Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

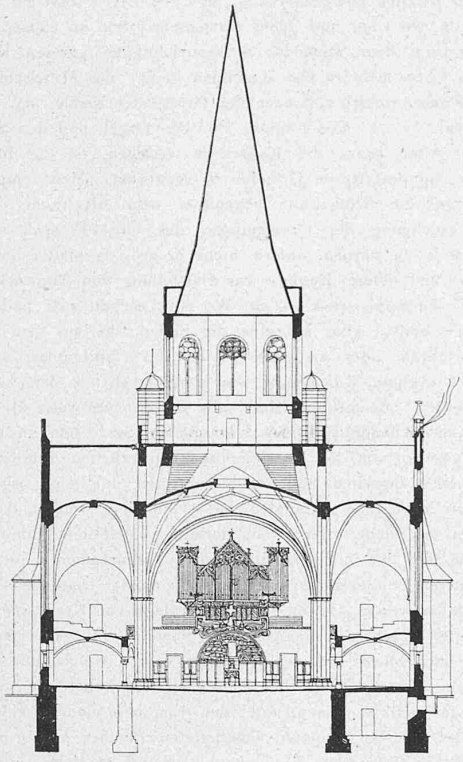
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wettbewerb für eine zweite reformierte Kirche in Neumünster-Zürich.

Angekaufter Entwurf von Arch. *K. Moser* i. F. *Curjel & Moser* in Aarau und Karlsruhe.



Querschnitt 1 : 500.

Bahnen. Diese beliefen sich im Jahr 1868 im ganzen auf 30 884 466 Fr., wovon 13 019 408 dem Personenverkehr, 15 379 972 dem Güterverkehr, der Rest von 2 485 086 verschiedenen andern Quellen zugeteilt waren. Diesen Einnahmen gegenüber standen Ausgaben im Betrag von 14 770 356 Fr., woraus ein Einnahmenüberschuss oder Reinertrag von 16 114 110 Fr. resultierte. Fürs Jahr 1896 dagegen gestalten sich diese Zahlen:

Einnahmen aus dem Personentransport	47 596 277	Fr.
„ „ „ Gütertransport .	64 739 609	„
Totaleinnahmen	118 393 713	„
Totalausgaben	70 514 275	„
Ueberschuss der Einnahmen . . .	47 879 438	„

Aehnlich wie die Frequenzziffern haben die Totaleinnahmen von 1876 bis 1878 eine Abnahme im Betrag von etwa 2½ Millionen Fr. erfahren, sind aber nachher ziemlich kontinuierlich in die Höhe gegangen, in besonders starkem Masse diejenigen des Güterverkehrs. Bei den Ausgaben hielt die Verminderung von 1876 bis 1880 an und belief sich auf 3,7 Millionen, seit 1880 gingen sie rasch wieder in die Höhe, und zwar in stärkerem Verhältnis als die Einnahmen. Noch 1868 machten die Ausgaben 47,8% der Einnahmen aus, 1896 aber 59,6%. Trotzdem wuchs auch der Einnahmenüberschuss im Lauf der Jahre, freilich nicht kontinuierlich, sondern es ergab sich eine erhebliche Verminderung von 1876 auf 1877 und 1878, und eine zweite, noch beträchtlichere, in den Jahren 1891 und 1892, letztere verursacht durch abnormes Steigen der Ausgaben. Die letzten Jahre haben diese Anomalie wieder mehr als ausgeglichen. (Schluss folgt.)

Zur Eröffnung des schweiz. Landesmuseums am 25. Juni 1898 in Zürich.

Architekt: Stadtbaumeister *Gustav Gull* in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

II.

Bei der Aufstellung des Bauprojektes waren nur vom Rathaussaal aus Mellingen, vom Lochmannssaal aus Zürich und von der Decke aus Schloss Arbon Aufnahmen vorhanden, welche über die Abmessungen und den ursprünglichen Zustand dieser Objekte zuverlässigen Aufschluss gaben. Eine der ersten Aufgaben war deshalb die genaue Vermessung und Aufzeichnung der glücklicherweise grösstenteils noch am ursprünglichen Standort befindlichen alten Zimmer und der übrigen im Museum unterzubringenden Baufragmente. Die schon erwähnten Reste des Kreuzganges vom ehemaligen Predigerkloster waren seit dem Brand des „Amthauses“ ganz isoliert gestanden und hatten zuletzt als Magazin für Stein- und Holzaltertümer der antiquarischen Gesellschaft gedient. Im Oktober und November 1892 erfolgte der Abbruch und die Ueberführung aller Werkstücke auf den Bauplatz des Landesmuseums.

Der seit dem Brand des alten Theaters (Neujahrsnacht 1890) freigelegte Teil des Kreuzganges vom ehemaligen Barfüsserkloster wurde nach genauer Vermessung ebenfalls abgetragen und zum Museumsbauplatz übergeführt. Hier wurden alsdann im Frühjahr und Sommer 1893 die unumgänglich nötigen Reinigungsarbeiten, Reparaturen und die für die Wiederverwendung am Bau erforderlichen Ergänzungen vorgenommen. Es mussten z. B. am Predigerkreuzgang sämtliche Säulen mit ihren Basen nach den vorhandenen, aber ganz morschen Ueberresten neu gemacht werden, wogegen die Bogenstücke mit ihren Steinmetzzeichen gut erhalten waren.

Von den sechzehn mit spätgotischem Masswerk geschmückten Bogenfeldern, welche eine Seite des ehemaligen Barfüsserkreuzganges bildeten, sind nun neun Felder in der westlichen Fassadenmauer des Landesmuseums eingebaut. Sie enthalten, mit einer Wiederholung, die acht Masswerkmotive, welche am ursprünglichen Kreuzgang vorhanden waren. Der Kreuzgang (vide Tafel) war im früheren Zustand nicht verglast.

Die Reste des Predigerkreuzganges bilden heute im Innern des Landesmuseums eine die mannigfaltigsten Durchblicke gewährende Abgrenzung des Raumes*), welcher durch die Arkade des Barfüsserkreuzganges sein Licht erhält. Der ursprüngliche Ausgang in den Kreuzgarten dient nun als Zugang zu einer Nebentreppe, welche in die Kapelle im I. Stock emporführt. (Forts. folgt.)

Wettbewerb für den Neubau einer zweiten reformierten Kirche in der Kirchgemeinde Neumünster-Zürich.

IV. (Schluss.)

Im Anschluss an die Wiedergabe der preisgekrönten Entwürfe veröffentlichen wir noch auf Seite 6 und 7 der heutigen Nummer Darstellungen des von Herrn Architekt *Karl Moser* i. F. *Curjel & Moser* in Aarau und Karlsruhe herrührenden Entwurfes Nr. 29, mit dem Kennwort „Auf der Höhe“. Wie wir bereits mitteilten, hat die Kirchenbau-Kommission diesen Entwurf zum Preise von 1000 Fr. angekauft.

Miscellanea.

Ratschläge für den Bau deutscher evangelischer Kirchen. Vom 9. bis 15. v. M. hat in Eisenach die Deutsche evangelische Kirchen-Konferenz getagt und bei diesem Anlass u. a. auch über die Ergänzung des für den protestantischen Kirchenbau i. J. 1861 festgestellten Regulativs Beratungen gepflogen. Als Berichterstatter unterbreiteten Oberkonsistorialrat Prof. Frhr.

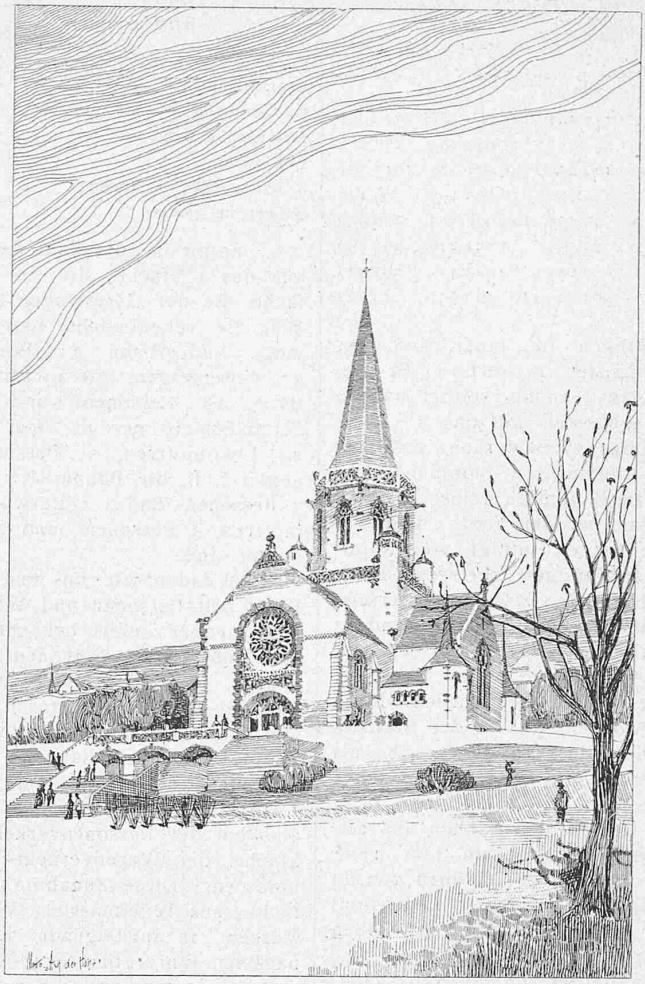
*) Nr. 67 im Erdgeschossgrundriss.

wo sie auf 104 140 herabgesunken ist; von da an wieder allmähliches Steigen bis zu dem ansehnlichen Wert von 1896. Der Niedergang in den 70er Jahren erklärt sich sehr einfach aus der damaligen, durch Ueberproduktion verursachten Krisis; da sich die Betriebslänge der Bahnen in dem kurzen Zeitraum von 1874 bis 1877 um 902 *km* vermehrte, so ist es nicht zu verwundern, wenn der Verkehr mit der bedeutenden Ausdehnung nicht gleichen Schritt halten konnte. In den letzten Jahren hielt sich die Vermehrung der Bahnlängen in mässigen Grenzen und betrug z. B. von 1888 bis 1896 nur 626 *km*, ein Mass, das der allgemeinen Zunahme des Verkehrs eher entsprach.

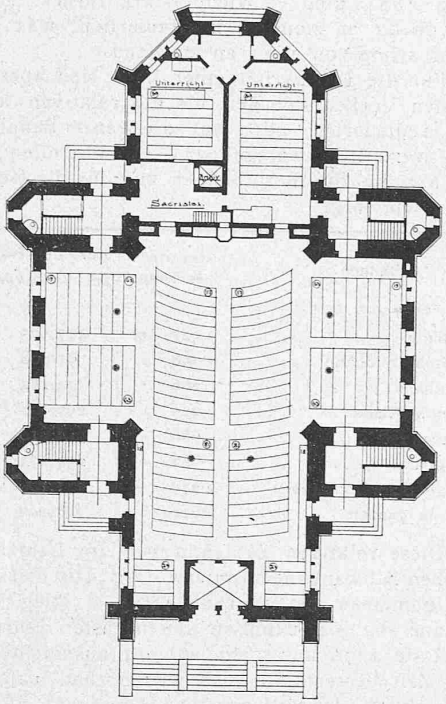
Die erwähnte relative Verkehrsverminderung in den Jahren 1874 bis 1878 oder 1879 zeigt sich in besonders auffallendem Masse bei der Centralbahn, Nordostbahn und Jura-Simplon-Bahn (bezw. den damaligen Unternehmungen, „Jura-Bern-Luzern-Bahn" und „Westbahnen"), deren Netz teils durch eigene Bauten, teils durch Uebernahme von Konkurrenzlinien unverhältnismässig anwuchs. Bei den Vereinigten Schweizerbahnen war dieses nicht der Fall, doch blieb auch diese letztere Unternehmung von jener Krisis der 70er Jahre nicht unberührt. Seit 1880 hat die Frequenz auf den grossen Linien im allgemeinen von Jahr zu Jahr zugenommen; immerhin zeigt der Personenverkehr verschiedene Schwankungen, die sich auf zufällige Umstände (Witterung, Festanlässe, Truppentransporte u. s. w.) zurückführen lassen. Die Zunahme des Güterverkehrs in den letzten Jahren ist ganz bedeutend.

Von den Nebenbahnen sind es besonders die Emmenthalbahn, Kriens-Luzern und Langenthal-Huttwyl, die einen ziemlich starken Verkehrszuwachs aufzuweisen haben; auch der Verkehr auf der Südostbahn hat sich bis 1896 in befriedigender Weise weiter entwickelt. Unter den Schmalspurbahnen haben die Appenzellerbahn, die Birsigthalbahn und Genf-Veyrier eine erhebliche Frequenzvermehrung erfahren, während auf den meisten übrigen dieser Sekundärbahnen, wie auch auf den Zahnradbahnen, der Verkehr fast stationär geblieben, auf einzelnen sogar zurückgegangen ist.

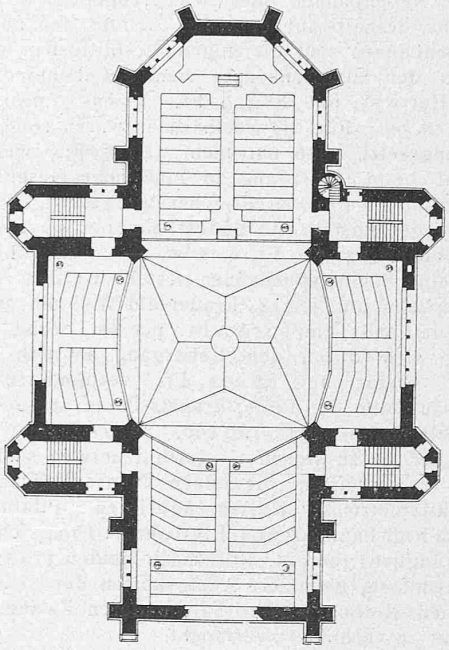
Die Frequenzziffern der Personen- und Tonnenkilometer bilden die Grundlage für die Betriebseinnahmen der



Perspektive.



Erdgeschoss-Grundriss.



Emporen-Grundriss.

1 : 500.

Angekaufter Entwurf Nr. 29 «Auf der Höhe» von Arch. *Karl Moser* i. F. *Curjel & Moser* in Aarau und Karlsruhe.

Wettbewerb für eine zweite reformierte Kirche in Neumünster-Zürich.