

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 15/16 (1890)
Heft: 6

Artikel: Schwebende Drahtseilbahn Klimeshorn-Pilatus-Kulm
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16377>

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: 17.05.2025

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

Binnengewässern - Correctionen zur Ausführung gelangen und zwar sind die Durchstiche gleichzeitig zu erstellen und wie aus nachherigen Erörterungen von Seite Oesterreichs hervorgeht, sollten sie auch gleichzeitig eröffnet werden.

Dieses Präliminarübereinkommen ist zweifelsohne unter dem Einfluss vorarlbergischer Gemeinden zu Stande gekommen. Dieselben, anno 1865 darüber angefragt, zeigten sich zum Theil dem Project abgeneigt, zum Theil knüpften sie ihre Zustimmung an die Bedingung, dass beide Durchstiche gleichzeitig gebaut werden. Vor und nach dem Abschluss dieses Vertrages haben indess die in Sachen berufenen Experten, und zwar sowohl schweizerische als österreichische, nicht ermangelt, die Gleichzeitigkeit als eine Clausel zu bezeichnen, die nicht verwirklicht werden könne und nicht ausführbar sei.

Zur Orientirung muss hier darauf hingewiesen werden, dass durch den untern Durchstich von ihm aufwärts eine Bettvertiefung von ungefähr 2.40 m entsteht. Oberhalb dem obern, dem Diepoldsauer Durchschnitt, würde eine Senkung von etwa 3.50 m sich ergeben. Auf der Zwischenstrecke von 4732 m Länge bliebe die bestehende Sohle, wie sie ist. Eine Ausbaggerung wäre unthunlich, indem in jedem Sommer so viel Geschiebe hergeschwemmt würde, wie im vorhergehenden Winter ausgebagert wurde. Bei der Eröffnung der Durchstiche wäre also am obern Ende eine Abstufung von etwa 3.50 m Höhe vorhanden. Diese lose Kiesmasse würde daher in den obern Durchstich geworfen und bliebe in demselben liegen; denn unten wäre ja der Abzug durch die höher gelegene Zwischenstrecke verhindert. (Vergleiche die Fig. auf S. 32. Nun kommt erst noch die ungünstige Situation des obern Durchstichgebietes in Betracht. Das Terrain ist dort nämlich sehr tief, so dass man stellenweise nicht von einem Durchstich, sondern von einer Durchführung des Rheins zwischen zwei hohen Dämmen reden sollte. Ich verweise auf das dortige Thalquerprofil auf S. 33 und bemerke noch, dass die Flusssohle an der niedersten Stelle nur 55 bis 60 cm unter dem Boden zu liegen käme, mithin quasi die ganze Wassermasse von über 3000 m³ über dem Terrain, durch neue Dämme gehalten, dahinflösse.

In den 70er Jahren sind sodann für beide Durchstiche Projecte aufgestellt und mehrmals modificirt worden. Gestützt auf unsere neuesten hydraulischen Messungen, Beobachtungen und Ableitungen erschien mir das applicirte Normalprofil nicht genügend gross, während sowohl österreichische, als mehrere schweizerische Ingenieure, letztere in ihrer Eigenschaft als Experten betreffs Ableitung vom Rheinhochwasser durch das Rinnsal in den See, die Hochwasser um 1 m tiefer ansetzten und hienach die obbenannten Normale dem Zwecke entsprochen hätten. Es kam das Hochwasser von 1885 und gab den Ausschlag zu Gunsten der grösseren Wasserhöhe. Gestützt hierauf mussten gemäss Ministerialerlass von Wien die Normale abgeändert und den hierseitigen Consumtionsmessungen und -Rechnungen angepasst werden. Das letzte Hochwasser vom 11. September vorigen Jahres bestätigte die Erfahrungen vom frühern von 1885 vollends. Seit bald einem Jahre sind die beiden Projecte zwischen der Schweiz und Oesterreich ausgetauscht worden und handelt es sich nun darum, ob an dem Präliminar von 1871 festgehalten und die gleichzeitige Ausführung zur Bedingung gemacht wird. In Rücksicht auf die auseinandergesetzten Verhältnisse, auf die Gefährde, welche den Ortschaften Balgach, Heerbrugg, Widnau, Au etc. dadurch erwachsen würde, könnte die Schweiz auf ein solches noch nie dagewesenes hydrotechnisches Experiment nicht eingehen, sondern müsste verlangen, dass zuerst der untere Durchstich erstellt, dann die Vertiefung der Zwischenstrecke abgewartet werde, wozu muthmasslich 3—5 Jahre erforderlich sind, und dass man erst nachher zur Ausführung des obern Durchstiches schreite.

Die von Oesterreich aufgestellte Bedingung der Gleichzeitigkeit muss hierseits als eine von uns verlangte Garantie angesehen werden, dass factisch beide, nämlich nicht nur der untere auf österreichischem Territorium fallende Brugg-Fussacher, sondern auch der das schweizerische Gebiet durch-

schneidende Diepoldsauer Durchstich, zur Ausführung gelangen. Eine solche Sicherheitsmassregel erscheint mir indess weder motivirt noch passend. Denn die Schweiz hat ein Interesse daran und muss danach trachten, dass das Rheinbett möglichst weit, bis über Trübbach hinauf vertieft wird, wozu beide Durchstiche mehr beitragen als der untere allein. Bei Rüthi-Bangs indess liegt die Grenze vom österreichischen Gebiete und wenn bis dort eine hinlängliche Senkung des Flussbettes eintritt, so kann Oesterreich befriedigt sein, aber wir noch nicht. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass der untere Durchstich den Anforderungen Vorarlbergs Genüge leistet, aber der Schweiz nicht und dass dieselbe in die Lage kömmt, die Ausführung des Diepoldsauer Durchschnittes zu verlangen, selbst wenn Oesterreich darauf verzichtete.

In Rücksicht auf diese Verhältnisse und Umstände müsste es daher, bei Abstraction von der Gleichzeitigkeit, logischer erscheinen, wenn die Schweiz von Oesterreich als letzteres von ersterer eine Garantie verlangen würde.

Da wir jedoch keinen Grund zu Misstrauen haben, vielmehr der Ueberzeugung sind, dass jeder Staat die Verpflichtungen, die er eingehen wird, auch zu halten beabsichtigt und in der That halten wird, so nehmen wir gerne an, dass eine glückliche Lösung dieser seit 10 Jahren zum grossen Nachtheil und Schaden beider Länder hinausgezogenen Angelegenheit nahe bevorstehe und geben wir der Hoffnung Raum, dass zur Zeit, als der schweizerische Ingenieur- und Architektenverein seine nächste Jahresversammlung in St. Gallen abhalten wird, der Rhein durch seinen neuen Lauf dem Bodensee zufließen werde.

* * *

Berichtigung: Der Autor ersucht uns um Berichtigung nachfolgender Fehler. Es soll heissen: Auf Seite 19, Spalte 2, Zeile 35 von oben „Kripp“ anstatt „Kipp“; auf Seite 20, Spalte 1, Zeile 16 von oben „110 auch 120 m“ anstatt „110 auf 120 m“, ferner auf Zeile 24 von oben „Aufhebung von Tritt und Tratt“ statt „Aufhebung gewisser Pflichten“, ferner auf Zeile 28 von unten „Rheinstrasse“ statt „Rhein“, ferner auf Zeile 12 von unten „1837“ statt „1873“ und endlich auf Seite 25, Spalte 2, Zeile 27 von oben „nicht“ anstatt „meist“. Die Red.

Schwebende Drahtseilbahn Klimeshorn-Pilatus-Kulm.¹⁾

In Nr. 4 der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 25. Januar 1890 wurden in Sachen des Projectes Torres dem schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departement beziehungsweise dem Bund Vorwürfe²⁾ gemacht, dass das Departement das eingereichte Concessionsbegehren des Herrn Torres zurückgewiesen, und wird nach dem bezüglichlichen Grunde dieser Abweisung gefragt.

Die Motivirung der Abweisung steht in erster Linie den eidgenössischen Behörden zu; vorläufig sei nur bemerkt, dass der hohe Bundesrath wie in andern Fällen von der Ansicht ausgegangen, dass die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung auf solche Unternehmungen nicht Anwendung finden können, somit auch eine Bundesconcession nicht zu ertheilen sei, sondern es falle die allfällig nothwendig er-

¹⁾ Um auch die andere Seite zu vernehmen, geben wir nachfolgender Einsendung des Vertreters von Herrn Torres ihrem vollen Wortlaute nach und in unveränderter Stilisirung Raum in dieser Nummer, obschon die Entgegnung mehr als doppelt so lang ist, als der angegriffene Artikel.

In dem letzteren handelt es sich weniger um Herrn Torres und die Pilatusbahn, als um die allgemeine uns wichtig genug erscheinende Frage, ob der Bund nicht wohl daran thun würde, wenn er öffentliche Transportanstalten, wie diese Seilbahn, unter seine Oberaufsicht nähme.

Ist das Eisenbahngesetz hiefür zu eng gefasst — was wir ja nicht bestritten haben — so scheint uns doch die verfassungsmässige Competenz des Bundes zu dieser Oberaufsicht vorhanden.

In diesem Punkte stehen wir sowohl mit dem Einsender und Concessionsbewerber, als auch mit der Berner-Section (vide Vereinsnachrichten) in Uebereinstimmung.

²⁾ Wir sind uns keines Vorwurfes bewusst; nach Gründen zu fragen wird wohl erlaubt sein.

Die Red.

scheinende Ueberwachung des Baues und Betriebes derartiger Anlagen den localen oder cantonalen Behörden zu.

Es blieb daher dem Herrn Torres nichts Anderes übrig als sich an die cantonalen Behörden von Nidwalden und Obwalden zu wenden; von ersterer erhielt er die Concession, während Obwalden dieselbe nicht ertheilen wollte, hauptsächlich weil befürchtet wurde, dass das Project Torres den Anfang bilden werde zu einer Concurrenz für die auf Obwaldnergebiet erstellte Pilatusbahn, und doch handelt es sich beim Project Torres nur um eine kurze Anlage von 500 Meter zur Verbindung zweier Hotels, zwischen welchen eine Niveau-Differenz von 200 Meter besteht. Wenn auch Herr Torres anfänglich die Linie von der Terrasse des Hotels Bellevue auf Pilatus Höhe anlegen wollte, so erklärte er sich gleich bereit, dieses Trace fallen zu lassen, als er vernahm, dass dasselbe die Pilatusbahn oder das Hotel Bellevue irgendwie schädigen sollte. Er änderte sein Concessionsbegehren und wollte das Trace vom Oberhaupt aus anlegen, wodurch die Aussicht weder für das Hotel Bellevue noch für das neue grosse Hotel Pilatus geschädigt worden wäre. Da aber die Cantonsgrenze scharf dem Felsengrat entlang geht, so ist auf dem Oberhaupt für die Anlage der Station, die nur auf Nidwaldner Gebiet kommen darf, kein Platz vorhanden; ein solcher könnte in den steilen Felsen nur mit grossen Kosten gewonnen werden; diese Opfer würde Herr Torres nicht gescheut haben, wenn er auch dort sicher gewesen wäre, dass die Pilatusbahn-Gesellschaft nicht durch Wegabsperren ihm im Bau und Betrieb hinderlich sein würde.

Dieses bewog Herrn Torres im Einverständniss mit den Ausgeschossenen der Gemeinde Hergiswyl wieder auf sein erstes Project zurückzukommen, umso mehr als infolge der neuen Hotels und Weganlagen die Terrasse vor Hotel Bellevue nicht der einzige Aussichtspunkt auf dem Pilatus ist, und der in Aussicht genommene Platz vollständig auf Nidwaldner-Boden sich befindet. Herr Torres erklärt heute noch, dass er bereit sei, mit der Pilatusbahn sich zu verständigen, seine Bahn an irgend welchem andern Ausgangspunkt anzulegen, insofern die Gesellschaft ihm einigermassen entgegenkommt. Wenn sie fürchtet, es möchte Herr Torres später seine Bahn bis nach Hergiswyl ausdehnen, so braucht sie nur dessen offerirtes Versprechen, unter keinen Umständen die Bahn weiter zu führen, mit ihm und der Gemeinde Hergiswyl vertraglich zu regeln.

Aus dem Erwähnten geht deutlich hervor, dass dem Herrn Torres kaum eine grössere Coulanz gegenüber der Pilatusbahn zugemuthet werden kann. Durch die ertheilte Concession seitens der Regierung des Cantons Nidwalden und der Gemeinde Hergiswyl hat er aber einmal das Recht, seine Bahn zu erstellen und da er das nöthige Capital selbst dazu hergibt, so wird ihn an der Ausführung kaum Jemand hindern können.

Es ist an der Pilatusbahn-Gesellschaft, dem Herrn Torres entgegenzukommen, dann wird die Bahn so angelegt, dass sie ihr nicht schaden, sondern eher nützen kann; es wird mit dieser Bahn wieder ein neues Wunderwerk mehr geschaffen, von welchem die Schweiz und auch unsere Techniker nur profitieren können.

Um auf die Concessionsangelegenheit zurückzukommen, ist zu bemerken, dass der Concessionär es ungemein bedauert hat, dass er vom eidg. Eisenbahndepartement abgewiesen wurde, welches wirklich alle technischen Organe zur Verfügung gehabt hätte, damit sein Project, wie er es immer wünschte, eidgenössischerseits genau hätte geprüft werden können. Als die Concessions-Ertheilung dem Canton zugewiesen wurde, bemühten sich Herr Torres und die Behörden von Nidwalden, Herrn Eisenbahn-Inspector Dapples als Experten zu gewinnen zu einer genauen Untersuchung des Projects. Es scheint, der Einsender des Artikels in der „Schweizerischen Bauzeitung“¹⁾ auch nicht zu wissen, dass die cantonale und Gemeindsbehörden von Nidwalden bei Ertheilung der Concession durchaus nicht leichtsinnig vorgegangen sind, wie es nachstehende Artikel aus dem im Amtsblatte des Cantons Unterwalden nid dem Wald publicirten Concessions-Acte klar beweisen.

Art. 1. Die schuttpolizeilichen Vorschriften der competenten cantonalen Organe über den Bau und Betrieb dieser Drahtseilbahn sollen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues und der dadurch notwendigen Hochbauten, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf erst geschehen, nachdem die Ausführungspläne durch eine von der Regierung von Nidwalden zu bestimmende technische Expertise

geprüft und begutachtet und von der Regierung von Nidwalden genehmigt sein werden. Im Unterlassungsfalle haftet die Unternehmung für die Folgen und verfällt in eine Ordnungsbusse von 100–500 Fr.

Art. 7. Die Unternehmung hat behufs Erfüllung der Concessionsbedingungen während der Dauer der Concession eine Baarcaution von 10000 Fr. zu leisten resp. in die cantonale Spar- und Leihkasse von Nidwalden zu deponiren, wovon sie den Zins beziehen kann. Die Caution, sofern sie während der Concessionsdauer zu irgend einem Zwecke ganz oder theilweise verwendet wird, ist durch die Unternehmung bis auf 10000 Fr. zu completiren.

Art. 10. Den Organen, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes von der Regierung Nidwalden übertragen wird, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Sobald an der Bahnanlage erhebliche Mängel sich zeigen, kann der Regierungsrath sofortige Einstellung des Betriebes anordnen, bis die durch eine sofort anzuordnende Fachexpertise, deren Kosten die Bahnunternehmung zu tragen hat, angeordneten Reparaturen ausgeführt sind.

Art. 13. Der Unternehmer oder die Gesellschaft wird für Tödtungen oder Körperverletzungen beim Bau oder Betrieb dieser Bahn den jeweiligen Bestimmungen der Bundesgesetze betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen unterstellt u. s. w.

Leider konnte das Tit. Eisenbahn-Inspectorat mit der in der Concession vorgesehenen Expertise sich nicht befassen, was die Regierung von Nidwalden veranlasste, unter dem Lehrpersonal des eidgenössischen Polytechnikums einen Fachmann zu suchen, und es gelang ihr, Herrn Veith, Professor des Maschinenbaues, als Experten zu gewinnen.

In seinem Gutachten vom 14. August 1889 kommt Herr Professor Veith, nachdem er sich über das Project im Allgemeinen ausgesprochen und die Prüfung der in Anwendung kommenden Weg- und Zug-Seile auf der eidgenössischen Materialfestigkeits-Prüfungs-Anstalt am Polytechnikum vorgeschrieben, zum nachstehenden Schluss:

„Wenn ich nun meine Ansicht über diese neue, einstens in den Kranz der vielen anderen vaterländischen Personen-Transportmittel einzureihende Blume mir schliesslich zu äussern erlaube, so kann ich diese wohl in wenig Worten fassen:

1. Das System des Herrn Torres ist kein neues, ist wahrscheinlich schon vielfach zur Ausführung gekommen und birgt keine grössere Gefahr in sich als andere Transport-Einrichtungen.

2. Der Concessions-Empfänger hat alle bei solchen Anlagen nöthigen Sicherheits-Apparate im Auge. Dieselben sind dem Wesen nach zweckmässig ausgedacht und wenn solid ausgeführt, sind auch die Gefahren bei etwaigen Vorkommnissen für den Transportverkehr beseitigt. Immerhin müssen ja doch alle diese Apparate vor der Eröffnung der Verkehrs-Anstalt auf das sorgfältigste, sowohl auf ihre Festigkeit als auf richtiges Functioniren geprüft werden.“

Herr Professor Veith stellte sich dann noch zur Verfügung zur Prüfung der Detail-Pläne. Unterm 24. November 1889 äusserte er sich noch folgender Weise:

„Indem der hohe Regierungsrath von Nidwalden mich ersuchte, noch über die Bremsenrichtung bei der schwebenden Bahn auf dem Pilatus, wodurch bei einem etwaigen Zugseilbruch der Personenwagen in richtiger für die darin befindlichen Personen ungefährlicher Geschwindigkeit auf die untere Station befördert wird, ein Gutachten abzugeben, beehre mich Folgendes zu berichten:

„Mit Brief vom 18. November senden mir die Ateliers de constructions mécaniques in Vevey die Pläne, worin unter Anderem ein Apparat angedeutet ist, der obiges Erforderniss ermöglicht. Die Constructeure nennen diese Einrichtung „Appareil à déserrer le frein“. Die automatische Bremse, welche bei einem Zugseilbruch das Vehikel auf die sechs Tragseile klemmt, wird mit diesem Apparat nach Willkür gelöst durch den mitfahrenden im Wagen sitzenden Conducteur.

Eine detaillirte Werkführung, d. h. Ausführungszeichnung wurde mir über diesen Mechanismus allerdings nicht eingesandt, jedoch kann ich aus der Disposition gut erkennen, wie die Construction gemeint und nach meiner Ansicht auch richtig angeordnet ist.

Man darf also diesen Sicherheitsmassregeln Vertrauen entgegenbringen und sie als eine rationelle Construction bezeichnen.“

¹⁾ Der Artikel rührt von der Redaction her, die alle Verantwortlichkeit dafür auf sich nimmt; die Pilatusbahn hat nicht den mindesten Antheil an demselben, was wir ausdrücklich betonen. Die Red.

Da nun die Begutachtung der Experten der Regierung von Nidwalden so günstig ausgefallen und dieselbe sich zur Controle des Betriebs alle Vorsichtsmassregeln vorbehalten, so darf das reisende Publikum mit voller Sicherheit der schwebenden Bahn des Herrn Torres sich anvertrauen, indem dieselbe kaum grössere Gefahr bietet als der Ballon captif der Pariser Ausstellung, mit welchem Tausende in die Höhe gefahren.

Zum Schlusse wird noch auf einen Artikel im „Graphic“ vom 11. Mai 1889 verwiesen, nach welchem eine ähnliche Anlage „Aërial Flight“ auch in Blackpool (Neu-Seeland) existirt, welche zur Verbindung des nördlichen und südlichen Theils der Localbahn von Greymouth nach Kumara mehrere Personen zugleich über den etwa 250 m breiten Teremakay-Fluss hin und her befördert; diese Luftbahn ist seit 11 Jahren im Betrieb und ist, obschon die dort verwendeten Kabel noch nicht erneuert wurden, bis dato kein einziger Unglücksfall vorgekommen.

Das Project des Herrn Torres verdient also die von gewisser Seite in der Presse in Scene gesetzte Misskreditirung in keiner Weise; die Anregung, dass das Oberaufsichtsrecht des Bundes auf alle mechanischen für Personen dienenden Transportmittel in Sachen der Ertheilung der Concession und Ueberwachung des Betriebes ausgedehnt werde — obschon es wiederum schwierig sein wird, eine bestimmte Grenze zu ziehen — kann auch hierseits nur begrüsst werden.

Bern, im Februar 1890.

G. Anselmier, Ing.

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

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 31. Januar 1890 im Restaurant Weibel.

Vorsitzender: Herr Regierungsrath *Tschiemer*. Aufnahmen: Herr *Ed. Müller*, eidg. Post-Trainspector, Control-Ingenieur *Aeschlimann* und Bauunternehmer *Matdies* in Thun.

Anmeldung zur Aufnahme: Herr *Aug. Müller*, bauführender Architekt im Münster.

Bericht der Rechnungsrevisoren über die Vereins-Rechnung pro 1889, welche unter bester Verdankung an den Herrn Cassier genehmigt wird.

Es gelangt das Project des Herrn *Torres* für eine schwebende Seilbahn *Klimsenhorn-Pilatus* zur Besprechung, bezw. der bezügliche Artikel in Nr. 4 der „Schweiz. Bauzeitung“.

Herr Ingenieur *Anselmier* giebt einen historischen Ueberblick über die Entstehung des Projectes, Abweisung der Concession durch das schweiz. Eisenbahndepartement, Stellung der beteiligten Cantone und über das von Herrn Prof. *Veith* verfasste, bezügliche Gutachten.

Herr Ingenieur *Probst* macht auf ein ähnliches Project aufmerksam, welches seiner Zeit in Bern aufgetaucht zur Verbindung des Waisenhausplatzes mit dem Schänzli, für welches das Eisenbahndepartement es ebenfalls abgelehnt habe, sich zu befassen und zwar gestützt auf den Wortlaut des Gesetzes.

Herr Regierungsrath *Tschiemer* erläutert den Standpunkt, den das Departement seines Wissens in derartigen Fragen eingenommen. Er bezeichnet es als zweifelhaft, dass nach dem bestehenden Gesetze die Aufsicht des Bundes auf andere Transportanstalten ausgedehnt werden könne als auf Eisenbahnen. Auch mit den Dampfschiffen habe sich das Eisenbahndepartement bis jetzt in anderer Weise, als so fern es sich um Fahrpläne und Tarife handle, nicht befasst. Eine Luftseilbahn sei aber wohl nicht mehr in die Kategorie der Eisenbahnen zu zählen, so wenig als eine Fluss-Seilfähre oder ein Aufzug zu öffentlichen Verkehrszwecken oder in Gebäuden.

Im Verlaufe der Discussion werden folgende Anträge einstimmig aufgenommen:

1. Auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes betr. Oberaufsicht des Bundes über die Eisenbahnen hat das schweiz. Eisenbahndepartement correct gehandelt, wenn es auf Concessionsgesuche für schwebende Seilbahnen bisher nicht eintrat.

2. Es wäre erwünscht, wenn die eidgenössischen Behörden die Frage prüfen würden, ob eine Aenderung des Eisenbahngesetzes in dem Sinne vorgenommen werden sollte, dass auch andere Transportanstalten als Eisenbahnen der Aufsicht des Bundes unterstellt werden könnten.

Im Uebrigen macht sich die Ansicht geltend, das Centralcomité des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins werde in dieser Frage wohl nicht Stellung nehmen, ohne zuvor die Meinungsäusserungen der einzelnen Sectionen vernommen zu haben.

Auf die Fragen der Betriebssicherheit und Verunstaltung der Natur wurde in dieser Sitzung der vorgerückten Zeit halber nicht eingetreten.

Eine Anregung des Herrn Architekt *Schneider*, der Verein möchte in der Frage eines cantonalen Technikums Stellung nehmen, wird als Tractandum auf eine der nächsten ordentlichen Sitzungen verschoben.

M. R.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung:

Gesucht nach Deutschland einige *Maschineningenieure* für den Eisenbahndienst. (691)

Gesucht zu baldigem Eintritt jüngere *Ingenieure* (womöglich mit etwas Praxis) für städtische Wasserversorgung und Canalisation. (681) (296)

Gesucht in eine Maschinenfabrik in Deutschland, ein theoretisch und practisch gebildeter *Maschineningenieur* für Motorenbau (Dampfmaschinen und Turbinen). Sprachkenntnisse erwünscht. (695)

Gesucht: auf das Constructions-bureau einer Maschinenfabrik ein junger *Maschineningenieur*, tüchtiger Zeichner. (687)

Gesucht: ein *Maschineningenieur*, guter Zeichner, für 6 Monate eventuelle länger nach der franz. Schweiz. (689)

Auskunjt ertheilt

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
10. Februar	H. Dinner-Jenny	Ennenda Ct. Glarus	Sämmtliche Schreinerarbeiten für das neue Schulhaus.
12. "	Direct. d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Neubau einer Scheune der landwirthschaftlichen Schule im Strickhof.
12. "	Direct. d. eidgen. Bauten	Zürich	Lieferung von verschiedenem Mobilier für das eidgen. Physikgebäude in Zürich.
14. "	Gemeindrath	Trüllikon	Herstellung einer neuen Strasse von der Station Marthalen nach Trüllikon.
15. "	Actuariat	Erlenbach	Herstellung einer Quellwasserversorgung.
15. "	Cantonsbauamt	Bern	Umbau des ehemaligen Seminars in Münchenbuchsee.
15. "	Cantonsbauamt	Bern	Umbau der Taubstummenanstalt in Friesenberg.
15. "	Cantonsbaumeister	St. Gallen	Liefern von etwa 500 lfd. m Untersockel von Hartstein für den Asyl-Neubau in Wyl.
15. "	Schulvorsteherchaft	Grafstall-Kempthal	Renovation des Schulhauses.
15. "	A. Gröbler-Baumann, Arch.	Wyl, Ct. St. Gallen	Schreiner-, Maler- und ein Theil Zimmerarbeiten für einen Neubau.
15. "	Cantonsbauamt	Bern	Umbau des Amthauses in Courtelary.
17. "	Baudepartement	Basel	Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zu 49 Gräbern.
17. "	Baudepartement	Basel	Gas- und Wasserleitungsarbeiten für den Neubau des Hülfsospitals.
18. "	Gemeindrath	Riesbach	Zimmer- und Schreinerarbeiten für den Oberbau der neuen Badanstalt. Veranschlagt zu 27 000 Fr.
20. "	J. Pfister, Präs. z. Weingarten	Tuggen, Ct. Schwyz	Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für den Schulhaus-Neubau.
20. "	Gemeindrath	Wyl, Ct. St. Gallen	Herstellung einer Wasserleitung von Boxloo nach Wyl.
22. "	Cantonsbaumeister	St. Gallen	Erd- und Maurerarbeiten für den Asyl-Neubau in Wyl. Veranschlagt zu 400 000 Fr.
22. "	Direct. d. öffentl. Arbeiten	Bern	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das neue Postgebäude in Genf.
24. "	Baudirection	Aarau	Maurer-, Zimmermanns- und Dachdeckerarbeiten am Pfarrhause in Obermumpf.
25. "	Gemeindräthl. Strassencom.	Meilen	Ausheben oder Ausbaggern eines Zufahrtsgrabens von 70 m Länge und 20 m Breite.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.