

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1907  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-27425>

### **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:** 06.02.2025

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

ist der Architekt leider in keiner Weise befragt worden, was zur Folge hat, dass die aus verschiedenen Devotionalienhandlungen gekauften Gegenstände nicht zu ihrer Umgebung passen und die angestrebte Einheitlichkeit teilweise empfindlich stören.

Im untern Turmgeschoss befindet sich die Sakristei mit den nötigen Kasten und einem kleinen Archivschrank; eine Dienstreppe führt von hier in die obere Sakristei, die zugleich als Paramentenraum und Läuteboden dient, sowie als Aufenthaltsraum für den Kirchendiener und etwaige Besuche des Pfarrers während des Gottesdienstes. Dieser Raum liegt auf gleicher Höhe mit dem Obergeschoss des Pfarrhauses und steht mit diesem durch eine Türe in direkter Verbindung. Die Anordnung der kleinen Dienstreppe war nötig, um die eigentliche Pfarrhaustreppe zu entlasten.

Im Untergeschoss des Pfarrhauses ist neben den nötigen Kellerräumlichkeiten eine Waschküche mit Badegelegenheit untergebracht. Im Erdgeschoss liegen der bereits erwähnte Unterrichtsraum und ein Amtszimmer des Pfarrers, im ersten Stock drei Zimmer mit Küche, Speisekammer und Abort, und im Dachstock ein Gastzimmer, sowie ein Zimmer für die Bedienung nebst den nötigen Gelassen für Holz und Wäsche. Das Pfarrhaus hat lokale Ofenheizung. Im Wohnzimmer fand ein grüner Kachelofen Aufstellung, mit grün in grün schablonierten Ofenkacheln. Von dieser Art von Ofenkacheln, die früher eine Spezialität des Wynentales waren, finden sich in älteren Bauernhäusern noch häufig prächtige Beispiele, die vom Farben- und Formensinn der alten Hafner das beste Zeugnis ablegen. In der Kirche ist mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten keinerlei Heizung vorgesehen, dagegen wäre im Keller des Pfarrhauses genügend Platz zur Aufstellung eines Zentralheizungsöfens.

Mit dem Bau wurde im Juli 1906 begonnen; am 2. September 1907 konnte die Einweihung stattfinden.

Die gesamten Baukosten ohne Orgel und Geläute, dagegen mit Altären, Kanzel, Altarbildern, Architektenhonorar und Umgebungsarbeiten betragen 92700 Fr. Der Kubikinhalt von Kirche und Pfarrhaus zusammen gemessen von Geländeanschluss bis und mit  $\frac{1}{3}$  der jeweiligen Dachhöhe beträgt rund 3550  $m^3$ . Der ausgebaute  $m^3$  kostet demnach rund Fr. 26,10.

## Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1907.

Dem Bericht des eidgen. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1907 entnehmen wir in üblicher Weise eine Reihe für unsere Leser besonders interessanter Angaben. Hinsichtlich der den Bericht begleitenden Tabellen und statistischen Notizen u. a. m. sei auf das Bundesblatt Nr. 18 vom 29. April 1907, in dem der ganze Bericht abgedruckt ist, hingewiesen.

**Organisation und Personal.** Wegen beständiger Vermehrung der Geschäfte des Eisenbahndepartements, auch der administrativen Abteilung, hat sich die Notwendigkeit ergeben, die seit 1. Juli 1901 vakante Stelle des administrativen Direktors wieder zu besetzen. Die Wahl, welche jedoch

nicht mehr im Berichtsjahre erfolgen konnte, fiel auf Herrn Max Pestalozzi von Zürich, I. Stellvertreter des Vorstandes des Personentarifbureaus der Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen.

**Gesetze und Verordnungen.** Es wurde der Entwurf einer Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Schiffen, welche mit Dampf- oder anderen Motoren versehen sind und konzessionierten Unternehmungen angehören, erstellt. Dieser Entwurf konnte im Berichtsjahre noch den

Kantonsregierungen und Dampfschiffverwaltungen zur Vernehmlassung übermittelt werden. Die neue Verordnung wird voraussichtlich im Frühjahr 1908 in Kraft gesetzt werden können.

Die Reorganisation des Eisenbahndepartements konnte im Berichtsjahre nicht mehr durchgeführt werden.

**Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.** Mit den Verhandlungen über den freihändigen Rückkauf der Gotthardbahn ist eine Delegation betraut worden, die aus den Vorstehern des Eisenbahndepartements und des Finanzdepartements, dem Präsidenten der Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen, dem technischen Direktor und dem Inspektor für Rechnungswesen und Statistik besteht. Ausserdem sollen vom Eisenbahndepartement zu den Verhandlungen noch der administrative Direktor und der Departementssekretär zugezogen werden.

Der mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 vorgelegte Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken, als Fortsetzung der Brünigbahn, welcher vom Ständerat am

## Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken.

Erbaut von Architekt Paul Stegwart in Aarau.

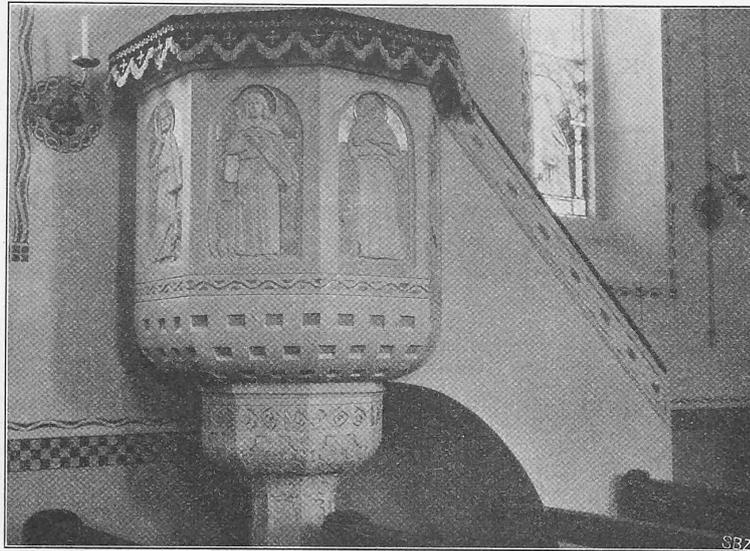


Abb. 12. Ansicht der Kanzel. — Modelle und Ausführung von Bildhauer Karl Leuch in Zürich.



Abb. 13. Ansicht des dreisitzigen Chorstuhls.

22. März 1905 genehmigt worden ist, wurde in der Dezembersession auch vom Nationalrate unverändert angenommen.

Eine aus dem Bundespräsidenten und den Vorstehern des Eisenbahn- und des Finanzdepartements bestehende Delegation ist mit dem Staatsrate des Kantons Genf in Unterhandlung getreten wegen des Rückkaufes des Bahnhofes Genf und der Linie Genf-La Plaine. Eine endgültige Verständigung über sämtliche in Betracht kommende Fragen konnte im Berichtsjahre nicht mehr erzielt werden.

Herrn Dr. E. Kury ist als Mitglied des Verwaltungsrates der schweiz. Bundesbahnen zurückgetreten; als sein Nachfolger wurde gewählt: Herr Dr. Guido Eigenmann, Advokat in St. Gallen, Präsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und des Verbandes schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter.

An Stelle des am 28 August 1907 verstorbenen Herrn Philipp Birchmeier, Präsidenten der Kreisdirektion III, dessen Verdienste um das Eisenbahnwesen allgemein hoch geschätzt wurden, wurde gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates der schweizer. Bundesbahnen als Mitglied der genannten Kreisdirektion gewählt: Herr Maschineningenieur Arnold Bertschinger von Lenzburg (Aargau), Direktor der städtischen Strassenbahnen in Zürich. Dem Gewählten wurden das Präsidium und das Betriebsdepartement übertragen.

Als Mitglied der Kreisdirektion IV der schweizer. Bundesbahnen, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Vizepräsidenten A. Seitz, wurde gewählt: Herr Ingenieur Ernst Münster von Chur und St. Gallen, Oberingenieur bei der genannten Kreisdirektion, unter Uebertragung des Baudepartements an denselben.

**Internationale Verhältnisse.** Die höchst wichtige Frage betreffend die *Zufahrtslinien zum Simplon* konnte im Berichtsjahre noch nicht erledigt werden. In Aussicht genommen war die Abhaltung einer internationalen Konferenz in Bern, wobei eine für alle Interessenten befriedigende Lösung angestrebt werden soll.

Laut Mitteilung der *Rhätischen Bahn* hat diese die Vorkonzession für die Linie schweiz.-österreich. Grenze bei Finstermünz bis Pfunds von der österreichischen Regierung erhalten und sich hierauf um die definitive Konzession beworben. Sobald diese erteilt sein wird, wird das Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Bahn von Zerneß über den Ofenberg nach Münster (-Schludern, eventuell Mals) vorgelegt werden.

**Ostalpenbahn.** Die Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen hat dem Eisenbahndepartement ihre allgemeine Vernehmlassung vom 2. November 1907 auf die Konzessionsgesuche für eine Splügenbahn und für eine Greinabahn nebst einem reichen Aktenmaterial zugestellt, indem sie zugleich noch einen Bericht über die Bauverhältnisse der genannten Projekte in Aussicht stellte.

Am 6./18. Mai wurde in Bern die *III. internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen* abgehalten, wobei von den beteiligten 17 Staaten 14 mit 64 Delegierten vertreten waren. Die Konferenz wurde vom schweizer. Bundespräsidenten eröffnet und hierauf die Geschäftsleitung dem technischen Direktor des Eisenbahndepartements übertragen. Die Bestimmungen des Schlussprotokolls vom 15. Mai 1886 betreffend technische Einheit im Eisenbahnwesen wurden revidiert und durch Bestimmungen über den Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge und über die Beladung der Güterwagen ergänzt. Auch das Schlussprotokoll vom 15. Mai 1886 betreffend die zollsicere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr wurde einer Revision unterzogen. Die neuen Schlussprotokolle wurden am 18. Mai von den Vertretern der Staaten unter-

zeichnet, und es haben bis zum Jahresende die meisten Staaten ihre Erklärung über die Genehmigung der Vereinbarungen abgegeben. Ausserhalb des Schlussprotokolls wurde der schweizerische Bundesrat durch einstimmige Konferenzbeschlüsse ersucht, bei den beteiligten Regierungen die Bildung zweier besonderer internationaler Kommissionen anzuregen, zum weiteren Studium der Fragen betreffend Aufstellung einer einheitlichen Begrenzungslinie für das Rollmaterial und betreffend Einführung einer einheitlichen, durchgehenden, selbsttätigen Güterzugsbremse. Auch hierüber liegen bereits von mehreren Staaten zustimmende Antworten vor.

Die Verhandlungen betreffend die Revision einiger Artikel der internationalen Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Bodensee und die Einführung gleichförmiger Einrichtungen für die von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel wurden im Berichtsjahre mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten auf dem Korrespondenzweg weitergeführt. Der Abschluss dieser Angelegenheit dürfte im Jahre 1908 erfolgen.

Am 29. Juni fand eine Sitzung des lokalen Organisationskomitees für den *internationalen Eisenbahnkongress 1910 in Bern* statt, wobei die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hauptsächlich die Frage des Kongressortes erörterte und hierbei die Mitteilung machte, dass gemäss ihren Erhebungen in Bern und Umgebung in den Monaten Mai und September genügender Platz in den Hotels für etwa 2000 Kongressteilnehmer zur Verfügung stehen werde. Der Abhaltung des Kongresses in Bern steht demnach kein Hindernis entgegen.

Im Zentralamt für den *internationalen Eisenbahntransport* hat nachstehender Personenwechsel stattgefunden:

An Stelle des verstorbenen Herrn A. von Toussaint, Sekretär des Zentralamtes, wurde gewählt: Herr Dr. Max von Ritter, Vorstand der Verkehrsinspektion in Göttingen.

**Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.** Zu den 101 Konzessionsgesuchen, die Ende 1906 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre noch 44 neue hinzugekommen. Von diesen 145 Gesuchen wurden 18 durch Erteilung und 1 durch Verweigerung der Konzession erledigt; 25 wurden zurückgezogen oder als dahingefallen abgeschrieben,

sodass am Schlusse des Berichtsjahres wiederum 101 Gesuche anhängig blieben. Von 10 Konzessionsgesuchen, welche ursprünglich mit Rücksicht auf die den Bundesbahnen drohende Konkurrenz zurückgelegt waren, sind 5 (Wil-Weinfelden-Konstanz; Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg; Solothurn-Schönbühl; Utzenstorf-Schönbühl; Münster-Grenchen) durch die Erteilung der Konzession erledigt worden; 2 wurden zurückgezogen und 3 weitere Konzessionsgesuche (Wasserfallbahn, Kellenbergbahn und Schafmattbahn) werden gemeinsam mit der Frage der Tieferlegung des Hauensteinstunnels behandelt werden.

Infolge fruchtlosen Ablaufes der Fristen zur Einreichung der vorgeschriebenen Vorlagen sind 2 Konzessionen erloschen, infolge Ersetzung durch neue Konzessionen deren 3. Die Zahl der auf 1. Januar 1908 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 122, wobei die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, eingerechnet und die Fälle, in welchen die Konzession alternativ für mehrere Linien erteilt ist, nur einfach gezählt sind. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement je auf 1. Januar und 1. Juli herausgegebene Eisenbahnverzeichnis verwiesen.

**Rechtliche Grundlagen anderer Transportanlagen.** Im Berichtsjahre wurde eine *Schifffahrtskonzession* abgeändert, *Automobilkonzessionen* wurden 10 und Konzessionen für *Aufzüge* 2 erteilt.

### Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken.

Erbaut von Architekt Paul Stegwart in Zürich.



Abb. 14. Ansicht des Hochaltars.

Modelle und Ausführung von Bildhauer Karl Leuch in Zürich.

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

	1907	1906
Eisenbahnverwaltungen . . . . .	179	173
Konzessionierte Schifffahrtsunternehmungen . . . . .	17	19
Nichtkonzessionierte Schiffsunternehmungen . . . . .	108	108
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . . . .	14	18
Zusammen	318	318

Die Zahl der von der technischen Abteilung behandelten Geschäfte hat im Berichtsjahre eine weitere Vermehrung erfahren.

(Forts. folgt.)

## Miscellanea.

**Ier Congrès international de la Route à Paris.** Ce Congrès qui sera tenu du 11 au 18 octobre 1908 à Paris sur l'initiative du Gouvernement français<sup>1)</sup> a pour but d'étudier l'aménagement des routes en vue de leur adaptation aux nouveaux modes de locomotion. Les questions à traiter se répartissent entre deux sections; la première s'occupera de la construction et de l'entretien des routes et spécialement de la lutte contre l'usure et la poussière; la deuxième section a pour programme la circulation et l'exploitation, on y discutera les effets des automobiles sur les chaussées et vice-versa, les signaux de la route et les questions de transports mécaniques à l'aide de voies ferrées.

Une exposition internationale sera ouverte pendant la même période à Paris; elle contiendra les documents et matériaux en rapport avec le congrès tels que cartes et plans, statistiques, publications, matériaux d'empierrement, de pavage, de revêtement, appareils d'essai des matériaux, l'outillage pour l'entretien des routes, organes des véhicules, bornage kilométrique, indications de direction, distance, altitude, obstacles, points dangereux.

La plupart de ces questions intéressent nos services des travaux publics et notre industrie, aussi les personnes et administrations qui désireraient prendre part au congrès (finance 20 fr. par membre titulaire et 10 fr. par membre associé) ou envoyer des objets à exposer, peuvent s'adresser à M. Heude, Secrétaire général du Ier Congrès international de la route, 244, boulevard St. Germain à Paris.

**Monatsausweis über die Arbeiten im Ricketunnel.** Im April wurde an Vollendungsarbeiten geleistet: Auf der Südseite 115 m Firststollen und 36 m Vollausschub, auf der Nordseite 76 m Firststollen und 102 m Vollausschub, dazu hier 97 m Widerlager-, 92 m Gewölbe- und 40 m Sohlengewölbe Mauerung. Vom Tunnel waren vollendet südseits 3524 m, nordseits 4046 m, zusammen 7570 m oder 88,0% der Tunnellänge. Die durchschnittliche Arbeiterzahl betrug 691, die Wassermenge unverändert am Südportal 22,0 l/Sek., am Nordportal 2 l/Sek. Die Arbeiten nahmen ihren ungestörten Fortgang unter Anwendung offener Lichter; auch ist der Lokomotivbetrieb im Tunnel wieder eingeführt, der sich auf der Südseite auf 3500 m ab Portal, auf der Nordseite bis auf 4000 m ab Portal erstreckt. Der schräge Hilfsstollen bei Km. 0,961 ab Nordportal musste mit Ingangsetzung der Saugventilation zugemauert werden.

Nachdem der Durchschlag erfolgt ist und die Vollendung des Tunnels ihrem Ende naht, werden die von der Generaldirektion der S. B. B. erstatteten Monatsberichte nicht weiter veröffentlicht, weshalb auch wir unsere monatliche Berichterstattung hiermit einstellen.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.** April 1908.

	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im April	m 200	159	359
Länge des Sohlenstollens am 30. April	m 2130	1725	3856
Gesteinstemperatur vor Ort	° C. 13,5	20,5	
Erschlossene Wassermenge	l/Sek. 5,0	25,0	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
ausserhalb des Tunnels	397	218	615
im Tunnel	575	390	965
im ganzen	972	608	1580

**Nordseite.** Der Richtstollen befindet sich fortgesetzt im obren Malm (schwarzer Hochgebirgskalk), dessen Schichten N 10 bis 20° O streichen und 15 bis 20° nördlich einfallen. Der mittlere Tagesfortschritt mit drei bis vier Meyer-Maschinen erreichte 7,15 m (28 Arbeitstage).

**Südseite.** Geologische Verhältnisse unverändert, Streichen N 52° O, Fallen 80° südlich. Die mit dem 1. April wieder aufgenommene Maschinenbohrung ergab einen mittlern Tagesfortschritt von 5,68 m.

<sup>1)</sup> Der Schweiz. Bundesrat hat an den Kongress Herrn A. v. Morlot, eidg. Oberbauinspektor in Bern, abgeordnet.

**Eine vollständige elektrische Küche** findet sich eingerichtet auf der Station Eismeer der Jungfraubahn. Die Einrichtung ist so bemessen, dass eine Mahlzeit von vier bis fünf Gängen für 60 bis 120 Personen in kurzer Zeit zubereitet werden kann. Dazu sind erforderlich ein grosser Heizplattenherd mit Brat- und Backöfen, verschiedene Einzelkochkessel von 2 bis 70 l Inhalt, Wärmplatte, Warmwasserbereiter von 225 l Inhalt für Wasser von 80 bis 90° C u. a. m. Die der Bahnkraftleitung entnommene Energie wird durch einen Transformator von 60 kw Leistung auf 125 V Spannung gebracht; die durchschnittliche Belastung der von der Fabrik «Elektra» in Wädenswil erstellten Anlage beläuft sich während der Betriebszeit auf 30 KVA. Die gleiche Firma hat auch für das Hotel Moserboden im Tirol alle Heiz- und Kocheinrichtungen geliefert. Hier werden sogar die Zimmer elektrisch geheizt und zwar durch Kachelöfen, deren Heizkörper jeder für sich auf drei Wärmestufen eingeschaltet werden können und deren Energieverbrauch zwischen 0,6 kw und 2,4 kw schwanken.

**Das neue Schaffhauser Baugesetz**, das im Entwurf vorliegt, versucht das bestehende Schöne und historisch Wertvolle in Stadt und Kanton nach Möglichkeit zu schützen und zu erhalten. Der Entwurf enthält daher u. a. folgende Bestimmungen: «Die Baupolizei ist berechtigt, Bauprojekten, welche das Bild einer Ortschaft oder einzelner Teile einer solchen (auch einzelner Strassenbilder) verunstalten, die Genehmigung zu versagen.»

Dasselbe ist der Fall beim Bau oder bei der Abänderung von Gebäuden oder Gebäudeteilen von historischer oder besonderer architektonischer Bedeutung, sowie bei Neu- oder Umbauten in der Umgebung solcher Bauwerke.

Ferner sind «Alle Bauunternehmer des Kantons verpflichtet, ihre Projekte, sofern sich diese nicht bloss auf die innere Einrichtung beziehen, der Spezialkommission vorzulegen, bevor sie an die Polizeibehörde gelangen. Das Kommissionsgutachten ist der Baupolizeibehörde mit dem Baubeschrieb und den Plänen vom Bauherrn einzureichen.»

**Gegen Wasserstrassen, für Flussregulierungen — in Oesterreich.** Die landwirtschaftliche Gesellschaft für Mähren veranstaltete am 12. April in Olmütz eine Wanderversammlung, in der gegen die Verwirklichung des Wasserstrassengesetzes protestiert wurde, da dormalen alle Voraussetzungen, die seinerzeit bei Einbringung der Kanalvorlage als vorhanden oder voraussichtlich eintreffend angenommen wurden, hinfällig geworden seien; das damals veranschlagte Kostenerfordernis habe sich vorläufig schon um mehr als das Doppelte zu gering erwiesen. Es gelangte eine Resolution zur Annahme, in der «die Regulierung der Flüsse und Bäche und die Dienstbarmachung der Wasserkräfte für land- und forstwirtschaftliche und industrielle Zwecke als weit notwendiger bezeichnet wird, als der Bau aller projektierten Wasserstrassen, die nach neuen offiziellen Rechnungen derzeit schon mehr als 1 1/2 Milliarden Volksvermögen verschlingen sollen.»

**Bedeutende Aufwendungen für die Pariser Stadterweiterung** werden nach einer Denkschrift der Seine-Präfektur in Aussicht genommen. Darnach sollen nach einem bis zum Jahre 1945 ausgedehnten Tilgungsplane im ganzen 623 Mill. Fr. ausgegeben werden, die neben Sanierungs- und Verschönerungszwecken hauptsächlich zu Strassendurchbrüchen, neuen Strassen und zur Freilegung öffentlicher Gebäude (zusammen 395 Mill.), zur Verbesserung städtischer Gebäude, für öffentliche Anlagen, Rückkauf der Festungswerke (64 Mill.), Verwendung finden sollen.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Professor Dr. M. Rosenmund ist leider genötigt gewesen, aus Gesundheitsrücksichten um einen längeren Urlaub nachzusuchen; der schweizer. Schulrat hat für das laufende Semester an seiner Stelle Herrn Ingenieur Fr. Baeschlin von der eidgen. Landestopographie in Bern mit dem Unterricht in der Vermessungskunde betraut.

**Die Vollendung der Mandschurischen Eisenbahn** ist durch die kürzlich erfolgte Inbetriebsetzung eines 13 km langen Zwischenstückes der Linie von dem russischen Charbin nach dem japanischen Port Arthur zur Tatsache geworden. Nunmehr ist von Europa aus der fernste Osten, Port Arthur und Peking, mit der Eisenbahn erreichbar.

**Ein Inventar aller alten Bauten und Kunstgegenstände Italiens** ist angeordnet worden; für das Rechnungsjahr 1907/08 wurde ein Betrag von 38800 Fr. ausgeworfen zur Herstellung einer Reihe von Bänden der von den Angestellten der Hauptleitung sowie von den Nebenbehörden der Altertumskunde und der schönen Wissenschaften eingelieferten Arbeiten.

**III. Internationaler Kongress zur Förderung des Zeichen- und gewerblichen Unterrichts.** Der schweizer. Bundesrat hat an den vom 3. bis 8. August d. J. tagenden Kongress<sup>1)</sup> Herrn J. Graf, Professor für Kunstzeichnen und Modellieren am eidgen. Polytechnikum, abgeordnet.

<sup>1)</sup> Bd. LI, S. 169.