

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Zur Reorganisation der Schweizer. Bundesbahnen, insbesondere zur Neubesetzung der Kreisdirektion III  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38915>

#### 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:** 19.02.2026

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

Es folgen noch die Namen von 9 Bildhauern, 18 Malern und einer grösseren Zahl anderer Persönlichkeiten, die dieses Vorgehen befürworten, darunter die Architekten Prof. Karl Moser, Hannes Meyer, Karl A. Burckhardt, H. Neukomm und Hans Von der Mühl. Das Ergebnis dieses eigenartigen Verfahrens bleibt abzuwarten.

### Zur Reorganisation der Schweizer. Bundesbahnen, insbesondere zur Neubesetzung der Kreisdirektion III.

Wir erhalten folgende Zuschrift zur Veröffentlichung:

*An die geehrte Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“!*

In einer in den Januarnummern 3 und 4 der „S. B. Z.“ unter dem Titel „Reorganisation der Schweiz. Bundesbahnen“ begonnenen Artikelserie geben Sie unter anderem Ihrer Auffassung zu der im Januar erfolgten Wahl eines Kreisdirektors in Zürich in einer Weise Ausdruck, der wir unsere Zustimmung leider versagen und gegen die wir im Auftrag der Mitglieder unserer Gesellschaft Stellung nehmen müssen.

In der Einleitung zum zweiten Artikel (Seite 40) weisen Sie zwar auf die für jeden Ingenieur betrübende Tatsache hin, dass vor kaum Jahresfrist als Nachfolger des uns allen bekannten und sehr geschätzten verstorbenen technischen Direktors des Eisenbahn-Departement ein Jurist gewählt worden sei und dass nun an die Stelle des in den Ruhestand tretenden Leiters der Kreisdirektion III, eines ebenfalls bewährten Ingenieurs, neuerdings nicht wieder ein Ingenieur, sondern ein Chemiker trete. Sie finden es „vollkommen begreiflich, dass der grosse Stab der S. B. B.-Ingenieure derartige Wahlen als Zurücksetzung und Beiseiteschiebung der Anwärter aus den eigenen Kreisen empfindet“ und haben auch erkannt, weshalb man es in Bern für notwendig erachtete, die von uns und unsrern Berufskollegen ebenfalls als sonderbar empfundene Wahl des neuen Kreisdirektors in den Tageszeitungen durch Bekanntgabe der zukünftigen neuartigen Aufgaben desselben zu begründen oder gewissermassen zu entschuldigen.

Sie geben ferner zu, dass Sie „diese Berufung eines ausserhalb der S. B. B. Stehenden in die Kreisdirektion mit Rücksicht auf unsere Kollegen im Bahndienst mit gemischten Gefühlen vernommen hätten“ u. s. w. Trotzdem glauben Sie, „dass unter den gegebenen Umständen die Behörden eine gute Wahl getroffen haben“ und hoffen, dass es dem neuen Kreisdirektor gelingen werde, in gleicher Weise wie es dem juristischen Direktor im Eisenbahndepartement gelungen sei, das richtige Verhältnis zu den ihm unterstellten Ingenieuren zu finden.

Verehrter Herr Kollege und Herausgeber der S. B. Z.! Auch wir hoffen es, dass die Wahl eine gute sein und dass das Urteil hierüber, wenn einst die Zeit dazu gekommen sein wird, günstig lauten möge. Und auch wir zweifeln nicht daran, dass das Einvernehmen des neuen Kreisdirektors mit den ihm unterstellten Akademikern ein gutes werden wird, obwohl wir darin lediglich etwas zwischen Vorgesetzten und Untergebenen ganz selbstverständliches und durchaus nichts besonderes zu erblicken vermögen.

Dagegen sind wir leider genötigt, gegen die von Ihnen vertretene Ansicht Stellung zu nehmen, dass es „unter den gegebenen Umständen“ angezeigt oder sogar notwendig gewesen sei, im vorliegenden Fall einen dem Eisenbahnwesen bisher ganz Fernstehenden in die Kreisdirektion zu wählen. Das will nichts anderes heissen, als dass alle zur Zeit in höheren Aemtern stehenden Eisenbahn-Fachleute nicht geeignet befunden wurden zur Uebernahme des Amtes eines Kreisdirektors.

Es wird nun allerdings versucht, diese nackte Feststellung etwas zu mildern durch den Hinweis auf die von den jetzigen etwas abweichenden zukünftigen Aufgaben eines Kreisdirektors, für deren Erfüllung weniger fachtechnische Kenntnisse als vielmehr allgemeine Bildung, Geschäftsgewandtheit, Organisationstalent und besondere Befähigung zum Umgang mit dem Publikum u. s. w. notwendig sind. „Dass hierzu Persönlichkeiten mit einer vielseitigen praktischen Vorbildung besser geeignet sind als die grosse Mehrzahl der S. B. B.-Ingenieure, deren Erfahrungen, ihrem Wirkungskreis entsprechend, naturgemäss mehr nur in einer speziellen Richtung liegen“, ist auch uns vollkommen klar. Ebenso klar ist es uns, dass nicht jeder unserer Kollegen ein Kreisdirektor werden kann. Hingegen ist es für uns höchst bemühend, hier selbst darauf

hinweisen zu müssen, dass es neben der oben erwähnten grossen Mehrzahl noch eine Minderzahl der S. B. B.-Ingenieure gibt, die ebenfalls über eine vielseitige, sowohl in privaten Betrieben als bei der Bahn selbst erworbene praktische Ausbildung verfügen und denen es an den oben angeführten, für die zukünftigen Kreisdirektoren geforderten Eigenschaften durchaus nicht mangelt. Der Nachweis dafür, dass es unter uns an derartigen Kandidaten bisher nicht gefehlt hat, dürfte durch die Wahl des Kreisdirektors V im Jahre 1911, später seine Berufung zum Generaldirektor und hierauf neuerdings die Wahl eines Kreisdirektors V im verflossenen Jahre erbracht sein. Dass wir stolz sind auf diese Wahlen aus der Mitte unserer Kollegen, die doch wohl allgemein als sehr glückliche Wahlen anerkannt sind, wird man uns sicher nicht als Unbescheidenheit anrechnen.

Es ist eine alte, im ganzen Lande stetsfort gestellte Forderung, die S. B. B. sollten so viel als immer möglich nach den in der Privatwirtschaft geltenden Grundsätzen organisiert sein. Auch wir halten diese Forderung für durchaus gerechtfertigt und können daher nur schwer begreifen, dass ausgerechnet bei der Besetzung höherer Bundesbahnstellen diese viel gepriesenen privatwirtschaftlichen Geprägtheiten nicht zur Anwendung kommen.

Oder ist es vielleicht ja der Brauch gewesen, dass man beispielsweise in die Leitung von Maschinenfabriken oder Giesereien zufällig verfügbare Direktoren aus ganz andern Industriebetrieben berufen hat? Wenn je so etwas vorgekommen sein möchte, so war es sicher eine Ausnahme, und die Regel ist und bleibt stets die, dass in der Leitung irgend eines Geschäftes Persönlichkeiten gewählt werden, die dieses Geschäft kennen und nicht solche ohne irgendwelche Spezialkenntnisse. Das ist etwas so selbstverständliches, dass man meinen sollte, es sei unnötig, darüber überhaupt ein Wort zu verlieren.

Es muss hier daran erinnert werden, dass der konkrete Fall, der uns zu dieser Ausführung Anlass gibt, leider nicht der erste ist, sondern dass man es innert wenigen Jahren nun schon wiederholt für gut befunden hat, an frei gewordene Direktorenstellen nicht in erster Linie wieder einen Fachmann, sondern einen Politiker oder sonstigen Fernstehenden zu berufen. Wenn schon diese Berufungen zum Teil ergebnislos verlaufen sind und man gezwungen war, hernach doch noch auf Fachmänner zu greifen, so blieb für diese doch das Bemühende, dass man sich ihrer jeweils erst dann erinnerte, wenn die Opposition gegen die zuerst Berufenen eingesetzt hatte oder nachdem sie freiwillig auf das ihnen zugeadachte Amt verzichtet hatten. Man wird es uns gewiss nicht verbübeln, wenn wir gegen dieses sich ständig wiederholende und für unsere in höheren Aemtern stehenden Kollegen äusserst peinliche Verfahren nun endlich in unserer Fachpresse Stellung nehmen.

Wir glauben dies hauptsächlich deshalb tun zu müssen, weil wir überzeugt sind, dass es im Interesse der S. B. B. und damit des ganzen Landes selbst liegt, wenn an die höchsten Stellen nur Persönlichkeiten berufen werden, die den äusserst vielseitigen Eisenbahndienst aus eigener Erfahrung kennen. Diese Forderung scheint uns heute noch gerechtfertigter als früher und zwar gerade deshalb, weil die Zahl der Direktoren stark vermindert wurde und daher der einzelne Direktor zukünftig das ganze umfangreiche Gebiet allein beherrschen muss, während er sich früher mehr nur auf sein begrenztes engeres Ressort beschränken konnte. Wir teilen daher die in der Presse geäußerte und aus dem in der Vollziehungsverordnung umschriebenen Tätigkeitsbereich eines Kreisdirektors irrtümlich abgeleitete Auffassung nicht, wonach es inskünftig nicht mehr notwendig sein sollte, an die Spitze der Kreisdirektionen Männer mit Erfahrungen im Eisenbahndienst zu wählen.

Mit dieser unserer Ansicht stehen wir nicht etwa allein, denn in allen uns umgebenden Ländern wird nach dem von uns vertretenen Grundsatz verfahren. Wir erinnern nur daran, dass bei den französischen Bahnen fast alle höheren Aemter von Eisenbahnfachleuten, und zwar zum grössten Teil Ingenieuren bekleidet werden, und dass an der Spitze der sieben Distrikts- oder Kreisdirektionen der Schwedischen Staatsbahnen sechs Ingenieure und ein ehemaliger Betriebsbeamter, also kein einziger Nichtfachmann, stehen. Dass auch bei den Deutschen Reichsbahnen heute noch anders verfahren wird, geht aus einem in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ kürzlich erschienenen, vom ehemaligen Staatsminister Hoff verfassten „Rückblick auf das Jahr 1922“ hervor. In diesem Rückblick wird die Entwicklung des gesamten Eisenbahn-

wesens in den verschiedenen Staaten Europas und Nordamerikas behandelt und unter anderem die Zweckmässigkeit der Besetzung höherer Verwaltungsstellen durch nicht aus dem Eisenbahndienst hervorgehende Männer einer kritischen Betrachtung unterworfen. Ueber die deutschen Verhältnisse entnehmen wir daraus folgendes:

„Vorsichtiger verhielt sich die Reichsbahnverwaltung mit Recht gegenüber der Anregung auf Ergänzung des Eisenbahndienstkörpers durch Männer aus den Kreisen der Industrie. Die Anregungen kamen aus den Kreisen der Privatwirtschaft selbst, nicht aus Eisenbahn-

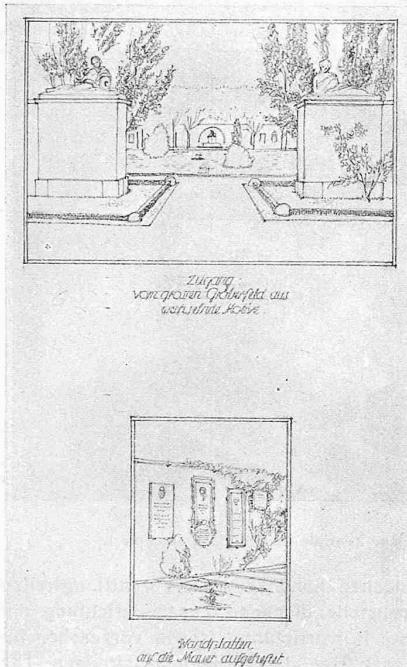
schen Kurses zu dringen, sondern einzig das ideelle und materielle Interesse unserer Bundesbahnen, das sich in dieser Hinsicht mit dem ihrer Ingenieure deckt.“

Luzern, im Mai 1923.

*Der Zentralvorstand  
der Gesellschaft der Ingenieure der S. B. B.*

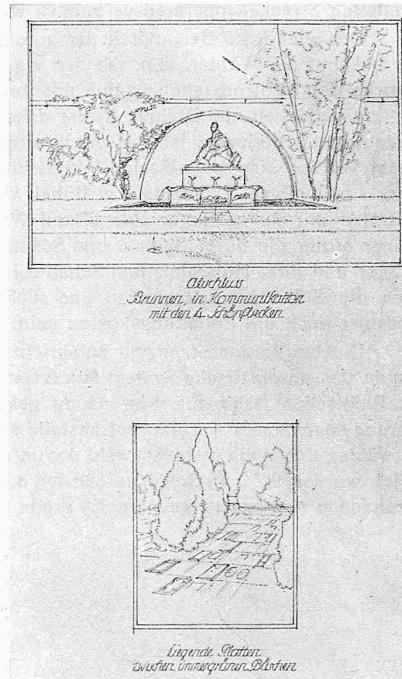
\*

Ogleich diese Kundgebung der S. B. B.-Ingenieure mit unserer Stellungnahme nicht in allen Teilen einig geht, begrüssen wir sie, denn es ist immer besser, wenn herrschende Misstimmungen offen



IDEEN - WETTBEWERB FÜR  
EINEN ZENTRALFRIEDHOF  
AM HÖRNLI BEI BASEL  
2. Rang ex aequo, Entwurf Nr. 24  
Professor Hans Bernoulli  
Arch. in Basel.

Aus dem Erläuterungsbericht:  
Die Gräberfelder, der wichtigste Teil der Anlage, sind mit liegenden Platten belegt gedacht. Um nun die einzelnen Felder trotzdem nicht unübersehbar und eintönig werden zu lassen, sind in jedem einzelnen Feld verstreute Anpflanzungen von dichtem Gebläsch aus immergrünen Pflanzen, wie Buchs, Eibe, Thuja, Wachholder, Kirschlorbeer vorgesehen. Diese Büsche teilen das Gräberfeld in unregelmässige, aber eben deswegen dem Besucher sich leicht einprägende Bezirke. Sie schliessen den Blick und geben ferner Gelegenheit, jedem einzelnen Gräberfeld einen besondern Charakter zu verleihen, indem jedes Feld seine eigene, besondere Pflanze aufweist. Die bereits vorhandenen Bäume werden ferner zur Belebung des Eindruckes und zur besseren Orientierung beitragen.



fachkreisen, und man kann nicht wissen, ob nicht doch eine allzu günstige Selbsteinschätzung oder gar Ueberschätzung eigener Fähigkeit und Leistung der Ausgangspunkt der Anregung gewesen ist.“ Ferner: „Bei den ausführenden Stellen der Eisenbahnverwaltung steht infolgedessen im Vordergrund der wirtschaftlichen Aufgaben die Betätigung genauer, von jedermann anerkannter, praktischer Kenntnisse des Eisenbahndienstes in allen seinen Einzelheiten und Eigenarten. Nur wer diese Kenntnisse besitzt, kann die Verantwortung für volle Ausnutzung des Personals und für sparsames Umgehen mit dem gewaltig grossen technischen Apparat und den benötigten Mengen an Stoffen aller Art in dem seiner Natur nach gefahrvollen Eisenbahnbetriebe tragen. Diese Kenntnisse können nur in praktischer Dienstleistung bei der Eisenbahn, nicht in Privatbetrieben irgendwelcher Art erworben werden.“ — Es geht hieraus mit aller Deutlichkeit hervor, dass wir uns mit unsren Forderungen in bester Gesellschaft befinden.

Wenn Sie am Schlusse Ihres Artikels bemerken, dass künftig der Heranbildung des Nachwuchses an „eigenem Holz“ mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden soll, so ist das gewiss sehr zu begrüssen. Indessen wird doch nicht behauptet werden wollen, diese Ausbildung sei heute so mangelhaft, dass die Besetzung der leitenden Stellen der S. B. B. mit Männern ohne eigene praktische Erfahrung im Eisenbahndienste grössere Gewähr biete für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Unsren Kreisen gibt auch nicht die von Ihnen aus der bundesrätlichen Botschaft zitierte „Hebung der Arbeitsfreudigkeit des Personals“ Anlass, auf eine Aenderung des zur Zeit bei der Besetzung höherer Stellen unserer Bundesbahnverwaltung herr-

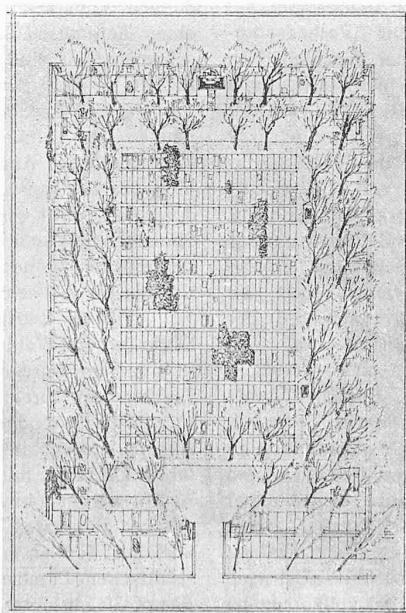
zum Ausdruck kommen, als dass sie zum Nachteil des Ganzen im Stillen sich vertiefen. Wenn wir von einer Replik absehen, geschieht es in der Ueberzeugung, dass bei den Wahlen, um die es sich hier handelt, keineswegs beabsichtigt war, eine neue Richtung unter Ausschluss der Eisenbahnfachleute einzuschlagen. Wir erwarten aber mit unsren Kollegen, wie wir dies übrigens schon in Nr. 4 betont hatten, dass die zuständigen Behörden ihr Augenmerk in vermehrtem Mass auf die Heranbildung eines auch für die hohen Stellen im Eisenbahndienst geeigneten Nachwuchses aus den Kreisen der S. B. B.-Ingenieure richten werden.

*Die Redaktion.*

Die automatischen Telephon-Anlagen der Rhätischen Bahn.<sup>1)</sup>

Von Ing. Georg Foerster, Osterode a. H.

Infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Depression mit ihren ungünstigen finanziellen Wirkungen auf die Entwicklung des Bahnhunternahmens sah sich die Verwaltung der Rhätischen Bahn zu einschneidenden Sparmassnahmen gezwungen. Durch eine leistungsfähige Telephonanlage innerhalb der Verwaltungs-, Werkstatt- und Depot-Gebäude liess sich viel Zeit und Arbeit ersparen. In Chur und Landquart waren schon einige Jahre zwei handbediente Hauszentralen vorhanden; aber schon ohne die geplante Anschlussvermehrung war der Betrieb der beiden Umschalteinrichtungen kostspielig, da er zwei Mann fast vollständig in Anspruch nahm. Um nun hier Ersparnisse zu erzielen, wurde die Beschaffung einer automatischen Telephonanlage in Chur und in Landquart vorgesehen.



Entwurf Nr. 24. Gräberfeld, Masstab 1:1000.

<sup>1)</sup> Bezüglich der bisher in der Schweiz ausgeführten grösseren Telephonanlagen mit automatischem Betrieb verweisen wir auf die Mitteilung auf Seite 252. Red.