

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 29/30 (1897)  
**Heft:** 17

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.01.2025

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

Art. 5. Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Art. 6. Der Uebergang des Eigentums an den vom Bunde erworbenen Eisenbahnen erfolgt jeweilen auf den konzessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin, ohne dass dazu die Beobachtung einer für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Ausser angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigentumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 7. Die für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichen Anleihen sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen sechzig Jahren zu amortisieren.

Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens sechzig Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für die Erwerbung der Bahnen gewählt werden.

Die Genehmigung der Anleiheoperationen und des Amortisationsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 8. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Von den weitem Ueberschüssen sind 20% so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, fünfzig Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80% sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Art. 9. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige in denselben enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen zu gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben, durch die Konzessionen überbundene Verpflichtungen dagegen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.

Art. 10. Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben.

Auch sind die Bundesbahnen für Versicherung ihres Rollmaterials den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen nicht unterworfen.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, vorbehaltenen Konzessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport.

Art. 11. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind. (Schluss folgt).

### Miscellanea.

**Pariser Weltausstellung 1900.** Binnen kurzem werden die endgültigen Pläne für die auf dem Marsfelde zu errichtenden Gebäude der nächsten Pariser Weltausstellung\*) fertiggestellt sein und dem Handelsminister zur Genehmigung unterbreitet. Im Laufe des Winters soll dann die Vergebung der Arbeiten erfolgen, welche mit Beginn des kommenden Frühjahrs in Angriff genommen werden. Für den geplanten Palast der Landarmee und Kriegsmarine ist zur Zeit ein Wettbewerb ausgeschrieben, bezüglich der Paläste der Kolonien, des Gartenbaues und der sozialen Wissenschaften ist noch kein endgültiger Beschluss gefasst. Was die Sonderpavillons der Stadt

\*) s. Bd. XXIX. S. 34.

Paris, Algeriens, Tunesiens, sowie der fremden Staaten anbetreff, sind der Ausstellungsdirektion von den Beteiligten noch keine Vorschläge unterbreitet worden.

**Die Regulierung der Katarakte an der unteren Donau** ist abermals um einen Schritt ihrer Vollendung näher gekommen. Man hat jetzt nämlich den Schifffahrtsweg fertiggestellt, welcher durch die nächst dem Berge Greben die Donau durchziehende Felsenbank gesprengt werden musste. Der neue Schifffahrtsweg ist 1200 m lang bei 60 m Sohlenbreite und einer Tiefe von 2 m unter dem dem Nullpunkt des Orsovaer Pegels entsprechenden Niederwasser. Die Anlage des Kanals, welche die Sprengung und Baggerung von 13 329 m<sup>3</sup> festen Gesteins notwendig machte, hat 1 600 000 Fr. gekostet. Die neue Wasserstrasse wurde bereits provisorisch dem Verkehr übergeben.

**Die Umwandlung des Pferdebetriebs in elektrischen Betrieb am dem Trambahnnetz in Frankfurt a. M.** soll entsprechend einer Vorlage des Magistrats an die dortige Stadtverordneten-Versammlung, vom 1. Jan. 1898 an in Angriff genommen und innerhalb zwei Jahren vollendet werden. Zunächst ist auf allen städtischen Linien oberirdische Stromzuführung vorgesehen. Es wird beabsichtigt, die einen Kostenaufwand von 3 750 000 Fr. erfordernde Umwandlung der Pferdebahnen in elektrischen Betrieb den Firmen *Siemens & Halske* in Berlin und *Brown, Boveri & Co.* in Frankfurt a. M. zu übertragen.

**Die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach** ist am 20. d. M. amtlich kollaudiert worden. Die Strecke, deren konzessionsmässige Länge vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Bahnkreuzung in Oerlikon 4520 m und von Oerlikon bis Seebach 1390 m, zusammen also 5910 m beträgt, nimmt vorläufig ihren Anfang beim Hotel Central am rechten Limmatufer, bis die Frage der Zufahrtslinie zum Hauptbahnhof Zürich gelöst ist. Ueber mehrere bemerkenswerte Neuerungen in der Anlage der Kraftstation, der Geleise, der Stromzuführung und des Rollmaterials hoffen wir demnächst zu berichten.

**Der III. internationale Kongress für angewandte Chemie** soll im Monat Juli des nächsten Jahres in Wien abgehalten werden. Für die Erledigung der Kongressarbeiten sind zwei allgemeine Versammlungen und eine grössere Anzahl von Sektionssitzungen in Aussicht genommen. Ausserdem wird beabsichtigt, Ausflüge zur Besichtigung wissenschaftlicher Institute und industrieller Anlagen zu veranstalten.

### Konkurrenzen.

**Drei Brücken über das Flon-Thal in Lausanne.** (Bd. XXX S. 52.) Einem Beschlusse des Stadtrats von Lausanne zufolge ist der ursprünglich auf den 15. Dezember d. J. festgesetzte Termin dieses Wettbewerbes bis zum 31. März 1898 verlängert und die für Entwürfe der Brücke zwischen der Altstadt und der Ecole de Médecine bestimmte Preissumme von 6000 Fr. auf 8000 Fr. erhöht worden.

### Litteratur.

**Baukunde des Architekten.** Unter Mitwirkung von Fachmännern der verschiedenen Einzelgebiete, bearbeitet von den *Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders*. Zweiter Band. Gebäudekunde. Erster Teil. Mit 900 Abbildungen und 9 Doppeltafeln. Zweite und vollständig neu bearbeitete Auflage. Berlin. Kommissions-Verlag von Ernst Toeche. 1897. Preis 12 M.

Das in den zwei Teilen des ersten Bandes (1895 und 1896) den «Aufbau» und «Ausbau» der Gebäude behandelnde Handbuch bringt im zweiten Bande die «Gebäudekunde». Der jetzt vorliegende erste Teil beschäftigt sich mit der Anlage und Einrichtung der ländlichen Wohnhäuser und Forstdienst-Gehöfte sowie jener Bauten, welche die Landwirtschaft und deren Nebenbetriebe, die Lebensmittelversorgung der Städte, die Speicherung von Waren aller Art, ferner die Unterbringung und Benützung der Pferde erfordern. Ein besonderer Anhang ist der Erörterung der hygienischen Anforderungen an diese Gebäudearten gewidmet. Gegenüber der ersten Auflage ist der Inhalt, obwohl der alte Rahmen festgehalten wurde, im grossen und ganzen ein völlig neuer und innerhalb der einzelnen Abschnitte viel ausgedehnter geworden. In knapper aber bestimmter Form sind alle für Bauprogramme, Entwürfe und Wettbewerbe in Betracht kommenden Angaben zusammengefasst, die durch Zahlen und Masse belegt und durch zahlreiche Abbildungen erläutert werden.