

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Reorganisation der staatlichen Aufsicht über die schweizerischen Eisenbahnen. — Der Tempel zu Brescia. — Die Deutsche Bauzeitung — Miscellanea: Verwerthung schwedischer Wasserkräfte. Eine ausserordentliche Eisenbahn-Zugsgeschwindigkeit. Fernsprechwesen in Deutschland. Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Annoncen-Firma Rudolf Mosse. — Preisausschreiben: Entwurf einer Kraft-Centrale im Ober-Elsass. Ausnutzung der Wasserkräfte der Dranse.

— Concurrenzen: Neues Secundarschulhaus in Winterthur. Preisausschreiben der Centralcommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur. Rathhaus in Pforzheim. — Literatur: Zeitschrift des österr. Ingenieur u. Architekten-Vereins. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung. Hiezu eine Lichtdruck-Tafel: Tempel zu Brescia.

Zur Reorganisation der staatlichen Aufsicht über die schweizerischen Eisenbahnen.

Ueber diesen Gegenstand sind uns von durchaus competenten und die Verhältnisse genau kennenden Fachmännern folgende verdankenswerthe Einsendungen zugekommen, die wir der Reihe nach unverkürzt hier folgen lassen wollen:

I.

Mit grossem Interesse habe ich die in den beiden letzten Nummern Ihrer geschätzten Zeitschrift erschienenen Artikel über die Reorganisation des Eisenbahndepartements gelesen und es zeugen die darin niedergelegten Ansichten von der grossen Wichtigkeit, welche dieser Behörde zuerkannt wird, ebenso aber von der tief eingedrungenen Ueberzeugung, dass hier manches besser sein sollte.

In den gemachten Vorschlägen sind nun verschiedene Lösungen enthalten, welche mir nicht erschöpfend genug erscheinen und auch nicht ganz den richtigen Weg verfolgen.

Ich bin nämlich der Meinung, man sollte die Motion Curti mit der Organisation des Aufsichtswesens nicht verwickeln. Die Motion Curti ruft nach meinem Dafürhalten einer staatswirthschaftlichen Commission, welche die Frage untersuchen soll, ob und auf welchem Wege der Staat sich in den Besitz der Eisenbahnen setzen solle, es wäre daher falsch, die Mitglieder dieser Commission mit Fragen über die Organisation einer Aufsichtsbehörde zu befassen.

Diese Commission könnte auch so componirt sein, dass sie als ständiger Eisenbahnrat — in Analogie dieser Behörde in anderen Staaten — dem Eisenbahndepartement beigeordnet würde, wobei jedem Canton eine Vertretung eingeräumt werden könnte. Aber dieser Eisenbahnrat wäre nicht berufen, leitend in die Geschäfte einzugreifen, sondern es hätte sich dessen Thätigkeit auf Berathung von Fragen und Begehren im Zugsverkehr, über Tarifwesen, Anregungen betr. Anlage neuer und Erweiterung bestehender Verkehrswege etc. zu richten und er würde hierin ein reiches und dankbares Feld für erspriessliches Wirken finden. Um aber diese Behörde in organische Beziehung zum Ganzen zu bringen, müssten deren Berathungen vom Vorsteher des Eisenbahndepartements präsidirt und geleitet werden, wodurch auch der Contact mit den ausführenden Organen genügend hergestellt wäre. Diesen Letzteren würde dann natürlich die weitere Verfolgung und sachliche Prüfung der gegebenen Anregungen zufallen. Ich glaube eine derartige Vertretung der öffentlichen Interessen im Departement würde vom Volke begrüsst und könnte auch dem Ganzen wesentlichen Nutzen schaffen.

Für die Organisation der Aufsichtsbehörde selbst halte ich das Princip der Arbeitstheilung unbedingt nothwendig und zwar scheint mir der Vorschlag, dem Departementvorsteher einen Staatssecretär beizugeben, ganz richtig, nur möchte ich zu bedenken geben, ob es nicht zweckmässiger wäre, statt eines Staatssecretärs zwei sogenannte Sectionschefs in Aussicht zu nehmen, von denen der eine Bau und Betrieb und der andere Tarifwesen, Staatsverträge und anderweitige administrative Geschäfte zu besorgen hätte.

Es entspricht diess auch der bei den Bahnen bestehenden Uebung der Arbeitstheilung und hat seine Berechtigung namentlich deshalb, weil für die administrativen Geschäfte die Wahl eines juristisch gebildeten Betriebsmannes zweckmässig sein wird.

Dem technischen Sectionschef wären drei Abtheilungsvorstände für Bautechnik, Maschinentechik und Betrieb beizugeben, denen die specielle Ueberwachung des ganzen Eisenbahnwesens obläge. Diese Dreitheilung halte ich absolut für erforderlich, um ein gedeihliches Wirken zu er-

zielen und ich stimme mit dem X. Y. Z.-Correspondenten der letzten Nummer Ihrer Zeitschrift vollständig überein, dass es bei der grossen Wichtigkeit, welche dem Maschinenwesen im Bahnbetrieb zukommt und bei der grossen Zahl von Specialbahnen der verschiedensten Systeme unbedingt erforderlich ist, eine besondere maschinentechnische Abtheilung zu bilden.

Wenn ich mir noch ein Wort über die Aeusserungen des α -Correspondenten in letzter Nummer erlaube, so geschieht es blos um zu bestätigen, dass s. Z. in den Zeitungen die Wahl eines Controllingenieurs für das administrative Inspectorat zu lesen war; richtig ist ferner, dass an diese Stelle ein Mann gewählt wurde, dessen Qualification als Techniker oder Ingenieur höchstens daraus hergeleitet werden konnte, dass er früher Telegraphist und einige Zeit auf dem Bureau einer Bahnhof- oder Betriebsinspection beschäftigt war.

Wenn ferner der Herr Einsender von einer Eisenbahnpolizeispitzlei spricht, so muss ihm vollständig beigepflichtet werden, dass eine solche Ausartung des Aufsichtswesens einer Staatsbehörde unwürdig ist; es ist daher auch nicht zu verwundern, wenn gegenüber einem solchen Gebahren der Aufsichtsbehörde die Bahnen störrig werden. Man wähle Leute zu Controlbeamten, welche in fachwissenschaftlicher Hinsicht den Organen der Bahnen vollständig ebenbürtig sind und die daher nicht nöthig haben, heimlich hinten herum zu spioniren, sondern im persönlichem Verkehr mit den ausführenden Bahnbeamten den Muth haben, gefundene Mängel und Gesetzwidrigkeiten zu rügen. Dadurch müsste sich nicht nur ein auf gegenseitige Achtung gegründeter besserer persönlichem Verkehr zwischen den betr. Beamten, sondern auch noch eine erhebliche Verringerung des Schreibwesens ergeben, welches gegenwärtig die stärkste Seite des Departements zu sein scheint.

Positive Arbeiten über Ausgestaltung der Hauptlinien und specielle Berücksichtigung der Nebenlinien, — denen von anderen Staaten durch Ausarbeitung von Gesetzen und Verordnungen über Bau und Betrieb schon längst eine viel weiter gehendere Rücksichtnahme ihrer besonderen Interessen zu Theil wird, als dies bei unserer viel zu sehr nach der Schablone arbeitenden Behörde der Fall ist — das scheint mir vor Allem nothwendig und erst nach dieser grundsätzlichen Ausscheidung und Sichtung des ganzen Netzes wird die staatswirthschaftliche Commission in der Lage sein, in eine fruchtbringende Berathung über den beim Ankauf der Bahnen einzuschlagenden Weg einzutreten. — β —

II.

Gestatten Sie einem Leser der Bauzeitung, der die in den jüngsten Nummern enthaltenen Vorschläge zur zeitgemässen Umgestaltung des Eisenbahn-Departements mit vielem Interesse verfolgte, ebenfalls seine Meinung über diese wichtige Frage zu äussern.

Es war (zwar nicht in Ihrer Zeitung) der Vorschlag aufgetaucht, es sollte als Vorsteher dieses Departements, also als Mitglied des Bundesrathes, ein Fachmann gewählt werden.

Nun werden aber von den Candidaten für diese Würde bekanntlich zunächst andere Eigenschaften als specielle Fachkenntnisse verlangt; die Factoren, welche für diese Wahlen in Betracht kommen, bringen es mit sich, dass die Gewählten derartige Kenntnisse nur zufällig einmal besitzen können. Wir müssen daher mit der Thatsache rechnen, dass der Chef des Eisenbahn-Departements kein Fachmann sein kann. — Wir wollen hier unerörtert lassen, ob diess zu begrüessen oder zu beklagen sei; es ist nun einmal so.

Daraus folgt nothwendig, dass diesem Chef ein technischer Beirath gegeben werde, und zwar ein verantwort-