

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 9

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

hältnisse stehen, welches den bekannten Regeln des goldenen Schnittes entspricht. Dieses Resultat bewährt sich in gleicher Weise bei Erwachsenen wie bei Kindern und zwar sowohl in der Vorderansicht als auch in der Seitenansicht. Unter Hinweisung auf ausgestellte Zeichnungen und mit Hilfe eines nach dem Principe des goldenen Schnittes construirten Storchschnabel-Zirkels, bei welchem sich das Mass der langen Schenkel zu demjenigen der kurzen Schenkel wie 8:5 verhält, begründete der Hr. Redner seine Hypothese, welche im übrigen auch auf die Körperformen der Thiere Anwendung findet, an der menschlichen Figur. Die Untersuchungen an antiken Statuen bestätigen die Richtigkeit der aufgestellten Vermuthung, welche seiner Zeit bereits durch *Polyklet* zum Ausdruck gebracht ist. [Deutsche Bauzeitung.]

Die **Donau-Regulirungsbauten** werden von jetzt an von einer Unternehmer-Gesellschaft bestehend aus den Herren Franz und Carl Hollitzer, J. Berger und Gebrüder Redlich besorgt und von der Donau-Regulirungs-Commission in Wien einheitlich geleitet.

Arlbergbahn. In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 14. Februar ist der auf 35,6 Millionen Gulden bemessene Credit für den Bau der Arlbergbahn auf 41,3 Millionen Gulden erhöht worden. An dieser Mehrforderung participirt in erster Linie der Arlbergtunnel mit einem Betrage von 3,5 Millionen Gulden, im Ferneren sind für Grundeinlösung 0,6 Millionen, für den Unterbau ohne Tunnel 1,2 Millionen, für den Oberbau, die Wasserbeschaffungsanlagen und den Hochbau (Anschlussstationen) 0,4 Millionen Gulden Mehrkosten vorausgesehen.

Die Gebäude der **Ecole des Beaux-Arts in Paris** werden durch Anbauten erheblich vergrößert.

Tramways in England. Die Gesamtlänge der Tramways im Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland betrug am 30. Juni letzten Jahres rund 1 400 km.

Die Herstellung einer Strassenbahn von Luzern nach Kriens wird angestrebt.

Concurrenzen.

Für die Gewinnung genereller Entwürfe zum Neubau eines Armenhauses in Breslau schreibt der Magistrat dieser Stadt eine allgemeine Concurrenz aus. Verlangt werden: Situationsplan i. M. 1 : 1000, — Grundrisse i. M. 1 : 200, — Ansichten und Schnitte i. M. 1 : 100, ferner eine schriftliche Erläuterung, sowie ein summarischer Kosten-Ueberschlag. Erwünscht ist die Beilage einer perspectivischen Ansicht. Preise: 3000, 1500 und 1000 Mark. Termin: 31. Mai a. c. Abends 6 Uhr. Das Preisgericht besteht aus 9 Mitgliedern, worunter fünf Fachmänner. Das Programm nebst einem Situationsplan ist durch den Magistrat der Stadt Breslau zu beziehen.

Bei der Concurrenz für Entwürfe zum Bau einer Gedächtniskirche in Speyer, deren Programm wir in Bd. II Nr. 12 auszugsweise veröffentlicht haben, sind die HH. Architecten Flüge und Nordmann in Essen, Hartel in Leipzig, Becker in Mainz, J. Vollmer in Berlin und Prof. Heinr. Schmidt in München prämiirt worden.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im Januar 1884				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Jan. 1884				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.
Centralbahn	323	227 000	428 000	655 000	2 028	— 10 820	— 33	— 1,6	227 000	428 000	655 000	2 028	— 10 820	— 33	— 1,6
Basler Verbindungsb.	5	1 550	14 600	16 150	3 230	— 3 841	— 768	— 19,2	1 550	14 600	16 150	3 230	— 3 841	— 768	— 19,2
Aarg. Südbahn	58	13 120	63 000	76 120	1 312	+ 7 799	+ 134	+ 11,4	13 120	63 000	76 120	1 312	+ 7 799	+ 134	+ 11,4
Wohlen-Bremgarten	8	700	450	1 150	144	— 345	— 43	— 23,0	700	450	1 150	144	— 345	— 43	— 23,0
Emmenthalbahn	46	13 100	15 500	28 600	622	— 367	— 8	— 1,3	13 000	15 500	28 600	622	— 367	— 8	— 1,3
Gothardbahn	266	200 000	460 000	660 000	2 481	+ 17 977	+ 68	+ 2,8	200 000	460 000	660 000	2 481	+ 17 977	+ 68	+ 2,8
Jura-Bern-Luzernbahn	351	213 500	272 500	486 000	1 385	+ 2 377	+ 7	+ 0,5	213 500	272 500	486 000	1 385	+ 2 377	+ 7	+ 0,5
Bern-Luzern-Bahn	9	1 700	1 400	3 100	344	+ 130	+ 14	+ 4,2	1 700	1 400	3 100	344	+ 130	+ 14	+ 4,2
Bödeli-Bahn	541	304 000	565 000	869 000	1 606	— 113 638	— 210	— 11,6	304 000	565 000	869 000	1 606	— 113 638	— 210	— 11,6
Nordostbahn	67	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8
Zürich-Zug-Luzern	67	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8
Bötzbergbahn	58	36 000	125 000	161 000	2 776	— 1 670	— 29	— 1,0	36 000	125 000	161 000	2 776	— 1 670	— 29	— 1,0
Effretikon-Hinwil	23	5 400	6 400	11 800	513	— 330	— 14	— 2,7	5 400	6 400	11 800	513	— 330	— 14	— 2,7
Suisse Occidentale	599	329 500	422 000	751 500	1 255	+ 27 442	+ 46	+ 3,8	329 500	422 000	751 500	1 255	+ 27 442	+ 46	+ 3,8
Bulle-Romont	19	3 910	9 240	13 150	692	— 350	— 18	— 2,5	3 910	9 240	13 150	692	— 350	— 18	— 2,5
Val-de-Travers	111)	4 371	1 415	5 786	526	+ 5 786	+ 526	+ 100,0	4 371	1 415	5 786	526	+ 5 786	+ 526	+ 100,0
Tössthalbahn	40	10 535	11 324	21 859	546	+ 1 307	+ 33	+ 6,4	10 535	11 324	21 859	546	+ 1 307	+ 33	+ 6,4
Verein. Schweizerb.	278	200 300	235 100	435 400	1 566	— 1 314	— 5	— 0,3	200 300	235 100	435 400	1 566	— 1 314	— 5	— 0,3
Toggenburgerbahn	25	11 290	7 930	19 220	769	+ 745	+ 30	+ 4,1	11 290	7 930	19 220	769	+ 745	+ 30	+ 4,1
Wald-Rüti	7	2 620	1 870	4 490	642	— 292	— 41	— 6,0	2 620	1 870	4 490	642	— 292	— 41	— 6,0
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 130	380	1 510	378	— 320	— 80	— 17,5	1 130	380	1 510	378	— 320	— 80	— 17,5
20 Bahnen	2738	1 621 726	2 705 109	4 326 835	1 580	— 72 792	— 33	— 2,1	1 621 726	2 705 109	4 326 835	1 580	+ 72 792	+ 33	+ 2,1
1) 1883 11 km. weniger															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	6 163	5 867	12 030	802	+ 1 184	+ 79	+ 10,9	6 163	5 867	12 030	802	+ 1 184	+ 79	+ 10,9
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	3 898	987	4 885	326	— 304	— 20	— 5,8	3 898	987	4 885	326	— 304	— 20	— 5,8
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 552	1 651	3 203	458	+ 95	+ 14	+ 3,2	1 552	1 651	3 203	458	+ 95	+ 14	+ 3,2
Uetlibergbahn	9	1 260	23	1 229	136	+ 2	—	—	1 260	23	1 229	136	+ 2	—	—
Wädenswil-Einsiedeln	17	4 000	10 900	14 900	876	+ 5 321	+ 313	+ 55,6	4 000	10 900	14 900	876	+ 5 321	+ 313	+ 55,6
5 Bahnen	63	16 819	19 428	36 247	375	+ 6 298	+ 100	+ 21,1	16 819	19 428	36 247	375	+ 6 298	+ 100	+ 21,1
STRASSENBAHNEN															
mit Locomotivbetrieb.															
Aarg. Luz. Seethalb.	43)	7 432	4 053	11 485	267	+ 11 485	+ 267	+ 100,0	7 432	4 053	11 485	267	+ 11 485	+ 267	+ 100,0
Waldenb.-Bahn	14	2 705	748	3 453	247	+ 744	+ 53	+ 27,3	2 705	748	3 453	247	+ 744	+ 53	+ 27,3
1) 1883 43 km. weniger	57	10 137	4 801	14 938	262	+ 12 229	+ 68	+ 35,1	10 137	4 801	14 938	262	+ 12 229	+ 68	+ 35,1