Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 7

Artikel: Schweizerisch Staatsbahn und eidgenössisches Polytechnikum
Autor: Dietler, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-20786

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: 11.07.2025

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

INHALT: Schweizerische Staatsbahn und eidgenössisches Polytechnikum. — XXV. Generalversammlung der Gesellschaft ehem. Studierender der eidg. polyt. Schule in Zürich. I. — Zur Eröffnung des schweiz. Landesmuseums am 25. Juni 1898 in Zürich. III. — Miscellanea: Die XXV. Generalversammlung der G. e. P. in St. Gallen am 7. August 1898. Eidg. Polytechnikum. Ueber zwei weitere neue Elemente in der Luft. Jura-Simplon-Bahn. — Nekrologie: † Heinrich Keller. † Charles Garnier. † Jakob Tschopp. † Edouard Deperthes. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittelung.

Hiezu eine Tafel: Schweizerisches Landesmuseum in Zürich. Hof-Ansicht von Westen.

Schweizerische Staatsbahn und eidgenössisches Polytechnikum.

Vortrag von Herrn Gotthardbahn-Direktor *H. Dietler*, gehalten an der XXV. Generalversammlung der G. e. P. vom 7. August 1898 in St. Gallen.

Das bedeutendste Ereignis des abgelaufenen Jahres für das wirtschaftliche Leben der Schweiz ist die Abstimmung vom 20. Februar und die Annahme des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Mit dem Uebergange der schweizerischen Hauptbahnen an den Bund übernimmt der letztere die Verwaltung eines Eigentums im Werte von über einer Milliarde Franken, ferner die Leitung eines Transportgeschäftes, welches jährlich über 100 Millionen an Einnahmen erträgt und etwa 30 000 Personen bethätigt. Neben den bedeutenden fiskalischen Interessen, welche hieraus hervorgehen, steht noch das viel bedeutendere national-ökonomische Interesse des Landes, welches mit dem Betriebe und der Verwaltung der Haupteisenbahnen desselben verknüpft ist.

Wohl selten giebt es eine Industrie, welche gleich derjenigen der Eisenbahnen wieder rückwirkt auf alle übrigen Industrien, ja auf die ganze wirtschaftliche und geistige Thätigkeit eines ganzen Landes.

Die Schweiz gehört nicht zu denjenigen Ländern, welche durch natürlichen Reichtum begünstigt sind. Wir haben einen grossen Teil unseres Gebietes mit unfruchtbaren Gebirgsflächen bedeckt und die Mineralschätze anderer Länder sind bei uns nicht zu finden.

Einen gewissen Ersatz bilden die Naturschönheiten unseres Vaterlandes, welche auch jährlich eine grosse Zahl von Touristen unseren Gegenden zuführen. Im übrigen sind wir auf die industrielle Thätigkeit angewiesen und wenn wir im grossen Kampfe auf dem wirtschaftlichen Gebiete bestehen wollen, so müssen wir hier unsere ganze Kraft einsetzen.

Um diese volle Kraft in dem Betrieb und der Verwaltung der Eisenbahnen zur Geltung bringen zu können, haben wir uns entschlossen, diese letzteren dem Staate zu übergeben.

Damit ist dem Staate auch die Aufgabe erwachsen, für die Heranbildung eines tüchtigen Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungspersonals zu sorgen, wie dieses übrigens in dem betreffenden Gesetze auch ausdrücklich ausgesprochen ist.

Bis jetzt hat der Eisenbahndienst Personen aus allen Berufsrichtungen aufgenommen und dieselben auf empirischem Wege zu der speciellen Befähigung eines Eisenbahnbeamten herangebildet. Obschon es keinem Zweifel unterliegt, dass auf diesem Wege sehr tüchtige Kräfte gewonnen worden sind, so hat sich doch nach und nach die Ueberzeugung gebildet, dass es dringend notwendig sei, hierin etwas rationeller zu verfahren.

Man hat daher besondere Vorschriften über die Aufnahme in den Eisenbahndienst aufgestellt, welche zunächst die physischen Anforderungen und sodann auch ein gewisses Mass von Schulbildung und in einzelnen Fällen von beruflicher Bildung vorschreiben. Hienach vollzieht sich eine gewisse Sichtung unter den Bewerbern des Eisenbahnberufes.

Ein weiterer Schritt bestand darin, dass man fand, es sei auch eine specielle Schulbildung für das Eisenbahnwesen einzurichten. Es entstanden Eisenbahnschulen und weitere sind noch im Entstehen begriffen.

Damit ist nun offenbar der erste Schritt dazu gethan, dass auf theoretischem Wege die nötige Befähigung für die Ausübung des Eisenbahnberufes erworben werden kann. Man hat hiebei mit Recht die breiteren Massen der Subalternbeamten ins Auge gefasst, welche eine solche Nachhülfe am ehesten notwendig hatten und aus welchen mit der Zeit auch höhere Beamte hervorgehen können.

Als Muster einer solchen Schule kann die Eisenbahnschule in Biel bezeichnet werden und dieselbe liefert namentlich Kandidaten für den sogenannten Stations- und Expeditionsdienst.

Sehr beachtenswert ist sodann das Projekt des Regierungsrates von St. Gallen zur Errichtung einer Verkehrsschule und höheren Schule (Akademie) für Handel, Verkehr und Verwaltung. Wir entnehmen der bezüglichen Botschaft vom 6. Mai 1898, dass diese Schule, soweit sie als Eisenbahnschule gedacht ist, sich an das Programm der Bieler Eisenbahnschule anlehnen will; soweit sie als Akademie projektiert ist, hat sie in erster Linie die Bedürfnisse und die Ziele des Handels ins Auge gefasst.

Wir glauben daher, uns mit diesem Teile der Aufgabe hier nicht weiter befassen zu müssen, da der Weg, auf welchem dieselbe zu lösen ist, bereits beschritten wurde. Dagegen möchten wir an dieser Stelle die Aufmerksamkeit auf ein anderes grosses Ziel hinlenken und dieses ist das höhere Bildungswesen, welches auf den Eisenbahnbetrieb Bezug hat.

Eine Schule, welche hierauf vorzubereiten hat, setzt selbstverständlich bereits eine Wissenschaft voraus, welche an dieser Schule gelehrt werden kann. Bei dem verhältnismässig geringen Alter der Eisenbahnen musste diese Wissenschaft sich erst bilden. Hiebei hatte der Eisenbahnbau einen wesentlichen Vorsprung, weil er sich auf eine bereits sehr entwickelte Ingenieurwissenschaft stützen konnte. Heute giebt es keine technische Fachschule, an welcher die Lehre des Eisenbahnbaues nicht bereits eine hervorragende Stelle einnimmt und auch im Unterricht über den Maschinenbau wird die Lokomotive als eine hervorragende Maschinentype der Neuzeit überall die ihr gebührende Behandlung finden. Für den Bau und den Maschinenbau der Eisenbahnen ist somit in hinreichender Weise gesorgt.

Dagegen ist dieses nicht der Fall für den eigentlichen Betriebstechniker und die Verwaltungsbeamten.

Die dermaligen Hochschulen liefern uns Techniker, Juristen, Theologen, welche, wenn sie zum Eisenbahnbetrieb übergehen, ein ganz neues Gebiet betreten, in welchem sie sich rein empirisch die nötigen Fachkenntnisse anzueignen haben.

Es liegt nun aber auf der Hand, welch' unschätzbarer Gewinn zu erzielen wäre, wenn diese höheren Beamten in wissenschaftlicher, systematischer Weise sich auf ihren zukünftigen Beruf ausbilden könnten. Die Notwendigkeit einer solchen Vorbereitung tritt um so mehr hervor, als dieser Beruf ganz eigenartige, selbständige Anforderungen stellt. Der Jurist, der in den Eisenbahndienst eintritt, wird bald die Empfindung erhalten, dass er auch Mathematiker, Nationalökonom, Kaufmann und Techniker sein sollte; der Techniker dagegen bemerkt, dass er auch Verwaltungsbeamter sein. der Ingenieur, dass er auch maschinentechnische Kenntnisse besitzen sollte. Ein Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsbeamter sollte jedoch das ganze Gebiet des Eisenbahnbetriebswesens kennen, auch dann, wenn er sich, wie dieses in der Regel der Fall sein wird, nur mit einem Zweige eingehend zu befassen hat.

Wenn wir nun Umschau halten, so finden wir, dass bereits zahlreiche Ansätze zu einem solchen speciellen Eisenbahnfachstudium vorhanden sind.

Wir nennen beispielsweise an der Universität Berlin die Vorlesungen von Dr. von der Leyen über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere Tarifwesen, von Baurat Nietschmann über Betrieb der Eisenbahnen, die Vorlesungen in Köln über Eisenbahnrecht, insbesondere Eisenbahnverwaltungslehre.

An der École nationale des ponts et chaussées in Paris werden gemäss Programm vom 2. Sept. 1897 über 22 verschiedene Fächer Vorlesungen gehalten. Zu diesen gehören die Eisenbahnen und die Materie ist folgendermassen behandelt. Einleitend wird ein historischer und wirtschaftlicher Ueberblick über das Eisenbahnwesen, deren Einteilung vom gesetzlichen und vom technischen Standpunkte aus gegeben. Der erste Abschnitt behandelt dann das Entwerfen und den Bau der Eisenbahnen, der zweite Abschnitt das Geleise, der dritte Abschnitt das Rollmaterial und den Fahrdienst, der vierte Abschnitt den technischen Betrieb, worunter wieder verstanden sind: die Mechanik des Zugsverkehrs, die Ausrüstung und Einrichtungen in den Stationen, Betriebssicherheit, der kommerzielle Dienst, Bau- und Betriebsausgaben, Wesen der Eisenbahnkonzessionen und der staatlichen Kontrolle.

Auch an der École nationale supérieure des mines wird ein Eisenbahnkurs gelesen. In demselben werden in nachstehender Reihenfolge behandelt: die Fahrzeuge, die Lokomotiven, der Fahrdienst, die Bremsen, das Geleise, die Stationen, die Signale, der technische Betrieb.

An der École centrale in Paris wird ein 40-stündiges Eisenbahnkolleg gelesen, auf welches wir hier nicht weiter eintreten wollen.

Das Eisenbahnwesen wird sodann auch an solchen Schulen gegeben, welche für öffentliche Verwaltung, Handel und Gewerbe ein höheres Bildungmittel zur Verfügung stellen sollen. An der École libre des sciences politiques in Paris wird ein besonderes Kolleg über Eisenbahngesetzgebung gelesen und darin die Bedeutung des Eisenbahnwesens vom nationalen, wirtschaftlichen, finanziellen und gesellschaftlichen Gesichtspunkt aus behandelt, die verschiedenen Betriebsformen, die Beziehungen zum Staat und zum Publikum, die Verwaltung und Organisation, das Finanzwesen der Eisenbahnen zur Darstellung gebracht.

In ähnlicher Weise wird an der „London school of economics and political science“ das Verhältnis der Eisenbahnen zum Staat, wie es sich in den verschiedenen Ländern ausgebildet hat, besprochen, indem nach einander Staatsbahn mit Staatsbetrieb, Staatsbahn mit Privatbetrieb, Privatbahn unter Staatskontrolle und Privatbetrieb ohne Staatskontrolle erörtert werden. Nachher wird die staatliche Kontrolle näher besprochen, wie sich dieselbe in England und in Frankreich vornehmlich ausgebildet haben, sodann die Eisenbahnkonkurrenz, die Kartellbildungen etc.

Am eidgenössischen Polytechnikum hat der Schulrat die Fächer Eisenbahnbetrieb, Verkehrsrecht und technisches Recht, sowie Nationalökonomie dem Programm der Ingenieurschule neu beigefügt und dürfte dieselben den Professoren Gerlich und Dr. Roelli übertragen.

Im übrigen enthalten die Programme der eidgenössischen polytechnischen Schule schon jetzt eine gewisse Zahl von Vorlesungen, welche das Eisenbahnwesen zum Gegenstand haben und die hier nicht einzeln aufzuführen sind.

Wir finden daher überall die Aufgabe, die wir gestellt haben, in Angriff genommen, aber nicht gelöst; denn wir finden nur Bruchstücke einer Schule, aber nicht eine solche selbst. Es will uns deshalb als zweifelhaft erscheinen, ob damit viel erreicht wird.

Derjenige, welcher entschlossen ist, sich für den Eisenbahnbetrieb eine umfassende, höhere Ausbildung zu verschaffen, wäre bei der heutigen Sachlage genötigt, nach einander an verschiedenen Orten den bezüglichen Unterricht zu suchen. Er wird in diesem Fall es vorziehen, den altgewohnten Weg der Empirie zu beschreiten. Für denjenigen aber, welcher dazu nicht entschlossen ist, haben die genannten Vorlesungen wenig Wert und er wird dieselben auch nicht besuchen.

Man sollte deshalb nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern nach unserer Auffassung nicht nur die Lehre des gesamten Eisenbahnwesens, sondern diejenige über das Post- und Telegraphenwesen, somit die Lehre der gesamten Verkehrswissenschaften zu einem organischen Ganzen vereinigen.

Hiefür ist heute die nötige Grundlage, nämlich eine wissenschaftliche Behandlung des Stoffes, unbedingt vorhanden. Die bezügliche Litteratur ist so ausgedehnt und umfasst so alle Zweige des verwaltungstechnischen, betriebs- und handelstechnischen Gebietes, dass eine Anführung dieser Litteratur unterlassen werden muss, weil sie zu weit führen würde. Selbstverständlich sind auf einem Gebiete, welches so viele Autoren behandelt haben, auch die Lehrkräfte mit der nötigen praktischen und wissenschaftlichen Befähigung vorhanden.

Es braucht übrigens auch nicht besonders hervorgehoben zu werden, wie eine Schule selbst wieder unmittelbar Wissenschaft und Praxis befruchtet.

Wenn unser Land in der angestrebten Richtung vorgehen würde, so könnte es nicht nur ein Verdienst über die eigenen Grenzen hinaus erwerben, sondern auch sein Eisenbahnwesen auf eine höhere Stufe der Vollkommenheit bringen und dadurch, wie eingangs angedeutet wurde, nicht nur direkte materielle Vorteile erringen, sondern auch das ganze geistige und wirtschaftliche Leben des Landes unterstützen und begünstigen.

Der materielle Aufwand, der hiezu erforderlich wäre, ist, wie später gezeigt werden soll, ganz unerheblich und jedenfalls ein ganz verschwindender Posten im Vergleich zu dem Budget der künftigen Bundesbahnen und, wie wir angedeutet haben, wird er vielfach durch direkten und indirekten Nutzen heimbezahlt.

Wo und wie soll nun aber diese Frage am besten ihre Lösung finden?

Hierauf gebe ich die Antwort: am eidgenössischen Polytechnikum, und warum?

Es handelt sich, wie wir gesehen haben, um eine neue Berufsstellung, wenn ich mich so ausdrücken darf. Der höhere Eisenbahnbetriebsmann ist, vor allem in der Zukunft, Staatsbeamter, Volkswirtschafter und Techniker. Er ist also nicht gerade Jurist und nicht gerade Techniker; er ist eine Specialität. Allein ich glaube, die Grundlage seines Wissens sollte die auf Mathematik und Naturwissenschaft gegründete Technik sein. Wenn man das Eisenbahnwesen ins Auge fasst, das seinen Ausgang aus den Erfindungen von Watt und Stephenson genommen hat, so ist es die Technik, die es geschaffen, die Technik, die es in nützlichen Betrieb umsetzt und namentlich auch die Technik, die es fort und fort verbessert, vervollkommnet, leistungsfähiger und billiger macht. Allein eine so grossartige Organisation, wie sie das Eisenbahnwesen darstellt, bildet an und für sich einen sehr komplizierten Verwaltungskörper, dieser Verwaltungskörper soll in Zukunft ein Bestandteil der allgemeinen Staatsverwaltung sein, er greift überall in das soziale, wirtschaftliche, öffentlich rechtliche und privatrechtliche Leben der Nation ein. Es liegt also auf der Hand, dass das Eisenbahnwesen die Verwaltungstechnik, die Jurisprudenz gar nicht entbehren kann. Allein, wenn die oberste Leitung nicht eine bloss formale sein soll, so ist es selbstverständlich, dass bei ihr das vollständige Verständnis und selbst die Beherrschung der technischen Materie vorausgesetzt werden muss.

Hiefür soll der geeignete Mann in Zukunft nicht bloss auf Autodidaktik angewiesen sein, sondern er soll sich schon zum voraus auf einer Hochschule die entsprechenden Kenntnisse gewinnen können.

Im übrigen bestehen auch weitere Gründe, die Schule an das eidgenössische Polytechnikum zu verlegen. Es ist dies die einzige Hochschule, welche der Bund dermalen errichtet hat und nun hat der Bund selbst grundsätzlich in Art. 44 des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 über den Erwerb und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes die Verpflichtung übernommen, in geeigneter Weise Vorsorge dafür zu treffen, dass die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die ihrem Dienst entsprechende Ausbildung erhalten.

Deshalb gehört die neue Schule nach meinem Dafürhalten an das eidgenössische Polytechnikum.

Sie wird aber auch am besten mit dem Polytechnikum verbunden, weil wir an diesem in der Mehrzahl die er-

forderlichen Lehrkräfte schon vorhanden finden und es vollständig genügen wird, das vorhandene Lehrprogramm zu ergänzen und höchstens etwa zwei bis drei neue Lehrkräfte beizuziehen, namentlich auch, um schon stark belastete Lehrer nicht allzusehr zu überbürden.

Hieraus geht denn auch hervor, dass die finanzielle Tragweite unserer Anregung zu Bedenken keinerlei Anlass bieten kann.

In welcher Weise nun aber die neue Schule an die bestehenden Fachschulen oder an eine derselben angegliedert werden soll, das ist eine specifisch lehrtechnische Frage, welche an diesem Orte nicht zu behandeln ist, welche aber ihre Lösung unschwer finden wird.

Die Hauptsache ist, dass der neue Eisenbahnzögling, wenn er an das Polytechnikum tritt, den gleichen Anforderungen entsprechen muss, wie ein anderer technischer Schüler, dass er seine Ausbildung in der gleichen Zeit am Polytechnikum finden soll, wie die andern aus demselben hervorgehenden Techniker und dass die Schule das *ganze Verkehrswesen*, seine Verwaltung und Technik umfassen soll.

Man könnte nun fragen, ob eine solche Schule auch besucht werden wird.

Damit ist die Frage gestellt, ob das Bedürfnis bestehe, dass unter den 30 000 Köpfen, welche unsere Bundesbahnen zu beschäftigen haben werden und welche im allgemeinen schon aus den gut geschulten, geistig und physisch tüchtigsten Kreisen unserer Bevölkerung rekrutiert werden, einige Hundert mit einer höheren, allen Anforderungen genügenden Specialbildung auszurüsten seien. Diese Frage stellen, heisst sie auch beantworten. Wenn wir nicht dafür sorgen, so öffnen wir einfach dem gelehrten Dilettantismus die Thore. Wenn wir aber wünschen, dass die neue Einrichtung dem Lande zum Vorteil gereiche, so müssen wir dies nicht thun. Im übrigen hat der Bund sich ja auch bereits prinzipiell für die Sache durch den wiederholt citierten Artikel 44 des Rückkaufsgesetzes ausgesprochen und das Volk hat sich damit einverstanden erklärt.

Werden sich aber auch Männer zeigen, welche diesen Beruf suchen? Hierauf können wir nun die Antwort geben, dass man von einem Lande, welches den Mut hatte, eine so grossartige Aufgabe wie die Eisenbahnverstaatlichung, zu übernehmen, erwarten darf, dass es auch den Mut haben wird, die hiezu richtigen Wege zu beschreiten. Der Beruf muss als ein wirklich erstrebenswerter erscheinen, so dass die besten Kräfte dazu herangezogen werden und dieselben nicht wie bisher genötigt werden, in die Privatindustrie sich hinüberzuflüchten.

Im übrigen unterliegt es keinem Zweifel, dass die Schule auch vom Ausland besucht werden wird. Wenn dieses auch nicht der Zweck der Schule ist, so kann es denselben doch fördern, indem dadurch die Lehrer ermutigt und neue Wechselbeziehungen zwischen Wissenschaft und Praxis hergestellt werden.

Möge unsere Anregung zur weiteren Entwickelung unserer vaterländischen, hohen Schule beitragen. Ich betrachte die neue Schule, wenn sie zu stande kommt, als ein neues, weithin strahlendes Juwel in dem Schmucke, welchen die polytechnische Hochschule auf dem Haupte unserer edlen Mutter Helvetia bildet.

Ich fasse meine Ausführungen schliesslich dahin zusammen:

Infolge der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen besteht ein grosses nationales Interesse, eine Anstalt für die wissenschaftliche Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten zu errichten.

Das Schweizervolk hat mit der Annahme des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897, Art. 44, sich auch grundsätzlich dafür ausgesprochen, dass es die Aufgabe des Bundes sei, für die entsprechende Ausbildung der Beamten der Bundesbahnen zu sorgen.

Während für die Ausbildung der Mehrzahl der Beamten und ständigen Angestellten die Errichtung besonderer Eisenbahnschulen zu empfehlen ist, ist es angezeigt, die höhere Schule mit dem eidgenössischen Polytechnikum zu verbinden und eventuell das ganze vom Bunde geleitete Verkehrswesen an derselben wissenschaftlich zu behandeln.

Es wird deshalb mit dieser Kundgebung der Vorstand unserer Gesellschaft beauftragt, dieselbe in geeigneter Weise bei den Behörden unseres Landes zu vertreten.

Falls diese Schlussfolgerungen von der geehrten Versammlung genehmigt werden sollten, so beantrage ich Ihnen, dieselben als Ihre *Resolution* und damit als Ergebnis der heutigen Beratung zu bezeichnen.

XXV. Generalversammlung
der Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen Polytechnischen Schule in Zürich.

Sonntag den 7. August 1898 im Grossratssaale zu St. Gallen.

I.

In Anwesenheit von 143 Mitgliedern und Ehrenmitgliedern der Gesellschaft eröffnet der Präsident, Ingenieur *A. Jegher* um 10¼ Uhr die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Hochgeehrte Gäste!
Werte Ehrenmitglieder und Mitglieder der G. e. P.!

Ich heisse Sie, die Vertreter der St. Gallischen Behörden, welche uns die Ehre ihrer Anwesenheit schenken, den Herrn Präsidenten des eidgen. Schulrates, die Vertreter des Lehrkörpers am eidgen. Polytechnikum, die Abgeordneten unserer jungen Freunde, der Studierenden, die Mitglieder und das Centralkomite des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins, alle die Ehrengäste unserer St. Gallischen Sektion und Sie, werte Kollegen und Ehrenmitglieder, zu unserer Generalversammlung herzlich willkommen!

Nachdem wir vor vier Jahren in Zürich beim 25-jährigen Jubiläum unserer Gesellschaft und vor zwei Jahren in Genf bei der Schweiz. Landesausstellung grosse, diesen Anlässen und Oertlichkeiten angemessene Feste gefeiert haben, sind wir heute, der freundlichen Einladung St Gallens folgend, hier herauf gezogen und begehen unser Fest unter uns mit unseren freundlichen St. Galler Hauswirten. Bereitwillig und mit berechtigtem Stolze gewähren uns diese einen Einblick in ihr überall von emsiger, wohlgeregelter Arbeit zeugendes Hauswesen. Wir haben bereits durch die schöne Festschrift, die sie uns bereitet haben und bei dem Rundgange, auf welchem sie uns heute morgen ihre Stadt zeigten, erkannt und werden den Eindruck bei dem für morgen in Aussicht stehenden Ausfluge noch lebhafter empfinden, dass wir in eine der mannigfaltig im Schweizerlande verteilten Werkstätten gekommen sind, in denen gesunder Sinn und rastloses Schaffen den Grund zu jener Grösse und jenem Glanze legen, deren Zeugen wir bei unseren letzten Versammlungen gewesen sind! Keine der Richtungen, die am eidgen. Polytechnikum gepflegt werden und denen unsere Mitglieder angehören, geht dabei leer aus. Hervorragende Werke der Architekten und der Ingenieure aus neuester Zeit oder noch in Ausführung begriffen begegnen uns allerorts, im Kanton zerstreut liegen die rühmlichst bekannten Etablissements der Maschinenindustrie, der chemischen Industrie; das Forstwesen und die Landwirtschaft erfreuen sich einer besondern Pflege und ziehen, zum Vorteil und Nutzen des Kantons, immer mehr die Hülfskräfte heran, die dafür am eidgen. Polytechnikum ausgebildet werden; das berufliche Bildungswesen steht auf hoher Stufe und weiss sich den Bedürfnissen der Industrie und des Gewerbes anzupassen — kurz es giebt wohl kaum einen zweiten Kanton der Schweiz, in welchem die von unserer eidg. Anstalt ausgestreute Saat in erfreulicherer Weise aufgegangen wäre, in dem sich ein Ehemaliger heimischer fühlen könnte, als hier in St. Gallen. Wir sind deshalb den Kollegen in St. Gallen für ihre Einladung besonders dankbar.

Wie Sie aus dem Jahresberichte unseres Generalsekretärs erfahren werden, sind die beiden Jahre seit der letzten Generalversammlung für unsere Gesellschaft ruhig verlaufen. Die Frage der *Freihaltung des Hauptgebäudes des*