

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 6

Artikel: Die Architektur an der Pariser Weltausstellung: III. Die Kunstpaläste
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22040>

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: 30.01.2025

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

gutem Ertrag zählen: Pilatusbahn (Ertrag 26 783 Fr.), Rigi-
bahn (26 161 Fr.), Glion-Naye (13 593 Fr.), Wengernalpbahn
(12 253 Fr.), Rorschach-Heiden (8 484 Fr. gegenüber 2894 Fr.
im Jahr 1896). Arth-Rigi-Bahn hat sich mit 9132 Fr.
gegenüber 6920, die Schynige Platte-Bahn mit 7022 Fr.
gegenüber 2904 Fr. gebessert; eine gute Rendite bedeuten
diese Zahlen für beide Bahnen noch nicht. Entschieden
schlecht war der Ertrag bei der Generoso-Bahn (1 012 Fr.)
und der Briener-Rothhorn-Bahn (-457 Fr.), und doch
würden gewiss beide ein besseres Schicksal verdienen!

Die *Drabseilbahnen* und *Tramways* sind wieder ganz
von den übrigen Bahnen getrennt zusammengestellt. In
den Jahren 1897 und 1898 sind zwei neue Seilbahnen in
Betrieb gekommen: die Bahn vom Bahnhof zur Stadt Cos-
sonay, 1 220 m lang, 130 ‰ Maximalsteigung, mit Wasser-
überdruck betrieben, und die Bahn Biel-Leubringen, 898 m
lang, 360 ‰ Maximalsteigung, mit elektrischem Motor.
Auf den früher schon bestehenden Seilbahnen ist eine
zunehmende Frequenz zu konstatieren bei: Lausanne-Ouchy,
Territet-Glion, Gütschbahn, Bahn in Lugano, Bürgenstock-
bahn; auch die Beatenbergbahn, Lauterbrunnen-Grütschalp
(Mürren) und St. Gallen-Mühleck sahen den Verkehr und
die Einnahmen von 1896 bis 1898 wachsen, indes ohne
die Resultate des ausserordentlich günstigen Jahres 1895
zu erreichen. Der kilometrische Einnahmenüberschuss für
1898 war günstig bei Territet-Glion (136 474 Fr.), der
Gütschbahn (125 137 Fr.), Zürichbergbahn (110 957 Fr. in
Folge Reduktion der Ausgaben), Lugano (60 590 Fr.), Lauter-
brunnen-Grütschalp (65 084 Fr.), ungünstig bei Salvatore
(15 149 Fr.), Ragaz-Wartenstein (14 141 Fr.), Rheineck-
Walzenhausen (13 401 Fr.), Biel-Magglingen (2 130 Fr.),
Stanserhorn (1 694 Fr.), Cossonay (-745 Fr.). Bei der
Stanserhornbahn ist das frühere Betriebsdefizit verschwunden;
immerhin hat sie neben Rigi und Pilatus schwer auf-
zukommen. — Auffallend ist der Rückgang im Ertrag bei
der Giessbachbahn (19 050 Fr., gegen 39 569 für 1895) und
bei der Berner Marzilibahn (20 398 Fr. gegen 37 644 im
Jahr 1896).

Zu den früher schon in der Schweiz vorhandenen
Tramwayunternehmungen sind in den Jahren 1897 und 1898
eine Anzahl neue hinzugekommen, nämlich diejenigen in den
Städten Chaux-de-Fonds, Freiburg, St. Gallen, ferner die
Linien Altstätten-Berneck, Aubonne-Gimel, Rolle-Gimel,
Winterthur-Töss, Zürich-Oerlikon-Seebach, Zürich-Hardturm,
Zürich-Höngg. Im ganzen bestanden Ende 1898 24 solcher
Unternehmungen. Erweiterungen schon bestehender Netze
haben erhalten die Strassenbahnen in Basel, Lausanne, Zürich
und die Bahn Vevey-Chillon. Sämtliche neu erstellten
Linien haben Meterspurweite und werden elektrisch be-
trieben. Wie sich der Verkehr auf den städtischen Strassen-
bahnen im Lauf der drei letzten Jahre gestaltet hat, ist
aus folgender Tabelle über die kilometrischen Einnahmen
und Einnahmenüberschüsse ersichtlich.

Tramways in:	Kilometrische					
	Einnahmen			Einnahmenüberschüsse		
	1896	1897	1898	1896	1897	1898
Basel	113 350	69 283	65 477	66 640	30 791	25 981
Bern	37 078	39 880	41 807	5 549	7 859	8 513
Freiburg	—	39 650	29 849	—	17 630	12 409
Lausanne	25 307	26 770	30 124	5 379	7 194	6 304
Neuenburg	10 751	13 942	21 842	-2072	938	7 890
St. Gallen	—	31 707	30 588	—	1 735	2 361
Genf	48 303	41 660	42 358	17 540	13 640	12 728
Zürich (städtische Strassenbahn)	63 457	67 928	74 502	19 405	19 134	17 970

Zur Erklärung des auffallenden Resultates für Basel
ist in Betracht zu ziehen, dass 1896 bloss eine Länge von
2,78 km im Innern der Stadt zu bedienen war, die sich bis
1898 durch Ausdehnung an die Peripherie auf 11,93 km
vermehrte. Auf der Neuenburger-Bahn hat der Verkehr

um mehr als das Doppelte zugenommen. Für Genf war
das Jahr 1896 wegen der Landesausstellung ausnahmsweise
günstig, 1897 und 1898 waren die Verhältnisse wieder
normal. Bei der städtischen Strassenbahn in Zürich ist der
Ertrag etwas zurückgegangen, weil die Ausgaben entsprechend

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung.

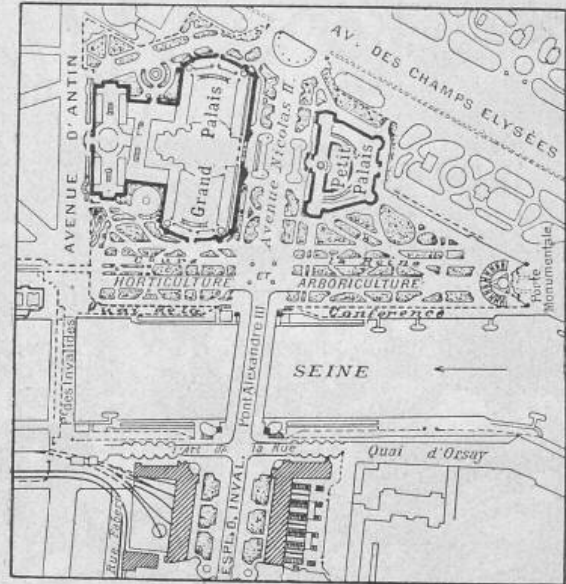


Fig. 1. Die Kunstpaläste.
Lageplan 1:8500.

gewachsen sind. Bescheiden sind die Resultate noch für
Bern, Lausanne und St. Gallen; die Hauptursache liegt auch
hier in den hohen Ausgaben. — Von den übrigen Tramways
hatten Zürich-Hardturm, Zürich-Oerlikon-Seebach, Winter-
thur-Töss und Vevey-Chillon einen einigermaßen befriedi-
genden Ertrag, bei den übrigen war er nicht beträchtlich,
am schlechtesten bei der centralen Zürichbergbahn und
bei Rolle-Gimel, wo die Betriebskosten nicht gedeckt
wurden.

Der Etat des bei den Eisenbahnen angestellten Per-
sonals betrug auf Ende 1898 27 428 Personen, wovon
24 725 auf die Hauptbahnen entfielen; bei den Drahtseil-
bahnen waren 197, bei den Tramways 1 391 angestellt. —
Unfälle haben auf den Eisenbahnen im Jahr 1898 922 statt-
gefunden, und zwar 57 Entgleisungen, 19 Zusammenstösse,
846 anderweitige; hierbei wurden im ganzen 59 Personen
getötet und 777 verletzt, in der Mehrzahl Bahnangestellte.
Bei den Drahtseilbahnen kamen 4, bei den Tramways
136 Unfälle vor. Verglichen mit 1896 und besonders mit
1897 ist die Zahl der Unfälle geringer geworden.

Fügen wir bei, dass Ende 1898 nicht weniger als
327 Privat-Verbindungsgeleise von schweizerischen Bahnen
mit industriellen Etablissements in einer Gesamtlänge von
107 848 m bestanden, so giebt uns dieses noch einen weitem
Begriff von der wachsenden Prosperität, deren sich die
Eisenbahnen in unserm Lande im allgemeinen zu erfreuen
haben.

P.

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung.
III. Die Kunstpaläste.

Zwei Ausstellungspaläste sind bestimmt, die Weltaus-
stellung zu überdauern: die beiden Kunstpaläste, welche im
Herzen der Champs-Élysées an Stelle des Industriepalastes
errichtet wurden. Von der Lage dieser beiden Bauwerke ist in
dieser Zeitschrift schon mehrfach die Rede gewesen. Die
Grosszahl der Ausstellungsbesucher pflegt von der Place de la
Concorde aus durch den Haupteingang und die sich dort
anschliessende Allee die beiden Kunstpaläste an der Avenue
Nicolas zu erreichen. Wir betreten jedoch lieber das Aus-

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung von 1900.



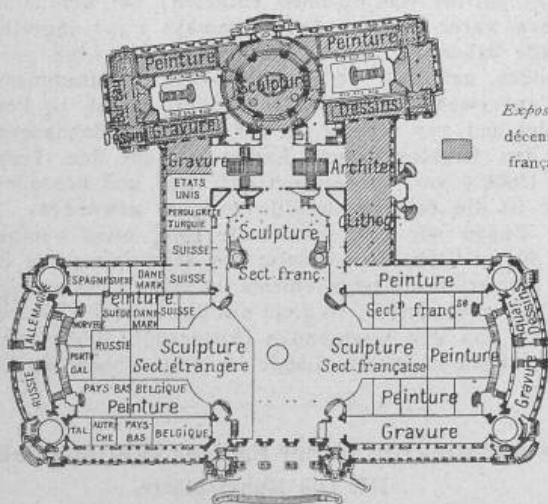
Fig. 4. Grosser Kunstpalast. — Eiserne Halle.

stellungsgelände durch das Thor, welches von der Avenue des Champs-Élysées aus direkt in die Avenue Nicolas führt (siehe Lageplan Fig. 1); denn hier liegt der Schwerpunkt der ganzen Anlage und der Eindruck, der neu geschaffenen Perspektive von den Champs-Élysées bis zum Invalidendom bleibt unauslöschlich.

Hier wurde ein architektonischer Gedanke von monu-

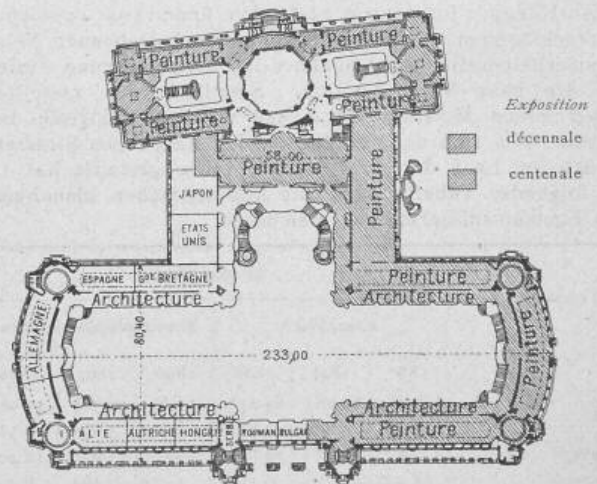
das zu den schönsten gehört, welche wir je gesehen haben.

Es ist überhaupt eine Eigenart von Paris, die Monumente in das richtige Verhältnis zu ihrer Umgebung zu stellen, sie so zu gestalten und einzurahmen, dass sie aus dem Boden gewachsen zu sein scheinen, und kaum je den Eindruck erwecken, als könnten sie auch anders aussehen. Wie einfach monumental erheben sich zum Beispiel die Denkmäler,



Der grosse Kunstpalast.

Fig. 2. Erdgeschoss. 1 : 3000.



Der grosse Kunstpalast.

Fig. 3. Obergeschoss. 1 : 3000.

mentaler Grösse verwirklicht, wie die Gelegenheit zu einem solchen sich einer Weltstadt kaum alle hundert Jahre bietet; wenn sie sich aber bietet, so fehlt es gewöhnlich entweder am weiten Blick der zuständigen Behörde oder an künstlerischen Kräften, um einem solchen Traum den richtigen Ausdruck zu verleihen. Nun hat die glückliche Vereinigung beider Faktoren an jener Stelle ein architektonisches Bild geschaffen,

die uns von dem „Arc de Triomphe“ durch die „Place de la Concorde“ und die Boulevards bis zur „Place de la Nation“ begegnen, und wie grossartig erscheinen sie gerade im Gegensatz zu den etwas nüchternen Reihen von Alleen und Strassen! In welcher modernen Grosstadt kann man wie hier das feine Gefühl wahrnehmen, welches die Privatarchitektur ganzer Strassen, ja ganzer Viertel, den öffent-

lichen Gebäuden unterordnet? Wie wohlthuend wirkt zum Beispiel die absolute Einförmigkeit der Umgebung des Opernhauses, und die monotone Häuserreihe um das „Monument de la République“ oder um die Juli- und Vendôme-Säule!

Im Einklang zu diesen Traditionen wurde der Durchbruch der Champs-Élysées zu dem Invaliden-Dom ausgeführt:

Ungeheure Abmessungen, Einfachheit der Hauptlinien, Konzentration der Wirkung zu einem Hauptpunkt. Hierbei haben wir selbstredend nur die bleibenden Gebäude im Auge, von den prunkvollen Ausstellungsgebäuden auf der Invaliden-Esplanade, die nur provisorischer Natur sind, muss für die dauernde Wirkung abgesehen werden.

Am Eingang der neuen Strasse erheben sich die beiden Kunstpaläste. Verschieden an Grösse und Umriss sind sie doch in verwandtem Stile und in gleichem Masstab gehalten. Links der kleine Palast für die historischen Ausstellungen der französischen Kunst, rechts der grosse Palast für Kunstausstellungen aller Nationen, nach 1900 zu den jährlichen Kunstausstellungen (Salons) und sonstigen Veranstaltungen vorgesehen, die früher im Industriepalast abgehalten wurden.

Die etwa 100 m breite Avenue zwischen beiden Palästen ist mit gärtnerischen Anlagen besetzt und bildet den Vordergrund; dann folgt die Fläche der Alexander-Brücke, welche durch vier mächtige Pylonen begrenzt wird, und die dunkle Masse des Invalidenhotels in weiter Entfernung, hinter der Invaliden-Esplanade schliesst die Perspektive. Die vergoldete Kuppel von Mansart, als Mittelpunkt der ganzen Komposition, erhebt sich in einer Entfernung von 1400 m vom Anfang der Avenue Nicolas.

Die zwei Paläste, die den Eingang der Avenue flankieren, stehen in richtigem Verhältnis zu einander und zum ganzen Bild, sie haben beide grosse einfache Dimensionen und wirken trotz ihrer prunkvollen Architektur vornehm und massvoll. Wenn auch dekorativ beide gleich bedeutend, sind sie doch architektonisch von sehr ungleichem Wert. Der kleine Kunstpalast ist ein organisches Wesen, bei welchem die Konstruktion in der äusseren Erscheinung zum Ausdruck kommt, und die Fassaden in harmonischer Verbindung mit dem Grundriss stehen.

Der grosse Kunstpalast dagegen ist in der Hauptsache eine eiserne Halle, deren Struktur durch Fassaden von monumentalem Charakter in geschickter Weise maskiert wurde; da entsteht von vornherein ein Widerspruch zwischen Geripp und Kleidung, welchen keine Kunst im Stande ist, ganz zu beseitigen. — Nachdem wir konstatiert haben, dass

der ungleiche Wert dieser Paläste mehr in der Natur der Sache, als in dem Können ihrer Schöpfer liegt, wollen wir dieselben einzeln betrachten;

Der grosse Kunstpalast besteht aus einem Hauptbau an der Avenue Nicolas, einem kleineren Flügel an der Avenue d'Antin und einem Querbau, welcher diese zwei Flügel in ihrer Achse verbindet. (S. Grundrisse Fig. 1, 2 u. 3.) Drei Architekten: *Deglane, Louvet* und *Thomas* waren unter der oberen Leitung von *Girault*, dem Schöpfer des kleinen Kunstpalastes, bei diesem Werke tätig. *Deglane* übernahm den

Hauptbau an der Avenue Nicolas, *Louvet* den Querbau und *Thomas* den Flügel an der Avenue d'Antin.

Den Hauptbau nimmt eine ungeheure eiserne Halle ein, die später zur Ausstellung von plastischen Werken bei den Jahres-Salons, sowie zu landwirtschaftlichen Ausstellungen und Wettrennen bestimmt ist. Diesen Raum schneidet eine senkrecht zu ihm laufende Halle, die Verbindung zwischen den zwei Flügeln an der Avenue Nicolas und an der Avenue d'Antin herstellend; eine mächtige Kuppel bedeckt den Kreuzungspunkt dieser zwei Schiffe. Um diese Hallenarchitektur in Eisen ziehen sich ringsum Ausstellungssäle in zwei Stockwerken, sowie eine Galerie. (Fig. 4.) Der Hallencharakter erstreckt sich nicht auf den gegen die Avenue d'Antin gelegenen Teil des Baues, welcher das System einer centralen Museums-Anlage aufweist.

Die ungeheuren Dimensionen der eisernen Halle mit der Kuppel mögen für Wettrennen ausgezeichnet passen, für den feinen Ge-

nuss von Kunstwerken scheinen sie uns aber ungeeignet zu sein; der dominierende Eindruck ist derjenige einer Bahnhofshalle, das Glasdach mit seinem komplizierten Gerippe beunruhigt den Sinn. Die Eisenstruktur ist ganz unverhüllt geblieben, und die wenigen Versuche welche gemacht wurden, dieselbe durch einige Ornamente zu beleben, erreichen ihren Zweck nicht. — Der Raum wirkt

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung von 1900.



Fig. 5. Grosser Kunstpalast. — Haupttreppe.



Fig. 6. Grosser Kunstpalast. — Einbau. — Schweizer Skulptur-Abteilung.

also nur durch die kühne, leichte Konstruktion. Von grossartiger Wirkung und durchaus modernem Charakter im Detail ist die Haupttreppe, dem Haupteingang an der Avenue Nicolas gegenüber (Fig. 5). Der Uebergang der Säulen in die freitragende Treppe durch eine Verschlingung schiffartiger Rippen ist ganz persönlich und absolut modern empfunden. Um den gewaltigen Raum zu gliedern, wurden nach beiden Seiten der Kuppel kreisförmige Einbauten bis zur Höhe der Galerie geführt, die leicht und elegant wirken; sie sind wie die Fassaden im Stil Louis XVI gehalten und mit zierlichen Grillagen geschmückt. Ein solcher Einbau dient auch als Hintergrund der Schweizer Skulptur-Abteilung (siehe Erdgeschoss-Grundriss Fig. 2 und Fig. 6) und als Eingang in die Gemälde-Ausstellung der Schweiz.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Technisches Promotions-Prüfungswesen in Deutschland. In den «Hochschul-Nachrichten» wird darauf hingewiesen, dass die Promotionsordnungen für die deutschen technischen Hochschulen hinsichtlich der an die Vorbildung der Kandidaten gestellten Ansprüche über die strengsten Bestimmungen der Universitäten hinausgehen.¹⁾ Gemeint ist namentlich die Bestimmung, dass die Doktoranden im allgemeinen sich über die Erlangung des Grades eines «Diplom-Ingenieurs» auszuweisen haben. Für die Universitäten könne das nur als erste und eindringliche Mahnung gelten, auch ihrerseits energisch auf eine *einheitliche Promotionsordnung für alle Fakultäten* hinzuwirken, deren Bestimmungen Gewähr dafür bieten, dass der deutsche Doktor im In- wie im Auslande allerorts als das gelte, was er eigentlich sein soll, ein Ausweis für hervorragendes Wissen und selbständiges wissenschaftliches Arbeiten. Dass München als einzige technische Hochschule Deutschlands das Promotionsrecht noch nicht besitzt, ist nach den «Hochschul-Nachrichten» nicht der zuständigen Behörde, «sondern den an dieser Anstalt selbst herrschenden eigentümlichen Verhältnissen und Zersplitterungen zuzuschreiben». Es gebe allerdings auch an den mit dem Promotionsrecht versehenen Hochschulen noch mancherlei zu klären und logischer zu gestalten. So z. B. die Bestimmung der Promotionsordnung, dass die Dissertation einem Zweige der technischen Wissenschaften angehören muss, für welchen eine Diplomprüfung an der betreffenden Hochschule besteht. Hiedurch werde Architektur-Studierenden der Berliner Hochschule, die eigentümlicherweise immer noch keine Diplomprüfung für Architekten hat, die Promotion in ihrem Fache wenigstens an der eigenen Hochschule unmöglich gemacht.

Ferner ist z. B. in Preussen die Vorprüfung der Ingenieure für den Staatsdienst gleichwertig mit der Vordiplomprüfung und nach der gegenwärtigen Habilitationsordnung der Technischen Hochschulen wird die *Prüfung als Regierungsbauführer* mit der *Diplomprüfung einer Technischen Hochschule* sowie mit dem *Doktorexamen an einer deutschen Universität* als gleichbedeutend angesehen. Daraus sei zu folgern, dass, wie jetzt die Sache liegt, in Berlin ein Regierungsbauführer oder Regierungsbaumeister, der als Architekt oder Ingenieur sich ohne weiteres als Privatdocent habilitieren darf und dann dem Abteilungskollegium angehört, zur Erlangung des Doktorhutes nachträglich wie jeder Studierende eine Diplomprüfung durchmachen und somit ein und denselben längst vorher gelieferten Beweis seiner Befähigung in unwesentlich anderer Form noch einmal zu führen hätte. Man braucht aber die Sache «wie sie jetzt liegt» nicht so tragisch zu nehmen, denn es ist selbstredend, dass all' diese Mängel mit zu den feineren Korrekturen gehören werden, die im Gefolge aller Reformen und Neueinrichtungen zu sein pflegen.

Sachsen ist in dieser Hinsicht und allem Anschein nicht ohne Fühlung oder Einverständnis mit den übrigen Promotionsstaaten schon ganz praktisch vorgegangen, indem die Promotionsordnung des Dresdner Polytechnikums es sogar Studierenden der doktorlosen Hochschule München, sowie Technikern, die Prüfungsausweise aus der Schweiz, aus Oesterreich u. s. w. besitzen, die bedingte Möglichkeit bietet, die Würde des technischen Doktors zu erlangen.

Von Interesse sind auch die neuen Vorschriften des preussischen Arbeitsministeriums über die *Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache*, die mit dem 1. Januar 1901 in Kraft treten. Danach kann das Studium auf Universitäten, das bisher für die Studienzeit nicht angerechnet wurde, durch die Entscheidung des Ministers in Anrechnung

gebracht werden. Wie früher nur bei den Maschinen-Ingenieuren, ist jetzt auch für Architekten und Bau-Ingenieure vor Eintritt in das Studium eine praktische Tätigkeit eingeführt. Sie dauert acht Wochen, kann aber auch während der grossen Ferien erledigt werden. In den Prüfungsbestimmungen für die Architekten sind am wichtigsten die Einführung einer Klausur und der Wegfall der höheren Mathematik und Mechanik in der mündlichen Prüfung bei der Vorprüfung. Für alle Facheinrichtungen gilt die Bestimmung, dass die Meldung zur Bauführerprüfung innerhalb drei Jahre nach der Vorprüfung eingereicht werden muss. Bemerkenswert ist noch für die praktische Ausbildung, dass es bei den Architekten gestattet ist, während des ersten Jahres von Kommunalbaubeamten oder Privatarchitekten ausgebildet zu werden. Auch eine Beschäftigung in Meisterateliers der Akademie der Künste wird für zwölf Monate angerechnet.

Ueber die Geschäftsverhältnisse für Eisenkonstruktionen und Brückenbau in der Schweiz i. J. 1899 finden wir in dem schon citierten Jahresbericht des Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller Aeusserungen einer produzierenden Firma, die ein wenig erfreuliches Bild von der Situation des vergangenen Jahres und den Aussichten der schweizerischen Brückenindustrie zeichnet. Als einer der Gründe für die ungenügende Beschäftigung in den Werkstätten für Brückenbau und Baukonstruktionen wird die Zurückhaltung der schweizerischen Eisenbahngesellschaften angeführt, grössere Arbeiten vor dem Uebergange ihrer Linien an den Bund noch ausführen zu lassen. «Die Eisenbahnen bauen nur das absolut notwendigste und verschieben, was sie können, auf den Zeitpunkt, wo die Eidgenossenschaft als Eigentümerin der Schweizerbahnen diese Bauten dann auf ihre eigene Rechnung zu erstellen haben wird. Von ganz wesentlichem Einfluss auf die Verwendung von Eisenkonstruktionen in der allgemeinen Bauhätigkeit waren die aussergewöhnliche Verteuerung des Eisens und die enorm langen Lieferfristen, welche von den Eisenwerken beansprucht wurden; beträgt doch der Aufschlag gegenüber den früheren billigsten Ankaufspreisen gegenwärtig für eine Anzahl hauptsächlich zur Verwendung kommender Eisensorten 100% und darüber. Keinesfalls im Einklang mit diesen Preisaufschlägen stehen die Preisangebote von verschiedenen schweizerischen Brückenbaufirmen in letzter Zeit für eiserne Brücken und Baukonstruktionen, und wir haben die Ueberzeugung, dass derartige Arbeiten zu Preisen übernommen wurden, die für die Uebernehmer geradezu verlustbringend waren. Die grosse Konkurrenz, die in den letzten Jahren im Brückenbau entstanden ist, hat dafür gesorgt, dass auch bei den billigen Eisenpreisen und den dazumaligen Verkaufspreisen für fertige Arbeiten der Nutzen ein sehr bescheidener war. Um so unbegreiflicher ist es, dass bei derartigen Arbeiten bei einer Erhöhung der Verkaufspreise um vielleicht 10 bis 15% und andererseits mit 100% teuren Ankaufspreisen des Eisens die Rechnung für die Brückenbauer noch gefunden werden soll. Bei Andauer der gegenwärtigen Zustände bezüglich Beschaffung der Rohmaterialien und den zur Zeit bestehenden Konkurrenzverhältnissen unter unseren inländischen Brückenbauanstalten dürften die Folgen schlimmster Art für die schweizerische Brücken-Industrie kaum ausbleiben».

Zur Einführung der Kohlenstaubfeuerungen. Auf dem Gebiete der Kohlenstaubfeuerung scheinen praktische Erfolge vorläufig nicht erzielt zu werden. Vor wenigen Jahren erhoffte man davon einen Umschwung des gesamten Kesselfeuerungswesens, heute hört man davon wenig, und die Nachrichten, die über sie in die Öffentlichkeit dringen, sind nicht gerade geeignet, ihre Einführung in die Praxis zu begünstigen. So heisst es z. B. im Geschäftsberichte der deutschen Aktiengesellschaft für Kohlenstaubfeuerung (Patent Wegener): Die Geschäftslage ist nach wie vor ungünstig, und alle Anstrengungen, mit Kohlenstaubfeuerung durchzudringen, blieben erfolglos. Die Hoffnung auf eine kräftige Förderung der Kohlenstaubfeuerung durch polizeiliche Rauchverbote ist gänzlich fehlgeschlagen. Ein solches Rauchverbot ist für Berlin weder am 1. Januar 1900, wie seinerzeit angekündigt wurde, erlassen worden, noch steht es anscheinend jetzt überhaupt noch in Aussicht. Wie hierzu der Erfinder, Hr. Wegener, bemerkt, liegt dies an der von der Polizei geforderten Garantie, für tägliche Lieferung eines bestimmten Quantum Kohlenstaubes. Diese Garantie könne infolge der immer noch bestehenden Schwierigkeiten bei dem Vermahlen der Kohle nicht gegeben werden.

Die neue Fernsprechverbindung zwischen Berlin und Paris ist am 6. August eröffnet worden, nachdem die amtlichen Sprechversuche zur Zufriedenheit ausgefallen sind. Ausser Paris sind in Frankreich noch angeschlossen: Bordeaux, Dieppe, Dünkirchen, Elbeuf, Fontainebleau, Havre, Lille, Lyon, Melun, Orléans, Rouen, St. Denis, St. Etienne und Versailles. Die Berliner Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch bis zur Dauer von drei Minuten beträgt 5 Mark bzw. 6,50 M. für Bordeaux, Orléans und St. Etienne. Dringende Gespräche kosten das Dreifache, bis zur Dauer von drei Minuten jedoch im Maximum 12 Mark. Für die Verbindung

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg., Bd XXXVI, S. 8.