

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 43/44 (1904)  
**Heft:** 18

## **Wettbewerbe**

### **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:** 18.04.2026

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

Die Knickgefahr der einzelnen Stangen in der Nähe des Stützenumfanges wird durch diese Bestimmungen unberücksichtigt gelassen und die Möglichkeit der Verwendung zu dünner Eisenstäbe nicht ausgeschlossen.

Zur Erleichterung der Kontrolle werden im Anhang einige praktische Fälle vollständig durchgerechnet. Es ist noch hervorzuheben, dass bei T-förmigen Konstruktionen die wirksame Plattenbreite  $\leq$  wie  $\frac{1}{3}$  der Stützweite des Balkens angenommen wird, diese Breite jedoch nicht grösser als der Trägerabstand sein darf.

Die hier kurz angedeuteten Regeln sind aus der Praxis wichtiger Eisenbetonunternehmungen entstanden und dürfen zweifellos als hinreichend für eine gesunde Dimensionierung und Ausführung erachtet werden. F. Schüle.

## Wettbewerb für den Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern.

(Mit einer Tafel.)

Wir veröffentlichen nachstehend das Gutachten des Preisgerichtes über den Wettbewerb für den Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern. Zugleich bringen wir auf der Tafel und den Seiten 214 und 215 die zwei je mit einem II. Preise „ex aequo“ bedachten Arbeiten Nr. 14 mit dem Motto „Zeitgeist“ von Richard Kissling in Zürich und Nr. 21 mit dem Motto „Luzern, Alle aussteigen“ von Antonio Chiattone in Lugano, sowie den mit einem III. Preise ausgezeichneten Entwurf Nr. 23 mit dem Motto „Gotthard“ von C. Raymond-Günthert in Paris zur Darstellung.

### Bericht des Preisgerichtes.

Zu dem am 16. März abgelaufenen Termin für die Einlieferung von Projektskizzen zum figürlichen Schmuck des Hauptportals des Aufnahmegebäudes in Luzern sind rechtzeitig 25 Projekte samt drei Varianten eingelaufen. Die am 21. und 22. März in Luzern versammelte Jury fand dieselben in einem Saale des Kurgebäudes, alle gleichmässig und genügend beleuchtet, aufgestellt. Schon vor der Inangriffnahme der Beurteilung und während derselben zu wiederholten Malen wurde der Aufstellungsort besichtigt, um sich genaue Rechenschaft zu geben, wie bestimmte Projekte an dieser Stelle wirken würden. Auch wurden zur Beurteilung der Grössenverhältnisse Gerüststangen auf den Pylonen und dem Giebel aufgestellt.

Die Projektskizzen trugen nachstehende Motti:

Nr. 1: *Von dem Berge zum Meer*, Nr. 2: ?, Nr. 3: *Kreis mit eingezeichnetem Kreuz* (gez.), Nr. 4: *Zeit*, Nr. 5: *Aminta*, Nr. 6: *Schwarzer Kreis* (gez.), Nr. 7: *Luzerna*, Nr. 8: *Dampfkraft*, Nr. 9: *Gotthardbahn*, Nr. 10: *Geschwindigkeit, Wissenschaft, Arbeit*, Nr. 10<sup>a</sup>: *Alma*, Nr. 11: *Siegesfahrt 14280*, Nr. 12: *Sine commentarius*, Nr. 13: *Alle Wege neue Bahnen*, Nr. 14: *Zeitgeist*, Nr. 15: *Berglokomotive*, Nr. 16 und 16<sup>a</sup>: *Dem Verkehr*, Nr. 17: *Vorwärts*, Nr. 18: *Acqua e Fuoco*, Nr. 19: *Luzerna, Herz der Schweiz*, Nr. 20: *Luzern*, Nr. 21: *Luzern, Alle aussteigen*, Nr. 22: *Fais ce que dois*, Nr. 23: *Gotthard*, Nr. 24: *Espoir*, Nr. 25: *Travail*.

Ueber einige eingelaufene anonyme Mitteilungen ging das Preisgericht zur Tagesordnung über.

Schon bei der ersten, allgemeinen Besichtigung gelangte das Preisgericht zur Ueberzeugung, dass der Erfolg des Wettbewerbes ein sehr mässiger sei. Viele der Projekte waren ganz dilettantenhaft gedacht und ausgeführt, ebensovielen hatten sich über die übliche Gruppe von drei Figuren, einer mittlern mit zwei sitzenden Seitenfiguren nicht aufgeschwungen und es fehlte vielfach ein charakteristischer, die Beziehungen zum Gebäude darstellender Inhalt. Andererseits waren wieder so gesuchte und gekünstelte Motive gewählt worden, dass sich ein Zusammenhang mit dem Gebäude niemals ohne den beigegebenen Text erraten liess. Einige ganz hervorragende künstlerische Arbeiten mussten leider bei Seite gestellt werden, weil darin doch zu wenig Rücksicht genommen war auf den Aufstellungs-ort und auf die absolute Notwendigkeit, eine geschlossene architektonisch — nicht malerisch — wirksame Gruppe dort anzubringen. Entwürfe, wie Nr. 1, 18 und 22, wären wohl als Objekte für nähere Besichtigung, zur Aufstellung in einem Vestibül oder einem Park geeignet, aber nicht auf eine Höhe von 18 m und in vorwiegender Beleuchtung von hinten (die Front des Bahnhofes ist direkt nach Norden orientiert). Wenn man solchen

Werken auch alle Anerkennung zollen muss, so dürfen sie doch jenen nicht vorangestellt werden, welche sich dem Zwang der bestehenden Verhältnisse unterordnen und dadurch zu Kompositionen von mehr relativem Wert wurden. Hauptsächlich aber haben die wenigsten Projektanten darauf Rücksicht genommen, dass die Gruppen ebensoviel und gut beleuchtet gesehen werden von den Seiten — z. B. von der Tramstation vor dem Hotel St. Gotthard — als gerade von vorne und haben dieser Profilstellung zu wenig Bedeutung eingeräumt. Endlich nahmen viele auch zu wenig Bedacht auf die Ausführung in Bronze, die wegen ihrer dunkeln Farbe ganz besonders eine klare, einfache Komposition, aus wenigen Hauptpartien zusammengefügt, verlangt.

So konnte die schliessliche Beurteilung nicht zur Wahl von ohne weiteres ausführbaren Projekten gelangen, darum auch nicht zur Zuerkennung eines ersten Preises; nur der Wortlaut des Programmes und die Verpflichtung, überhaupt Preise zu verteilen, zwang die Jury zur Hervorhebung einiger Skizzen, die wenigstens inhaltlich etwas charakteristisches, dem Zweck angepasstes, nicht banales vorbrachten, vor deren Ausführung immerhin noch eingehende Studien und wesentliche Verbesserungen stattfinden müssen.

Natürlich kam das Flügelrad wiederholt vor, sowohl einrädig, wie mit zwei Rädern, die Figur darauf stehend oder sitzend. Es liegt in dieser Form unzweifelhaft eine verständliche Symbolisierung der Eisenbahn, deren Verwendung nicht abzuweisen ist, wenn sie richtig angebracht wird, was aber meistens nicht der Fall ist. Ganz sinnlos ist besonders der Stand eines Fusses auf dem einfachen geflügelten Rade. Entweder wird dadurch das Rad im Laufe aufgehoben — oder der Fuss gleitet über das Rad herunter — immer gibt es einen Widerspruch gegen die beabsichtigte Symbolisierung, den auch die Kunst sich nicht erlauben darf. Mehrfach erscheint ferner eine Mittelfigur mit einer kleinen Lokomotive auf dem rechten Arm, wie die Gründer von Klöstern die Modelle ihrer Bauwerke tragend, ein Gedanke, der offenbar hier auch nicht am rechten Platz ist. Dann finden sich sowohl in der Hauptgruppe, wie namentlich in den Nebengruppen, viele genrehafte Einzelheiten, die hier ganz wirkungslos bleiben würden und für eine solche architektonische Aufgabe sich überhaupt nicht eignen.

Beim ersten Rundgang fielen wegen zu auffallenden Schwächen bezüglich Ausführung und Inhalt aus der Wahl: die Nr. 3, 4, 11, 12, 13, 16, 16<sup>a</sup>, 19; zusammen 7 Projekte.

Im zweiten Rundgang wurden eliminiert:

Nr. 2. «?». Eine konventionell aufgebaute Gruppe, ziemlich flüchtig ausgeführt, im einzelnen etwas kleinlich, der linke Arm des Merkur durchschneidet störend die posierte Mittelfigur, deren Bedeutung nicht verständlich ist.

Nr. 5. «Aminta». «Der Genius des Fortschritts von Vernunft und Humanität geleitet», mit stark zerrissener, zackiger Silhouette. Die Hauptfigur, deren rechter Fuss auf dem Flügelrad steht, trivial, die Seitenfiguren unverständlich und genrehaft.

Nr. 10 «Geschwindigkeit, Wissenschaft und Arbeit» (!) verliert sich in zu viel Kleinlichkeiten und wirkt darum unruhig. Die Mittelfigur in gesuchter Stellung, rechts daneben ein sitzender Herkules, der eine Weltkugel trägt, auf welcher das Flügelrad läuft, das als Stütze für die rechte Hand der Mittelfigur dient! Die Variante bringt als Aufsätze der Pylonen eine italienische Bahnwärterin mit ihrem Kind und eine Weichenwärterin mit der Laterne in der hoch gehaltenen Rechten!

Nr. 15. «Berglokomotive». Eine kauende Riesenfigur, in der erhobenen Linken die Fackel schwingend: «die Verkehrskunst»; unter ihrem Schutz in ganz kleinem Masstab: «die Fruchtbarkeit» eine Frauengestalt und die «Tätigkeit», eine Miniaturputte mit Werkzeugen. Auf den Pylonen stehen sich «Zeit» und «Schnelligkeit» als Putti, welche zweirädrige Flügelräder lenken, einander gegenüber.

Nr. 20. «Luzern». Eine etwas komplizierte Gruppe, aus 4 Figuren zusammengesetzt: in der Mitte ein Merkur, von einem hinter ihm stehenden geflügelten Genius, der in der erhobenen Linken die Fackel trägt, vorgeführt: «Die Eisenbahn führt den Handel in Luzern ein», zwischen zwei allzu symmetrischen, sitzenden Männergestalten; auf den Pylonen je drei Putti auf einander turnend.

Nr. 24. «Espoir» und Nr. 25. «Travail». Zwei unter sich verwandte, dilettantenhaft und konventionell ausgeführte Gruppen mit ungeschönen Proportionen der Körper.

Für die dritte Auswahl blieben nun noch 11 Skizzen übrig:

Nr. 1 «Von dem Berge zum Meer» gehört zu den künstlerisch vornehmsten Darstellungen, eignet sich aber wegen ihres malerischen Aufbaus nicht an diese Stelle. Schon die schräge Haltung der Mittelfigur mit dem langen, nach unten sich ausbreitenden Gewand, unter dessen hochaufgebautem Saum die Füsse der Figur sichtbar sind — den einen auf das Rad

## Wettbewerb für den Figurenschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern.



Abb. 1. II. Preis «ex aequo». — Motto: «Luzern, Alle aussteigen». — Verfasser: H. Ant. Chiattoni in Lugano.

gestellt — wäre hier undenkbar; oben seitlich umschweben sie zwei Genien, mit ihren Oberkörpern wieder nach aussen gerichtet, sodass die Gruppe oben eine bedeutendere Breitenentwicklung zeigt als in der Mitte. Besonders von der Seite gesehen würde die Gruppe sehr unvorteilhaft wirken. Sie stellt dar: «die vom südlichen zum nördlichen Meer dahinfahrende Eisenbahn, Handel und Industrie mit sich bringend».

Nr. 6 und 6<sup>a</sup> *Schwarzer Kreis* (gez.) bringen die sonderbare Idee, dass vier Männer mühsam einen Wagen — in Nr. 6 mit Stricken vorwärts ziehen, — in Nr. 6<sup>a</sup> mit Kurbeln an den Rädern treiben, als ob es sich hier um eine Glorifikation der menschlichen Muskelkraft handeln würde, — während auf den Wagen Genien — beim einen Projekt sogar ein geflügelter — aufgestellt sind, die dadurch natürlich nur die Bedeutung eines von Menschen gezogenen leblosen Idols erhalten. Bei Nr. 6 fällt die Gruppe zudem ganz auseinander, die Männer stehen in zu weiten Abständen unter sich und vom Wagen, es fehlt an der notwendigen Geschlossenheit und den Pylonenfiguren an Schönheit.

Nr. 7 *«Luzerna»* zeigt allerdings einen geschlossenen einheitlichen Aufbau in üblicher Dreiteilung mit einer steifen, strengmonumentalen Mittelfigur in langem, faltigem Gewand, eine Krone auf dem Haupt, den mittelalterlichen Fürstendarstellungen nachgebildet, die ihr Klostermodell — hier eine Lokomotive — auf dem Arm tragen. Es ist «Luzern, als Förderin des Eisenbahnbaus!» Daneben «Handel» — ein knieender Merkur — «Verkehr», «Landwirtschaft» und «Industrie». Zu schablonenhaft.

Nr. 8. *«Dampfkraft»*. Die aus kraftvollen, nur liegenden Gestalten zusammengesetzte Gruppe symbolisiert «die Dampfkraft im Dienste der Eisenbahn»: eine auf dem Doppelrad liegende vorwärts strebende Figur, zur Seite zwei Athleten, «welche mit Macht die Exzentrerscheiben drehen», mit ihren Beinen weit seitlich über den Sockel hinausragen, während die Mittelfigur «sich gegen die Dampfvolken stemmt und dadurch mächtig nach vorne getrieben wird!». Leider ist dieser tiefe Gedanke in der Ausführung ganz unverständlich und mit dem — einem Fischschwanz gleich — nach rückwärts fliegenden Bein und Gewandung für die Silhouette ganz unmöglich.

Nr. 9. *«Gotthardbahn»*. Auch hier ragen die Beine der beiden liegenden Seitenfiguren — ein Mann mit Bergstock und eine Frau in Rückenansicht mit einer Tafel — viel zu weit über die Breite des Postaments hinaus. Der männlichen, nackten, sitzenden athletischen Mittelfigur, von andern Denkmälern bekannt, ist hier kein rechter Sinn zu unterlegen. Auf den Ecken ein Gepäckträger und ein Weichensteller mit der Laterne.

Nr. 14. *«Zeitgeist»*. Hier findet sich einmal eine — übrigens auch nicht neue — physisch denkbare Verwertung des Flügelrades, auf dessen

verbundenen Flügeln ein Genius entschieden vorwärts strebend kniet. Wenigstens gibt es hier kein Hindernis für das Vorwärtstreiben der Räder. Unter den ausgespannten Schwingen ruhen zwei menschliche Gestalten: «Die Menschheit, die unter dem Flügelradschlag erwacht!», die wohl etwas zu stark beschattet werden, immerhin die Form der Maschine seitlich abrunden. Mehr als in den meisten andern Projekten ist hier an eine Ausführung in Bronze gedacht. Auf den Pylonen zwei ländliche «Idyllen», ein Jüngling mit einem jungen Stier, für den die symmetrierende Gruppe eines neben einem Felsblock stehenden Mädchens doch gar zu inhaltslos ist. Diese Gruppen würden übrigens bei richtiger Aufstellung — mit der Schmalseite der Plinte nach vorne, — nur gewinnen.

Nr. 17. *«Vorwärts»*. Mehr konventionell aufgebaut. Drei Jünglinge in gleichem Charakter und gleichem Alter, ohne alle Gegensätze. Der mittlere steht hoch aufgerichtet mit dem rechten Bein auf dem Flügelrad und hält in der rechten, hochehobenen Hand die Fackel, sodass eine ununterbrochene senkrechte Linie von der Plinte bis zur Spitze der Fackel entsteht, die durch tiefe Einschnitte von den seitlichen Figuren getrennt ist, welche «Mathematik» und «Physik» symbolisieren. Die Figuren auf den Pylonen sind sehr hübsch aufgefasst.

Nr. 18 *«Acqua e fuoco»* gehört zu den künstlerisch hochstehenden, aber nicht verwendbaren Skizzen. Die Gruppe baut sich in geschlossener Masse aus vier Figuren auf; links, vom Rücken gesehen, stark zurückgebogen, ein Mann, der die Arme um den Leib einer aus den Wogen aufsteigenden Frauengestalt schlingt; die Vereinigung von Feuer und Wasser. Dahinter steht ein Genius auf dem Leib eines mächtigen Drachen, des Dampfes, ihn lenkend, dessen aufgesperrter Rachen unten rechts sichtbar wird. Für diese Stelle zu gedankentief und in der Erscheinung eine kaum zu entwirrende Masse, da sich die einzelnen Figuren zu viel überdecken und durchschneiden. Ob der Verfasser an die Ausführung in Bronze gedacht hat? Auch hier ist die Pylonenbekrönung von besonderer Schönheit.

No. 21. *«Luzern, Alle aussteigen»*. In der Massenverteilung trefflich, mit grossen, einfachen, streng architektonisch sich aufbauenden Linien. Eine mächtige Frauengestalt mit flatterndem Gewand steht auf einem Wagen, beide Arme symmetrisch auf die neben ihr stehenden Hebel gelegt, zur Seite des Wagens zwei halb liegende, halb knieende Männer, an Prellböcke stossend, mit den Pufferscheiben vor sich. Man darf der interessanten Komposition nur nicht die etwas weitgeholtte Idee des Künstlers unterlegen, nicht in der Mittelfigur «eine die Weichen öffnende» Gestalt sehen, «welche alle Züge in den Bahnhof Luzern einfahren lässt», während die Puffer «den Zügen Halt gebieten», sondern einfach die Versinnlichung einer mächtig vorwärts drängenden Kraft, welche alle Hindernisse wegzuschieben im



### Wettbewerb für den Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Zeitgeist». — Verfasser: H. Richard Kissling in Zürich.

Seite / page

214 (3)

leer / vide /  
blank

## Wettbewerb für den Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern.



Abb. 2. III. Preis. — Motto: «Gotthard». — Verfasser: H. C. Reymond-Günther in Paris.

Stande ist, — wenn man will: die Personifikation einer Lokomotive. Die beiden ziemlich genrehaften, zu stark bewegten Seitengruppen, «Abfahrt» und «Ankunft» andeutend, stimmen nicht recht zu dieser monumentalen Mittelgruppe.

Nr. 22. «Fais ce que dois». Eine flott modellierte Skizze, die aber eher über das Portal einer landwirtschaftlichen Ausstellung gehört, als auf einen Bahnhof, zu welchem die in dichtem Laubwerk sitzende weibliche Figur, einen Stier zur Seite, nicht in Beziehung zu setzen ist. Der Aufbau ist auch mehr als notwendig malerisch aufgefasst.

Nr. 23. «Gotthard». Unter den nach üblichem Schema aufgebauten Gruppen, mit einer Mittel- und zwei sitzenden Seitenfiguren, gehört wohl diese Skizze zu den besten. Die Mittelfigur, hoch sitzend, in lebhafter Geste nach vorne geneigt, in der rechten, erhobenen Hand die Fackel, hat neben sich zwei weibliche, sitzende Gestalten, deren Beine nach rückwärts gerichtet sind, so dass die Silhouette von der Seite sehr gut wirkt. Kaum eine Komposition ist so auf die wichtige Seitenansicht berechnet wie diese. Ein flatterndes, hinter dem Haupt hoch aufliegendes Gewand wäre wohl zu entbehren. Auf den Ecken je zwei Kinder in geschlossener, kraftvoller Gruppe.

Nach wiederholtem Vergleichen und Abwägen der Skizzen der letzten Auswahl wurden folgende drei als relativ beste ausgewählt:

Nr. 14, 21 und 23, und weiter beschlossen die beiden erstgenannten Projekte gleichwertig in zweite, Nr. 23 in dritte Reihe zu stellen und den zur Verfügung stehenden Betrag von 5000 Fr. in zwei zweite Preise à 1800 Fr. und einen dritten Preis von 1400 Fr. zu verteilen. Die darauf folgende Eröffnung der Couverts ergab folgende Namen als Verfasser der genannten Projekte:

Nr. 14. «Zeitgeist». R. Kissling in Zürich;

Nr. 21. «Luzern, Alle aussteigen». Ant. Chiattono in Lugano und

Nr. 23. «Gotthard». C. Reymond-Günther in Paris.

Die Jury glaubt schliesslich der Kreisdirektion II der Schweizer Bundesbahnen auch noch eine Revision der in Aussicht genommenen Ausführungsmasse empfehlen zu dürfen.

Damit hält sie ihre Arbeit für beendet.

Die Jury:

Auer, Professor, Architekt der Bundesbahnen, Bern,

Schnyder, Architekt und Baudirektor, Luzern,

Lanz, Bildhauer in Paris,

Volz, Professor und Bildhauer, Karlsruhe,

Schraff, Direktor der Gotthardbahn, Luzern,

Hui, Mitglied der Kreisdirektion, Basel.

## Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1903.

(Fortsetzung.)

Die Bauausgaben für den Simplontunnel während des V. Baujahres (1. Oktober 1902 bis 30. September 1903) beziffern sich auf 12 265 850 Fr. und die Gesamtausgaben bis 30. September 1903 auf 50 063 508 Fr.

Wie im vorjährigen Bericht erwähnt, fanden zwischen der Bauunternehmung Brandt, Brandau & Comp. und der Jura-Simplon-Bahngesellschaft Unterhandlungen statt über das von ersterer gestellte Begehren um Abänderung des Bauvertrages infolge der eingetretenen Bauschwierigkeiten. Nachdem die vom Eisenbahndepartement bestellte Expertenkommission im Februar 1903 ihr Gutachten abgegeben und die Bauunternehmung auf dasselbe geantwortet, entwarf die Liquidationskommission der Jura Simplon-Bahn ein erstes Projekt zu einem Zusatzvertrag, welches in mehreren Konferenzen von Abgeordneten des Bundesrates und der genannten Kommission beraten und modifiziert wurde.

Das definitive Vertragsprojekt vom 18. September 1903, durch welches alle Forderungen der Bauunternehmung endgültig bereinigt werden, wurde am 9. Oktober 1903 von den beiden Parteien unterzeichnet und am selben Tage vom Bundesrate genehmigt.

Dieser Zusatzvertrag setzt die der Unternehmung gegenüber den Abmachungen vom 15. April 1898 und dem ersten Nachtragsvertrag vom 9. November 1898 zu leistenden Mehrzahlungen wie folgt fest:

A. Tunnel I:

1. Für die Installationen . . . . . Fr. 1 400 000
2. Für die Erstellung einer zentralen Ausweiche von 500 m Nutzlänge im Tunnel II mit zwei Verbindungen zwischen den beiden Tunneln, statt der im Bauvertrag vorgesehenen Ausweiche von 400 m Nutzlänge im erweiterten Tunnel I ohne Verbindung mit Tunnel II, Fr. 1 223 000
3. Für denjenigen Teil des Tunnels I, welcher infolge des raschern Arbeitsfortschritts auf der Nordseite im elften Kilometer (vom Nordportal an gerechnet) zu erstellen ist; mutmassliche Entschädigung für diese im Bauvertrag nicht vorgesehene Arbeit nach Stand des Fortschrittes auf Ende Dezember 1903: 400 m zu Fr. 300 . . . . . Fr. 120 000
4. Für die von der Nordseite her im Gefäll von 7 ‰ ausgeführten Arbeiten; mutmassliche Ausgabe 800 m zu Fr. 250 . . . . . Fr. 200 000
5. Beitrag an die Erstellung einer zweiten Dohle zwischen dem Südportal und Km. 4,450 Fr. 157 per m, d. h. etwa . . . . . Fr. 700 000
6. Der Vollendungstermin für Tunnel I, welcher auf 13. Mai 1904 festgesetzt war, wird bis zum 30. April 1905 verlängert und die im Bauvertrag vorgesehene Vollendungsprämie von 5000 Fr. per Tag auf 2000 Fr. herabgesetzt.