

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 Beziehung 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 Schulrat bestand — auch der Lehrkörper selbst hat in Folge der auf die Spitze getriebenen Fachtheilung seinen innern Zusammenhang verloren: Wie dringend ist es also, die nötige Einheit und die erforderlichen Beziehungen der Schule mit der Praxis des Landes wieder herzustellen.

Und einen letzten Punkt dürfen wir auch nicht verschweigen: Durchgreifende Änderungen an der Organisation des Polytechnikums sind bis jetzt vorwiegend durch Einflüsse von Aussen hervorgerufen worden. Das Reglement von 1866 stützte sich eingeständnermaassen 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 Änderungen in einem Hauptlehrfache der Anstalt sind in aussergewöhnlicher Weise durch die Schüler erzwungen worden. Liegt nicht in allen diesen Vorgängen ein deutlicher Wink, durch Beziehung 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 vorzugeben. Eine politische Behörde ist viel besser in der Lage zu entscheiden, ob eine Änderung des Gründungsgesetzes der Anstalt im Sinne der Vermehrung der Anzahl der Schulratsmitglieder gegenwärtig opportun sei oder besser zu unterbleiben habe. Auch darüber wagen wir nicht einen Vorschlag zu machen, welche gesetzliche Stellung dem von uns gewünschten Studierrath 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 Schulratthe 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 Competenzlosigkeit 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 Gesammeindruck 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 Anschaulungen 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 Hauptforderniss 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 Räthe wird nicht ausbleiben.

Genehmigen Sie

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,

Hochgeachtete Herren Bundesräthe,

die Versicherung unserer vollkommenen Ergebenheit.

<i>Im Auftrage</i> des schweiz. Ingenieur- und Architeeten-Vereins:	<i>Im Auftrage</i> der Gesellschaft ehem. Studirenden der am eidg. Polytechnikum:
---	---

Der Präsident:

In dessen Vertretung,

F. Walser, Architect,

Mitglied des Central-Comité's.

Der Präsident:

J. Meyer, Ingenieur.

Der Actuar:

A. Geiser, Architect.

Der Actuar:

H. Paur, Ingenieur.

Zürich, im October 1879.

* * *

L iteratur.

Dr. W. H. Behse. Die praktischen 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 sachgemäss 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 Grundrisse, 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 sämmtliche Grundrisse zur Anwendung gekommen ist, was die Vergleichung natürlich in unangenehmer Weise erschwert. Der Text ist mit geschmackvollen Holzschnitten von Aufrisse versehen. Da der Schwerpunkt jedes Bauwerkes in seinem Grundriss 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, Schnithölzer, Bretter und Bohlen, die Normen über Portlandcement und über Verbund- 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.

N a m e n 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 eröffn. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröffn. den 1. Aug. 1876) Bülach-Regensberg	408	392	893 000	987 379	— 94 379	35	33	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	148 436	— 436	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 Gäubahn 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	3 857	+ 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. eröffn. 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	
Rapperswyl-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:											
Winkel-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	671	+ 36	
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875. ferner eröff. 15. Oct. 1877.	75	75	51 900	43 466	+ 8 434	37	44	69	580	+ 112	
	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	