

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 19

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22080>

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.

tektonischer und stilistischer Tradition, einen Eindruck der Grösse und der Macht hervorrufen kann, wie kaum eine der umliegenden Architektur-Kompositionen.

In dieser Gegend ist noch der englische Pavillon „The Peninsular and oriental Steam Navigation Company“ zu erwähnen, eine reizvolle Schöpfung in byzantinischem Stil mit flachen Kuppeln und feinen, teils plastischen, teils farbigen Friesen des besten Charakters.

Ehe wir zur Betrachtung der zwei Hauptgebäude-Komplexe auf der „Esplanade des Invalides“ und des „Champ de Mars“ übergehen, sollen noch einige Pavillons Erwähnung finden, die sich am Eingang des Marsfeldes, in der Umgebung des Eiffelturmes befinden:

Das „Palais lumineux“ von Architekt *Lapaty*, ganz von Glas gebaut, bietet einen feenhaften Anblick. Das „Palais de la Femme“ zeigt eine flotte und grosse Dekoration im Rococostil. — In ähnlichem Stil, aber in grösseren Verhältnissen ist das von *Risler* und *Marcel* erbaute „Palais du Costume“ mit dem reizenden, ganz mit grünen Grillagen dekorierten Restaurant *Champeaux*. — Sehr mächtig aber von zu schweren Verhältnissen ist endlich der Haupteingang zu dem im übrigen wenig interessanten „Palais de l'Optique“ (Fig. 31, S. 185). *A. Lambert.*

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

soll in nächster Zeit bestellt werden. Bereits sind, wie ich Ihrem geschätzten Blatte entnehme, verschiedene Kombinationen für die Besetzung dieser wichtigen Aemter gemacht worden.

Ein Hinweis auf die hiesigen Verhältnisse dürfte deshalb nicht unangebracht sein.

Noch ist das Eisenbahnglück bei Konstanz in frischer Erinnerung, noch sind die Opfer der fürchterlichen Katastrophe bei Heidelberg, soweit sie überhaupt mit dem Leben davongekommen, kaum aus den Spitälern entlassen, und schon wird wieder ein schwerer Unfall bei Bruchsal gemeldet, bei dem verschiedene Personen schwer verletzt und der Materialschaden ganz bedeutend sein soll.

Fach- und Tagespresse sind hier zu Lande schon längst darüber einig, dass diese erschreckende Aufeinanderfolge solcher Fälle im Grunde mit dem von der Generaldirektion unserer Staatsbahnen beliebten Verwaltungssystem zusammenhängt.

Unter diesem System sind die Techniker immer mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt worden und an die Stelle einer weitsichtigen Beurteilung der Entwicklung unserer Eisenbahnverhältnisse und der Anpassung derselben an den in jeder Richtung stets wachsenden Verkehr, hat sich nach und nach ein kleinlicher bureaukratischer Geist eingestellt, der seine Triumphe in möglichster Sparsamkeit suchte.

Eine Folge dieses Sparsystems war der Rücktritt der beiden hervorragenden Mitglieder der Generaldirektion der badischen Staatsbahn: *Schröder* (Tarifwesen) und *Bissinger* (Maschinendienst), die sich, der geringen Besoldungen, wegen in die Privatindustrie geflüchtet haben, der erstere in den Schaafhausen'schen Bankverein in Köln, der andere in das Schuckert'sche Unternehmen in Nürnberg. *Schröder* bezog, wenn ich richtig berichtet bin, vor seinem Austritte eine Besoldung von 11,000 Mark, die jedoch, weil sie über das Besoldungsgesetz hinausging, vom Landtage genehmigt werden musste. In seiner heutigen Stellung wird er wohl das Doppelte oder Dreifache beziehen.

Nichts ist unkluger, als eine solche Sparsamkeit. Auf der einen Seite werden einige tausend Mark aus der Besoldung eines hervorragenden technischen Beamten herausgepresst, um auf der anderen Seite infolge mangelhaften technischen Betriebes *hunderttausende* zu opfern. Dieser beschränkte Gesichtspunkt scheint jedoch nicht nur im badischen Land, sondern auch in der Schweiz massgebend zu sein. Denn war das nicht eine Krähwinkelei sonder gleichen, die sich bei den Beratungen des Besoldungsgesetzes

im Nationalrat geltend machte. Von dem in der Privatindustrie schon längst als richtig erkannten Grundsatz, dass ein hervorragender Mann nicht hoch genug bezahlt werden kann, oder dass wenigstens der Besoldungsansatz die Wahl nicht bestimmen, geschweige denn unmöglich machen sollte, war auch nicht die Spur zu entdecken. Im Gegenteil war den Voten einiger Herren Nationalräte zu entnehmen, dass *geistige* Arbeit bei ihnen nichts gilt. Doch kehren wir, nach diesem Exkurs, wieder zur Sache zurück.

Bei Konstanz waren Unter- und Oberbau schlecht unterhalten. In Heidelberg liess man gemäss Verfügung der Generaldirektion die Lokalzüge auf demselben Geleise, auf dem die Eilzüge zu verkehren hatten, ausserhalb der Station, auf offener Linie halten, bis die Fahrkartenausgabe (Billets zu 10 und 15 Pfg.) beendet war (!) und vertraute den wichtigen Posten eines Dienstchefs einem jungen, gering bezahlten Anfänger an. Wer in Bruchsal der Sündenbock sein wird, ist mir bis zur Stunde noch nicht bekannt.

Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass die Bevölkerung, die ihr Leben tagtäglich der Bahn anzuvertrauen hat, dringend Schutz begehrt vor den Folgen einer einseitigen und kurzsichtigen Bureaukratie.

Diesem gewiss nicht unberechtigten Verlangen wird nur entsprochen werden können, wenn sich das Ministerium zu einer gründlichen Reform im Verwaltungssystem entschliesst. Dass dies geschehen wird, wenn auch erst nach und nach, dafür liegen allerdings die ersten Anzeichen vor.

Wohl ist der Endzweck einer Eisenbahnunternehmung kein technischer, sondern ein kommerzieller, volkswirtschaftlicher und von diesem Gesichtspunkte aus müsste eigentlich ein gewiegter Kaufmann und Nationalökonom an der Spitze eines solchen Geschäftes stehen, allein der wirtschaftliche Erfolg eines Bahnunternehmens ist mit der Qualität des Werkzeuges, d. h. mit den technischen Eigenschaften von Bahnanlage und Betriebsmitteln derart eng verbunden, dass diese geradezu ausschlaggebend sind für das Gedeihen oder Nichtgedeihen des Werkes.

Und wie ein Künstler nicht nur seine Noten, sondern auch das Instrument, auf dem er spielen soll, gründlich kennen muss, wenn er reüssieren will, so wird auch ein Eisenbahn-Direktor nur dann vollständig auf der Höhe seiner Aufgabe sein, wenn er nicht nur den Zweck, sondern auch das Mittel beherrscht.

Nun hält es jedenfalls für einen tüchtigen Techniker leichter, sich in die wirtschaftlichen Verhältnisse, welche beim Betrieb einer Bahn in Betracht fallen, hinein zu arbeiten, als es einem Kaufmann oder Juristen gelingt, sich über die Anforderungen Rechenschaft zu geben, welche der Verkehr an eine *vorhandene* Transportanstalt stellen kann und stellen darf, und über die Mittel klar zu werden, wie *neuen* Bedürfnissen in bester und zuverlässigster Weise entsprochen werden kann. Auf einem klugen Erfassen und richtigen Lösen dieser beiden Fragen aber beruht zu nicht geringem Teile der kaufmännische und der wirtschaftliche Erfolg einer Bahnunternehmung.

Daher sehen wir, ausser in Deutschland, fast in allen Kulturländern hochgebildete Techniker an der Spitze der Bahndirektionen und es dürfte nicht mehr lange dauern, bis dies auch in Deutschland der Fall sein wird.

In der Schweiz speziell bilden bereits die Techniker, soweit meine Personalkennntnis reicht, bei den Hauptbahnen $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ der Direktionen und bei den Nebenbahnen, die zumeist einen einzigen ständigen Direktor haben, finden wir fast durchgängig Ingenieure an dieser Stelle, und zwar sind darunter Namen, die weit über die Grenzen ihrer engeren Thätigkeit hinaus sehr guten Klang haben, und niemanden würde es einfallen, es anders zu machen!

Es scheint mir, dass diese Verhältnisse für Besetzung der künftigen schweizerischen Generaldirektion beachtenswerte Fingerzeige enthalten.

Sicher ist, dass es angesichts der ohnehin sehr kritischen Verhältnisse, unter welchen die Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen vor sich zu gehen hat, einer der folgenschwersten Entscheide des neuen Verwaltungsrates

der Bundesbahnen, bzw. des Bundesrates bildet, wer an die Spitze des Unternehmens gestellt werden soll.

Möge diese Frage eine für unser Heimatland glückliche Lösung finden!

Mannheim, den 5. November 1900.

— k —

Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen.

(Einsendung.)

Die Ausführungen betreffend die „Wahl der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen“ in Nr. 18 der „Bauzeitung“ sind nicht nur von Seiten der Techniker, sondern in allen Kreisen, in welchen man sich um die künftige Gestaltung der Bundesverwaltung und das Gedeihen der Bundesbahnen interessiert, lebhaft begrüsst und geteilt worden. Es steht wohl ausser Zweifel, dass die in genanntem Artikel niedergelegten Gedanken auch im Kreise des Verwaltungsrates gebührende Berücksichtigung finden werden, zumal letzterer im Zeichen der Unabhängigkeit und Selbständigkeit zu stehen scheint. Er hat dies schon in seiner ersten, konstituierenden Sitzung bewiesen. Die Bestellung der ständigen Kommission sowohl, als auch die gefassten Beschlüsse haben nach übereinstimmendem Urteil allgemein befriedigt. Es war nicht nur die Vermehrung der Mitgliederzahl der Kommission von sechs auf zehn Mitglieder ein glücklicher Griff, der in der grossen zu bewältigenden Arbeit der *ersten* Jahre nach der Uebernahme begründet ist, sondern auch die Verschiebung der Wahlvorschläge der Generaldirektion. Diese Sache ist zu wichtig, als dass sie nur so in aller Eile von heute auf morgen erledigt werden könnte. Der Verwaltungsrat hat durch Verschiebung dieses Traktandums bekundet, dass er gewillt ist, die Namen genau anzusehen und die Wägsten und Besten auszusuchen, Männer, die den Eisenbahn- und Verwaltungsdienst durch und durch kennen und den grossen Aufgaben, die an sie heranreten werden, gewachsen sind.

So fern es uns liegen soll, die Techniker als die alleinigen Herrscher über Bahnsachen anerkennen zu wollen, so unbegreiflich kommt es uns vor, wenn Listen aufgestellt werden wollen, wo unter fünf Generaldirektoren gar nur ein oder höchstens zwei Techniker Platz finden sollen. Nicht nur die Geschichte schweizerischer Privatbahnen lehrt uns, dass es wenig vorteilhaft ist, wenn die Techniker in den Direktionen nicht genügend vertreten sind, sondern es zeigt auch die Praxis in den Bahnverwaltungen unserer Nachbarstaaten, in welcher Weise die Direktion mit Fachleuten besetzt werden soll. Wir teilen deshalb vollständig das Resumé des Artikels in Nr. 18, nach welchem die Techniker in der Generaldirektion in ausgiebiger Weise vertreten und ihnen auch die leitende Stellung zuerkannt werden soll, zumal die schweizerische Technikerschaft, besonders die Eisenbahntechniker, Namen nennen kann, die, aus schweizerischer Schule hervorgegangen, den Eisenbahndienst nicht nur vom Standpunkte des Kritikers aus, sondern aus eigener direkter Anschauung und jahrelanger erfolgreicher Praxis kennen — Namen, die nicht nur innert unserer Landesmarken, sondern weit darüber hinaus einen vorzüglichen Klang haben.

Wenn wir uns, da wir gerade am Schreiben sind, noch einige Worte mehr erlauben, so soll dies hinsichtlich der Zahl der Mitglieder der Generaldirektion geschehen. Dieselbe ist nach der bundesrätlichen Verordnung auf fünf festgesetzt. Wir finden, dass bei der vorgesehenen Einteilung, bzw. Geschäftsverteilung diese Zahl nicht genügt. Es ist hauptsächlich das Betriebsdepartement allzusehr belastet. Dasselbe wird vollauf zu thun haben mit dem Stations- und Zugsdienst, Fahrplänen, Wagenkontrolle und Wagenrepartitionen, Gemeinschaftsbahnhöfen, Freikartenwesen etc.; es dürfte ihm füglich der Maschinen- und Werkstättendienst, Rollmaterial, Brennmaterial abgenommen und einem eigenen Departement zugeteilt werden, dem ein tüchtiger Maschineningenieur vorstehen sollte. Es wäre dies um so mehr geboten, als der Maschinen- und Werkstättendienst, be-

sonders auch Unterhalt und Anschaffung von Lokomotiven und Wagen einen, in sachlicher und finanzieller Hinsicht, ganz hervorragenden Teil der Geschäfte einer Eisenbahn ausmacht, dem eine Stimme in der Generaldirektion mit voller Berechtigung zukommt.

Es ist sehr aufgefallen, dass in dieser Richtung, d. h. in den der Technik zustehenden Verwaltungszweigen nicht seriöser vorgegangen worden ist. Es scheint fast, als ob die gegenwärtigen Berater des Eisenbahndepartements zu sehr ihre eigenen Wünsche in den Vordergrund stellten und zu wenig die unbedingten persönlichen Kompetenzen der Vorschlagenden in Betracht zogen, und dass den technischen Diensten eine untergeordnete Bedeutung zugemessen wurde bzw. dass man zu wenig Verständnis für dieselben an den Tag legte.

Auch die Abteilung für das *Tarifwesen* hat mehr als genug Werch an der Kunkel. Es wird sich auch in diesem Departement über kurz oder lang eine Zweiteilung: *Personentarif- und Gütertarifwesen* geltend machen. Wie man hört, soll eine Vermehrung der Mitgliederzahl der Direktion auf den Zeitpunkt des Uebergangs der Gotthardbahn an den Bund in Aussicht genommen sein, weil alsdann mit der Zahl der Kilometer auch die Arbeit wachse. Dies ist zum Teil richtig; ganz sicher aber ist, dass die Arbeit nie grösser und wichtiger sein wird, als in den *ersten* Jahren nach dem Uebergang an den Bund, und dass es in weit geringerem Maasse in Betracht fällt, ob einige Kilometer mehr oder weniger zu betreiben sind.

Wir kommen also auf eine *siebengliedrige* Generaldirektion und möchten diese soviel als möglich aus den Reihen erfahrener Eisenbahnmänner zusammensetzen.

Wir wollen hoffen, dass der Verwaltungsrat in allen Punkten das Richtige treffe und wo es nötig ist, korrigierend eintrete zum sichern Gedeihen des grossen nationalen Unternehmens!

Die Geschäftseinteilung der Generaldirektion.

(Einsendung.)

Die Geschäftseinteilung*) bedingt die Zahl der Departemente bzw. der Mitglieder der Generaldirektion und somit auch deren richtige Zusammensetzung.

Dermalen sind vom Bundesrat fünf Departemente vorgesehen, welche zur Zeit auch genügen dürften.

Die Verteilung dagegen muss als eine unrichtige bezeichnet werden.

Die beiden Departemente der Finanzen und der Rechtsfragen können füglich in *ein* Departement verschmolzen werden. Ein Teil des Finanzwesens und zwar der wichtigere wird an die Bundesverwaltung übergehen, die Hauptsache wird das Rechnungswesen, die einheitliche Budgetzusammenstellung bleiben. Andererseits werden die dem Rechtsdepartement unterstellten Reklamationsfälle aus dem Personen- und Frachtenverkehr grösstenteils von den Kreisdirektionen erledigt werden und ebenso die meisten Unfallsentschädigungen.

Dagegen ist unbedingt das Betriebsdepartement überlastet worden. Von demselben sollte der Fahrdienst mit dem Werkstättenwesen abgetrennt und selbständig verwaltet werden.

Wenn es bei kleineren Verwaltungen sehr gut angeht und auch im Interesse der Einheitlichkeit ist, möglichst viele verwandte Zweige in einer Hand zu vereinigen, so gilt in grossen Verwaltungen das Prinzip der Teilung der Arbeit. Die einzelnen Zweige erhalten nämlich eine solche Ausdehnung und Bedeutung, dass sie nur noch von einem Fachmanne, welcher sich ausschliesslich der Sache annimmt, beherrscht werden können.

Im Bundesbetrieb wird aber die Ausbildung der Rollmaterialtypen, die Unterhaltung und Ausnützung des Materials, sowohl für das verkehrende Publikum, als für

*) Vollziehungsverordnung (Art. 21) v. 7. Nov. 1899.