Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

**Band:** 11 (1921)

**Heft:** 16

Artikel: Die Umwälzung des Eisenbahnwesens und das Welteisenbahnnetz

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-638088

### 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:** 10.12.2025

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

dustrievorstädte. Auf der Ofen=Seite wird das Panorama wirksam belebt durch villen= und dentmalgeschmückte Berge, den Blocksberg im Süden, den Ofenberg mit seiner weit= tragenden Aussichtswarte im Norden. Dieses liebliche Eindringen der grünen Sügellandschaft in das farbige Städtebild gemahnt an die Schweizerheimat und wedt Schweizer= heimweh! Ich trug dieses Bild mitsamt den Gefühlen der Dankbarkeit gegenüber meinen liebenswürdigen ungarischen Führern und Gastgebern, die mir noch herzliche Grüße mitgaben für das auch ihnen bekannte schweizerland, wohl als die stärksten und am längsten haftenden Eindrücke mit nach Sause. H. B.

## Die Umwälzung des Eisenbahnwesens und das Welteisenbahnnek.

Der Weltkrieg hat ein großes militärisches und politi= sches Trümmerfeld hinterlassen, doch weit umfassender, umstürzender und in ihren Auswirkungen unübersehbar ist die wirtschaftliche Zertrümmerung, zu deren Zeugen er uns gemacht hat. Was wird sich aus dem furchtbaren Chaos ent= wideln, das vieler, wie wir meinten, unerschütterlichen Grundlehren der Bolkswirtschaft zu spotten scheint? Wird ganz allmählich, wenn wieder "neues Leben blüht aus den Ruinen", ein dem früheren Zustand annähernd ähnlicher sich herausbilden oder wird an Stelle der milliardenfachen und innigen, aber doch im großen ganzen vom Zufall und von der Willfür beherrschten weltwirtschaftlichen fnüpfung ein plan= und sinnvolleres Gefüge treten? Wird so das unerhörte Gewitter trot aller Augenblickszerstörungen am letten Ende in dieser Richtung reinigend und belebend wirken und ein ganz neues besseres wirtschaftliches Zeitalter einleiten? Bur Lösung dieser Frage nimmt für das bedeutungsvolle Gebiet des Eisenbahnwesens in der "American Review of Reviews" Judson C. Welliver das Wort; einige Gedankengänge seiner Ausführungen sind in folgendem kurz wiedergegeben.

Der Krieg hat die ungeheure Bedeutung der Gisen= bahnen als Transportmittel noch gesteigert. Der Berlust an Schiffsraum durch Unterseeboote und Minen und die teilweise Brachlegung des Rustenseeverkehrs vermehrten noch die übergroßen Ansprüche an den Eisenbahntransport; allein in England ichatte man die Mehrbelaftung der Bahnen infolge der Beeinträchtigung der Küstenschiffahrt auf 55 Mil= lionen Tonnen. Die Ententemächte haben es abgelehnt, in Versailles die Freiheit der Meere zu verkünden und Schritte au tun, um die Wiederkehr des Unterseebootschredens un= möglich zu machen. So drängt alles danach, die Kontinentalsnsteme der Eisenbahnen weiter auszubauen und diese Nete schließlich durch Tunnel in ein ungeheures instem zusammenzufassen, um so nötigenfalls von der Schiffsverbindung möglichst unabhängig zu sein.

Amerika schreitet voran. Die panamerikanische Gisen= bahn geht ihrer Berwirklichung entgegen. Eine Bahn von der Magelhaensstraße bis zum Bolarkreis wird gestatten, 10,000 englische Meilen in 16—18 Tagen zu durcheilen. Von der mit Umwegen etwa gleichlangen Strede zwischen Buenos Aires und Newnork sind schon 6661 Meilen gelegt, und vom Rest ein großer Teil in Arbeit oder doch geplant.

Dagegen hat der Rrieg dem Gedanken der Berftaatlichung der Bahnen erheblich Borschub geleistet. Während 1913 noch 464,104 Meilen Privatbahnen 306,611 Meilen Staatsbahnen gegenüberstanden (in Europa war das Berhältnis 100,285: 116,111; in Amerika 327,777: 28,223; in Asien 23,298: 44,292; in Afrika 11,129: 16,564; in Austra-lien 1615: 21,421), ist zurzeit der Gedanke der Staatsbahn überall in siegreichem Vordringen.

In Mitteleuropa macht die politische Neuordnung eine völlige Umgestaltung des Eisenbahnnehes nötig. Ein Muster

sind die polnischen Bahnverhältnisse. Der neue aus vorher russischen, österreichischen und preußischen Bestandteilen zusammengeschweißte Staat besitt in diesen Teilen Eisenbahn= nete, die, nach verschiedenen imperialistischen Grundsäten strategischer, politischer oder wirtschaftlicher Natur angelegt, für Polens Verkehrserfordernisse das dentbar Ungeeignetste sind. Arbeitete doch insbesondere Rugland durch größere Spurweite seiner Bahnen und andere verfehrsfeindliche Mahnahmen einer innigen Verbindung mit den Nachbarstaaten geradezu entgegen. So harrte hier der Eisenbahn-ingenieure eine gewaltige Aufgabe. Aehnlich, wenn auch nicht ganz so schlimm, liegen die Dinge in Tschechien, Jugoflawien, Rumänien, Desterreich und Ungarn. Dazu kommt die ganz ungeheuerliche Abnutung aller Teile des Snitems, die in Rugland einer völligen Bernichtung nahekommt, mährend Deutschland durch den Friedensvertrag noch weitere unerträgliche Gisenbahnlasten aufgebürdet sind.

Während vor dem Kriege der Bau neuer Gisenbahn= linien nicht rein wirtschaftlichen und Wohlfahrtsrücksichten entsprach, sondern häufig mehr Sache des Zufalls und finanzieller oder spekulativer Erwägungen war, zum Teil auch, wie oben erwähnt, imperialistischen, strategischen und politischen Zweden diente, was besonders für Europa und für die Rolonien und Vasallenstaaten in Afien und Afrika galt, ist jest nach dem Kriege naturgemäß vor allem der wirt= schaftliche Bedarf und das Gemeinwohl maggebend. mühsam und ganz schrittweise hatte sich von 1890 bis 1906 nach schwierigen Berhandlungen der europäischen Sauptmächte in Bern ein zwischenstaatliches Eisenbahnübereinkommen entwidelt, das, von frachtrechtlichen Bestimmungen ausgehend, Ansätze zu einer Weltverkehrsordnung zeitigte: In dieser Richtung will man jett schneller und rüchsichtsloser fortschreiten. Der Bertrag von Bersailles sieht ausdrücklich die Erneuerung und den Ausbau des im Kriege aufgehobenen Berner Uebereinkommens vor und verpflichtet Deutschland, das sich übrigens stets als Vorkämpfer auf dem Gebiet internationaler Berkehrserleichterungen erwiesen hat, im voraus zur Annahme weitergehender zwischenstaat= licher Bereinbarungen, die ohne seine Mitwirkung (und auf seine Rosten?) geplant sind.

Als weiteren Schritt zur endlichen völligen Vereinheitlichung und Internationalisierung der Eisenbahnen als Hauptmittel des Berkehrsbedurfnisses der Menschheit faßt Welliver die Berbindung der Landes- oder Festlandsschieneninsteme durch Untertunnelung der trennenden Meeresstraßen ins Auge. Der Tunnel unter dem Aermelfanal ist ja ein alter Lieblingswunsch der Franzosen, und auch England, dem seine "ruhmvolle Abgeschlossenheit" während des Krieges beinahe zum Berhängnis geworden wäre, hat auf Grund dieser eindringlichen Erfahrung nach mehrfachem Schwanken seinen Widerstand aufgegeben. Der Plan ist bekanntlich schon lange technisch und finanziell bis ins einzelne ausgearbeitet. Die Rosten wurden vor dem Kriege auf rund 320 Millionen Mark veranschlagt, die Bauzeit auf vier Jahre. Die Einfahrtsschächte sind schon angelegt, auch hüben und drüben schon mehr als ein Kilometer des Tunnels gebohrt. So könnte es sein, daß man in vier Jahren von London bis Wladiwostok mit der Bahn fahren kann wenn nicht etwa doch John Bull, der sich zurzeit auf dem Meere mächtiger fühlt als je, noch in letter Minute seine altbewährte Inseleinsamkeit vorzieht.

Ein zweiter festlandverbindender Tunnel ist der unter der Straße von Gibraltar, den die Ingenieure ebenfalls schon seit Jahrzehnten planen. Er würde sogar fürzer sein und auch etwas weniger fostspielig als der Kanaltunnel, aber während dieser in seinem tiessten Abschnitt rund 80 Meter unter Ebbestand liegen würde, stiege der Gibraltartunnel wegen der dortigen größeren Meerestiefe stellen= weise doppelt so tief unter Wasser. Es ist flar, daß dieser Europa und Afrika fest verbindende Tunnel für die heutigen afrikanischen Sauptkolonialmächte, England und Frankreich, aber auch für die iberischen Staaten, von größtem Werte sein könnte. Dies ganz besonders, wenn einmal die großzügigen Eisenbahnpläne für Afrika, die nicht nur die Schienenverbindung Kap—Kairo, sondern auch eine mit diesem Strang wetteifernde französische Linie an der Westküste und ostwestliche Verbindungen dieser Riesenbahnen umfassen, zur Wirklichkeit geworden sind.

Das letzte Tunnelglied des Erdschienengürtels ist der Beringtunnel, der etwa doppelt so lang wäre, wie der unter der Gibraltarstraße, dessen Aussührung aber durch Benützung der beiden auf dem Wege liegenden Inseln wesentlich erleichtert würde. Boraussetzung seiner Inangriffnahme ist der weitere Ausbau des schon weit gediehenen kanadische alassischen Bahnspstems und einer Zweiglinie der transsibirischen Bahn — wahrscheinlich vom Baikalsee aus — durch Ostsibirien und Kamtschatka. "Der ganze Plan einer asiatisch-amerikanischen Eisenbahnverbindung zeigt nicht einen einzigen Zug, der heute unwahrscheinlicher aussähe, als unser Bahnspstem in Alaska konservativen Geistern erschienen wäre, damals, als wir zum erstenmal von einer Goldgrube am Klondike hörten."

Zweifellos wird in Zukunft der Eisenbahnbau einen ungeheuren Ausschwung nehmen. Außer den schon erwähnten Bedürfnissen der neuen mitteleuropäischen Staaten und den großartigen panamerikanischen und afrikanischen Plänen kommen Rußland und Sibirien, wo nach nordamerikanischem Muster dem Grundsatz gemäß zu bauen ist, daß die Anlage von Schienensträngen eine Besiedelung nach sich zieht, und vor allem China mit seinen 400 Millionen Einwohnern in Betracht. Mindestens 50,000, vielleicht 100,000 Meilen Eisenbahn werden nach dem Urteil von Sachverständigen in dem nächsten Vierteljahrhundert in China gebaut werden.

Und woher sollen Kohlen und Seizstoff für dieses gewaltige Verkehrsadernet kommen? Wie soll Deutschland, eines Teiles seiner Bodenschätze beraubt, und zur Lieferung riesiger Kohlenmengen auf viele Jahre verpflichtet, seinen Bahnbedarf beden? Womit soll das kohlen= und kapital= arme Italien seine Lokomotiven speisen? Auch hier hat die Kriegsnot eine Tugend geboren oder doch gefördert: Der Schlachtruf in diesem industriellen Daseinskampfe wird lauten: Elektrisierung des Bahnbetriebes und schleunige Rutharmachung der noch brachliegenden Wasserkräfte!

# Die Krisis wandert.

Der Streif der englischen Grubenarbeiter ist nicht zum Generalstreik geworden; die Aktion der wilden und organisierten Kommunisten zeigte sich bloß in sporadischen Erscheinungen; das englische Militäraufgebot durfte Gewehr bei Fuß stillstehen; die Grubenbesiter haben ihre Gewinnlisten bei den Ministern nicht durchgesett, noch weniger die Arsbeiterführer ihren nationalen Einheitslohn; das Unternehmen der Führer Cramp und Thomas, die Transportarbeiter und die Eisenbahner in den Streik treten zu lassen, scheiterte an der Weigerung verschiedener Bereine, ungefragt am Streik teilzunehmen, und an der Unsicherheit der Führerselbezweckt haben, als die Taktif der Drohungen bis zum äußersten zu treiben; vor der Taktif der Taten schreckten sie beim ersten Schritt zurück. Zweimal wurde der Streif beider Berbände erklärt, zweimal die Erklärung des Streiks zurückgenommen.

Aber Hodges, der Sekretär der Grubenleute, der als Einsichtiger einem radikalisierten Berbande vorsteht, hatte schwerere Entschlüsse zu fassen! Die Avantgarde der Miner in Süd-Wales und die graue Masse der Schotten haben größeren Einfluß als die Gruppen in den Midlands und in Yorkshire, und der tieseingefressen Hok gegen die wenigen Besider der unterirdischen Werke, wo sie zu Zehns

tausenden um ihren Lohn schaffen, läßt sie nicht ruben. Sie verlangen Verstaatlichung der Gruben, Enteignung der Besither, und jeder ihrer Borschläge führt auf dieses Ziel hin. Sie behaupten, zu ihren Lohnherren in einem ganz andern Verhältnis zu stehen als die Arbeiter einer kleinen Fabrik und geben ihren Willen kund, der Nation zu einem gerechten Lohn Rohle zu fördern, aber nicht den Besithern; sie wollen die Borbereitung der Sozialisierung durch die Einheitsverwaltung, welche mit dem Einheitslohn verbunden wäre, erzwingen. Aber Hodges, der die Stimmung des Parlamentes kannte, die Festigkeit der Regierung, die Vorbereitungen der Wehrmacht sah, der mit den Parlaments= fraktionen aller Richtungen konferierte und die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß nur die wohlwollenden Borschläge der Regierung die Grubenleute aus ihrer verfahrenen Situation hinausführen könne, entschloß sich auf eigene Faust, gegen= über der Regierung die politischen Forderungen fallen zu lassen. Die Führer der Gisenbahner und Transportarbeiter standen hinter ihm, als er im Unity House por den versammelten Delegierten der Tripelallianz seine Handlung erflärte und gegenüber den wilden Angriffen der Radikalen verteidigte; man kann sagen, ihre Saltung habe seine Sandlung veranlaßt; jedenfalls bewirkte die Bersammlung vom 15. April, daß die beiden verbündeten Organisationen in der gleichen Stunde den Streikbefehl telegraphisch widerriefen, zum zweiten und letten Mal. Bon da an waren die Aussichten der Grubenleute zu Ende.

Es gelten nun für die Verhandlungen die Vorschläge der Regierung: statt nationaler Löhne will die Regierung Distriktlöhne; Sintergedanke: die Aktion der Arbeiter zu zerspliktern; die Lohnzahlungen sollen vor allen Gewinnauszahlungen erfolgen. Der Beschluß hat einen Haken: Schlecht rentierende Gruben werden bei tiesen Kohlenpreisen ihre Arbeiter troß der Bestimmung verhungern sassen: Sür die Lohnbestimmung soll freilich eine mögliche Verbesserierung der betreffenden Gruben berücksichtigt, der Lohn also nach einer fünstigen Rendite berechnet werden. Da liegt aber ein neuer Haken: Wer trägt die Kosten der Verbesserung? "Jusammenwirken von Besitzern und Arbeitern zu diesem Zwecke", besagt viel und besagt wenig. Daß die Regierung Wieder nur halb. Das Land wird sie aufbringen müssen, dasselbe Land, das sich der Grubenverstaatlichung der Kosten wegen widersett.

So nähert sich in England dank dem großen Minersstreik die Arisis beschleunigt ihrem Ende; die Absicht der Besitzer, die Löhne zu reduzieren und die Tat der Streikenden bewirken also das gleiche; ist schließlich England so weit, daß seine Massen wieder Arbeit haben, so wird die Arisis weiter gewandert sein auf den Kontinent hinüber. Frankreich, dessen Exportziffern in zwei Friedensjahren um Hundert von Prozenten gestiegen sind, kommt aus der steigenden Arbeitslosigkeit nicht heraus; Deutschland, dessen die Exports und Absahnot gewirkt hatte, wird durch die als Sanktionen verkleideten englischen Schukzölle und die neuen Rheinzölle, die nichts anderes als französische Schukzölle sind, in die Krisis hineingetrieben. In diesen beiden Länsdern wird die Kampswelle zunächst Kalt machen.

Ein Umstand verschlimmert die Lage: Das französische Budget verlangt aufs dringendste die Eintreibung der deutsichen Schulden, und nach den Kammerreden in Paris, vor allem Briands, kann niemand daran zweiseln, daß die Besethung des Ruhrgebietes nach dem 1. Mai erfolgen wird, wenn kein Neutraler vermittelt. Diese Bermittlung hat fast mehr noch wirtschaftliche als politische Bedeutung; denn wenn das Ruhrgebiet besetht wird, so erfolgt in Deutschland ein Jusammenbruch des Wirtschaftslebens, der keinen Versgleich hat, Frankreich aber wird, indem es seinen großen Abnehmer vernichtet, in verschärfte Not geraten. -kh-