

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

Sonstiges

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>

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 Raumangel 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	Rheineck	Ausführung eines Stollens von 500 m Länge für die Wasserversorgung in Rheineck (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.