

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 26

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: 15.01.2026

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

Und was verdanken nicht die preussischen Gymnasien dem Ministerialrath Bonitz, der eben selbst Gymnasiallehrer gewesen ist.

Kehren wir zu unserm Polytechnikum zurück, so müssen wir darauf hinweisen, dass in den stark frequentirten Fachschulen desselben die Grundlage des Unterrichts eine gemeinschaftliche, auf Mathematik, Physik und Chemie beruhende ist: Wer in diesen exacten Wissenschaften gründliche Kenntnisse besitzt (und dies ist beim gebildeten Techniker der Fall) wird besser als jeder Andere im Falle sein, ihre Anwendungen in der Technik und den darauf gebauten Unterricht der technischen Hochschule im vollen Zusammenhang zu erfassen. Von dieser Basis aus wird z. B. der Ingenieur die Bedürfnisse des Mechanikers, der Mechaniker diejenigen des technischen Chemikers leicht verstehen.

Noch andere Umstände sprechen für die Beiziehung der Techniker in den Schulrath. Die Zeiten sind vorbei, in denen durch den Einfluss von Deschwanden und Bolley, die schon bei der Gründung der Schule fördernd eingegriffen hatten, eine intime Fühlung zwischen der von ihnen vertretenen Lehrerschaft und dem Schulrath bestand — auch der Lehrkörper selbst hat in Folge der auf die Spitze getriebenen Fachtheilung seinen innern Zusammenhang verloren: Wie dringend ist es also, die nöthige Einheit und die erforderlichen Beziehungen der Schule mit der Praxis des Landes wieder herzustellen.

Und einen letzten Punkt dürfen wir auch nicht verschweigen: Durchgreifende Aenderungen an der Organisation des Polytechnikums sind bis jetzt vorwiegend durch Einflüsse von Aussen hervorgerufen worden. Das Reglement von 1866 stützte sich eingeständenermaassen in manchen seiner Ausführungen auf die Erfahrungen, die man bei den Störungen des Jahres 1864 gemacht hatte; die jetzt vorliegenden Anträge des Schulrathes benutzen als Basis die Petition der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums; fundamentale Aenderungen in einem Hauptlehrfache der Anstalt sind in aussergewöhnlicher Weise durch die Schüler erzwungen worden. Liegt nicht in allen diesen Vorgängen ein deutlicher Wink, durch Beiziehung von Männern, die mit Verständniss den Unterricht und die Bedürfnisse der Anstalt auch im Detail zu würdigen wissen, zur Stetigkeit der Entwicklung beizutragen?

Es steht uns nicht zu, den Entschliessungen Ihrer hohen Behörde über die Berücksichtigung unserer Wünsche vorzugreifen. Eine politische Behörde ist viel besser in der Lage zu entscheiden, ob eine Aenderung des Gründungsgesetzes der Anstalt im Sinne der Vermehrung der Anzahl der Schulrathsmitglieder gegenwärtig apportion sei oder besser zu unterbleiben habe. Auch darüber wagen wir nicht einen Vorschlag zu machen, welche gesetzliche Stellung dem von uns gewünschten Studienrath gegeben werden soll. Soviel allerdings scheint uns klar zu sein, dass derselbe nur dann gedeihlich wirken kann, wenn er dauernd als ein Glied in die Organisation der Schule aufgenommen wird. Durch ein *facultatives*, vom Schulrath ausgehendes Zuziehen einzelner Fachmänner zu den Examen und zur Behandlung organisatorischer Fragen scheint uns wenig erreicht zu werden und wir zweifeln auch daran, dass sich die richtigen Männer zu einer solchen Aufgabe werden finden lassen, welche grosse Verantwortlichkeit mit vollständiger Kompetenzlosigkeit verbindet.

Welchen entscheidenden Ausdruck Sie aber auch Ihren Erwägungen zu geben gesonnen sind, so sei es uns doch gestattet, unsere Ansichten in dem Einen Satze zusammenzufassen:

Nicht als eine zu erweisende Ehre, sondern als eine aufzuerlegenden Pflicht verlangen die schweizerischen Techniker ihren Antheil an der Leitung und Förderung der vaterländischen Anstalt.

Suchen wir uns zum Schlusse den Gesamteindruck zu vergegenwärtigen, den unsere Zuschrift hervorbringen wird, so verhehlen wir uns nicht, dass die offene Besprechung von vorhandenen Missständen, die unumwundene Betonung der Verschiedenheit, welche zwischen den Ansichten hervorragender Männer und den unsrigen bestehen, leicht an die Grenze des Zulässigen streifen können. Wir sind aber fest überzeugt, überall das Interesse an der Sache zur Richtschnur unserer Dar-

stellung gewählt zu haben, so dass die scharfe Fassung einzelner unserer Anschauungen einer unbefangenen Prüfung nur förderlich sein wird.

Eine solche Prüfung erwarten wir mit ruhiger Zuversicht, namentlich auch vom schweizerischen Schulrath, der unter Leitung seines hochverdienten Präsidenten mit voller Hingabe bestrebt ist, das Höchste für die Anstalt zu leisten. Ihm in seiner verantwortungsvollen Aufgabe mit fachmännischem Rathe zur Seite zu stehen, ist die schweizerische Technik bereit. Wenn dann aus der gemeinschaftlichen Arbeit sich als ein Haupterforderniss für das Gelingen der Reform eine wesentliche Vermehrung der für das Polytechnikum zu bringenden finanziellen Opfer herausstellen sollte, wie das nicht anders zu erwarten ist, so zweifeln wir nicht an der einsichtigen Unterstützung Ihrer Behörde, und auch die Zustimmung der Rätthe wird nicht ausbleiben.

Genehmigen Sie

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,

Hochgeachtete Herren Bundesräthe,

die Versicherung unserer vollkommenen Ergebenheit.

Im Auftrage

des schweiz. Ingenieur- und
Architecten-Vereins:

Der Präsident:

In dessen Vertretung,

F. Walser, Architect,
Mitglied des Central-Comité's.

Der Actuar:

A. Geiser, Architect.

Zürich, im October 1879.

Im Auftrage

der Gesellschaft ehem. Studiren-
der am eidg. Polytechnikum:

Der Präsident:

J. Meyer, Ingenieur.

Der Actuar:

H. Paur, Ingenieur.

* * *

Literatur.

Dr. W. H. Behse. Die practischen Arbeiten und Bauconstructionen des Maurers und Steinhauers in allen ihren Theilen. V. vermehrte und verbesserte Auflage. Preis 10 Mark. Bei B. F. Voigt in Weimar.

Das Werk zerfällt in zwei Theile. Der grössere, auf den das Hauptgewicht gelegt ist, besteht aus 49 Foliotafeln mit 575 Figuren; der zweite Theil dagegen aus einem kleinen Textband. Der Text begleitet die Figuren in beschreibender oder receptartiger Weise mit Vermeidung aller theoretischen Entwicklungen oder dergleichen. Diese Behandlung ist dem Titel entsprechend für Maurer und Steinhauer eine durchaus sachgemässe und mag das Buch diesen bestens empfohlen sein, zumal sein Preis äusserst billig genannt werden muss im Vergleich zu ähnlichen Publicationen, auch für Baugewerk und Gewerbeschulen mag es ausreichen, falls der Text durch einen entsprechenden mündlichen Vortrag ergänzt wird.

* * *

Ludwig Klasen, Grundriss-Vorbilder, Lief. I. Preis 3 Mark. Leipzig, Baumgärtner's Buchhandlung.

Dieses Buch bezweckt eine Sammlung von zerstreut publicirten Grundrissen, denen ein erläuternder Text beigegeben ist. Die Grundrisse sind auf Tafeln zusammengestellt und ist nur zu bedauern, dass nicht durch das ganze Werk im grossen Ganzen derselbe Maassstab für sämtliche Grundrisse zur Anwendung gekommen ist, was die Vergleichung natürlich in unangenehmer Weise erschwert. Der Text ist mit geschmackvollen Holzschnitten von Aufzügen versehen. Da der Schwerpunkt jedes Bauwerkes in seinem Grundrisse liegt, was leider noch lange nicht allgemein anerkannt wird, so können wir nur wünschen, dass obiges Buch allseitige Würdigung finde.

* * *

Deutscher Baukalender für 1880, bearbeitet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung. Berlin, Commissionsverlag von E. Toeche.

Der vorliegende dreizehnte Jahrgang dieses beliebten Kalenders enthält mehrere wesentliche Vermehrungen und Verbesserungen gegenüber dem letzten Jahrgange. Wir heben besonders hervor die Tabellen über Rundhölzer, Schnitthölzer, Bretter und Bohlen, die Normen über Portlandement und über Verblend- und Formsteine. Sehr brauchbar ist das systematisch geordnete Verzeichniss der im Kalender enthaltenen Inserate, welches ermöglicht unter denselben ohne langes Suchen das Gewünschte zu finden.

* * *

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

| Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien. | Länge im Betrieb. | | Zeitraum: 1.—30. November. | | | | | | | |
|--|----------------------|------|----------------------------|---------|-----------|------------------|------|----------------|-------|-----------|
| | | | Im Ganzen | | | Personenverkehr. | | Per Kilometer. | | |
| | 1879 | 1878 | 1879 | 1878 | Differenz | 1879 | 1878 | 1879 | 1878 | Differenz |
| Nordostbahn | Kil. | Kil. | Fr. | Fr. | Fr. | ‰ | ‰ | Fr. | Fr. | Fr. |
| Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröff. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröff. den 1. Aug. 1876) | | | | | | | | | | |
| Bülach-Regensberg | 408 | 392 | 893 000 | 987 379 | — 94 379 | 35 | 23 | 2 189 | 2 519 | — 430 |
| Zürich-Zug-Luzern | 64 | 64 | 91 000 | 102 392 | — 11 392 | 45 | 41 | 1 422 | 1 600 | — 178 |
| Bötzbergbahn eröff. 2. August 1875 | 57 | 57 | 148 000 | 148 486 | — 486 | 22 | 25 | 2 596 | 2 604 | — 8 |
| Effretikon-Hinweil „ 17. „ 1876 | 23 | 23 | 8 800 | 9 834 | — 1 034 | 52 | 49 | 383 | 428 | — 45 |
| Centralbahn Gänbahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876 | 299 | 299 | 674 000 | 664 672 | + 9 328 | 34 | 35 | 2 254 | 2 223 | + 31 |
| Basler Verbindungsbahn | 5 | 5 | 19 350 | 16 786 | + 2 564 | 7 | 9 | 3 870 | 3 357 | + 513 |
| Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875 | 29 | 29 | 10 270 | 11 457 | — 1 187 | 58 | 53 | 354 | 395 | — 41 |
| Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876 | 8 | 8 | 1 120 | 1 354 | — 234 | 69 | 68 | 140 | 169 | — 29 |
| Suisse Occidentale Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröff. 1. Juli 1875) | 487 | 487 | 880 000 | 848 133 | + 31 867 | 39 | 42 | 1 809 | 1 742 | + 167 |
| Ligne du Simplon | 117 | 117 | 50 050 | 51 686 | — 1 636 | 64 | 66 | 428 | 442 | — 14 |
| Bulle-Romont | 19 | 19 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lausanne-Echallens | 15 | 15 | 6 512 | 5 900 | + 612 | 79 | 84 | 434 | 393 | + 41 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 283 | 283 | 463 200 | 481 767 | — 18 567 | 48 | 48 | 1 666 | 1 733 | — 67 |
| Toggenburgerbahn | 26 | 26 | 21 150 | 19 758 | + 1 392 | 59 | 61 | 846 | 790 | + 56 |
| Wald-Rüti eröff. 29. Sept. 1876 | 7 | 7 | 4 400 | 4 531 | — 131 | 65 | 64 | 628 | 648 | — 20 |
| Rapperswil-Pfäffikon, eröffnet 27. August | 5 | 5 | 1 560 | 1 663 | — 103 | 79 | 71 | 390 | 416 | — 26 |
| Jura - Bernbahn. | | | | | | | | | | |
| Jura bernois Section Porrentruy-Delle com- prise | 256 | 256 | 418 000 | 410 305 | + 7 695 | 39 | 42 | 1 633 | 1 603 | + 30 |
| Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ... | 95 | 95 | 68 000 | 70 646 | — 2 646 | 48 | 48 | 716 | 744 | — 28 |
| Gotthardbahn: | | | | | | | | | | |
| Biasca-Bellinzona-Locarno | 41 | 41 | 38 500 | 27 775 | + 10 725 | 59 | 61 | 939 | 677 | + 262 |
| Lugano-Chiasso | 26 | 26 | 19 500 | 16 679 | + 2 821 | 64 | 72 | 750 | 641 | + 109 |
| Appenzeller-Bahn: | | | | | | | | | | |
| Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875 | 15 | 15 | 12 311 | 12 580 | — 269 | 57 | 57 | 821 | 839 | — 18 |
| Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875 | | | | | | | | | | |
| Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November 1876 | 40 | 40 | — | — | + — | — | — | — | — | — |
| Uetlibergbahn. *) | | | | | | | | | | |
| Zürich-Uetliberg eröff. 12. Mai 1875 | 9,1 | 9,1 | 616 | 2 368 | — 1 752 | 87 | 72 | 68 | 260 | — 192 |
| Rigibahnen: | | | | | | | | | | |
| Vitznau-Staffel | 5,1 | 5,1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Staffel-Kulm | 2 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Arth-Rigibahn | 12 | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Emmenthalbahn. | | | | | | | | | | |
| Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875 | 24 | 24 | 16 100 | 15 243 | + 857 | 44 | 44 | 671 | — | + 36 |
| Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875. | 75 | 75 | 51 900 | 43 466 | + 8 434 | 37 | 44 | 69 | 580 | + 112 |
| ferner eröff. 15. Oct. 1877. | 89 | 89 | 25 988 | 26 600 | — 612 | 44 | 48 | 2 2 | 299 | — 7 |
| Bödelibahn. | 9 | 9 | 8 000 | 8 334 | — 334 | 26 | 32 | 889 | 926 | — 37 |
| Wädenswil-Einsiedeln | 17 | 17 | 13 250 | 12 136 | + 1 114 | 61 | 62 | 779 | 714 | + 65 |