

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 17

## 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:** 22.02.2026

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

INHALT: Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909. — Elektrizitätswerk am Lötsch. — Miscellanea: Die Wettbewerbspläne für Gross-Berlin. Städtebau-Ausstellung Berlin 1910. Der Wiederaufbau des Markusturmes in Venedig. Einphasenbetrieb auf Vorortlinien des Lyoner Tramwaynetzes. Das Zürcher Kunsthaus. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Kanalisation der Stadt Zürich. Neues Bezirksgebäude in Zürich III.

Deutsches Museum in München. Eidg. Polytechnikum. Stadtplan-Konferenz in London. — Konkurrenz: Genfer Lokalarchitektur. Neues Kunstmuseum Basel. Rheinbrücke in Laufenburg. Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin. Primarschulhaus Meiringen. — Literatur: Elektrotechnik. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.; Stellenvermittlung.

## Band 55.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 17.

## Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseum in Basel.

## I.

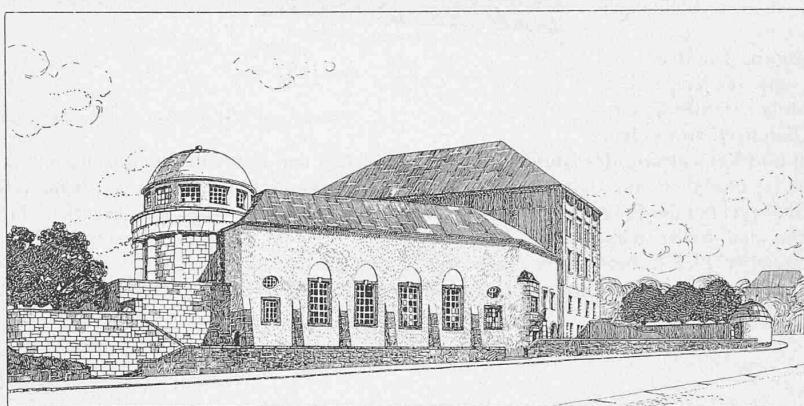
Bereits auf Seite 121 dieses Bandes konnten wir unsern Lesern die Kennworte der vom Preisgericht ausgezeichneten Entwürfe, sowie die Namen der Verfasser der je mit einem gleichhohen Preise bedachten sechs Projekte zur Kenntnis bringen und auf den Seiten 134 und 151 liessen wir die Namen der Architekten folgen, von denen die Pläne der weitern drei vom Preisgericht lobend erwähnten Entwürfe herrühren.

Heute beginnen wir mit der übungsgemässen Wiedergabe der prämierten Projekte und zwar zunächst jener mit dem Motto „Musarum Delubrum“ der Architekten Joss und Klauser in Bern, „Rauchsicher“ der Architekten Widmer

und Erlacher in Basel und „Hie Schweizerboden“ von Architekt Albert Rieder aus Basel in Berlin.

Das Gutachten des Preisgerichtes ist infolge einer Zwischenfrage, die sich nachträglich ergeben hat, noch nicht veröffentlicht, sodass wir es nicht, wie wir sonst zu tun pflegen, den Darstellungen beiderdrucken können; wir hoffen, solches werde bei Veröffentlichung des zweiten Teils der prämierten Pläne möglich werden. Vom 24. Februar bis zum 9. März d. J. fand die Ausstellung der Entwürfe statt, die stark besucht wurde, und das Ergebnis oder vielmehr die Ergebnislosigkeit des mit so grosser Spannung erwarteten Wettbewerbes ist namentlich in der Basler Tagespresse Gegenstand lebhafter Erörterung gewesen.

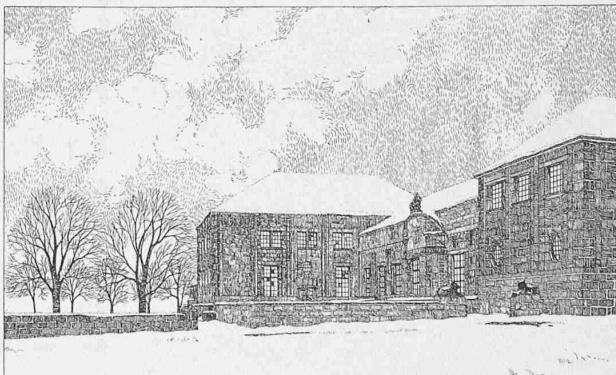
Der von den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, die dem Programm zu Grunde lagen, abweichende Beschluss des Preisgerichtes, keine Rangordnung unter den prämierten Entwürfen aufzustellen, sondern sechs Projekte mit gleichhohen Preisen auszuzeichnen, und — wie einer offenbar offiziellen Mitteilung an die



Ansicht von Westen; Erweiterung unten am Steinentorberg.

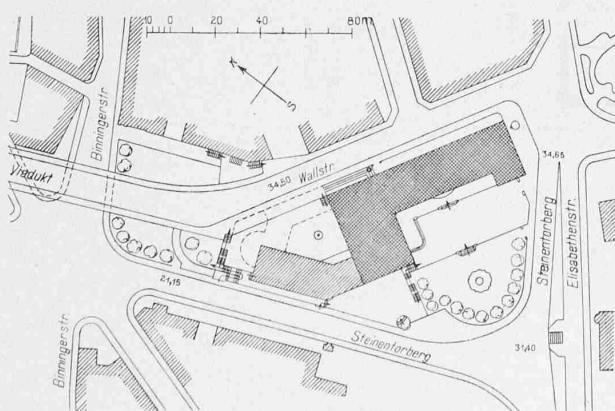
Zeitungen zu entnehmen war — der ausschreibenden Behörde zu empfehlen, die Verfasser dieser sechs sowie jene der drei lobend erwähnten Projekte zu einem engern Wettbewerb zu veranlassen, ist das unumwundene Eingeständnis dieses Misserfolges. Zurückzuführen ist derselbe, wie allgemein zugegeben wird, auf zwei Programmpunkte, und zwar zunächst auf die im Programm offen gelassene Frage der eventuellen Anlage eines Viaduktes in der Verlängerung der Wallstrasse und sodann auf die Vorschrift, in der Gebäude-Anlage Raum für einen eventuell später zu erstellenden Hörsaal für 600 bis 800 Personen vorzusehen. Letztere Bedingung stellt an sich eine wesentliche Belastung des Programmes dar, deren Notwendigkeit vielfach bezweifelt wird, während die Unentschiedenheit hinsichtlich des Viaduktes die Projektanten nötigte, in dieser Frage von sich aus für oder

gegen einen Viadukt Stellung zu nehmen, was zu Lösungen führte, die nicht unmittelbar untereinander verglichen werden konnten. Demgemäß ist wohl anzunehmen, dass das Preisgericht in seiner Auswahl, durch Vorzüge, die die Entwürfe nach ganz verschiedenen Richtungen auszeichnen, bestimmt wurde und dieselben wohl kaum als untereinander vollkommen gleichwertig bezeichnen wollte. Ein Vergleich der von uns auf den Seiten 219 bis 225 dieser Nummer dargestellten, sowie der in der



Ansicht von S-O, von der Elisabethenstrasse aus.

nächsten Nummer darzustellenden Pläne zeigt dies auf den ersten Blick. Ebenso geht aber erfreulicherweise aus den vorgeführten (und manchen ausgestellten, nicht prämierten) Entwürfen hervor, dass unter den Bewerbern sich Künstler befinden, die im Verein mit der Direktion des Museums im Stande sein werden, die für Basel wichtige Aufgabe in würdiger Weise zu lösen. Auch dass der gewählte Platz selbst die nötige Eignung hiezu besitzt, ist durch den Wettbewerb bestätigt worden.



Lageplan zum Entwurf „Musarum delubrum“. — Maßstab 1:3000.

## Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909.

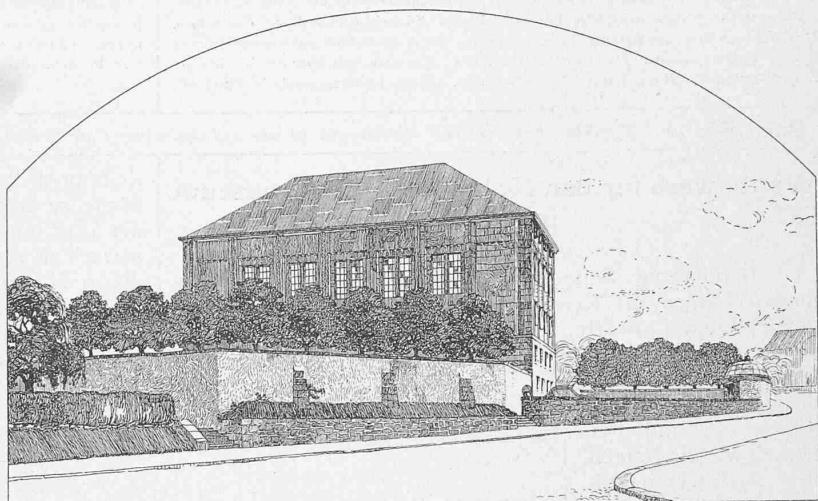
Dem Berichte des eidgen. Eisenbahn-departements über seine Geschäftsführung im Jahre 1909 (Bundesblatt Nr. 14 vom 6. April 1909) entnehmen wir folgende, unsre Leser besonders interessierende Daten:

**Organisation und Personal.** Anlässlich der allgemeinen Erneuerungswahlen trat der langjährige, verdiente Inspektor der Bausektion der technischen Abteilung, Herr *Huguenin*, aus Gesundheitsrücksichten von seiner Stelle zurück. Die erledigte Stelle wurde durch Beförderung des Herrn *A. Aeschlimann*, Kontrollingenieur I. Klasse, wieder besetzt. Ferner mussten vier Kontrollingenieure, die in andere Stellungen hinübertraten, ersetzt werden.

**Gesetze und Verordnungen.** Die Reorganisation der Bundesbahnen und diejenige des Eisenbahndepartements (Postulat Nr. 618) konnte im Berichtsjahre nicht mehr durchgeführt werden.

**Eisenbahn-Rückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.** Im Geschäftsbericht für 1908 ist bezüglich des Gotthardbahn-Rückkaufsprozesses von den Rechtsbegehren der Klägerin und denjenigen des Bundes Kenntnis gegeben und ferner mitgeteilt worden, dass auch die am 11. und 12. Dezember 1908 in Bern abgehaltenen Verhandlungen zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer

Motto: „Musarum delubrum“. — Architekten: *Joss & Klauser* in Bern.

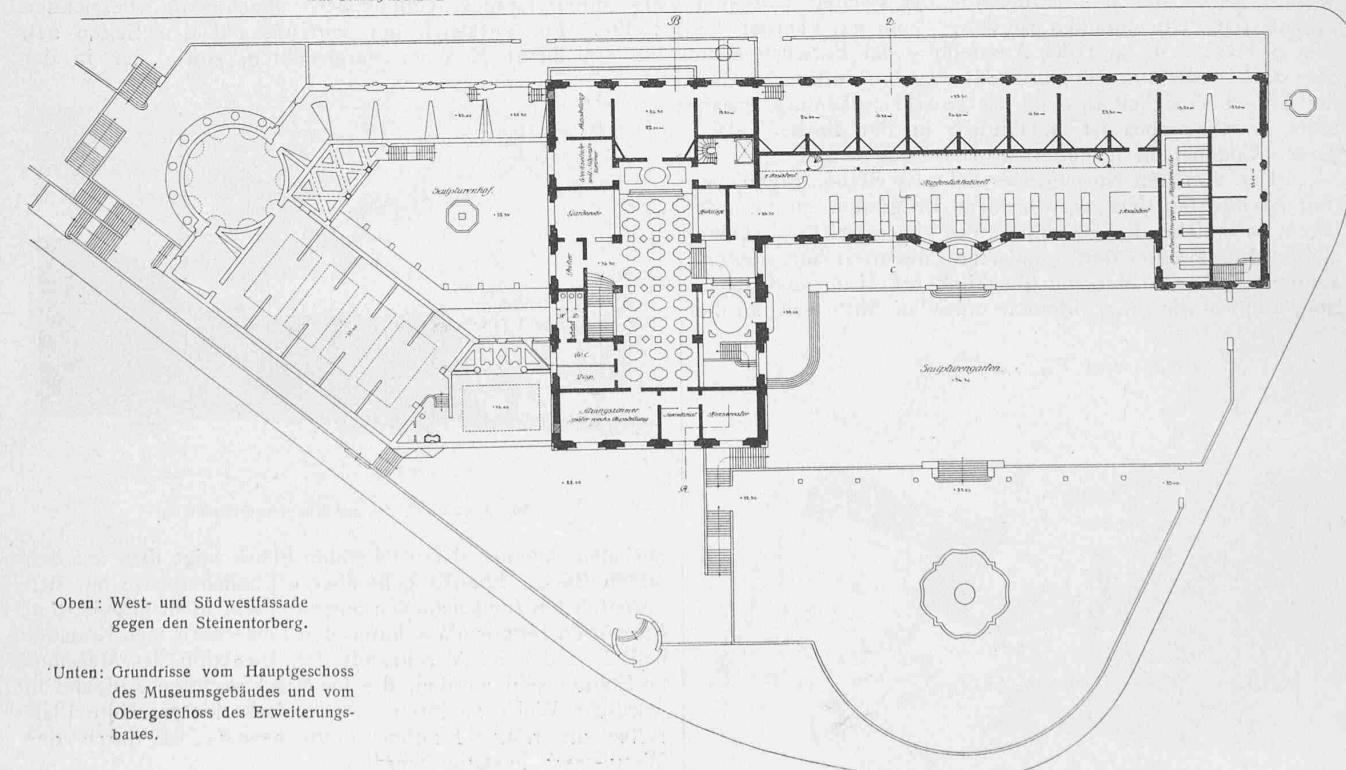
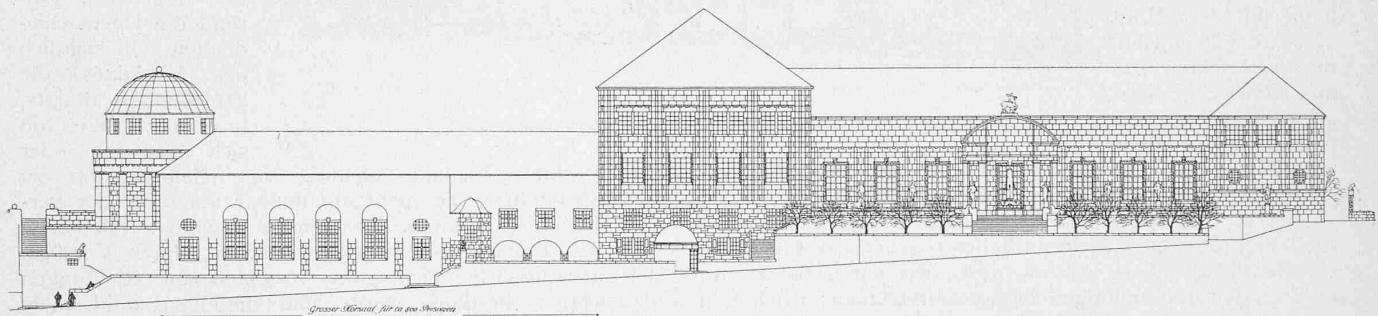


Ansicht von Westen, ohne den Erweiterungsbau.

solchen der Gotthardbahn-Gesellschaft zu keiner Einigung führten.

Die Direktion der Gotthardbahn reichte nun unterm 17. Februar 1909 ihre Replik beim Bundesgericht in Lausanne ein.

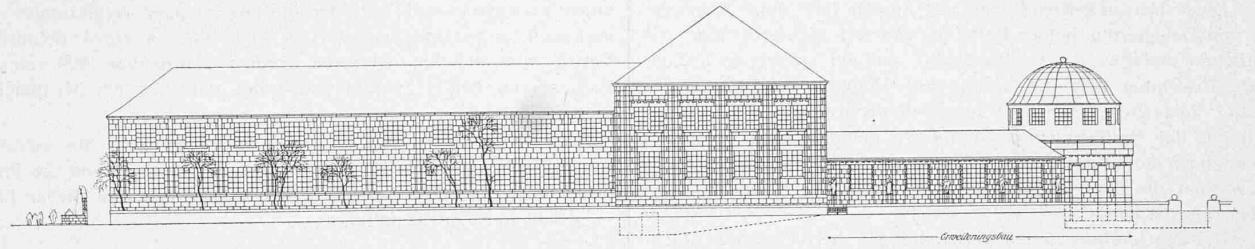
Am 15. April 1909 fanden in Bern zwischen einer Delegation des Bundesrates und der Gotthardbahn-Gesellschaft über den frei-händigen Rückkauf der Gotthardbahn weitere Unterhandlungen statt.



Oben: West- und Südwestfassade  
gegen den Steinentorberg.

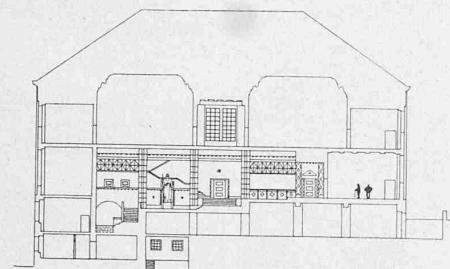
Unten: Grundrisse vom Hauptgeschoss  
des Museumsgebäudes und vom  
Obergescos des Erweiterungs-  
baues.

Masstab 1:800.



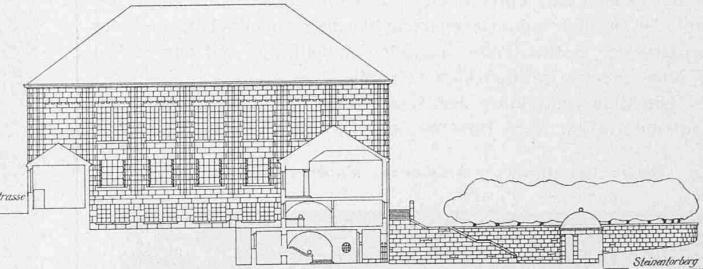
Fassade gegen die Wallstrasse des Museumsgebäudes mit dem Erweiterungsbau.

Zum Viadukt →

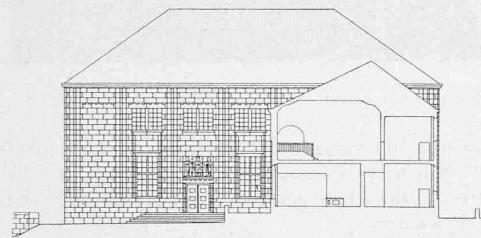


Schnitt A-B des Mittelbaus.

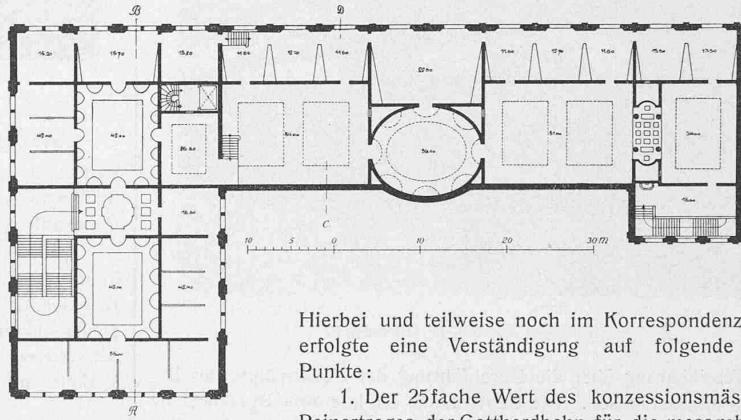
Masstab 1:800.



Nordwestfassade des Mittelbaus und Schnitt durch den Erweiterungsbau.

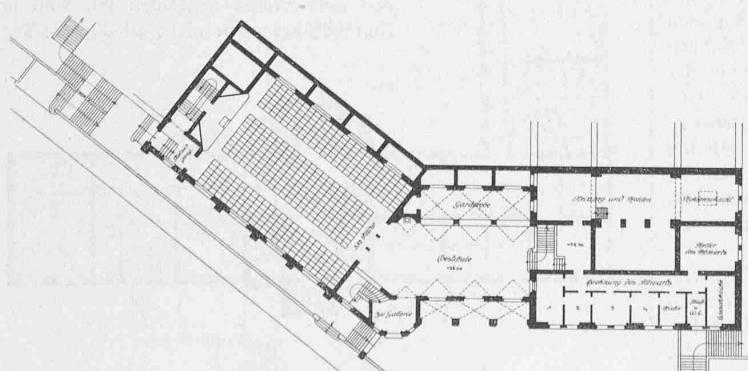
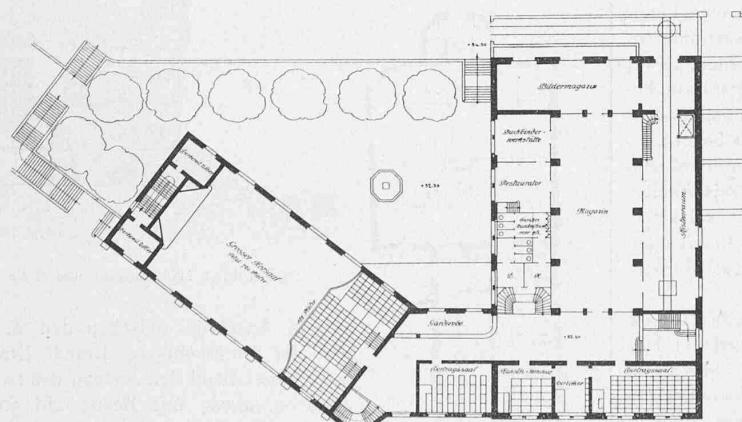


Südostfassade des Mittelbaus. Schnitt C-D.



Grundrisse vom Untergeschoß, Erdgeschoß und Obergeschoß des Museumsgebäudes.

Masstab 1:800.



Hierbei und teilweise noch im Korrespondenzwege erfolgte eine Verständigung auf folgende drei Punkte:

1. Der 25fache Wert des konzessionsmässigen Reinertrages der Gotthardbahn für die massgebende Rechnungsperiode wurde festgesetzt auf 21250000 Fr. (zweihundertzwölf Millionen fünfhunderttausend Franken).

2. Der Wert der von der Gotthardbahn an den Bund unentgeltlich abzutretenden Materialvorräte wurde festgesetzt auf 1500000 Fr.

3. Die entbehrrlichen Liegenschaften der Gotthardbahn wurden vom Bunde nach dem Buchbestande und zum Buchwerte vom 30. April 1909 übernommen und bar bezahlt. Dabei ist verstanden, dass auch die gemäss Titel „D. Vorbehalte“ der Klage (Seite 98 bis 101) und Ziffer VII, Seite 193 bis 195, der Klagebeantwortung bestandene Differenz verringert und erledigt sein soll.

Die Eidgenossenschaft reichte am 31. Juli 1909 ihre Duplik zu den strittigen Punkten ein, auf welche der Gotthardbahn gestattet wurde in einer Triplik zu antworten, die am 2. Dezember 1909 eingereicht worden ist.

Unterm 10. April 1909 stellte die Eidgenossenschaft beim Bundesgerichte das Gesuch, es möchte schon jetzt nach Art. 168 B. C. P. eine Expertenkommission bestellt werden, um in technischer Hinsicht festzustellen, ob und wie weit sich die von der Eidgenossenschaft zurückzukaufenden Anlagen und Einrichtungen am 1. Mai 1909 in vollkommen befriedigendem Zustand befinden.

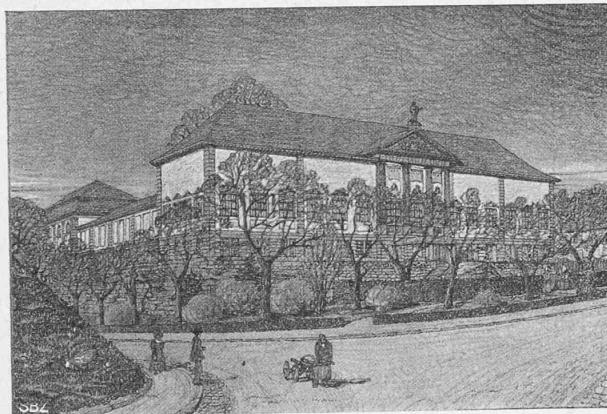
Auf den Antrag beider Parteien wurden vom Bundesgericht folgende Herren als Experten ernannt: *Karl Ritter Pascher*, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen in Wien; *Dr. F. Hennings*, Professor am eidgen. Polytechnikum in Zürich, und *Oberregierungsrat Franken* in Wiesbaden.

Diese Herren besichtigten Ende August 1909 unter Anwesenheit von Delegierten beider Parteien während mehrerer Tage die sämtlichen Anlagen der Gotthardbahn, und es erstatteten sodann am 22. November 1909 die Herren Prof. Hennings und Karl Ritter Pascher anlässlich einer vom Eisenbahndepartement einberufenen Konferenz den Parteien einen vorläufigen mündlichen Bericht über die von ihnen beim Augenschein gemachten Wahrnehmungen. Daraufhin wurden die Experten ersucht, nunmehr ihr schriftliches Gutachten auszuarbeiten.

Bei den konferentiellen Verhandlungen betreffend den Rückkauf der Gotthardbahn vom 15. April 1909 gelang es der bundesrätlichen Delegation, ein Einverständnis mit den anwesenden Vertretern der Gotthardbahn-Gesellschaft darüber zu erzielen, dass der Uebergang der Gotthardbahn mit allen Zubehörden auf den 1. Mai 1909 ohne Schwierigkeiten sich vollziehe.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen hat hierauf unterm 28. April 1909 mit der Direktion der Gotthardbahn

Motto: „Rauchsicher“. — Architekten: Widmer & Erlacher, Basel.

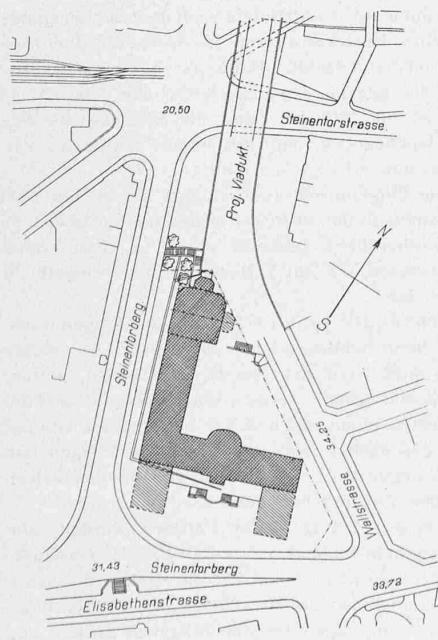


Ansicht gegen die südliche Gebäudeecke.

eine Vereinbarung über die Durchführung der Uebernahme des Betriebes abgeschlossen. Die Uebernahme erfolgte ohne irgendwelche Störung. Die Gotthardbahn-Gesellschaft trat mit dem 1. Mai 1909 in Liquidation. An Stelle der bisherigen Verwaltung ist eine Liquidationskommission von sieben Mitgliedern und drei Ersatzmännern als ausführendes Organ der Gesellschaft bestellt worden. Zwei Mitglieder der Liquidationskommission sind als Geschäftsführer bezeichnet, nämlich die Herren H. Dietter, bisher Direktionspräsident in Luzern; A. Schraff, bisher Direktionsvizepräsident in Luzern.

Die Gotthardbahn ist als Kreis V in das Netz der schweizerischen Bundesbahnen einverleibt worden.

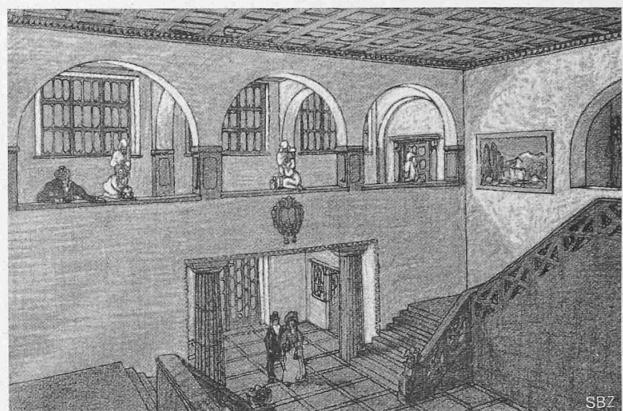
**Internationale Verhältnisse.** Das Jahr 1909 brachte in der Entwicklung unserer eisenbahnpolitischen Beziehungen zu Frankreich einen grossen Fortschritt. Die von der schweizerischen und der französischen Regierung mit der Annahme einer Uebereinkunft zwischen den beiden Staaten betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon betrauten Delegierten stellten am 10. Juni 1909 in Bern



Lageplan zu „Rauchsicher“. — 1 : 3000.

einen Vertragsentwurf fest, den die beidseitigen Regierungen unverändert guthiessen und am 18. Juni 1909 in einen definitiven Vertrag umwandelten. Derselbe wurde im Dezember 1909 von den Parlamenten beider Staaten genehmigt und trat am 31. gleichen Monats in Kraft.

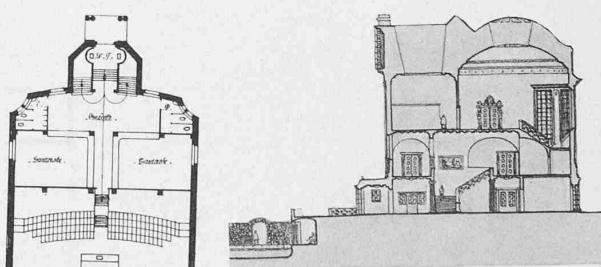
Durch den Abschluss dieses Vertrages wird die sofortige Erstellung der Abkürzung *Frasne-Vallorbe* gesichert und die Frage der *Faucille* in einer Weise geregelt, welche den Bau dieser Linie in absehbarer Zeit gestattet.



Halle im Erdgeschoß und Hauptgeschoß.

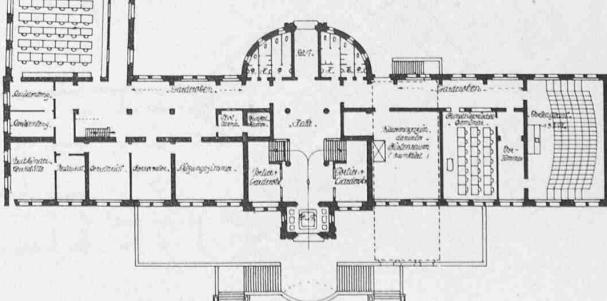
Da der Erstellung der *Faucille* der Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und des Bahnhofes Cornavin voranzugehen hat, wurden im Vertrage auch die Verhältnisse geregelt, wie sie sich nach dem Rückkaufe gestalten werden.

Der Staatsvertrag mit Frankreich enthält endlich die Bestimmung, dass Frankreich der französischen Ostbahn gestatte, sich an dem Bau der für die Linie *Münster-Grenchen-Lengnau* nötigen Baukapital zu beteiligen, sobald die zwischen der Verwaltung der S. B. B. und den neuen Konzessionären der Linie *Münster-Lengnau* über die Verkehrsteilung erzielte Verständigung angenommen sein wird.

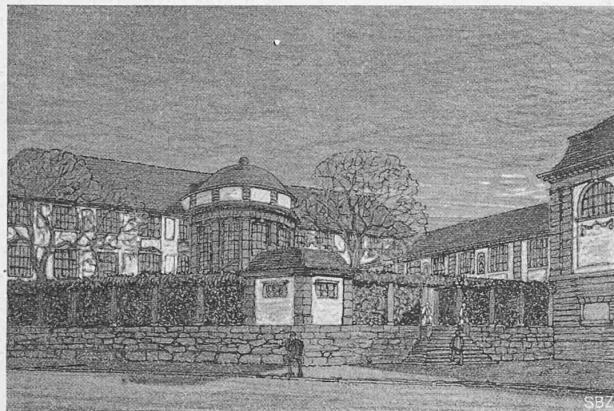


Schnitt durch Haupteingang und Halle.

Die Anstände zwischen den S. B. B. und der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie., betreffend den Ausbau des zweiten *Simplontunnels*, mit Bezug auf welche von der Unternehmerfirma die Vermittlung des Bundesrates angerufen ist, sind im Berichtsjahre noch nicht erledigt worden.



*Der achte internationale Eisenbahnkongress in Bern.* Der erste derartige internationale Kongress fand im Jahre 1885 in Brüssel statt zur Erinnerung an die im Jahre 1835 erfolgte Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie des europäischen Festlandes, Brüssel-Mecheln. An demselben waren die meisten europäischen Regierungen und einzelne amerikanische Staaten vertreten; als Abgeordnete der Schweiz waren die Direktoren Dietler, Jolissaint und Lommel erschienen.

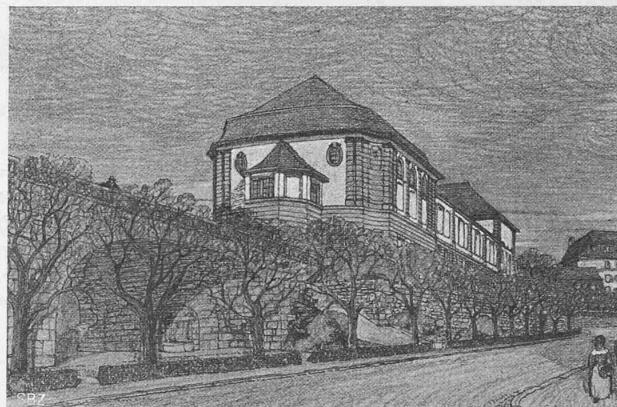


Ansicht von Norden, von der Wallstrasse.

Am Schluss des Kongresses wurde auf Grund einer Anregung des Ministers Van den Geereboom beschlossen, den Kongress zu einer ständigen Institution der Staaten und der Eisenbahnverwaltungen zu machen, behufs Förderung der eisenbahnwissenschaftlichen und eisenbahntechnischen Fragen, welche die Entwicklung des Eisenbahnwesens beständig hervorruft (Eisenbahnbau, Eisenbahnfahrdienst, Fahrbetriebsmittel, Eisenbahnbetrieb usw.). In der Folge wurde ein Direktionskomitee mit Sitz in Brüssel gewählt. Dem-

Kongressort. Bis zum Jahre 1905 wurden sieben Kongresse abgehalten: Brüssel 1885, Mailand 1887, Paris 1889, St. Petersburg 1892, London 1895, Paris 1900, Washington 1905.

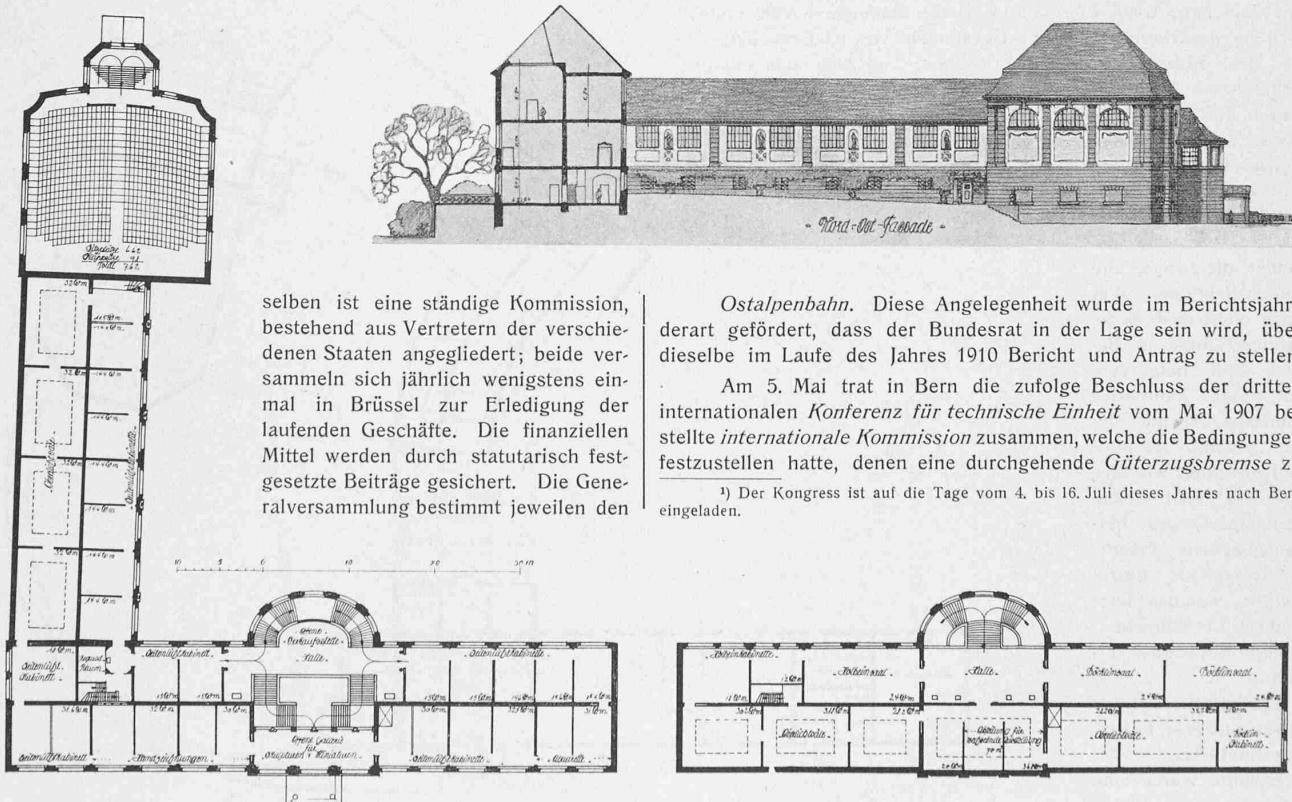
Der Bundesrat ist darauf eingegangen, den Kongress bei uns aufzunehmen, weil der Kongress selbst, nach den glänzenden Empfängen in Europa und Amerika, den Wunsch ausgesprochen hatte, zu einer grösseren Einfachheit zurückzukehren. Die grosse Zahl der angemeldeten Teilnehmer hat aber veranlasst, einen Aufwand von 150 000 Fr. in Aussicht zu nehmen, wovon 100 000 Fr. von der eidgenössischen Staatskasse und 50 000 Fr. von den Bundesbahnen getragen werden sollen. Der Empfang des Kongresses wird sehr sorgfältig und bis in alle Einzelheiten von einem lokalen Organisationskomitee vorbereitet, dem die Generaldirektion der Bundesbahnen und Vertreter der eidgenössischen Departemente angehören. Diesem Komitee sind unterstellt: ein Exekutivausschuss und ein Sekretariatsausschuss, sowie fünf Ortskommissionen in Bern, Lausanne, Interlaken, Luzern und Zürich.<sup>1)</sup>



Ansicht von Nordwesten, unten am Steinentorberg.

#### Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

Motto: „Rauchsicher“. — Verfasser: Widmer & Erlacher, Architekten in Basel.



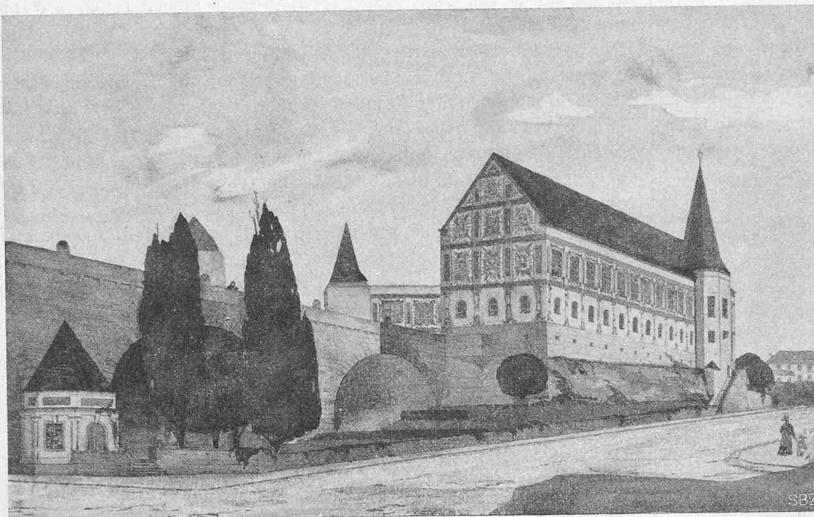
selben ist eine ständige Kommission, bestehend aus Vertretern der verschiedenen Staaten angegliedert; beide versammeln sich jährlich wenigstens einmal in Brüssel zur Erledigung der laufenden Geschäfte. Die finanziellen Mittel werden durch statutarisch festgesetzte Beiträge gesichert. Die Generalversammlung bestimmt jeweilen den

Ostalpenbahn. Diese Angelegenheit wurde im Berichtsjahr so gefördert, dass der Bundesrat in der Lage sein wird, über dieselbe im Laufe des Jahres 1910 Bericht und Antrag zu stellen.

Am 5. Mai trat in Bern die zufolge Beschluss der dritten internationalen Konferenz für technische Einheit vom Mai 1907 bestimmte internationale Kommission zusammen, welche die Bedingungen festzustellen hatte, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu

<sup>1)</sup> Der Kongress ist auf die Tage vom 4. bis 16. Juli dieses Jahres nach Bern eingeladen.

Grundrisse vom Erdgeschoss (Seite 222), Hauptriss und Obergeschoss (Seite 223).  
Masstab für Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:800.



Ansicht von Nordwesten, von unten am Steinentorberg.

genügen hat. Die Versammlung, an welcher 10 Staaten durch 31 Abgeordnete vertreten waren, wurde vom Vorsteher des Eisenbahndepartements eröffnet und vom technischen Direktor dieses Departements weitergeleitet. Das Schlussprotokoll, welches einerseits die Anforderungen feststellt, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu genügen hat, und anderseits das Programm enthält, nach welchem künftig Versuche mit solchen Bremsen vorgenommen werden sollen, wurde am 11. Mai unterzeichnet.

## **Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.**

Konzessionsgesuche wurden im Jahre 1909 27 eingereicht. Vom Jahre 1908 her waren noch 89 Gesuche anhängig. Von diesen 116 Gesuchen sind von den eidgenössischen Räten 22 durch Erteilung der gewünschten Konzession erledigt worden; 15 Gesuche konnten als zurückgezogen oder weil sie gegenstandslos geworden waren, abgeschrieben werden. Auf 31. Dezember 1909 waren somit noch 79 Konzessionsgesuche unerledigt.

Fristverlängerungsgesuche wurden 47 eingereicht. Da noch aus dem Jahre 1908 15 solche Gesuche anhängig waren, ergibt sich für das Berichtsjahr eine Gesamtzahl von 62 Gesuchen.

Neun Konzessionen sind erloschen, und zwar acht infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen und eine wegen Rückzuges eines Fristverlängerungsgesuches. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnlinien beträgt auf Ende 1909 136. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb sind, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschlusserteilt.

**Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.** Im Berichtsjahr wurde eine Konzession für eine Schiffahrts-Unternehmung erteilt.

Die neue Schifffahrtsverordnung konnte im Berichtsjahre nicht mehr erlassen werden.

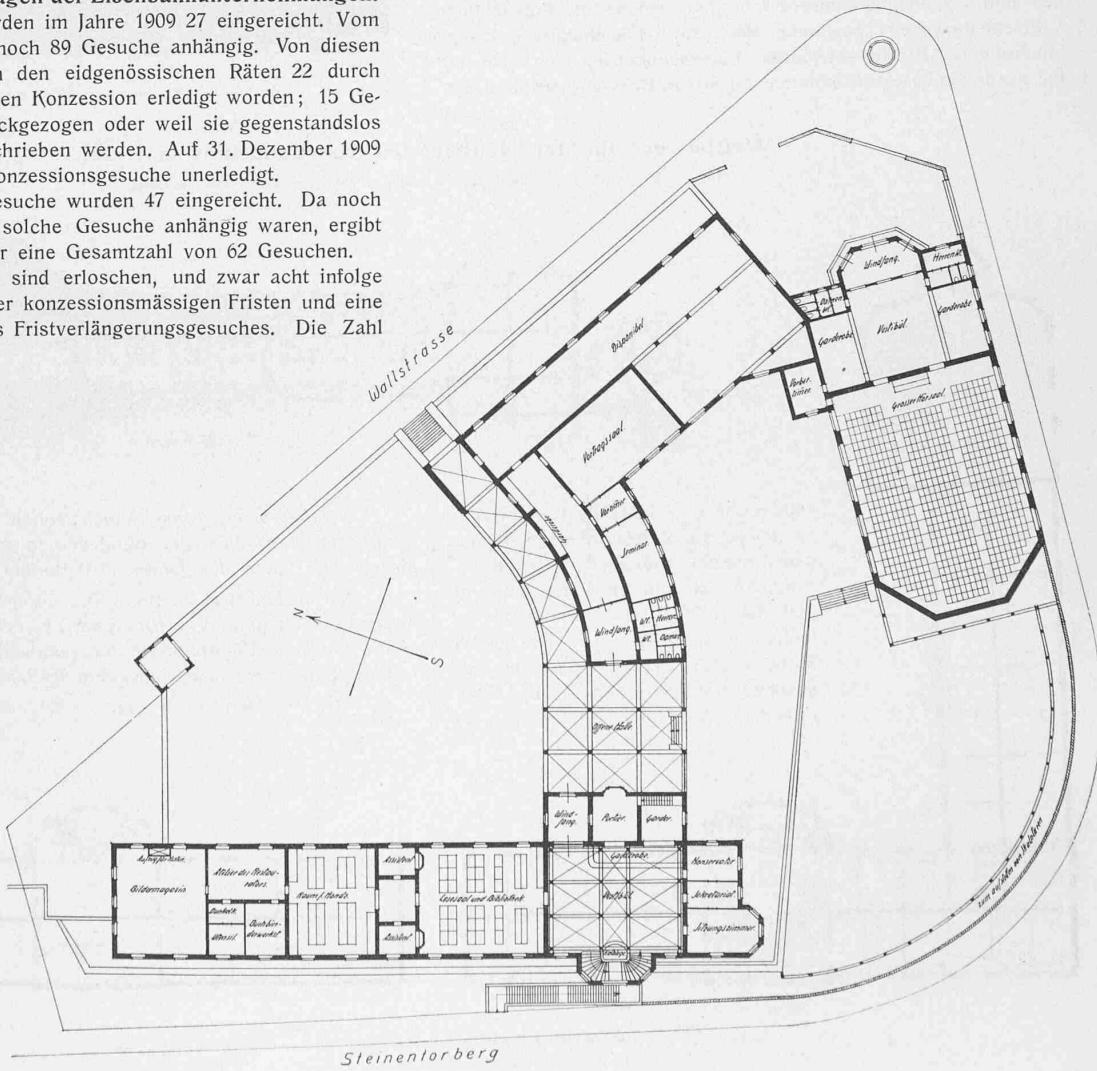
Anlässlich der Beratung im schweizerischen Ständerat über den Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1908 sprach die Kommission den Wunsch aus, der Bundesrat möchte prüfen, ob die Kontrolle des Bundes nicht auch auf Unternehmungen ausgedehnt werden sollte, die, wie der Aufzug auf den Bürgenstock, dem Personenverkehr die nen, wenn auch nicht nach bestimmten Fahrplänen.

Unterm 7. September 1909 hat der Bundesrat beschlossen, es solle grundsätzlich daran festgehalten werden, dass im Sinne von Art. 8 des Entwurfes zum neuen Postgesetz nur solche *Schiffe, Automobile, Aufzüge und Luftseilbahnen* der Kontrolle des Bundes unterstellt werden sollen, die konzessionierten Unternehmungen angehören, und ferner hat er konstatiert, dass beim Aufzug auf die Hammetschwand (Bürgenstock) die Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession nicht vorhanden sind. Damit fällt auch für das Eisenbahndepartement die Vereinigungskontrolle über diesen Aufzug auszuüben.

**Technische Kontrolle.** Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt: 1909 1908

ements waren unterteilt:	193	193
Eisenbahnverwaltungen . . . . .	192	185
Konzessionierte Schifffahrtsunternehmungen . . . . .	18	17
Nichtkonzessionierte Schifffahrtsunternehmungen . . . . .	111	110
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . . . .	13	13
	334	325

Motto: „Hie Schweizerboden“.



**Neue Bahnlinien.** Während des Berichtsjahres befanden sich 38 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 30), davon wurden die folgenden 19 Linien neu in Angriff genommen:

Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn); Station Rheineck (S.B.B.)-Station Rheineck (Drahtseilbahn); Rhätische Bahn: Bevers-Schuls; Lugano-Cadro-Dino; Bözingen-Mett; Tramway Lugano: Dampfschiffhalde-Bahnhof S. B. B.; Tramways lausannois: Riponne-les Bergières; Tramways électriques de Genève: Bahnhof Cornavin - Bahnhof Eaux-Vives; Städtische Strassenbahnen Zürich: Haldeneggsteig-Schaffhauserstrasse, Stockerstrasse-Kasernenstrasse; Basler Strassenbahnen: Basel - Landesgrenze (Basel-Hünigen); Tramway Locarno: Station St. Antonio L. P. B.-Platz St. Antonio; Städtische Strassenbahnen Bern: Breitenrainplatz-Papiermühlestrasse; Monthey-Champéry: Monthey Dorf-Bahnhof S. B. B.; Gornergratbahn: Verlängerung mit Verlegung der oberen Station; La Coudre-Chaumont; Territet-Mont Fleur; Sierre-Montana-Vermala; Lauterbrunnen-Mürren: Verlängerung von der unteren Station bis zum Hotel Schweizer.

Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus einer dem Bericht beigegebenen Tabelle.

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

#### Übungsaufgaben

Göschenen-Andermatt (Schöllenbahn); Jorat-Bahn: Lausanne - La Sallaz; Treib-Seelisberg; Rhätische Bahn: Ilanz-Disentis; Bodensee-Toggenburgbahn; Ebnat-Nesslau; Solothurn-

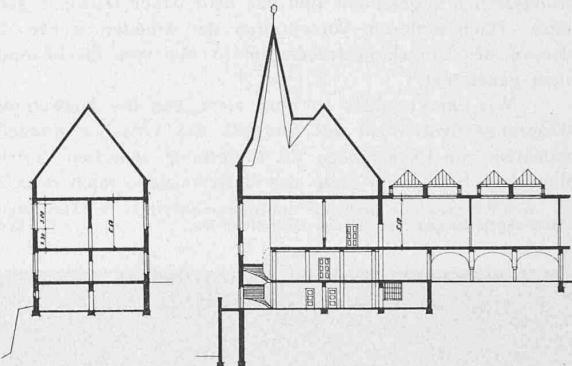
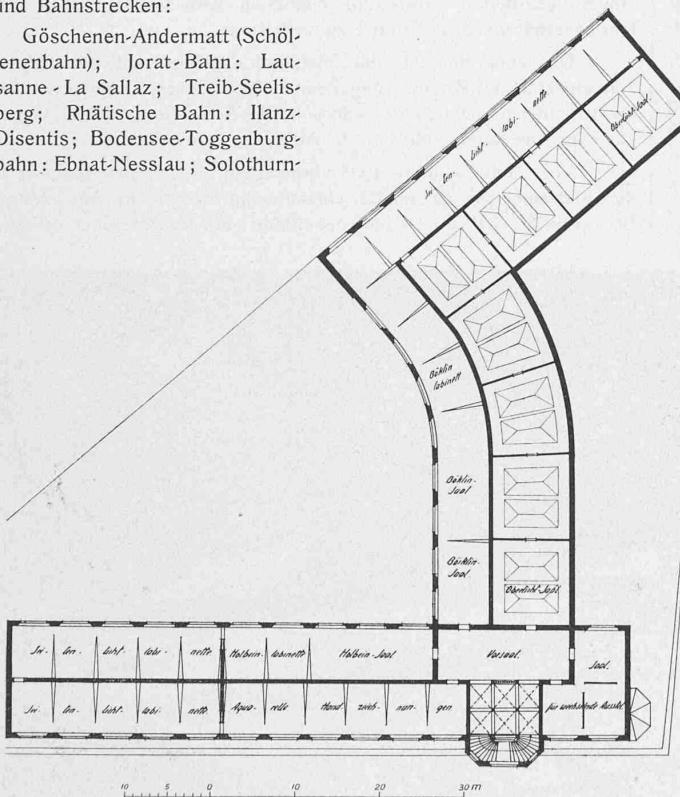


Gesamtansicht der Baugruppe von Süden

Schönbühl; Neuchâtel-Chaumont; Sablons-La Coudre (Tramway); Clarens-Chailly-Blonay; Chemins de fer électriques de la Gruyère; Bulle-Broc; Tramways électriques de Genève; Raccordement

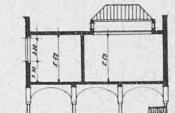
## Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

Motto: „Hie Schweizerboden“. — Verfasser: Architekt *Albert Rieder* aus Basel in Berlin.



Schnitte durch den Flügel am Steinentorberg,  
durch das Treppenhaus und die Oberlichtsäle  
und Querschnitt durch letztere.

Masstab 1 : 800.

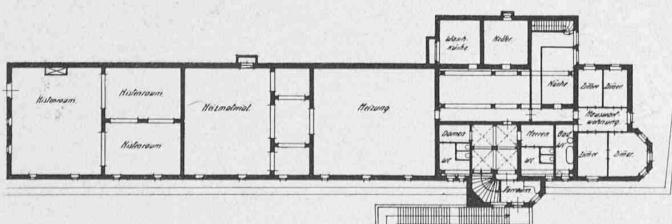


Ceinture-Gare Cornavin; Zollikofen-Bern; Cassarate-Monte Brè; II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè.

Die im Bau befindlichen Bahnlinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die für das Berichtsjahr in Aussicht genommene Betriebseröffnung der Rickenbahn wurde durch den bereits im letzjährigen Bericht erwähnten Umstand verhindert, dass im Ricketunnel auf der Strecke zwischen Km. 3,200 und 3,430 ab Nordportal Deformationen des Tunnelmauerwerks auftraten, die eine Ausweichslung der Ausmauerung notwendig machten. Die Verhandlungen zwischen Bahnverwaltung und Unternehmung über die Tragung der Kosten dieser bereits im Jahre 1908 als notwendig erkannten Arbeiten zogen sich so in die Länge, dass erst im Laufe des Monats Oktober mit der Rekonstruktion begonnen werden konnte; ihre Durchführung wird voraussichtlich noch die erste Hälfte dieses Jahres beanspruchen. Die Grubengasauströmungen dauern fort; bei Km. 4,380 ab Nordportal brennen noch ununterbrochen zwei starke Flammen.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (*Lötschbergbahn*) wurde der Bau des grossen Lötschbergtunnels wesentlich gefördert. Auf der Nordseite konnten die Vortriebsarbeiten, die infolge des



Grundrisse vom Erdgeschoss (Seite 224) und vom Kellergeschoß und Obergeschoß (Seite 225). — Maßstab 1 : 800.