

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 9

Vereinsnachrichten

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: 22.02.2026

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

Literatur.

Die Hochspannungs-Gleichstrommaschine. Eine grundlegende Theorie von Dr. A. Bolliger, Elektro-Ingenieur in Zürich. Mit 53 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 18 M.

Vor zwei Jahren hatten wir Gelegenheit, die Leser dieser Zeitschrift auf den aufsehenerregenden Vortrag des seither gestorbenen *M. Dolivo-Dobrowolsky* aufmerksam zu machen (auf Seite 38 und 139 von Band LXXIII), in dem die Zukunft der elektrischen Kraftübertragung auf grösste Entfernung, im Hinblick auf die Vorteile der unterirdischen Kabel, im System des hochgespannten Gleichstroms erklärt wurde. Dolivo-Dobrowolsky, der selbst keine Lösung dieses Problems bekanntgab, dagegen seine Fachkollegen zu bezüglichen Arbeiten aufforderte, würde heute, wenn er noch lebte, im Gegenstand der vorliegenden Schrift von *A. Bolliger* zweifellos einen sehr ernsthaften Lösungsversuch, vielleicht die Lösung überhaupt erblicken. Bolliger ist der Erfinder einer Hochspannungs-Gleichstrommaschine, die aus der Verbindung eines Mehrphaseninduktors mit einer aus Bürstenkommutator und Ventilgleichrichter gebildeten Kommutierungsvorrichtung besteht, wobei jedoch der Bürstenkommutator lediglich als ein bei leerlaufenden Phasen kontaktmachender Spannungs-Schaltapparat arbeitet, ohne jede Stromwendung unter den Bürsten. Der Gegenstand dieser Erfindung ist in der vorliegenden, 82 Seiten in grossem Oktavformat aufweisenden Schrift zunächst einer theoretischen Untersuchung unterworfen, an die sich die Berichterstattung über die experimentelle Untersuchung einer Versuchsmaschine und die Erörterung der Berechnungs- und Konstruktions-Grundlagen der neuen Maschinenart anschliessen.

Bescheiden zieht der Verfasser, als Erfinder und als wissenschaftlicher Kritiker der eigenen Erfindung das Facit: „Was im Rahmen dieser Arbeit erreicht ist, ist indessen nicht viel; es ist nur ein Anfang zu etwas, das noch nicht ist, und ob die Verwirklichung dieser Ziele sich erfüllt, hängt nur davon ab, ob die Fachwelt dies will.“ Nach unserer Ansicht ist die Leistung Bolligers unter allen Umständen eine bedeutende wissenschaftliche Tat, unabhängig davon, ob ihr der äussere Erfolg beschieden sei oder nicht.

Allen strebenden Physikern und Elektro-Ingenieuren sei die vorliegende Schrift bestens empfohlen.

W. K.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen!)

Die Kalkulation der Bauarbeiten. I. Teil: Grab-, Beton- und Maurer-Arbeiten. Von Baumeister *Chr. Märkle*. Preis geh. 5 M. II. Teil: Zimmer- und Treppenbau-Arbeiten. Von Zimmermeister *Fritz Kress*. Preis geh. 7 M. III. Teil: Eisenbeton, Bodenplatten-, Gipser, Anstrich- und Kanalisations-Arbeiten. Von Baumeister *Chr. Märkle*. Preis geh. 8 M. IV. Teil: Schreiner-, Glaser-, Flaschner- und Installations-Arbeiten. Von Baumeister *Chr. Märkle*. Preis geh. 12 M. Stuttgart, Verlag von Karl Schuler.

Der Eisenbetonbau. Von *C. Kersten*, vorm. Oberingenieur, Oberlehrer an der Städt. Baugewerkschule Berlin. Ein Leitfaden für Schule und Praxis. Teil II: Anwendungen im Hoch- und Tiefbau. Mit 633 Textabbildungen. Zehnte, umgearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1921. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 28,50.

Wärmetechnische Berechnung der Feuerungs- und Dampfkessel-Anlagen. Von *Friedrich Nuber*, Ingenieur. Taschenbuch mit den wichtigsten Grundlagen, Formeln, Erfahrungswerten und Erläuterungen für Bureau, Betrieb und Studium. München und Berlin 1921. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 12 M.

Die Wasserturbinen und Turbinenpumpen. Von *R. Thomann*, Dipl.-Ing. und Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Erster Teil. Mit 145 Texabbildungen. Stuttgart 1921. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geh. 42 M., geb. 50 M.

Vorlesungen über Pumpenbau. Bearbeitet und herausgegeben von Professor Ing. *A. Budau*, unter Mitwirkung von Ing. *K. Tindl*, Ing. *F. Magyar* und Ing. *H. Schindler*. Mit 157 Abb. Wien und Leipzig 1921. Verlag von Carl Fromme. Preis geh. 40 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Antwort des Bundesrates
auf die Eingabe des S. I. A. und der G. E. P. betr.
zweckmässiger Bestellung von Fachkommissionen.

Die Schweizerische Bundeskanzlei
an das C. C. des S. I. A. und an den Ausschuss der G. E. P.
in Zürich.

Hochgeehrte Herren!

Sie haben am 1. März dieses eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet¹⁾, in welcher Sie dem Wunsche Ausdruck verleihen, es möchten die schweizerischen Techniker künftig in weitgehenderem Masse, als dies bisher geschehen sei, zur Mitarbeit insbesondere in den verschiedenen Kommissionen herangezogen werden. Wir beeihen uns, Ihnen im Auftrage des Bundesrates, der die Angelegenheit geprüft hat, folgendes mitzuteilen:

Der Bundesrat geht bei der Bestellung von Kommissionen grundsätzlich stets so vor, dass zunächst die in Frage kommenden Interessen eine möglichst gerechte Würdigung erfahren. Die Abwägung der Bedeutung der Interessen und die Wahl einer entsprechenden Vertretung sind allerdings oft mit Schwierigkeiten verbunden. Insbesondere die in internationalen Kommissionen zu behandelnden Fragen sind meist sehr vielgestaltiger Natur. Selbst diejenigen Angelegenheiten, die in weitgehendem Masse technischen Charakter besitzen, sind eng verknüpft mit Fragen volkswirtschaftlicher, verkehrspolitischer, rechtlicher und auch politischer Natur. Neben einer möglichst angemessenen Vertretung der Technik hat daher der Bundesrat im allseitigen Interesse des Landes auch die andern Gebiete gebührend zu berücksichtigen. Der Bundesrat hat nach Abwägung aller Verhältnisse die Wahlen schliesslich stets so getroffen, dass den Gesamtinteressen des Landes am besten gedient wurde.

Wie Sie in Ihrer Eingabe anführen, betätigen sich leider die Techniker verhältnismässig wenig am öffentlichen Leben. Wenn dies auch, wie Sie sagen, zum Teil in der Art des technischen Arbeitens liegen mag, so sieht sich der Bundesrat eben doch vor der bedauerlichen Tatsache, dass für die Behandlung von Fragen, die das öffentliche Leben, insbesondere die internationalen Beziehungen, beschlagen, verhältnismässig wenig Techniker zur Verfügung stehen. Bekannte Techniker, deren Wahl in Erwägung gezogen war, konnten bei der Bestellung der internationalen Rheinkommissionen leider deswegen nicht berücksichtigt werden, weil sie Aufträge von Interessenten, zum Teil von ausländischen, besessen.

Durch die Besprechungen mit den beteiligten Kantonen und die Anhörung der Interessenten, wie auch durch die Aussprache in den Kommissionen werden auch die rein technischen Fragen von verschiedenen Gesichtspunkten aus behandelt. Der Bundesrat hat die Bestellung der internationalen Rheinkommissionen bereits früher eingehend besprochen.

In den Kommissionen sitzen neben den Mitgliedern, deren Auswahl nach freiem Ermessen dem Bunde obliegt, Vertreter politischer Gemeinwesen und wirtschaftlicher Verbände. Der Bundesrat muss es in der Regel diesen letzteren überlassen, wen sie als ihre Vertrauensleute bezeichnen wollen. In der mehr oder weniger weitgehenden Berücksichtigung von Technikern liegt somit nicht nur der Einfluss des Bundes, sondern auch anderer politischer Gemeinwesen, sowie wirtschaftlicher Verbände.

Der Bundesrat hat bei Anlass der Behandlung Ihrer Eingabe die Zusammensetzung sämtlicher Kommissionen geprüft, die vom Bundesrat oder von eidgenössischen Departementen bestellt wurden. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Mitgliederbestand der 26 Kommissionen mit mehr oder weniger ausgesprochenem technischem Charakter sich zu ungefähr 40% aus Technikern zusammensetzt, wovon der weitaus grösste Teil Ingenieure oder Architekten, die übrigen Physiker, Chemiker, Mathematiker, Förster sind. Ungefähr 20% der Mitglieder dieser 26 Kommissionen sind Juristen, während die verbleibenden 40% Handel und Industrie, Gewerbe, Finanzwesen und andere Gebiete vertreten. In den sämtlichen 53 Kommissionen machen die technischen Berufe ungefähr 20% der Mitglieder aus. Die übrigen 80% setzen sich zusammen aus Ver-

¹⁾ Diese Eingabe ist in extenso veröffentlicht in Bd. LXXVII, S. 148 (26. März 1921). Red.

tretern der Rechtswissenschaft, des Handels und der Industrie, des Gewerbes, des Finanzwesens und anderer Gebiete.

Der Bundesrat würdigt voll und ganz die Beweggründe, die Sie zu der Eingabe veranlasst haben. Er verkennt keineswegs, dass die Technikerschaft der Schweiz den Behörden und dem Lande wertvolle Dienste zu leisten in der Lage ist. Der Bundesrat wird auch fernerhin bei der Bestellung von Kommissionen die Berücksichtigung von Technikern mit allem Wohlwollen prüfen. Er macht gegebenenfalls gerne von Ihrem Anerbieten Gebrauch, ihm Vorschläge unterbreiten zu wollen.

Indem wir Ihnen Obiges auftragsgemäss zur Kenntnis bringen, zeichnen wir mit der Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, 19. Juli 1921.

Der Bundeskanzler: *Steiger.*

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der XII. Sitzung im Vereinsjahr 1920/21

Mittwoch den 29. Juni 1921, 20 Uhr, auf der Schmiedstube.

(Schluss von Seite 26.)

Vortrag von Ingenieur *G. Bener*, Direktor der Rh. B., Chur.
„Die durchgeführte Vereinfachung in der Verwaltung der Rh. B. und die bevorstehende Reorganisation der S. B. B.“

In einstündigem freiem Vortrag schilderte Direktor Bener an Hand vieler instruktiver Diagramme vorerst die Entwicklung der für die Beurteilung des Haushaltes der „Rhätischen Bahn“ und der S. B. B. während den letzten Jahren wichtigsten Faktoren (Betriebskoeffizient, Einnahmen, Ausgaben, Personalkosten usw.) und bot interessante Vergleiche über die bei diesen beiden Verwaltungen bestehenden Verhältnisse.

Zur Beurteilung der Faktoren, die einen sparsamen Betrieb der S. B. B. ermöglichen, ist die Feststellung wichtig, dass ein Fallen der Kohlenpreise den Haushalt der S. B. B. lange nicht so stark beeinflusst, wie eine Verminderung der Personalausgaben auf ein erträgliches Mass. Trotz der korrekten Durchführung des neuen Arbeitszeitgesetzes konnte bei der Rh. B. das Personal auf etwas mehr als 1100 Mann (gegenüber 1656 im Jahre 1913, und 1304 im Jahre 1918) für 277 km heruntergebracht werden; nach Fertigstellung der Elektrifizierung wird mit 1000 Mann, also mit 3,6 Mann auf den Bahn-km auszukommen sein. Die S. B. B. benötigten für 1920 13 Mann pro Bahn-km, während nach Ansicht des Vortragenden mit 10 Mann auszukommen wäre. Dadurch wäre es möglich, von den rd. 39400 Angestellten und Arbeitern der S. B. B. rd. 9000 Mann und von den Personalausgaben (im Jahre 1920 = 239 Mill. Fr.) eine Lohnsumme von je rd. 50 Millionen Fr. jährlich einzusparen. Die im Lichtbild vorgeführte graphische Darstellung der Personalausgaben pro Zug-km bei der Rh. B. und bei den S. B. B. zeigte, dass, während 1911 die Rh. B. noch Fr. 1,30, die S. B. B. Fr. 1,80 Personalausgaben auf den Zugs-km hatten, dass sich die Rh. B. für 1920 auf Fr. 3,40, also auf dem 2,6-fachen halten konnte, während die S. B. B. auf Fr. 10,40, also annähernd auf das 6-fache geraten ist.

Mit der Reorganisation der Rh. B. wurde von oben angefangen und diese mit eiserner Konsequenz bis unten durchgeführt. Eine gute und ausreichende Pensionskasse leistete hierbei gute Dienste; ausserdem wurde bei Austritten grösstes Entgegenkommen gezeigt und getrachtet, dem austretenden, noch arbeitsfähigen Personal anderweitigen Erwerb zu verschaffen.

Die *Arbeitsfreudigkeit des Personals*, das sich durch *Erweiterung seiner Kompetenzen und Selbständigkeit* von der „Nummer“ zur *Persönlichkeit* gehoben fühlte, wurde wesentlich gesteigert, und so gelang es innerhalb drei Jahren, einerseits die Zahl des Personals stark zu vermindern und dadurch Mittel frei zu machen, um das im Dienst verbleibende besser bezahlen zu können, ferner für die Arbeiter eine ordentliche Kranken- und Invalidenkasse zu schaffen, als Gegenleistung aber auch die Prämienlohnarbeit im Unternehmen wieder einzuführen. Dank der Mitwirkung einer ganz befriedigend arbeitenden Personal- und Einigungskommission gelang es auch, eine für beide Teile erträgliche Gehalts- und Lohnordnung friedlich zu vereinbaren, sodass heute die gesamten Personalausgaben wieder auf 50% der Bruttoeinnahmen, also auf das Vorkriegsverhältnis gesunken sind.

Bemerkenswert ist der Umstand, dass in Bezug auf die Gehaltsersparnis die oberen Angestelltenkategorien kaum ins Gewicht fallen. Alle Angestellten der Rh. B., vom Bahnhofvorstand aufwärts, erfordern nur 10% der Gesamt-Personalkosten, während die Lokomotivführer, die Vorstände der grösseren Landstationen, die besseren Gehilfen und Bahnmeister 16%, und die untersten zwei Stufen der XVII. Besoldungsklasse (Putzer, Nachtheizer, Bahnwärter, Spetter u. s. w.) zusammen sogar 29% beanspruchen.

Mit den Werkstättenarbeitern konnte im Frühjahr 1921 eine beiderseits annehmbare Lohn- und Prämienabmachung getroffen und so die Möglichkeit geschaffen werden, durch vermehrte Leistung eine Steigerung des Einkommens zu erzielen. Die bisherigen Erfolge der bei der Rh. B. durchgeführten Reorganisation, um die, worauf der Vortragende wiederholt hinwies, schon sein Amtsvorgänger, Direktionspräsident Dr. A. Schucan sich besonders verdient gemacht hatte, lassen erkennen, dass der richtige Weg beschritten worden ist.

Einlässlich erklärte Direktor Bener *das künftige Organisations-Schema der S. B. B.*, das nach einstimmiger Ansicht der ganzen Expertenkommission ähnlich jener der Rh. B. reorganisiert werden muss.¹⁾

Hauptgewicht wird auf Ausschaltung aller partei-, lokal- und personalpolitischer Nebenströmungen gelegt, durch welche die Tatkraft einer zielbewussten Leitung gehemmt wird, ohne jedoch die Möglichkeit abklärender Diskussion in der Bundesversammlung zu unterbinden.

Da der Bundesrat durch sein *Eisenbahndepartement* die Oberaufsicht ausübt, und da anzunehmen ist, dass er kaum je gegen den Antrag stellenden Chef des Post- und Eisenbahndepartements beschliessen wird, ergibt sich die Wichtigkeit der richtigen Besetzung dieses Postens für unser ganzes Verkehrswesen. Dem Ausspruch des Vortragenden „es möge der Schweiz je und je vergönnt sein, einen so weitblickenden und tatkräftigen Mann an dieses Steuerrudern zu stellen, wie dies jetzt der Fall ist, damit sie vertrauensvoll an so grosse Arbeiten wie diese Reorganisation herantreten darf“ wird die gesamte Technikerschaft einmütig zustimmen.

Der *Verwaltungsrat* muss eine einfache, mit Sachkenntnis und Objektivität für die S. B. B. arbeitende Exekutive sein, die mit den drei Generaldirektoren und den drei Kreisdirektoren in engster Beratung arbeiten und bei Differenzen zentraler und föderaler Richtung und in Personalangelegenheiten sehr wohlthätig wird wirken können, wenn auch sie sorgfältig gewählt und erneuert wird. Die eigentliche Geschäftsleitung besorgen die dreigliedrige Generaldirektion und die drei Kreisdirektoren. In erstgenannter sollten normalerweise ein Ingenieur, ein Jurist und ein Finanz- bzw. Geschäftsmann sitzen und, wenn möglich, alle drei künftigen S. B. B. Kreise vertreten sein. Ein starres Gesetz darf aber hieraus nicht entstehen, denn es müssen selbstverständlich in erster Linie bei der Wahl dieser Behörde *fester Charakter und berufliche Tüchtigkeit* ausschlaggebend sein.

Die *Kreisdirektoren* haben sich besonders den Personalangelegenheiten und den Verkehrsbedürfnissen ihrer Kreise zu widmen; sie überwachen die drei Dienstabteilungen ihrer Kreise und deren Verkehr mit den Dienstabteilungen der Generaldirektion.

Die *Eisenbahnräte* haben sich mit Beratung und Begutachtung von Verkehrsfragen zu befassen; durch sie sollen die Meinungen der Öffentlichkeit zu gründlicher Aussprache Gelegenheit erhalten.

Als grosser Fortschritt des Gesetzentwurfes muss Artikel 31 bezeichnet werden, der bestimmt, dass alle höchsten Beamten mit 65 Jahren automatisch in den Ruhestand versetzt werden.

Das vorgeführte „Dienstweg“-Schema lässt erkennen, dass heute die einfachste Frage eines Kreis-Oberingenieurs an den Oberingenieur der Generaldirektion hin und zurück, ohne die betreffenden Sekretariate und Registraturen, sieben Instanzen, eine solche zwischen zwei räumlich benachbarten Abteilungen der Generaldirektion ebenfalls sieben Instanzen zu durchlaufen hat! Die Reorganisation wird hierin eine wesentliche Vereinfachung bringen, da die künftige Gliederung der Leitung viel einfacher sein wird und der direkte Verkehr zwischen zwei Abteilungen der Generaldirektion und einer Kreis- und Generalabteilung ohne weiteres eingeführt wird.

Das Präsidium der Generaldirektion hat sich persönlich nur mit den grossen Verkehrs- und Finanzproblemen und den Personalfragen zu befassen. Das Bau- und Betriebs-Departement hat den Hauptverkehr mit den Kreisen und den ganzen äussern Bahndienst

¹⁾ Wortlaut des Experten-Entwurfes siehe Band LXXVII, Seite 251 (vom 28. Mai 1921). *Red.*

unter sich. Ihm unterstehen: Bau (einschliesslich Elektrifizierung); Unterhalt und Bewachung; Stations- und Zugsdienst, Rollmaterial, Gemeinschaften, Pachten und Anschlüsse, Werkstätten und Kraftwerke, Betriebstrom-Angelegenheiten. Das Rechts- und Tarif-Departement ist grösstenteils ein zentralisierter Verwaltungszweig, der sich mit dem Rechtswesen, Tarif- und Propagandafragen, der Verkehrskontrolle, Statistik und der Materialverwaltung befasst. Die Kreisdirektionen gliedern sich in je drei Abteilungen: Bau, Verwaltung und Betrieb.

Ausführlich begründete der Vortragende die vorgeschlagene *Kreiseinteilung* (Lausanne, Luzern, Zürich), die einerseits auf der geschichtlichen Entwicklung der schweizerischen Alpenübergänge beruht und anderseits unter Würdigung der betriebstechnischen, verkehrspolitischen und geographischen Verhältnisse als gegeben erscheint.

Zum Schlusse seiner mit Ueberzeugung und Wärme dargebotenen Ausführungen hofft der Vortragende, dass die schweizerische Technikerschaft dem vorliegenden Gesetzentwurf, dem Werk des Herrn Bundesrat Haab und seines Mitarbeiters Kreisdirektor A. Schraffl, die volle und verdiente Anerkennung nicht versagen werde. Wird doch, wenn der Entwurf Gesetzeskraft erlangt, unser grösstes schweizerisches Unternehmen von der so verhängnisvollen politischen Beeinflussung grundsätzlich befreit und organisatorisch im Rahmen des zur Zeit Erreichbaren vereinfacht. Wenn der neuen Form auch *ein neuer freier Geist* eingehaucht wird, dann werden sich allmählich auch die unbedingt nötigen grossen Ersparnisse einstellen, die das Volk von der Reorganisation der S.B.B. erwartet.

*
Anschliessend an den kräftigen, anhaltenden Beifall der Versammlung richtete der *Vorsitzende* Worte aufrichtigen Dankes an den Vortragenden, sowohl für seine willkommenen Aufklärungen, wie auch für seine Arbeit als Mitglied der Experten-Kommission.

In der *Diskussion* weist Direktor J. Bünzli auf den Zusammenhang zwischen einer prosperierenden S.B.B. und dem schweizerischen Landeskredit hin. Wenn im Reorganisationsentwurf auch weniger von den zu erzielenden Ersparnissen und mehr von der Kompetenzerweiterung der einzelnen Abteilungen gesprochen wird, sind durch die geplante Reorganisation doch die Mittel und Wege gewiesen, die nach Massgabe der vorhandenen Mittel den wirtschaftlichsten Betrieb ermöglichen werden; dazu gehört allerdings eine weitblickende Regelung des *Tarifwesens*. Bünzli äussert den Wunsch, dass die geplante Reorganisation, die unsere volle Unterstützung verdient, nicht nur bei den S.B.B., sondern auch bei andern Bundesverwaltungen (z. B. der Post mit ihren acht Direktionen) durchgeführt werden möchte.

Prof. C. Andreae dankt dem Vortragenden und den anderen anwesenden Mitgliedern der Expertenkommission für deren tatkräftige Mitwirkung am Reorganisationswerk und äussert die Ansicht, dass der vorliegende Entwurf, der auch auf die politischen Verhältnisse Rücksicht nehmen musste, alles enthält, was zur Zeit erreichbar ist. Die an den S.B.B. geübte Kritik, die meist gegen deren Leiter gerichtet ist, entbehrt insofern oft der Berechtigung, als nicht die leitenden Personen Schuld sind am „Geist“ der in der S.B.B.-Verwaltung herrscht, sondern die seinerzeit gemachten Fehler, als Rückkauf und Organisation miteinander verquickt wurden. Zum Verständnis der heutigen Sachlage erinnert Andreae an die historische Entwicklung des Rückkaufs der verschiedenen schweizerischen Bahnnetze und der damals aus politischen Erwägungen geschlossenen Kompromisse zwischen Befürworten der Zentralisation und der Dezentralisation. Die von Direktor Bener gebrachten Vergleiche will Andreae nicht alle ohne Kritik hinnehmen. Die S.B.B. weisen andere Zugsleistungen auf als die Rh. B., die ihrerseits als Gebirgsbahn mit Winterverhältnissen wieder nicht ohne weiteres mit den S.B.B. in Parallele gesetzt werden kann. Bahnen miteinander zu vergleichen ist überhaupt ein ungemein schwieriges Problem. Mit Direktor Bünzli ist Andreae der Ansicht, dass die von der Reorganisation zu erwartenden reinen Ersparnisse nicht so gross sein werden wie allgemein angenommen wird; die grosse Vereinfachung jedoch, die sie bringt, wird den Nutzeffekt durch *Hebung der Arbeitsfreudigkeit* verbessern. Der vorliegende Entwurf ist durchaus zu begrüssen und zu unterstützen, denn er bringt uns dem, bereits beim Rückkauf angestrebten und vom gesamten Schweizervolk erhofften Zielen, nämlich der Abschaffung des komplizierten Apparates der fünf Eisenbahnkreise näher. Im gesamtschweizerischen Interesse

ist zu hoffen, dass der Widerstand der Nebenbahnen und gewisser regionaler Kreise überwunden werde.

Prof. K. E. Hilgard gibt seiner Bewunderung über die bei der Rh. B. erzielten Ergebnisse Ausdruck und freut sich als gewesener amerikanischer Eisenbahnbeamter konstatieren zu können, dass amerikanische Ideen in der Schweiz auch in eisenbahntechnischen Fragen und Bauten mehr und mehr beachtet werden. Er erbittet Auskunft über die den „Eisenbahnräten“ zugeschriebene Tätigkeit, deren Notwendigkeit ihm nicht erwiesen erscheint.

Direktor M. Roš vermisst bei den S.B.B. oft das richtige Verständnis für die Lage der einheimischen Industrie und möchte wissen, ob eigentlich die Leitung der S.B.B. eine Verwaltungsbehörde sei, oder ob sie sich auch als Unternehmer zu betätigen habe.

Nationalrat Dr. E. Klöti (Mitglied der Expertenkommission) ergänzt Beners Schilderung der durch den Reorganisationsentwurf eingestellten Verbesserungen an der äussern und innern Organisation der S.B.B. Die Funktionen des Verwaltungsrates sind vereinfacht worden; die „Eisenbahnräte“, die keinerlei entscheidende Kompetenz haben, sind als Konzession an den Föderalismus zu betrachten. Wichtiger als die Verbesserungen an der äussern Gestaltung des Verwaltungsapparates sind jedoch jene am innern Organismus. Als Bauvorstand der Stadt Zürich weiss Dr. Klöti allerlei wenig Erbauliches über den bestehenden schwerfälligen Dienstweg zu berichten. Durch den beinahe völligen Mangel an Kompetenz fehlt heute den untern Organen der Mut, selbst zu entscheiden, selbst in Fällen wo sie dazu berechtigt wären. Die geplante Reorganisation bringt den Kreisorganen die nötige Kompetenz und wird sie dadurch arbeitsfreudiger machen und mit einem neuen Geist durchdringen.

Oberingenieur E. Höhn spricht aus seiner Praxis als Bundesbahnbeamter und verurteilt das von ihm beobachtete Eindringen politischer und persönlicher Einflüsse in das Arbeitsverhältnis, wodurch die Lebensfähigkeit des, einen wichtigen Wirtschaftskörper bildenden Organismus der S.B.B. gefährdet wird. Er kritisiert verschiedene Vorkommnisse der letzten Jahre und findet auch die bestehende Gehaltsordnung der S.B.B. schädlich. Die Reorganisation bei der Rh. B., die nur einen Kanton betraf, war verhältnismässig leicht, während bei den S.B.B. die Interessen und Einflüsse aller Kantone mitspielen. Höhn fordert, dass die S.B.B. wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen betrieben, oder dann entstaatlicht werde.

In seinem *Schlusswort* äussert Direktor Bener seine Befriedigung über die Diskussion. Den Kreis „Eisenbahnräten“ komme mehr die Rolle einer Verkehrskommission zu, in deren Beratung die verschiedenen Ansichten, Misstimmungen usw. zum Ausdruck gebracht werden können. Gegenüber Direktor Ros bemerkte der Vortragende, dass seiner Ansicht nach die Eisenbahnverwaltungen als Verwaltungsbehörden betrachtet werden sollen. Bei der Rh. B. wenigstens wird es der Privat-Industrie überlassen, bei Ausschreibungen usw. Anregungen zu machen. Was die S.B.B. anbetrifft, ist der Referent überzeugt, dass dort zu viele Ingenieure beschäftigt werden, und dass ein Abbau der vielen betr. Bureaux erfolgen müsse. In weiteren Ausführungen betont er nochmals die Zweckdienlichkeit der einheitlichen Leitung von Bau und Betrieb.

Die am Schluss der Diskussion gefasste *Resolution* wurde bereits im Protokoll auf S. 26 lfd. Bd. (9. Juli) mitgeteilt.

Der Aktuar: M. M.

Stellenvermittlung.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Stellen suchen: 6 Arch., 12 Bau-Ing., 5 Masch.-Ing., 4 Elekt.-Ing., 10 Techniker verschiedener Branchen (und techn. Hilfspersonal). (NB. Bewerber zahlen eine Einschreibegebühr von 5 Fr., Mitglieder 3 Fr.)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Sekretariat des S. I. A.
Tiefenhöfe 11, Zürich 1.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H.

Gesucht von grosser schweiz. Maschinenfabrik ein im Dampfkessel-, Apparaten- und Rohrbau, sowie Akkord- und Kalkulationswesen gründlich erfahrener *Ingenieur* als Chef der Hammer-, Kessel- und Kupferschmiede. (2294)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. E. P.
Dianastrasse 5, Zürich 2.