

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 77/78 (1921)
Heft: 9

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

unter sich. Ihm unterstehen: Bau (einschliesslich Elektrifizierung); Unterhalt und Bewachung; Stations- und Zugsdienst, Rollmaterial, Gemeinschaften, Pachten und Anschlüsse, Werkstätten und Kraftwerke, Betriebsstrom-Angelegenheiten. Das Rechts- und Tarif-Departement ist grösstenteils ein zentralisierter Verwaltungszweig, der sich mit dem Rechtswesen, Tarif- und Propagandafragen, der Verkehrskontrolle, Statistik und der Materialverwaltung befasst. Die Kreisdirektionen gliedern sich in je drei Abteilungen: Bau, Verwaltung und Betrieb.

Ausführlich begründete der Vortragende die vorgeschlagene *Kreiseinteilung* (Lausanne, Luzern, Zürich), die einerseits auf der geschichtlichen Entwicklung der schweizerischen Alpenübergänge beruht und andererseits unter Würdigung der betriebstechnischen, verkehrspolitischen und geographischen Verhältnisse als gegeben erscheint.

Zum Schlusse seiner mit Ueberzeugung und Wärme dargebotenen Ausführungen hofft der Vortragende, dass die schweizerische Technikerschaft dem vorliegenden Gesetzentwurf, dem Werk des Herrn Bundesrat Haab und seines Mitarbeiters Kreisdirektor A. Schrafl, die volle und verdiente Anerkennung nicht versagen werde. Wird doch, wenn der Entwurf Gesetzeskraft erlangt, unser grösstes schweizerisches Unternehmen von der so verhängnisvollen politischen Beeinflussung grundsätzlich befreit und organisatorisch im Rahmen des zur Zeit Erreichbaren vereinfacht. Wenn der neuen Form auch *ein neuer freier Geist* eingehaucht wird, dann werden sich allmählich auch die unbedingt nötigen grossen Ersparnisse einstellen, die das Volk von der Reorganisation der S. B. B. erwartet.

*

Anschliessend an den kräftigen, anhaltenden Beifall der Versammlung richtete der *Vorsitzende* Worte aufrichtigen Dankes an den Vortragenden, sowohl für seine willkommenen Aufklärungen, wie auch für seine Arbeit als Mitglied der Experten-Kommission.

In der *Diskussion* weist Direktor *J. Bünzli* auf den Zusammenhang zwischen einer prosperierenden S. B. B. und dem schweizer. Landeskredit hin. Wenn im Reorganisationsentwurf auch weniger von den zu erzielenden Ersparnissen und mehr von der Kompetenzerweiterung der einzelnen Abteilungen gesprochen wird, sind durch die geplante Reorganisation doch die Mittel und Wege gewiesen, die nach Massgabe der vorhandenen Mittel den wirtschaftlichsten Betrieb ermöglichen werden; dazu gehört allerdings eine weitblickende Regelung des *Tarifwesens*. Bünzli äussert den Wunsch, dass die geplante Reorganisation, die unsere volle Unterstützung verdient, nicht nur bei den S. B. B., sondern auch bei andern Bundesverwaltungen (z. B. der Post mit ihren acht Direktionen) durchgeführt werden möchte.

Prof. *C. Andreae* dankt dem Vortragenden und den anderen anwesenden Mitgliedern der Expertenkommission für deren tatkräftige Mitwirkung am Reorganisationswerk und äussert die Ansicht, dass der vorliegende Entwurf, der auch auf die politischen Verhältnisse Rücksicht nehmen musste, alles enthält, was zur Zeit erreichbar ist. Die an den S. B. B. geübte Kritik, die meist gegen deren Leiter gerichtet ist, entbehrt insofern oft der Berechtigung, als nicht die leitenden Personen Schuld sind am „Geist“ der in der S. B. B.-Verwaltung herrscht, sondern die seinerzeit gemachten Fehler, als Rückkauf und Organisation miteinander verwickelt wurden. Zum Verständnis der heutigen Sachlage erinnert Andreae an die historische Entwicklung des Rückkaufs der verschiedenen schweizerischen Bahnnetze und der damals aus politischen Erwägungen geschlossenen Kompromisse zwischen Befürwortern der Zentralisation und der Dezentralisation. Die von Direktor Bener gebrachten Vergleiche will Andreae nicht alle ohne Kritik hinnehmen. Die S. B. B. weisen andere Zugsleistungen auf als die Rh. B., die ihrerseits als Gebirgsbahn mit Wintervhältnissen wieder nicht ohne weiteres mit den S. B. B. in Parallele gesetzt werden kann. Bahnen miteinander zu vergleichen ist überhaupt ein ungemein schwieriges Problem. Mit Direktor Bünzli ist Andreae der Ansicht, dass die von der Reorganisation zu erwartenden reinen Ersparnisse nicht so gross sein werden wie allgemein angenommen wird; die grosse Vereinfachung jedoch, die sie bringt, wird den Nutzeffekt durch *Hebung der Arbeitsfreudigkeit* verbessern. Der vorliegende Entwurf ist durchaus zu begrüessen und zu unterstützen, denn er bringt uns dem, bereits beim Rückkauf angestrebten und vom gesamten Schweizervolk erhofften Ziele, nämlich der Abschaffung des komplizierten Apparates der fünf Eisenbahnkreise näher. Im gesamtschweizerischen Interesse

ist zu hoffen, dass der Widerstand der Nebenbahnen und gewisser regionaler Kreise überwunden werde.

Prof. *K. E. Hilgard* gibt seiner Bewunderung über die bei der Rh. B. erzielten Ergebnisse Ausdruck und freut sich als gewesener amerikanischer Eisenbahnbeamter konstatieren zu können, dass amerikanische Ideen in der Schweiz auch in eisenbahntechnischen Fragen und Bauten mehr und mehr beachtet werden. Er erbittet Auskunft über die den „Eisenbahnräten“ zugedachte Tätigkeit, deren Notwendigkeit ihm nicht erwiesen erscheint.

Direktor *M. Ros* vermisst bei den S. B. B. oft das richtige Verständnis für die Lage der einheimischen Industrie und möchte wissen, ob eigentlich die Leitung der S. B. B. eine Verwaltungsbehörde sei, oder ob sie sich auch als Unternehmer zu betätigen habe.

Nationalrat *Dr. E. Klöti* (Mitglied der Expertenkommission) ergänzt Beners Schilderung der durch den Reorganisationsentwurf eingestellten Verbesserungen an der äusseren und inneren Organisation der S. B. B. Die Funktionen des Verwaltungsrates sind vereinfacht worden; die „Eisenbahnräte“, die keinerlei entscheidende Kompetenz haben, sind als Konzession an den Föderalismus zu betrachten. Wichtiger als die Verbesserungen an der äusseren Gestaltung des Verwaltungsapparates sind jedoch jene am inneren Organismus. Als Bauvorstand der Stadt Zürich weiss Dr. Klöti allerlei wenig Erbauliches über den bestehenden schwerfälligen Dienstweg zu berichten. Durch den beinahe völligen Mangel an Kompetenz fehlt heute den unteren Organen der Mut, selbst zu entscheiden, selbst in Fällen wo sie dazu berechtigt wären. Die geplante Reorganisation bringt den Kreisorganen *die nötige Kompetenz* und wird sie dadurch *arbeitsfreudiger* machen und mit einem neuen Geist durchdringen.

Oberingenieur *E. Höhn* spricht aus seiner Praxis als Bundesbahnbeamter und verurteilt das von ihm beobachtete Eindringen politischer und persönlicher Einflüsse in das Arbeitsverhältnis, wodurch die Lebensfähigkeit des, einen wichtigen Wirtschaftskörper bildenden Organismus der S. B. B. gefährdet wird. Er kritisiert verschiedene Vorkommnisse der letzten Jahre und findet auch die bestehende Gehaltsordnung der S. B. B. schädlich. Die Reorganisation bei der Rh. B., die nur einen Kanton betraf, war verhältnismässig leicht, während bei den S. B. B. die Interessen und Einflüsse aller Kantone mitspielen. Höhn fordert, dass die S. B. B. wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen betrieben, oder dann entstaatlicht werde.

In seinem *Schlusswort* äussert Direktor Bener seine Befriedigung über die Diskussion. Den Kreis-„Eisenbahnräten“ komme mehr die Rolle einer Verkehrskommission zu, in deren Beratung die verschiedenen Ansichten, Misstimmungen usw. zum Ausdruck gebracht werden können. Gegenüber Direktor Ros bemerkte der Vortragende, dass seiner Ansicht nach die Eisenbahnverwaltungen als Verwaltungsbehörden betrachtet werden sollen. Bei der Rh. B. wenigstens wird es der Privat-Industrie überlassen, bei Ausschreibungen usw. Anregungen zu machen. Was die S. B. B. anbetrifft, ist der Referent überzeugt, dass dort zu viele Ingenieure beschäftigt werden, und dass ein Abbau der vielen betr. Bureaux erfolgen müsse. In weiteren Ausführungen betont er nochmals die Zweckdienlichkeit der einheitlichen Leitung von Bau und Betrieb.

Die am Schluss der Diskussion gefasste *Resolution* wurde bereits im Protokoll auf S. 26 ffd. Bd. (9. Juli) mitgeteilt.

Der Aktuar: *M. M.*

Stellenvermittlung.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Stellen suchen: 6 Arch., 12 Bau-Ing., 5 Masch.-Ing., 4 Elekt.-Ing., 10 Techniker verschiedener Branchen (und techn. Hilfspersonal). (NB. Bewerber zahlen eine Einschreibgebühr von 5 Fr., Mitglieder 3 Fr.)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Sekretariat des S. I. A.
Tiefenhöfe 11, Zürich 1.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H.

Gesucht von grosser schweiz. Maschinenfabrik ein im Dampfkessel-, Apparaten- und Rohrbau, sowie Akkord- und Kalkulationswesen gründlich erfahrener *Ingenieur* als Chef der Hammer-, Kessel- und Kupferschmiede. (2294)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. E. P.
Dlanastrasse 5, Zürich 2.