

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 13

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.

In einer nachfolgenden Rechnung führt Dr. Engel dann aus, dass bei Anwendung dieser Sätze und Zonen im Jahre 1887 auf den deutschen Eisenbahnen keine Mindereinnahmen erzielt worden wären. Der Vortragende ist jedoch nicht dieser Ansicht, sondern er stellt dieser Rechnung eine andere gegenüber, nach welcher sich bei der Annahme der Engel'schen Ansätze ein Ausfall von nicht weniger als 95 $\frac{1}{4}$ Millionen Mark oder 118 Millionen Franken ergeben hätte. Der Unterschied zwischen den beiden Berechnungen erklärt sich daraus, dass Dr. Engel nach der Ansicht des Vortragenden die Zahl der Reisenden des Fernverkehrs um das Drei- oder Vierfache, vielleicht auch um das Fünffache zu hoch angenommen hat.

Es kann nun freilich entgegnet werden, dass die befürchtete Mindereinnahme durch eine entsprechende Zunahme des Fernverkehrs in Folge der herabgesetzten Fahrpreise ausgeglichen werde. Aber wenn auch zugestanden werden muss, dass jetzt durchschnittlich nur ein Viertel der Plätze benutzt wird, so werden bei einer stärkeren Ausnutzung der Plätze viele den Reisenden lieb gewordene Bequemlichkeiten z. B. Coupés für Frauen, für Nichtraucher dahin fallen, man wird bei Haltstellen keine neuen Reisenden mehr aufnehmen können, weil alle Plätze besetzt sind u. dgl. Dies wird zur Folge haben, dass man bald wieder zur schwächeren Benutzung zurückkehren wird.

Ferner sprechen dann auch noch die vermehrten Betriebskosten, um die sich Hr. Engel freilich nicht weiter kümmert, ein gewichtiges Wort. Auf den preussischen Staatsbahnen kostet 1 Personen-km (nach den Ermittlungen des Hrn. Vortr.) unter Ausschluss der Verzinsung des Anlagecapitals und aller Bahnhofskosten durchschnittlich 1,2 Pf.; es ist also leicht ersichtlich, dass die Verwaltung zusetzen muss, wenn sie einen Reisenden in der dritten Classe für 10 Pf. nach jedem beliebigen Orte Deutschlands befördern will. Hr. Engel will ferner alle Züge mit der grössten technisch möglichen Geschwindigkeit fahren lassen, weil ja die Mehrausgabe an Kohlen sich hier durch die Minderausgabe für Zuggesellschaft und für die Verzinsung des rollenden Materiales reichlich deckt. Hierbei muss aber sogleich ins Auge gefasst werden, dass eine mit der Schnellzugsgeschwindigkeit von 75 km fahrende Locomotive kaum den dritten Theil der Personenwagen wie eine mit Personenzugsgeschwindigkeit von 40 km fahrende Locomotive ziehen kann. Man hat also bei Annahme von Schnellzügen mehr als die dreifache Anzahl von Zügen nöthig und erhält somit eine entsprechende Erhöhung der Selbstkosten.

Aus diesen Erwägungen zog der Vortragende den Schluss, dass der Vorschlag des Personen-Portos, weil undurchführbar, zurückzuweisen sei.

Nationalmuseum. (Correspondenz aus Bern.) Die Aufsichtscommission für Erstellung des Nationalmuseums wurde wie folgt bestellt: Es wurde gewählt: 1. Von der Regierung: die HH. Regierungsrath Dr. Gobat, Professor Dr. Ferd. Vetter, Professor Dr. K. Hilty. 2. Vom Gemeinderath: die HH. Oberst Ed. Müller, Stadtpräsident; Gemeinderath A. Hodler, Stadt-Baudirector; Stadtrath Ad. Tièche, Architekt. 3. Vom Bürgerrath: die HH. Stadtrath K. R. Reisinger; Dr. E. von Fellenberg-von Bonstetten, Director der archäolog. Sammlung; Architekt E. von Rodt, Director der historischen Sammlung; Amtsnotar K. Howald, Vicepräs. der antiquarischen Commission; Dr. phil. Gustav Wyss. — Die Aufsichtscommission hat sich constituirt. Präsident ist: Erziehungsdirector Dr. Gobat, Vicepräsident: Stadtpräsident Müller, Secretär: Dr. G. Wyss. Die Jury für die Bauprojecte wurde bestellt aus den Architekten Auer (Bern), Bluntschli (Zürich), Chatelain (Neuenburg), Kunkler (St. Gallen), Saussure (Genf), Segesser (Luzern) und Director Essenwein in Nürnberg. Auf besondere Einladung der Delegationen der 3 genannten Behörden hin hat sich die Section Bern des Schweiz. Ing. und Archit.-Vereins unterm 15. d. M. mit Bezeichnung von Vorschlägen für die technischen Elemente der Jury befasst und es ist denselben zum grössten Theile Rechnung getragen worden.

Lawrence-Gas, eine americanische Erfindung, deren Anwendung daselbst schon ziemlich verbreitet ist, soll nach „Engineering“ eine achtfach grössere Leuchtkraft als gewöhnliches Leuchtgas besitzen und um 40% billiger sein als das letztere. Dasselbe besteht aus einer Mischung von Gasolindämpfen mit gewöhnlichem Leuchtgas.

Concurrenzen.

Rathhaus in Leer. Vom Magistrat der Kreisstadt Leer im preussischen Regierungsbezirk Aurich wird unter den deutschen Architekten eine Preisbewerbung zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Rathhauses eröffnet. Termin 15. October a. c. Preise: 1000, 750 und 500 Mark. Im Preisgericht sitzen neben dem Bürgermeister

und dem Bürgervorsteher die Architekten: *Wallot* in Berlin, Prof. *Köhler* in Hannover, *Heinrich Müller* in Bremen und Stadtbaumeister *Jiff* in Leer. Programme etc. können beim dortigen Magistrat bezogen werden.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Section der Waldstätte.

Uebersicht der Verhandlungen.

(Siehe Bd. XI S. 47 u. 48.)

(Schluss.)

VIII. Sitzung vom 14. März 1888.

Vortrag vom Präsidenten Hrn. Ing. Küpfer über den „Untergang der Welt“ nach einer Schrift von Meissner.

In sehr interessanter Weise setzt uns der Vortragende die Wechselwirkung der Himmelskörper auseinander.

An der Hand von Beispielen gibt er uns ein klares Bild über die Wirkung der Attractions- und Affinitätskräfte. Er spricht über Entstehung und Auflösung von einzelnen Weltkörpern, wie auch von ganzen Sonnensystemen.

IX. Sitzung vom 28. März 1888.

Die mit der Ausarbeitung der Projecte „Klein aber Mein“ beauftragte Specialcommission weist die Pläne einer Arbeiterhäusergruppe und die zugehörige Kostenberechnung vor. Die Projecte werden als zur Uebermittlung an die gemeinnützige Gesellschaft für geeignet erachtet; es soll aber noch eine Variante — Holzcementdach statt Ziegeldach — beigegeben werden und eine kurze schriftliche Begründung der Projecte.

Schlussnahme in Betreff eines Circulars des Centralcomités anbelangend:

a. Die Betheiligung an der Pariser Weltausstellung.

b. Die Beschickung der Delegirtenversammlung zur Berathung des Patentgesetzes.

ad. a. Nach kurzer Discussion spricht sich der Verein einhellig gegen eine Betheiligung an der Pariser Weltausstellung aus.

ad. b. Der Vorstand wird ermächtigt von sich aus die Delegirten zu bezeichnen.

Aufnahme von Hrn. Architekt Hanauer als Mitglied der Section.

Wintersemester 1888/1889.

I. Sitzung vom 21. November 1888.

I. Diese erste Sitzung des Wintersemesters 1888/89 wird durch den Präsidenten mit einem kurzen Ueberblick über die Thätigkeit des Vereins im letzten Jahre eröffnet.

II. Verlesung einer Einladung zur Sitzung des Vereins ehemaliger Polytechniker am kommenden Sonntag im Hotel St. Gotthard. Die Mitglieder der G. e. P. unserer Section des Ingenieur- und Architekten-Vereins werden ersucht sich an dieser Zusammenkunft zahlreich zu betheiligen.

III. Erneuerungswahl des Vorstandes.

Hr. Präsident Küpfer erklärt mit aller Bestimmtheit seinen Rücktritt. Im Namen Aller spricht ihm Nationalrath Wüest für die geleisteten Dienste und Bemühungen den Dank des Vereins aus. Der neugewählte Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren Architekt Bringolf, Präsident; Ingenieur Keller, Quästor, und Ingenieur Auer, Actuar.

II. Sitzung vom 15. December 1888.

I. Die Herren Ingenieur Jorden und Bauinspector Schraffl werden in den Verein aufgenommen.

II. Entgegennahme der Demission des in letzter Sitzung gewählten Präsidenten, Hrn. Architekt Bringolf sowie des Actuars Hrn. Ingenieur Auer. Zum Präsidenten wird hierauf gewählt Herr Cattani, Architekt, zum Actuar Hr. Pfyffer, Cantonsingenieur.

III. Dem vom Centralcomité des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins durch Circular gemachten Vorschlag, den Jahresbeitrag pro 1889 auf Fr. 8 festzusetzen, wird seitens der Section der Waldstätte beipflichtet.

IV. Auf Anregung von Hrn. Regierungsrath Fellmann wird eine Berathung darüber gepflogen, womit sich die Section während des Winters in ihren Versammlungen zu beschäftigen habe und seitens der Anwesenden ein Verzeichniss derjenigen Themata aufgestellt, die Stoff zu Vorträgen in den Sitzungen des Vereins bieten könnten.