Zeitschrift: Berner Rundschau: Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik

und bildende Kunst in der Schweiz

**Herausgeber:** Franz Otto Schmid

**Band:** 2 (1907-1908)

Heft: 3

**Artikel:** Unsere Eisenbahnpolitik und die Bundesbahnen

**Autor:** Gubler, Eduard

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-747824

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

## 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 25.11.2025

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

Kritik beschneiden möchten. Wenn aber diese Kritik vor der breiten Öffentlichkeit geschieht, dann soll der Kritisierende auch mit seiner Versönlichkeit dazu stehen, dann soll er Mut und Charakter genug haben, seinen gegenteiligen Standpunkt unter voller Nennung der Namen und Tatsachen zu vertreten und nicht unter dem Schutze der Anonymität Verdrehungen und Verdächtigungen ausstreuen. Wenn einer anonyme Briefe schreibt, von denen doch nur die wenigen Nächstbeteiligten betroffen werden, so kommt er ins Zuchthaus. Wer aber in eine Zeitung verdächtigende anonyme Artikel einrückt, die alle Welt liest, so findet er wohl noch den Beifall seiner Gesinnungsgenossen. Ich weiß nicht, ob so etwas auch zur Religiosität gehört, aber ich möchte doch dem edlen Schreiber das Bild eines Mannes entgegenhalten, den ich von allen Großen dieser Welt am höchsten achte, freilich nicht in engherzig dogmatischer, sondern in allgemein menschlicher Beziehung und wegen dem ja gerade der Entrüstungssturm entbrannt ist: ich meine Jesus Christus. Und zwar achte ich ihn so hoch, weil er furchtlos angegangen ist gegen alles Feige und Unmahre, gegen alle die Pharifäer und Seuchler und die anonymen Artikelschreiber der jerusalemitischen Lokalpresse.



## Unsere Eisenbahnpolitik und die Bundesbahnen.

Bon Couard Gubler.

s gibt in der Schweiz zurzeit wohl keine Landesgegend, die nicht an einem neuen Eisenbahnprojekt direkt interessiert wäre. In der West- und Zentralschweiz sind es vor allem die Projekte für Berbesserung der Zusahrtstinien zum Simplontunnel, der Ausbau des Netzes der durch Erstellung der Brienzerseebahn, dann

ferner die Bestrebungen, den Verkehr von Basel nach dem Gotthard fünftig statt durch Tieferlegung des Hauensteintunnels mittelst des Schafmatttunnels über Aarau-Zug zu leiten, und in der Ostschweiz streiten sich seit Jahren Splügen= und Greina=Bahn um die Priorität. Neben diesen großen Projekten bestehen fast unzählige kleine, benen nur

lokales, vielleicht noch kantonales Interesse zuerkannt werden kann. An all diesen Konzessionsgesuchen ist aber nicht ihre Anzahl das befremdendste. sondern es ist dies die Tatsache, daß alle ihr Entstehen der Privatinitiative, eventuell auch derjenigen eines oder mehrerer Kantone verdanken. So war es vor der Verstaatlichung unserer Hauptbahnen, so ist es geblieben. Im Jahre 1897 haben aber wohl viele Bürger der Berstaatlichung der Bahnen zugestimmt in der bestimmten Erwartung, daß fünftig zu bauende Hauptlinien vom Bunde erstellt und betrieben würden. Das war auch die Ansicht der leitenden Kreise der Bundesbahnen und sogar des Bundesrates. Die Bundesversammlung aber hat eine derartige Interpretation des Rückfaufsgesetzes von 1897 abgelehnt. Man fürchtete sich vor allem vor den finanziellen Konsequenzen, die ein absolutes Eisenbahnmonopol dem Bunde zugewiesen hätte. Um aus irgendwelchen Gründen nicht eine Linie bauen zu müssen, hat die Bundesversammlung sich deshalb die Möglichkeit gewahrt, die Konzession an Private zu erteilen. Das hat allerdings zur Folge, daß neben den Bundesbahnen ein Netz Privatbahnen bestehen bleibt, das mit den Staats= bahnen naturgemäß in Konkurrenz tritt. Wenn man bedenkt, daß gerade die Ausmerzung des Konkurrenzkampfes seinerzeit ein Postulat der Berstaatlichungsaktion war, und man heute sieht, wie wenig systematisch nach dieser Richtung die Interessen der Bundesbahnen gewahrt werden, lo ist es wohl begreiflich, wenn die Frage laut wird: Haben wir eine schweizerische Eisenbahnpolitik?

Die Frage verneinen kann man aber nicht. Ein Rücklick auf die Tätigkeit der Verwaltungsorgane bestäfigt dies. Unmöglich konnten diese direkt nach der Verstaatlichung an den Ausbau des Netzes durch neue Linien schreiten. Erste Aufgabe war neben der Organisation die Konsolidierung der Finanzen unseres größten nationalen Unternehmens, mit dessen Prosperität der Kredit des Landes enger zusammenshängt, als gemeinhin angenommen wird. Und dieser Aufgabe ist die Bundesbahnverwaltung im vollen Umfange nachgekommen. Siezu nur einige wenige Zahlen. Es betrugen:

Patri: r	1903 Fr.	1904 Fr.	1905 Fr.	1906 Fr.
Betriebseinnahmen Betriebsausgaben Betriebskööfsient Amortisationskonto Erneuerungssonds	=0 0 10 10F	114,631,784	120,677,369 80,156,945	132,837,572 87,407,905
	05 50 0/	77,587,053 67,68 %	66,42 °/0	65,80 °/ <sub>0</sub>
	4,307,336 55,510,204	8,836,729 56,849,779	13,651,175 58,613,570	18,754,896 58,775,984

Die Einnahmen unserer Bundesbahnen haben somit im Zusammen= hang mit der wirtschaftlichen Blüte unseres Landes eine rasch steigende

Richtung verfolgt. Doch auch die Betriebsausgaben sind gewachsen und zwar seit 1903 um 20 % und im letten Jahr um 9,04 %; die Betriebs= ausgaben sind lettes Jahr um etwa 1 % weniger gewachsen als die Betriebseinnahmen, so daß der Betriebskoëffizient von 66,42 % auf 65,80 % zurückgehen konnte. Wie sehr man aber bestrebt ist, die Konsolidierung des großen Staatsunternehmens zu fördern, geht aus der reichlichen Bemessung der Abschreibungen hervor. Der Amortisationskonto, der sich im Jahre 1903 auf Fr. 4,307,336 belief, murde Ende 1906 mit Fr. 18,754,896 ausgewiesen und der Erneuerungsfonds beträgt mit Fr. 58,775,984 rund 8 Millionen mehr, als nach dem bestehenden Regulativ nötig wäre. Zu diesen Erfolgen, die nicht anzuerkennen ungerecht wäre, kommen nun noch die gewaltigen Vorteile, die dem Bublikum unmittelbar eingeräumt worden sind. Ich erinnere an die Reduktion der Tarife, Verbesserung der Fahrpläne, Bermehrung der Züge, Erneuerung und Vervollständigung des Rollmaterials, Vergröße= rung und Verschönerung der Bahnhöfe, Anlage doppelspuriger Linien u. a. m. Man hat viel getan in wenig Zeit; man hat geleistet was innerhalb der zur Verfügung stehenden Mittel und bei der wenig großen Elastizität des Budgets eben möglich war. Nur soviel über die bisherige Politik der Bundesbahnen.

Wie steht es nun in Zukunft, in der Zeit, da die Finanzsorgen nicht mehr alle andern Aufgaben in den Schatten stellen? Vorerst ist zu erwähnen, daß die Verstaatlichungsaktion noch vollendet werden muß. die im Übergang der Gotthardbahn an den Bund besteht. Was nun die Erstellung neuer Linien betrifft, so wird freilich die Bundes= bahnverwaltung, resp. das Eisenbahndepartement aus seiner bisher beobachteten Reserve etwas heraustreten muffen. Zu munschen wäre namentlich, daß einmal der Bundesrat veranlagt würde, der Bundes= versammlung in irgend einer Form, aber in einem offiziellen Dokument, auseinanderzusetzen, wie er sich die Entwicklung unseres Nationalbahnneges vorstellt und welches diejenigen Hauptlinien sind, die vom Standpunkt des Bundes als Eigentümer der früheren sechs großen Privatbahnbetriebe erstellt werden sollten, und welche nicht. Ein solches Exposé — gewissermaßen ein "Plan Frencinet" für die Schweiz - ist ein Bedürfnis und würde, der Öffentlichkeit gleichsam als Kührer dienend, viel unangebrachter Kritik zum vornherein die Spike brechen.

Dies ist um so eher am Platze, als in absehbarer Zeit die schweiszerischen Behörden zu den wichtigsten Eisenbahnprojekten sowohl rein schweizerischer, wie auch internationaler Bedeutung Stellung nehmen müssen. Trotz der großen Entwicklung, die unser Eisenbahnwesen seit 1897 genommen hat, war dies bis heute doch nicht dringend nötig.

Denn seit 1897 ist eigentlich nur eine einzige Linie konzediert worden, an der die Bundesbahnen direkt interessiert sind: die Weißenstein= linie. Alle andern Projekte und auch Konzessionen stammen aus früheren Jahren; so auch die Konzession für den Lötschberg.

Wie ich schon im ersten Teil des Aufsatzes ausgeführt, konnten die Bundesbahnen bisher unmöglich sich mit dem Bau neuer Linien befassen. Diese Jahre sind nun vorüber. Die erste neue Linie, die ihr Entstehen der Initiative der Bundesbahn-Berwaltung verdankt, ist das neue Hauensteinprojekt. Es ist zu erwarten, daß weitere solgen. Die Grundzüge der staatlichen Eisenbahnpolitik zu kennen, darauf aber hat das Bolk ein Anrecht.



Bergftunde. Über die frohmütigen Biesengelände hin, dann durch ernften Wald, im wuchtigen Bergschatten bald, bald sonnlichtüberschüttet, bin ich in ein= samem Bormittagsmarsch das bachdurch= rauschte lange Tal herauf und auf die Alp gekommen. Weit draußen liegt mir nun die große grüne Mulde, wo die Menichen noch beieinander in Schwärmen wohnen, wo Lokomotiven pfeisen, Pferde trotten, Auszügler wimmeln, Gasthäuser winken rundum, wo man hemdenfragen und Krawatten trägt und derlei Firlefanz. O über die Orgien des Luxus, des prunken= den Auftretens, des tollen Kleidertands! Tief versenkt in dunkle Tasche hab ich das törichte Beug, Burudgekehrt bin ich in ben Schoß urtümlicher Natur, und wie ich sie liebe, so därtlich nicht minder hängt die Natur an mir, ihrem wohlig verwildernden Sohn. "Hängt" im verwegenst-wirklichen Sinn des Wortes genommen. An meinen Schuhen und Hosen fleben ausgiebige Bodenproben verschiedener Söhenlagen der durchwanderten Strede, denn gestern noch hat's geregnet; därtlich hielt der Bergpfad in wunderbaren Snftemen lehmiger Tapfen und auf sumpfigen Wiesen die Wasser fest und atherisch war nicht durchzukommen. Beguden, das trodnete

nicht und ergeben sagte man sich: Na, benn also. Eine große Gelassenheit zog ein in die Seele und ein mildes Ertragen, und mußte des Menschen unterer Teil sich arg gemein machen: die Gedanken schwebten frei und glücklich oben hin. Berg und Berggedanken! In das grüne Waldgewebe, in goldenen Dämmer und Lichtgeriesel herein, auf meinen verschwiegenen Pfad nieder schaute die gewaltige, schartige Felsenmauer, recenhaft= heroischer Wall mit spähenden Baden und wilden Türmen, mit himmelstürmendem Geftein, zwischen den Schroffen den Berg umschleichenden Grasbändern, wüsten, toten Geröllkegeln und gleißenden Schnee= flächen unter blauem Himmel. Starr, wie lebenleer scheint die Riesenwand, aber die rauschenden Wasser, die von ihr leben, wissen es besser und plaudern's dem ein= samen Wanderer vor. Und etwa ein Ruf, ein Jauchzer löst sich von den grauen Wänden los, hallt herüber, sucht auf fröhlich' Geratewohl eine Gegenstimme.

So kam ich gemächlich herauf und nun halt' ich große General=, Haupt= und Festrast auf oberster sonniger Kuppe. Als ein leuchtendes Schweigen sieghaft liegt der Mittag überm weiten Land, über den Bergen und Tälern; Räuchlein steigen