

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Reorganisation der S.B.B.  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38070>

### **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:** 05.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.<sup>1)</sup> 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 bloss 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 weitem Kreisen unseres Volkes und selbst auch in Eisenbahnerkreisen diesem Entwurf ein gewisses Misstrauen entgegengebracht wird, ist es vielleicht für die Öffentlichkeit 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 Öffentlichkeit 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 Verwaltungssystems aus eigener Erfahrung und Anschauung kennen gelernt haben. Der Beschluss ist nicht etwa oberflächlicher Weise, 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.

## 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 Stüblüten, 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 bloss 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 heisst weiter unten: „Einflüsse unheilvollster Art stehen am Werke, Ohnmachtgefühl beherrscht Bern, und Frankreich hat *Schweizer Ingenieure in seinem Goldsack*, 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 Öffentlichkeit 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

<sup>1)</sup> Vergl. Band LXXVII, Seite 251 bis 254 (28. Mai 1921), sowie Band LXXVIII, Seite 33 (16. Juli 1921).