

# Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22053>

## **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.

und dem amerikanischen Pavillon, welche in verschiedenen Stilen ausgeführt, demselben Programm zu genügen haben und die gleichen Motive des Hauptportals und der Kuppel zur Anwendung bringen (Fig. 1). Hier handelt es sich nicht mehr um zwei in derselben Sprache hervorgebrachte, an Wert ungleiche Arbeiten, sondern um ein und denselben Gedanken, welchen zwei verschiedene Sprachen höchst ungleichwertig wiedergeben. (Forts. folgt.) *A. Lambert.*

### Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

In der Presse und noch mehr im Tagesgespräche wird vielfach die Besetzung der zukünftigen Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen behandelt. Diese Frage ist auch für die Techniker von Interesse, indem die Technikerschaft verlangen kann und muss, dass die ihr sachgemäss gerechtfertigte Berücksichtigung zukomme.

Laut dem Rückkaufgesetz vom 15. Oktober 1897 wird die Generaldirektion auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrat ernannt. Diese Ernennung erfolgt im Dezember l. J., der Antritt auf 1. Juli 1901. Die endgültige Wahl liegt darum beim Bundesrat, weil dieser in der Hauptsache die Verantwortlichkeit für den richtigen Gang der Bundesbahnen zu tragen hat.

Das Rückkaufgesetz bestimmt, dass die Generaldirektion aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehen soll; die Vollziehungsverordnung sieht vorläufig nur fünf Generaldirektoren vor. Die Geschäfte werden wie folgt verteilt:

I. *Finanzdepartement* (Finanz- und Rechnungswesen, Budgets, Ausgabenkontrolle, Buchhaltung, Kassa und Statistik).

II. *Kommerzielles Departement* (Tarifwesen, Transportvorschriften, Betriebskontrolle).

III. *Betriebsdepartement* (Stations- und Zugsdienst, Maschinendienst und Werkstätten, Gaswerke, elektrische Anlagen, Fahrpläne, Wagenrepartition, Wagenkontrolle, Verträge über Gemeinschaftsbahnhöfe, Lieferungen von neuem Rollmaterial, von Kohlen und Schmieröl; Kreikartenwesen).

IV. *Baudepartement* (Bahnunterhalt, Neu- und Ergänzungsbauten).

V. *Rechtsdepartement* (Begutachtung von Rechtsfragen, Processführung, Reklamationen, Expropriation, Haftpflicht, Versicherungswesen, Pensions-, Hilfs- und Krankenkassa).

Diese Organisation der Generaldirektion ist ziemlich analog derjenigen, wie sie in kleinerem Masstabe zur Zeit bei der S.-C.-B. besteht.

Grundsätzlich ist dagegen einzuwenden, dass der Maschinendienst mitsamt den Werkstätten dem Betriebsdepartement unterstellt ist. Der Maschinendienst ist so wichtig und von so grosser finanzieller Tragweite, dass es gerechtfertigt erscheint, daraus ein eigenes Departement zu machen und an dessen Spitze einen Maschinen-Ingenieur zu stellen. Es ist zu hoffen, dass in Bälde eine Vermehrung der Departemente sich als notwendig erweise und dass dann ein Departement für Maschinendienst, Werkstätten- und andere maschinentechnische Anlagen, Anschaffung von Lokomotiven und Wagen geschaffen werde.

In Bezug auf die Personenfrage hört man vielfach die Befürchtung aussprechen, dass die Politiker eine zu starke Berücksichtigung finden könnten. Dieses Misstrauen gegen die Politiker wird von der nicht immer segensreichen und vorbildlichen Thätigkeit speciell ausländischer Parlamente abzuleiten sein. Es gibt aber überall Ausnahmen. Im Interesse einer richtigen Leitung der Bundesbahnen ist es nötig, dass die Generaldirektion aus Fachleuten zusammengesetzt werde, sonst gibt es ein teures, schablonenhaftes, bürokratisches Unterstaats-Sekretär-Regiment.

Die Technikerschaft berührt hauptsächlich die Besetzung des *Baudepartements* und wir wollen hoffen, dass dieses Departement einem *Bau-Ingenieur* anvertraut werde, der dem Posten gewachsen ist.

An die Spitze des *Betriebsdepartements* gehört ein er-

fahrener *Betriebstechniker*. Es ist aber nicht gesagt, dass dieser ein wirklicher Techniker sein müsse; denn es sind gerade einige unserer tüchtigsten schweizerischen Betriebs-techniker aus der juristischen Carrière hervorgegangen.

Das *Rechtsdepartement* einem *Juristen* übertragen werde, wird man als selbstverständlich ansehen. (Leider wird es vielfach nicht als ebenso selbstverständlich betrachtet, dass an die Spitze des Baudepartements ein Ingenieur gehört).

Das *kommerzielle Departement*, welchem in der Hauptsache das äusserst komplizierte Tarifwesen untersteht, muss mit einem in die Materie eingeweihten Fachmanne besetzt werden; denn es ginge zu lange, bis ein Neuling sich in diese verwickelte Wissenschaft hineingearbeitet hätte und nutzbringende Arbeit leisten könnte.

Das *Finanzdepartement* könnte am ehesten einem *Politiker* übergeben werden; denn die hauptsächlichsten Finanzangelegenheiten werden von der bundesrätlichen Finanzverwaltung besorgt werden müssen.

Damit hätten wir die fünf vorgesehenen Departemente behandelt; kann man sich gelegentlich dazu entschliessen, noch ein sechstes und siebentes Departement zu schaffen, so gehört in dieses vor allem, wie bereits gesagt, ein *Maschinen-Ingenieur* hinein.

Zum Schluss noch ein kurzes Wort über die Zusammensetzung der Kreiseisenbahnräte. In einer unserer bedeutendsten politischen Zeitungen ist letzthin bemängelt worden, dass in den Kreiseisenbahnräten zu wenig Juristen seien. Eine Prüfung hat ergeben, dass ungefähr ein Drittel der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte, wenn auch nicht Fürsprecher und Rechtsanwälte, so doch aus der juristischen Carrière hervorgegangen ist. Schwierige Rechtsfragen wird man schwerlich im Schosse der Kreiseisenbahnräte zu einlässlicher Prüfung und Behandlung bringen, dafür hat man in erster Linie das Rechtsdepartement der Generaldirektion und die Finanz- und zugleich Rechtsdepartemente der Kreisdirektionen.

Da das Eisenbahnwesen mehr mit der Technik zu thun hat, als mit der Jurisprudenz, so könnten sich die Techniker auf jeden Fall und mit noch viel mehr Recht über ungenügende Berücksichtigung bei der Ernennung der Kreiseisenbahnräte beklagen, als die Juristen.

— a —

### Miscellanea.

**Rohrgeflecht-Verkleidung von Heizkörpern.** In den letzten Jahrzehnten hat die Anwendung von Centralheizungen in Wohn- und Geschäftshäusern ungemein an Bedeutung gewonnen. Man kann sogar sagen, dass die



Mehrzahl der besseren Bauten heutzutage mit einer Warmwasser- oder Niederdruckdampfheizung versehen ist. Die Vorteile solcher Anlagen sind jedem bekannt, ebenso der Nachteil, der hauptsächlich in der Schwierigkeit liegt, die Heizkörper geschmack- und stilvoll zu verkleiden. Die