

Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft Olten

Autor(en): **Seewer, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **14 (1956)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659176>

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.



Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft

Olten

von Dir. Walter Seewer

Die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft blickte im letzten Jahre auf eine 50jährige Existenz zurück, und zwar auf eine recht bewegte Existenz, sind doch in diesen Zeitabschnitten zwei Weltkriege und eine schwere Wirtschaftskrise gefallen. Sie steht aber heute innerlich gefestigt da und füllt im schweizerischen Verkehrswesen ihren Platz als ein nicht mehr wegzudenkender Faktor aus. Ihre Haupttätigkeit wickelt sich auf dem Netz der SBB ab, doch stellt sie ihre Dienste auch anderen Verkehrsunternehmungen zur Verfügung.

Wie die Schlafwagen, sind auch die Speisewagen zuerst in den Vereinigten Staaten von Amerika geschaffen worden. Die ersten Fahrzeuge dieser Art, allerdings nur mit Aufwärmeküche versehen — die Mahlzeiten wurden in den Stationen vorbereitet — erschienen 1863. Von 1868 an finden sich solche schon mit selbständiger Küche bei der Chicago—Alton-Railways. Gleichzeitig rollten Speisewagen auch auf der Linie Moskau—Odessa, vermutlich die ersten ihrer Art in Europa. In England kamen sie 1871 auf.

Auf dem europäischen Kontinent wurde die Entwicklung ausgelöst und gefördert durch den unternehmungslustigen belgischen Ingenieur G. Nagelmackers, der, inspiriert durch die Entwicklung in Amerika, von 1869 an zuerst die Einführung von Schlafwagen, denen bald die Speisewagen folgten, betrieb. Nagelmackers gründete auf privater Basis in Brüssel die Betriebsgesellschaft, welche im Jahre 1876 als Cie. Internationale des Wagons-Lits (C. I. W. L.) ihre definitive Gestalt erhielt und mit dem heutigen erweiterten Firmennamen Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens im Laufe ihres mehr als 75jährigen Bestehens eine gewaltige Entwicklung nahm. Von 1881 an fügte sie ihrem Betrieb in steigendem Maße Speisewagen ein; der erste davon erschien im Jahre 1882 auf der Strecke Paris—Wien. Bald folgten weitere Linien, die auch die Schweiz betührten, und dann von 1894 bis 1899 Betriebsverträge der C. I. W. L. mit den fünf maßgebenden schweizerischen Bahngesellschaften, Nordostbahn, Schweiz. Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Gotthardbahn und Jura-Simplonbahn, auf welcher Basis sich ein regelmäßiger Speisewagenverkehr auf dem schweizerischen Netz entwickelte. Als die SBB 1903 ins Leben traten, existierten bereits folgende Speisewagenkurse, die ganz oder größtenteils auf Schweizer Boden liefen: Basel—Chur, Basel—Zürich, Zürich—Genf, Lausanne—Olten, Lausanne—Brig, Osterburken (Österreich)—Zürich, daneben die internationalen Verbindungen Basel—Mailand, Paris—Basel—Zürich—Wien, Engadin-Expreß und Frankfurt—Basel—Zürich.

Die Periode bis zur Schaffung der SBB war im Anfang gekennzeichnet durch das Überwiegen der privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte im Eisenbahnwesen, verdankten die Bahnen doch ihre Entstehung fast durchwegs privater Initiative. Je mehr sie zu einem unentbehrlichen Faktor der Wirtschaft heranwuchsen, desto mehr trat das nationale Interesse in den Vordergrund, was in der Schweiz logischerweise zur Übernahme der verschiedenen Privatgesellschaften durch den Bund führte. In dieser Atmosphäre erwachte auch bald der Wunsch, es sollten die SBB für ihren Speisewagenverkehr nicht gänzlich von einer ausländischen Gesellschaft abhängig sein. So wurde die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft als schweizerischer Träger für diesen Zweck gegründet und am 1. August 1903 ins Handelsregister eingetragen. Aus technischen und anderen Gründen konnte man indessen auf die Mitwirkung der C. I. W. L. nicht ganz verzichten. Sie beteiligte sich denn auch an der schweizerischen Gründung und stellte für die Übergangszeit die erforderlichen Wagen und geschulte Kräfte zur Verfügung. Der damit hergestellte Kontakt, der bis heute noch besteht, hat sich für das schweizerische Verkehrswesen — die SBB im besonderen — und die beteiligten Gesellschaften vorteilhaft ausgewirkt, erlaubt er doch, die recht delikate Frage der Aufteilung des internationalen und des innerschweizerischen Verkehrs ohne namhafte Schwierigkeiten zu regeln.

Der Speisewagenbetrieb war — und ist es auch heute noch — ein sehr konjunkturrempfindliches Geschäft, bei dem sich fette und magere Jahre ablösen, ohne daß die Geschäftsleitung die auftretenden Schwankungen entscheidend beeinflussen kann.

Im Gegensatz zu ortsfesten Gaststätten läßt sich der Unkostenapparat, der durch die Anzahl der fahrplanmäßigen Kurse bedingt ist, der tatsächlichen Frequenz nur sehr wenig anpassen, und es sind, was die Konsumationspreise anbelangt, dem freien Entschluß sehr enge Grenzen gesetzt, nicht allein durch Mitspracherecht der SBB und zeitweise durch Preiskontrolle, sondern vor allem auch durch die Einstellung der Kundschaft selbst, der die Preise tragbar erscheinen müssen.

Nachdem der Vertrag mit den SBB im Winter 1903/04 abgeschlossen war, wurde der Betrieb vom 31. März 1904 an von der neuen Gesellschaft geführt. In die Periode bis zum Kriegsausbruch 1914 fiel zwar eine von Amerika ausgehende Finanzkrise, doch wirkte sich diese in unserem Verkehrswesen nur sehr wenig aus, weil das Reisen frei, Devisen- und andere Restriktionen unbekannt und die Schweiz als Fremdenverkehrszentrum im Aufstieg waren.

Der Erste Weltkrieg stellte die Gesellschaft alsdann auf eine harte Probe. Die Bahnen waren noch nicht elektrifiziert und die Einfuhr von Brennmaterial wurde zusehends schwieriger. Die Fahrpläne und Fahrleistungen wurden nach und nach so stark eingeschränkt, daß während längerer Perioden überhaupt keine Speisewagenkurse mehr geführt werden konnten. So beliefen sich im Jahre 1918 die Bruttoeinnahmen auf ganze Fr. 61 000.— und der Personalbestand sank auf einige wenige Köpfe ab. Damit gingen aber auch die Unkosten ganz bedeutend zurück, so daß die Gesellschaft zwar nichts verdiente, die Verluste jedoch in engeren Grenzen zu halten vermochte.

Von 1920 an kam das Geschäft wieder richtig auf Touren.

Allein schon im Jahre 1929 machten sich die ersten Symptome einer, wiederum von Amerika ausgehenden, aber im Grunde ebensosehr in Europa begründeten Wirtschaftskrise geltend, welche aber nicht mehr so harmlos vorüberging wie die Krise von 1908, sondern im Gegenteil katastrophale Auswirkungen auf Wirtschaft und Politik in der ganzen Welt zeitigte. Damit begann auch für die Speisewagen-Gesellschaft selbst, für ihr Personal und für die SBB das traurigste Kapitel ihrer Geschichte, das erst im Jahre 1941 seinen Abschluß finden sollte. Die Bruttoeinnahmen sanken ab, und eine Anpassung der Unkosten war nicht möglich trotz Rückgang der Lebensmittelpreise und trotz sehr fühlbarem Salärabbau, der dem Personal auf der ganzen Linie zugemutet werden mußte. Die zahlreichen Kurse mußten gefahren werden, ob sie rentierten oder nicht.

Schließlich sahen sich auch die SBB gezwungen, auf den ihnen zustehenden Traktionsentschädigungen erhebliche Nachlässe zu gewähren, und doch brauchte die Gesellschaft in dieser Periode fast die ganzen namhaften Reserven, welche in den Vorjahren angesammelt worden waren, auf. Immerhin verwendete sie im Jahre 1937/38 für die Personalfürsorge zurückgelegte Mittel, um die im Jahre 1933 eingestellten Prämienzahlungen für die Personalversicherung wieder aufzunehmen unter Einführung der Rentenversicherung, soweit dies von den Interessenten gewünscht wurde.

Im Gegensatz zum ersten Weltkrieg wirkte sich der zweite für die Gesellschaft günstig aus. Dank der inzwischen durchgeführten Elektrifikation brauchten die Bahnen keine Fahrplaneinschränkungen auf längere Sicht vorzunehmen, und es konnten die Speisewagenkurse, mit kurzen Unterbrechungen während der Hauptmobilisationstage, normal verkehren. Die Kriegswirtschaft gab zu einer starken Reisetätigkeit im Inland Anlaß, der Aktivdienst der Armee wirkte in gleicher Richtung, und last not least war der private Autoverkehr praktisch unterbunden. Die ersten Nachkriegsjahre brachten alsdann eine Vermehrung der Kurse, was sich allerdings nicht immer vorteilhaft auswirkte, und schließlich trat eine namhafte Belebung des Fremdenverkehrs ein, wenn auch wegen der Devisenbewirtschaftung in vielen Ländern nur zögernd und stark auf die Straße verlagert. Die Bruttoeinnahmen stiegen im Jahre 1941 wieder auf Fr. 1 684 000.— und von da an ständig bis auf Fr. 7 500 000.— im Jahre 1953.

Diese Zahlen erlauben allerdings noch keine Schlüsse auf die Rentabilität des Unternehmens. Trotz des stark steigenden Umsatzes schlossen einzelne der letzten Jahre ohne Gewinn ab. Einige schlecht rentierende Kurse genügen schon, um das Jahresresultat in Frage zu stellen, ja sogar Verlustabschlüsse herbeizuführen, weil infolge der Lebenskostenentwicklung die Gewinnmarge abgenommen hat, d. h. die Unkosten gestiegen sind; oder, von der anderen Seite gesehen, die Konsumationspreise der reduzierten Kaufkraft des Frankens nicht genügend zu folgen vermögen. So bedarf es jeweils

des vollen Einsatzes und guten Willens aller Beteiligten, um immer wieder ein ausreichendes Resultat sicherzustellen.

Die Nachkriegszeit ist gekennzeichnet durch das Bestreben der SBB und der Gesellschaft, durch vermehrte Kurse und bestmögliche Leistung nicht nur die eigene Stellung zu halten, sondern auch weiterhin der schweizerischen Wirtschaft, speziell Verkehr und Tourismus, möglichst erfolgreich zu dienen.

In der Struktur der Gesellschaft ist in der Periode von 1943 bis 1952 eine grundlegende Wandlung eingetreten, indem sie zur reinen Betriebsgesellschaft geworden ist. Bis 1942 arbeitete sie ausschließlich mit eigenem oder ausnahmsweise von der C. I. W. L. gemietetem Wagenmaterial, wovon 18 Einheiten in der Zeit von 1904—1913, 2 im Jahre 1926 und die letzten 2 noch 1930 angeschafft worden waren. Daneben besaß sie seit 1906 zuerst 2, dann 4 Wagen für Schmalspur, die während längeren Perioden bei der Montreux—Oberland-Bahn Dienst taten und schließlich von diesem Unternehmen käuflich übernommen wurden. Im Jahre 1942 beschloß die Generaldirektion der SBB, von nun an die Speisewagen für ihr Netz in enger Anlehnung an das neue Material der Leichtschnellzüge selbst zu bauen. Gewisse Erfahrungen hatten sie bereits mit den im Jahr 1936 eingeführten Buffetwagen gesammelt. Diese, auch von der Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft betrieben, hatten für gewisse Zwecke ganz gute Dienste geleistet, sich aber, allgemein betrachtet, nicht so bewährt, daß man die 1942 erreichte Zahl von fünf Einheiten hätte vermehren wollen.

Mit dem Sommerfahrplan 1944 traten die ersten Leichtstahl-Speisewagen der SBB in Erscheinung. Mit ihrer modernen Einrichtung, deren wenige Kinderkrankheiten rasch überwunden waren, bewährten sie sich vorzüglich. Mit den letzten Ablieferungen im Jahre 1953 wird die Zahl 26 betragen. Während der Übergangszeit übernahmen die SBB sukzessive das alte Material der Gesellschaft, teils zur Verschrottung, teils für den laufenden Betrieb, der mit den neuen Wagen allein auch heute noch nicht bestritten werden kann. Auf das Jahr 1957 ist der Bau von weiteren sieben neuen Speisewagen vorgesehen.

Die Entwicklung des zur Verfügung stehenden Wagenmaterials und der gefahrenen Kilometer geht aus folgenden Zahlen hervor:

	Anzahl Wagen (inkl. Buffets ohne Schmalspur)	Kilometer	Bediente Kurse
1910	13	1 260 000	10
1920	18	400 000	7
1930	22	1 700 000	14
1940	24	1 990 000	13
1952	36	5 640 000	28
1954	40	5 920 000	35

Mit dem Jahr 1952 ist die Strukturwandlung gänzlich zum Abschluß gelangt. Die Gesellschaft besitzt keine eigenen Wagen und keine Reparaturwerkstätte mehr. Dafür hat sie aber ihre Existenz konsolidiert, nämlich durch Erstellung ihres Verwaltungs- und Wäschereigebäudes in Olten, das mit allen Einrichtungen zirka 1¼ Millionen gekostet hat und nun die feste Basis bildet, welche der Gesellschaft erlaubt, den ständig steigenden Umfang des Betriebes in einwandfreier Weise zu meistern. Wenn wir einen Blick auf die Leistungen der Gesellschaft werfen wollen, müssen wir zunächst feststellen, daß der Speisewagendienst eine ähnliche Entwicklung aufzuweisen hat, wie seinerzeit das Fahrrad und in neuerer Zeit das Auto, d. h. er hat seinen anfänglichen Charakter als überwiegendes Luxusobjekt verloren und ist zu einer selbstverständlichen Beigabe im täglichen Reiseverkehr geworden, welche nicht nur einer Oberschicht, sondern dem gesamten Reisepublikum offen steht. Bezeichnend ist in dieser Beziehung, daß die ursprünglich erlassene Vorschrift, welche nur Reisenden mit Billett 2. Klasse den Zutritt gestattete, schon vor vielen Jahren fallen gelassen werden mußte und konnte.

Gleichzeitig ist das Menü einfacher geworden, nicht nur als Folge der während der Kriegszeit verfügbaren Einschränkungen, sondern weil ein Luxusmenü heute nicht mehr zu tragbaren Preisen ser-

viert werden könnte. Die Frage stellt sich aber auch nicht mehr, weil die rascheren Fahrzeiten ein längeres Menü technisch nicht mehr zulassen, und weil überdies große Teile der Kundschaft eine Normalmahlzeit und kein Festessen wünschen. Die Gesellschaft betrachtet deshalb ihre Aufgabe als darin bestehend, im Rahmen des technisch Möglichen erstklassige Leistungen entsprechend den heutigen Bedürfnissen zu bieten.

Zur Illustrierung des Gesagten mag die Wiedergabe des Menüs dienen, zu dem die C.I.W.L. in ihrem Vertrag mit der Gotthardbahn im Jahre 1897 verpflichtet wurde:

Hors d'oeuvre
Suppe
Fisch
Warmes (weißes) Fleisch mit Gemüse
Extra-Gemüse
Wildpret, Geflügel, Salat
Entremets, Mehlspeisen, Glaces, Puddings
Käse und Früchte

Stellen wir dem das Muster eines heutigen Menüs gegenüber:

Vorspeise
Ein warmes Fleisch
mit Gemüse und Salat
Käse und Süßspeise oder Früchte

Wenn man den gewaltigen Kaufkraftverlust des Frankens seit Beginn des Jahrhunderts in Betracht zieht, muß man eigentlich staunen, daß heute noch ein solches Menü im Speisewagen für Fr. 6.— serviert werden kann. Bei ungefähr gleichen Leistungen vermochte die Gesellschaft in den dreißiger Jahren mit Fr. 5.— und nach Preisabbau mit Fr. 4.50 nicht auf ihre Rechnung zu kommen. Seit 1939 ist der Lebenskostenindex aber auf 171 % gestiegen.

Welchen Umfang das Geschäft in den letzten Jahren angenommen hat, geht aus folgenden Zahlen hervor:

	Servierte Frühstücke	Lunch und Diners	Cafés noirs und Tee
1946	182 000	315 000	510 000
1947	190 000	345 000	535 000
1948	210 000	356 000	531 000
1949	212 000	370 000	526 000
1950	270 000	380 000	531 000
1951	280 000	416 000	570 000
1952	280 000	437 000	627 000
1953	260 000	460 000	640 000
1954	275 000	500 000	680 000

Der heutige Jahresverbrauch an Lebensmitteln und Getränken auf einige Hauptposten verteilt:

Brötchen (Weggli)	Stück	660 000
Eier	Stück	280 000
Fleisch	kg	71 000
Käse	kg	18 000
Kaffee	kg	14 000
Milch	Liter	130 000
Wein	Liter	120 000
Bier	Liter	340 000
Alkoholfreie Getränke	Liter	180 000

Naturgemäß zeigt auch die Unkostenseite einen dem wachsenden Geschäftsumfang entsprechenden Anstieg, wobei die Personalausgaben einen großen Raum einnehmen.

	Geschäftskosten* (ohne Wareneinkauf)	Zahl der Angest. (meist Maximum)	Personalausgaben (ohne Versiche- rungsleistung)*
1906	243	100	110
1910	291	136	179
1920	344	64	198
1930	1031	189	592
1940	595	139	458
1952	3113	334	1620
1953	3400	340	1720
1954	3500	360	1820

* in 1000.— Fr.

Die in den oben angeführten Personalausgaben enthaltenen Sozialleistungen, nämlich Teuerungszulagen, Teuerungsausgleich, Kinderzulagen, Familienzulagen, Gratifikationen, machten in den letzten Jahren rund Fr. 600 000.— aus.

An die Personalversicherung, die 1922 eingeführt worden war, von 1933 bis 1937 aber unterbrochen werden mußte, wurden außer den laufenden Prämien Einlagen von total Fr. 203 000.— geleistet. Von 1942 an öffnete die Gesellschaft einen Fürsorgefonds, der im Jahre 1947 einen Bestand von Fr. 418 000.— erreichte. Er wurde alsdann zum größten Teil zur Ergänzung der Kapitaldeckung der neugeschaffenen Pensionskasse, die nun eine Fürsorgeinstitution nach modernen Begriffen darstellt, verwendet.

Bei den Geschäftskosten spielen in neuerer Zeit auch die Abgaben an die SBB eine bedeutende Rolle. Nach dem ersten, bis 1918 laufenden Vertrag hatte die Gesellschaft keinerlei Entschädigung zu entrichten, was ihr die Konsolidierung, besonders auch die Anschaffung des Rollmaterials sehr erleichterte. Angesichts der guten Erfolge in der Vorkriegszeit verlangten die SBB dann bei der Vertragserneuerung eine Abgabe pro Wagenkilometer, die in guten Zeiten tragbar war, in schlechten sich aber zu onerös auswirkte, weil die durchfahrenen Kilometer allein in keinem inneren Zusammenhang mit der Rentabilität des Betriebes standen. Dies zeigte sich nur allzudeutlich während der Krisenzeiten in den dreißiger Jahren. Gestützt auf diese Erfahrungen wurde von 1945 an auf die Bruttoeinnahmen pro Kilometer abgestellt, was eine erhebliche Verbesserung des Systems bedeutete. Die neue Vertragsbasis, wonach nunmehr die SBB selbst das Wagenmaterial stellen, erforderte in diesem Zeitpunkt ohnehin eine Anpassung der Pachtbedingungen. Amortisation und Verzinsung der für die Beschaffung der Wagen aufgewendeten Kapitalien sowie der Unterhalt der Wagen waren nunmehr Sache der SBB, die im erhöhten Pachtzins dafür ein gewisses Äquivalent suchen müssen.

Seit dem Jahre 1949 versieht die Gesellschaft auch die Dienste auf den Linien der Rhätischen Bahn, wofür die fünf von der Bahnverwaltung übernommenen Wagen der Mitropa zur Verfügung stehen und seit 1951 ist ihr auch der Restaurationsbetrieb im Bahnhofbuffet Romanshorn und auf den Schweiz. Bodenseeschiffen übertragen worden.

Auf Anregung von verschiedenen Seiten hin wurden sodann die ambulanten Dienste, wie sie in anderen Ländern schon länger bestehen, zuerst in Zügen ohne Speisewagen, eingeführt. Wie die Erfahrung nunmehr zeigt, entsprechen diese auch bei uns offenbar einem Bedürfnis.

Kurz nach Bezug der neuen Wäschereianlagen in Olten, d. h. anfangs 1950, wurde dieser Betrieb in einer eigenen Gesellschaft, der REWA AG, verselbstständigt, die als Mieterin der Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft für diese und für dritte Kunden wäscht. Mit einem Personalbestand von 25 Personen hat sie im Jahre 1954 rund 300 000 kg Wäsche verarbeitet.

Die Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft hat sich beim reisenden Publikum viele Freunde erworben und, wo ein Speisewagen mitrollt, da wird die Reise fröhlich und unterhaltsam. Aber nicht nur in einer Großzahl von Fahrplanzügen rollen Speisewagen mit; nach Wunsch werden auch für besondere Reiseanlässe geschlossener Gesellschaften Speisewagenzüge zum Einsatz gebracht.

Die Direktion und das Personal der Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft werden weiterhin alles daran setzen, das Reisen mit der Bahn unterhaltend und angenehm zu gestalten.