

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 10

PDF erstellt am: **16.05.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: 1855 und 1880. — Arlbergbahn. — Der Durchstich des Gott-  
hard-Tunnels. — Beitrag zur Theorie der Fachwerke, von Professor W.  
Ritter in Riga. — Revue. — Miscellanea. — Vereinsnachrichten.

## 1855 und 1880.

β Am 15. October nächsthin sind es 25 Jahre, seit durch einen feierlichen Act in der Fraumünsterkirche zu Zürich die Eröffnung der eidgenössischen polytechnischen Schule begangen wurde. Manch' trefflicher Wunsch entrang sich da der von Vaterlandsliebe geschwellten Brust und wurde dieser schönsten Schöpfung des neuen Bundes in die Wiege gelegt. „Die Schweiz“, so erklärte feierlich der Abgeordnete des Bundesrathes, Hr. Frei-Herosé, „muss mehr sein als nur ein Land, das baut und einreißt, das verkauft und kauft, sie muss durch den innern Werth ihrer Bürger, durch deren Vaterlandsliebe, durch deren Gemeinsinn, durch deren Eintracht und Kraft, die Selbständigkeit, das moralische Uebergewicht, das Ansehen bewahren, das sie besitzt. Die Schule würde daher ihre Aufgabe nicht völlig lösen, wenn sie in dieser Richtung zurückbliebe, wenn die geistige Ausbildung durch die materielle überwuchert würde.“ Diesem Wunsche gab der erste Schulrathspräsident, unser allverehrter, noch immer in der Vollkraft seiner Thätigkeit stehender, Hr. Minister Dr. Kern, einen speciellen Ausdruck, als er an die Professoren, an die Studirenden und das versammelte Volk die Worte richtete:

„Der Unterricht, wenn er wahrhaft fruchtbringend für das spätere practische Leben sein soll, muss sich nicht nur der *Zeit und ihren Anforderungen*, er muss sich auch dem *Land und Volk*, für welches er vorzugsweise bestimmt ist, in gewissen Beziehungen anpassen. Wenn auch die Wissenschaft als solche Gemeingut aller Nationen ist und gewissermassen einen weltbürgerlichen Character an sich trägt, so darf dieselbe doch, und zwar ganz besonders in technischer Richtung, die eigenthümlichen Verhältnisse des Landes, in welchem die verschiedenen Berufsarten ausgeübt werden sollen, nicht ausser Acht lassen. Und wie viel Eigenthümlichkeit und Mannigfaltigkeit bietet Natur und Leben gerade in dem Lande dar, dem vorherrschend die Jünglinge angehören werden, die hier ihre Ausbildung suchen! Waren nicht unsere Alpen von jeher Gegenstand naturwissenschaftlicher Forschung? Fordert nicht die Beschaffenheit unseres Landes mit seinen mannigfaltig wechselnden topographischen und klimatischen Verhältnissen, mit seinen verschiedenen Culturstufen und Culturbestrebungen auch im Unterricht seine besondere Berücksichtigung? Wird nicht der Ingenieur in unsern gebirgigen Terrainverhältnissen für Eisenbahnbau, in unsern verheerenden Flüssen für Wasserbau, der Architect in unsern Baumaterialien und den unsern Verhältnissen entsprechenden Constructionen, der Mechaniker im Reichthum unserer Wasserkräfte, der Chemiker in den bei uns vorzugsweise gepflegten technisch-chemischen Gewerben, der Forstmann in den für die Höhen wie für die Thäler so folgewichtigen Bewaldungen und Entwaldungen einen Sporn finden, die für unser Land besonders wichtigen Wahrheiten der Wissenschaft zum Gegenstand seiner steten eigenen Forschung und seines Unterrichts zu machen? Muss endlich nicht die Kenntniss der politischen Einrichtungen und der Geschichte des eigenen Landes, die Kenntniss derjenigen Lehren der Volkswirtschaft, die gerade für unser Volk von besonderer practischer Bedeutung sind für jeden Schweizer, welchem Beruf er sich widmen mag, von besonderer Anziehungskraft sein? Und unsere Industrie in ihrem Reichthum und ihrer fortschreitenden Entwicklung, soll nicht auch sie auf spezielle Berücksichtigung unserer besondern Verhältnisse schon im Unterricht Anspruch haben? Soll nicht der schweizerische Jüngling schon in der Schule erfahren, welche Gewerbszweige in unserm Lande mit dem besten Erfolge bebaut werden können, in welchen Beziehungen unsere industrielle Thätigkeit derjenigen anderer Länder voransteht, in welchen dagegen sie derselben noch nachzustreben hat? Wie sehr wird es ihm zu Statten kommen, wenn er alles dies

nicht erst im practischen Leben, oft mit manchen Schwierigkeiten kämpfend, erfahren muss! Wenn wir auch weit entfernt sind, uns der eitlen Hoffnung hinzugeben, als ob auch beim besten Unterricht nicht jeder Techniker, wie jeder andere Berufsmann, noch so Vieles erst in der practischen Schule des Lebens werde lernen müssen, so wird er doch gerade in diese Schule des Lebens mit mehr Vertrauen, mit mehr Sicherheit übertreten, wenn er schon in den Jahren der Ausbildung durch Lehre und Anschauung mit demjenigen vertraut geworden ist, was das Land Eigenthümliches bietet und fordert, dem er seine spätere Berufsthätigkeit zuzuwenden gedenkt“.

Wir konnten nicht umhin, diese beiden Strophen aus dem Wiegenlied des Polytechnikums uns wieder ins Gedächtniss zurückzurufen, als wir mit höchstem Interesse den sehnlich erwarteten Bericht der „Eisenbahn“ über diejenige Besprechung durchstudirt hatten, zu welcher Delegirte der schweizerischen Techniker in's Bundesrathhaus eingeladen worden waren. Wohlan! Das ist voller, ächter Männergesang, der uns aus jenem Bericht entgegen tönt, und — um beim Bild des Gesanges zu verbleiben — man merkt auch alsbald heraus, dass, wie es so gehen kann, wenn ein Lied hoch angestimmt wird, das übereinstimmende Urtheil dahin lautet: *man sei im Ton allmählig gefallen*. Ob die Differenz einen viertels, einen halben oder gar einen ganzen Ton betrage, das zu untersuchen ist gegenwärtig hier um so weniger am Orte, als, wie aus jener Conferenz deutlich entnommen werden kann, die Prüfung dieser wichtigen Frage und die Wiederherstellung der „richtigen Stimmung“ durch die competenten Concertmeister im vollen Gange ist. Damit aber glauben wir den Freunden der „Eisenbahn“ nicht unwillkommen gewesen zu sein, dass wir zu einem Liede, dessen Noten sie alle auswendig kennen, den ursprünglichen würdigen Text in der Erinnerung wieder aufzufrischen uns erlauben.

## Arlbergbahn.

Wir haben in unserer Nummer vom 10. Januar d. J. einige Notizen über das endgültige Project dieser Bahn gebracht, welche der v. Nördling'schen Brochure entnommen waren, und einige kurze Reflexionen beigefügt über die in derselben Schrift gegebenen Ideen zur Frage der Ventilation langer Tunnels. Herr von Nördling hat mit seiner Brochure einen wahren Sturm unter den österreichischen Technikern erregt und ist in Schrift und Wort lebhaft bekämpft worden.

Zuerst ist Herr Stockert\*), Centralinspector der Nordbahn, vornehmlich vom Standpunkt des Betriebsingenieurs aus, dann Herr Dr. Koch\*\*), als Geologe und Kenner der klimatischen Verhältnisse des Arlberges, und zuletzt Herr Bauinspector Prenninger, als Vertreter der obersten österreichischen Eisenbahnbehörde, im österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein gegen die Ansichten von Nördling's aufgetreten. Dieser letztere hat mit seinem Vortrag eine Discussion eröffnet, welche den Ingenieur- und Architekten-Verein durch 3 Abende in Aufregung erhalten und Männer wie Thommen, Rziha, Engerth, von den direkt Betheiligten nicht zu reden, veranlasst hat, das Wort zu ergreifen.

Wir haben von diesem Kampfe den allgemeinen Eindruck erhalten, dass es den Verfechtern des officiellen Tracés allerdings gelungen ist festzustellen, dass, wie die Sachen nun liegen, die Meinungen v. Nördling's nur academischen Werth haben; die von demselben aufgestellten Behauptungen selbst zu entkräften ist ihnen, soweit sie es versucht haben, nur höchst unvollständig gelungen.

Die Stockert'sche Brochure begleitet Nördling's Schrift von Capitel zu Capitel, er versucht die veranschlagte Verkehrshöhe von 422,000 Tonnen zu vertheidigen, nimmt aber hiezu auch den Verkehr der gegenwärtig über den Brenner von Italien in der Richtung nach der Schweiz, Elsass, Westdeutschland, Belgien und Holland stattfindet, für den Arlberg in Beschlag, wo es

\*) Die Alternativtracén der Arlbergbahn und die Brochure des Hrn. W. v. Nördling vom Standpunkt eines Experten der Majorität v. Franz Ritter v. Stockert. Wien, Fäsy & Frick 1880.

\*\*) Die Tunnelfrage bei der Arlbergbahn von Dr. Gustav Adolf Koch, Wien, Lehmann & Wenzel 1880.