

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

**Artikel:** Oberaufsicht des Bundes über die schweizer. Transportanstalten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-16436>

### **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:** 14.03.2025

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

Der Import von Maschinen hat abermals zugenommen und zwar um 801 975 Fr. Davon entfallen 558 000 Fr. auf Nähmaschinen und 518 140 Fr. auf roh vorgearbeitete Maschinenteile; hinwieder zeigen bedeutende Rückgänge der allgemeine Maschinenbau mit 266 140 Fr. und die Müllerei- und landwirthschaftlichen Maschinen mit 103 740 Fr. — An diesem Mehrimport hat sich vornehmlich Frankreich betheilig, nämlich mit 953 763 Fr. oder mit etwa 70 % mehr als im Vorjahre. Dagegen weist Deutschland eine Verminderung um 457 518 Fr. auf.

Der skizzierte Aufschwung bezieht sich vor Allem auf den allgemeinen Maschinenbau und die Dampfmaschinenindustrie im Besonderen. Die betr. Etablissements waren während des ganzen Jahres voll beschäftigt; infolge der gehäuften Bestellungen mussten die Liefertermine verlängert werden, und es ist daher für das Jahr 1890 Arbeit in Hülle und Fülle vorhanden. — Ein entschiedener Abfall wird in Italien bemerkt, der sich einmal aus der allgemeinen finanziellen Lage dieses Landes, sodann aber aus den verzweifelten Anstrengungen der italienischen Concurrenz erklärt. „Hand in Hand damit gehen die Chicanen der italienischen Zollbehörden, die nachgerade einen Punkt erreicht haben, dass man absolut nicht mehr weiss, woran man ist und was für Ansätze man in der Berechnung zu Grunde zu legen hat, — und die den Eindruck erwecken, es sei den Italienern nicht um eine ehrliche Ausführung des vereinbarten Tarifes zu thun. Man wird gut thun, bei künftigen Zollunterhandlungen mit diesem Lande gegen Willkürlichkeiten in der Handhabung der Tarife sich vorzusehen“, schreibt der betreffende Berichterstatter. — Ob der Erfolg der schweizerischen Maschinenindustrie an der Weltausstellung in Paris ein dauernder mit Bezug auf den Absatz derselben in Frankreich sein wird, bleibt nach den bisherigen Erfahrungen in Frage gestellt; immerhin wird es der Mühe Werth sein, neue Anstrengungen zu machen.

In Betreff der Webereimaschinenindustrie gilt dasselbe. — Die Absatzverhältnisse sind die gleichen geblieben: Deutschland, Italien, Spanien und Oesterreich-Ungarn und die Schweiz. Von Süddeutschland und Frankreich haben die Aufträge in letzter Zeit wieder etwas zugenommen. Der ausländische Bezug ist ungefähr doppelt so gross wie der inländische.

Der Geschäftsgang der Müllereimaschinenindustrie war im Ganzen ein ziemlich befriedigender und stand mit demjenigen des Vorjahres ungefähr auf gleicher Höhe. Die ausländische Concurrenz kann im Inland ziemlich in Schach gehalten werden; auf ausländischen Absatzgebieten macht sie sich dagegen sehr lebhaft geltend. Der Zollkrieg zwischen Frankreich und Italien hat auf die Beziehungen mit letzterem Lande nachtheilig gewirkt, weil mit der Erschwerung des Verkehrs die Geld- und Creditverhältnisse ungünstig beeinflusst und die Kaufkraft der Consumenten geschwächt wurde. Der Specialartikel „Walzenstühle für Getreidemüllerei“ verzeichnet in Deutschland und Oesterreich-Ungarn, wo die Branche durch ungünstige Zoll- und andere Verhältnisse nicht von vornherein ausgeschlossen ist, eine günstige Entfaltung, so dass das Jahr 1889 eine der höchsten Absatzziffern aufweist.

In der Werkzeug- und Dynamomaschinen-Industrie zeigt der Geschäftsbetrieb des Jahres 1889 keine wesentlichen Aenderungen gegenüber dem Vorjahre. Gegen Ende des Jahres sind so viele Aufträge eingegangen, dass sich die Stauung einstellte, wie sie beim rationellen Geschäftsbetrieb eigentlich nicht vorkommen sollte. Auch in dieser Branche wird über die schwierigen Zollverhältnisse mit Italien geklagt. Der betreffende Berichterstatter schreibt: „Die Bestimmung des neuen Zolltarifs mit der Abgrenzung für grössere und kleinere Dynamos, desgleichen für Dampfmaschinen, werden von den italienischen Zollbehörden in einer für schweizerische Fabricanten oft unangenehmen Weise gehandhabt. Entgegen den wahrheitsgetreuen Angaben, die für die einzelne Spedition gemacht werden, finden die Zollbeamten immer Anlass zu Bemängelungen, und die Einsendung von Zeichnungen kann es nicht ver-

hindern, dass einzelne Fälle sehr lange hinausgeschoben werden, ehe es zu einer definitiven Entschliessung kommt. So haben wir jetzt noch unerledigte Fälle, die auf drei Viertel Jahre a dato zurückgehen. Wir wollen hoffen, dass sich die Verhältnisse in dieser Hinsicht mit der Zeit bessern werden, wenn die Zollbeamten in Handhabung der betreffenden Bestimmung erst etwas mehr Routine und Erfahrung gewonnen haben; andernfalls wäre es angezeigt, eventuell durch Vermittelung des Bundesrathes Vorstellungen zu machen, weil das Indenweglegen von solchen Schwierigkeiten und Hindernissen jedenfalls nicht im Sinne des Vertragsverhältnisses mit Italien liegen kann.“

Die Locomotivfabrik war auch im Jahre 1889 wieder voll beschäftigt, und die Aufträge mehrten sich in dem Masse, dass auch das Jahr 1890 seit geraumer Zeit mit festen Bestellungen ausgefüllt ist, deren Ablieferungstermine sich theilweise noch ziemlich tief in das Jahr 1891 hinein erstrecken. Diese Aufträge rühren zum grössten Theil von schweizerischen Haupt- und Specialbahnen, zum Theil auch von Gebirgsbahnen her; sodann befinden sich auch wiederum darunter einige bedeutende Bestellungen für das Ausland. Die Preise der fertigen Maschinen sind stetig und — im Verhältniss des Aufschlages der zur Verwendung gelangenden Rohmaterialien und Halbfabricate — ebenfalls ziemlich bedeutend in die Höhe gegangen.

Die Preisschwankungen der Rohmaterialien sind grösser gewesen als seit vielen Jahren.

Roheisen und Stabeisen stiegen bis Ende des Jahres ganz bedeutend im Preise. Die masslosesten Steigerungen kamen in Deutschland vor. Die deutschen Hochöfen waren für den Verbrauch des eigenen Landes beinahe ausschliesslich in Anspruch genommen, so dass — zum ersten Mal seit zwei Jahrzehnten — die französischen Eisenwerke wieder in erfolgreiche Concurrenz treten konnten. Aber auch in Bezug auf die Walzwerks- und Halbfabricate vollzog sich eine nicht unbedeutende Verschiebung zu Gunsten Frankreichs. Kupfer war zu Anfang des Jahres noch unter dem Banne des mächtigen Syndicates. Anfangs März begann der Krach. In schnellen Sprüngen sank der Preis auf £ 75, 70, 64, 60, 55, 48 und erreichte auf einen Augenblick den Tiefstand von £ 35; nachher stellte sich der Marktpreis für längere Zeit auf £ 37 bis 40. Bei Jahresschluss sehen wir den Artikel in kräftiger Reprise mit £ 50 bis 59. Zinn machte einige Schwankungen durch, hatte aber bei steigender Tendenz am Jahresschluss den gleichen Preis wie zu Anfang des Jahres. Zink hielt sich in der ersten Hälfte des Jahres auf annähernd gleichen Preisen; seitdem hat der Artikel einen sehr bedeutenden Aufschlag erfahren, und die Aussichten bleiben auch fürs neue Jahr recht günstige.

## Oberaufsicht des Bundes über die schweizer. Transportanstalten.

Obschon vor nicht sehr langer Zeit und von einer Seite, die als wohlunterrichtet bezeichnet werden kann, die Ansicht ausgesprochen wurde, dass nach den bestehenden Gesetzen der Bund nicht befugt sei, sein Aufsichtsrecht auch auf andere Transportanstalten als auf die Eisenbahnen auszudehnen, und obwohl damals hervorgehoben wurde, dass sich das Eisenbahndepartement mit den Dampfschiff-Gesellschaften nur insofern abgegeben habe, als es sich um Fahrpläne und Tarife handelte, so scheint der Bund heute diese Sache doch von einem andern Gesichtspunkte aus zu betrachten. Laut einer Mittheilung aus Bern hat er nämlich die schweizerischen Dampfschiffverwaltungen aufgefordert, sofort eine Untersuchung sämmtlicher Dampfschiffbrücken und Stege auf Tragfähigkeit und baulichen Zustand vorzunehmen und alle Massnahmen, die im Interesse der Betriebssicherheit nöthig sein könnten, mit möglichster Beförderung und Gründlichkeit durchzuführen. Seiner Aufforderung hat der Bundesrath die Bemerkung beigefügt, dass nach seiner Auffassung eine Vernachlässigung in dieser Richtung die Anwendung

der Bestimmungen in Art. 67 des Bundesstrafgesetzbuches begründen könne.

Die Veranlassung zu dieser Massregel ist unbestreitbar der Unglücksfall vom 27. Juli in Arth gewesen, wo der schon längst baufällige, ganz morsche Dampfschiffsteg unter der Last der einsteigenden Personen zusammengebrochen ist und zwar ohne dass dadurch grösseres Unglück entstanden wäre.

Wenn nun auch mit Recht gesagt werden könnte, es wäre besser gewesen, der Bund hätte nicht gewartet bis zum Zusammenbruch jenes Steges, um den erwähnten Art. 67 zur Anwendung zu bringen, so freuen wir uns doch, dass der Bundesrath endlich aus seiner Reserve herausgetreten ist und frank und frei erklärt, dass er auch über andere Transportanstalten als Eisenbahnen sein Oberaufsichtsrecht geltend machen will; denn so und nicht anders fassen wir seinen jüngsten Entscheid an.

Ist nun nach den in Bern massgebenden Ansichten die Torres'sche Seilbahn am Pilatus auch keine Eisenbahn, so ist sie doch einer eidgenössischen Oberaufsicht mindestens ebenso warm zu empfehlen wie jeder Dampfschiffsteg in unserem gesammten Vaterlande. Darum erlauben wir uns, die Hoffnung auszusprechen, es möchte das technische Inspectorat die Manipulationen am „Oberhaupt“ etwas genauer ansehen und nicht warten, bis einige harmlose Fussgänger durch die herabrollenden Steine getödtet worden sind, um dann auf Grund dieses Ereignisses den Art. 67 des Bundesstrafgesetzbuches zur Anwendung zu bringen.

### Miscellanea.

**Eidg. Polytechnikum.** Diplom-Ertheilungen. Mit dem Schluss des Sommersemesters 1890 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der chemisch-technischen, forstwirtschaftlichen und Fachlehrer-Abtheilung des eidg. Polytechnikums Diplome an nachstehende, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studierende ertheilt. Es erhielten Diplome:

*Als technische Chemiker die HH.:* Bucher, Rudolf, Ritter, v. Ulmenau, v. Ober-Dölling (Oesterreich); Cheux, Charles, v. Bex (Waadt); Cramer, Carl, von Zürich; Frankfurt, Schlioma, v. Wilna (Russland); v. Goldberger, Ludwig, v. Budapest; Holzach, Paul, v. Basel; Isler, Max, v. Hirslanden (Zürich); Marchlewski, Leo, G., v. Warschau; Röder, Ludwig, v. Dresden; Ruhoff, Ernst, v. Zürich; Schmid, Ernst, v. Basel; Schubert, Arthur, v. Chemnitz (Sachsen); Weber, Oskar, v. Bubikon (Zürich); Zahorski, Boleslaus, v. Wilna (Russland).

*Als Forstwirthe die HH.:* Cunier, Otto, v. Neuenstadt (Bern); Engler, Arnold, v. Zizers (Graubünden); Freuler, Bernhard, v. Lutschenthal (Bern); Von der Weid, Marcel v. Freiburg (Schweiz).

*Als Fachlehrer in mathematischer Richtung die HH.:* Lüdlin, Emil, v. Ramllinsburg (Basel-Land); Pünchera, Jakob, v. Valcava (Graubünden); Schaufelberger, Wilhelm, v. Baden (Aargau); de Vries, Hendrik, v. Amsterdam.

*Als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung:* Herr Holliger, Wilhelm, v. Boniswyl (Aargau).

**Schwebende Drahtseilbahnen.** Dem „Bund“ wird von „competenter Seite“ geschrieben:

„Die Nachricht in der „Schweizerischen Bauzeitung“, dass Herr Torres in den nächsten Tagen mit dem Bau der Luftbahn Pilatus-Kulm-Klimserhorn beginnen wolle, ist nicht ganz genau. Die Sache verhält sich wie folgt: Die Pilatusbahn-Gesellschaft will auf der Pilatushöhe durch diese neue Bahn nicht incommodirt sein und Herr Torres unterzieht sich gerne ihrem Begehren. Das Project geht daher nicht mehr von der Terrasse des „Hotel Bellevue“ aus, sondern es wird gegenwärtig in horizontaler Anlage vom tiefsten Punkt des Sattels durch eine

Felschicht nach dem Grat des Oberhauptes ein Fusssteg erstellt, um die Anlage eines Tunnels durch den erwähnten Grat projectiren zu können. Ist das Project ausführbar, so werden gleich die nach dem Baugesetze des Cantons Nidwalden vorgeschriebenen Lattengespanne erstellt, der Bau publicirt und die Pläne aufgelegt. Da die Anlage vollständig auf Nidwaldner Boden steht und die Pilatusbahn nicht incommodirt ist, wird kaum eine ernsthafte Opposition sich geltend machen und sodann im Herbst das Project zur Ausführung kommen. Herr Torres, der sofort eingesehen, dass in der hohen Saison auf dem Pilatus nicht wohl minirt werden darf, erstellt den Fusspfad in Eisen und Holz.“

Dem gegenüber berichtet ein Pilatusbesucher dem „Luzerner Tagblatt“, dass schon im Laufe der letzten Woche Italiener an der vorderen Wand des „Oberhaupt“ mit Vorbereitungsarbeiten beschäftigt waren: „Das weggepickelte Material fällt kurzweg in den Nauen hinunter und bildet eine beständige Gefährdung der Berggänger, da keine Warnungssignale gegeben werden. Es scheint da eine heitere Ordnung zu herrschen“ — schreibt das genannte Blatt. Wer hat nun recht, die „competente Seite“ oder der Augenzeuge?

### Concurrenzen.

**Parlamentsgebäude in Bucarest.** Die rumänische Regierung schreibt zur Erlangung von Entwürfen für ein Parlamentsgebäude in Bucarest eine internationale Preisbewerbung aus. Termin: 15. November. Bausumme: 2500000 Fr. (wobei der  $m^2$  zu 25 Fr. anzusetzen ist). Preise: 15000, 7000 und 3000 Fr. Ein erster Preis muss unter allen Umständen ertheilt werden. Hinsichtlich der Ausführung behält sich die Regierung durchaus freie Hand vor. Das Preisgericht besteht aus den Präsidenten des Abgeordnetenhauses und des Ministerrathes, einem Abgeordneten der Commission, welche das Concurrenz-Programm zu entwerfen hatte, zwei rumänischen und zwei ausländischen Architekten verschiedener Nationalität. Vierzehntägige Ausstellung sämtlicher Entwürfe. Verlangt wird: Ein Lageplan im 1:400; sämtliche Grundrisse im 1:200; Detailpläne des grossen Sitzungssaales mit Angabe der Plätze, des Vestibuls und der grossen Treppe im 1:100; zwei Ansichten im 1:100; zwei Schnitte im 1:200 und ein erläuternder Bericht in französischer oder rumänischer Sprache. Programm und Lageplan können bezogen werden entweder: Chez Mr. le secrétaire du conseil des ministres à Bucarest, oder: A la légation royale de Roumanie, Avenue Montaigne, Paris.

**Senatsgebäude in Bucarest.** Fast wörtlich gleichlautend mit dem Concurrenz-Programm für ein Parlamentsgebäude ist dasjenige, welches die rumänische Regierung zur Erlangung von Entwürfen für ein Senatsgebäude in Bucarest herausgibt. Die Preisbewerbung ist ebenfalls international, Termin, Preise, Ausstellungsdauer, Zusammensetzung des Preisgerichtes, Erfordernisse etc. sind dieselben oder nahezu dieselben, einzig beträgt die Bausumme anstatt  $2\frac{1}{2}$  nur  $1\frac{1}{2}$  Millionen Fr. Wenn bei diesen beiden Wettbewerben noch die Namen der Preisrichter genannt und gesagt worden wäre, dass dieselben das Programm genehmigt haben, so würden sie unsern Grundsätzen genau entsprechen; aber auch so glauben wir diese beiden Preisbewerbungen der Beachtung unserer Leser empfehlen zu dürfen.

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

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

#### Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur auf das Bureau einer cantonalen Bau-direction. (743)

Gesucht zu baldigem Eintritt ein theoretisch und practisch gebildeter Constructeur für allgemeinen Maschinenbau. (754)

Eine Maschinenfabrik sucht einen Maschineningenieur mit Praxis speciell für Leitung des Baues von Eisenbahnbedarfsartikeln (Weichen, Drehscheiben, Schiebepöhlen etc.) (745)

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
Unbestimmt	G. Fontanari & Ramsauer Neug. 46	St. Gallen	Maurer-, Verputz- und Versetz-Arbeiten zu einem grossen Neubau.
10. August	Dorer & Fuchsli	Baden, Ct. Aarg.	Steinhauerarbeiten für eine Villa.
10. "	Gemeindrath	Küsnacht a/Zürichsee	Herstellung eines Leichenhäuschens.
10. "	Gemeindrath	Altstätten, Ct. St. Gall.	Ergänzungsarbeiten für den Ausbau der neuen Stossstrasse.
11. "	E. Bleuler-Hüni, Ing.	Riesbach	Herstellung einer Cementröhrendohle in der mittl. Klusstrasse in Hirslanden.
14. "	R. Meyer-Sallenbach	Wiedikon	Zimmerarbeiten zum Schulhaus-Neubau.
16. "	Cantonsingenieur	St. Gallen	Umbau der sogen. Kirlenbrücke bei Altstätten. Veranschlagt zu 16000 Fr.
16. "	Direct. d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Herstellung von etwa 350 $m^2$ Steinpflasterung bei der neuen Scheune im Strickhof.
16. "	Jul. Anselmier, Ing.	St. Gallen	Ausgrabungen, versch. Bachsohlen- und Ufersicherungen im Ct. Glarus.
20. "	J. Bircher, Ing.	Aarau	Erhöhung und Verlängerung des neuen Zielwalles im Schachen (Erd- und Beton-Arbeiten).
5. Septemb.	Wasser- und Strassenbau-Inspection	Constanz	Umbau der Hafenanlagen in Constanz. Veranschlagt zu 254696 Mark. Eisenconstructionen für Landungsstege etc.
6. "	Wasser- und Strassenbau-Inspectorat	Ueberlingen	Erweiterung der Landungsanlagen zu Unterhaldingen. Veranschlagt zu 42580 Mark. Eisenconstruction für den Landungsstege.