

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 18

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

depot ins Auge fasst, in dieser Beziehung Biasca und Erstfeld einander als gleichwerthig gegenüberstellt, dagegen zu Gunsten der Nordseite in die Waagschale legt, dass das Maschinendepot in Erstfeld grösser sei, als dasjenige von Biasca, der Platz von Biasca nicht frei sei von Ueberschwemmungsgefahr, die leeren Personenwagen in der Regel von Luzern zurücklaufen werden und die Transporte der von Norden kommenden Werkstättenmaterialien geringer seien. Er nimmt an, dass neben der Hauptwerkstätte eine Nebenwerkstätte von der Grösse der jetzigen Werkstätte von Bellinzona erforderlich sein werde. Werde die Hauptwerkstätte im Norden erstellt, so sei jene schon vorhanden und daher die Lösung einfacher und natürlicher, als wenn die Hauptwerkstätte im Süden erstellt würde, wo dann die jetzige Werkstätte nicht nur überflüssig und nicht benutzbar wäre, sondern erst noch eine solche in Erstfeld erbaut werden müsste.

(Schluss folgt.)

**Necrologie.**

† **Caspar Fossati.** Anfangs September starb in seinem Geburtsorte, dem reizend gelegenen Morcote am Luganer-See, unser Landsmann Architect Fossati im Alter von 74 Jahren. Die bedeutendste Arbeit des Verstorbenen war die während der 40er Jahre unternommene Restauration der Hagia Sophia in Constantinopel, die er mit pietätvollem Verständniss durchführte. Bei dieser Gelegenheit machte er genaue Aufnahmen dieses hervorragenden Bauwerkes, über welches er später ein in London erschienenes Prachtwerk veröffentlicht hat.

**Concurrenzen.**

Die **Union Centrale des Arts décoratifs in Paris** beabsichtigt bei Gelegenheit ihrer nächstjährigen Ausstellung im Industriepalast eine Concurrenz zu veranstalten, und hat für die Thonindustrie u. A. folgende Preisarbeiten ausgeschrieben: Preisaufgabe 2. Künstlicher oder na-

türlicher Stein: Ein Treppen-Antritt, Pilaster, Piedestal und Balustrade (Steigung 0,35 per m). Preisarbeit 3. Künstlicher oder natürlicher Stein: Modell eines Dachfensters (lucarne appareillée) als Mittelmotiv der Façade eines Gebäudes (Modell 1/6 der natürlichen Grösse). Preisarbeit 16. Ein Ofen. Preisarbeit 17. Wandbrunnen zum Händewaschen (ohne sichtbares Wasserreservoir). Preisarbeit 19. Steinzeug: Eine Gartenvase. Preisarbeit 20. Terra Cotta: Fries als äussere Verzierung eines Landhauses. Jede Preisaufgabe besteht aus zwei Theilen. Die erste, für Künstler, besteht aus der Einsendung von Zeichnungen und Modellen von Projecten. Die zweite, für Industrielle, besteht in der Einsendung ausgeführter und ganz vollendeter Werke. Für jede Aufgabe können mehrere Arbeiten eingesandt werden. Ausländer können wie Inländer an der Concurrenz teilnehmen. Die Thonwaarenfabrik Allschwil in Basel, welche über weiss-, gelb-, hell- und dunkelroth brennende Thone verfügt, Glasuren der verschiedenen Farben herstellt, und zum Brennen von feineren Waaren und Steinzeug eingerichtet ist, schreibt uns, dass sie sich zur Verfügung der Künstler und Architecten, welche an der Concurrenz Theil zu nehmen wünschen, stellen will und dass sie eine Anzahl Programme zur Disposition derselben hält.

**Preis Ausschreiben zur Gewinnung von Entwürfen zu einem monumentalen Brunnen.** Der Magistrat der Stadt Magdeburg hat beschlossen, zu Ehren des verstorbenen Oberbürgermeisters Hasselbach einen monumentalen Brunnen zu errichten und zu diesem Zwecke ein Preis Ausschreiben zu eröffnen, bei welchem der erste Preis auf 1500, der zweite auf 1000 und der dritte auf 500 Mark festgesetzt ist. Termin 15. Februar 1884. Plastische Entwürfe sind in 1/10 der natürlichen Grösse auszuführen. Im Preisgericht sitzen neben vier Juroren aus Magdeburg die HH. Dombaumeister Voigtel in Cöln, Professor Ende, Baurath Kyllmann und Professor R. Begas in Berlin. Programme können bezogen werden beim Baubureau der Stadt Magdeburg, Johanniskirchhof No. 5/6.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

**Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.**

NORMALBAHNEN	Betriebslänge	Im September 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Septbr. 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
		km.	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.
<b>Centralbahn</b> . . .	323	588 000	511 000	1 049 000	3 248	+ 41 663	+ 129	+ 4,1	3 616 094	4 363 909	7 980 003	24 706	+ 297 471	+ 921	+ 3,9
Basler Verbindungsb.	5	5 500	17 400	22 900	4 580	- 3 832	- 766	- 14,3	36 868	147 763	184 631	36 926	- 3 649	- 730	- 1,9
Aarg. Südbahn . . .	58	20 500	57 000	77 500	1 336	+ 8 837	+ 152	+ 12,8	156 988	537 666	694 654	11 977	+ 331 682	+ 4 983	+ 71,3
Wohlen-Bremgarten	8	750	490	1 240	155	- 159	- 20	- 11,4	7 190	4 911	12 101	1 513	- 267	- 33	- 2,1
<b>Emmenthalbahn</b> . . .	46	16 600	18 000	34 600	752	+ 567	+ 12	+ 1,6	135 120	162 364	297 484	6 467	+ 7 194	+ 156	+ 2,5
<b>Gotthardbahn</b> . . .	266 <sup>1)</sup>	605 000	435 000	1 040 000	3 910	+ 26 496	- 144	- 3,6	3 806 249	4 096 957	7 903 206	29 711	+ 4 163 554	+ 6 713	+ 29,2
<b>Jura-Bern-Luzernbahn</b>	351	454 600	338 400	793 000	2 259	+ 58 235	+ 166	+ 7,9	3 051 124	2 859 633	5 910 757	16 839	+ 326 373	+ 929	+ 5,8
Bern-Luzern-Bahn . . .	9	17 800	2 600	20 400	2 267	- 146	- 16	- 0,7	103 734	25 469	129 203	14 855	- 13 406	- 1 490	- 9,4
<b>Nordostbahn</b> . . .	541	822 000	668 000	1 490 000	2 754	+ 152 170	+ 281	+ 11,4	4 934 933	5 958 641	10 893 574	20 136	+ 882 745	+ 1 632	+ 8,8
Zürich-Zug-Luzern . .	67	176 000	69 000	245 000	3 657	+ 49 147	+ 734	+ 25,1	1 023 794	637 405	1 661 199	24 794	+ 307 522	+ 4 590	+ 22,7
Bötzbergbahn . . .	58	118 000	119 000	237 000	4 086	+ 17 545	+ 302	+ 8,0	666 688	1 126 791	1 793 479	30 922	+ 72 647	+ 1 253	+ 4,2
Effretikon-Hinweil . .	23	7 200	7 800	15 000	652	+ 1 663	+ 72	+ 12,4	55 561	67 322	122 883	5 343	+ 5 731	+ 249	+ 4,9
<b>Suisse Occidentale</b>	599	732 300	538 000	1 270 300	2 121	+ 67 629	+ 113	+ 5,6	4 781 030	4 644 032	9 425 062	15 735	- 335 434	- 580	- 3,4
Bulle-Romont . . .	19	6 220	12 970	19 190	1 010	+ 390	+ 31	+ 3,2	44 255	113 135	157 390	8 284	+ 8 990	+ 473	+ 6,1
<b>Tössthalbahn</b> . . .	40	15 805	10 337	26 142	653	+ 1 459	+ 36	+ 5,8	116 053	94 793	210 846	5 271	- 4 041	- 101	- 1,9
<b>Verein. Schweizerb.</b>	278	433 200	254 100	687 300	2 472	+ 105 698	+ 380	+ 18,2	2 799 117	2 213 352	5 012 469	18 030	+ 318 305	+ 1 145	+ 6,8
Toggenburgerbahn . .	25	19 660	8 970	28 630	1 145	+ 6 165	+ 247	+ 27,5	131 631	76 690	208 291	8 331	+ 7 885	+ 315	+ 3,9
Wald-Rüti . . .	7	3 780	1 710	5 490	784	+ 84	+ 12	+ 1,6	28 505	21 320	49 825	7 118	+ 259	+ 37	+ 0,5
Rapperswyl-Pfäffikon .	4	1 610	550	2 160	540	- 59	- 15	- 2,1	13 619	4 115	17 734	4 433	- 135	- 34	- 0,8
19 Schweizer Normalb. 1) 1882 16 km. weniger	2727	3 994 525	3 070 327	7 064 852	2 591	+ 533 752	+ 132	+ 7,6	25 508 553	27 156 238	52 664 791	19 312	+ 6 373 426	+ 1 627	+ 9,2
<b>SPECIALBAHNEN</b>															
<b>Appenzeller-Bahn</b> . .	15	9 986	5 988	15 974	1 065	+ 2 650	+ 177	+ 19,9	77 727	52 214	129 941	8 662	+ 11 375	+ 758	+ 9,6
<b>Arth-Rigibahn</b> . . .	11	28 033	1 667	29 700	2 700	+ 11 263	+ 1 024	+ 11,1	170 228	10 897	181 125	16 466	+ 39 692	+ 3 608	+ 28,1
<b>Lausanne-Echallens</b>	15	5 747	1 338	7 085	472	+ 1 198	+ 80	+ 20,4	39 983	11 388	51 371	3 425	+ 482	+ 32	+ 0,9
<b>Rigibahn (Vitznau)</b> . .	7	71 947	3 088	75 035	10 719	+ 13 297	+ 1 900	+ 21,5	394 505	17 837	412 342	58 906	+ 35 791	+ 5 113	+ 9,5
<b>Rorschach-Heiden</b> . .	7	5 791	2 046	7 837	1 119	+ 1 143	+ 163	+ 17,1	43 754	17 021	60 775	8 682	+ 1 715	+ 245	+ 2,9
<b>Uetlibergbahn</b> . . .	9	22 197	411	22 608	2 512	+ 14 792	+ 1 644	+ 189,4	190 817	4 814	135 631	15 070	+ 63 029	+ 7 003	+ 86,8
<b>Wädenswil-Einsiedeln</b>	17	36 900	4 900	41 800	2 459	+ 12 012	+ 707	+ 40,4	170 037	45 903	215 940	12 702	+ 30 701	+ 1 806	+ 16,6
7 Schwz. Specialbahnen	81	180 601	19 438	200 039	2 470	+ 56 355	+ 696	+ 39,2	1 027 051	160 074	1 187 125	14 656	+ 182 788	+ 2 257	+ 18,2