

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

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 21

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-38915>

## **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.

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 Eisenbahndepartement 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 begrifflich, 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 unsern 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 Eisenbahnfachleute 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 Gepflogenheiten *nicht* zur Anwendung kommen.

Oder ist es vielleicht je 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 zuge dachte Amt verzichtet hatten. Man wird es uns gewiss nicht verübeln, 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 irr tümlich 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 nicht 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:

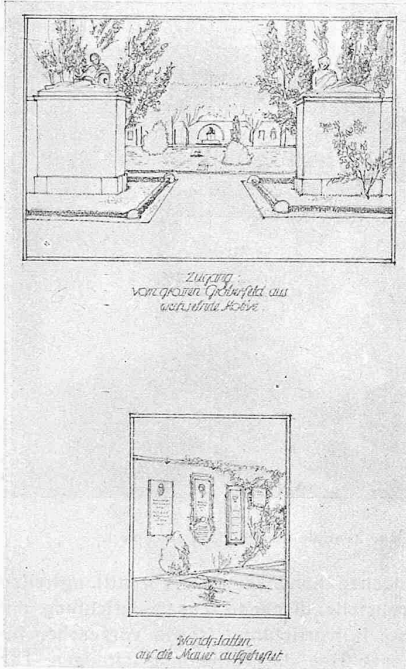
„Vorsichtiger verhielt sich die Reichsbahnverwaltung mit Recht gegenüber der Anregung auf Ergänzung des Eisenbahndienstkörpers durch Männer aus den Kreisen der Industrie. Die Anregungen kamen aus den Kreisen der Privatwirtschaft selbst, nicht aus Eisenbahn-

schenden Kursen 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.*

\*

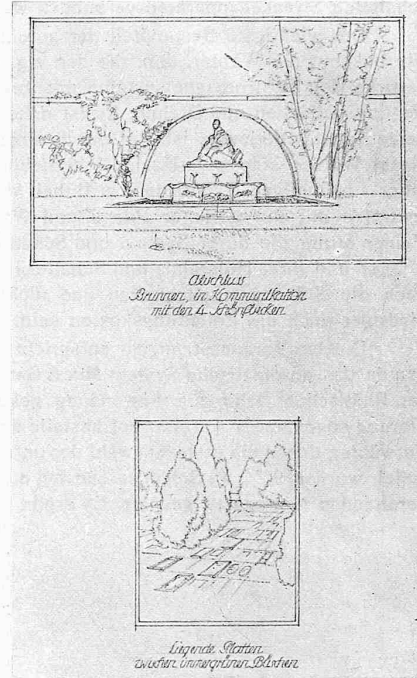
Obleich diese Kundgebung der S. B. B.-Ingenieure mit unserer Stellungnahme nicht in allen Teilen einig geht, begrüßen wir sie, denn es ist immer besser, wenn herrschende Missstimmungen offen



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 Gebüsch 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 bessern Orientierung beitragen.

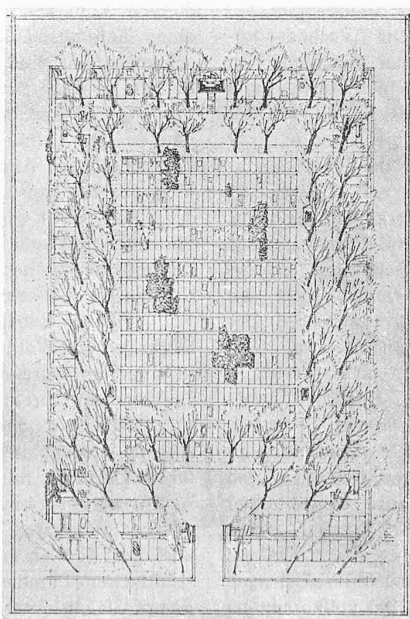


fachkreisen, und man kann nicht wissen, ob nicht doch eine allzu günstige Selbsteinschätzung oder gar Ueberschätzung eigener Fähigkeit und Leistung der Ausgangspunkt der Anregung gewesen ist.“ Ferner: „Bei den ausführenden Stellen der Eisenbahnverwaltung steht infolgedessen im Vordergrund der wirtschaftlichen 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 Ausnützung 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 gefährlichen 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 unsern 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 bietet für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Unsern 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 unsern 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.



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

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 Bahnunternehmens 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 Umschalteneinrichtungen 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.

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