

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 12

Artikel: Rationalisierung bei der deutschen Reichsbahn
Autor: Wetzel, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42472>

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: 13.03.2025

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

travaux et qui a résolu, de la façon la plus heureuse possible, les grandes difficultés rencontrées. Grâce aux initiatives qu'il a prises, au travail qu'il a fourni, le Conseil aura bientôt la grande satisfaction de voir s'élever, au milieu de ces montagnes suisses, encadré par la majesté de ces hauteurs, un édifice digne de la Société des Nations, un édifice digne d'être, dans l'avenir, le temple de la paix et de la concorde.

Sir Austen Chamberlain prie le Secrétaire général de vouloir bien exposer les projets dans un emplacement où les membres du Conseil auraient toute commodité pour les examiner. Le Secrétaire général dit qu'il fera volontiers le nécessaire.

Le projet de résolution proposé par le rapporteur est adopté, sous réserve de l'interprétation donnée au rapport pendant la discussion.

Le Président tient à formuler le vœu, qui, sans doute, est celui de tout le Conseil, que le bâtiment qui va être construit ici, au bord du lac Léman, grâce au concours de tant de nations — non seulement de nations Membres de la Société des Nations, mais même de pays qui n'en font pas encore partie —, ne soit pas seulement pour l'avenir un symbole, mais l'expression d'une réalité: la réalité de la paix, de la justice internationale et de la solidarité humaine.

Rationalisierung bei der deutschen Reichsbahn.

Seit Jahren sind die Verwaltung und das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen ernstlich und sorgfältig an der Arbeit, den Betrieb der S. B. B. zu rationalisieren.¹⁾ Wenn sich die bereits erzielten Erfolge für die Öffentlichkeit noch nicht scharf genug abheben, so liegt das, wie bekannt, an allen den Belastungen, mit denen die S. B. B. seit Kriegsausbruch und Nachkriegszeit zu Unrecht beschwert sind, wozu in erster Linie die Betriebsleistungen in der Kriegszeit zu Gunsten der Eidgenossenschaft zählen, für die keine entsprechenden Entschädigungen verrechnet wurden, und deren hoher Zinsbetrag die Bahnrechnung noch heute derartig belastet, dass eine Ermässigung der Fahrtaxen und Güterfrachtsätze noch immer nicht stattfinden kann. Im weitern sprechen die verschiedenartigsten Interessen der Kantone mit, die einen rationellen, d. h. rücksichtslosen, nur den Bahninteressen dienenden Abbau in mancher Hinsicht verhindern und erschweren. Man denke an den, an sich ja begreiflichen Widerstand gegen die Aufhebung von Kreisdirektionen, Reparaturwerkstätten u. a.

Bei Betrachtung dieser Situation ist es von Interesse, wie sich die Rationalisierung der Eisenbahnen unserer Nachbarländer vollzogen hat, und da ist es vor allem Deutschland, das in der Rationalisierung seiner Reichsbahn am schärfsten und einschneidendsten vorgegangen ist; die Reichsbahn konnte es, weil sie völlig auf eigene Füße gestellt wurde, und sie musste es, weil ihr der Zwang auferlegt wurde, die Reparationsleistungen an die früher feindlichen Länder in der Hauptsache aus ihrem Betrieb herauszuwirtschaften.

Die Wege, die eingeschlagen werden mussten, um das heute gesteckte Ziel zu erreichen, waren dornenvoll; harte Massregeln mussten getroffen werden, und ist es von hohem Interesse, wie sich in einem am 5. Dez. 1927 in der Handelshochschule zu Berlin gehaltenen Vortrag Reichsbahn-Generaldirektor Dr. Dorpmüller darüber äusserte.²⁾ Seine Ausführungen zeigen ein lebendiges Bild der getroffenen Massnahmen. Es möge davon einiges wiedergegeben werden.

Bei der Personalwirtschaft war eine der härtesten, bedauernswertesten Massnahmen der Personalabbau; vor dem Kriege war man mit 700 000 Menschen ausgekommen, in der Nachkriegszeit war diese Zahl auf 1010 000 Köpfe angeschwollen. 310 000 Beamte und Arbeiter mussten den Dienst der Reichsbahn verlassen, eine bedauernswerte und undankbare Massnahme.

Der Weg der Rationalisierung führte dann zu maschinellen Verbesserungen, zu modernen Beladungs- und Entladungsvorrichtungen für Kohlen, elektrische Aufzüge, Elektrokarren u. a. Vor allem war es aber die Einführung der durchgehenden Kunze-Knorr-Güterzugsbremse, die eine Ersparnis von einem Drittel des gesamten Zugsbegleitungspersonals brachte, sodass 19 000 Köpfe weniger gebraucht wurden.

¹⁾ Vergl. das Sitzungsprotokoll auf Seite 156 dieser Nummer.

²⁾ Vergl. „Verkehrstechnische Woche“ vom 4. Januar 1928.

Red.



Abb. 2. Gummiband-Raupenantrieb der Citroën-Wagen.

So ist es möglich geworden, 1927 mit im ganzen nur 710 000 Köpfen auszukommen, trotzdem 1927 ein Rekordjahr für die Reichsbahn war, die Arbeitszeit gegenüber 1914 stark verkürzt, der Urlaub stark verlängert und ungefähr 20 000 Kriegsinvaliden im Betrieb beschäftigt wurden.

Eine Folge der Rationalisierung der Personalwirtschaft war aber eine gewisse Ueberalterung des Personals, und eine weitere, dass sich der Pensionsfonds ganz gewaltig verstärkt hat. Trotz alledem ist aber zu sagen, dass durch die Rationalisierung auf dem Personalgebiet jährlich 750 Millionen Mark erspart werden.

Eine Hauptaufgabe bei der Rationalisierung ist die Organisation, um jeden der 710 000 Köpfe an die richtige Stelle zu setzen, wo er die besten Dienste leisten kann. Wichtig ist sodann, dass die Zahl der Untergebenen und die Zahl der Vorgesetzten im richtigen Verhältnis stehen. Jeder Stelle soll ferner die grösstmögliche Selbständigkeit eingeräumt werden, ohne übertriebene Aufsicht, wodurch eine wünschbare Dezentralisation erreicht wird. Eine Zentralisation ist dagegen auf folgenden Gebieten notwendig: In der Personalwirtschaft, in den Finanzen und in den zentralen Beschaffungen; diese letzten haben einen ganz ausserordentlichen Nutzen zur Folge. Um bei der Dezentralisation die Verbindungen der Glieder unter einander wieder herzustellen, wird mit Konferenzen und Kommissionen gearbeitet. Die Zahl der Instanzen soll so weit wie nur eben möglich vermindert werden.

Auf einem Punkte allerdings ist der Reichsbahn die Durchführung der Rationalisierung noch nicht gelungen: in der Einteilung der Direktionen, von denen sie zurzeit dreissig besitzt. Wohl wäre eine Reihe von Direktionen entbehrlich, aber ihre Aufhebung findet ihren Widerstand bei den Ländern und bei den Städten.

Dass trotz der Rationalisierungsmassnahmen die Reichsbahn nicht von finanziellen Sorgen befreit ist, hat seine Ursache darin, dass den steigenden Betriebseinnahmen auch gesteigerte Lasten gegenüberstehen.

C. Wetzel †.

Mitteilungen.

Raupenantrieb-Schneepauto Citroën. Zu Ende Januar d. J. ist zum erstenmal der Julierpass (2287 m) durch das Geknatter des Automobilmotors in seiner Winterruhe gestört worden. Vier kleine Citroën-Wagen mit Raupenantrieb, die sich auf unwegsamem Gelände, und sogar im Wüstensand bereits bestens bewährt hatten, haben den Versuch unternommen und glücklich durchgeführt, einen verschneiten Bergpass auf ungebahntem Weg zu überfahren. Die Wagen die wir in Abb. 1 und 2 hier zeigen, mit normalem Seriemotor B 14 von 8 Steuer- und 30 Brems-PS, besitzen Schaltung für sechs Vorwärtsgänge von 1,8 km/h bis 45 km/h. Mit ihrem Gummiband-Raupenantrieb vermögen sie Steigungen bis zu 65% zu überwinden. Für Schneefahrt querfeldein besitzt der Wagen vorn einen breiten aufwärtsgewölbten Schild (Abb. 1), durch den der Schnee zusammengedrückt und der Wagen entsprechend gehoben wird, sodass er im Verein mit den breiten Blechkufen der Vorderräder über den Schnee wegzugleiten vermag. Die Lenkung ist dabei ganz normal; für die Fahrt auf gebahntem Schlittweg werden die unter den Rädern mit Aussparungen versehenen Kufen soweit gehoben, dass der Wagen auf den Vorderrädern rollt. Die Ausbildung des