

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Die Oberaufsicht des Bundes über die schweizerischen Eisenbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-17365>

### **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:** 14.01.2026

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

fünf Erdleitungen erstellt, von welchen eine direct in den Rhein geht. Die Leitungen, welche vielfach mit den Eisentheilen des Dachstuhles verbunden worden sind, bestehen aus 8 mm starkem Kupferdrahte.

Ueber die in den drei Baujahren 1888—1890 ausgeführten Arbeiten lässt sich verhältnissmässig wenig berichten. Ein bedeutender Theil derselben bezog sich auf die Umgestaltung und Erneuerung der Seitenschiffdächer. Wie aus dem Querschnitte, der unserem letzten Berichte beilag, ersichtlich ist, hatten die südlichen Seitenschiffe auch früher schon je ein besonderes Dach, während die nördlichen Seitenschiffe mit einem gemeinsamen Dache überdeckt waren. Die an das Langschiff stossenden, oberen Theile der Seitenschiffdächer waren gelegentlich der Restauration der fünfziger Jahre tiefer gelegt worden, um die Fensterbänke des Langhauses herabsetzen zu können. Es hatten nun schon die Experten Schmidt und Hase empfohlen, die nördlichen Seitenschiffdächer wie auf der Südseite zu gestalten, und alle Dächer annähernd mit der gleichen Neigung zu versehen. Zu diesem Zwecke wurden die alten Dächer gänzlich entfernt und neue mit eisernen Sparren, Holzverschalung und Kupferblechdeckung erstellt. Dabei erhielt die Mauer des innern südlichen Schiffes ein neues Dachgesims und oberhalb der zum Theil frei gelegten und wieder in Stand gestellten romanischen Fenster runde Dreipassfenster, während die bisher verdeckt gewesene Mauer des inneren Seitenschiffes auf der Nordseite gänzlich neu aufgeführt werden musste. Die steilen Dächer der äusseren Seitenschiffe, welche sich an die beiden Thürme anlehnen, wurden ebenfalls durch neue mit eisernen Sparren, Latten ersetzt und dann gleich wie das Hauptdach mit glasirten Ziegeln kleineren Formates eingedeckt. An Stelle der östlichen, bisher nur aus Riegel- und Bretterschalung bestehenden Giebelmauern dieser kleinen Seitenschiffdächer liessen wir dünne Quadermauern auf eisernen Trägern ausführen. Eine wesentliche Verbesserung konnte in der südöstlichen Ecke zwischen Querschiff, Chor und Nicolauscapelle durch Erstellung neuer Dächer und durch Abbruch unnöthigen Mauerwerks herbeigeführt werden.

(Schluss folgt.)

### Die Oberaufsicht des Bundes über die schweizerischen Eisenbahnen.

Das Ergebniss der jüngsten Volksabstimmung über den Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund und der damit im Zusammenhang stehende Rücktritt des Vorstehers unseres Post- und Eisenbahn-Departements ist von der Tagespresse in so ausgiebiger Weise besprochen worden, dass es auf den ersten Anblick befremdend erscheinen kann, wenn eine mehr den fachwissenschaftlichen Berufsfragen gewidmete Zeitschrift dieses mannigfach variierte Thema gleichfalls zum Vortrage bringt. Und doch ist der Volksentscheid und die durch denselben hervorgerufene neue Richtung in der zukünftigen Gestaltung unseres Eisenbahnwesens von so weittragender Bedeutung, dass eine Beleuchtung der Verhältnisse vom Standpunkt des Technikers aus gewiss nicht zu den überflüssigen Dingen gehört.

Wäre es möglich, die Summe der abgegebenen 288 956 Nein als die Resultate einer grossen Zahl von Componenten aufzufassen und die Grösse und Richtung dieser letzteren zu bestimmen, so würde — dessen sind wir überzeugt — eine der bedeutenderen mitwirkenden Kräfte etwa bezeichnet werden können mit der Aufschrift: „Allgemeine Unzufriedenheit mit dem schweizerischen Eisenbahnwesen“. Ja wir sind ferner überzeugt, dass diese Kraft nicht nur auf der Seite der Nein, sondern auch auf der entgegengesetzten Seite hätte gefunden werden können; denn nicht Wenige werden sich gesagt haben, so wie die Verhältnisse jetzt liegen, kann es einfach nicht weiter gehen. Wenn der Bund nicht die Kraft und Macht hat, die Eisenbahngesellschaften zur Hebung bestehender Uebelständen anzuhalten, so ist nur der Ausweg da, er übernehme das

Eisenbahnwesen selbst und führe die schon längst erwarteten besseren Zustände herbei.

Wir glauben uns nicht stark zu irren, wenn wir sagen, dass selbst der zurückgetretene Departementschef schon seit einer Reihe von Jahren unter diesem Eindruck gestanden und dass der letztere das Hauptmotiv zu seinen wiederholten Verstaatlichungsbestrebungen gebildet hat.

Aber, müssen wir fragen, hat denn der Bund wirklich nicht die nöthige Competenz, alles von den Eisenbahngesellschaften zu verlangen, was im Interesse der Sicherheit, Bequemlichkeit und Einheit des Verkehrs liegt. Die beste Antwort auf diese Frage gibt das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, dessen Artikel 31, Absatz 3 lautet:

„Dem Bunde liegt es ob, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen und das Bahnmateriel jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden, baulichen Zustande erhalten und die Bahnen mit Betriebsmateriel so auszurüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt.“

Das ist doch — sollte man meinen — klar! Der Bund hat nicht nur das Recht, sondern es liegt ihm ob — *er hat die Pflicht* — für die Betriebssicherheit und die dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Ausrüstung der Bahnen zu sorgen. Dieses Recht ist auch schon unzählige Male ausgeübt worden und, hört man die Techniker der schweizerischen Eisenbahngesellschaften, so wird wohl keiner sich darüber beklagen, dass der Bund von diesem Rechte nur mässigen Gebrauch mache. Viel eher wird über das Gegentheil geklagt.

Das Recht ist also vorhanden und es wurde ausgeübt. Den in die bestehenden Verhältnisse nicht Eingeweihten erscheint daher als unerklärlicher Widerspruch, wie derjenige, dem alle Gewalt gegeben ist, erklären kann, er sei des fortwährenden Kampfes mit den Eisenbahnverwaltungen müde und wie diese Erwägung eines der hauptsächlichsten Motive zum Rücktritt aus dem Amte bilden konnte.

Wir sagten: „dem in die Verhältnisse nicht Eingeweihten“; wer etwas näher zusah, dem musste sich das Räthsel lösen. Es liegt uns ferne, zu präntiren, dass wir etwa zu den „Eingeweihten“ gehören; aber in dem langjährigen Verkehr mit technischen Beamten unseres Eisenbahndepartements sowol, als auch mit solchen der Bahnverwaltungen ergaben sich hinreichende Anhaltspunkte, um die Verhältnisse einigermaßen beurtheilen zu können.

Ein Hauptgrund, warum der Bund sich den Eisenbahngesellschaften gegenüber ohnmächtig fühlt, liegt darin, dass diese letzteren mit einem viel ausgebildeteren Apparate arbeiten als derjenige ist, der dem Bund zur Verfügung steht.

Die Eisenbahngesellschaften sind in der glücklichen Lage, ihr Budget nicht einer Commission oder einem Plenum vorlegen zu müssen, in welcher das sachverständige, technische Element nur in homöopathisch zugemessener Dosis vertreten ist. Im Gegentheil haben die meisten derselben Männer an der Hand, die schon längst eingesehen haben, dass am unrechten Orte gespart würde, wenn das technische Personal, dem der Bau, die Bahnerhaltung und der Betrieb übertragen ist, ein unzulängliches wäre.

Wesentlich ungünstiger liegen die Verhältnisse beim Bund. In den eidgenössischen Räten gehören Eisenbahnfachmänner zu den Seltenheiten und auch Techniker, welche das erforderliche Verständniss für die Aufgaben des Bundes auf diesem Gebiete mitbringen, sind nur wenige da. Es hat somit von dieser Seite an der nöthigen Anregung zum Ausbau und zur sachgemässen Organisation der Oberaufsicht des Bundes über die Eisenbahnen schon seit Jahren gefehlt. Die heutige Organisation derselben ist seit dem Inkrafttreten des schweiz. Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872, also seit etwa 20 Jahren im Wesentlichen die gleiche geblieben. Damals hatte die Schweiz etwa 1450 km Eisenbahnen, während sie heute mehr als das Doppelte aufzuweisen hat. Während in jener Zeit das schweiz. Eisenbahnnetz aus wenigen normalspurigen Hauptbahnen bestand, ist dasselbe durch die Ausführung zahlreicher Neben- und Specialbahnen ein so

ausserordentlich vielgestaltiges geworden, wie dies kaum in irgendwelchem andern Lande vorkommt. Also abgesehen von der linearen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes um mehr als 100 Procent und abgesehen von dem erheblichen Anwachsen des Verkehrs auf demselben, ist die Oberaufsicht in Folge der ausserordentlichen Verschiedenartigkeit der zahlreichen neuen Specialbahnen, die fast jede wieder besondere Eigenthümlichkeiten hat, in hohem Grade erschwert worden.

Rechnen wir dazu die Unmasse von Concessionsgesuchen, die in den letzten Jahren gestellt wurden und die — obschon manche oft keinen ernsthaften Hintergrund haben — doch alle geprüft und behandelt werden müssen, rechnen wir ferner dazu die zeitraubenden Conferenzen mit den Concessionsbewerbern und den betheiligten Cantonsregierungen, die Collaudation und Alles, was damit zusammenhängt, so wird Jeder zugeben müssen, dass die Arbeitslast der eidg. Oberaufsichtsbehörde eine ganz gewaltige ist.

Und diese Arbeitslast soll bewältigt werden durch den Departementschef, der Nichttechniker ist und als Bundesrath noch zahlreiche andere Pflichten hat, durch den technischen Inspector, seinen Adjuncten und einige Controlingenieure.

Wir haben alle Achtung vor jenen Männern, wir wissen, dass sie, vom grössten Pflichteifer beseelt, unausgesetzte und strenge Arbeit thun, aber wir sind zu gleicher Zeit überzeugt, dass diese Arbeit keine erspriessliche sein kann, dass es unter den bestehenden Verhältnissen einfach unmöglich ist, eine nach allen Richtungen wirksame, vollständige Controle über die schweizerischen Bahnen auszuüben.

Dazu kommen noch die in keinem richtigen Verhältniss mit der grossen Arbeitslast und Verantwortlichkeit stehenden Besoldungsansätze. Sind wir recht berichtet, so bezieht der technische Inspector 8000, der Adjunct 6000, die Controlingenieure 4000—4500 Fr. jährliche Besoldung, wozu noch entsprechende Reiseentschädigungen kommen. Unter einem gewissen Gesichtswinkel betrachtet mögen diese Ansätze nicht allzu niedrig erscheinen, vergleicht man dieselben aber mit dem, was anderwärts für solche Leistungen bezahlt wird, ja was sogar die der Controle unterstehenden Eisenbahngesellschaften für ihr technisches Personal auswerfen, so müssen diese Ansätze als sehr geringe bezeichnet werden und dies um so mehr, als auch bei langjährigen, treuen Diensten eine Erhöhung derselben nicht stattfindet und, so viel uns bekannt ist, eine Pensionsberechtigung, wie sie viele Eisenbahngesellschaften eingeführt haben, nicht besteht.

Es ist daher nur zu begreiflich, dass gerade die Tüchtigsten, so bald sich ihnen eine bessere Stelle darbietet, dem eidg. Inspectorat den Rücken kehren und dass der Bund oft Mühe hat, für die Austretenden einen gleichwerthigen Ersatz zu finden.

Ein fernerer Umstand muss hier auch noch berücksichtigt werden: Es ist zwar nicht richtig, aber es kommt doch vor, dass es Leute gibt, die den Werth des Mannes nach dem bemessen, was er einnimmt. Die Besoldungen der eidg. Ingenieure sind bekannt; der höher besoldete Eisenbahnbeamte wird sich dem controlirenden eidgenössischen Ingenieur gegenüber, auch wenn derselbe noch so tüchtig ist, in einem gewissen Ueberlegenheitsgefühl befinden, und die Autorität geräth ins Wanken.

Für uns liegt die Sache klar: Der Bund sollte für sein Control-Personal aus den Besten die Allertüchtigsten auswählen; er sollte über ein technisches Personal *allerersten Ranges* verfügen können und dasselbe auch entsprechend bezahlen.

Dass der Bund im Wettbewerb zur Erlangung tüchtiger Kräfte nicht in besserer Lage ist wie jeder Private, geht schon daraus hervor, dass er zu wesentlich höheren Besoldungsansätzen sich bequemen musste, als es sich vor Monaten darum handelte, zwei tüchtige Ingenieure zur Nachrechnung der eisernen Brücken anzustellen. Hätte die Eid-

genossenschaft diese Ausgabe früher gewagt und ein entsprechendes Personal schon vor Jahren angestellt, so ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass die Mönchensteiner-Katastrophe nicht vorgefallen, 73 Menschenleben erhalten, unsägliches Elend und grosser materieller Schaden vermieden worden wären.

Aber nicht nur mit Rücksicht auf eine wirksamere Controle, sondern auch in Hinsicht auf den Verkehr des Bundes mit den Eisenbahngesellschaften hätten bei Anstellung eines *ausreichenden*, technisch hochgebildeten Personales mit entsprechenden Charaktereigenschaften manche Reibungen vermieden werden können. Man wolle uns hier nicht missverstehen. Wir haben die beste Meinung von dem bestehenden Personal und kennen den technischen Inspector als einen vortrefflichen und gerechten Beamten, dessen Verdienste nicht genug gewürdigt werden können. Den Schwerpunkt haben wir daher auf das Wort „ausreichend“ gelegt. Bei einem *ausreichenden* Stab von Technikern wäre der Einzelne nicht derart mit Arbeit überlastet, wie dies thatsächlich heute der Fall ist. Es ist bekannt, dass sich Anstände leichter erledigen, Missverständnisse eher vermeiden lassen, wenn der *persönliche* Verkehr an Stelle des schriftlichen tritt. Jetzt ist bei der grossen Arbeitsüberlastung des Inspectors der persönliche Verkehr mit den Organen der Eisenbahngesellschaften ein sehr beschränkter. Es wird ein gewaltiges Quantum Papier verschrieben, wo eine mündliche Auseinandersetzung unter Anhörung der Gegengründe rascher, einfacher und besser zum Ziel führen könnte. Oft wird, da es an Zeit fehlt, genau und allseitig zu untersuchen, Unnötiges verlangt, begründete Einwendungen werden nicht berücksichtigt und schliesslich kommt der Befehl von Bern, ihr müsst das genau so und so ausführen, wie wir es für gut finden. In dieser Beziehung sind die schweizerischen Bahnen oft schlimmer daran als die in einer Monarchie. Sie haben keinen Regress gegen Verfügungen, die sie für überflüssig oder unpractisch halten, und der von ihnen angebotene Beweis für die Richtigkeit ihres Standpunktes wird nicht berücksichtigt. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass die Eisenbahn-Verwaltungen das allererste Interesse daran haben, die Verkehrssicherheit aufrecht zu halten und dass einzelne derselben mit bezüglichen Einrichtungen vorangegangen sind, bevor dieselben vom Bund verlangt wurden.

Was die Beziehungen der Eisenbahngesellschaften zum Bund am meisten zu trüben vermochte, war das unzeitgemässe Hineinregieren eines Nichttechnikers und Nichtfachmannes in technische Angelegenheiten, nämlich des administrativen Inspectors. Es ist uns unbegreiflich, wie sich derartige Verhältnisse ausbilden und so lange bestehen konnten. Sie haben am meisten dazu beigetragen, die Stellung und das Ansehen der bezüglichen Organe des Bundes zu gefährden.

\* \* \*

Wir sind weit davon entfernt, die vorstehende Erörterung bestehender Missverhältnisse als erschöpfend oder als neu zu betrachten. Vieles davon ist schon früher in dieser Zeitschrift angedeutet, manches in der Tagespresse oft viel deutlicher und schärfer gesagt worden, als wir es gethan haben. Geräth man jedoch auf das gefährliche Gebiet der Kritik, so ist man sicher, von Vielen falsch verstanden und falsch beurtheilt zu werden. Auch daran werden wir uns nicht stark kehren; es genügt die Ueberzeugung das Gute angestrebt zu haben. Indess glauben wir uns einer hieraus erwachsenden Pflicht nicht entziehen zu dürfen. Wer tadelt, von dem darf man billigerweise erwarten, dass er wenigstens andeutet, wie man es besser machen könnte.

Es würde viel zu weit führen, wenn wir es heute unternehmen wollten, ein vollständiges Programm für die Umgestaltung der Oberaufsicht des Bundes über die schweizerischen Bahnen darzulegen. Vielleicht findet sich eine berufenere Feder durch Vorstehendes hiezu veranlasst, was uns sehr freuen würde. Dagegen glauben wir doch folgende Punkte erwähnen zu sollen.



Vor Allem erscheint uns das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. December 1872 und die dazu gehörende Verordnung vom 1. Februar 1875 den heutigen Verhältnissen nicht mehr vollkommen angepasst. Es sind seither viele Neben- und Specialbahnen entstanden, von denen man damals noch keine Kenntniss hatte. Diese erfordern beim Bau und Betrieb eine besondere Berücksichtigung ihrer Eigenart.

Dann scheint uns das Concessionswesen, wie es heute ausgeübt wird, verschiedener Abänderungen bedürftig zu sein. Die Zahl der verlangten Concessionen wächst ins Ungeheure. Es werden Concessionsgesuche gestellt, die auch nicht die mindeste Aussicht auf baldige Verwirklichung haben. Manchmal bietet auch der Concessionsbewerber nicht die nöthige Gewähr. Trotzdem werden die Concessionen ertheilt und durch das damit erworbene Expropriationsrecht können Dritte jahrelang in ihrem Eigenthumsrecht benachtheiligt werden. In Folge der Leichtigkeit, mit welcher Concessionen erworben werden können, erwächst für das technische Inspectorat viel überflüssige Arbeit, die erspriesslicher anderwärts aufgewendet würde. Will man auf jedes Concessionsgesuch, das gestellt wird, eintreten, so sollte zum Mindesten von den Concessionsbewerbern eine den Verhältnissen angemessene Cautionshinterlage gefordert werden, die bei der Eröffnung der Bahn wieder zurückerstattet werden könnte.

Das technische Personal des Eisenbahndepartements sollte besser salarirt werden, damit der Bund die tüchtigsten Kräfte unseres Landes sich dienstbar machen kann. Eine Erhöhung der Gehälter je nach Leistungen und Dienstzeit wäre in Aussicht zu nehmen.

Dem administrativen Inspectorat wäre jede Einmischung in technische Angelegenheiten zu untersagen und ihm die Berichterstattung über die Eisenbahn-Unfälle abzunehmen.

Der Bund sollte, ähnlich wie dies die Eisenbahnen schon lange gethan haben, die Thätigkeit seiner Oberaufsicht trennen nach den Richtungen des Baues und Betriebes.

Dem Departements-Vorsteher sollte eine aus den hervorragendsten Eisenbahnfachmännern und Technikern des Landes zusammengesetzte, ständige und entsprechend honorirte Commission beratend zur Seite stehen, welche u. A. vorläufig folgende Aufgaben zu erledigen hätte: Aufstellung von Vorschlägen betreffend die Neu-Organisation des administrativen und technischen Inspectorates; Aufstellung von Vorschlägen über die Abänderung und Erweiterung unserer Eisenbahngesetze und Verordnungen; Untersuchung der Frage, welche Vor- und Nachtheile mit der Eisenbahn-Verstaatlichung in unseren Nachbarländern verknüpft sind; Studium der Verstaatlichungsfrage, eventuell Ausarbeitung einer Vorlage über die Art und Weise des weiteren Vorgehens in dieser Angelegenheit; Aufstellung von Vorschlägen betreffend die nothwendigen Verbesserungen in der Anlage, dem Unterhalt und dem Betrieb der schweizerischen Bahnen; Vorschläge betreffend die Hebung von Differenzen, welche sich zwischen den technischen Organen des Bundes und der Eisenbahnen erheben u. A. m.

Diese ständige Commission, man mag sie Eisenbahn-rath heissen oder wie man will, könnte sich je nach den vorliegenden Geschäften in einzelne Sectionen theilen.

Dies sind einige Anregungen, die wir machen wollten. Man könnte selbstverständlich noch viel weiter gehen, aber wir glaubten uns vorläufig an das möglichst Erreichbare halten zu sollen.

Im Ganzen sind wir zwar dem Commissionswesen nicht hold und glauben nicht, dass jedes Unheil durch eine entsprechende Commission aus der Welt geschafft werden könne. Hier aber sind wir überzeugt, dass eine richtig zusammengesetzte Commission Gutes und Förderliches wirken kann. Sie wird das fehlende Bindeglied zwischen dem Inspectorat und dem Departements-Vorsteher bilden; sie wird den Geschäftsgang fördern und in regelmässige Bahnen lenken.

Mit Recht wird man unseren Vorschlägen entgegenzusetzen, dass deren Ausführung viel Geld kosten wird, aber ohne Geld ist in der Regel nirgends viel zu erreichen. Immerhin hegen wir die feste Zuversicht, dass, wenn das schweizerische Volk angefragt würde: Wollt ihr die jetzigen, unerquicklichen Zustände im Eisenbahnwesen oder wollt ihr eine entsprechende jährliche Ausgabe bewilligen, damit unser Eisenbahnwesen den Anforderungen der Gegenwart entspreche, so würde ein ganz anderes Resultat herauskommen als beim Centralbahnkauf. Denn unser Volk weiss sehr wol, dass eine der wichtigsten Erwerbsquellen unseres Landes der Fremdenverkehr ist, und dass zur Hebung desselben unsere Verkehrsverhältnisse *sicherer und besser* sein sollten als in irgend einem Lande.

### Miscellanea.

**Eidg. Polytechnikum.** In der letzten Vorstands-Sitzung der G. e. P. gelangte u. A. auch die durch die Tagespresse verbreitete, bis heute unwidersprochen gebliebene Nachricht von einem möglicherweise bevorstehenden Wechsel in der Leitung des eidg. Schulrathes zur Sprache und es wurde einstimmig beschlossen, eine Adresse an den Herrn Schulrathspräsidenten zu richten, deren Wortlaut wir wegen Raummangel leider heute nicht mittheilen können (der indess den meisten Lesern u. Z. bereits bekannt sein wird).

Herr Schulrathspräsident Oberst Bleuler dankte der aus dem Präsidenten und zwei Mitgliedern der G. e. P. bestehenden Abordnung, welche ihm die Adresse überbrachte, mit bewegten Worten für dieses erneute Zeichen des Zutrauens der schweizerischen Technikerschaft und erklärte, dass ihn sein Wirken an der Leitung unserer technischen Hochschule stets mit Genugthuung und Freude erfülle; dagegen gelange er immer mehr zur Ueberzeugung, dass es ihm an Zeit fehle, neben seiner jetzigen Stelle auch noch die eines Armee-corps-Commandanten zu versehen. Er habe den Bundesrath schon wiederholt hierauf aufmerksam gemacht, und es sei möglich, dass hieraus das ihm unerklärliche Gerücht entstanden sei.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Ferienaufgaben der G. e. P. für 1891.

Auf den Bericht des aus den HH. Director J. Weber von Winterthur, Ingenieur G. Pape von Neuhausen und Professor Rud. Escher in Zürich zusammengesetzten Preisgerichtes ist für Lösung der für das Jahr 1891 an der mechanisch-technischen Abtheilung des Eidg. Polytechnicums gestellten Preisaufgabe dem Herrn *Jules Neher von Neuhausen*, Schüler des 4. Curses dieser Abtheilung, ein Preis ertheilt und eine Prämie von 150 Fr. zuerkannt worden.

Das Preisgericht hat die Arbeit mit dem Prädicat „recht gut und sehr fleissig“ belegt.

Zürich, im December 1891.

Die Commission für Ferienaufgaben.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
6. Januar	Pfarrer Gut	Urdorf (Ct. Zürich)	Lieferung neuer Schulbänke.
9. "	Ingenieur des V. Bezirks	Biel	Accordweise Uebernahme der Kiesfuhren, des Dach- und Brunnenunterhalts der Staatsgebäude im V. Bezirk pro 1892—1894.
10. "	Direction der eig. Bauten	Bern	Schreiner- und Malerarbeiten für das Postgebäude Liestal.
11. "	Bankier Specker	Rhoneck	Ausführung eines Stollens von 500 m Länge für die Wasserversorgung in Rhoneck (St. Gallen).
12. "	Architekt Zollinger Seefeldstr. 41	Riesbach-Zürich	Sämmtliche Bauarbeiten und Lieferung von eisernen Trägern für das neue Wirthschaftsgebäude am Zürichhorn.
14. "	Cant. Baubureau	Luzern	Steinhauerarbeiten für das neue Cantonsschulgebäude in Luzern.
20. "	J. Witschi-Glauser	Hindelbank (Ct. Bern)	Ausführung eines 1100 m langen Canals für die Correction des Mötschwylbaches.
15. März	Baudepartement	Luzern	Lieferung von Brückenfleklingen.