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

Sonstiges

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: 15.12.2025

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

(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 werden 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 Schiffahrtkanals vom Rhein nach Hannover, dessen Herstellung auf etwa 246 500 000 Fr. berechnet wird; dann die Herstellung eines Grosschiffahrtweges Berlin-Stettin mit einem Kostenaufwand von 53 750 000 Fr.; ferner die Verbesserung der Wasserstrassen zwischen Oder und Weichsel, sowie der Schiffahrtsstrasse 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; Erhaltung des vorhandenen Bestandes; 3. Schutz der landschaftlichen Natur einschliesslich der Ruinen; 4. Rettung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie der geologischen Eigentümlichkeiten; 5. Volkskunst auf dem Gebiete der beweglichen Gegenstände; 6. 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

in Charlottenburg erfolgte am 2. November 1884. Vor 25 Jahren zählte die Anstalt 1180 Studierende und 124 Zuhörer, im letzten Semester 3153 Studierende und 826 Gäste.

Wasserversorgung Istriens. Im Auftrage der Regierung hat Oberingenieur Oberst für die Wasserversorgung des westlichen Teiles Istriens ein Projekt ausgearbeitet, nach dem das Wasser durch eine Zentralpumpstation mittelst Dampfkraft von 240 *P. S.* zu den zumeist auf dem Karstplateau liegenden Ortschaften auf eine Höhe von 320 *m* gehoben werden soll. Da die Ortschaften sehr zerstreut liegen, ist ein Rohrnetz von 390 *km* nötig mit 43 Reservoirs, 470 Brunnen, 450 Viehtränken und 760 Hydranten. Die Kosten sind auf rund 9 Mill. Fr. veranschlagt.

Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Die diesjährige 45. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure wird vom 6. bis 8. Juni d. J. in Frankfurt a. M. und in Darmstadt stattfinden. Unter den angekündigten Mitteilungen seien folgende Vorträge besonders hervorgehoben: «Schnellbetrieb auf Hauptbahnen» von Geh. Reg.-Rat Prof. v. Borries, «Poesie und Technik» von Geh. Hofrat Max v. Eyth, «Dampfturbinen» von Geh. Baurat Prof. Gutermuth, «Grossgasmaschinen» von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Riedler und «der Landungssteg in Lome (Afrika)» von Ing. Preiss.

Kunstausstellung in Siena. Am 17. April wurde in Siena eine retrospektive Ausstellung sienesischer Kunst eröffnet, in der besonders die Werke aus der Zeit vor der Renaissance, also die Bilder von Duccio, di Buoninsegna, der Lorenzetti, des Pellicciaio u. a. m. interessieren. Auch die Sammlung weniger bekannter Meister von der Mitte des XVI. bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts und eine Zusammenstellung sienesischer Goldarbeiten zumeist aus Kirchenbesitz üben grosse Anziehungskraft aus.

Postgebäude in Genf. Für den Umbau und die Erweiterung von Postgebäuden in Genf verlangt der Bundesrat von der Bundesversammlung einen Kredit von 903 000 Fr. Davon sind 766 000 Fr. für den Umbau des Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäudes an der Rue du Stand bestimmt und 137 000 Fr. für die Erstellung eines Nebengebäudes zum Hauptpostgebäude an der Rue du Mont Blanc.

Konkurrenzen.

Verkehrsministerium und Zentralbriefpostamt in München (Bd. XLII S. 296). Bei dem Wettbewerb zur Erlangung von Ideen zur Herstellung eines Gebäudes für das Verkehrsministerium und ein Zentralbriefpostamt in München hat das Preisgericht am 13. April von den eingegangenen 31 Arbeiten fünf Entwürfe mit Preisen ausgezeichnet. Und zwar

I Preis (7000 Mark) dem Projekt mit dem Motto: «Mit vereinten Kräften» von *Heinrich Neu*, Assistent a. d. Techn. Hochschule und Architekt *Konstantin Fink*, beide in München.

II. Preis (5000 Mark) dem Projekte mit dem Motto: «Stephenson» von Staatsbaupraktikant *H. Buchert* in München.

III. Preis (4000 Mark) dem Projekt mit dem Motto: «castra Batava» von Bauamtsassessor *E. Brill* in Passau.

IV. Preis «ex aequo» (2000 Mark) dem Projekte mit dem Motto: «nec spe nec metu» der Arch. *Hessemer & Schmidt* in München.

IV. Preis «ex aequo» (2000 Mark) dem Projekt mit dem Motto: «5 500 000» von Architekt *Emil Schweighart* in München.

Ausserdem wurden der Entwurf mit dem Motto: «Giebel und Zwiebel» von Oberbauinspektor *C. Hasslauer* und Architekt *L. Deiglmayr* in München, der Entwurf mit dem Motto: «Schwalbe» von Architekt *August Blössner* in München und die Arbeit mit dem Motto: «Maffeiplatz» von Architekt *W. Spannagel* in München mit einer lobenden Erwähnung bedacht und dem Verkehrsministerium zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Wettbewerbsentwürfe sind vom 17. bis 30. April von 9 Uhr morgens bis 6 Uhr abends im alten Nationalmuseum zur Besichtigung ausgestellt.

Morgartendenkmal. (Bd. XLIII S. 181.) Der in unserer vorletzten Nummer vom 9. April gebrachte Hinweis auf diesen Wettbewerb, dessen Eingabefrist am 1. Mai d. J. zu Ende geht, hat von verschiedenen Seiten Verwunderung darüber hervorgerufen, dass die Konkurrenz nicht rechtzeitig im Organ des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins publiziert worden sei. Diese bedauerliche Unterlassung fällt allein dem Denkmal-Komitee zur Last. Am 8. Juni 1903 schrieb dessen Präsident, Herr Nat.-Rat Dr. Iten auf unsere bezügliche Anfrage, dass, sobald der Wortlaut des Wettbewerbes festgesetzt sein werde, das Komitee uns ein Exemplar zustellen solle, «da die Schweiz. Bauzeitung als Organ vorgesehen ist, die Preiskonkurrenz zu publizieren». Demungeachtet ist uns eine bezügl. Mitteilung nicht zugekommen. Erst kürzlich kam uns in ausländischen Zeitungen eine den Wettbewerb betreffende Notiz zu Gesicht. Das sofort reklamierte Programm erwies sich als vom 17. Mai 1903 datiert! Dieses dem Schweiz. Verein gegenüber unkorrekte Vorgehen ist um so weniger erklärlich, als das Komitee sich die Mitwirkung von mehreren Mitgliedern des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins im Preisgericht sicherte, und diese, wie wir vernehmen, die Bekanntmachung in dem Vereinsorgan verlangt hatten.

Arbeiterhäuser in Genf (Bd. XLII S. 295, Bd. XLIII S. 15). Es sind 18 Entwürfe eingegangen; nach deren eingehender Prüfung beschloss das Preisgericht, von der Zuerkennung eines ersten Preises abzusehen. Dagegen erteilte es einen:

II. Preis (800 Fr.) dem Entwurfe von Architekt *Ch. Barde*;

III. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Entwurfe der HH. *de Morsier & Weibel*, Architekten.

III. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Entwurfe von Architekt *Ch. Bizot;*

IV. Preis (200 Fr.) dem Projekt der HH. *Fulpius & fils*, Architekten.

Die sämtlichen eingelieferten Arbeiten sind vom 17. bis 23. April im Palais Eynard in Genf ausgestellt worden.

Literatur.

Architektur von 1750 bis 1850. Herausgegeben von *Lambert & Stahl* Zehn Lieferungen von je 20 Tafeln (vier Farbentafeln nach Originalaquarellen und 16 Tafeln in Kunstdruck nach photographischen Originalaufnahmen). Verlegt bei Ernst Wasmuth in Berlin. Preis jeder Lieferung 30 M.

Die vor kurzem erschienene erste Lieferung dieses gross angelegten Werkes berechtigt zu weitgehenden Hoffnungen. Es ist das erste Mal, dass in solch umfassender Weise auch der *bürgerlichen* Architektur der Zeiten von 1750 bis 1850 Beachtung geschenkt wird, eine Beachtung, die nicht den Zweck hat, zur direkten Nachahmung aufzufordern, sondern die, zur Förderung einer gesunden Weiterentwicklung der modernen Baukunst, an die alten Traditionen anknüpfen will, gerade in den Punkten, in denen sie unterbrochen wurde. Auch die im Charakter der dargestellten Zeit gehaltene Ausstattung, die von der Verlagsanstalt dem Werke gegeben wurde, ist eine in jeder Beziehung vorbildliche. Wir haben aus der Fülle interessanter Aufnahmen nur zwei herausgegriffen die Ansicht eines Hauses auf dem Zeugplatz B. 207 in Augsburg (Abb. 1, S. 205) und ein Detail vom Hause Promenadenplatz Nr. 13 in München (Abb. 2, S. 205). Beides sind Arbeiten in Louis XVI.-Stil (1774 bis 1793), der in seiner Dekoration zart und liebenswürdig zur Erzielung einer festlichen Stimmung von der Antike zumeist die gefälligen Embleme entlehnt.

Wenn wir gleichwohl einige Anstände vorbringen, so tun wir das nicht um den Wert der Publikation zu verringern, sondern um die Herausgeber auf Einzelheiten aufmerksam zu machen, die vielleicht späterhin berücksichtigt werden könnten. Wir vermissen vor allem gute Grundrisse der dargestellten Bauwerke. Gerade die behandelte Epoche war gross in sorgsam durchdachten Grundrisslösungen und muss auch in dieser Hinsicht als vorbildlich und zu weiterer Entwicklung fähig angesehen werden. Denn was schon vor mehr als 100 Jahren Baco den Engländern zurief, dass nämlich das Haus zum Bewohnen und nicht zum Besehen da sei, war damals viel mehr Gemeinplatz als heutzutage. Dann erscheint uns die Ausführung der farbigen Tafeln nicht dem Charakter der Zeit und des vorliegenden Werkes zu entsprechen. Wer die peinlich sorgfältigen, leicht gezeichneten und mit duftigen Farben angelegten Risse der damaligen Baukünstler kennt, dem bereitet es gewisses Unbehagen, jene Werke in flotter, zumeist mit dem Krokierstift kräftig übergangener Federzeichnung vorgeführt zu sehen. Es dürfte den bewährten Künstlern ein leichtes sein ihre Darstellungsweise etwas zu ändern und damit die Einheitlichkeit des Werkes, die von der Verlagsanstalt in so anzuerkennender Weise angebahnt wurde, zu vervollständigen. Doch soll, wie bereits betont, durch derlei Bemerkungen der Wert des Unternehmens nicht herabgesetzt werden. Möge das Werk der Architekten *Lambert & Stahl* die wohlverdiente Aufnahme finden und allenthalben erfolgreich studiert werden, damit man allmählich sich auf sich selbst besinne und an Stelle der geistlosen Altertümelei, des Akademismus und der Ausländerei die alteinheimische Bauweise zum Ausgangspunkt eines neuen bürgerlichen Baustils örtlichen Charakters wähle.

Ueber Baukunst. Von *Cornelius Gurlitt*.. Mit einer Heliogravüre und zehn Vollbildern in Tonätzung. XXVI. Band der Sammlung illustrierter Monographien: „Die Kunst". Herausgegeben von *Richard Muther*. Verlag von Bard, Marquardt & Co. G. m. b. H. in Berlin. Preis in künstlerischer Ausstattung kartoniert 1,25 M., ganz in Leder gebunden M. 2,50.

Der immer geistreiche und anregende Verfasser spricht zunächst in einem Kapitel «Vom Restaurieren», das heute eine Sache der Wissenschaft

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 Uebereinkommen 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. Joh. Winkler besetzt. Ein weiterer Personalwechsel trat auf den Schluss des Berichtjahres ein, indem Herr Sekretär Bœufvé, 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 fortdauern 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 Berichtsjahres 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 Berichtsjahres noch nicht durchgeführt.

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

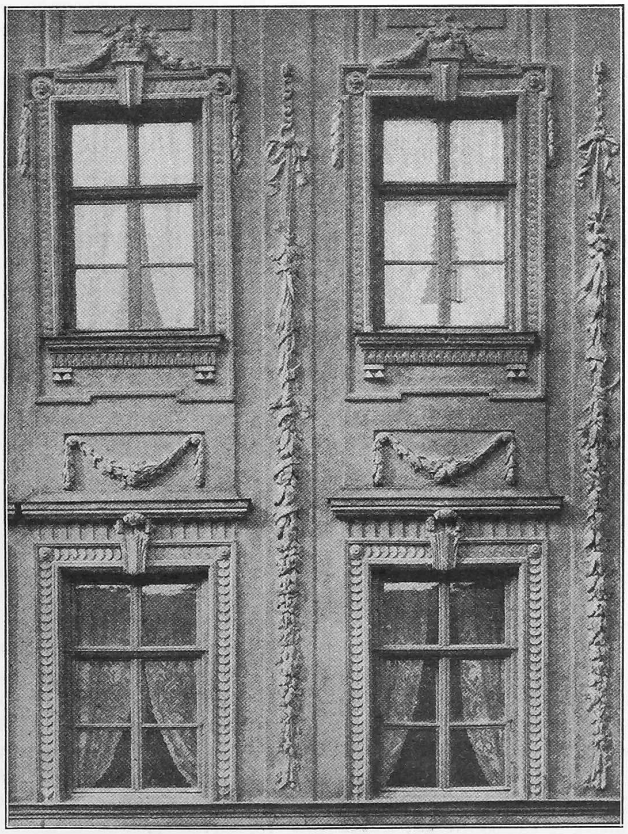

Abb. 2. Detail von einem Hause am Promenadenplatz in München.

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 Schluss des Berichtsjahres 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 Berichtsjahres 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-Zweisimmen — Fortsetzung der Trambahn Luzern von Emmenbrücke bis zur Station Emmenbrücke (S. B. B.) — Wynentalbahn — Chillon-Byron-Villeneuve — Salvan-Châtelard (II. Sektion der Linie Martigny-Châtelard) — Gais-Appenzell — Eigerwand-Eismeer (Jungfraubahn).

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

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

[1]) Siehe unter Literatur Seite 207.