

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Der VI. internationale Eisenbahn-Kongress im September 1900 zu Paris  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-22700>

### **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:** 16.03.2025

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

Die Koordinaten des Punktes  $A$  sind:  $p_a = -0,5 + 2,5 = 2$  und  $q_a = 1 + 7 + 2,5 = 10,5$ . Ferner sind zu ziehen eine Horizontale der Ordinate  $+1$  und eine Vertikale der Abszisse  $a_0 - a_2 = 1 + 7 = 8$ , worauf der Punkt  $D$  im Abstände  $a_0 = +1$  von dieser Vertikalen und mit der Ordinate  $a_1 = -0,5$  bestimmt wird. Indem man nun von  $D$  aus einen Senkrechtenzug von drei Strecken konstruiert, dessen Erste parallel mit  $CS_i$  geht und dessen beide Winkelpunkte auf der Vertikalen  $a_0 - a_2$  und auf der

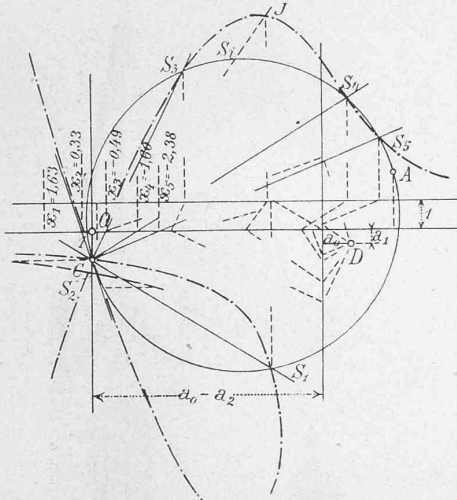


Fig. 5.

Horizontalachse liegen, erhält man auf der Horizontalen  $+1$  den Wert  $q_s = a_0 - a_2 - \frac{a_1}{x} - \frac{a_0}{x^2} - x$  abgeschnitten. Die in dieser Weise erhaltenen Punkte auf die Strahlen  $CS_i$  projiziert geben die strichpunktierte Kurve, deren Schnitte mit der Kreislinie die die reellen Wurzeln anzeigenden Strahlen  $CS_1, CS_2, CS_3, CS_4$  und  $CS_5$  bestimmen. In der Figur 5 ist  $S_2$  genauer durch die gestrichelte Kurve fixiert, die durch Projizieren der Werte  $q_s$  auf Horizontale durch die Punkte  $S_i$  statt auf die Strahlen  $CS_i$  selbst erhalten

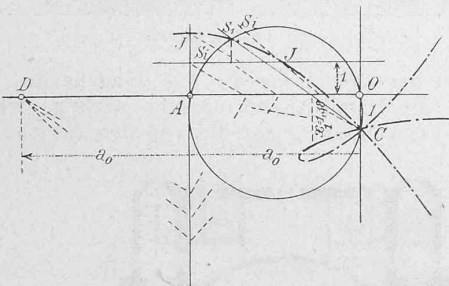


Fig. 5 a.

wird. Der eine Zweig der Hilfskurve bildet eine Schleife während der andere offen ist, und in der Horizontalen und Vertikalen durch  $C$  hat dieselbe zwei Asymptoten. — Die zweigliedrige Gleichung  $x^5 - 5 = 0$  oder  $x = \sqrt[5]{5}$  ist durch Figur 5 a in gleicher Art gelöst.

Die Gleichung sechsten Grades:

$$x^6 + x^5 - 7x^4 - 5x^3 + 8x^2 + 1,5x - 1,5 = 0$$

wird durch Figur 6 dargestellt.

Für den Punkt  $A$  ist  $p_a = 1,5 + 5 + 1 = 7,5$  und  $q_a = -1,5 - 8 - 7 = -16,5$ . Im Abstände  $a_1 - a_3 = 1,5 + 5 = 6,5$  wird eine Horizontale, durch die Abszissen  $-1$  und  $-(a_2 - a_0) = -8 - 1,5 = -9,5$  werden Vertikale gezogen und der Punkt  $D$  mit den Abständen  $a_1 = 1,5$  von jener Horizontalen und  $a_0 = -1,5$  von der letztern Vertikalen eingezeichnet. Ein Senkrechtenzug aus  $D$ , dessen erste Strecke mit dem betreffenden  $CS_i$  einen rechten Winkel bildet und dessen Eckpunkte auf der Vertikalen  $-a_2 + a_0$ , der Horizontalen  $a_1 - a_3$  und auf der Vertikalachse liegen, schneidet auf der Vertikalen  $-1$  den Wert

$p_s = a_1 - a_3 - \frac{a_2 - a_0}{x} - \frac{a_1}{x^2} - \frac{a_0}{x^3} - x$  aus, welcher auf die Vertikale  $S_i$  projiziert einen Punkt  $J$  der gestrichelten Hilfskurve gibt. Die Wurzeln erhält man nach Bestimmung einer hinlänglichen Anzahl Punkte  $J$  durch die Schnitte der Strahlen  $CS_i$  u. s. w. mit der Vertikalachse.

**Schlussbemerkung.** Man sieht, dass die entwickelte Methode noch bei der Gleichung sechsten Grades verhältnismässig leicht zum Ziele führt, eine speditive wird sich kaum finden lassen. Eine besondere Untersuchung der jeweils zu konstruierenden Hilfskurven, die für jeden Grad eigene charakteristische Formen annehmen, erscheint nicht angezeigt, da man für die Fälle der praktischen Anwendung sich meistens mit kurzen, die Kreislinie treffenden Teilen derselben begnügen wird. Immerhin liessen sich aus dem Verhalten dieser Kurven

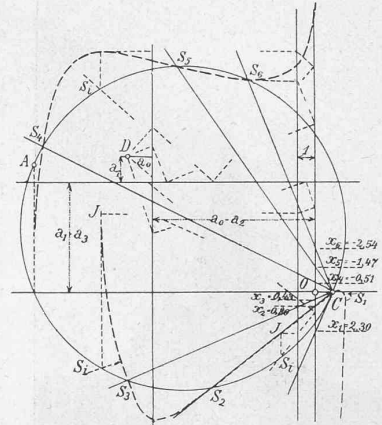


Fig. 6.

bei Aenderungen der Koeffizienten  $a$  leicht Schlüsse auf das Verhalten der Wurzeln ziehen doch gehört dies nicht in den Rahmen dieses Artikels.

Zürich.

Albert Sieber, Ing.

### Wettbewerb für eine evangelisch-reformierte Kirche in Bern.<sup>1)</sup>

I.

Der erste Preis bei diesem Wettbewerbe ist Herrn Architekt *Karl Moser* in Aarau, Verfasser des Entwurfes Nr. 70 mit dem Motto „15. II. 01“ zuerkannt worden. Auf den Seiten 182 und 183 sind Ansichten, Grundrisse und Schnitte, sowie eine Perspektive dieses Projektes wiedergegeben. In der nächsten Nummer hoffen wir das Gutachten des Preisgerichtes mitteilen zu können, nebst Abbildungen der mit dem II. und III. Preise ausgezeichneten Entwürfe.

(Schluss folgt.)

### Der VI. internationale Eisenbahn-Kongress im September 1900 zu Paris.

In der Eisenbahn-Abteilung des kgl. niederländischen Ingenieur-Instituts im Haag hielt Ingenieur *J. W. Post* — der beim letztjährigen Pariser internationalen Eisenbahn-Kongresse Hauptsekretär der Sektion „Bahn und Bauten“ und Berichterstatter war — einen Vortrag über die internationalen Eisenbahn-Kongresse im allgemeinen und betreffend den letzten Kongress im besonderen. — Folgender Auszug ist diesem Vortrage entnommen:

„Ueber den Nutzen von Kongressen überhaupt bestehen sehr verschiedene Auffassungen, was wohl daher rührt, dass auch der Erfolg der Kongresse sehr verschieden ist, je nachdem sie ordentlich vorbereitet werden oder nicht. — Im vergangenen Jahr wurden in Paris nicht weniger als 127 Kongresse abgehalten. Da wurde rapportiert, debattiert, dejeuner, konkludiert, exkursioniert und bankettiert, und es ist zu hoffen, dass nicht alle Verbesserungen, welche in *vœux* und Toasten vorgeschlagen wurden, zu bald in Erfüllung gehen: es bliebe sonst für die nächste Generation vielleicht zu wenig zu verbessern und zu wünschen übrig! Es gab Kongresse, die, von einigen Personen in aller Eile veranstaltet, für jedermann zugänglich waren, der 10 oder 20 Fr. beitrug.

<sup>1)</sup> Bd. XXXVI S. 128, Bd. XXXVII S. 86 und 95.

Solche Zusammenkünfte geben Interessenten für ein und denselben Zweig der Kunst, der Wissenschaft oder der Industrie Gelegenheit, miteinander Bekanntschaft zu schliessen; sie leisten aber im allgemeinen wenig eigentliche „Arbeit“.

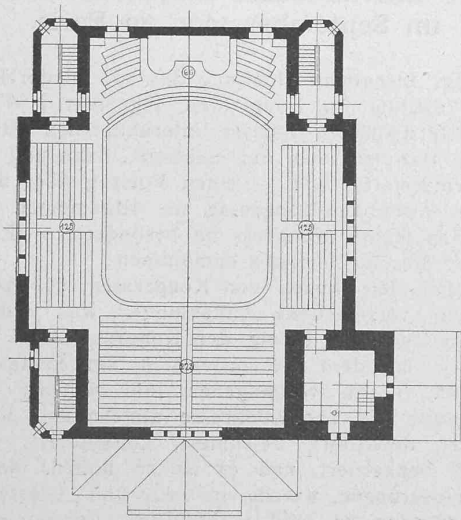
Ganz anders wieder steht es mit solchen Kongressen, die eigentlich mehr periodische Generalversammlungen bestehender Verbände sind und deren Ausschuss die Behandlung der verschiedenen Fragen Jahre hindurch vorbereitet hat.

Zu letzteren Kongressen ist der „internationale Eisenbahn-Kongress“ zu rechnen. Man hat bisweilen diese Eisenbahn-Kongresse nach den gewöhnlich sehr allgemein und vorsichtig redigierten Beschlüssen der Plenarsitzung beurteilt. Wer über wenig Zeit verfügt und sich doch oberflächlich orientieren möchte, liest eben nur die Fragen und die Beschlüsse. Es ist aber durchaus ungerecht.

Die Nützlichkeit dieser Kongresse danach zu taxieren, und ein notwendiges Uebel, dass die Beschlüsse nicht auf Details eingehen; dadurch sehen sie bisweilen aus wie *vérités de Monsieur La Palice*. Der Vorsitzende des 1900er Kongresses, Herr Alfred Picard, betonte ausdrücklich, dass die Beschlüsse notwendig dehnbar und elastisch sein müssen, weil eben die technischen und ökonomischen Zustände in den verschiedenen Ländern so verschieden sind, dass es nicht angeht, in den Beschlüssen Axiome zu geben.

Dazu kommt noch, dass allzu bestimmt und detailliert redigierte Beschlüsse von Regierungs-Organen benutzt werden können, um den Privat-Bahnen Aenderungen oder Verbesserungen abzufordern, die vielleicht im allgemeinen erwünscht sind, in speciellen Fällen aber nicht gewünscht werden. Durch diesen Umstand entsteht von selbst im Kongresse eine Opposition gegen solche übermässig präziserte Beschlüsse.

Wer aber von einer Frage mehr zu wissen wünscht,

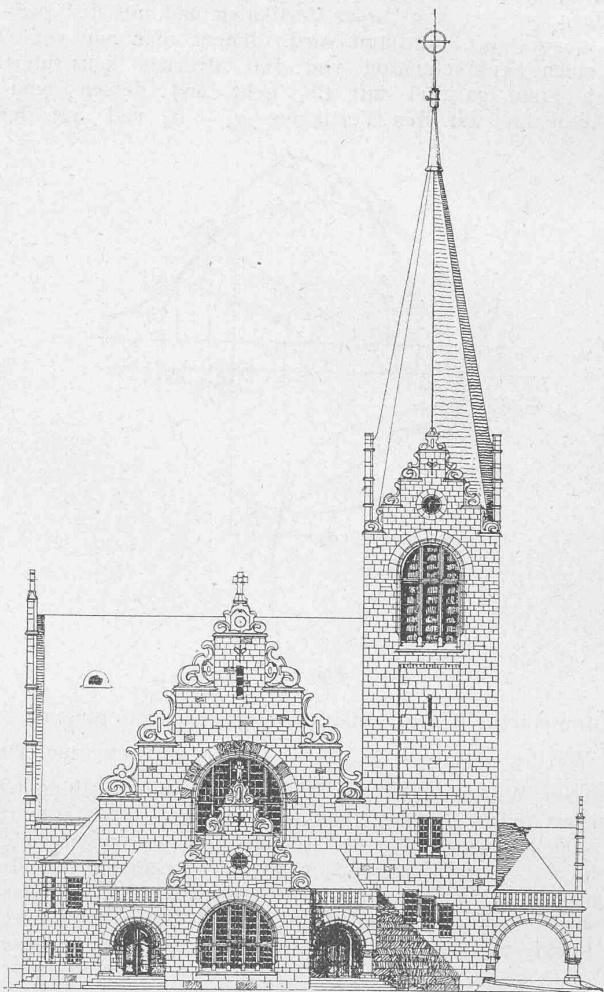


Grundriss vom Obergeschoss 1:500.

als der betreffende Beschluss andeutet, findet meistens in den bezüglichen Rapporten und Diskussionen was er wünscht und erhält einen ganz andern Eindruck über die praktische

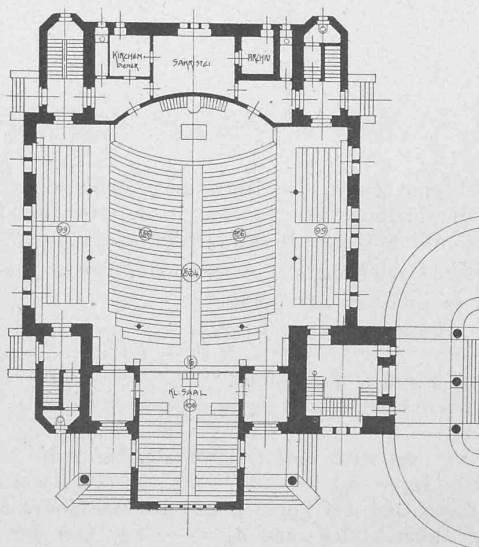
Wettbewerb für eine evangelisch-reformierte Kirche in Bern.

Entwurf Nr. 70. Motto: «15. II. 01». Verfasser: Arch. K. Moser in Aarau. I. Preis.



Ansicht gegen die Freiestrasse. 1:400.

Nützlichkeit der Erörterungen. Für eingehendes Studium sind auch die Detail-Antworten sehr wichtig, welche die Eisenbahn-Verwaltungen auf die von den Berichterstatern



Grundriss vom Erdgeschoss. 1:500.

redigierten Fragebogen einsandten; bei den meisten Rapporten werden diese Antworten in extenso oder verkürzt als Beilagen veröffentlicht.

Man hat die Bemerkung gemacht, dass der internationale Eisenbahn-Kongress zu grosse Quantitäten Drucksachen veröffentlicht, sodass dieselben durch ihren Umfang fast ungeniessbar werden.

Hier ist indes zu berücksichtigen, dass alles in wenigstens zwei Sprachen gedruckt werden muss, dass die Veröffentlichung so eingerichtet ist, um jeden leicht herausfinden zu lassen, was er eben braucht, und schliesslich, dass Verschwendung von Papier und Druckerschwärze nun einmal zu den Leidenschaften unserer Zeit gehört.“

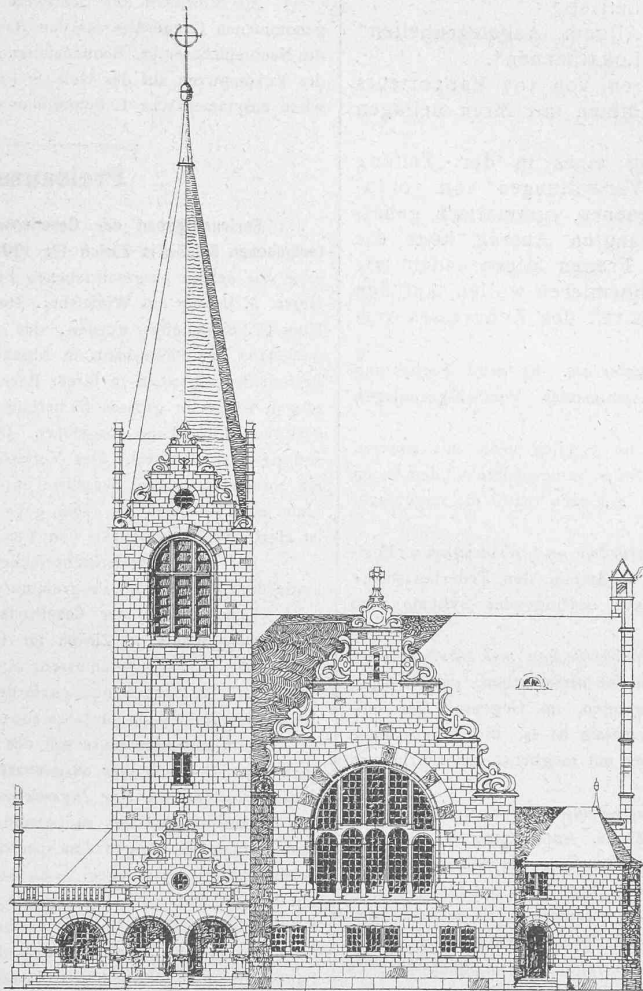
Redner erzählte, dass eine ihm bekannte Eisenbahn-Gesellschaft, mit weniger als 2 000 km Bahn in Betrieb, jährlich mehr als 370 000 Fr. bezahlt für Papier und Pappe, bedruckt und unbedruckt. Alle diese Bogen und Tickets würden nebeneinander gelegt 315 ha (worunter 28 ha Telegraphen-Papier), bedecken eine Fläche, welche genügt, um das ganze Hauptgeleise dieser Gesellschaft — einfaches und Doppel-Geleise — mit einem Streifen zu belegen von 1,356 m Breite, d. i. beinahe gleich der Geleiseweite!

Bevor also ein Eisenbahner den Eisenbahn-Kongress der Papier-Manie beschuldigt, sollte er wohl überlegen, ob er selbst nicht noch schuldiger ist, und für den künftigen Eisenbahn-Kongress wäre vielleicht ein nützlicher Beratungs-Gegenstand: „Einschränkung der Schreib-Arbeit und der Drucksachen beim Eisenbahn-Betrieb“.

Man hat dem Pariser Kongress, auf dem 42 Fragen behandelt wurden, auch vorgeworfen, das Programm sei

**Wettbewerb für eine evangelisch-reformierte Kirche in Bern.**

Entwurf Nr. 70. Motto: «15. II. 01». Verfasser: Arch. K. Moser in Aarau. I. Preis.



Ansicht gegen die Fellenbergstrasse. 1:400.

Rapporten nicht wenigstens einen Monat vorher in den Händen der Mitglieder sind. Vermutlich wird auch der permanente internationale Ausschuss in dieser Beziehung einige Verbesserungen einführen.

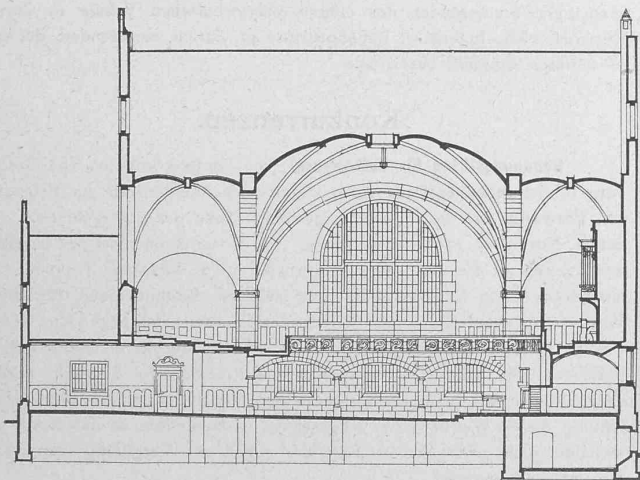
Betrachtet man die Thätigkeit der internationalen Eisenbahn-Kongresse aber als eine fortgesetzte Enquête über die wichtigsten aktuellen Fragen, als eine Gelegenheit zum Gedankenaustausch über erzielte Resultate, errungene Erfolge, empfundene Täuschungen und erwünschte Verbesserungen, so kann man ruhig sagen, dass das Eisenbahnwesen der Institution der Eisenbahn-Kongresse vieles verdankt.

Beim fünfzigjährigen Jubiläum der belgischen Eisenbahnen im Jahre 1885 wurde auf Einladung der belgischen Regierung in Brüssel ein internationaler Eisenbahn-Kongress abgehalten, an dem auch die Gründung der *Association du congrès international des chemins de fer* beschlossen wurde. — Nach dem 1. Kongresse in Brüssel 1885 wurde der 2. Kongress in Mailand 1887 abgehalten, der 3. in Paris 1889, der 4. in Petersburg 1892, der 5. in London 1895, der 6. in Paris 1900 und vermutlich wird der 7. in Washington 1904 tagen.

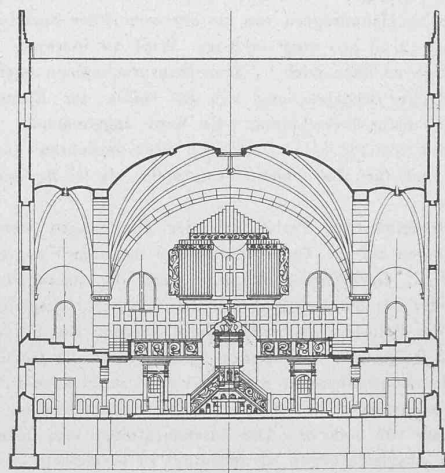
Am ersten Kongresse beteiligten sich nur 250 Vertreter von 136 Eisenbahn-Verwaltungen aus 26 Staaten. Dagegen bestand der Kongress

im Jahre 1900 aus ungefähr 1300 Abgeordneten von nahezu allen Eisenbahn-Verwaltungen aus 40 Staaten. Es ist sehr zu bedauern, dass von den deutschen Verwaltungen nur eine einzige Mitglied der „Association“ ist.

Die vertretenen Eisenbahnen haben zusammen etwa



Längsschnitt 1:400.



Querschnitt 1:400.

zu überladen und es sei die Gefahr vorhanden, dass „qui trop embrasse manque le train“. Diese Bemerkung scheint ebenso begründet, wie diejenige, dass keine der Fragen im Kongresse verhandelt werden sollte, wenn die bezüglichen

570 000 km Länge, d. h. drei Vierteile der ganzen Eisenbahn-Länge der Erde oder mehr als 14 Meridiane, oder noch anders: anderthalb mal die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde!

Die 42 Fragen, welche diesmal in Paris zur Behandlung kamen, waren in fünf Sektionen gruppiert, und zwar:

10	"	"	"	"	„Rollmaterial“
9	"	"	"	"	„Betrieb“
7	"	"	"	"	„Allgem. Angelegenheiten“
6	"	"	"	"	„Lokalbahnen“.

Ueber diese 42 Fragen waren von 107 Rapporteurs 93 Berichte erstattet, welche zusammen mit ihren Beilagen 6968 Seiten zählen!

Wir lassen unter Benutzung eines in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ vom 30. Januar und 6. Februar d. J. erschienenen, summarisch gehaltenen Berichtes hier einen gedrängten Auszug über die Beantwortung der 42 behandelten Fragen folgen, indem wir solche Leser, die sich genauer informieren wollen, auf den offiziellen „Compte rendu sommaire“ des Kongresses verweisen. Frage:

*I. Beschaffenheit des Schienenmaterials.* Es wird Fortsetzung der Studien unter Annahme übereinstimmender Versuchsgrundlagen empfohlen.

*II. Schienenstoss.* Fortsetzung der Studien auch mit anderen Stossverbindungen als dem schwebenden Stoss, insbesondere mit dem festen Stoss und dem Zusammenschweissen der Schienen wird für angebracht gehalten.

*III. Bauart von Weichen, Herzstücken und Kreuzungen.* Fortsetzung der Studien über das amerikanische System der Federherzstücke und anderer die Herzstück-Schienenlücken beseitigender Systeme wird vorgeschlagen.

*IV. Bahnerhaltungsdienst auf Bahnstrecken mit starkem Verkehr.* Einzelne Bahnen sind zum System der periodischen, planmässigen Untersuchung der Bahnabschnitte übergegangen, im Gegensatz zur fallweisen Beseitigung von Mängeln. Zweckmässig ist es, die Erneuerungsarbeiten an möglichst wenigen Punkten aber mit möglichst vielen Arbeitern gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

*V. Schneeverwehungen und Wegräumung des Schnees.* Empfohlen wird die Verwendung lebender Zäune, Anpflanzung von Bäumen, Aufforstung kahler Gegenden und für die Wegschaffung des Schnees die Anwendung schwerer Schneepflüge oder solcher nach dem System Rotary.

*VI. Bau und Erprobung von Eisenbrücken.* Es soll eine vergleichende Zusammenstellung von Gewichten der Brücken gleicher Spannweiten angefertigt werden; ferner wird beantragt, für ein möglichst grosses Eisenbahngebiet genaue Erhebungen über die Höhe der Verkehrslast des rollenden Materiales anzustellen. Auf den grossen Durchzugslinien sollen die Brücken für einen Achsdruck von mindestens 16 t genügend widerstandsfähig sein.

Es erscheint notwendig, dass das fast ausschliesslich beim Brückenbau zur Verwendung kommende Flusseisen bei rund 25% Dehnung wenigstens 40 kg/mm<sup>2</sup> Bruchfestigkeit besitze, und demnach der Qualitätskoeffizient 1000 betrage. Bei kleinen Brücken ist eine Beanspruchung von 6 bis 9 kg, bei Hauptträgern von aussergewöhnlicher Spannweite eine solche von 8 bis 12 kg pro mm<sup>2</sup> zulässig. Wird die Wirkung des Windes berücksichtigt, so kann noch 1/8 dieser Inanspruchnahme zugeschlagen werden. Die zulässige Beanspruchung soll die Hälfte der Elastizitätsgrenze des Materiales nicht überschreiten. Es wird angenommen, dass bei einem Winddruck von 170 kg pro m<sup>2</sup> noch Züge verkehren können. Brückenproben sind für alle Objekte von mehr als 10 m Spannweite vorzuschreiben.

Bezüglich der Feststellung der Spannungen werden eine Reihe neuer Fragen auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses gesetzt.

*VII. Gefällsausgleichung.* Falls die ausgleichenden Gefälle 10‰ oder darüber betragen, soll die Art ihrer Ausgleichung schon bei Anlage des Bahnkörpers berücksichtigt werden. Die Form der Ausgleichskurve ist freigestellt. Bei starken Steigungen ist für Gefällsausgleichungen der Krümmungshalbmesser nicht über 5000 m zu nehmen. — Bei Strecken, die mit höchstens 50 km in der Stunde befahren werden, genügt noch ein Halbmesser von 2000 m. Das Zusammentreffen eines jähen Gefällsbruchs mit dem Ausgleichsbogen ist unbedingt zu vermeiden.

*VIII. Konservierung des Holzes.* Die Studien über die Konservierung des Holzes und den Einfluss des heissen Klimas auf Eisenbahnschwellen sind fortzusetzen.

*IX. Bettung.* Die Unterbaukrone ist so zu gestalten, dass der Wasserabzug gesichert sei. Auf einer Trasse mit steinigem Untergrund soll die Bettungsschicht unter den Schwellen, je nach der Fahrgeschwin-

digkeit 25 bis 30 cm betragen. Im allgemeinen ist die Auswahl des Schottermateriales, die Bedeckung der Schwellen, das Entfernen des Grasschwachs u. s. w. nach den örtlichen und klimatischen Verhältnissen zu regeln.

*X. Wandern der Schienen.* Durch die nunmehr allgemein angenommenen Grundsätze für den Bau und die Erhaltung der Geleise sind die Nachteile beseitigt. Beobachtungen haben ergeben, dass die Einwirkungen der Lokomotiven auf das Geleise keine symmetrischen sind, was auf gewisse unsymmetrische Lokotivbewegungen zurückgeführt wird.

(Schluss folgt.)

## Preis Ausschreiben.

**Ferienaufgaben der Gesellschaft ehem. Studierender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich für 1900.** (Bd. XXXV S. 176). — Für die erste der beiden ausgeschriebenen Ferienaufgaben ist nur eine Arbeit von Herrn F. Weber aus Winterthur, Studierender der mech.-techn. Abteilung, Kurs IV, eingeliefert worden, der sich die Darstellung der Reparaturwerkstätte der Pilatusbahn in Alpnachstad zur Aufgabe gewählt hat. Die Preisrichter schreiben in ihrem Bericht über diese Arbeit: «Die Skizzen zeugen von einer grossen Sicherheit in der Anschauung und sind in zweckentsprechender Weise ausgeführt. Die Beschreibung ist durchweg klar und stilistisch einwandfrei. Der Verfasser hat den Betrieb wohl studiert und ein anschauliches Bild desselben entworfen. Die ganze Arbeit kann daher ohne jeden Vorbehalt als «sehr gut» bezeichnet werden.» In Folge dessen ist Herrn Weber ein Preis von 150 Fr. zugesprochen worden.

Für die zweite Ausschreibung lagen zwei Arbeiten vor, die aber beide dem aufgestellten Programme nicht in allen Teilen entsprachen.

**Ferienaufgabe der Gesellschaft ehem. Studierender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich für 1901.** Die Ferienaufgaben-Kommission der Gesellschaft hat beschlossen, in der Absicht auch ihrerseits die Beteiligung an den Exkursionen zu fördern und fruchtbarer zu gestalten für die Ingenieurabteilung im Jahre 1901 folgende Ferienarbeit auszuschreiben:

«Im laufenden Jahre soll der für Ferienarbeiten von der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker ausgesetzte Betrag zur Prämierung der besten *Exkursionsberichte der Ingenieur-Schule* verwendet werden. Die Wahl der Exkursion oder des zu behandelnden Objektes ist freigestellt. Der Bericht muss im übrigen den speziellen Bestimmungen für die freiwilligen Ferienarbeiten entsprechen. — Es ist somit von den Bewerbern einzuliefern: Ein Bericht über eine im laufenden Jahre unternommene bautechnische Exkursion, enthaltend die Beschreibung (Zweck, Einrichtung, Ausführungsweise, eventuell auch Betrieb) eines oder verschiedener besichtigter Bauwerke, Bau-Plätze oder -Werkstätten (Installationen) u. dgl. Dem Berichte sind nach Bedarf zur Erläuterung Handskizzen, Plankopien, eventuell auch Photographien beizufügen.

Als Preisrichter haben ihre Mitwirkung zugesagt die Herren Professor K. E. Hilgard, Ingenieur A. Jegher und Stadtgenieur V. Wenner, alle in Zürich. Zu Preisen ist vorläufig ein Betrag von 200 Fr. ausgesetzt, deren Zuteilung dem Preisrichter anheimgestellt ist. Die Arbeiten sind bis spätestens 31. Oktober 1901 an den Sekretär der Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich, Herrn H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse 42, Zürich, einzusenden, der auch zu weiterer Auskunft bereit ist.»

## Konkurrenzen.

**Bebauungs-Plan für Gothenburg.** Die Stadtverordneten von Gothenburg in Schweden eröffnen einen allgemeinen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung gewisser Teile des Stadtgebietes. Termin 1. November 1901. Ein Betrag von 8000 Kronen ist zur Erteilung von Preisen an die drei besten Entwürfe mit je höchstens 4000 Kr. und mindestens 1000 Kr. bestimmt. Die näheren Bestimmungen für diesen Wettbewerb nebst Karte der betreffenden Stadtteile sind gegen eine Gebühr von 10 Kronen vom Schriftführer der Stadtverordneten in Gothenburg zu beziehen. Die Entwürfe werden von fünf Preisrichtern beurteilt werden, deren Namen aus besagten Bestimmungen ersichtlich sind. Der zur Abhaltung dieses Wettbewerbes eingesetzten Kommission ist das Recht vorbehalten, nicht preisgekrönte Entwürfe gegen eine Vergütung von 300 Kr. für sich zu erwerben.

**Moderne Fassaden-Entwürfe.** (Bd. XXXVII, S. 86.) Die Verlagsfirma Seemann & Cie. in Leipzig behält sich in dieser von ihr ausgeschriebenen Konkurrenz für alle nicht preisgekrönten oder zum Ankauf gelangten Entwürfe das erste Veröffentlichungsrecht gegen eine Entschädigung von je 50 Mark vor.