

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 9

Artikel: Schalengussräder: Weigerung der Nordostbahn, solche auf ihrem Netze laufen zu lassen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4897>

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: 23.02.2026

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

Wir behalten uns vor, um hier nicht ausführlicher zu werden, dasselbe, seine Entstehung, seinen Zielpunkt, die Beschreibung des letzten Hochwassers, die daraus abzuleitenden Schlüsse zum Gegenstand einer späteren Besprechung zu machen.

Herr A. schliesst mit einem Wunsche, der, seitdem ein eidgenössisches Forstgesetz zu Stande gekommen ist, hoffentlich seine Erfüllung finden wird, soweit es die Aufforstungen betrifft; soweit es den Uferbau betrifft, erlauben wir uns an den Ausspruch Culmann's in dem bereits citirten Bericht an den Schweiz. Bundesrath zu erinnern. „Im Emmenthal ist es nicht sowohl ein Verbauen der Wildbäche, als vielmehr eine Hauptcorrection des Flusses selbst, die Noth thut“ und daran den bescheidenen Wunsch anzufügen, es möchte die Correction einmal von oben nach unten ins Werk gesetzt werden, damit nicht die corrigirten unteren Strecken durch die Geschiebszuführungen der oberen zu leiden haben werden, denn gerade die Beschädigungen in Derningen sind auf diese Ursache zurückzuführen und somit ein Beispiel ihrer nachtheiligen Wirkung.

D.

* * *

Der Suez-Canal.

In einer der letzten Sitzungen der Pariser Academie machte H. v. L e s s e p s einige Mittheilungen über den Suez-Canal. Das Fahrwasser hält sich nach denselben in günstiger Weise; bei der Heimkehr des Prinzen von Wales sind letzthin Schiffe bis zu 8^m Tiefgang ohne Schwierigkeit durchpassirt. Die Strömungen erreichen zwischen Suez und den bittern Seen eine Geschwindigkeit von 1^m auf die Secunde, zur Zeit der Hochfluten gelegentlich noch $\frac{1}{10}$ mehr. Zwischen Suez und den bitteren Seen geht der Strom zur Fluthzeit nordwärts, zur Ebbezeit südwärts. Zwischen den bittern Seen und Port Said wechselt der Strom mit der Jahreszeit, im Winter findet ein langsamer Abfluss des überschüssigen Fluthwassers nach dem Mittelländischen Meere statt; im Sommer, wo täglich sieben Millionen Cubimeter aus dem Canal und den Seen verdunsten, bildet sich ein umgekehrter Strom vom Mittelländischen Meer nach den Seen zu, welcher das verlorene Wasser ersetzt. Sehr bemerkenswerth ist der Einfluss, welchen der Canal auf das Klima seiner Nachbarschaft geübt hat. Von 1854 bis 1870 regnete es in der Umgegend desselben höchstens einmal jährlich. Jetzt thaut es stark und regnet wenigstens zweimal im Monat. Die Bewohner von Suez beklagen sich weniger als früher über die Hitze des Sommers, und längs dem Canal bildet sich eine Vegetation, die ihren Ursprung den neu hervorgerufenen atmosphärischen Niederschlägen verdankt.

Wir lassen es dahin gestellt sein, ob diese Mittheilungen der Wirklichkeit genau entsprechen, oder ob sie von der sehr begreiflichen Vorliebe des Herrn von L e s s e p s für sein Werk vielleicht etwas zu günstig gefärbt worden sind. Jedenfalls sind die Klagen über den mangelhaften Zustand des Canals, die bald nach seiner Eröffnung laut wurden, nahezu vollständig verstummt und die Befürchtungen, dass sich das grossartige Werk als ein verfehltes erweisen werde, sind durch diese Thatsachen wohl genügend widerlegt worden.

D. B.

* * *

Künstliches Elfenbein

von

B. S. Cohen, London.

Elfenbeinstaub wird mit Wasser zu einem Gelée gekocht und dem Producte etwas Schellack in Weingeist und Zinkweiss zugesetzt. Auf ein Pfund Elfenbeinstaub werden eine Unze Schellack und ebensoviel Zinkweiss genommen. Die breiige Masse wird in Formen gegossen, an der Luft trocknen gelassen und dann hydraulischem Druck ausgesetzt. Das fertige Material lässt sich vortrefflich schneiden, sägen und auf der Drehbank behandeln.

* * *

Schalengussräder.

Weigerung der Nordostbahn, solche auf ihrem Netze laufen zu lassen.

Durch eine Verfügung vom 22. Juli 1. J. hat die Schweizerische Nordostbahn der Schweizerischen Nationalbahn das Cursiren der der letzteren gehörigen Güterwagen mit Schalengussräder auf dem Nordostbahnnetze als betriebsgefährlich untersagt. Es hat sich hieraus ein Confliet entsponnen, in welchem von den den Genannten nahestehenden Tagesblättern für und wider die Zulässigkeit der Schalengussräder geschrieben worden ist und in welchem die Nationalbahn durch eine Beschwerdeschrift vom 25. Juli das eidgenössische Eisenbahndepartement als Richter angerufen hat. Dasselbe hält sich für incompetent, von sich aus zu entscheiden, hat die Sache an den Bundesrath gewiesen und die Verfügung der Nordostbahn auf so lange sistirt, bis derselbe definitiv über die Frage der Zulässigkeit der Schalengussräder entschieden habe. In Folge dessen fand sich die Nordostbahn veranlasst, sich mit einem längeren Schreiben, welches Namens der Direction der Nordostbahn von Herrn Director Häberlein unterzeichnet ist, an den Bundesrath zu wenden, dessen Wortlaut wir in Nachstehendem wiedergeben:

„Mittelst Zuschrift vom 18. dies ladet uns das Tit. Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement ein, unsere Verfügung vom 22. Juli 1. J., wodurch wir den Uebergang der mit Schalengussräder versehenen Güterwagen der Schweizerischen Nationalbahn auf unser Netz verbieten, aufzuheben beziehungsweise zu sistiren, bis der Bundesrath definitiv über die Frage der Zulässigkeit der genannten Schalengussräder entschieden haben wird.

„Abgesehen von den materiellen Gründen, welche dafür sprechen, dass die Verwendung der speciell in Frage stehenden Wagen vorderhand wohl keine besondern Gefahren mit sich bringt, gehen wir bei dieser unserer Verfügung wesentlich von dem formellen Standpunkt aus, dass es nicht Sache einer Eisenbahnverwaltung sein kann, einseitig von sich aus Normen über den Ausschluss gewisser Categorien von Rollmaterial vom directen Verkehr aufzustellen und dadurch die Vorschriften von Art. 30 des Eisenbahngesetzes und von Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen, zu vereiteln.

„Die Acten über die vorliegende Frage werden mit möglichster Beförderung vervollständigt und sodann mit unserm Antrag dem Bundesrath vorgelegt werden.“

„Demgemäß qualifiziert das Tit. Eisenbahn- und Handels-Departement unsere Haltung in der Angelegenheit als eine Art von Competenz-Uebergriiff in die Befugnisse des Bundesraths gemäss Art. 31 (nicht Art. 30) des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 (vergl. Art 2 des Transportgesetzes vom 20. März 1875) und verfügt dasselbe aus diesem Grunde die Aufhebung unserer Anordnung vom 22. Juli, bevor über die Frage ihrer materiellen Begründetheit die Acten geschlossen sind und das Urtheil gefällt sein wird. Den in dieser Motivirung ausgesprochenen Tadel und die hieraus abgeleitete Folgerung zur Gefährde der Betriebssicherheit können wir, soweit uns eine wirksame Vertheidigung ermöglicht ist, keineswegs anerkennen; sondern wir sehen uns vielmehr genötigt, hierüber bei Ihrer hohen Behörde Beschwerde zu führen.

„Da die Frage *au fond* beziehungsweise über die Zulässigkeit der Schalengussräder selber unpräjudicirt der Entscheidung Ihrer hohen Behörde vorbehalten bleibt, so beschränken wir uns vor der Hand darauf, in dieser Beziehung lediglich auf unsere Vernehmlassung vom 10. August zu verweisen und diese Frage hier blos insoweit zu berühren, als dieselbe mit der Widerlegung der Departementalverfügung vom 18. dieses im Zusammenhang steht.

„Dagegen müssen wir, um den Vorwurf einer Competenzüberschreitung zurückzuweisen, uns nothwendiger Weise gestatten, unsere Auffassung und Interpretation der Art. 31 und 33 des Eisenbahngesetzes sowie über deren Verhältniss zu einander etwas näher darzulegen.

„In Art. 31 ist allerdings dem Bundesrath, ganz abgesehen von der Erledigung specieller Conflictsfälle, im Allgemeinen die Initiative und Aufsichtscompetenz zugewiesen:

„auf dem Wege des Reglements diejenigen Vorschriften aufzustellen, nach welchen auf allen schweizerischen Bahnen gleichmässig „zum Behuf der Sicherheit des Dienstes“ verfahren werden soll;

„dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen und „das Bahnmaterial“ jederzeit in einem „die nöthige Sicherheit gewährenden“ baulichen Zustande erhalten und die Bahnen mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt, und

„in dieser Beziehung bestimmte Normen aufzustellen, welche, gestützt auf die Verkehrsbewegung jeder Bahn, das Minimum des von ihr zu beschaffenden Betriebsmaterials fixiren u. s. f.““

Gemäss diesen Bestimmungen des Art. 31 ist der Bundesrath unzweifelhaft befugt, hinsichtlich nicht blos der technischen Einheit oder der räumlichen Verhältnisse und Dimensionen der Geleise, der Wagen, ihrer Breite und Höhe u. s. w. (wie dies mittelst der Verordnung vom 9. August 1854 geschehen ist) sondern namentlich und vor Allem aus in Bezug auf die Beschaffenheit oder Sicherheit des Betriebsmaterials Normen aufzustellen oder allgemein verbindliche Beschlüsse zu fassen. Schon hier muss jedoch *anticipando* bemerkt werden, dass in letzterer Hinsicht der Art. 31 des Eisenbahngesetzes seine Vollziehung noch nicht gefunden hat und dass die Be schwerdeführung der Schweizerischen Nationalbahn vom 25. Juli l. J. gerade in dem Hauptpunkte auf der unrichtigen Voraussetzung beruht, als ob die mit Schalengussrädern versehenen Güterwagen der Schweizerischen Nationalbahn jemals bundeshoheitlich genehmigt oder auch nur von denjenigen Bahnverwaltungen zugelassen worden wären, welche im Jahre 1872 die Uebereinkunft betreffend die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im directen Verkehr abgeschlossen haben. Wenn die Direction der Nordostbahn am 22. Juli den Uebergang solcher, nach ihrer Ansicht betriebsgefährlicher Wagen auf ihr Netz beanstandet hat, so wollte und konnte sie von vornehmest der Competenz und dem Berufe des hohen Bundesrathes nicht zu nahe treten oder einen Competenzübergriff begehen, sowohl weil der Bundesrath von der ihm diesfalls zustehenden Befugniss bis zur Stunde keinen Gebrauch gemacht hat, als auch deshalb, weil ja die (am 22. Juli) getroffene Massregel in keinerlei Gegensatz zu der Intention des Art. 31 (die Betriebs sicherheit zu garantiren) steht, sondern vielmehr derselben vollkommen entspricht. Die Competenz des Bundesrathes, von sich aus und gegenüber allen Bahnen (also auch gegenüber der Nordostbahn) *proprio motu* zum Behufe der Sicherheit des Dienstes die geeignet findenden Massregeln zu ergreifen, wird von uns in keiner Weise in Zweifel gestellt und ist durch die Anordnung vom 22. Juli im Mindesten nicht alterirt worden.

Neben der aus öffentlichen Gesichtspunkten dem hohen Bundesrath gegenüber allen schweizerischen Bahnen insgesamt nach Art. 31 zugewiesenen Befugniss und Obliegenheit besteht nämlich (selbstverständlich stets ohne estentielle Beeinträchtigung derselben oder Dawiderhandlung) die, in jeder Staats form anerkannte, mitconcurrirende Berechtigung der Gesellschaften und Privaten, zum Schutze ihrer Rechte im Specialfalle die Anwendung der eben in Art. 31 selber aufgestellten Grundsätze zu verlangen. Es darf hiebei nicht ausser Acht gelassen werden, dass im Hinblick auf die individuelle Verantwortlichkeit der einzelnen Bahnverwaltung für die Folgen von Betriebsunsicherheit, die sich auf ihrem Netz ereignen, jede einzelne Verwaltung für sich selbst ein selbstständiges Interesse und Recht hat, innert der Schranken ihrer materiellen Begründetheit jene Vorkehren zu treffen, welche zur Abwehr von Betriebsgefährde geeignet oder nothwendig sind. Indem sie Solches thut, greift sie keineswegs in die Competenzsphäre des Staates über, welch letztere vielmehr darin besteht, nöthigenfalls gegen den Willen aller Beteiligten ebenfalls und unter Umständen weitergehende Massregeln für die Betriebssicherheit zu ergreifen. Diese Staatscompetenz ist nicht exclusiv in dem Sinne, dass die thatssächliche Geltendmachung der im

Gesetze begründeten Ansprüche im Verkehr der Gesellschaften und Privaten unter sich einen Eingriff in jene involviren würde.

Die vorliegende Frage fällt vielmehr unter die Herrschaft des Art. 33, zweites und drittes Lemma des Bundesgesetzes vom 23. December 1872. Hienach sind die Eisenbahnverwaltungen allerdings verpflichtet, „directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs der Güter- und Viehwagen von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten. Ueber alle diesfälligen Anstände entscheidet der Bundesrath“. Die Einrichtung des directen Verkehrs liegt *principiell* nicht im Streit, sondern einzig und allein der Nebenpunkt, ob die von der Schweizerischen Nationalbahn hiefür verwendeten Güterwagen mit Schalengussrädern von der Nordostbahn müssen zugelassen werden. Dafür, dass diese entsprechend geartet d. h. betriebsfähig im eminenten Sinne des Wortes seien, besteht, wie gesagt, absolut keinerlei Präjudiz. Weder hat der hohes Bundesrath, noch hat das Consortium der Eisenbahnverwaltungen gemäss § 17 der Uebereinkunft von 1872 dieselben genehmigt. In ihrer Eigenschaft (dass sie mit Schalengussrädern aus der Firma Ganz in Ofen versehen) sind die betreffenden 68 Stück der Schweizerischen Nationalbahn erst in der neuesten Zeit erkannt worden. So lange nicht von Bundeswegen die Qualität des Betriebsmaterials im Detail vorgeschrieben sein wird, das Requisit der Betriebssicherheit aber gemäss Art. 31 des Gesetzes gefordert ist, bleibt es zunächst Sache der Eisenbahngesellschaften, sich in dieser Beziehung unter sich selber zu verständigen. Den unzweideutigsten Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung finden wir unter andern darin, dass die Gesellschaften über die Beschaffenheit der Wagen, welche den Uebergang von einer Bahn auf die andere sollen beanspruchen können, eine Uebereinkunft getroffen und speciell in § 17 derselben den Satz aufgestellt haben: „Die im directen Verkehr zur Verwendung kommenden Güterwagen müssen sich beim Uebergang auf die fremde Bahn in vollkommen brauchbarem, unbeschädigtem und die Sicherheit des Betriebes in keiner Weise gefährdendem Zustande befinden.“

Wenn nun Anstände über das Zutreffen dieser Requisite nach Art. 33, drittes Lemma, des Eisenbahngesetzes von dem Bundesrath zu entscheiden sind, so kann doch wohl selbstverständlich der Entscheid unmöglich anders als *au fond* d. h. materiell im Punkte der Betriebsgefährlichkeit gefasst werden.

Aus der bisherigen Erörterung ergiebt sich, kurz zusammen gefasst, die doppelte Schlussfolgerung: Zwar kann in Folge der Aufsichtscompetenz des Bundesrathes nach Art. 31 des Gesetzes diese hohe Behörde die Güterwagen der Schweizerischen Nationalbahn mit Gusschalensrädern auf dem Netze der Schweizerischen Nationalbahn zulassen und überhaupt hinsichtlich der Beschaffenheit des Betriebsmaterials der sämmtlichen Schweizerischen Eisenbahnen allgemein verbindliche Beschlüsse fassen. So lange weder das eine noch das andere geschehen ist (was bis zur Stunde der Fall ist), kann in der Ausschliessung gewisser Gattungen von Wagen wegen ihrer Betriebsgefährlichkeit von Seite der einen Bahn gegenüber der andern im directen Verkehr ein Eingriff in die Befugnisse des Bundesrathes gemäss Art. 31 nicht erblickt werden. Die Frage der Berechtigung eines solchen Verfahrens ist vielmehr von dem Bundesrath in seiner Stellung als Recurs-Instanz nach Art. 33, zweites und drittes Lemma des Gesetzes, sowie nach § 17 der Uebereinkunft betreffend die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im directen Verkehr vom Jahre 1872 und zwar jeweiligen materiell zu entscheiden.

Hiemit ist zugleich *implicite* die Verfügung des Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement vom 18. ds. von dem derselben zu Grunde gelegten formellen Competenzstandpunkte aus vollständig widerlegt.

Es bedarf aber auch aus andern Gründen solcher Zwischen Verfügungen gar nicht. Durch die Anordnungen der beiden Gesellschaften vom 22.—25. Juli ist inzwischen bereits ein modus vivendi festgestellt, wie er dem Rechtsverhältnisse und der Sachlage durchaus entspricht.

Am allerwenigsten könnte eine provisorische Verfügung (vom 18. August) Platz greifen, die das Verhältniss vorläufig

ganz zu Gunsten der einen Partei regulirt und welche *lite pendente* von den sich gegenüberstehenden Missbeständen gerade den verhältnissmässig grössten (die Betriebsgefährde) fortduern lässt.

„Dass die Betriebsgefährde eine erhebliche ist und dass sie es im hohem Masse sein muss, dafür spricht doch wohl der Umstand in der allerentschiedensten Weise, dass die Nordostbahngesellschaft im Jahr 1868 die auf ihrem eigenen Netze bisher verwendeten Wagen mit Schalengussräder mit ausserordentlichen Kosten beseitigt hat, — dass diese Gattung von Güterwagen in den einen Staaten geradezu gesetzlich untersagt, in andern aus dem Grunde der Betriebsunsicherheit freiwillig entfernt worden ist und dass da, wo dieselbe ausnahmsweise noch Verwendung findet, dies doch nur unter gewissen Einschränkungen und Cautelen (und steter Revision) geschieht. Gegenüber den möglichen Folgen eines einzigen Unglücksfallen kommt die Inconvenienz einer Umladung sozusagen kaum in Betracht, welche sich in einer Zeitfrist von 15 Tagen auf blos 14 Wagen beziffert!

„Wollte der hohe Bundesrat dessenungeachtet für die Zwischenperiode, bis die Frage der Zulässigkeit der Güterwagen mit Schalengussräder im directen Verkehr *au fond* entschieden sein wird, ein den gegenseitigen Interessen in gerechtem Verhältniss Rechnung tragendes unpräjudicirliches Provisorium anordnen, so könnte Solches im günstigsten Maßstabe für die Schweizerische Nationalbahn jedenfalls nur mit der Modification geschehen, dass innert des bezeichneten Zeitraumes der Uebergang von Wagen der Schweizerischen Nationalbahn mit Schalengussräder auf die Nordostbahn mit Gütern in ordinärer Fracht und niemals für den Transport in Personenzügen stattfinden dürfte und dass im Besondern Langholzsendungen absolut ausgeschlossen werden müssten.

„Angesichts der grossen Gefährde sehen wir uns zu unserm Bedauern genötigt ausdrücklich zu erklären, dass wir im entgegengesetzten Falle jede Verantwortlichkeit für die Folgen unsererseits des Bestimmtesten ablehnen.

„Wir stellen unter Berufung auf die vorstehenden Ausführungen und im Vertrauen auf eine richtige Würdigung der Verhältnisse das Gesuch:

„Es wolle der hohe Bundesrat den vorliegenden Conflict im Zusammenhang mit der materiellen Prüfung der Frage entscheiden und sofern eine Zwischenverfügung erlassen werden wollte, dieselbe in dem soeben präzisirten Sinne modifizieren“

* * *

GESSELLSCHAFT ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in ZÜRICH.

Die diessjährige Generalversammlung wird am 3. September nächsthin entsprechend dem in Biel gefassten Beschluss in Winterthur stattfinden. Indem wir euch zu recht zahlreichem Besuch derselben einladen, theilen wir euch zugleich die Reihenfolge der zu berathenden Gegenstände mit.

1. Eröffnung (Protocoll der letzten Generalversammlung).
2. Vorlage des Berichtes über die Thätigkeit des Vorstandes, den Stand der Stellenvermittlung und die Finanzlage etc.
3. Referate über die Organisation des eidgenössischen Polytechnikums.
4. Bestimmung von Zeit und Ort der nächsten Generalversammlung.
5. Unvorhergesehenes.

Bezüglich des äussern Arrangements unserer Zusammenkunft verweisen wir auf nachfolgendes Programm.

Namens des Vorstandes,

Der Präsident:

August Waldner.

Der Secretär:

H. Paur.

PROGRAMM.

Samstag den 2. September, Abends.

Empfang am Bahnhof. — Gemüthliche Vereinigung im Café Rheinfels (Göggel).

Sonntag den 3. September.

Von 6—9 Uhr: Besuch einiger Fabriken; Sammlung auf dem Bahnhofplatz.

„ 9—1 „ Generalversammlung im neuen Stadthaussaal.

„ 1 1/4 „ Gabelfrühstück im Casino.

„ 2 1/2 „ Ausflug in's Tössthal mit Extrazug der Tössthalbahn.

„ 8 „ Abends: Bankett im Casino.

Montag, den 4. September.

Von 6—8 Uhr: Besuch einiger Fabriken.

„ 8 1/2 „ Ausflug nach Singen-Hohentwiel-Constanza mit Extrazug der Nationalbahn. — Rückkehr zu den letzten Bahnzügen nach Zürich, Aarau etc.

Bezüglich des Referates über die

Organisation des eidg. Polytechnikums

richtet der Vorstand folgende Zuschrift an die Mitglieder:

Werthe Kameraden!

Der Wunsch unserer Generalversammlung, welche bis jetzt ausschliesslich der Discussion respective Genehmigung der Verwaltungsberichte gewidmet war, einen mehr geistigen Gehalt zu geben, veranlasste Herrn Nationalrath Dietler*) zu dem Vorschlag: es möchten künftighin, wenn es immer möglich sei, an Generalversammlungen Vorträge von allgemeinem Interesse gehalten werden, die Anlass zu anregenden Debatten bieten könnten. Herr Oberingenieur Meyer hat diesen Gedanken lebhaft unterstützt und zugleich den bestimmten Antrag gestellt, für die Generalversammlung des Jahres 1876 die gegenwärtige Organisation des eidgenössischen Polytechnikums und die an derselben anzubringenden Verbesserungen zum Gegenstand der Berathung zu wählen. Nachdem die G. E. P. diese Anregungen zum Beschluss erhoben hatte, fiel dem Vorstande die Aufgabe zu, die Frage in dem Sinne vorzubereiten und durchzustudiren, dass sie in der allgemeinen Discussion im Schoosse der Versammlung zu bestimmten Resultaten führen kann, eine Aufgabe, die in möglichst ausführlicher Weise ebenso wohl von dem Gesamtausschusse, als auch von dem engeren Vorstande in Zürich an die Hand genommen wurde.

Zunächst zeigte sich, wir melden dies mit freudiger Genugthuung, dass die Anregung des Herrn Meyer einer äusserst glücklichen Eingebung entsprungen ist; denn nichts kann uns alte Polytechniker, vom ersten bis zum letzten, mehr vereinigen, und die Zusammengehörigkeit mehr empfinden lassen, als das Interesse, welches wir alle an dem Gedeihen der Anstalt nehmen, an der wir unsere Studienjahre verlebt haben. Und wir denken, es sei eine Pflicht der Dankbarkeit, wenn wir mit daran arbeiten helfen, der Schule, die eine der schönsten schweizerischen Schöpfungen ist, den Rang, den sie unter ähnlichen Anstalten einnimmt, zu erhalten und wo möglich zu erhöhen. Es wird diese Pflicht zu einer Ehrensache, deren wir uns um so weniger entziehen dürfen, wenn sie nicht blos als ein Zutrauensvotum aufgefasst wird, sondern die Nothwendigkeit in sich enthält, auch kritisirend einzugreifen und Vorschläge zu machen, welche mit den bisherigen Traditionen des Polytechnikums im Widerspruch stehen. Wir dürfen dieser Ueberzeugung um so mehr Nachdruck geben, als wir im Verlaufe der bisherigen Discussion die getroste Einsicht gewonnen haben, dass in unserm Vereine eine Reihe von Elementen sich vorfindet, welche in practischer und theoretischer Beziehung befähigt sind, ein Urtheil über die bisherigen Leistungen des Polytechnikums zu geben, wie es competenter kaum von einer andern Seite ausgehen könnte.

Einige „Aber“ sind freilich anzufügen. Zunächst werden derartige Fragen von einer grossen Versammlung ohne gehörige

*) Siehe Bericht über die Generalversammlung in Biel vom 5. September 1875 im Bulletin Nr. 11.