours plus intelligente et plus unie et toujours plus honorée.

Je déclare ouvert le Musée national suisse.

## Einige Auszüge aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik.

### I.

Vor uns liegt der kürzlich erschienene, 24. Band der schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1896, herausgegeben vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement. Ein reichhaltiges Zahlenmaterial über die Entwicklung der Eisenbahnen in unserem Lande und ihren Verkehr ist in diesen alljährlich wiederkehrenden Publikationen enthalten, und illustriert am besten den gewaltigen Aufschwung, den dieses moderne Verkehrsmittel von Jahr zu Jahr genommen und den Wohlstand, den es dem Lande gebracht hat, wobei freilich auch einzelne Schattenseiten dieser Entwicklung zu Tage treten. Es mögen im folgenden einige Hauptresultate dieser Statistik hervorgehoben werden.

Zur Zeit, als zum ersten Mal eine amtliche Statistik über die Eisenbahnen veröffentlicht wurde, nämlich im Jahre 1868, bestanden in der Schweiz 10 gesonderte Bahnunternehmungen, die von 7 Bahngesellschaften verwaltet wurden. Am Schluss des Jahres 1896 dagegen gab es 58 Bahnunternehmungen, deren Verwaltung 39 verschiedenen Gesellschaften zufiel; ausserdem waren 18 Drahtseilbahn- und 17 Tramway-Unternehmungen in Betrieb, die in einem besondern Abschnitt für sich behandelt werden.

Behufs besserer Uebersichtlichkeit sind die einzelnen Bahnen nach folgenden Kategorien geordnet:

1. Die Linien der fünf grossen Bahngesellschaften nebst den von ihnen betriebenen Nebenlinien, im ganzen 19 Unternehmungen.

2. Die normalspurigen, mit Adhäsion betriebenen Nebenbahnen unter gesonderter Verwaltung, 13 Unternehmungen, unter 10 Gesellschaften verteilt.

3. Die schmalspurigen Adhäsionsbahnen, 18 unter 16 Gesellschaften,

4. Die reinen Zahnradbahnen, acht verschiedene selbstständige Linien.

In Wirklichkeit ist diese Einteilung deshalb nicht ganz zutreffend, weil sich im Betrieb der Jura-Simplon-Bahngesellschaft und der Gesellschaft des „Jura Neuchâtelais“ mehrere Schmalspurbahnen befinden und die Zahnradbahn auf die Schynige Platte jetzt den Berner Oberlandbahnen zugeteilt ist. Richtiger wäre folgende Klassifikation:

- 7 Hauptbahnen,
- 18 normale Nebenbahnen,
- 19 Schmalspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb,
- 5 Schmalspurbahnen mit Zahnradstrecken,
- 9 reine Zahnradbahnen.

Doch liesse sich diese Einteilung nicht in allen Rubriken der Statistik streng durchführen.

Die schmalspurigen Adhäsionsbahnen, sowie die Schmalspurbahnen mit Zahnradstrecken haben eine Spurweite von 1,00 m; einzig bei der Waldenburgerbahn beträgt die Spur bloss 0,750 m. Von den reinen Zahnradbahnen sind die beiden Rigibahnen und Rorschach-Heiden (die zuerst gebaut wurden) normalspurig, die übrigen sechs (Brienz-Rothhorn, Generoso, Glion-Naye, Pilatus, Schynige Platte, Wengernalp) haben 0,800 m Spurweite.

Von den hier zunächst in Frage kommenden Bahnen werden drei mit elektrischem Motor betrieben, nämlich die Schmalspurbahnen Sissach-Gelterkinden und Grüttschalpmürren und die 1894 eröffnete Normalbahn Orbe-Chavornay. Alle übrigen Bahnen sind Dampf-Lokomotiv-Bahnen.

In der nachstehenden Tabelle sind einerseits für die sieben „Hauptbahnen“, anderseits für die schweizerischen Bahnen insgesamt zusammengestellt die Baulängen, die Längen der doppelspurigen Strecken, die Anlagekosten im ganzen und pro Kilometer, wie sie sich auf Ende 1896 herausstellen.

Bahnen	Bauliche Länge	Länge der Doppelspur	Anlagekosten	
			Im ganzen	pro km
	km	km	Fr.	Fr.
Centralbahn . . . . .	330,615	127,101	125 069 541	370 031
Aargauische Südbahn . . . . .	57,471	—	11 940 583	207 767
Gotthardbahn . . . . .	240,444	122,236	246 427 177	1015 861
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	882,038	134,060	276 103 495	309 436
Nordostbahn . . . . .	660,732	91,198	193 908 513	286 939
Bötzbergbahn . . . . .	73,587	23,537	29 121 246	395 739
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	268,781	2,655	80 822 433	297 927
Bahnen im ganzen . . . . .	3501,327	502,563	1105 203 931	313 722

Da die Länge aller Bahnen im Jahr 1868 erst 1296 km, die damaligen Anlagekosten 440 665 000 Fr. betrugen, so hat sich die Längenausdehnung seither nahezu verdreifacht, während die Anlagekosten auf das 2½fache gestiegen sind. Nun ist allerdings zu bemerken, dass aus den hier als „Anlagekosten“ aufgeführten Summen nicht ohne weiteres auf die wirklichen Baukosten (einschliesslich Rollmaterial u. s. w.) geschlossen werden kann; denn bei einzelnen Bahnunternehmungen gingen infolge von Liquidationen oder Verkäufen grosse Summen verloren, deren Beträge sich schwerlich mehr feststellen lassen. Andererseits waltete früher bei einzelnen Bahngesellschaften die Tendenz ob, den Baukonto noch mit allerlei Summen zu belasten, die für andere Zwecke verwendet worden waren, z. B. für Kursverluste. Diesem Bestreben ist bekanntlich durch Bundesgesetz entgegengewirkt worden, was in der Statistik dadurch seinen Ausdruck findet, dass im Jahre 1884 als Gesamtbaukosten 951 Millionen, 1886 dagegen nur mehr 893 Millionen Fr. angegeben sind.

Was die kilometrischen Kosten der Bahnen im allgemeinen betrifft, so betrugen dieselben im Jahr 1868 340 147 Fr., stiegen bis 1873 auf 363 128, nahmen von da an allmählich (z. T. auch infolge der erwähnten Reduktion) ab bis 1880, da sie nur 300 777 Fr. ausmachten, hoben sich 1882 durch Hinzutritt der Gotthardbahn auf 347 709, um nachher wieder bis auf den Betrag von 305 839 (1892) herunterzugehen; seither ist abermals ein kleiner Zuwachs bemerkbar.

Es würde uns zu weit führen, die statistischen Ergebnisse für alle Nebenbahnen hier wiederzugeben; wir beschränken uns deshalb auf einzelnes. Unter den normalspurigen Nebenbahnen sind diejenigen die billigsten, welche als Unterbau den Strassenkörper benutzen konnten, wie Langenthal-Huttwyl mit 88 459 Fr., Kriens-Luzern mit 94 604 Fr. per km. Für die Seethalbahn waren 1893 noch 83 581 Fr. angesetzt, 1896 nur mehr 44 755 Fr., weil ihr Anlagekapital beim Uebergang an eine neue Gesellschaft 1894 um rund 2 400 000 Fr. heruntergesetzt worden war. — Dagegen kostete die Südostbahn per km 259 642, die Thunerseebahn 231 729 Fr. u. s. w. — Noch wohlfeiler konnten einzelne Schmalspurbahnen erstellt werden, so die Waldenburgerbahn um 32 714, Frauenfeld-Wyl um 39 723, Ponts-Chaux-de-Fonds um 50 789 Fr. per km, welcher letzterer Betrag sich durch den Uebergang an den „Jura Neuchâtelois“ sogar auf 36 002 Fr. verminderte. Im Gegensatz dazu kam die Linie Brenets-Loche auf 206 435, die Appenzellerbahn auf 160 896, Visp-Zermatt auf 153 834 Fr. per km zu stehen. — Am teuersten sind, wie nicht anders zu erwarten, die reinen Zahnradbahnen, bei denen als kilometrische Kosten figurieren: Pilatusbahn 528 850, Arth-Rigi-Bahn 464 494, Rigi-Bahn 419 694, Schynige Platte (ursprünglich) 390 411, Rorschach-Heiden 370 571 Fr. Die verhältnissmässig geringeren Anlagekosten der Generoso- und der Brienz-Rothhorn-Bahn haben deren Zwangsliquidationen nicht zu verhindern vermocht.

Im Jahre 1868 waren die schweizerischen Bahnen insgesamt mit 226 Lokomotiven, 834 Personenwagen und 3569 Güterwagen, die zusammen 33 217 t Tragkraft hatten, ausgestattet. Für das Jahr 1896 ergaben sich folgende Zahlen:

Bahnen	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Tragkraft in Tonnen
Centralbahn . . . . .	133	288	1 742	19 835
Gotthardbahn . . . . .	114	219	1 350	16 344
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	220	557	3 266	36 292
Nordostbahn . . . . .	212	578	2 949	33 665
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	78	214	1 176	13 076
Bahnen im ganzen . . . . .	1012	2484	11 532	129 280

Somit ist die Zahl der Lokomotiven seit 1868 etwa auf das 4½fache, die der Personenwagen auf das dreifache, die der Güterwagen auf das 3½fache gestiegen. — Was die Nebenbahnen betrifft, so besitzt z. B. die 48 km lange Südostbahn 11 Lokomotiven, 38 Personen- und 37 Güterwagen, die 49 km lange Seethalbahn 7 Lokomotiven, 18 Personen- und 64 Güterwagen, die Genfer Schmalspurbahnen in einer Gesamtausdehnung von 75 km 22 Lokomotiven, 57 Personen- und 23 Güterwagen, wogegen z. B. die Bahnen Kriens-Luzern mit 3 Lokomotiven, 3 Personen- und 1 Güterwagen, Brenets-Loche mit 3 Lokomotiven, 5 Personen- und 2 Güterwagen genügend ausgestattet sind.

Wenden wir uns nun zur Frequenz der Bahnen mit Bezug auf Personen und Waren. Den Masstab für die Verkehrsmengen liefert bekanntlich nicht die absolute Anzahl der beförderten Personen und der Tonnen beförderter Waren, sondern diese Anzahl multipliciert mit den jeweiligen Transportdistanzen, die durchfahrenen „Personenkilometer“ und „Tonnenkilometer“. Die Zahl der Personenkilometer für alle Bahnen betrug im Jahr 1868 239 834 500, im Jahr 1896 967 211 584, die der Tonnenkilometer 1868 152 820 975 (1869 bloss 126 557 078), 1896 689 825 911; also hat der Personenverkehr in dieser Zeit etwa um das 4fache, der Warenverkehr um das 4½ bis 5fache zugenommen. Diese Zunahme war indessen im Lauf der Jahre nicht ganz regelmässig. Von 1868 an bewegte sich der Verkehr in aufsteigender Linie bis 1876, worauf für die nächsten Jahre; bis 1879, ein erheblicher Rückschlag eintrat; eine namhafte Besserung erfolgte erst wieder 1882 nach Eröffnung der Gotthardbahn; das Jahr 1883 (Ausstellungsjahr) war für den Personenverkehr ausnehmend günstig, 1884 ging er wieder stark zurück, steigerte sich aber von da an ziemlich kontinuierlich, was beim Güterverkehr schon von 1881 an stattfand.

Für die Prosperität einer Bahn sind aber weniger die absoluten Verkehrsmengen, als die relativen, auf den Kilometer reduzierten, oder auf die ganze Bahnlänge gleichmässig verteilten, massgebend. Diese stellen sich nun im Jahr 1896 für die Hauptbahnen und für die Gesamtheit der Bahnen wie folgt:

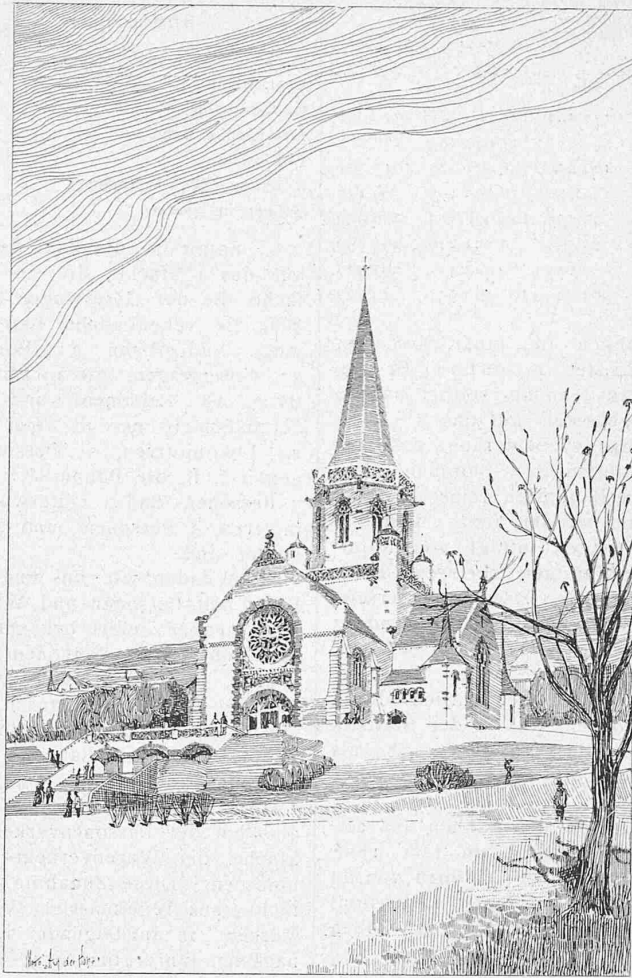
Bahnen	Durchschnittl. Betriebslänge	Personen-km per Bahn-km	Tonnen-km per Bahn-km
Centralbahn . . . . .	327 km	447,405	339,891
Aargauische Südbahn . . . . .	58 »	94,908	336,144
Gotthardbahn . . . . .	266 »	324,183	492,632
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	927 »	297,998	192,255
Nordostbahn . . . . .	686 »	341,110	208,204
Bötzbergbahn . . . . .	84 »	254,273	454,268
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	279 »	341,100	174,369
Bahnen im ganzen . . . . .	3620 »	267,204	190,573

Diese relativen Zahlen waren im Lauf der Jahre erheblichen Schwankungen unterworfen. Die Personenfrequenz im allgemeinen betrug 1868 183 500, stieg bis zum Jahr 1874 auf 262 304, nahm in den nächsten Jahren beständig ab, bis sie 1879 nur mehr 169 211 ausmachte; erst nach dieser Zeit besserte sie sich wieder und nahm im allgemeinen (vom Ausstellungsjahr abgesehen) fortwährend zu. Für die Güterfrequenz zeigt das Jahr 1868 die Zahl 116 925, 1869 bloss 94 942, dann folgt Zunahme bis 1874 auf 157 089, hierauf kontinuierlicher Minderbetrag bis 1878,



wo sie auf 104 140 herabgesunken ist; von da an wieder allmähliches Steigen bis zu dem ansehnlichen Wert von 1896. Der Niedergang in den 70er Jahren erklärt sich sehr einfach aus der damaligen, durch Ueberproduktion verursachten Krisis; da sich die Betriebslänge der Bahnen in dem kurzen Zeitraum von 1874 bis 1877 um 902 km vermehrte, so ist es nicht zu verwundern, wenn der Verkehr mit der bedeutenden Ausdehnung nicht gleichen Schritt halten konnte. In den letzten Jahren hielt sich die Vermehrung der Bahnlangen in mässigen Grenzen und betrug z. B. von 1888 bis 1896 nur 626 km, ein Mass, das der allgemeinen Zunahme des Verkehrs eher entsprach.

Die erwähnte relative Verkehrsverminderung in den Jahren 1874 bis 1878 oder 1879 zeigt sich in besonders auffallendem Masse bei der Centralbahn, Nordostbahn und Jura-Simplon-Bahn (bezw. den damaligen Unternehmungen, „Jura-Bern-Luzern-Bahn“ und „Westbahnen“), deren Netz teils durch eigene Bauten, teils durch Uebernahme von Konkurrenzlinien unverhältnismässig anwuchs. Bei den Vereinigten Schweizerbahnen war dieses nicht der Fall,

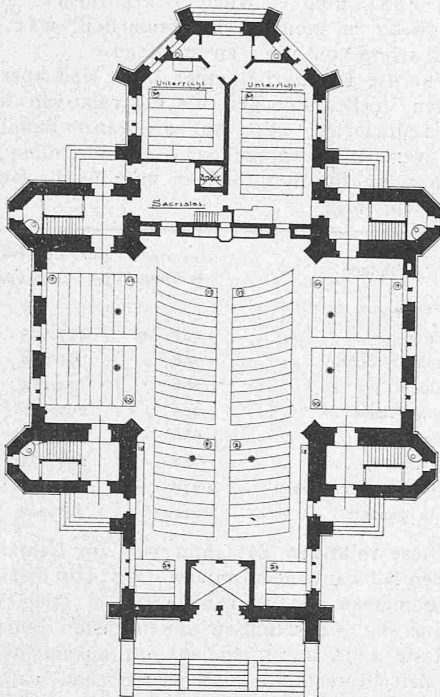


Perspektive.

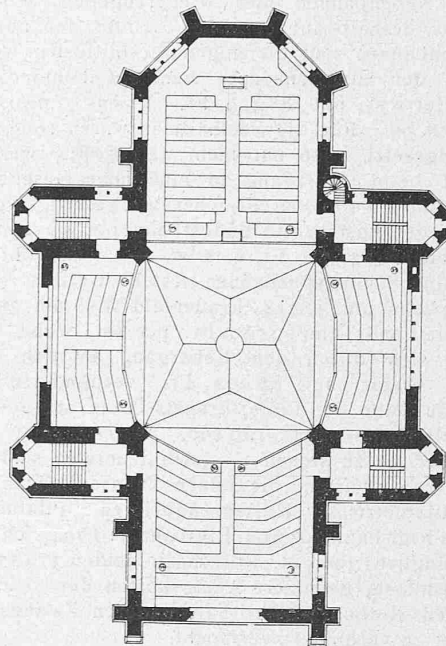
doch blieb auch diese letztere Unternehmung von jener Krisis der 70er Jahre nicht unberührt. Seit 1880 hat die Frequenz auf den grossen Linien im allgemeinen von Jahr zu Jahr zugenommen; immerhin zeigt der Personenverkehr verschiedene Schwankungen, die sich auf zufällige Umstände (Witterung, Festanlässe, Truppentransporte u. s. w.) zurückführen lassen. Die Zunahme des Güterverkehrs in den letzten Jahren ist ganz bedeutend.

Von den Nebenbahnen sind es besonders die Emmenthalbahn, Kriens-Luzern und Langenthal-Huttwyl, die einen ziemlich starken Verkehrszuwachs aufzuweisen haben; auch der Verkehr auf der Südostbahn hat sich bis 1896 in befriedigender Weise weiter entwickelt. Unter den Schmalspurbahnen haben die Appenzellerbahn, die Birsigthalbahn und Genf-Veyrier eine erhebliche Frequenzvermehrung erfahren, während auf den meisten übrigen dieser Sekundärbahnen, wie auch auf den Zahnradbahnen, der Verkehr fast stationär geblieben, auf einzelnen sogar zurückgegangen ist.

Die Frequenzziffern der Personen- und Tonnenkilometer bilden die Grundlage für die Betriebseinnahmen der



Erdegessch-Grundriss.



Emporen-Grundriss.

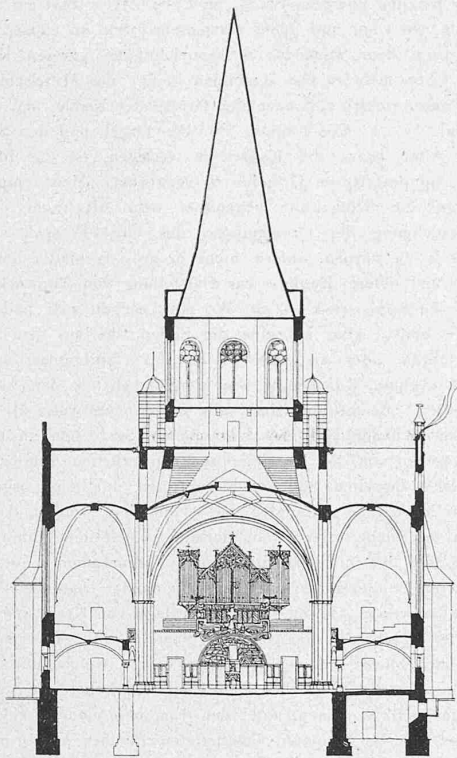
1 : 500.

Angekaufter Entwurf Nr. 29 «Auf der Höhe» von Arch. Karl Moser i. F. Curjel & Moser in Aarau und Karlsruhe.

Wettbewerb für eine zweite reformierte Kirche in Neumünster-Zürich.

### Wettbewerb für eine zweite reformierte Kirche in Neumünster-Zürich.

Angekaufter Entwurf von Arch. *K. Moser* i. *F. Curjel & Moser*  
in Aarau und Karlsruhe.



Querschnitt 1 : 500.

Bahnen. Diese beliefen sich im Jahr 1868 im ganzen auf 30 884 466 Fr., wovon 13 019 408 dem Personenverkehr, 15 379 972 dem Güterverkehr, der Rest von 2 485 086 verschiedenen andern Quellen zugeteilt waren. Diesen Einnahmen gegenüber standen Ausgaben im Betrag von 14 770 356 Fr., woraus ein Einnahmenüberschuss oder Reinertrag von 16 114 110 Fr. resultierte. Fürs Jahr 1896 dagegen gestalten sich diese Zahlen:

Einnahmen aus dem Personentransport	47 596 277 Fr.
„ „ „ Gütertransport	64 739 609 „
Totaleinnahmen	118 393 713 „
Totalausgaben	70 514 275 „
Ueberschuss der Einnahmen	47 879 438 „

Aehnlich wie die Frequenzsiffern haben die Total-einnahmen von 1876 bis 1878 eine Abnahme im Betrag von etwa 2 1/2 Millionen Fr. erfahren, sind aber nachher ziemlich kontinuierlich in die Höhe gegangen, in besonders starkem Masse diejenigen des Güterverkehrs. Bei den Ausgaben hielt die Verminderung von 1876 bis 1880 an und belief sich auf 3,7 Millionen, seit 1880 gingen sie rasch wieder in die Höhe, und zwar in stärkerem Verhältnis als die Einnahmen. Noch 1868 machten die Ausgaben 47,8% der Einnahmen aus, 1896 aber 59,6%. Trotzdem wuchs auch der Einnahmenüberschuss im Lauf der Jahre, freilich nicht kontinuierlich, sondern es ergab sich eine erhebliche Verminderung von 1876 auf 1877 und 1878, und eine zweite, noch beträchtlichere, in den Jahren 1891 und 1892, letztere verursacht durch abnormes Steigen der Ausgaben. Die letzten Jahre haben diese Anomalie wieder mehr als ausgeglichen. (Schluss folgt.)

### Zur Eröffnung des schweiz. Landesmuseums am 25. Juni 1898 in Zürich.

Architekt: Stadtbaumeister *Gustav Gull* in Zürich.  
(Mit einer Tafel.)

#### II.

Bei der Aufstellung des Bauprojektes waren nur vom Rathssaal aus Mellingen, vom Lochmannssaal aus Zürich und von der Decke aus Schloss Arbon Aufnahmen vorhanden, welche über die Abmessungen und den ursprünglichen Zustand dieser Objekte zuverlässigen Aufschluss gaben. Eine der ersten Aufgaben war deshalb die genaue Vermessung und Aufzeichnung der glücklicherweise grösstenteils noch am ursprünglichen Standort befindlichen alten Zimmer und der übrigen im Museum unterzubringenden Baufragmente. Die schon erwähnten Reste des Kreuzganges vom ehemaligen Predigerkloster waren seit dem Brand des „Amthauses“ ganz isoliert gestanden und hatten zuletzt als Magazin für Stein- und Holzaltertümer der antiquarischen Gesellschaft gedient. Im Oktober und November 1892 erfolgte der Abbruch und die Ueberführung aller Werkstücke auf den Bauplatz des Landesmuseums.

Der seit dem Brand des alten Theaters (Neujahrsnacht 1890) freigelegte Teil des Kreuzganges vom ehemaligen Barfüsserkloster wurde nach genauer Vermessung ebenfalls abgetragen und zum Museumsbauplatz übergeführt. Hier wurden alsdann im Frühjahr und Sommer 1893 die unumgänglich nötigen Reinigungsarbeiten, Reparaturen und die für die Wiederverwendung am Bau erforderlichen Ergänzungen vorgenommen. Es mussten z. B. am Predigerkreuzgang sämtliche Säulen mit ihren Basen nach den vorhandenen, aber ganz morschen Ueberresten neu gemacht werden, wogegen die Bogenstücke mit ihren Steinmetzzeichen gut erhalten waren.

Von den sechzehn mit spätgotischem Masswerk geschmückten Bogenfeldern, welche eine Seite des ehemaligen Barfüsserkreuzganges bildeten, sind nun neun Felder in der westlichen Fassade des Landesmuseums eingebaut. Sie enthalten, mit einer Wiederholung, die acht Masswerkmotive, welche am ursprünglichen Kreuzgang vorhanden waren. Der Kreuzgang (vide Tafel) war im früheren Zustand nicht verglast.

Die Reste des Predigerkreuzganges bilden heute im Innern des Landesmuseums eine die mannigfaltigsten Durchblicke gewährende Abgrenzung des Raumes\*), welcher durch die Arkade des Barfüsserkreuzganges sein Licht erhält. Der ursprüngliche Ausgang in den Kreuzgarten dient nun als Zugang zu einer Nebentreppe, welche in die Kapelle im I. Stock emporführt. (Forts. folgt.)

### Wettbewerb für den Neubau einer zweiten reformierten Kirche in der Kirchgemeinde Neumünster-Zürich.

#### IV. (Schluss.)

Im Anschluss an die Wiedergabe der preisgekrönten Entwürfe veröffentlichen wir noch auf Seite 6 und 7 der heutigen Nummer Darstellungen des von Herrn Architekt *Karl Moser* i. *F. Curjel & Moser* in Aarau und Karlsruhe herrührenden Entwurfes Nr. 29, mit dem Kennwort „Auf der Höhe“. Wie wir bereits mitteilten, hat die Kirchenbau-Kommission diesen Entwurf zum Preise von 1000 Fr. angekauft.

#### Miscellanea.

**Ratschläge für den Bau deutscher evangelischer Kirchen.** Vom 9. bis 15. v. M. hat in Eisenach die Deutsche evangelische Kirchen-Konferenz getagt und bei diesem Anlass u. a. auch über die Ergänzung des für den protestantischen Kirchenbau i. J. 1861 festgestellten Regulativs Beratungen gepflogen. Als Berichterstatter unterbreiteten Oberkonsistorialrat Prof. Frhr.

\*) Nr. 67 im Erdgeschossgrundriss.