

Die Wahl der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22077>

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.

gehörte, war Hannover durch seine treue Pflege der gotischen Baukunst bekannt. Jetzt ist diese Pflege als Specialität erloschen, die Hannover'schen Architekten atmen wieder auf und probieren ihre Kräfte auf allen Gebieten der Kunst. *Borgemann* zeigt gelungene polychromische Anwendung des Backsteines bei Privathäusern. Prof. *Haupt* wendet beim Bau der Lange-Stiftung moderne Motive in gedrängter Teilung an. Die Applikation metallener Ornamente spielt dabei eine nicht unbedeutende Rolle. — *Lorenz* bringt eine Reihe von Villen, die trotz ihrer reichen Darstellung doch wenig Interessantes bieten. — *Schaedler* entwickelt grosse künstlerische Thätigkeit; seine Waldwirtschaft Listerturm hat malerischen Reiz und seine Fassade der St. Georgspassage zu Hannover ist eine ausgezeichnete Leistung: die Formen sind diejenigen der norddeutschen Renaissance, und eine schöne koloristische Wirkung wird durch das mächtige rote Hauptdach und die kleinen grünen Dächer der Anbauten erzielt.

Ausser diesen Ausstellungen von Vereinigungen einzelner Städte besteht eine allgemeine Abteilung für Architekturwerke aus allen Teilen des Reiches. Bei der *kirchlichen Baukunst* dieser Abteilung ist der Entwurf von *Berger* (Wiesbaden) für seine Christuskirche in Barmen zu erwähnen; dieselbe zeichnet sich durch einen kecken Aufbau im Uebergangstil aus. Im Rokokostil ist die Kirche zu Oppach von *Richter* in Dresden durchgeführt, anziehend in der Einfachheit ihres malerischen Umrisses. — Die bedeutendste Ausstellung dieses Faches liefert jedoch *Weidenbach* (Leipzig), der mit einer grossen Zahl von Renaissance- und gotischen Kirchenbauten in Sachsen auftritt. Baurat *Tornow* zeigt mehrere vorzüglich gezeichnete Blätter des Hauptportals des Domes zu Metz. Dieses Werk ist so schön ausgeführt, dass die Entfernung eines monumentalen Portikus aus der Zeit Ludwig XV, welche der Neubau zur Folge hatte, nicht allzu schmerzlich empfunden wird, aber im allgemeinen ist die Entfernung historischer Zuthaten ein gewagtes Experiment und gewöhnlich tritt an die Stelle eines malerischen Ensembles trockene Stilrichtigkeit.

Auf dem Gebiet der *Monumental-Profanarchitektur* ist Prof. *Neckelmann* (Stuttgart) durch sein Landesgewerbemuseum in Stuttgart vertreten; *Rosbach* (Leipzig) durch Universitäts-Bauten in Leipzig, beide Entwürfe in antikisierender Renaissance. Von *Rosbach* ist auch ein sehr schönes Modell der Leipziger Bank im Palladiostil ausgestellt.

An Ausstellungsbauten sind die Entwürfe von *Drechsler* und von *Latrig* und *Clages* für das Vergnügungs-Eck beachtenswert, von der Pariser Weltausstellung sehen wir den malerischen Pavillon für die deutsche Schifffahrt (Architekt *Thielen* in Hamburg); diesen Bau krönt ein hoher Leuchtturm und ziert ein grosser Fries mit gemalten Seelandschaften. Hier sieht man auch den nicht ausgeführten genialen Entwurf von *Hofmann* zu dem Repräsentations-Haus des deutschen Reiches.

Von *Verwaltungsgebäuden* besitzt diese Abteilung zwei vorzügliche Beispiele, nämlich das Haus des norddeutschen Lloyd zu Bremen von *Poppe*, in norddeutscher Renaissance aus blauem Backstein, kühn und originell, auch ausgezeichnet dargestellt; ferner das Dienstgebäude für das Ministerium in Rudolstadt (*Ad. Hartung*, Berlin) in vornehmem Barockstil gehalten.

Entwürfe zu *Denkmälern* sind zahlreich vertreten; sie sind meistens ganz dekorativer Art, und nicht für eine etwaige Ausführung studiert; zu den phantasiereichsten gehören die Kompositionen von *Schumacher* und *Möbius*.

Die *Privatarchitektur* ist durch Geschäftshäuser und Villen reich vertreten. — Unter den ersteren ist das Bierhaus Bürgerhalle in Stuttgart von den Architekten *Schmöbl* & *Stachelin* zu erwähnen. Unter den *Villenerbauern* hat *Ziegler* in Breslau mehr Verdienst mit seinem reizenden Landhaus in gotischem Stil als *Schümiöben* und *Michel* mit ihrer ungeheuer reichen, überladenen Villa für Kommerzienrat Gumbt, oder als *von Hoven* in Frankfurt mit seinen etwas schablonenhaften Schlössern am Rhein. — Eine verdienst-

volle Arbeit ist die Villa Classen von Architekten *Pützer* in Darmstadt. Hübsche moderne Interieurs sind diejenigen von *Blomberg* in Leipzig, der ein Jagdzimmer ausstellt und von *Watzlawik* Bauernstube und Diele einer Villa in Dresden.

Interessante Aufnahmen und Rekonstruktionen führt *Weichhardt* mit Originaltafeln zum Werk „Pompeji vor der Zerstörung“ vor*). Aber anmutiger und geschickter dargestellt finden wir die Reiseskizzen und Ansichten alter deutscher Städte (*Brantzky* in Köln).

Die deutsche Bauausstellung 1900 bekundet ein eifriges Streben nach einem neuen Ausdruck des architektonischen Gedankens; wenn auch die Wege noch etwas unsicher sind, so wird doch manches Gute aus dieser Gährung hervorgehen — kein Stil ist vorherrschend, aber durch die gleichzeitige Anwendung aller Stile gewöhnt sich der Architekt an eine freiere Behandlung der Formen.

Die Wahl der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,

welche schon vor acht Tagen hätte stattfinden sollen, ist in Folge des Antrages Geilinger verschoben worden. Es war dies ein glücklicher Gedanke des Antragstellers, denn dadurch wurde auch weiteren Kreisen der Bevölkerung unseres Landes Gelegenheit geboten, sich über diesen nach seiner Tragweite *bedeutungsvollsten* und *folgeschwersten* Akt in der Organisation der Bundesbahnen auszusprechen.

Die öffentliche Meinung folgt demselben mit gespanntem Interesse, weil sie das Gefühl hat, dass der künftige Erfolg der Bundesbahnen wesentlich von der Zusammensetzung ihrer obersten Behörde abhängt.

Ueber diese geben die in unserer letzten Nummer erwähnten zwei Listen nähere Anhaltspunkte. Da bis heute den betreffenden Namen kein Dementi gefolgt ist, so dürfen wir wohl annehmen, es habe mit denselben seine Richtigkeit. In der ersten Liste werden *zwei* Techniker und *drei* Verwaltungsmänner, in der zweiten *ein* Techniker und *vier* Verwaltungsmänner vorgeschlagen.

Wir sind nun weit davon entfernt, den technischen Kastengeist so weit zu treiben, dass wir eine Mehrheit der Vertreter technischer Berufsrichtung in dieser Behörde beanspruchen wollten. Im Gegenteil kann es nur begrüsst, ja sogar als erforderlich bezeichnet werden, wenn tüchtige, erprobte Verwaltungsmänner in dem Kollegium sitzen. Solche formalistisch meist fein ausgebildete Kräfte eignen sich die Grundsätze, nach welchen eine grosse Unternehmung zu verwalten ist, in der Regel sehr leicht an. Sie sind schon wegen der vielfachen, mit dem Bau und Betrieb der Bahnen verbundenen rechtlichen Fragen erforderlich, sie vertragen sich meist vorzüglich mit den Technikern, die sie in mancher Hinsicht ergänzen und haben in Personalfragen oft grosse Gewandtheit.

Mithin können wir uns wohl mit den vorgeschlagenen drei Verwaltungsmännern einverstanden erklären; es sind dies tüchtige Beamte, die in ihrer langjährigen, hervorragenden Thätigkeit vorzüglich Dienste geleistet haben und von denen in ihrer neuen Stellung mit Recht gleiches erwartet werden darf. Unverständlich jedoch für Fernerstehende und mit den persönlichen Qualifikationen nicht Vertraute ist die Nomination eines Bankdirektors. Das Finanzwesen der Staatsbahn ist doch etwas verschieden von demjenigen der Privatbahnverwaltungen, da die Geldbeschaffung Sache des Bundes ist und die laufende Finanzverwaltung einen fachmännischen Direktor kaum beschäftigen dürfte.

Wenn jedoch, wie aus der einen Liste ersichtlich, die Absicht bestehen sollte, die technische Mitwirkung auf *ein einziges* Mitglied zu beschränken und, wie ferner anzunehmen ist, die Oberleitung der Bundesbahnen in die Hände eines Nichttechnikers zu legen, so könnten wir solchem Vorgehen unseren Beifall nicht zollen.

*) S. Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXX Nr. 21—24.

Wir betonen hier nochmals, dass uns dabei nicht die Interessen des technischen Standes allein massgebend erscheinen, sondern dass wir vornehmlich das Wohl und Gedeihen unseres neuen schweizerischen Unternehmens im Auge haben, das mit der zukünftigen Prosperität unseres Landes innig verknüpft ist.

Schon die ständige Kommission und der Verwaltungsrat haben an einer glücklichen Zusammensetzung der Generaldirektion ein fundamentales Interesse. Der Verwaltungsrat ist gleichsam das Bindeglied zwischen der Exekutivgewalt der Bahnverwaltung und dem Publikum. Er wird demgemäss die Verfügungen der ersteren zu verantworten, und die Wünsche und Bedürfnisse des Publikums in der Verwaltung zu vertreten haben. Je nach der mehr oder weniger richtigen Bildung der Generaldirektion werden die Geschäfte mit mehr oder weniger Reibung erledigt. In der Generaldirektion vereinigen sich die hauptsächlichsten Funktionen der Verwaltung: die *Initiative*, die *Executive* und die *Kontrolle*. Die Wahl der Generaldirektion ist also gewissermassen das Programm nach den gegebenen drei Richtungen; die einzelnen Namen sind nicht mehr Personen, sondern Bestandteile dieses Programmes. Nun scheint uns, dass die *Executive* und die *Kontrolle* gut, die *Initiative* dagegen nicht hinreichend vertreten sei. Führen wir diesen Gedanken etwas weiter aus:

Wie oft ist schon hervorgehoben worden, dass die Schweiz, ausser ihrer Naturschönheit, die im wirtschaftlichen Sinne auch ein Kapital darstellt, ein an Naturprodukten armes Land sei. Sie ist deshalb immer mehr auf die Steigerung der Arbeitskräfte ihrer Bewohner angewiesen. Eine der bedeutendsten Industrien des Landes, die des Eisenbahnbetriebes, geht nun zum grössten Teil an den Staat über. Weil dieselbe in ihrer bisherigen Zerstückerung und Ohnmacht nicht zur Entfaltung gelangen konnte, haben wir die Bahnen verstaatlicht, und nun bildet diese Eisenbahn-Industrie eine eigentliche *Nationalindustrie*, auf deren Entwicklung wir unsere Kräfte verlegen wollen. Mit dem Fremdenverkehr, den anderen Industrien und Gewerben und der Hebung unseres Wohlstandes steht sie in inniger Beziehung. Ferner darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass unser Verkehrswesen vom Ausland in eine bedrohliche Konkurrenz gesetzt wird, die wir nur aushalten können, wenn unsere Eisenbahntechnik mindestens auf der Höhe derjenigen unserer Nachbarn steht.

Was hat unsere Maschinen-Industrie auf so hohen Rang gehoben, dass sie in Paris die Bewunderung aller fachmännischen Besucher fand? Ihre den neuesten Fortschritten entsprechenden Leistungen und ihre nie ruhende Thätigkeit, die Errungenschaften der Technik sich möglichst rasch zu eigen zu machen.

Was erwartet die öffentliche Meinung von den Bundesbahnen? Doch nicht bloss eine Firmenänderung, bei welcher die alten Mängel konzentriert und vereinheitlicht, der alte Fahrpark frisch angestrichen und mit dem eidg. Wappen geschmückt wird. Man erwartet im Gegenteil für den Anfang wahrscheinlich nur zu viel: Vermehrung der Züge und Fahrgeschwindigkeiten, Herabsetzung der Taxen und Besserstellung der Angestellten. Man hofft, dass beim Uebergang von ausländischen Bahnen auf die schweizerische Staatsbahn das Gefühl nicht vorherrsche, es sei damit gleichzeitig der Uebergang auf einen wesentlich reduzierten sekundären Betrieb verbunden.

Ist es möglich diese vielfachen Wünsche zu erfüllen? Im allgemeinen darf der Meinung beigestimmt werden, die auch schon von anderer Seite in trefflicher Weise ausgeführt wurde, nämlich dass die Vervollkommnung der Technik immer ein ökonomisches Ergebnis haben muss. Sie wird es ermöglichen, gleiche Leistungen mit geringerem Aufwand, oder grössere Leistungen mit gleichem Aufwand zu erzielen. Dieses Moment, auf dem auch die ganze Konkurrenzfähigkeit mit dem Auslande beruht, setzt aber zu dessen Verwirklichung eine gewisse Initiative voraus. Die Generaldirektion sollte daher nicht ausschliesslich aus Elementen zusammengesetzt sein, welchen, in technischen

Fragen wenigstens, diese Initiative mangelt. Vornehmlich wird es sich darum handeln, den Betrieb auf Grund der technischen Vervollkommnung auf *wissenschaftlicher* Grundlage weiter auszubilden, um darin das höchst mögliche zu erreichen. Auf welchem Wege aber dieser Zweck erreicht werden kann, darüber fehlt es an jeder Andeutung. Wesentlich neue Gesichtspunkte sind in den bisherigen Programmen und Kundgebungen überhaupt nicht zu erkennen, offenbar weil man solche nicht gefunden hat.

Diese können nur bei den *Technikern* der Generaldirektion gesucht und gefunden werden, sofern denselben die erforderliche *Beherrschung des ganzen Eisenbahnwesens* und eine selbständige, wohlüberdachte Initiative zukommt. Das sind jedoch grosse Anforderungen, welche nur von *den Besten* erfüllt werden können. Es genügt ferner nicht, dass jeder einzelne Techniker sein Ressort gut verwalte, sondern es ist eine leitende technische Persönlichkeit notwendig, welche das Hauptziel: Hebung der technischen, kommerziellen und ökonomischen Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen durch die stete Ausbildung und Vervollkommnung ihres technischen Apparates zu verfolgen im stande ist. Diese Einheitlichkeit kann durch eine kollegiale Behandlung nicht ersetzt werden, wobei oft zufällige und widersprechende Mehrheiten zu stande kommen, die weit entfernt sind, einem einheitlichen Gedanken zu entsprechen.

Wir resümieren deshalb unsere Ausführungen dahin, dass unseres Erachtens eine wirklich produktive Hebung der Bundesbahnen *nur von den Technikern* ausgehen kann und zwar nur dann, wenn einem derselben die leitende Stellung zugestanden wird.

Miscellanea.

Einführung des elektrischen Betriebes auf der Normalbahn Lecco-Sondrio-Chiavenna. Die Betriebsgesellschaft des adriatischen Netzes der italienischen Eisenbahnen, zu welchem auch die Linien Lecco-Colico-Chiavenna und Colico-Sondrio gehören, hat den Umbau dieser bisher durch Dampflokomotiven betriebenen Linien für elektrischen Betrieb beschlossen und die Erstellung der Elektrizitäts-Anlage der Firma Ganz & Cie. in Budapest übertragen. Die grösste Steigung dieser zusammen 109 km langen Strecken beträgt 22 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser, der auf denselben zur Anwendung gelangt, 300 m. Zur Bemessung der erforderlichen motorischen Energie diente die Annahme einer gleichzeitig fortzubewegenden Nutzlast von 750 t, auf fünf Personenzüge oder auf zwei Personen- und zwei Lastzüge verteilt. Die vier Maschinenaggregate aus je einer Turbine und einer Wechselstromdynamo von je 2000 P. S. enthaltende Kraftstation ist in Morbegno angelegt, woselbst der Adda mittels eines 4800 m langen Zuleitungskanals von 11 m² Querschnitt 25 m³ Wasser entnommen und mit 30 m nutzbarem Gefälle den vier Reaktions-Turbinen zugeführt werden. Der erzeugte Dreiphasen-Wechselstrom von 20000 Volt Spannung bei einer Frequenz von 15 Perioden gelangt in einer Luftleitung, deren drei Drähte je 7 mm Durchmesser besitzen, zu zehn längs der Linie verteilten Transformatoren-Stationen, um hier auf 3000 Volt herabgesetzt und mit dieser Spannung an die aus zwei Drähten von je 8 mm Durchmesser bestehende Luftleitung als Arbeitsstrom abgegeben zu werden; als dritter Leiter dient der Schienenstrang. Der 3000 Volt-Wechselstrom wird durch isolierte, in einer Metall-Röhre eingeschlossene Kabel direkt vom Trolley auf die Primärwicklung von zwei asynchronen Motoren übertragen, welche in Serie mit zwei weiteren asynchronen Motoren des Fahrzeuges geschaltet sind. Hierdurch verfügt man über zwei Geschwindigkeiten von 60 km und von 30 km, die durch Einschalten von Widerständen weiter ermässigt werden können. Die Personenzüge sollen sich aus einem vierachsigen Motorwagen von 300 P. S. Motorenleistung bei ungefähr 50 t Gewicht und 18 m Länge für 60 Reisende und 2 t Gepäck, und den erforderlichen gewöhnlichen Anhängewagen zusammensetzen; von diesen werden dem Zuge bis zu vier Stück beigelegt. Die Zuggeschwindigkeit für Personenzüge ist im Mittel auf den Strecken unter 10 ‰ Steigung mit 60 km, auf jenen über 10 ‰ Steigung mit 30 km in der Stunde projektiert. Zur Beförderung der Güterzüge sind Lokomotiven von 600 P. S. Leistung vorgesehen, welche auf den Rampen bis 10 ‰ Steigung eine Zuglast von 250 t mit 30 km Geschwindigkeit führen können. Nach dem «Electricien», der nähere Angaben über die elektrische Einrichtung der Linie bringt, gedenkt