

Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 19

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22081>

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.

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 herantreten 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 Unfallschädigungen.

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.