

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 19

Artikel: Die Geschäftseinteilung der Generaldirektion
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22082>

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: 14.03.2025

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

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 heranreten 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 Unfallsentschädigungen.

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.

die Oekonomie des Betriebes von hervorragender Bedeutung sein: Hier wird auch die Centralisation im weitesten Masse platzgreifen müssen. Während die Bauprojekte den Kreisdirektionen zur Ausarbeitung überlassen werden können, werden die Rollmaterialnormalien unbedingt von der Generaldirektion aufzustellen sein. Der Bau aller neuen Materials wird ihr direkt unterstellt sein, ebenso die so wichtige Beschaffung des Brenn- und Schmiermaterials. Die Generaldirektion wird die so wichtige Verteilung der Güterwagen direkt zu leiten haben und über die Ausnutzung des Rollmaterials, die Werkstätten zum mindesten, eine sehr intensive Kontrolle ausüben müssen.

Gegen diese Vorschläge könnte nicht ohne Berechtigung eingewendet werden, dass die Einteilung eine bereits gegebene sei. Sie ist allerdings in eine bundesrätliche Verordnung aufgenommen worden; allein der Verwaltungsrat könnte dagegen Vorstellung erheben und der Bundesrat könnte auf die Sache zurückkommen. Hat doch der Verwaltungsrat bereits sich über die Bestimmung des Art. 11 der gleichen Verordnung betreffend die Zahl der Mitglieder der ständigen Kommission „sans façon“ hinweggesetzt.

Nach unserem Vorschlage würden dann drei Techniker und zwei Verwaltungsmänner in die Generaldirektion einzutreten haben, ein Verhältnis, welches der Sache viel besser entsprechen dürfte.

Miscellanea.

Der III. internationale Acetylen-Kongress zu Paris hat vom 22. bis 28. September getagt und über eine Reihe technischer Fragen mit Bezug auf die Erzeugung und die Verwertung des Calcium-Carbids und Acetylens verhandelt. Einem Vortrag *Guilberts* über den gegenwärtigen Stand der Carbide-Fabrikation in Frankreich ist zu entnehmen, dass die Liste der gegenwärtig in Betrieb befindlichen und im Jahre 1901 in Funktion tretenden Fabriken 30 Werke mit 85 000 P. S. umfasst. Auf Anregung des Präsidenten machten auch einige ausländische Delegierten Angaben über den Stand der Fabrikation in ihren Ländern. Demnach bestehen in Schweden 4 Werke mit einer Produktion von 12 000 t, in England verfügt die Calciumcarbid-Industrie über 11 000 P. S., in den Vereinigten Staaten ist die Produktion auf 80 t pro Tag angestiegen, in Deutschland stehen 5, in der Schweiz 7 Werke mit zusammen 21 000 P. S. in Betrieb. — Auf den Inhalt einzelner interessanter Vorträge werden wir noch zurückkommen; erwähnt sei, dass eine Anzahl auf dem Kongress nicht erledigter Fragen einer aus Franzosen zusammengesetzten permanenten Kommission mit Sitz in Paris überwiesen wurde, die ausländische Korrespondenten haben soll. Zum Vorsitzenden der Kommission wurde General Sebert, als Kongressort für 1901 Genf gewählt.

Ein unangenehmer Zwischenfall, über welchen die «Zeitschrift für Calciumcarbid-Fabrikation und Acetylen-Beleuchtung» berichtet, hat den Verlauf des Kongresses getrübt. Anlass zu diesem Zwischenfall gab die Animosität der französischen Acetylentechiker gegen ihren Landsmann *Bullier*. Bekanntlich ist in Frankreich das in Deutschland bereits als nichtig erklärte *Bullier'sche* Patent, welches diesem fast ein Monopol auf die Herstellung von Calciumcarbid gewährt, aufrecht erhalten worden und Herr *Bullier* geht in rigoroser Weise mit Ersatzansprüchen wegen Patentverletzungen vor. Die hierdurch erregte Misstimmung kam am ersten Verhandlungstage schon anlässlich der Wahl der drei Vicepräsidenten zum Ausdruck, wobei *Bullier* die weitaus geringste Stimmzahl erhielt; und selbst die Nomination des um die Elektrometallurgie ungemein verdienten Chemikers *Prof. Moissan* zum Ehrenpräsidenten des Kongresses war auf starken Widerspruch gestossen, weil die französischen Acetylentechiker wegen seiner engen Verbindung mit *Bullier* und der Unterstützung desselben bei dem Bestreben zur Monopolisierung der Calciumcarbid-Industrie gegen ihn erbittert sind. — Als nun einer der Vortragenden, Herr *Pitavel*, über die Entwicklung der Calciumcarbid-Industrie in den verschiedenen Ländern referierte, kam es zum Skandal. Nachdem der Redner nämlich mit Auszeichnung die Namen *Wöhler*, *Beilstein*, *Magnenne*, *Borchers*, *Acheson*, *Havé*, *Wilson* genannt hatte, konstatierte er mit Bedauern, dass die Entwicklung der Industrie in Frankreich durch einen Mann bedroht werde, und unter dem lauten Beifall der Zuhörer versuchte er seine Behauptung zu beweisen. *Bullier* protestierte gegen diese Ausführungen, die er als vollkommen falsch und tendenziös erklärte. Andere jedoch nannten sie den

Ausdruck der lautereren Wahrheit, und unter allgemeiner Unruhe verliess *Bullier* den Saal.

Der Präsident erklärte, dass er es für seine Pflicht gehalten habe, jeden sprechen zu lassen, und rief die Versammlung zum Zeugen dafür an, dass sein Verfahren vollkommen unparteiisch gewesen und dass nichts geschehen sei, was der Würde oder Ehre jemandes zu nahe treten könnte. Am dritten Verhandlungstage lief ein Schreiben von *Bullier* ein, worin er einen Vermerk im Protokoll verlangt, dass er gegen die Genauigkeit der von *Pitavel* vorgebrachten Thatsachen Einspruch erhebe, jedoch in der gegenwärtigen Situation nicht antworten könne und infolgedessen seine Demission als Teilnehmer am Kongress erkläre.

Selas-Gasglühlicht. Auf der letzten Gas- und Wasserfachmännerversammlung in Mainz berichtete Herr *Dir. Mollberg* von Greiz über einen von der «Selas»-Gesellschaft in den Handel gebrachten Apparat, dessen Anwendung, wie Lichtmessungen von Gasglühlicht bestätigt haben, eine ganz erhebliche Lichtvermehrung im Verhältnis zum Gasverbrauch ermöglicht. Es sollen mehr als zwei Hefnerkerzen pro Liter stündlichen Gasverbrauch erzielt werden. Zweck des Apparates ist es, erstens den Gasdruck am Brenner in einer konstanten, verhältnismässig grossen Höhe zu halten, und zweitens vornehmlich, das Gas schon in der Leitung in einem gewissen Prozentsatz mit Luft vorzumischen. Auf diese Vormischung ist in erster Linie das bedeutend verbesserte Lichtresultat zurückzuführen. Was den Apparat selbst anbetrifft, so ist derselbe eine doppelte Gasuhr, welche in der einen Abteilung Gas und in der andern Luft befördert und ein gemeinschaftliches Abzugsrohr besitzt. Aus dieser Konstruktion ergibt sich eine gleichmässige Mischung von Luft und Gas, welche den Abteilungen der Gasuhr entspricht und jedenfalls so bemessen ist, dass das Gemisch nicht explosibel wird, sondern die hauptsächlichste Luftbeimischung erst im Brenner erhält. — Um die durch den Betrieb der Uhr für die Lichtwirkung ungünstige Verminderung des Gasdruckes auszugleichen, ist eine künstliche Kraftquelle in der Form eines Aufziehwertes oder eines kleinen Elektromotors vorgesehen, der durch Elemente betrieben werden kann; diese Kraft komprimiert die der Doppelgasuhr zugeführte Luft und zwar auf einen um ein geringes höheren Druck als den der Gasleitung. Die Gasuhr wirkt daher noch etwas saugend auf das Gas aus der Strassenleitung und das Resultat ist ein etwas erhöhter Druck vor dem Brenner. Die Konstanthaltung des Druckes wird durch einen Membranregulator in der Brennerleitung erreicht, indem die Membran bei Ueberschreitung eines Höchstdruckes einen Kontakt in der elektrischen Leitung zu dem Elektromotor unterbricht und daher die Komprimierung der Luft so lange aufhören lässt, bis der Gasdruck wieder gesunken ist. Eine allfällige Ausserbetriebsetzung des Apparates würde immer noch kein völliges Erlöschen, sondern nur eine Verminderung der Leuchtkraft des Brenners zur Folge haben.

Neue Art der Energieverteilung für elektrischen Bahnbetrieb. Eine im «Elektr. Neuigk. Anz.» beschriebene neue Art der Energieverteilung für elektrischen Bahnbetrieb ist *George Westinghouse* vor kurzem patentiert worden. Auf langen Linien erfolgt die Energieverteilung bekanntlich in der Art, dass der in der Generatorstation erzeugte hochgespannte Wechselstrom an verschiedenen Punkten der Bahn mittels Transformatoren und rotierenden Umformern in Gleichstrom niederer Spannung umgewandelt und dieser den Wagenmotoren zugeführt wird. *Westinghouse* zeigt nun, dass es in besonderen Fällen, d. h. bei verhältnismässig schwachem Verkehr anstatt dieses Verteilungssystems vorteilhafter sei, die Bahnlinie in mehrere Teile zu zerlegen und jeden derselben durch eine eigene Unterstation, die durch einen Gasmotor betrieben wird, mit Energie zu versorgen. *Westinghouse* erwähnt, dass die Transformator-Umformer-Unterstationen nicht ununterbrochen arbeiten, aber doch immer unter Strom sein müssen. Bei dem von ihm vorgeschlagenen System hätte ein Zug seinen Abgang von der Endstation der nächsten Unterstation zu melden, in welcher sodann der Gasmotor angelassen und rechtzeitig die elektrische Energie in die Leitung gesendet wird; diese Unterstation giebt die Meldung weiter und stellt ihren Motor, nachdem der Zug ihre Abteilung durchlaufen hat, wieder ab. Erst bei einer nächsten Meldung über den Abgang eines Zuges treten die Unterstationen wieder der Reihe nach in Wirksamkeit. Vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit lässt sich gegen dieses System wohl kein Einwand erheben, da in der That eine Vergeudung von elektrischer Energie auf das geringstmögliche Maass beschränkt ist; ob dieses System aber auch vom betriebstechnischen Standpunkte allen Anforderungen entspricht, muss wohl erst die Erfahrung lehren.

Monumentale Brücke über den Potomac. Die nordamerikanische Regierung hat in Aussicht genommen, zum Gedächtnis des Unabhängigkeitskrieges eine monumentale Brücke über den Potomac zu erbauen, und vier der bedeutendsten amerikanischen Brückenbauer zur Vorlage von Ent-