

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

**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 Persönlichkeit 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 Entrüstungsturm entbrannt ist: ich meine Jesus Christus. Und zwar achte ich ihn so hoch, weil er furchtlos angegangen ist gegen alles Feige und Unwahre, gegen alle die Pharisäer und Heuchler und die anonymen Artikelschreiber der jerusalemitischen Lokalpresse.



## Unsere Eisenbahnpolitik und die Bundesbahnen.

Von Eduard Gubler.



Es 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 Verbesserung der Zufahrtslinien zum Simplontunnel, der Ausbau des Netzes der Berner Oberlandbahnen durch Erstellung der Brienzseebahn, dann ferner die Bestrebungen, den Verkehr von Basel nach dem Gotthard künftig 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, denen 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 Verstaatlichung der Bahnen zugestimmt in der bestimmten Erwartung, daß künftig 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 Rückkaufgesetzes 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 Staatsbahnen naturgemäß in Konkurrenz tritt. Wenn man bedenkt, daß gerade die Ausmerzung des Konkurrenzkampfes seinerzeit ein Postulat der Verstaatlichungsaktion war, und man heute sieht, wie wenig systematisch nach dieser Richtung die Interessen der Bundesbahnen gewahrt werden, so ist es wohl begreiflich, wenn die Frage laut wird: Haben wir eine schweizerische Eisenbahnpolitik?

Die Frage verneinen kann man aber nicht. Ein Rückblick auf die Tätigkeit der Verwaltungsorgane bestätigt 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 zusammenhängt, als gemeinhin angenommen wird. Und dieser Aufgabe ist die Bundesbahnverwaltung im vollen Umfange nachgekommen. Hierzu nur einige wenige Zahlen. Es betragen:

	1903	1904	1905	1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Betriebseinnahmen	111,162,316	114,631,784	120,677,369	132,837,572
Betriebsausgaben	72,843,405	77,587,053	80,156,945	87,407,905
Betriebskoeffizient	65,53 %	67,68 %	66,42 %	65,80 %
Amortisationskonto	4,307,336	8,836,729	13,651,175	18,754,896
Erneuerungsfonds	55,510,204	56,849,779	58,613,570	58,775,984

Die Einnahmen unserer Bundesbahnen haben somit im Zusammenhang 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 letzten Jahr um 9,04 %; die Betriebsausgaben sind letztes Jahr um etwa 1 % weniger gewachsen als die Betriebseinnahmen, so daß der Betriebskoeffizient 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, wurde 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 Publikum unmittelbar eingeräumt worden sind. Ich erinnere an die Reduktion der Tarife, Verbesserung der Fahrpläne, Vermehrung der Züge, Erneuerung und Vervollständigung des Rollmaterials, Vergrößerung 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 Bundesbahnverwaltung, resp. das Eisenbahndepartement aus seiner bisher beobachteten Reserve etwas heraustreten müssen. Zu wünschen wäre namentlich, daß einmal der Bundesrat veranlaßt würde, der Bundesversammlung in irgend einer Form, aber in einem offiziellen Dokument, auseinanderzusetzen, wie er sich die Entwicklung unseres Nationalbahnnetzes 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 Freycinet“ für die Schweiz — ist ein Bedürfnis und würde, der Öffentlichkeit gleichsam als Führer dienend, viel unangebrachter Kritik zum vornherein die Spitze brechen.

Dies ist um so eher am Platze, als in absehbarer Zeit die schweizerischen 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 konzessiert worden, an der die Bundesbahnen direkt interessiert sind: die Weißensteinlinie. Alle andern Projekte und auch Konzessionen stammen aus früheren Jahren; so auch die Konzession für den Löttschberg.

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-Verwaltung verdankt, ist das neue Hauensteinprojekt. Es ist zu erwarten, daß weitere folgen. Die Grundzüge der staatlichen Eisenbahnpolitik zu kennen, darauf aber hat das Volk ein Anrecht.

## Umschau

**Bergstunde.** über die frohmütigen Wiesengelände hin, dann durch ersten Wald, im wuchtigen Bergschatten bald, bald sonnlichtüberschüttet, bin ich in einsamem Vormittagsmarsch das bachdurchrauschte lange Tal herauf und auf die Alp gekommen. Weit draußen liegt mir nun die große grüne Mulde, wo die Menschen noch beieinander in Schwärmen wohnen, wo Lokomotiven pfeifen, Pferde trotten, Auszügler wimmeln, Gasthäuser winken rundum, wo man Hemdenkrägen und Krawatten trägt und derlei Firlefanz. O über die Orgien des Luxus, des prunkenden Auftretens, des tollen Kleibertands! Tief versenkt in dunkle Täsche hab ich das törichte Zeug, zurückgekehrt bin ich in den Schoß urtümlicher Natur, und wie ich sie liebe, so zärtlich nicht minder hängt die Natur an mir, ihrem wohligher verwildernden Sohn. „hängt“ im verwegent-wirklichen Sinn des Wortes genommen. An meinen Schuhen und Hosen kleben ausgiebige Bodenproben verschiedener Höhenlagen der durchwanderten Strecke, denn gestern noch hat's geregnet; zärtlich hielt der Bergpfad in wunderbaren Systemen lehmiger Tapsen und auf sumpfigen Wiesen die Wasser fest und ätherisch war nicht durchzukommen. Begucken, das trocknete

nicht und ergeben sagte man sich: Na, denn 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, scharfge Felsenmauer, reckenhaft-heroiischer Wall mit spähenden Zacken und wilden Türmen, mit himmelstürmendem Gestein, zwischen den Schroffen den Berg umschleichenden Grasbändern, wüsten, toten Geröllkegeln und gleißenden Schneeflächen unter blauem Himmel. Starr, wie lebenleer scheint die Riesenwand, aber die rauschenden Wasser, die von ihr leben, wissen es besser und plaudern's dem einsamen 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 Festraß auf oberster sonniger Kuppe. Als ein leuchtendes Schweigen sieghaft liegt der Mittag überm weiten Land, über den Bergen und Tälern; Räuchlein steigen