

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 22

Inhaltsverzeichnis

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](#)

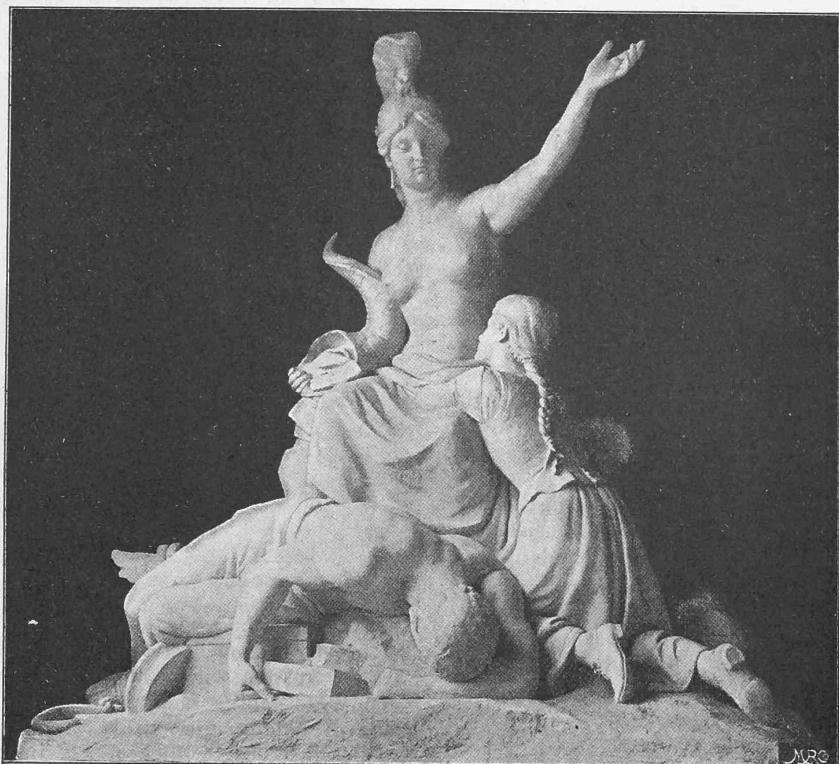
Download PDF: 06.02.2026

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

INHALT: Figurengruppe auf der Hauptfassade des Verwaltungsgebäudes der Haftpflicht- und Unfallversicherungs-A.G. «Zürich.» — Elektr. Betrieb auf den Schweiz. Hauptbahnen. IV. (Schluss). — Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von N.-A. XI. — Das schweiz. Bundesgesetz betr. die elektr. Schwach- und Starkstromanlagen. — Die Bauarbeiten am Simplontunnel. IV. — Miscellanea: Elektr. Schnellbahnen. Drahtseilbahn nach Seelisberg. Sonnenwärme zur Erzeugung von Triebkraft. Definition der Begriffe:

«Ingenieur» und «Techniker». Eidg. Polytechnikum. Die Lauterbrunnen-Mürren-Bahn. — Konkurrenz: Wiederherstellung des Domes St. Peter und Paul in Brünn. Katholische Kirche in Bonn. Stadttheater in Freiburg i. B. — Nekrologie: † Dr. C. Cramer. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika.



Figurengruppe auf der Hauptfassade des Verwaltungsgebäudes der Haftpflicht- und Unfallversicherungs-Aktien-Gesellschaft „Zürich“.

Bildhauer: Gustav Siber in Goldbach-Küschnach.

Seit Ende Oktober d. J. thront auf der Attika der Hauptfassade dieses von Arch. J. Kunkler ausgeführten, in Bd. XXXIV Nr. 1 u. Z. dargestellten und beschriebenen Baues eine Figurengruppe aus der Werkstatt des Bildhauers G. Siber. Sie ist, ähnlich wie Kisslings Helvetia, aus einem engeren Wettbewerb hervorgegangen und stellt in allegorischer Weise die Unfallversicherung dar. Die sitzende Hauptfigur in der Mitte, als Schutzgöttin gedacht, ruft erhobenen Armes die Hilfesuchenden zu sich heran. Vor ihr kniet flehend die Waise eines am Boden liegenden,

verunglückten Arbeiters. Die Handlung ist in ihrer Einfachheit klar und leicht verständlich, der Aufbau harmonisch und in guter Uebereinstimmung mit der Architektur des Baues, die Grösse vorzüglich gewählt, so dass die Gruppe einen trefflichen Abschluss nach oben giebt. Der Künstler hat die Figuren in Lebensgrösse entworfen, während die in getriebenem Kupfer von Weber & Rucker in München hergestellte Nachbildung in nahezu doppelter Lebensgrösse ausgeführt ist. Die Länge der Gruppe an der Basis beträgt 3,85 m die gesamte Höhe 3,75 m. W.

Elektrischer Betrieb auf den Schweizerischen Hauptbahnen.

Studie von L. Thormann, Ingenieur, Zürich.

IV. (Schluss.)

Es stellen sich nach unsern Betrachtungen die Betriebsausgaben für die elektrische Traktion um rund 4,5 Millionen günstiger als diejenigen für den Dampfbetrieb. Gleichbleibende Einnahmen vorausgesetzt würde diese Summe einer Verzinsung von 2,8% des in den neuen Betriebseinrichtungen investierten Kapitals von 161 Mill. Fr. entsprechen. Zu 4% Verzinsung und zur Amortisation stünde scheinbar vorderhand nichts mehr zur Verfügung. Man darf jedoch nicht ausser Acht lassen, dass in der Betriebskostenrechnung eine Vermehrung des Nutzfahrdienstes vorausgesetzt und demgemäß in Rechnung gezogen wurde, indem einerseits von einer Reduktion der jetzigen t/km abgesehen, anderseits der Bestand des Fahrpersonals erhöht wurde, unter Annahme vermehrter Zugszahl. Die Reduktion

der t/km hätte rund 10% betragen, die Vermehrung des Zugspersonals ist mit 20% eingestellt worden. Entsprechend dem erweiterten Fahrdienst dürfte daher wohl auch eine Vermehrung der Einnahmen in Aussicht genommen werden. Das Total derselben betrug 1899 rund 130 Mill. für die schweizerischen Hauptbahnen. Eine Steigerung der Einnahmen um etwa 5% würde bereits eine 3% Amortisation des elektrischen Anlagekapitals mit gleichzeitiger 4% Verzinsung desselben ermöglichen.

Sodann ist noch der Umstand in Betracht zu ziehen, dass die schweizerische Handelsbilanz durch den Wegfall des Ankaufs von Kohlen im Ausland um 8,5 Millionen jährlich günstiger gestellt wird und dass das im Inland bleibende Geld sich jedenfalls auch indirekt durch Vermehrung der Einnahmen des Bahnbetriebes bemerkbar