

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 17

Artikel: Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1903
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-24717>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

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

28 m und 7 m Kronenbreite, wobei die grösste Breite des Fundamentes 25 m beträgt. Bei gefülltem Reservoir soll der Druck auf den cm^2 Mauerfläche 5 kg nicht übersteigen. Die beidseitigen Granitquaderverkleidungen haben 30 bis 60 cm Stärke; der Mauerkern besteht aus Granitbruchstein-Mauerwerk. In durchschnittlichen Abständen von 65 m wurden 10 m breite Strebepfeiler angelegt, die um einen Meter über die allgemeine Mauerflucht hervorragen. Um die gewöhnlichen Wassermengen bis zu 500 m^3 in der Sekunde ohne Aufstau durchzulassen, sind 180 Oeffnungen von 2 m Breite ausgespart, von denen die 140 untern Oeffnungen je 7 m, die übrigen 3,5 m Höhe besitzen, sodass die verfügbare Durchflussfläche 2240 m^2 beträgt. Zwischen je

geschlossen waren, wurde mit der Aufmauerung begonnen und die Fundamente im August 1901 beendet.

Die feierliche Einweihung des Stauwerkes hat am 10. Dezember 1902 stattgefunden. Dessen Baukosten erreichten die Summe von rund 61 Mill. Fr. S.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1903.

Ein Bild von umfassender Tätigkeit bietet wieder der kürzlich erschienene Geschäftsbericht des eidgen. Eisenbahndepartements für das Jahr 1903. Wir entnehmen demselben, wie üblich, in gedrängtem Auszug eine Anzahl der

Die Stauwerke des Nils.

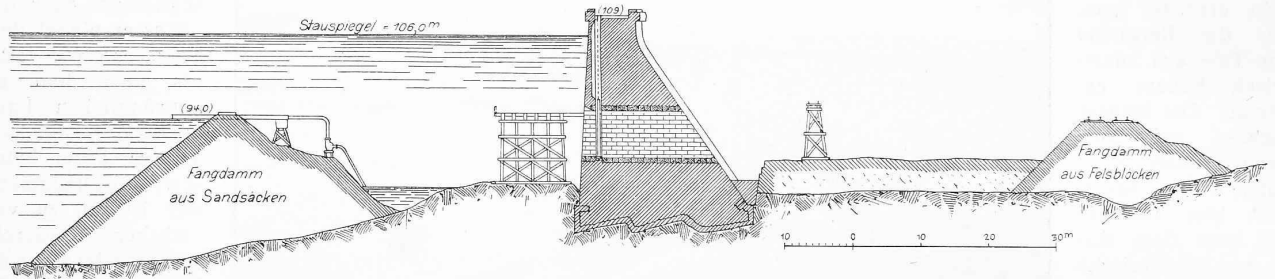


Abb. 18. Der Assuan-Staudamm. — Querschnitt der Staumauer während des Baues. — Masstab 1 : 1000.

zwei Strebepfeilern wurden gewöhnlich zehn Durchlässe in Entfernungen von 7 m angeordnet. Die Oeffnungen sind mit Granitquadern oder Gusseisenplatten verkleidet und durch Schächte zugänglich, in denen sich die Aufziehvrichtungen für die Schützen befinden. Vermittelt der im westlichen Rinnsale angebrachten, tiefliegenden Durchlässe kann durch das Hochwasser der sich oberhalb ansammelnde Schlamm fortgeschwemmt werden. Der zukünftige Stauspiegel wurde zu 106 m und die Mauerkrone auf 109 m über dem mittelländischen Meere angenommen; die Flusssohle hat ihre tiefste Stelle am westlichen Ufer mit 82 m Meereshöhe, während die Wasserstände zwischen 86 und 93 m schwanken.

Mit dem Eintritt der Hochwasser d. h. im Juni werden die Schleusen allmählich geschlossen und das Reservoir bis etwa Ende Februar gänzlich angefüllt, um bei den niedern Wasserständen des Frühjahrs entleert zu werden, sodass die Bewässerung während des ganzen Jahres und unabhängig von den Regenfällen vor sich gehen kann.

Während früher die Schifffahrt nur bei hohen Wasserständen möglich war, können nun infolge Erstellung eines Schifffahrtskanals die grössten Nildampfer während des ganzen Jahres diese Stelle passieren. Der Kanal wurde am westlichen Ende der Staumauer in einer Länge von 2000 m und mit bogenförmigem Tracee angelegt. Der mittlere Teil enthält vier Schleusen (Abb. 16) von 80 m Länge und 9,5 m Breite, die einen Höhenunterschied von 21 m überwinden. Die Höhe der Schleusentore beträgt 8 bis 18 m, entsprechend den verschiedenen Wasserständen unter- und oberhalb des Bauwerkes. Der Verschluss der Kammern erfolgt dadurch, dass die Tore aus einer koulissenartigen Oeffnung vorge-schoben werden.

Die Ausführung des Assuanstauwerkes ging in der Weise vor sich, dass vorerst die fünf tiefsten Rinnsale im westlichen Teile des Strombettes, durch die sich das Wasser mit grosser Gewalt drängte, abgeschlossen wurden. Zu diesem Zwecke ist unterhalb des projektierten Baues, je zwischen zwei Inseln ein Fangdamm aus versenkten Felsblöcken erstellt (siehe Abbildung 18) und eine ruhige Wasserfläche in der oberhalb liegenden Strecke gebildet worden. So war es möglich in der letztern einen zweiten, wasserdichten Absperrdamm aus Sandsäcken aufzuführen, während der untere Damm durch Sand und Lehm gedichtet und das Wasser in der dazwischen liegenden Baugrube sodann ausgepumpt werden konnte. Nachdem bis im März 1900 die Rinnsale

interessantesten Mitteilungen über den Stand der mannigfachen, das Konzessionswesen, den Bau und die Verwaltung der Schweizer. Eisenbahnen usw. betreffenden Fragen, die geeignet scheinen, Einblick in das Wirkungsgebiet des Departements zu gewähren.

Allgemeines. Das Bundesgesetz und die Vollziehungsverordnung über Bau und Betrieb der schweiz. Nebenbahnen sind am 1. November 1903 in Kraft getreten.

In Ausführung des Art. 21, Ziffer 3, des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 übertrug das Departement durch Beschluss vom 23. Januar 1903 die Kontrolle über die elektrischen Starkstromanlagen, mit Ausschluss der elektrischen Eisenbahnen, der Bahnkreuzungen durch Starkstromleitungen und der Längsführung solcher neben Eisenbahnen, bis auf weiteres dem Starkstrominspektorat des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins mit Sitz in Zürich. Ferner erliess es in Ausführung des Artikels 15 desselben Gesetzes unterm 13. November Vorschriften betreffend Planvorlagen für elektrische Starkstromanlagen.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Die Verhandlungen mit der Jura-Simplon-Bahn über deren freihändigen Ankauf führten, nachdem die Frage der Uebertragung der italienischen Konzession für die Simplonlinie im Juli 1903 wenigstens von Seiten Italiens entschieden worden war und nachdem auch die Schwierigkeiten, die die Bauunternehmung dem Uebergang des Simplon-Unternehmens auf den Bund bereitet hatte, am 9. Oktober durch einen zweiten Nachtrag zum Bauvertrag beseitigt worden waren, am 23. Oktober zu einem Verträge des Bundesrates mit der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahngesellschaft, dem durch Bundesbeschluss vom 18. Dezember die Genehmigung erteilt wurde. Die Uebereinkunft mit Italien betreffend die Konzessionsübertragung, abgeschlossen am 16. Mai 1903, erhielt am 10./16. Dezember die Zustimmung der schweiz. Bundesversammlung.

Am 6. Januar 1903 erfolgte die Wahl der Kreisdirection I. der schweizerischen Bundesbahnen, die auf den 1. Mai, den Tag der Uebernahme des Jura-Simplon-Bahnnetzes, in Funktion trat.

Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat oder in die Kreiseisenbahnräte der Schweiz. Bundesbahnen wurden im Betriebsjahr nicht erforderlich.

Internationale Verhältnisse. Mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten (Bayern, Baden, Oesterreich und Württemberg) fand ein Meinungsaustausch statt

1. über die für die Bodenseeschiffe zulässige Personenzahl,
2. über die Interpretation des § 13, Absatz 2 (Verhalten der Schiffe bei Ein- und Ausfahrt in einen, bzw. aus einem Hafen) der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung vom 3./8. April 1899, sowie
3. über die von den vereinigten Dampfschifffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein vorgeschlagenen Vorschriften über die gleich

förmige Einrichtung der zu führenden Lichter- und Signalmittel nebst einer Aenderung der internationalen Signalordnung in bezug auf das Notsignal. Diese Vorschriften sind am 1. Januar 1904 in Kraft getreten.

Der Beitritt des Königreichs Rumänien zum internationalen Ueberkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurde im Berichtsjahre noch nicht perfekt, da die Regierung dieses Staates das Beitrittsprotokoll noch nicht unterzeichnet hat.

Im Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport wurde die vakante Stelle des Direktors am 10. Februar durch Wahl des Herrn Bundesrichters Dr. Job. Winkler besetzt. Ein weiterer Personalwechsel trat auf den Schluss des Berichtjahres ein, indem Herr Sekretär Bouefvé, der von der französischen Regierung zum Konsul für Neu-Seeland ernannt worden war, durch Herrn Gauvain, bisher Sekretär der europäischen Donaukommission in Galatz, ersetzt wurde.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen. Zu den am Schlusse des Jahres 1902 anhängigen 52 Konzessionsgesuchen kamen im Laufe des Berichtjahres 19 neue. Von diesen 71 Gesuchen sind 10 durch Erteilung der Konzession erledigt; drei wurden zurückgezogen, sodass auf Jahresschluss 58 unerledigt blieben. Von drei Gesuchen um Erneuerung von erloschenen Konzessionen wurden zwei in zustimmendem Sinne erledigt, während eines (Pruntrut-Laufen) pendent bleiben muss bis zur Entscheidung der Frage, ob die Konzessionsfreiheit ohne jede Einschränkung fort dauern soll oder nicht. Uebertragungen von Konzessionen fanden im Berichtsjahre keine statt. Dagegen wurde 14 Gesuchen um Konzessionsänderung entsprochen; ein weiteres Gesuch wurde zurückgezogen, ein 16tes war am Schlusse des Berichtjahres pendent.

Am 16. März hat das Bundesgericht, gemäss Artikel 18 des Bundesgesetzes betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874, die Liquidation über die Gesellschaft der Drahtseilbahn zum Reichenbachfall angeordnet. Dieselbe war am Schlusse des Berichtjahres noch nicht durchgeführt.

Von 47 Fristverlängerungsgesuchen, deren 14 aus dem Vorjahre pendent waren, konnten 33 erledigt werden. Die Erledigung der übrigen

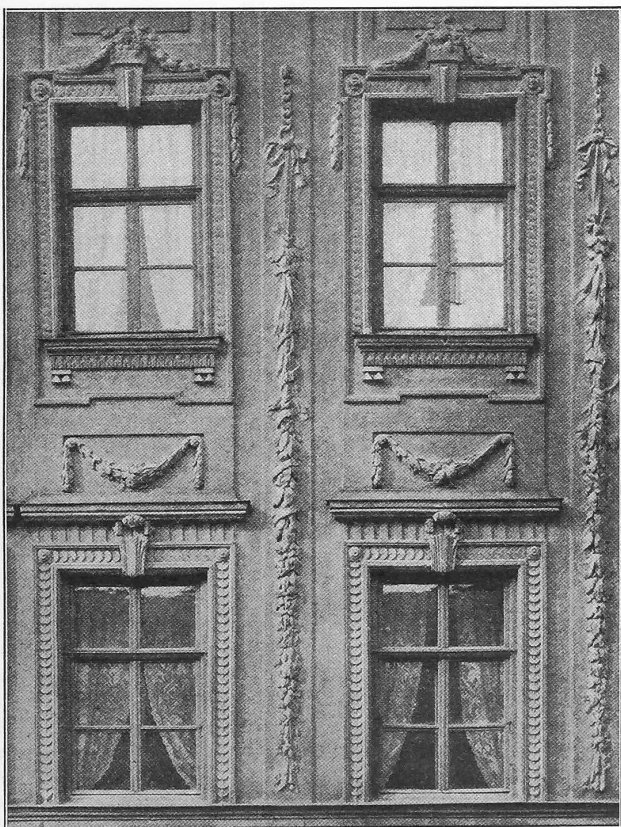


Abb. 2. Detail von einem Hause am Promenadenplatz in München.

14 fällt in das laufende Jahr. 12 Konzessionen sind erloschen, und zwar 8 infolge unbenützten Ablaufes der Fristen zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, eine infolge Rückkaufes, eine infolge Angliederung der betreffenden Bahn an ein Strassenbahnnetz, eine infolge der Erteilung einer neuen, die alte aufhebenden Konzession und eine infolge Verzichtes des Konzessionärs. Die Zahl der am Schlusse des Berichtjahres in Kraft

„Architektur von 1750—1850.“
Herausgegeben von Lambert & Stahl.¹⁾



Abb. 1. Haus am Zeugplatz in Augsburg.

stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 110, mit Einschluss derjenigen Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Mit dem 31. Mai 1903 liefen die am 1. Juni 1898 für fünf Jahre erteilten Dampfschiff-Konzessionen ab. Für die Erneuerung wurde als Endtermin der 30. April 1908 gewählt, um den Konzessionsablauf mit einem Fahrplanwechsel zusammenfallen zu lassen. Das Gesuch des Verbandes der Dampfschiffverwaltungen, die Konzessionsdauer von fünf Jahren auf zwanzig Jahre auszudehnen, wurde vom Eisenbahndepartement für einmal abgelehnt; dagegen wird diese Frage in Erwägung gezogen werden bei Anlass der Revision der Dampfschiff-Verordnung vom 18. Februar 1896, die im Laufe dieses Jahres erfolgen soll.

An fünf Unternehmungen für Automobilfahrten wurden provisorische Konzessionen bis Ende 1903 erteilt und für das Jahr 1904 erneuert, in der Meinung, dass im Laufe dieses Jahres die definitive Erteilung von Konzessionen und Betriebsbewilligungen durch eine Verordnung geregelt werden solle.

Neue Bahnlinien. Während des Berichtjahres befanden sich 25 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 26). Davon wurden die folgenden 10 Linien, beziehungsweise Bahnstrecken neu in Angriff genommen:

Uznach-Wattwil (Rickenbahn) — Solothurn-Münster (Weissensteinbahn) — Nyon-Crassier — Montbovon-Zweismimmen — Fortsetzung der Trambahn Luzern von Emmenbrücke bis zur Station Emmenbrücke (S. B. B.) — Wynentalbahn — Chillon-Byron-Villeneuve — Salvan-Châtellard (II. Sektion der Linie Martigny-Châtellard) — Gais-Appenzell — Eigerwand-Eismeer (Jungfraubahn).

Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtjahres folgende Linien, beziehungsweise Bahnstrecken:

Appenzellerbahn (Gübsenmoos-St. Gallen) — Samaden-Campocologno

¹⁾ Siehe unter Literatur Seite 207.

(Berninabahn), Martigny-Ville-Martigny-Bourg (Teilstrecke der Martigny-Châtelard-Bahn).

Die einzelnen Baulinien gaben zu folgenden Bemerkungen Anlass:
Simplondurchstich. Die periodischen Berichte über den Stand der Bauarbeiten und die wesentlichsten Vorkommnisse beim Durchstich des Tunnels sind von der Jura-Simplon-Bahngesellschaft (seit 1. Mai 1903 in Liquidation) auch für das Jahr 1903 regelmässig vorgelegt und den subventionierenden Staaten bezw. Kantonen und Gemeinden in üblicher Weise mitgeteilt worden.

Projektstudien: In betreff des internationalen Bahnhofes Domodossola ergibt sich aus Mitteilungen des Inspektorats der italienischen Bahnen, dass den von unserm Eisenbahndepartement seinerzeit formulierten Begehren und Bemerkungen bei Aufstellung des definitiven Bahnhofprojekts Rechnung getragen worden sei; die italienische Verwaltung glaubt daher, dass unter diesen Umständen von der Einberufung einer neuen internationalen Konferenz abgesehen werden könne. Das definitive Projekt ist übrigens dem schweiz. Eisenbahndepartement noch nicht zugekommen.

Für den Bahnhof Brig ist die Bearbeitung der Ausführungsprojekte fortgesetzt und dasjenige für die Lokomotivremise in armiertem Beton genehmigt worden.

Tunnel-Bau).* Auf der *Nordseite* des Tunnels ist die Gesteinstemperatur, welche bei Km. 8 das Maximum mit 54,5°C erreicht hatte, von da an langsam aber stetig gefallen und beträgt im Tunnel I bei Km. 10,144 noch 48°C.

Der Arbeitsfortschritt war bis zum Kulminationspunkt des Tunnels bei Km. 9,573, den der Sohlenstollen im Juli erreichte, ein normaler. Von diesem Punkt an hätte der Stollen in das Gefäll von 7‰ der italienischen Seite übergehen sollen. Da aber die Verhandlungen zwischen der Bauunternehmung und der Bahngesellschaft über einen Nachtrag zum Bauvertrag, welcher der Unternehmung u. a. die nötigen Mittel zur Bestreitung der Mehrausgaben für unvorhergesehene Arbeiten und Schwierigkeiten zuerkennen sollte, noch nicht abgeschlossen waren, so wurde der Stollen, um dessen Vortrieb nicht unterbrechen zu müssen, mit einer Steigung von 1½‰ bis Km. 10,0 fortgesetzt und erst nach Unterzeichnung des Zusatzvertrages (9. Oktober 1903) von jenem Punkt an mit einem Gefäll von 25‰ fortgeführt, um 200 m weiter sein normales Trace wieder zu erreichen. Am 22. November wurden nun aber bei Km. 10,144 die Arbeiten durch warme Quellen aufgehalten, welche zu den im Gefäll von 25‰ schon angetroffenen hinzukamen. Diese Quellen liefern zusammen ungefähr 70 Sekunden-Liter Wasser von 48°C.

Die dadurch eingetretene Unterbrechung der Bauarbeiten ist indessen keine bleibende gewesen.

Nachdem Ende April die Tunnelarbeiten auf der Nordseite die italienische Landesgrenze erreicht hatten, machte die italienische Regierung ihre Souveränitätsrechte über den in ihrem Landesgebiet liegenden Teil des Tunnels geltend und weigerte sich, dem Vorschlage des Bundesrates zuzustimmen, wonach dieser Teil bis zum Durchschlag des Tunnels unter die schweizerische Gerichtsbarkeit gestellt sollte. Hieraus ergaben sich für die Versicherung der Arbeiter, die Behandlung der Unfälle etc. gewisse Komplikationen.

Ueber die Versicherung der Arbeiter, welche auf italienischem Gebiet der Nordseite beschäftigt sind, fand dann im Dezember zwischen der Bauunternehmung und der «Cassa nazionale d'assicurazione» auf diplomatischem Wege eine Vereinbarung statt, wonach die Untersuchung der dortigen Unfälle durch den Untersuchungsrichter in Brig vorzunehmen ist und die bezüglichen Akten dem königlichen Staatsanwalt in Domodossola zu übermitteln sind. Bei Verbrechen und Vergehen haben die Kantonsbehörden von Wallis für Verhaftung der Schuldigen zu sorgen und dieselben den italienischen Behörden zur Aburteilung zu übergeben.

Die Landesgrenze im Tunnel wurde erstmals am 8. Juli durch schweizerische und italienische Delegierte provisorisch bestimmt. Vom 6. bis 16. August fand sodann eine genaue Fixierung der Grenze auf dem Berge statt, wo dieselbe die Tunnelrichtung kreuzt, und am 7. Dezember wurde auf Verlangen der italienischen Regierung eine neue provisorische Grenzbestimmung im Tunnel vorgenommen, wobei der am 8. Juli markierte Grenzpunkt im Tunnel I um 18,8 m nach Iselle, im Tunnel II um 5,5 m gegen Brig verschoben wurde. Die definitive Festlegung der Grenzpunkte wird erst nach Vollendung des Tunnels I und nach Verifikation der Längenmessung stattfinden.

Auf der Südseite war der Arbeitsfortschritt ein sehr befriedigender. Ausser dem regelmässigen Vorrücken aller Arbeitsgattungen ist die Verkleidung der schwierigen Partie bei Km. 4,440 bis 4,500 vollendet worden.

*) Wir verweisen auf unsere regelmässigen Auszüge aus den Monats- und Vierteljahresberichten der Bauleitung.
Die Red.

Die Gesteinstemperatur bleibt auf eine Länge von bereits über 1500 m. eine durchaus konstante von 39°C.

Es sind die nötigen Massnahmen zur Erstellung einer neuen, grossen Dohle im Tunnel I getroffen worden, welche das bei Km. 4,400 angebohrte Wasser ableiten soll, dessen Menge im Winter gegen 800, im Sommer gegen 1200 Sek./l beträgt.

Da die Bauschwierigkeiten mit dem Fortschreiten der Arbeiten zunehmen, so konnte diese bemerkenswerte Regelmässigkeit des jährlichen Baufortschritts nur dank der in gleichem Masse fortschreitenden Verbesserung und fortwährenden Vervollkommnung der beim Durchstich verwendeten Mittel eingehalten werden. Gleichwohl ist der Gesamtstand der Bauarbeiten auf Ende 1903 gegenüber dem ursprünglichen Ausführungsprogramm, nach welchem der Durchschlag am 13. November 1903 hätte erfolgen sollen, um 7 Monate im Rückstand. Am 31. Dezember blieben noch 1834 m zu durchbohren. Durchschlag und Vollendung des Tunnels hängen wesentlich vom künftigen Gang der Arbeiten auf der Nordseite ab, worüber gegenwärtig noch nichts Bestimmtes gesagt werden kann. (Forts. folgt.)

Miscellanea.

Wasserwirtschaftliche Vorlage in Preussen. Die grosse wasserwirtschaftliche Vorlage, mit der sich das preussische Abgeordnetenhaus derzeit zu beschäftigen hat, umfasst fünf Gesetzentwürfe. Der erste Gesetzentwurf betrifft die Verbesserung der Vorflut in der untern Oder, Havel und Spree mit einem Kostenaufwand von zusammen bis zu 76 Mill. Fr. Der zweite Gesetzentwurf betrifft die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen. Er bezweckt die Herstellung eines Schifffahrtskanals vom Rhein nach Hannover, dessen Herstellung auf etwa 246 500 000 Fr. berechnet wird; dann die Herstellung eines Grossschifffahrtweges Berlin-Stettin mit einem Kostenaufwand von 537 500 000 Fr.; ferner die Verbesserung der Wasserstrassen zwischen Oder und Weichsel, sowie der Schifffahrtsstrasse der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen, die auf rund 26 500 000 Fr. veranschlagt wird und die Kanalisierung der Oder, die etwa 23 500 000 Fr. kosten soll. Zusammen umfasst dieses Gesetz Bauten mit einem Kostenaufwand von rund 350 Mill. Fr. Der dritte Gesetzentwurf betrifft Massnahmen zur Verhütung der Hochwassergefahren in der Provinz Brandenburg und im Havelgebiet der Provinz Sachsen mit einem Gesamtkostenbetrage von etwa 3 Mill. Fr. Der vierte Gesetzentwurf betrifft Massnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der obern und mittlern Oder. Nach vorläufigen Zusammenstellungen betragen die Gesamtkosten hierfür ungefähr 75 Mill. Fr. Der fünfte Gesetzentwurf behandelt die Freihaltung des Ueberschwemmungsgebietes der Wasserläufe. Die Gesamtbaukosten der in den Gesetzentwürfen behandelten Bauausführungen belaufen sich nach den Voranschlägen auf rund 612 Mill. Fr.

Der Bund „Heimatschutz“ in Deutschland. Am 30. März erfolgte in Dresden die Gründung des Heimatschutzbundes in einer von Vertretern aus allen Teilen Deutschlands zahlreich besuchten Versammlung. Das Arbeitsfeld des Bundes, der eine Vereinigung aller bereits im Sinne des Heimatschutzes wirkender Verbände werden will, umfasst: 1. Denkmalpflege; 2. Pflege der überlieferten ländlichen und bürgerlichen Bauweise; 3. Erhaltung des vorhandenen Bestandes; 4. Rettung der landschaftlichen Natur einschliesslich der Ruinen; 5. Rettung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie der geologischen Eigentümlichkeiten; 6. Volkskunst auf dem Gebiete der beweglichen Gegenstände; 7. Sitten, Gebräuche, Feste und Trachten. Dabei sollen die Bestrebungen des Heimat- und Denkmalschutzes nicht diejenigen der neuzeitlichen Technik und Volkswirtschaft ausschliessen, sondern in ähnlicher Weise wie dies in Frankreich die vor drei Jahren gegründete «Société pour la protection des paysages de France» und in England die 1894 gegründete Gesellschaft «National Trust for plans of historic interest or natural beauty» bezwecken, verhindern, dass der Gewinnsucht einzelner Weniger rücksichtslos Natur- und Kunstdenkmäler zum Schaden der Gesamtheit geopfert werden. Zum Vorsitzenden wurde Professor Schultze-Naumburg gewählt und die Geschäftsführung Herrn Robert Mielke in Charlottenburg, Römerstrasse 18, übergeben.

Die technische Hochschule in Berlin ist vor 25 Jahren am 1. April 1879 durch Vereinigung der alten Bauakademie am Schinkelplatze und der Gewerbeakademie in der Klosterstrasse gegründet worden mit fünf Abteilungen, zu denen später der ursprünglich dem Maschineningenieurwesen angegliederte Schiffbau als selbständige Abteilung noch hinzukam. Die alte Bauakademie, der Stamm der Hochschule, bestand bereits seit 1799, sodass vor fünf Jahren die glänzende Jahrhundertfeier begangen werden konnte. Die Uebersiedlung der Hochschule in die stattlichen Neubauten