

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 31/32 (1898)
Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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: Stellenvermittlung.

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

Schweizerische Staatsbahn und eidgenössisches Polytechnikum.

Vortrag von Herrn Gotthardbahn-Direktor *H. Dieller*, 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' unschätzbare 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.