

# Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 22

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-36468>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

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

## Ideen-Wettbewerb für Saalbau und Volkshaus in La Chaux-de-Fonds.

(Schluss von Seite 233.)

**No. 80. Progrès.** Plan nettement divisé en trois parties, correspondant aux trois principaux éléments du programme. Dégagement et escaliers satisfaisants. Restaurants bien placés. Façades sans caractère. Toiture compliquée. Terrasse ne convient pas au climat, de même que les courettes ouvertes.

**Nr. 58. Pour tous.** Grand vestibule aux escaliers un peu éloigné de l'entrée. Les bureaux au rez-de-chaussée occupent un emplacement qui pourrait, avec avantage, recevoir une autre destination. Les salles de société sont bien groupées avec accès spéciaux. La brasserie et le restaurant sont trop à l'écart. La salle avec promenoir est bien composée. L'architecture est bien ordonnée dans le caractère qui convient à ce genre d'édifice.

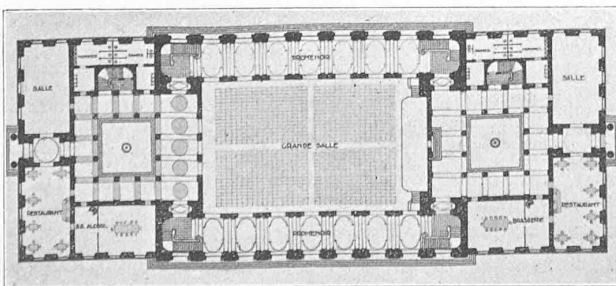
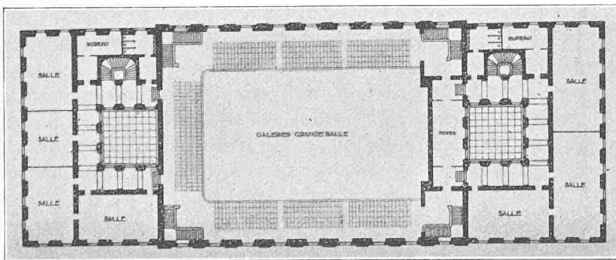
**No. 22. Jaurès I.** Plan simple et bien ordonné. Les dépendances de la grande salle sont insuffisamment étudiées. L'auteur a conçu un projet dans l'idée que la grande salle servirait exclusivement à des assemblées populaires. Les bureaux et salles pourraient être mieux groupés. Les escaliers secondaires sont défectueux. Beau parti de façade simple et monumental dont la masse s'équilibre bien avec le bâtiment voisin.

**Nr. 32. Imperméable.** Projet simple ayant belle tenue d'ensemble. Entrée de la grande salle avec marches à supprimer. Les escaliers des galeries ne sont pas faciles à trouver. Les vestiaires sont insuffisants. La brasserie et le restaurant sont placés arbitrairement. Les toilettes sont insuffisantes. L'entrée des salles avec cour est bien comprise, mais les escaliers ont trop d'importance. L'accès des bureaux est un peu écarté. L'architecture des façades et de la coupe est bien étudiée, cependant les colonnes de la salle sont trop encombrantes. Le lanterneau est adapté aux conditions locales. Toutefois les cheneaux derrière la balustrade sont inadmissibles.

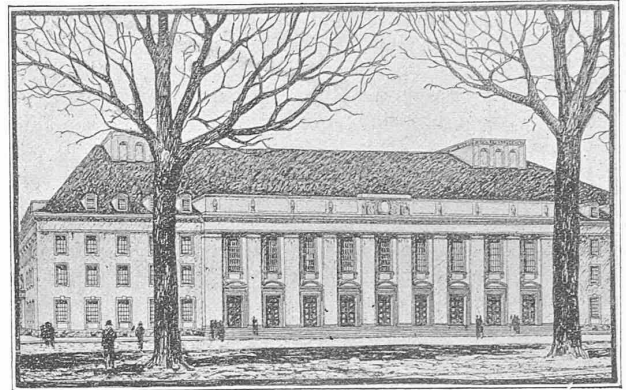
Après un nouvel examen, à la suite duquel ont été éliminés 15 autres projets, soit les Nos. 2, 4, 6, 7, 9, 12, 19, 26, 27, 51, 65 B, 67, 72, 76, 77, sont restés en présence les huit projets suivants: Nos. 17, 22, 25, 32, 58, 65 A, 69, 80.

Le Jury, ayant la compétence de fixer le nombre des projets primés, décide de décerner six prix et de les attribuer aux projets portant les Nos. 22, 25, 32, 58, 65 A, 80.

Constatant qu'aucun de ces projets ne se distingue des autres par des mérites exceptionnels et ne peut être exécuté sans d'importantes modifications, le Jury estime ne pas pouvoir décerner de premier prix. Il décide de répartir la somme mise à sa disposition de la façon suivante:



V. Preis, Nr. 22. — Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — 1:1000.



V. Preis, Entwurf Nr. 22. — Arch. M. Brailard in Genf. — Hauptfassade.

Aux projets Nos. 65 et 25, ex aequo, un 2e prix de 3500 Frs.  
au projet No. 80 un 3e prix de 3000 Frs.

"	"	"	58	"	4e	"	"	2500	"
"	"	"	22	"	5e	"	"	1500	"
"	"	"	32	"	6e	"	"	1000	"

L'ouverture des plis cachetés donne les résultats suivants:

No. 65 „Axe A“: M. H. Bender, architecte à Zurich.

No. 25 „Jaurès“ II: M. Alf. Olivet, architecte à Genève, avec la collaboration de M. J. Torcapel.

No. 80 „Progrès“ I: M. E. Rehfuss jun., architecte à Zurich.

No. 58 „Pour tous“ II: M. A. Gyssler, architecte à Bâle.

No. 22 „Jaurès“ I: M. M. Brailard, architecte à Genève.

No. 32 „Imperméable“: M. A. Leuener, architecte à Bienne.

Pour l'étude du projet définitif, le Jury préconise les dispositions suivantes:

Groupement des petites salles et bureaux dans la partie est du bâtiment, avec accès indépendant. Emplacement de la grande salle à l'ouest, au 1er étage, de façon à permettre une utilisation rationnelle du rez-de-chaussée. En ce qui concerne l'aspect extérieur du bâtiment, le Jury recommande, étant donné le voisinage de l'Hôtel des Postes et de la Gare, de réduire à leur minimum la hauteur des façades en supprimant au besoin l'hôtellerie.

La Chaux-de-Fonds, le 13 février 1920.

Le Président du Jury:  
Th. Payot.

Le Rapporteur:  
Camille Martin.

## Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919.

(Fortsetzung von Seite 226.)

### Einführung des elektrischen Betriebes.

Auf den Bundesbahnlinien *Brig-Sitten* und *Bern-Thun*, auf der Strecke *Hasle-Rüegsau bis Langnau* der *Emmentalbahn* und auf den Strecken *Thusis-Bevers* und *Filisur-Davos-Dorf* der *Rhätischen Bahn* wurde im Laufe des Berichtjahres der elektrische Betrieb aufgenommen. Für die Strecke *Bern-Thun* standen den Bundesbahnen am Ende des Jahres zehn eigene Lokomotiven zur Verfügung. Aushülfsweise wurden einige Züge durch *Lötschberg-Lokomotiven* geführt. Die Bundesbahnen und die *Lötschbergbahn* haben sich dahin verständigt, dass ihre Lokomotiven die ganze Strecke *Bern-Brig* durchfahren sollen.

Die Arbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der *Gotthardstrecke Erstfeld-Bellinzona* waren Ende 1919 so vorgeschritten, dass mit dem Beginn der Proben im *Gotthardtunnel* noch in der ersten Hälfte des Jahres 1920, mit jenen auf der gesamten Strecke *Erstfeld-Bellinzona*, in entsprechenden Abschnitten, bis Ende 1920 gerechnet werden kann. Im *Kraftwerk Ritom* waren Ende des Jahres zwei Maschinengruppen fertig montiert, die dritte in Montage begriffen. Mit Beginn der Proben im *Gotthardtunnel* wird es imstande sein, die dazu erforderliche Energie zu liefern. Für das *Kraftwerk Amsteg* waren bei Jahresende der Ausbruch des Zulaufstollens in Arbeit, der Unterbau der Druckleitung und die Seilbahn fertiggestellt, die Fundamente für das Maschinenhaus in Angriff genommen, die Maschinen, Transformatoren und die Schaltanlage bestellt.

Ende April genehmigte der Verwaltungsrat das Projekt für die Elektrifizierung der Linien *Erstfeld-Luzern, Arth-Goldau-Zürich, Zug-Luzern* und *Immensee-Rothkreuz* (insgesamt 141 km), sowie jenes für den Bau des *Kraftwerkes Barberine*. Das Bauprojekt für das *Kraftwerk Rapperswil* steht in Arbeit.

Im Laufe des Jahres wurde mit den Elektrifikationsarbeiten auf einigen Linien der bernischen Dekretsbahnen (*Gürbetal, Spiez-Interlaken, Spiez-Zweisimmen, Bern-Schwarzenburg*) begonnen.

In der Frage der *technischen Einheit in der elektrischen Zugförderung* wurden Konferenzen mit Vertretern der Bahnverwaltungen und der Elektro-Industrie abgehalten. Die Angelegenheit war Ende des Jahres noch nicht spruchreif.

**Linien im Betrieb auf Ende 1919.**

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren auf Ende des Berichtjahres 215 Eisenbahn-Unternehmungen, 19 Schiffahrts-Unternehmungen, sowie fünf Aufzüge und geleislose Bahnen unterstellt, und zwar:

I. Hauptbahnen.		Betriebslänge km	
a) Schweizerische . . . . .	2540,896		
b) Ausländische auf Schweizergebiet . . . . .	55,485	2596,381	
<b>II. Nebenbahnen.</b>			
a) Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	1132,448		
b) Schmalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	1562,152		
c) Zahnradbahnen . . . . .	109,288		
d) Tramways . . . . .	489,387		
e) Drahtseilbahnen . . . . .	48,524	3341,799	
			5938,180

Hiervon gehen ab:

Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen . . . . .	139,732	
Die im Ausland gelegenen Strecken . . . . .	52,427	192,159

Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz . . . . . 5746,021  
Davon werden, Tramways inbegriffen, zweiseitig betrieben 1090,030

Für weitere Angaben über die baulichen Verhältnisse der einzelnen Betriebslinien verweisen wir auf die vom Eisenbahndepartement herausgegebene Statistik.

**Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.**

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnanlagen und festen Einrichtungen der Nebenbahnen ist in der bisherigen Weise und jene über den Unterhalt der Bundesbahnen bis zum 1. Oktober, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Grundsätze für die Ausübung der Kontrolle über die Bundesbahnen, ausgeübt worden. Die durchgehenden Inspektionen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen erstreckten sich auf 5061 km, wozu noch zahlreiche Sonderuntersuchungen und Augenscheine kommen.

**Zustand der Bahnen.**

*Unterbau.* An grösseren Störungen des Bahnbetriebes sind im Berichtjahre die folgenden vorgekommen:

Auf der *Rhätischen Bahn* fand am 2. Juli im Cavadürlitunnel bei Klosters, anlässlich dessen Erweiterung, ein Schlammeinbruch statt. Das Ereignis wird auf die plötzliche Entleerung eines unterirdischen Wasserbeckens unter Nachstürzen der Decke zurückgeführt. Der Personenverkehr wurde während der Dauer des Unterbruches (rund 50 Tage) durch Umsteigen aufrechterhalten. Durch den Niedergang einer grossen Lawine oberhalb Bevers vom 23. bis 30. Dezember die Strecke Spinas-Bevers unterbrochen.

Die am 31. Dezember 1918 erfolgte Unterbrechung der *Lötschbergbahn* durch einen Felssturz bei Km. 70,200 dauerte bis zum 11. Januar. Der Zugsverkehr war während dieser Zeit auf der Strecke Lalden-Brig vollständig eingestellt.

Auf der *Sernftalbahn* ist der durchgehende Verkehr durch einen Felssturz bei Km. 4,3 vom 18. bis 20. Januar und durch den Niedergang der Weissenbodenlawine bei Km. 11,5 vom 24. Dezember bis Ende des Jahres unterbrochen worden.

Auf der *Berninabahn* sind vom 3. bis 8. Januar und vom 28. März bis 7. April durch starke Schneefälle, Verwehungen und Lawinen grössere Störungen des Bahnbetriebes vorgekommen.

Ferner traten nennenswerte Störungen des Betriebes ein durch Schneefälle, Schneeverwehungen und Lawinen auf den Linien *Locarno-Bignasco, Göschenen-Andermatt, Brig-Gletsch, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds* und *Nyon-St-Cergue*. Durch den Nieder-

gang von Lawinen wurde im Frühjahr auf der zweiten Sektion der *Niesenbahn* ein Viadukt zum teilweisen Einsturz gebracht und dadurch die Betriebseröffnung stark verzögert. Auf der *Bex-Gryon-Villars-Bahn* verursachte im Frühjahr ein Felssturz eine kürzere Betriebsstörung.

Als wichtigere *Unterhaltungsarbeiten* sind zu erwähnen die Erstellung von zwei neuen Lawinschutzgalerien im innern und äussern Spiessgraben, sowie die Verlängerung der Schintigraben-Lawinengalerie auf der Lötschberglinie. Mit der wegen der schweren elektrischen Lokomotiven notwendig gewordenen Verstärkung, bzw. dem Umbau der eisernen Brücken auf der Gotthardstrecke wurde fortgefahren. Im Berichtjahre sind die eisernen Ueberbauten von 40 Brücken verstärkt, 19 eiserne Brücken durch steinerne und 33 Brücken und Durchlässe durch solche mit einbetonierten Trägern oder Schienen ersetzt worden.

*Oberbau.* Geleise-Erneuerungen und Verstärkungen sind im Berichtjahre vorgenommen worden: mit neuem Material für Hauptbahnen: Stahlschienen 45,8 km, Eisenschwellen 1,9 km, Holzschwellen 44,5 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 7,0 km, Eisen- und Holzschwellen 8,4 km.

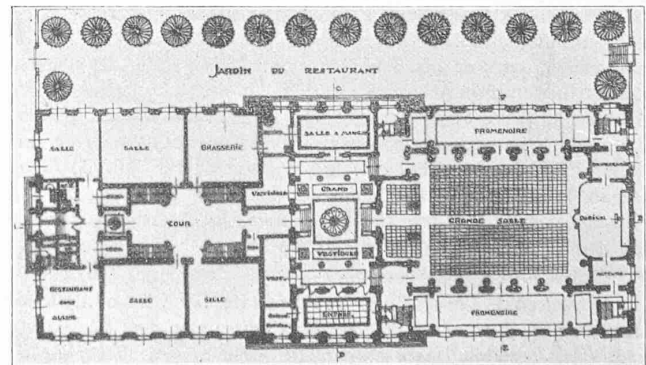
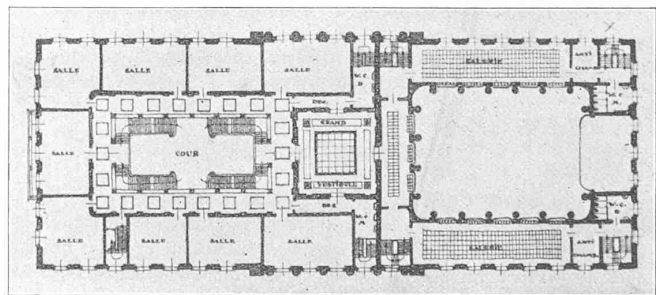
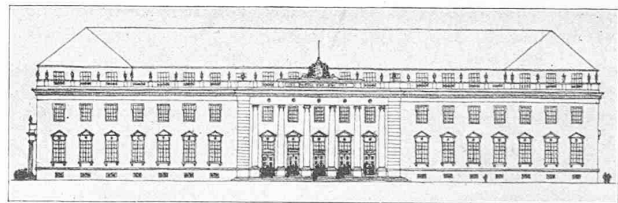
Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verstärkung des Schienenstosses: auf Hauptbahnen 15,3 km, auf Nebenbahnen 6,3 km.

*Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen.* Die in gewohnter Weise durchgeführte Kontrolle über diese Einrichtungen umfasste alle Bahnen. Zur Auswechslung kamen elf Seile; die Beschaffungsmöglichkeiten für Drahtseile sind bessere geworden. Die vorschriftsmässigen Festigkeitsproben wurden mit zwölf Ersatzseilen und einem ausrangierten Seil vorgenommen.

*Elektrische Anlagen.* Die schon früher festgestellte Zurückhaltung der Bahnen bezüglich der Unterhaltung dieser Anlagen hält an. Im allgemeinen wurden diese zwar in gutem Zustande

**Wettbewerb Saalbau und Volkshaus La Chaux-de-Fonds.**

VI. Preis, Entwurf Nr. 32. — Architekt A. Leuenberger in Biel.



Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock und Nordwestfassade. — 1:1000.

befunden. Es sind wiederum eine Reihe grösserer Beschädigungen der Fahrdrathleitungen durch Naturereignisse (Lawinen und Erdbeben), sowie Zerstörungen durch Blitzschlag, vorgekommen. In einem Falle führte ein starker Schneefall zum Uebergang des Stromes auf eine abgeschaltete Remisenleitung und zu einem Brandausbruch. Die vorgekommenen Fahrdrathbrüche hatten nur kürzere Betriebsstörungen zur Folge.

Ueber die Störungen der Schwachstromleitungen durch die mit hochgespanntem Wechselstrom gespeisten Fahrleitungen der Bahnen werden seitens der Organe der Bundesbahnen auf der Strecke Bern-Thun weitere Untersuchungen vorgenommen.

**Stationen und Hochbauten.** Neue Aufnahmegebäude wurden auf vier Stationen erstellt. Die elektrische Beleuchtung ist auf 25 Stationen neu eingerichtet und auf 13 Stationen verbessert worden. Nunmehr werden 89% aller Stationen elektrisch, 1% mit Gas und 10% mit Petrol beleuchtet.

**Signale und Riegelungen.** Neue Riegelungen wurden auf zwei Stationen erstellt und bestehende auf zwölf Stationen ergänzt.

**Niveauübergänge und Bahnabschluss.** Ausser den beim Bau zweiter Geleise unterdrückten Niveauübergängen sind fünf weitere durch Erstellung von Unterführungen beseitigt worden.

**Elektrische Leitungsanlagen längs und quer zu Eisenbahnen.**

**Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.** Im Jahre 1919 wurden Planvorlagen behandelt für 368 Starkstromüberführungen (im Vorjahr 350), 42 Starkstromunterführungen (32), 4 Starkstromlängsführungen (12), 15 neue Stationsbeleuchtungsanlagen (54), 14 elektrische Signalbeleuchtungsanlagen (6), zusammen 443 gegen 454 im Vorjahr.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1919 folgender Bestand: 3842 (3731) Starkstromüberführungen, 669 (635) Starkstromunterführungen, 229 (225) Starkstromlängsführungen.

**Kreuzungen von Fahrleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.** Nach den Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 18 neue Ueberführungen von Schwachstromleitungen über bestehende Fahrleitungen erstellt worden. Die im Laufe des Jahres eröffneten Bahnen und Bahnstrecken weisen im ganzen 15 Ueberführungen auf. Durch Linienausbau und Umbauten wurden viele Kreuzungen geändert und andere ganz beseitigt.

Es sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt. Die Leitungen werden, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die wahrgenommenen Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Durch Beschluss vom 17. Oktober 1919 hat der Bundesrat neue Vorschriften betreffend Kreuzungen von elektrischen Leitungen mit Hochspannungsfahrleitungen erlassen. (Schluss folgt.)

### Miscellanea.

Ein neues Rollenlager für grosse Belastungen mit ballig abgedrehten Scheiben, die in der Richtung ihrer Breite viel schwächer gekrümmt sind, als ihrem Durchmesser entspricht, und die deshalb eine wesentlich höhere Belastung aufnehmen können als Kugeln von derselben Grösse, baut die Nordiske Kullager Aktiefabrik. Gegenüber Rollen mit gerader Mantelfläche bieten diese Scheiben den Vorteil der Beweglichkeit des Lagers in der Achsrichtung, die auch bei Kugellagern vorhanden ist. Wie wir der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, werden die Scheiben durch einen Käfig der üblichen Bauart in richtigem Abstände voneinander gehalten, gestatten aber auch, vollgefüllte Lager herzustellen, da man sie mit der Schmalseite einführen und erst nachher in die Ebene der Laufringe drehen kann. Ein Lager von 160 mm Aussendurchmesser soll 33 t Last tragen können. Man hofft, mit diesem Lager die Frage der Einführung von Kugellagern im Eisenbahn- und Strassenbahnbauwesen, die namentlich bei den schwedischen Staatsbahnen an der Tagesordnung ist, endgültig zu lösen.

**Deutsche Forschungs-Gesellschaft für wirtschaftlichen Baubetrieb.** Am 17. April fand in Berlin unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Giese die erste ordentliche Versammlung dieser Gesellschaft statt. Es sind darin sowohl Hoch- und Tiefbau-Organisationen, wissenschaftliche und technische Vereine, als auch Be-

hörden, Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Verbände vertreten. Sie verfolgt den Zweck, die Arbeitsvorgänge im Bauwesen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin wissenschaftlich zu untersuchen und alle Bestrebungen zu fördern, die geeignet sind, den Baubetrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Die in Angriff genommenen Forschungsarbeiten sollen sich neben den bereits im Vorjahr angebahnten Untersuchungen über Arbeitsvorgänge und Gerüste nunmehr auch auf die Durchforschung von Geräten, Baumaschinen und Transport-Einrichtungen, Lehm- und Zementbau usw. erstrecken.

**Starkstromunfälle in der Schweiz.** Nach dem Bericht des Schweizer. Eisenbahndepartements für das Jahr 1919 sind dem Starkstrominspektorat im Laufe des betreffenden Jahres insgesamt 53 (54) Unfälle an Starkstromanlagen ausserhalb von Bahnanlagen zur Kenntnis gelangt; von den betroffenen 53 (55) Personen gehörten 14 (19) dem eigentlichen Betriebspersonal und 20 (27) dem Monteur-Personal an, 19 (9) Unfälle betrafen Drittpersonen. Bei 25 (37) Personen entstand der Unfall durch Berührung von unter Hochspannung stehenden Anlagenteilen. Er verlief bei 29 (38) Personen tödlich, wobei auf Hochspannung 15 (23) und auf Niederspannung 14 (15) Personen entfielen.

**Schweizer. Elektrotechnischer Verein.** Auf Samstag den 5. Juni 1920 ist in Luzern eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen zur Beschlussfassung über dringende Statuten-Ergänzungen und über die festzusetzenden Normen für Niederspannung. Sie findet vormittags 11 Uhr im Grossratsaal statt. Der Nachmittag soll dem Besuch der Schweizerischen Elektrizitäts-Ausstellung gewidmet werden. Der Versammlung des S. E. V. geht am Freitag Nachmittag jene des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke zur Behandlung der gleichen Traktanden voran.

Eine Ausstellung grosser Reliefmodelle der Hafenanlagen in Rotterdam und Amsterdam findet von heute, 29. Mai mittags bis nächsten Samstag den 5. Juni im Helmhaus in Zürich statt. Die, im Masstab 1:1000, auf Veranlassung des Niederländischen Ministeriums des Auswärtigen erstellten Reliefs sollen die Schweiz auf die Bedeutung der beiden Häfen aufmerksam machen, mit denen sie durch die Rheinschiffahrt verbunden ist.

**Internationale Kommission für Strassenbau-Kongresse.** Als schweizerische Abordnung in diese ständige Kommission hat der Bundesrat die Herren A. Rod, erster Adjunkt des eidgen. Oberbauinspektors in Bern, Kantonsingenieur William Cosandey in Lausanne, und Stadtgenieur Viktor Wenner in Zürich bezeichnet.

### Konkurrenzen.

**Protestantische Kirche in Châtelard-Montreux.** Unter den in der Schweiz niedergelassenen schweizerischen Architekten eröffnet die „Société du temple national in Clarens“ einen Wettbewerb für den Entwurf einer protestantischen Kirche in der Lokalität „Sur Muraz“ mit Einreichungstermin vom 1. Oktober 1920. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Architekten Eugène Bron in Lausanne, Frédéric Broillet in Freiburg und Edmond Fatio in Genf, den Herren Pfarrer Charles Métraux in Montreux und Ernest Mayor, Gemeinderat in Clarens; als Suppleant ist Architekt Guillaume Révilliod in Genf bestellt, als Sekretär Gemeinde-Ingenieur H. Chappuis. Der Betrag von 6500 Fr. ist dem Preisgericht zur Erteilung von drei bis vier Preisen zur Verfügung gestellt. Ausserdem behält sich die ausschreibende Gesellschaft das Recht vor, zum Betrag von 80% des niedrigsten vom Preisgericht zuerkannten Preises, weitere Entwürfe anzukaufen; hinsichtlich der Ausarbeitung der definitiven Pläne steht der Gesellschaft freie Entschliessung zu. Sollte der Verfasser des im ersten Rang prämierten Entwurfs mit der Ausführung nicht betraut werden, so hat er Anspruch auf eine Zuschlagsprämie von 1000 Fr. Im übrigen gelten die Grundsätze des S. I. A.

Das Programm kann gegen Erlag von 2 Fr. bezogen werden vom Bureau des Travaux du Châtelard.

**Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee** (Band LXXV, Seiten 21, 105 und 137). Wir lesen im „Bund“, dass dieser Tage gemäss Verständigung zwischen dem Bundesrat und der badischen Regierung der Endtermin für die Einreichung der Projekte zu diesem im Jahre 1913 erlassenen internationalen Wettbewerb auf den 1. Juli 1920 festgesetzt worden ist. In der Annahme, dass diese Nachricht diesmal zutreffen werde, bringen wir sie Interessenten hiermit zur Kenntnis.