

# Verschiedenes

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **7 (1915)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

mühungen mit Erfolg gekrönt und eine sehr gute Ernte gezeitigt. Nach den Berichten des Internationalen landwirtschaftlichen Instituts sind folgende Ernteerträge zu verzeichnen:

Jahr	Total Doppelzentner	Doppelzentner pro Hektar
1913	8,650,000	156,1
1914	5,000,000	108,3
1915	10,250,000	154,1

Die Zahlen für die beiden ersten Jahre sind definitive, jene für 1915 provisorische. Die diesjährige Ernte ist um rund 70 Prozent reicher als die letztjährige, die allerdings als Fehlernte zu bezeichnen ist. Sie steht aber auch um zirka 18 Prozent über den Erträgen von 1913, die ein Mitteljahr bedeutend übertreffen. Der absolute Ertrag ist also ein sehr grosser, so dass das inländische Bedürfnis durch die eigene Ernte gedeckt werden kann, wenn das Brennverbot beibehalten wird. Relativ, das heisst nach dem Hektarertrag bemessen, ist das Jahr 1915 nicht ganz so günstig wie jenes für 1913. Aber der Unterschied ist unbedeutend.

Für die Preise der Kartoffeln ist der lokale Markt ausschlaggebend. Im Durchschnitt der Schweiz waren nach der «Landw. Marktzeitung in den drei erwähnten Jahren folgende Preise massgebend:

Jahr	Preise im Monat September per Doppelzentner in Franken	
	direkt an Konsumenten	an Händler franko Station
1913	9.48	8.26
1914	12.14	10.44
1915	13.70	11.92

Die Preise dieses Jahres stehen also um 14 Prozent über jenen des letzten Jahres, trotzdem die Ernte eine sehr gute ist und an Kartoffeln keine Knappheit besteht.

Wenn man die Händlerpreise als Basis der Berechnung der Hektarertragswerte annimmt, so ergibt sich ein Bruttoertragswert pro Hektar

im Jahre	von Fr.	Vergleich
1913	1289.39	100,0
1914	1130.65	87,7
1915	1836.87	142,4

Der Bruttoertrag pro Hektar ist im Jahre 1915 um rund 550 Fr., das heisst 42,4 Prozent grösser als im Jahre 1913. Im Jahre 1914 erreichte er trotz der hohen Preise jenen des Jahres 1913 um 12,3 Prozent nicht. Die Kartoffelpreise dürften sehr wohl eine Reduktion um 15 bis 20 Prozent erfahren, das heisst auf der Höhe der letztjährigen bleiben, ohne dass die Landwirtschaft irgendwie einen Schaden hätte. Ja, sie wäre immer noch für die Ausfälle des Jahres 1914 vollauf entschädigt.

Die Notstandskommission der schweizerischen Arbeiterschaft hat in einer Eingabe an den Bundesrat kürzlich Bestandesaufnahme und Festsetzung von Maximalpreisen für Kartoffeln postuliert. Wie wir heute erfahren, ist der Bundesrat bereit, zunächst die Kartoffeleinfuhr selber an die Hand zu nehmen.

### Das Eisenbahnnetz der Erde.

Nach dem Archiv für Eisenbahnwesen hat sich das Eisenbahnnetz der Erde im Jahr 1913 auf 1,104,217 Kilometer, das heisst um rund 22,700 Kilometer gegen das Vorjahr vergrössert, während es von 1911 bis 1912 um 27,000 Kilometer gewachsen war. Der geringere Fortschritt ist zum Teil auf die politischen Spannungen zurückzuführen, die dem jetzigen Krieg vorausgingen und sich damals schon bemerkbar machten. Die folgende statistische Uebersicht gibt den Anteil der einzelnen Staaten

und Erdteile an dem gesamten Eisenbahnnetz an, zugleich den Anteil der Staatsbahnen und die Zunahme der Bahnen in den einzelnen Ländern und Erdteilen.

Land respektive Erdteil	Gesamtlänge der Eisenbahnen in Kilometer			
	Gesamtnetz		davon Staatsbahnen	
	1912	1913	1912	1913
Deutsches Reich	62,734	63,730	58,298	58,933
Russland . . .	62,198	62,198	39,397	39,531
Frankreich . . .	50,232	51,188	8,941	9,028
Österreich-Ungarn	45,823	46,198	37,033	37,727
Grossbritannien	37,678	37,717	—	—
Italien . . . . .	17,420	17,634	14,369	14,629
Spanien . . . . .	15,350	15,350	—	—
Schweden . . . . .	14,272	14,491	4,453	4,610
Belgien . . . . .	8,660	8,814	4,330	4,354
Schweiz . . . . .	4,818	4,863	2,738	2,738
Dänemark . . . . .	3,771	3,771	1,959	1,959
Rumänien . . . . .	3,607	3,763	3,490	3,549
Niederlande . . . . .	3,194	3,256	1,773	1,792
Norwegen . . . . .	3,092	3,092	2,631	2,631
Portugal . . . . .	2,983	2,983	1,120	1,148
Bulgarien . . . . .	1,928	1,931	1,928	1,931
Türkei . . . . .	1,684	1,994	—	—
Griechenland . . . . .	1,609	1,609	—	—
Serbien . . . . .	936	1,021	574	1,021
Luxemburg . . . . .	525	525	197	197
Malta, Jersey, Man	110	110	—	—
Europa . . . . .	342,624	346,235	183,234	185,778
Asien . . . . .	107,230	108,147	70,627	70,870
Afrika . . . . .	42,707	44,309	25,522	26,503
Amerika . . . . .	554,124	570,108	35,812	45,158
Australien . . . . .	34,803	35,418	30,518	32,834
Zusammen	1,081,488	1,104,217	345,713	361,143

Im Verhältnis zur Einwohnerzahl hat Schweden die grösste Gleislänge, obwohl das Eisenbahnnetz dort sonst weniger als den europäischen Gesamtdurchschnitt der Dichte (3,5 Kilometer auf 100 Quadratkilometer) aufweist. Am ungünstigsten steht Serbien, nachher die übrigen Balkanstaaten und Russland. Die höchste Netzdichte mit 29,9 Kilometer auf 100 Quadratkilometer hat Belgien, dann kommt Luxemburg mit 20,2, danach in weitem Abstand Grossbritannien mit 12,0, Deutschland mit 11,8, die Schweiz mit 11,7 Kilometer. Die geringste Netzdichte zeigen Norwegen mit 1,0, die europäische Türkei mit 1,2 und Russland ebenfalls mit 1,2 Kilometer.



### Verschiedenes.

#### Zuckerfabrik und Raffinerie Aarberg.

Wie der soeben erschienene Jahresbericht ausführt, sind die Anlagen während des Jahres 1914 derart erweitert worden, dass durchschnittlich in jeder Tag- und Nachtschicht 4000 Doppelzentner Rüben verarbeitet werden können. Auch die Raffinerie erhöhte ihre Leistungsfähigkeit auf 6½ bis 7 Wagen zu je zehn Tonnen fertige, versandtbereite Ware. Ferner wurde ein neues Lagerhaus für 200 bis 300 Wagen Zucker erstellt. Die Rübenzufuhr war im Jahr 1914 erheblich zurückgegangen. Wohl war die vertraglich zugesagte Anbaufläche von 2000 bis 2100 Jucharten richtig bepflanzt worden; die Erträge sind leider fast durchwegs unter einem Mittelwert geblieben. Der Vorsommer 1914 war der Entwicklung der Rüben nicht günstig. Ein grosser Ausfall entstand auch durch

das Ausbleiben der in *Frankreich* kontrahierten Rüben, für welche die französische Regierung infolge des durch die Kriegswirren im eigenen Lande entstandenen Zuckermangels ein Ausfuhrverbot erlassen hatte. Die Qualität der verarbeiteten Rüben bereitete dagegen eine angenehme Ueberraschung. Der schöne, warme Herbst ermöglichte eine gute, gleichmässige Ausreife, so dass man einen durchschnittlichen Zuckergehalt von 15,8 % feststellen konnte. Es ist dies der beste Durchschnitt, der in Aarberg seit dem Bestehen der Fabrik je ermittelt wurde.

Im abgelaufenen Geschäftsjahre produzierte die Fabrik aus den angeführten Rüben und dem aus Deutschland und Oesterreich importierten Kristall- und Rohzucker 123,515 Zentner *Verkaufsware*. «Den Hauptposten», so sagt der Bericht, «lieferten wir in die Westschweiz, die infolge des in Frankreich streng durchgeführten Ausfuhrverbotes von dieser Seite keine Einfuhr hatte. Ohne unbescheiden zu sein, dürfen wir das Verdienst für uns in Anspruch nehmen, an der Zuckerversorgung der Schweiz während des ersten Kriegsjahres kräftig mitgewirkt zu haben. Die Zuckerfabrik Aarberg hat dadurch in dem hinter uns liegenden kritischen Jahre die bisher von vielen bestrittene Daseinsberechtigung glänzend erwiesen... Der *Durchschnittserlös* aus unserer Zuckerproduktion beträgt *Fr. 45.15 Basis Sackwürfel*. Dieser Verkaufspreis stellt der Leitung der Fabrik das Zeugnis aus, dass sie an den hie und da auf dem Zuckermarkte zutage getretenen Spekulationsgelüsten unbeteiligt war.»

«Nach Massgabe der reduzierten Rübenanfuhr trat auch in der Herstellung von *Trockenschnitzeln* eine Beschränkung ein. Wir produzierten im ganzen 4451 q. Aus der frühern Campagne übernahmen wir unverkaufte 1600 q und importierten aus Italien 4050 q, so dass wir der Landwirtschaft insgesamt rund 10,000 q dieses immer mehr gesuchten Futtermittels zur Verfügung halten konnten. Der Durchschnittserlös betrug 13 Fr. pro Doppelzentner.»

### Die Bundesbahnreform.

Ein «höherer Beamter» der Schweizerischen Bundesbahnen spaziert als Fachmann mit tiefsinnigen Reformvorschlägen über den Betrieb und die Arbeitsmethode bei den Bundesbahnen in den breiten Spalten des freisinnigen «Aargauer Tagblattes» herum. Dieses Blatt, dessen Bedeutung freilich in keinem Verhältnis zum grossen Format steht, gibt sich mit besonderer Freude jedem Bourgeois her, der gegen die Arbeiterschaft losschlagen will.

Unser höherer Beamter findet, dass die Schweizerischen Bundesbahnen zu viel unteres Personal beschäftigen. Beim Ein- und Ausladedienst könne durch neue technische Hilfsmittel eine rentable Reduktion des *Güterpersonals* eintreten. Ganz rückständig sei die Arbeitsmethode beim Rangierdienst. Durch Verwendung der Schwerkraft der zu rangierenden Eisenbahnwagen sei eine erhebliche Verminderung des *Rangierpersonals* möglich. Beim *Zugpersonal* zeige sich ein grosser Ueberschuss an Kondukteuren, dagegen ein Mangel an Bremsern. Da Bremsen *billiger* zu stehen kommen, könne hier ein Haufen Geld erspart werden. Den Werkstättebetrieb der Bundesbahnen kritisiert der «höhere» Beamte ganz besonders. Hier stände als leuchtendes Vorbild die leistungsfähige und modern eingerichtete schweizerische Grossmaschinenindustrie da, welche die Arbeitskräfte auszunützen verstehe, während die eidgenössischen Werkstätten eine veraltete Arbeitsweise weiterführen. Der staatliche Werkstättebetrieb sei übrigens soweit als möglich einzuschränken und die *Privatindustrie* in Anspruch zu nehmen! So erspare man speziell am *Werkstättepersonal* bedeutende Summen.

Hier bricht unser angestelltenfreundlicher Fachmann im Aargauer Tagblatt ab. Für ihn ist mit der Reduzierung

des untern Personals das Thema über die Bundesbahnreorganisation erschöpft. Die in der Welt einzig dastehende Bundesbahnbürokratie, welche unter der sachkundigen Leitung der 20 freisinnigen Direktoren durch fortwährende Schaffung neuer fettbesoldeter Oberbeamtenstellen beständig wächst, sowie der sündteure komplizierte Verwaltungsapparat, der nach den *rückständigsten* Arbeitsmethoden schafft, findet der gut versorgte Tagblattschreiber ganz in der Ordnung. Wie manchmal muss den 10,000- bis 17,000-fränkigen Herren noch in die Ohren gebrüllt werden, dass die Bundesbahnreform *bei ihnen selbst* den Anfang nehmen muss, bevor man über weitere Einschränkungen des untern Personals diskutiert!

Die Lehren aus den Ratschlägen ihres freisinnigen Vorgesetzten im «Aargauer Tagblatt» mögen die beteiligten Bundesbahner selber ziehen.



### Empfehlenswerte Literatur.

**Soziale Gedanken eines schweizerischen Arbeitgebers vor vierzig Jahren.** Der Schriftsteller *Dr. Ferdinand Buomberger* hat ein Buch veröffentlicht, welches die Auffassung wiederspiegelt, die ein bedeutender schweizerischer Arbeitgeber vor vierzig Jahren, als das jetzige Fabrikgesetz erlassen wurde, über das Fabrikwesen hatte. Dieses Buch ist eben im Verlag Orell Füssli in Zürich erschienen und betitelt sich: «*Dr. Ferdinand Buomberger: Soziale Gedanken eines schweizerischen Arbeitgebers vor vierzig Jahren*». Trotz des reichen Inhaltes und einer sehr guten Ausstattung ist der Preis ein bescheidener; es kostet in hübschem Umschlag Fr. 1.50 (Mk. 1.20) und in Leinwand gebunden Fr. 2.50 (Mk. 2.—).

Das Buch gibt die soziale Anschauung des 1813 geborenen Schweizlers Johann Caspar Brunner wieder, der vor vierzig Jahren in Niederlenz (Kanton Aargau) an der Spitze einer grössern Fabrik stand. Brunner legte seine Auffassung bald in der damals erschienenen Zeitschrift «*Konkordia*», bald in Broschüren nieder. Der Herausgeber des Buches hat das zerstreut liegende Material gesammelt und gesichtet, und bietet uns nun teilweise grössere Aufsätze, teilweise einzelne Aussprüche von Brunner. Von den Aufsätzen erwähnen wir folgende: «Die allgemeine Lage des Arbeiters; das Organisationsrecht; der Arbeitsvertrag; die Lohnverhältnisse; die Arbeitszeit; die Frauenarbeit; die Kinderarbeit; die soziale Bedeutung der Schule; Schutzzoll und Freihandel; Ursachen der sozialen Not.» Die vom Herausgeber zusammengestellten einzelnen Aussprüche spiegeln uns in vorzüglicher Weise die Lebens- und Weltauffassung dieses idealen Arbeitgebers wieder und bereiten jedem, der sich um die soziale Frage kümmert, vielfachen Genuss.

In einer Broschüre, die den Titel «*Wegweiser für Fabrikarbeiter*» trägt, sagt Brunner über sich selbst: «Der Mann, der zu euch spricht, hat Armut und Wohlstand kennen gelernt. Er ist mitten im Fabrikleben geboren und hat die Leiden und Freuden desselben als Knabe schon selbst mitgemacht; er hat, wie man zu sagen pflegt, von der Pike auf gedient, hat eine lange Erfahrung hinter sich, hat Fabriken, Fabrikbesitzer und Fabrikarbeiter von allen Sorten gesehen und darf sich darum wohl ein Urteil in der Arbeiterfrage zutrauen.»

Die in Dr. Buombergers Buch wiedergegebene soziale Auffassung eines gereiften, vielerfahrenen Mannes verdient es, in den weitesten Kreisen bekannt zu werden, weil ihr Träger weit über dem von rechts und links geführten Klassenkampf steht und unerschütterlich an dem Glauben festhält, dass es möglich ist, die sich heute gegenseitig zerfleischenden Klassen einander wieder näher zu bringen.

