

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 25

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Anfang der Periode (10,01), im Durchschnitte sind sie aber seit 1874 stabil geblieben.

Reinertrag.

Die 1396 km Betriebslänge vom Jahre 1872 haben einen Reinertrag von 21 994 184 Fr., die 2592 km vom Jahre 1881 29 500 097 Fr. abgeworfen. Der Ertrag pro Kilometer Bahn muss demnach geringer geworden sein. Er ist von 15 754 auf 11 381 Fr. gesunken, nachdem er im Jahre 1878 nur 9414 Fr. betragen hat. Auf den *Zugskilometer* reduziert, bemerken wir denselben Rückgang. Seiner Zeit war der Reinertrag pro Zugskilometer 2,87 Fr. Er hatte bis auf 2,12 Fr. abgenommen im Jahre 1877 und ist seither wieder auf 2,68 Fr. gestiegen. Auch pro *Achsenkilometer* ist der Reinertrag von 9,64 auf 7,9 Cts. im Jahre 1877 gesunken, hat sich dann aber rasch gehoben und ist bereits auf 10,6 Cts. gelangt.

Verzinsung.

Wenn man den Reinertrag mit dem vom Betriebe zu verzinsenden Capitale zusammenhält, dann steht das Resultat in einem merkwürdigen Gegensatze zu den 8, 9 und 10 % Dividenden, welche unsere grossen Eisenbahngesellschaften seiner Zeit ihren Actionären auszahlten. Die Rechnung ergibt, dass in dem günstigsten Jahre 1872 das engagierte Capital sich zu 4,6 % verzinst, aber auch dieses nur unter den Verhältnissen, die thatsächlich vorgekommen sind, dass vom Reinertrage nicht alle jene Summen abgelöst wurden, welche zur Bildung der für eine reelle und solide Verwaltung unentbehrlichen Reservefonds erforderlich sind. Wären diese Fonds auch in nur bescheidenem Masse bedacht worden, dann berechnete sich für die erste Hälfte des betrachteten Zeitabschnittes eine durchschnittliche Verzinsung von nahezu 4 %, in der zweiten Hälfte eine solche von rund 3 %.

Der mittlere Zinsfuss für die Obligationen war früher $4\frac{1}{3}$, nunmehr mit Rücksicht auf die Gotthardobligationen $4\frac{1}{2}$ %. Da deren Betrag von jeher mehr als die Hälfte des Gesamtcapitals ausmachte, so wäre es angezeigt gewesen, stets sehr bescheidene Dividenden für die Actien auszurichten.

Alle Beobachtungen lassen darauf schliessen, dass eine gewissenhafte Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen sich begnügen muss, einen Reinertrag zu erzielen, welcher gestattet, die Obligationen ganz, die Actien durchschnittlich mit 3 % zu verzinsen. Es kommt das einer mittleren Verzinsung von $3\frac{3}{4}$ % des ganzen Capitals gleich. Gegenüber der gegenwärtigen Lage bedarf es hiezu einer Besserung der Verhältnisse um rund 25 %, was ausser günstigeren Zeiten auch eine wesentliche Verminderung der Betriebsausgaben verlangt.

Schlussbetrachtungen.

Zur Zeit gibt der eingetretene Termin für den Rückkauf der schweizerischen Bahnen Stoff zu den verschiedenartigsten Erörterungen über die Zukunft unserer Bahnen. Vorgeschlagen wurden namentlich drei principiell verschiedene Wege.

- I. Erwerbung der Bahnen durch den Staat;
- II. Uebernahme des Betriebes durch diesen;
- III. Ausdehnung der Staatscontrole.

Alle Vorschläge bezwecken in erster Linie: Erhöhung der Rentabilität des engagierten Capitals, in zweiter Linie: Sicherung der Rechte der Bahneigenthümer, sowie Verkehrs-erleichterungen für das Publikum. Unstreitig bezeichnen sie alle einen bedeutenden Fortschritt. Der Mittelvorschlag, die Bahn ihren jetzigen Eigenthümern zu belassen, dagegen von Staatswegen zu betreiben, sei es auf fremde Rechnung oder gegen eine fixe Zinsengarantie, mag auf den ersten Blick eine glückliche Lösung scheinen. Ich bezweifle aber sehr, ob sie heute unserm Lande und den Bahngesellschaften conveniren wird.

Die Epoche, welche seit dem Baue der Schweizerbahnen verflossen ist, hat für alle diejenigen, welche es einsehen wollen, bewiesen, dass unsere Bahnen nicht so günstig tracirt, nicht so wohlfeil gebaut und noch weniger so billig betrieben worden sind, als sie es hätten sein können. Nicht unberücksichtigt darf dabei freilich bleiben, dass es eben

auch die Lehrzeit war, wo unmöglich Alles mit der nöthigen Bestimmtheit vorausgesehen werden konnte.

Heute liegt eine mehr als genügende Erfahrung hinter uns.

Ob aber das Volk in seiner Mehrzahl, sei es finanziell betheiligte oder nicht, — eigentlich sind es Alle — an die zu Tage getretenen Resultate glaubt, ist eine andere Frage, die ich entschieden verneinen muss.

Es braucht deshalb eine zweite Periode, die gerade dazu dienen muss, Jedermann von dem wahren Sachverhalt zu überzeugen.

Dass der Staat, gestützt auf sein Recht, diese Periode benutzen möchte, durch eine zweckmässige Controle im wohlverstandenen Interesse Aller zu handeln, wie es aus den bezüglichen Anträgen des Bundesrathes hervorgeht, ist entschieden ein näher zu würdigendes Ziel, dem die Anerkennung nicht fehlen wird.

Mit der Erkenntniss der Lage kommt aber hoffentlich dann auch die Initiative aus dem Schoosse der Gesellschaften selber, zur Einführung unter sich, eines grossen Theiles jener Fortschritte, welche der einheitliche Betrieb aller Bahnen geben kann. Und über kurz oder lang dürfte dann die Ueberzeugung sich Bahn brechen, dass hier wie in andern Gebieten, in Friedenszeit wie im Nothfalle, immer noch ein Mehr geleistet werden kann, wenn das häufige Wort unserer Volksfeste, auch für unsere Eisenbahnen Anwendung findet: „Einer für Alle und Alle für Einen.“ Es mag dann die III. Periode beginnen: jene der Staatsbahnen.

30. Jahresversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins in Zürich.

Zürich, die Feststadt par excellence, hatte während der letzten sechs Jahre zweimal die Ehre, den schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein bei sich zu empfangen, nämlich im Herbst 1877 und am 16., 17. und 18. dieses Monates. Dass man in der letzten Generalversammlung in Basel mit grossem Mehr Zürich zum Versammlungsort bestimmte, geschah mit Rücksicht auf die schweizerische Landesausstellung, die, wie man hoffte, eine grosse Anziehungskraft auf die Mitglieder ausüben und die Jahresversammlung zu einer ausserordentlich besuchten gestalten werde. Hierin hatte man sich jedoch einigermaßen getäuscht, denn der Besuch war nicht grösser, als an den meisten vorhergehenden Versammlungen, ja er blieb bedeutend hinter demjenigen von 1877 zurück, indem sich kaum mehr als 150 Mitglieder eingefunden hatten. Es mag dieser verhältnissmässig schwache Besuch wohl in erster Linie dem ungünstigen Wetter, dann aber auch dem Umstande zugeschrieben werden, dass die meisten Mitglieder, sei es als Fachexperten, sei es als Gruppenchefs oder Juroren, die Landesausstellung bereits einlässlich studirt und gerade deshalb keine Veranlassung hatten, neuerdings wieder nach Zürich zu kommen.

Am meisten hatte die auf Samstag Nachmittag einberufene Delegirtenversammlung und die Abends stattgehabte freie Vereinigung der Mitglieder unter der geringen Teilnehmerzahl zu leiden; dagegen waren die beiden Generalversammlungen sehr vollzählig besucht. Neben der Delegirtenversammlung fand Samstags noch eine Sitzung des zur Feststellung eines Honorartarifs für Ingenieure bestellten Specialcommission statt. Da die in diesen beiden Sitzungen behandelten Gegenstände auch zum grössten Theil Tractanden der beiden Generalversammlungen waren, so wollen wir, um Wiederholungen auszuweichen, nicht näher auf diese Vorversammlungen eingreten.

Die, Sonntag Vormittags im grossen Börsensaale stattgehabte, erste Generalversammlung wurde durch eine Eröffnungsrede von dem Vereinspräsidenten Herrn Ingenieur Bürkli-Ziegler eingeleitet. Der Redner warf einen Rückblick auf die Vereinsthätigkeit während der beiden verflossenen Jahre. Unter den bezüglichen Bestrebungen sind namentlich

folgende zu erwähnen: Schritte bei den Bundesbehörden und den eidgenössischen Räten hinsichtlich der definitiven Organisation der eidg. Festigkeitsprüfungsanstalt, Anstrengungen zur Hebung des schweiz. Kunstgewerbes, gemeinsames Vorgehen mit der Gesellschaft ehem. Polytechniker bei der Reorganisation des eidg. Polytechnikums und bei der Erfindungsschutzfrage, Wahrung der Interessen der Architekten bei der Aufstellung eines Gesetzes über das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst. Mit Ausnahme der Erfindungsschutz- und Urheberrechts-Angelegenheit kann auf sämtliche erzielten Resultate mit Befriedigung zurückgeblückt werden. Wie vorzüglich und bahnbrechend beispielsweise die eidg. Festigkeitsprüfungsanstalt unter der trefflichen Direction von Herrn Professor Tetmajer wirkt, ergibt sich schon aus der den Mitgliedern zur Verfügung gestellten umfassenden Literatur über Classification und Prüfung einer Reihe von Baumaterialien, sowie aus dem Specialkatalog der Gruppe 18 der schweizerischen Landesausstellung, an dem neben den Fachexperten Herr Prof. Tetmajer wohl den wesentlichsten Antheil hat. Was die Einrichtung dieser Gruppe anbetrifft, so haben sich namentlich die Herren Fachexperten Architect Alex. Koch und Baumeister Fritz Locher grosse Verdienste erworben, indem es ihnen gelungen ist, zu zeigen, über welch bedeutenden Reichthum an Baumaterialien die Schweiz verfügen kann. Dass die Schweiz auch hinsichtlich der Hebung des Kunstgewerbes energische Anstrengungen gemacht hat, ergibt sich aus der Gruppe 11 der schweizerischen Landesausstellung mit ihren Zimmereinrichtungen, deren einzelne in Folge tüchtiger Anleitung durch kunstsinnige Architekten in mustergültiger Weise durchgeführt sind; Kunst und Handwerk haben sich hier die Hand gereicht, um Treffliches zu schaffen.

Neben diesen Errungenschaften hat jedoch unser Verein auch grosse Verluste zu verzeichnen, nämlich eine grosse Liste von Mitgliedern, welche uns durch den Tod entrissen worden sind. Darunter sind einzelne, deren Namen auch im Auslande in Folge ihrer Stellung als Männer der Wissenschaft oder als hervorragende Practiker bekannt waren. Vor Allem ist es unser Vereinsmitglied Prof. Culmann, das hier genannt zu werden verdient. Von den schweizerischen Brückenbauern sind die Ingenieure Gubser und Ott, sowie Thormann v. Grafenried zu erwähnen und unter den Ehrenmitgliedern finden wir die Namen von Regierungsrath Kilian und Oberingenieur Hellweg, deren Tod eine grosse Lücke zurückgelassen hat. Der Redner lud die Anwesenden ein, zum Gedächtniss an die Verstorbenen sich zu erheben und schloss damit seine Eröffnungsrede.

Aus den nun folgenden Verhandlungen heben wir Nachstehendes hervor:

1. Die Bestimmung von Zeit und Ort der nächsten Generalversammlung wurde einer künftigen Delegirtenversammlung überlassen.

2. An Stelle des verstorbenen Prof. Culmann wurde Prof. Gerlich als Mitglied des Centralcomite gewählt.

3. Nach einem Referat von Architect Alex. Koch in deutscher und Ingenieur F. Fayod in französischer Sprache wurde mit 56 gegen 19 Stimmen beschlossen, das Normalformat für schweizerische Backsteine auf $25 \times 12 \times 6$ cm festzustellen, gegenüber einem Antrag für ein Format von $25 \times 12 \times 6,5$ cm.

4. Ueber die zu ergreifenden Massnahmen gegenüber dem, die Interessen der Architekten beeinträchtigenden Entwurf zu einem Bundesgesetz über das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst referirte Herr Architect Stehelin.

In diesem Entwurfe ist es namentlich Artikel 6, welcher den, sowohl in der Schweiz, als auch in Deutschland, Frankreich und England allgemein geltenden Grundsätzen entgegentritt. Derselbe lautet:

„Sofern nicht gegenseitige Vereinbarungen vorliegen, ist der Erwerber von architectonischen Plänen berechtigt, dieselben ausführen zu lassen.“

Durch diesen Artikel würden die Bestimmungen der

vom schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein am 30. September 1877 angenommenen Norm für die Honorirung architectonischer Arbeiten aufgehoben, welche lauten:

„Alle Zeichnungen bleiben Eigenthum des Architecten; der Bauherr kann Copien von dem Entwurfe verlangen, darf dieselben aber nur für das betreffende Werk benutzen.“

Der beanstandete Artikel 6 des Urheberrechtes gibt jedoch selbst durch die Worte, *sofern nicht gegentheilige Vereinbarungen vorliegen*, das Mittel an die Hand, durch welches die Architekten sich ihre Rechte sichern können. Sie haben einzig bei ihren Verträgen mit dem Bauherrn zu bestimmen, dass die aufgestellte Norm für beide Theile rechtsverbindlich sei und sie können sich durch einen Stempel, der den abzugebenden Plänen aufgedrückt wird, diesen Standpunct wahren.

Da indess der Entwurf des bezüglichen Bundesgesetzes in den eidgen. Räten nochmals zur Verhandlung kommt und der Referendumsfrist zu unterliegen hat, so will der Referent einen definitiven Antrag noch nicht stellen, sondern einer künftigen Delegirtenversammlung die hierüber einzuleitenden Schlussnahmen überlassen. Diese Anschauung fand in der Versammlung Beistimmung.

5. Prüfung und Classification von Eisen und Stahl. Nach einem einleitenden Votum von Seite des Präsidenten referirt Herr Maschineningenieur Maey über diesen Gegenstand. Er weist auf die zuerst von Director Wöhler angestellten Untersuchungen, ferner auf die in Deutschland gültigen Normen, namentlich aber auf die in jüngster Zeit von Professor Tetmajer veröffentlichten Arbeiten hin, welche unsern Lesern hinlänglich bekannt sind, und beantragt Genehmigung der bezüglichen Bestimmungen durch die Generalversammlung. Diesem Antrag tritt Herr Oberingenieur Meyer entgegen. Obschon die Materie den meisten Mitgliedern unseres Vereins durch die bezüglichen Publicationen bekannt sei, so glaube er doch, es wäre zu weit gegangen, wenn heute schon ohne näheres gründliches Studium die vorgelegten Pflichtenhefte, welche zum Theil sehr detaillirt seien, angenommen würden. Er schlage vor, die schönen Arbeiten des Herrn Professor Tetmajer vorläufig zu verdanken, dieselben jedoch noch nicht zu genehmigen, bis man demjenigen Forum, nämlich der Conferenz schweizerischer Eisenbahntechniker, welche in dieser Sache am meisten interessirt sei, Gelegenheit gegeben habe, sich hierüber auszusprechen. Dieser Standpunct wird auch von Herrn Maschineningenieur Naville unterstützt, welcher davor warnt, heute schon abschliessend auf diesen Gegenstand einzutreten. Die Sache pressire ja nicht so sehr und es sei durchaus nothwendig, dass auch den Interessenten Gelegenheit geboten werde, sich darüber auszusprechen. Die Versammlung sprach sich durch ihre Abstimmung in letzterm Sinne aus, indem sie die Normen im Princip annahm, jedoch bestimmte, dass die Bedingnishefte der Technikerconferenz überwiesen, und dass vor Genehmigung derselben die Ansichten aller interessirten Kreise eingeholt und dieselben der nächsten Delegirtenversammlung unterbreitet würden.

6. Auf Antrag des Herrn Ingenieur v. Linden in Bern wurde das älteste Vereinsmitglied, Herr Oberst La Nicca in Chur, in Anbetracht seiner grossen Verdienste um das schweizerische Ingenieurwesen, einstimmig zum Ehrenmitglied erwählt.

7. Es wird ein Brief der HH. Architecten Rychner und Lambert in Neuenburg vorgelesen, in welchem sie die von ihnen herausgegebenen, in unserer letzten Nummer erwähnten, Blätter über die Architectur in der Schweiz zu verschiedenen Epochen der Unterstützung durch Abonnemente empfehlen. Das Präsidium ladet die Mitglieder ein, sich durch Einzeichnung auf einer aufgelegten Liste am Abonnement zu betheiligen.

8. An Hand von zahlreichen ausgestellten Plänen referirte Herr Ingenieur Bürkli-Ziegler über die im Laufe des Nachmittags zu besichtigenden Quai-Bauten und über den Bau der ihrer Vollendung entgegengehenden Quai-Brücke.

Nach Schluss der Generalversammlung verfügten sich die Theilnehmer nach dem Tönhallepavillon, wo um 1 Uhr

ein Mittagessen eingenommen wurde. Der Nachmittag war der Besichtigung der Quai- und Brückenbauten gewidmet. Bei regnerischem Himmel schiffte man sich ein in die von der Quaibauunternehmung zur Verfügung gestellten Schiffe, um die Elevatoren und Baggermaschinen, die Quaianlage und die Brücke in Augenschein zu nehmen.

Um 6 Uhr Abends versammelte man sich am Uetlibergbahnhof, wo ein Extrazug bereit stand, um die Festtheilnehmer nach dem Gipfel des Uto zu entführen. Das Wetter hatte sich inzwischen wieder aufgehellt und die Aussicht war, wenn auch nicht vollständig klar, so doch mit Ausnahme des Blickes auf die Hochgebirge, ziemlich frei.

Ein Abendessen im Gasthof Uto-Kulm hielt die Theilnehmer in fröhlichster Stimmung beisammen, bis der schrille Pfiff der Locomotive des um 10 1/2 Uhr abfahrenden Extrazuges zum Aufbruch mahnte.

Die zweite Generalversammlung, welche 8 1/2 Uhr in der Restauration Sottaz hinter der Maschinenhalle der Landesausstellung stattfand, genehmigte nach einem einlässlichen Referat des Herrn Brosi die Normen für die hydraulischen Bindemittel. Bezüglich der Classification der natürlichen Bausteine wurde auf den Special-Catalog der Gruppe 18 verwiesen, der nebst sämtlichen unten specificirten Broschüren den Mitgliedern gratis zur Verfügung gestellt wurde. Wir können bei diesem Anlass nicht umhin, nochmals auf diese vortreffliche von der eidgen. Festigkeitsanstalt ausgeführte Arbeit zu verweisen.

Von der für die Honorirung von Ingenieurarbeiten bestellten Specialcommission war eine Honorarscala für topographische Vorarbeiten, Strassen- und Eisenbahnbauten, sowie für Zeithonorar ausgearbeitet worden. Es wurde beschlossen, die bezüglichen Tabellen zu vervielfältigen, dieselben den Sectionen und sämtlichen Mitgliedern zur Rückäusserung zuzustellen und eine nächste Delegirtenversammlung zu ermächtigen, auf Grundlage der hierüber eingehenden Mittheilungen definitive Schlussnahmen zu treffen.

Um 9 1/2 Uhr wurde die Generalversammlung geschlossen und es fand eine ungefähr 2 1/2 Stunden andauernde gruppenweise Besichtigung der interessantesten Abtheilungen und Objecte der Landesausstellung statt.

Nachmittags wurden das Wasserwerk, die Festigkeitsmaschine im Bahnhof und die Einrichtungen der Festigkeitsanstalt im eidgen. Polytechnikum besichtigt. Den Schluss der Feier bildete das Abends 8 Uhr im grossen Tonhallsaal veranstaltete Bankett, an welchem die Herren Ing. Bürkli-Ziegler, Stadtrath Ulrich, Obering. Jean Meyer, Ing. Vicarino, Dr. Salvisberg, Ing. Vögeli und mehrere Andere toastirten. Der Grundton sämtlicher Reden fand in der Freude und Befriedigung über das Gelingen unserer schweiz. Landesausstellung seinen Ausdruck. Telegramme waren eingegangen von Herrn Prof. Pfaff, Vicepräsident und Ing. Leonhardt, Secretär des österr. Ingenieur- und Architektenvereins in Wien, Gasdirector Rudolf Frey in Basel und Architect Kessler in St. Gallen.

Verzeichniss der Druckschriften, welche während der Versammlung vertheilt wurden:

Die Baumaterialien der Schweiz an der Landesausstellung 1883. Specialcatalog der Gruppe 18. Bearbeitet und herausgegeben von den Fachexperten *U. Meister*, Forstmeister, *Fritz Locher*, Baumeister, *Alex. Koch*, Architect. Preis 1 Fr. Verlag von Caesar Schmidt, Zürich.

Einheitliche Nomenclatur und Classification von Bau- und Constructionsmaterialien. I. Theil: Eisen und Stahl. Von Professor *L. Tetmajer*. II. Theil: Hydraulische Bindemittel. Von Prof. *L. Tetmajer*.

Normen für die Anfertigung und Verwendung von Ziegelsteinen. Von *A. Koch*.

Normen für Lieferung und Prüfung von Kesselblech. Ausgearbeitet von den Herren Maschineningenieur *Züblin* und Ingenieur *Strupler*.

Besondere Bestimmungen für die Anfertigung und Lieferung von Eisenbahnschienen aus Flusstahl und von Querschwellen aus

Fluss- und Schweisseisen. Ausgearbeitet von den Herren Ingenieur *Stickelberger* und *Bösch*.

Besondere Bestimmungen für Anfertigung und Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. Ausgearbeitet von den Herren Ingenieur *Stickelberger*, Director *Theiler* und Ingenieur *Bösch*.

Besondere Bestimmungen für Lieferung von Wagenachsen und Wagenradreifen aus Flusstahl. Ausgearbeitet von den Herren Maschinenmeister *Egger* und *Stocker*.

Belastungsverhältnisse der Brücken- und Dachstuhlconstructions. Bearbeitet vom *technischen Inspectorat schweiz. Eisenbahnen.*

Zulässige Materialanspruchnahme. Bearbeitet von Herrn Prof. *Ritter* in Zürich.

Prüfung und Abnahme von Brücken- und Dachstuhlisen. Bearbeitet vom *eidg. Festigkeitsinstitut.*

Classification des éléments employés à la préparation des mortiers. Par Monsieur le professeur *L. Tetmajer*.

Règles normales pour une classification uniforme, la nomenclature et l'épreuve des matériaux de construction. Fer et acier. Proposées par Monsieur le professeur *Tetmajer*.

Rapport au sujet de l'adoption d'une brique normale suisse par Francis *Fayod*, ingénieur.

Miscellanea.

Eine sinnreiche Vorrichtung zur Verhütung von Feuersgefahr hat Herr Ingenieur Masje in Zürich erfunden und sich dieselbe patentiren lassen. Sie wirkt ohne zu electricischen Apparaten (die gewöhnlich nicht functioniren, wenn sie nothwendig sind) Zuflucht zu nehmen, automatisch um einer ersten Gefahr vorzubeugen und gleichzeitig Alarm zu machen. Das Innere des Forsthauses der schweizerischen Landesausstellung ist seit einigen Tagen mit derselben versehen.

Concurrenzen.

Concurrenz betreffend den Bebauungsplan in Riesbach. Wie uns mitgetheilt wird, sind bis zum festgesetzten Termin (15. Juni) aus der Schweiz und Deutschland 18 verschiedene Projecte eingelangt, deren Beurtheilung durch das Preisgericht in nächster Woche stattfinden soll. Eine öffentliche Ausstellung der Pläne soll in Aussicht genommen sein.

Concurrenz zur Einreichung von Plänen zu einem neuen Justizpalast in Rom. Laut dem vom Bautenministerium zu beziehenden Programm ist als Bauplatz das Areal in den Prati di Castello in Aussicht genommen und die Baumsumme, exclusive Ausschmückung des Innern, auf 8 Millionen Franken fixirt. Verlangt werden: Ein Situationsplan in 1 : 1000, Grundrisse 1 : 200, Ansichten und Schnitte 1 : 100, Details 1 : 10, Angaben über Heizung und Ventilation, sowie ein Voranschlag. — Termin: 30. Juni 1884. Preise: 15 000, 9000 und 6000 Franken. Die Concurrenz gilt nur für italienische Architecten.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Culmann-Denkmal und -Stiftung.

Uebertrag von No. 8 der „Schweiz. Bauzeitung“ 7052,15 Fr.
 Fernere Beiträge sind eingegangen von den HH. A. Agthe, Stadttingenieur, in Riga, 10 Rubel; Ingenieur C. Graf daselbst 10 Rubel; Maschineningen. H. Mantel ebendasselbst 5 Rubel; Manojlovitch von Szt. Tamàs, Ingenieur, in Rio Grande do Sul, Brasilien, Fr. 18,80; Ehrström O., Trostems Th., Gummerus H. E. und Huber R., alle in Helsingfors, Hilden A. F., Bjerneborg, Lagenborg H. in St. Petersburg, Neumann H., Arbo und Tarén R., Alavo, je Fr. 20 oder zusammen Fr. 160; Brunner, Ingenieur und Director, Salerno, Fr. 10; zusammen 250,05 „
 Von den Tit. Erben des Herrn Ingenieur Eisele sel. für die Stiftung 5000 „

Der Quästor. Zusammen 12 302,20 Fr.