

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 27

Artikel: Zur Neubestellung der S.B.B. Generaldirektion
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37382>

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: 06.01.2025

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

viele Bauten wären aufzuzählen. Diese Umriss mögen indessen genügen, uns einen Begriff zu geben von dem enormen Umfange der von ihm bewältigten Aufgaben. Keine Arbeit war ihm zu viel; vom Achtstundentag wusste er nichts; auch ausser der Dienstzeit beschäftigte den Dahingeshiedenen das Wohl und Wehe der Schweizerischen Bundesbahnen unablässig. Seine freien Samstag Nachmittage sowie Sonntagsausflüge und Ferienreisen hatten sehr oft die Besichtigung technischer Werke zum Ziel. So suchte er seinen Gesichtskreis zu erweitern und aus fremden Erfahrungen zu lernen, zum Nutzen und Frommen der Bundesbahnen.

Als Ingenieur hätte er wohl manche baulichen Anlagen gerne grosszügiger ausgeführt als es möglich war. Im Interesse der Verwaltung musste er aber jene Zurückhaltung üben, die ihm die zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel auferlegten. Er hatte daher oft die undankbare Aufgabe, den nicht selten weitgehenden Begehren und Wünschen kantonaler und kommunaler Behörden und Privater entgegenzutreten zu müssen. Er tat dies im Bewusstsein der Pflichterfüllung und im Vertrauen darauf, dass man später einmal seiner Wirksamkeit Gerechtigkeit widerfahren lassen werde.“

„Im Auftrage der Generaldirektion und des Verwaltungsrates möchte ich hier erklären, dass Otto Sand den schweizerischen Bundesbahnen unvergessliche Dienste geleistet hat und dass ihm vom Schweizervolk der verdiente Dank für seine unermüdete, fruchtbare Arbeit und seine Pflichttreue ausgesprochen wird.“ —

Namens der Berufskollegen nahm der Präsident des S.I.A., Prof. A. Rohm, auch für die G.E.P. sprechend, von dem verstorbenen Freunde Abschied. Seiner Rede seien die nachfolgenden Sätze entnommen, die wohl die Empfindungen Aller zum Ausdruck bringen, die dem Verewigten als Kollegen näher standen.

„Otto Sand war einer der Unsrigen, einer von denen, die durch alle Stürme des Lebens ihrer alma mater und dem gewählten Berufe mit ganzer Zuneigung treu geblieben sind. Er gehörte zu uns nicht nur von berufswegen, sondern auch in seinem manchmal etwas derben Auftreten — denn wer sich als Ingenieur in leitender Stellung im Kampfe mit den Naturkräften wie mit den Menschen durchringen muss, dem bleibt es nicht erspart, dass auch die äussere Schale im Sturm erhärtet. Wir Alle wissen aber auch, welch warmes Gemütsleben sich bei Sand hinter der rauhen Schale verbarg. Wir wissen, dass es ihm schwer fiel, sich so zu geben, wie sein Inneres war, aber diejenigen, die mit ihm traute Stunden der Geselligkeit verbringen konnten, wie jüngst noch an der Generalversammlung der G.E.P. im schönen Tessin, werden sich stets seines geraden, offenen und lauten Charakters erinnern.

Als Ingenieur hat Sand zweifellos viel gelitten. Er war in einer höchst exponierten Stellung, in der sein Verhalten zu kritisieren jeder Schweizerbürger sich für berechtigt hielt. Er hat als Ingenieur gelitten, weil er oft zu Unrecht, sogar in Dingen, die ihn gar nicht betrafen, angegriffen wurde, wie es eben keinem erspart bleibt, der sich im öffentlichen Leben betätigt. Besonders bitter hat Sand jene ungerechtfertigten Angriffe empfunden, die dem ihm so lieb gewordenen Werk der S.B.B.-Elektrifizierung galten. Als Vertreter des S.I.A. muss ich neuerdings am Grabe eines Kämpfers mein schmerzliches Bedauern darüber äussern, dass selbst in technischen Kreisen oft so wenig Solidarität zu spüren ist, dass wir so oft gegeneinander statt miteinander das gemeinschaftliche Ziel erstreben.

Im Namen des S.I.A., insbesondere seiner Sektion Bern, der der Verstorbene während 20 Jahren angehört hat, nicht minder aber auch namens der G.E.P., deren Ehrenmitglied er war, sprechen wir den Angehörigen des lieben Kollegen unsere tiefgefühlte Teilnahme aus. Wir danken Otto Sand für alle Freundschaft, die er uns geboten, und für all' das, was er dem Lande gegeben hat!“ —

Zur Neubestellung der S. B. B.-Generaldirektion.

So sehr es uns widerstrebt, sozusagen im gleichen Atemzuge mit dem Nachruf auf Sand von seinem Nachfolger zu sprechen — das gefährdete Interesse der S. B. B. zwingt dazu.

Aus Bern erfahren wir von unterrichteter Seite, dass politische Aspirationen am Werke seien, um an Stelle des Ingenieurs Sand einen juristisch geschulten, womöglich ostschweizerischen Verwaltungsbeamten zu setzen. Da die Generaldirektion kurz nacheinander in den Herren Dinkelmann und Sand ihre beiden einzigen

Ingenieure verloren hat, bestünde sie demnach aus lauter Juristen, da auch die verbleibenden Herren Zingg und Niquille dieser Fakultät angehören. Was das, gerade im Moment der Reorganisation unseres grössten und so eminent *technischen* Staatsbetriebes zu bedeuten hätte, wird jeder ermassen, der auch nur eine Ahnung hat von den Aufgaben, die an den Vorsteher des Baudepartements herantreten.

Wäre somit die Berufung eines Juristen an sich schon höchst bedauerlich, so würde sie geradezu unbegreiflich angesichts des Umstandes, dass ja die Nachfolgeschaft Sands klar gegeben ist und die *sachlich* in jeder Hinsicht einwandfreie Lösung sich förmlich aufdrängt. Wenn die S. B. B. so gutes eigenes Holz zur Verfügung haben, wie dies nach allgemeinem Urteil der fachtechnischen Kreise der Fall ist, wäre es doppelt verfehlt, wollte man z. B. einen Zürcher um des „Zürchers“ willen wählen. Mit diesem unheilvollen Kantönlisystem der Herren Politiker muss in derartigen Fragen, wo es sich um die Wahl von Sachverständigen, von *Fachmännern* handelt, endlich einmal gebrochen werden.

Diese Stellungnahme, in der wir uns eins wissen mit der ganzen Technikerschaft unseres Landes, hat mit Standesfragen gar nichts zu tun. Es handelt sich für uns nur um die Sache, um die *sachlich* richtige Lösung, für die einzig ein in Bau, Betrieb und Verwaltung erfahrener und bewährter *Fachmann* in Frage kommen kann. Wir zählen auf die Einsicht des Chef des Eisenbahndepartements, wie der ganzen Wahlbehörde, die sich in dieser, für unsere S. B. B. lebenswichtigen Frage ihrer Verantwortung bewusst bleiben werden.

Miscellanea.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Die „N. Z. Ztg.“ vom 21. d. M. (Nr. 1836) veröffentlichte folgende, vermutlich „offiziöse“ Verlautbarung über die jüngsten Verhandlungen der „Zentralkommission“ in Strassburg:

„In der eben zu Ende gegangenen Session der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die vom 5. bis 17. Dezember dauerte, wurden über eine grössere Zahl von Geschäften Beschlüsse gefasst, die für die Schiffahrt von Bedeutung sind (Jahresbericht, Passformalitäten, Ausstattung der Schiffe mit Trinkwasser, Vorgehen mit Bezug auf die Revision der Mannheimer Akte). In der Frage des Ausbaues des Rheins unterhalb Basel fasste die Kommission eine Resolution, die im wesentlichen folgenden Inhalt hat: Das von Frankreich vorgelegte Projekt (das bekanntlich einen linksrheinischen Seitenkanal vorsieht) bezieht sich vorläufig nur auf die Strecke Hünningen-Kembs.¹⁾ Die Kommission stellt fest, dass Frankreich bereit ist, in Ergänzung seines Projektes u. a. folgende Bedingungen anzunehmen: ausreichende Möglichkeit für die Schiffe, Anker zu werfen; Kanal und Schleusen fertigzustellen und für die Schiffahrt benützlich zu machen, bevor die Arbeiten für das Stauwehr im Rhein begonnen werden; Vergrösserung der proj. Schleuse auf 185 Meter mal 25 Meter mit Möglichkeit der Verlängerung auf 270 Meter; Erstellung einer zweiten Schleuse von 100 Meter auf 25 Meter; Erstellung eines obernen Vorhafens von mindestens 1000 Meter Länge, 75 Meter Breite und mindestens drei Meter Tiefe (Wassergeschwindigkeit während der Schleusenfüllung höchstens 20 Zentimeter in der Sekunde); Erstellung eines untern Vorhafens von 500 Meter Länge und gleicher Breite; Bedienung der Schleusen zu allen Tages- und Nachtzeiten, sowie an Sonn- und Feiertagen; unentgeltliches Hereinbringen der Schiffe in die Schleusen und Herausziehen aus denselben; unentgeltliche Beleuchtung des Kanals und der Schleusenzugänge; Anbringung zweier Wendebecken von 400 Meter Länge, 200 Meter Breite und mindestens drei Meter Tiefe im Oberwasserkanal; Vornahme von Baggerungen an der Ausmündungsstelle des Unterwasserkanals; Unterstellung der Schiffahrt auf dem Kanal unter die gleiche internationale Ordnung wie im Rheine selbst; Verzicht auf die Erhebung irgend einer Abgabe oder Taxe für die Benützung des Schiffahrtsweges und der Schleusen. (Die Rechte und Pflichten, die aus Art. 358 des Versailler Vertrages hervorgehen, bleiben vorbehalten).

Die Prüfung der Frage der Wassergeschwindigkeit für den ganzen Kanal hat sich die Kommission noch vorbehalten. Darüber und über die Frage einer allfälligen Ausdehnung des Staus bis über die Schweizergrenze hinaus wird Frankreich sich mit den

¹⁾ Vergl. Seite 243 ff. letzten Bandes (Mai/Juni 1921), sowie unsern Sonder-Abdruck „Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffahrtsfragen“