Reorganisation der S.B.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 13

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-38070

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Reorganisation der S. B. B.

In der ersten Woche der gegenwärtigen Session hat der Nationalrat den Gesetzes-Entwurf über die Verwaltungs-Reform der S. B. B.[1]) durchberaten und mit nur ganz unwesentlichen Aenderungen in der Schlussabstimmung mit 80 gegen 17 Stimmen gutgeheissen. Die Opposition beschränkte sich einerseits auf die Sozialisten, die völlige Zentralisation verlangten, anderseits auf die Vertreter Basels und St. Gallens, die sich gegen die Aufhebung ihrer Kreisdirektions-Sitze wehrten. Als „Kompensation" wurde einem Begehren Gelpkes entsprochen, der verlangte, dass man Wirtschaftszentren, deren Verkehrsinteressen eine eingehende, dauernde Fühlungnahme der S. B. B.-Verwaltung mit den örtlichen tarif- und verkehrspolitischen Problemen der betreffenden Verkehrszone nötig machen, „Verkehrs-Kommissäre" zuweise. Bundespräsident Haab konnte in Aussicht stellen, dass diese Organe sowohl für Basel wie für St. Gallen bereits vorgesehen seien. — Eine solche Fühlungnahme ist nur zu begrüssen; sie wird speziell für Basel und seine Rheinschiffahrts-Bestrebungen ohne Zweifel zur Gewinnung eines realen Bodens, und damit zu deren möglichster Förderung beitragen. Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass diese „Verkehrs-Kommissäre" wirkliche *Sachverständige* seien, nicht blosse Propagandisten.

Dass die Reorganisation der S. B. B. nach dem vorliegenden Vorschlag kein Ideal bedeutet, das wissen die ihr am nächsten stehenden selbst am besten. Aber, sagt Carlyle, die Ideale bleiben immer in einer gewissen Entfernung, und mit einer leidlichen Annäherung müssen wir uns dankbar zufrieden geben. Dass dies für die Reorganisations-Vorlage zutrifft, bestätigt auch folgende Aeusserung eines Angehörigen des technischen Personals der S. B. B., die wir der „N. Z. Z." entnehmen:

Nachdem an der grossen Tonhalle-Versammlung vom 24. Februar in Zürich alt Nordostbahndirektor Brack den bundesrätlichen Gesetzentwurf für die Reorganisation der schweizerischen Bundesbahnverwaltung als für Eisenbahnfachleute nicht annehmbar erklärt hatte und nachdem auch in weitern Kreisen unseres Volkes und selbst auch in Eisenbahnerkreisen diesem Entwurf ein gewisses Misstrauen entgegengebracht wird, ist es vielleicht für die Oeffentlichkeit von Interesse, zu erfahren, was Beamte, die seit vielen Jahren mitten im praktischen Eisenbahndienst stehen, von dieser Gesetzesvorlage halten. Da ist zunächst darauf hinzuweisen, dass eine am 11. Dezember 1921 in Basel abgehaltene Versammlung von Technikern folgende Resolution gefasst hat und diese durch die Presse der Oeffentlichkeit bekannt geben liess:

„Eine am 11. Dezember 1921 in Basel tagende, starkbesuchte Versammlung des Vereins technischer Beamter der Schweizer Bahnen, Sektion des Schweizer. Technikerverbandes, ist nach Anhörung eines Referates über die Frage der Reorganisation der S. B. B. und nach Kenntnisnahme der bundesrätlichen Botschaft, zum Schlusse gelangt, dass im Projekt des Herrn Bundesrat Dr. Haab die zu einer Gesundung der Finanzen und des Geistes notwendigen Elemente bis zur Grenze des heute Erreichbaren vorhanden sind. Die Versammlung erwartet daher eine rasche, von keinen persönlichen oder regionalen Rücksichten getragene Durchführung dieses für die S. B. B. und die gesamte schweizerische Volkswirtschaft eminent wichtigen Revisionswerkes."

Diese Resolution wurde von Beamten gefasst, die alle seit vielen Jahren im praktischen Eisenbahndienst stehen und die Uebelstände des gegenwärtigen Verwaltungsystems aus eigener Erfahrung und Anschauung kennen gelernt haben. Der Beschluss ist nicht etwa oberflächlicherweise, sondern erst nach reger und eingehender Diskussion der Frage gefasst worden. Es herrscht in den Kreisen der Techniker Misstrauen und arge Verstimmung. Wenn die Resolution trotzdem beinahe einstimmig gefasst werden konnte, so geschah dies aus Erwägungen heraus, die für jeden Schweizerbürger bei der Beurteilung der Revisionsfrage bestimmend sein sollten. Sie sagten sich, dass eine Reorganisation unserer Bundesbahnen weder nach rein kaufmännischen noch nach ausschliesslichen verkehrstechnischen Grundsätzen durchgeführt werden könne, sondern dass die Lösung der Reformfrage nur dann in befriedigender Weise möglich sei, wenn die Besonderheiten unseres Landes in politischer und nationaler Hinsicht, soweit dies tunlich, berücksichtigt würden, ebenso die Mentalität gewisser Volkskreise, die in nationalen oder wirtschaftlichen Fragen ja oft eine hochgradige Empfindsamkeit an den Tag legen. Dass die Lösung der Frage nur auf dem Boden eines gewissen Kompromisses gesucht werden kann, ist ja recht bedauerlich, aber man hat es hier eben mit einer Tatsache zu tun, um die kein Gesetzgeber herum kommt. *Der praktische Mann aber strebt nur nach dem wirklich Erreichbaren und verbraucht seine Kräfte nicht in nutzlosem Kampf um unerreichbare Ziele.* Erst wer die bundesrätliche Gesetzesvorlage, die Vollziehungsverordnung dazu und die Botschaft an die Bundesversammlung kennt, dem kommt es so recht zum Bewusstsein, welch ehrlicher, auf das Wohl des Ganzen gerichteter Wille hier gearbeitet hat. Wir haben die vollendete Ueberzeugung, dass innerhalb dieses Reorganisationsentwurfes die Reform nach allen Richtungen in wünschenswertem Masse durchgeführt werden kann. Die Reformvorschläge, die weitergehen oder von der bundesrätlichen Vorlage erheblich abweichen, müssten eine Reorganisation unserer Bundesbahnen in Frage stellen. Darum ist jedem Schweizerbürger aus Ueberzeugung dringend zu empfehlen, dem bundesrätlichen Entwurf Vertrauen zu schenken; er verdient es in hohem Masse.

[1]) Vergl. Band LXXVII, Seite 251 bis 254 (28. Mai 1921), sowie Band LXXVIII, Seite 33 (16. Juli 1921).

Schiffahrt auf dem Oberrhein.

(Fortsetzung von Seite 157.)

Der Umstand, dass der Bundesrat durch die in letzter Nummer erwähnten Konferenzen vom 13./14. und vom 18. März die Ansichten auch anderer als seiner bisherigen, ganz einseitig nach Gelpke orientierten technischen Berater vernommen hat, dass ferner als erster schweizerischer Delegierter in Direktor Dr. R. Herold ein Fachmann auf dem Gebiet des Transportwesens gewählt worden ist, hat Gelpke zu einer Kraftprobe mit dem Bundesrat veranlasst: Er hat seinen Rücktritt als technischer Experte der schweizerischen Delegation erklärt.

Dadurch, sowie durch eine planmässige Belieferung der gesamten Presse mit geeigneten Alarmartikeln haben er und seine Anhänger einen wahren Orkan im schweizerischen Blätterwald hervorgerufen. Was da an Stilblüten, ja an Verleumdung und Lüge alles geboten wird, ist schon nicht mehr schön; so lesen wir z. B. in der sonst so besonnenen und vornehmen „Thurgauer Zeitung" (27. März) eine Aeusserung des Basler Ständerats (!) Dr. V. E. Scherrer zur Wahl Herolds: „Wir können jetzt keinen Direktor einer privaten Defizitbahn, der die Rheinschiffahrt blos von den Dampfern her kennt, die er in Romanshorn sah, als „Herold" brauchen der zum Rückzug bläst, in einer Lebensfrage für unsere Stadt." — Und im gleichen Artikel heissts weiter unten: „Einflüsse unheilvollster Art stehen am Werke, Ohnmachtgefühl beherrscht Bern, und Frankreich hat *Schweizer Ingenieure in seinem Goldsold,* die Seitenkanalprojekte entwerfen und propagieren!" — Die gleiche Insinuation bringen die „Basler Nachrichten" (vom 22. März, Nr. 124, Beilage): „Es ist nicht unbekannt, dass Ingenieurkreise, *denen,* was an sich ja zu verstehen ist, *die Mithilfe am Bau von Kraftwerken lieber wäre, als die Ausbaggerung des Rheinbettes*, mit Hochdruck für das französische Seitenkanalprojekt arbeiten", usw.

Das ist nicht wahr, ist eine ehrenrührige Herabsetzung in den Augen der Oeffentlichkeit der zahlreichen, uninteressierten Ingenieure, die, vom Bundesrat und dem Schweiz. Wasserwirtschaftsverband dazu aufgefordert, ihre auf gründlichen Studien der Akten beruhende Meinung geäussert haben. Es ist Demagogie schlimmster Art, so undemokratisch wie möglich, der hierbei die schweizerische Presse Vorschub leistet, wir wollen es zugeben, von mancher Redaktion im blinden Vertrauen auf die vermeintlich unfehlbare Autorität Gelpkes.

Nur ein Beispiel möge aber die Konsequenz von Gelpkes unumstösslichen Dogmen dartun. Bekanntlich behauptet er, dass eine einzige Schleuse unterhalb Basel auf