

# Zum 20. Februar 1908 und 1898

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik und bildende Kunst in der Schweiz**

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

Heft 15

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747887>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Zum 20. Februar 1908 und 1898.

Von Dr. J. Steiger.



Am 20. Februar sind es zehn Jahre gewesen, seitdem die denkwürdige Abstimmung über die Eisenbahnverstaatlichung stattgefunden hat. Mit 386,634 gegen 182,718 Stimmen hat das Volk sie gutgeheißen. Was am meisten den Ausschlag zur großen annehmenden Mehrheit gegeben haben mochte, das war wohl das Empfinden, ein so wichtiger verkehrspolitischer Betrieb gehöre so gut als die Straßen nicht in die Hand der Privatwirtschaft. Die meisten dachten allerdings nicht daran, daß ein Eisenbahnbetrieb ein Geschäft ist, das rentieren muß, eine Straße nicht. Viele erwarteten vom Bundesbetrieb eine pekuniäre Besserstellung, wie die Eisenbahnangestellten. Verschiedene Landesgegenden, die sich von den Privatgesellschaften vernachlässigt glaubten, hofften auf Besserung beim Staatsbetrieb usw.

Die Gegner der Verstaatlichung fürchteten bei aller Anerkennung gewisser Vorzüge des Staatsbetriebes die gewaltige Vermehrung der Bundesbureaufkratie. Sie fürchteten namentlich, die Schweiz könnte durch die durch die Verstaatlichung naturgemäß entstehende Verschuldung ihre bisherige finanzielle Unabhängigkeit verlieren, die bei einem so kleinen, ganz auf sich angewiesenen Land doppelt hoch einzuschätzen ist. Nicht ohne Bedenken sahen viele ein so mächtiges Personal in die Hand des Staates übergehen, sei es, daß sie fürchteten, der Staat könnte diese Macht politisch bei Abstimmungen ausnützen, sei es, daß sie glaubten, diese kompakte Beamten- und Arbeitermasse werde einen Staat im Staate bilden und versuchen, dem Bund und der Bundesbahnverwaltung ihre Bedingungen zu diktieren.

Überieht man heute nach zehn Jahren die Situation, so kann man sagen, sie haben eigentlich in gewissem Sinn und gewissem Maß alle recht gehabt mit ihren Behauptungen und Befürchtungen pro und contra, und vielleicht wäre dies noch in höherem Maße der Fall gewesen, wenn die Bundesbahnen nicht die außerordentliche Chance gehabt hätten, ihren Betrieb mitten in einer Hochkonjunkturperiode eröffnen zu können, die ihnen die Erfüllung der während der Rückkaufskampagne gemachten Versprechungen sehr erleichtert hat.

Was Freunde und Gegner der Verstaatlichung von ihr erwartet haben: Verbilligung der Personen- und Gütertarife, Vermehrung und Verbesserung des Wagenmaterials, Verbesserung der Fahrpläne, ist eingetreten. Man darf das offen und mit Dank anerkennen. Eine Reihe

von Bahnhöfen und Stationen sind umgebaut worden. Die Bundesbahnverwaltung hat sich redlich Mühe gegeben, im Bereich des Möglichen den baulichen Verpflichtungen für Bahnhöfe und zweite Geleise nachzukommen.

Die Bilanz von 1903 umfaßte zum erstenmal alle vier Hauptbahnen mit Ausnahme der Gotthardbahn. Damals betrug der Baukonto 836 Millionen. Ende 1906, drei Jahre später, war er auf 890 Millionen angewachsen, und es haben diejenigen recht behalten, die behauptet haben, die Steigerung des Baukontos werde eine gewisse Gefahr bilden, wenn die Steigerung auch dem Publikum zugute kommt.

	1903	1906
	Mill. Franken	Mill. Franken
Bahnanlagen, feste Einrichtungen . . . . .	702,5	725,8
Rollmaterial . . . . .	122,6	150
Mobiliar, Gerätschaften . . . . .	11,5	13,7
	836,6	889,5

Die Bilanz von 1906 weist außerdem 115,85 Millionen unvollendete Bauobjekte auf.

Diese Zahlen weisen darauf hin, daß die Privatgesellschaften ihre Bahnen nicht in dem Zustand an den Bund abgetreten haben, wie es hätte sein sollen. Es war dies um so fataler, als man für den Rückkauf so wie so viel mehr hat bezahlen müssen, als in der Rückkaufsbotschaft in Aussicht genommen war. Bis Ende 1906 beträgt der Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften laut Bilanz der Bundesbahnen 81 Millionen und wenn die Gotthardbahn verstaatlicht sein wird, dürften noch 20 bis 25 Millionen Franken dazu kommen. Rechnet man zu diesen schon vor dem 20. Februar 1898 vorausgesehenen ca. 100 Millionen Franken Mehrkosten, resp. 81 Millionen ohne Gotthardbahn, die Beträge hinzu, die die Bundesbahnen verbauen mußten, um die S. B. B. in wirklich betriebsfähigen Zustand zu stellen, so werden die in der Rückkaufsbotschaft in Aussicht gestellten Beträge für den Rückkaufspreis weit überholt, und man kommt zum Schluß, daß der Bund die Bahnen nichts weniger als zu billig gekauft hat. Er bezahlte laut Berechnung im Finanzjahrbuch 1906 per Aktie:

	Fr.		Fr.
Zentralbahn . . . . .	750	gegen	543,10 Botschaft
Nordostbahn . . . . .	502,50	„	338,42 „
Ver. Schweizerbahnen	534	Priorit. „	500 „
ca.	500	Stamm. „	315,64 „
Jura-Simplon-Bahn .	535,95	Priorit. „	500 „
	214,35	Stamm. „	120,19 „
	16,55	Genußsch. „	— „

Der Bund hat nach den gemachten bitteren Erfahrungen allen Anlaß, beim bevorstehenden Rückkauf der Gotthardbahn vorsichtig zu Werke zu gehen, obwohl sie betreffend Betriebseinrichtungen sich sonst eines guten Rufes erfreut.

Ein weiterer nicht unbedenklicher Umstand ist der Druck von unten auf die ganze Verwaltung, resp. die großen Anforderungen des Personals betreffend Besoldungen, Pensionen usw. Wir haben hier nicht zu untersuchen, inwieweit die Forderungen berechtigt waren oder sind. Es sei nur die Tatsache konstatiert. Es kommt dies in folgenden Ausgaben und Zahlen zum Ausdruck:

	1906 Mill. Fr.	1903 Mill. Fr.	1906 Zahl der Beamten und Angestellten	1903
Fahrdienst-Personal . . . .	11	8,8	4,415	3,657
Expeditions- und Zugsdienst	24,9	19,8	12,712	11,042
	35,9	28,6	17,127	14,699
Zunahme		25 %		16 %

Diese drückenden Momente konnten die S. B. B. nur überwinden dank der ungewöhnlichen Entwicklung des Verkehrs, die in der Hauptsache der anhaltenden Hochkonjunktur zu verdanken war. Die Betriebseinnahmen steigerten sich von 111 Millionen Franken 1903 auf 132,8 Millionen 1906 und der Einnahmenüberschuß von 38,3 auf 45,4 Millionen Franken.

Diesem günstigen Umstand ist es zu verdanken, daß die vorgeschriebene Amortisation der Eisenbahnschuld eingehalten werden konnte und noch ein kleiner Überschuß erzielt wurde, aber für die Zukunft stehen die Aussichten weniger günstig infolge Abfalls der Hochkonjunktur. Schon das Jahr 1907 weist einen Minderüberschuß der Einnahmen von ca. einer Million Franken auf und der Januar 1908 von 802,000 Franken. Es gibt dies ein kleines Bild davon, was für Komplikationen hätten eintreten können, wenn die Bundesbahnen bei ungünstigem allgemeinen Geschäftsgang ihren Betrieb hätten eröffnen müssen.

Die Ausgaben für Bauten werden in Zukunft steigen. Man denke nur an den Simplontunnel, der mehr als die vorgesehenen 34 Millionen Franken kosten wird, und die zahlreichen Bahnhofumbauten, die nicht produktiver Natur sind, alles zusammen einige 100 Millionen, die verausgabt werden müssen, ob der Betrieb gut oder schlecht geht.

Auch die Lohnbewegung des Personals hat noch nicht ihr Ende erreicht. Die tatsächlich besser als die Bundeseisenbahner gestellten Angestellten der Gotthardbahn verlangen heute schon Gewährung ihrer bisherigen Bezüge beim Übergang der Bahn an den Bund, was nicht

tunlich ist ohne sie dem ganzen Personal zu gewähren. Dazu kommen die Teuerungszulagen und die gesetzlichen Lohnerhöhungen.

Was die Wahrung der finanzpolitischen Unabhängigkeit der Schweiz betrifft, so geben die Vertreter der Bundesbehörde heute offen in den Räten zu, daß der Kredit der Schweiz auf dem Gang und der Rendite der Bundesbahnen beruht. Ist die Rendite der Bundesbahnen bedroht, so ist es auch der Kredit der Eidgenossenschaft, wenigstens in kritischen Zeiten. Wir wollen dieses delikate Thema nicht weiter ausspinnen. Man darf sich andrerseits ja aufrichtig freuen über die anerkennenswerten Fortschritte, die im Eisenbahnbetrieb erzielt worden sind und noch erzielt werden dürften. Ein Urteil, ob in Anbetracht der Gefahren sowohl, als der unbestreitbaren Vorteile, die uns die Verstaatlichung der Hauptbahnen in den letzten zehn Jahren gebracht hat, diese für die Schweiz endgültig eine vorteilhafte oder nicht vorteilhafte Operation bedeutet, darüber mag sich einstweilen jeder einzelne seine Gedanken machen. Wir betrachten die Lage der Dinge vorläufig und bis zur vollendeten Verstaatlichung der Gotthardbahn, bis zur Lösung der Ostalpenfragen und der Besoldungsprobleme für nicht genügend abgeklärt, um diese Frage heute schon definitiv zu entscheiden. Jedenfalls heißt es in der nächsten Zeit: Landgraf, werde hart! wenn man nicht schwere Unzukömmlichkeiten in unserem Staatsbetrieb riskieren will.

## Umschau

**Wie Kinder sich ausdrücken.** Durch die Diskussion über Spittellers „Mädchenfeinde“ angeregt, habe ich mich nach Material über obiges Thema umgesehen und bin dabei in den von Seminardirektor Dr. E. Schneider herausgegebenen „Seminarblättern“ auf folgende zwei köstliche Briefe gestoßen, die ich unsern Lesern schon deshalb nicht vorenthalten will, weil sie zeigen, wie naiv und logisch unverbogen sich gescheite Jungen von acht und neun Jahren ausdrücken. Natürlich macht sich in diesen Aufsätzen der Einfluß des in der Schule gelernten Hochdeutschen schon deutlich bemerkbar, es gibt auch da schon papierene Wendungen und Ausdrücke, die angelernt sind und die die Kinder im

Gespräch niemals brauchen. Aber im allgemeinen sind die zwei Aufsätze doch so frisch und naiv geschrieben, daß einen daraus förmlich so eine Bubenseele anlacht.

Doch lassen wir nun die beiden Briefe folgen (in Originalorthographie).

Walter Schmid (2. Schuljahr):  
Unsere Reise. Wir gingen am 9. April 1907 in den Wald und suchten Blumen. Wir pflückten Schlüsselblumen, Bachpumpeln und Geißblümchen. Wir sprangen über Gräben, über Bäche und Baumstöße. Und als wir heimkehrten und beinahe beim zweiten Rank waren, begegneten uns Waldhüttler. Die machten um uns eine Mauer von Rummeln. Sie hatten drei