

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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>

INHALT: An unsere Leser. — Le nouveau Théâtre de la ville de Genève, construit par J. E. Goss, architecte à Genève. — Revue. — Miscellanea. — Statistisches. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein. Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule zu Zürich.

An unsere Leser!

Das angetretene neue Jahr, das, wie wir wünschen, unsere verehrten Leser mit mancherlei angenehmen und erfreulichen Gaben beglücken wird, bringt denselben schon in den ersten Tagen eine kleine Ueerraschung in ihrer — wie wir in aller Bescheidenheit hoffen wollen — ihnen unentbehrlich gewordenen technischen Zeitschrift, und zwar erstens eine neue Titelvignette und zweitens die Bestätigung der Nachricht, dass Eigenthumsrecht und Redaction dieser Zeitschrift an den Unterzeichneten übergegangen sind. Ob diese zwei Sachen zu den oben erwähnten erfreulichen Gaben oder zum Gegentheil gezählt werden müssen, überlassen wir dem freundlichen Urtheile unserer Leser.

Was vorerst die Titelvignette anbetrifft, so ist uns bekannt, dass manchem Abonnenten ein neuer *Titel* lieber gewesen wäre als eine neue *Vignette*; aber da dem ersten zu viele Schwierigkeiten entgegenstanden, so müssen wir bitten, mit dem letzteren vorlieb zu nehmen. Wir geben gerne zu, dass der Titel „Eisenbahn“ lange nicht alles dasjenige in sich fasst, was eine technische Zeitschrift bieten soll. Aber ist es mit dem vielfach genannten und vorgeschlagenen andern Titel „Bauzeitung“ nicht ähnlich bestellt? Ist derselbe nicht beinahe ebenso unzureichend? Denn die Besprechung und Vorführung dessen, was auf den Gebieten der Architektur, des Ingenieurwesens und der Maschinenbaukunde Neues und Wissenswerthes hervorgebracht wurde, bildet allerdings eine der wesentlichsten Aufgaben, die sich die Redaction der Zeitschrift gestellt hat; aber nur *eine* und nicht die Gesamtheit dieser Aufgaben. Schon dies mag zeigen, dass es nicht so leicht ist, der Zeitschrift einen neuen Titel zu finden, der in prägnanter Weise den Inhalt feststellt.

Wir gelangen zum zweiten Punkt: zum Uebergang der Zeitschrift an den Unterzeichneten. Die Verhältnisse, unter welchen dieser Uebergang stattgefunden hat, dürfen wir als bekannt voraussetzen. Ebenso die verschiedenen Phasen, welche die verhältnissmässig noch junge Zeitschrift durchzumachen hatte. Zur Zeit des sogenannten Aufschwunges unserer Verkehrsanstalten in's Leben getreten, hatte sie ursprünglich die Bestimmung, sich den auf dem Gebiete des Verkehrswesens sich darbietenden Fragen zu widmen. Erst unter der Mitwirkung der beiden technischen Vereine und Dank den aus diesen Kreisen stammenden Leitern des Blattes errang sich die Zeitschrift die Bedeutung eines eigentlichen technischen Fachblattes. Blicken wir auf diese Zeit ihrer Wirksamkeit zurück, so finden wir in der „Eisenbahn“ eine wahrhafte Fülle wichtigen Stoffes für die Geschichte der Entwicklung des schweizerischen Bauwesens. Wenn trotz der fleissigen und umsichtigen Sammlung alles Wesentlichen der Erfolg hinter den Erwartungen zurück blieb, so liegt dies beinahe ausschliesslich in den unsäglichen Schwierigkeiten, mit welchen jedes Fachblatt in der Schweiz zu kämpfen hat. Das Gebiet der Schweiz, das nebenbei noch in drei verschiedene Sprachgebiete zerfällt, scheint für die gehörige Ausbreitung von Fachzeitschriften nicht auszureichen. Dazu kommt noch, dass die schweizerische Technikerschaft anfänglich nicht dasjenige Interesse für das Unternehmen an den Tag legte, das man von ihr hätte erwarten dürfen. In dieser Beziehung hat sich zwar die Sachlage erheblich verbessert. Mehr als je wird die Nothwendigkeit eines gemeinsamen Organs von den schweizerischen Technikern empfunden, und im wohlverstandenen Interesse haben die beiden Vereine eine der wichtigsten Aufgaben darin erblickt, die Fortdauer der Zeitschrift zu ermöglichen. Sie sahen darin eines der kräftigsten Mittel, um die in Deutschland, Oesterreich und bei uns so vielbesprochene Frage,

über die Stellung der Techniker zu einer befriedigenden Lösung zu bringen.

Es sei uns gestattet, unserer Ansicht über diese Frage Ausdruck zu geben:

Ueberblicken wir die grossartigen Schöpfungen der letzten 50 Jahre auf dem Gebiete des Verkehrswesens, die ungeahnte Entfaltung, welche der Eisenbahn- und Schifffahrtverkehr genommen haben, die durch diesen gesteigerten Verkehr und den gehobenen Wohlstand belebte Bauthätigkeit in unseren Städten, die Erfindungen und Verbesserungen im Maschinenbau, von denen jede neue Weltausstellung so glänzende Zeugnisse ablegt. Vergleichen wir diese Errungenschaften, die, unser modernes Leben umgestaltend, in volkswirthschaftlicher Hinsicht neue Bahnen eröffnend, mehr bewirkt haben als früher Jahrhunderte zu thun vermochten, mit dem, was auf anderen Gebieten geleistet wurde. Fürwahr, der Techniker, vom einfachen Werkführer an bis zum Manne der Wissenschaft, der rechnend, messend und wägend der Natur ihre Geheimnisse ablauscht, sie können diesen Vergleich wohl aushalten. Wenn aber die sociale Stellung der Techniker mit derjenigen der sogenannten bevorzugten Berufsklassen verglichen wird, so wird es nicht selten vorkommen, dass der Financier, der Industrielle, der Kaufmann, die aus der geistigen Arbeit des Technikers den grössten Vortheil ziehen, der Jurist und Nationalökonom, der denselben in administrativer Hinsicht überlegen zu sein glaubt (von den Medicinern, Philo- und Theologen gar nicht zu reden), dass sie Alle sich erlauben, mit einer gewissen überlegenen Miene auf den Parvenü dieses Jahrhunderts, den Mann des exacten Wissens, der strengen Arbeit und der raschen That herabzusehen. Glücklicherweise steht die Zeit nicht stille; den Männern, die den grössten Anteil haben an den Errungenschaften unserer Zeit, denen wird auch die Zukunft gehören. Wenn sie einen grösseren Einfluss im gesellschaftlichen Leben für sich in Anspruch nehmen, so wollen sie nur von einem schon längst erwirkten Rechte Besitz ergreifen, aber nicht, wie ein kürzlich erschienener Bericht einer als Autorität im technischen Schulwesen geltenden Behörde andeutet, eine neue bevorzugte Kaste schaffen, deren Existenz mit unsren republikanischen Grundsätzen unvereinbar wäre. Was speciell unsre schweizerischen Verhältnisse anbetrifft, so wird es in der That wohl kaum als ein unbescheidenes Begehrn ausgelegt werden können, wenn die Techniker den Wunsch äussern, dass die Leitung und Organisation unserer höchsten technischen Lehranstalt nicht einzig und allein in die Hände von Juristen und Politikern gelegt, sondern zu einem kleinen und bescheidenen Theile auch solchen anvertraut werden sollte, die im vollen Umfang befähigt sind, über die Leistungen dieser Anstalt ein richtiges und competentes Urtheil abzugeben. Kann es ferner als unrepublikanisch bezeichnet werden, wenn die grosse Mehrzahl der schweizerischen Techniker, im Interesse unserer heimischen Industrie und um einen Schandfleck zu entfernen, der die Würde unseres Landes in den Augen aller übrigen Staaten tief herabsetzen muss, darauf dringt, dass endlich mit dem recht- und schutzlosen Zustande, welchem das geistige Eigentum des Erfinders bei uns anheim gegeben ist, ein Ende gemacht werde.

Dass wir neben der Besprechung solcher Fragen allgemeiner Natur den Hauptzweck unserer Zeitschrift in der Pflege der rein fachwissenschaftlichen Seite derselben erblicken, ist selbstverständlich. Wir werden uns dabei vorzugsweise an die praktischen Bedürfnisse halten, ohne rein theoretische Untersuchungen von der Aufnahme auszuschliessen. Durch die regelmässig erscheinenden neuen Rubriken „Revue“ und „Miscellanea“ hoffen wir denjenigen Lesern, die nicht Zeit haben, sich in der Fach- und Tagesliteratur genauer umzusehen, willkommen zu sein.

So möge denn der neue Jahrgang der „Eisenbahn“ eine freundliche Aufnahme finden, möge es uns gelingen, dem Blatte immer mehr Freunde zu erwerben und allen billigen Anforderungen, die an dasselbe gestellt werden, zu entsprechen.

Dr. Wacker

Ingenieur