Zur Reorganisation der S.B.B.

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 23

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-37272

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

lässt, wie es nach seiner Vollendung aussehen wird. Die obern Räume des Turmes werden zum Unterbringen von Apparaten und Messeinrichtungen benutzt, die zu Versuchen auf dem Gebiete des Signalwesens gebraucht werden. Zugänglich sind sie nicht nur durch eine Treppenanlage, die bis über die Säulenhalle hinauf führt, sondern auch durch einen Personenaufzug, der in der Säulenhalle endigt.

Wie der Turm selbst von allen Seiten aus weiter Entfernung sichtbar ist und dem Bilde von Siemensstadt ein eigenartiges Gepräge gibt, so ist auch die Aussicht von ihm sehr weitreichend. Man überblickt nicht nur den Stadtteil Siemensstadt mit seinen gewaltigen Fabrikanlagen, seinem Wohnviertel und seinen Arbeitergärten, sondern weit darüber hinaus im Osten das Häusermeer von Berlin und Charlottenburg. Im Süden reicht der Blick über die Havel mit ihren Seen und ihrer waldigen Umgebung hinweg bis zu den Schlössern von Potsdam und darüber hinaus, im Westen sind hinter der früheren Festung Spandau die Funkentürme der Grosstation Nauen deutlich zu erkennen, und im Norden vervollständigen die Forstbezirke der Jungfernheide und Tegels das Bild.

Obering. *G. Quaink*, Charlottenburg.

Zur Reorganisation der S. B. B.

Als ersten Beitrag zur fachmännischen Diskussion über die Reorganisation der S. B. B. bringen wir nachstehend eine der Konferenz des *Verbandes Schweizer. Sekundärbahnen* am 12. Mai d. J. in Schaffhausen vorgelegte Resolution samt Begründung durch Dr. Ing. *R. Zehnder-Spörri*, Direktor der M. O. B. in Montreux. Wir schicken voraus, dass diese Resolution von der Konferenz einstimmig gutgeheissen worden ist. Dir. Zehnder führte aus:

Die Frage der Reorganisation der S. B. B. im Sinne der Vereinfachung ihrer Verwaltung, d. h. die Frage der Revision des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897, ist seit dem Jahre 1908, als der Bundesrat das Eisenbahndepartement einlud, über diese Angelegenheit Bericht und Antrag einzureichen, Gegenstand immerwährender Beratungen und Studien gewesen. Es ist jedoch bekannt, dass dieser wichtigen Frage erst in letzter Zeit die ihr zukommende eingehende Aufmerksamkeit zugewandt wurde, indem vor einigen Monaten von den Behörden eine *Experten-Kommission* ernannt und mit der Beratung und Begutachtung der Reorganisation der S. B. B.-Verwaltung betraut wurde.[1])

Dass die Verhältnisse, wie sie heute bestehen, zu einer baldigen Lösung auf diesem Gebiete drängen, indem die S. B. B. in eine nahezu unhaltbare Lage hineingeraten sind, ist jedermann klar. Es sei nur daran erinnert, dass das in den S. B. B. investierte Kapital etwa zwei Milliarden Franken beträgt und dass sich infolge der begonnenen Elektrifikation des Bundesbahnnetzes dieses Kapital im Laufe der nächsten Jahre noch ganz bedeutend erhöhen wird. Dieses im Verhältnis zu unserm kleinen Lande sehr bedeutende Kapital wirft nun nicht nur keine Rendite ab, sondern es schwillt trotz ungenügender Amortisation auch von Jahr zu Jahr der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der S. B. B. in beängstigender Weise an und betrug z. B. Ende 1919 rund 160 Mill., d. i. rund 30 Mill. Fr. mehr als Ende 1918, und dies trotzdem die Frachten auf unserm schweizerischen Bahnnetz zu den allerhöchsten in Europa gehören und so hoch sind, dass sich unser Land der Gefahr aussetzt, immer mehr umfahren zu werden.

*

Dass sich bei dieser beunruhigenden Lage das Interesse nicht nur unserer politischen Behörden, sondern auch der Handels- und Industriekreise der brennenden Frage der Sanierung der S. B. B.-Verwaltung zuwendet, ist nur zu begreiflich. Weniger begreiflich jedoch ist, dass die schweizerischen *Nebenbahnen* bis jetzt den Standpunkt abwartender und scheinbar interesseloser Beschaulichkeit eingenommen hat, fast als ob ihn diese ganze Sache eigentlich gar nicht berühre. Dass nun gerade das Gegenteil der Fall ist, zeigt ein Ereignis der letzten Tage.

Wie bekannt, hat die Frage der Reorganisation der S. B. B. schon recht weite Kreise gezogen, sie ist hinausgetreten aus dem Bundeshaus, aus den gesetzgebenden und exekutiven Behörden, hinausgetreten aus dem Schoss der engern Experten-Kommission, und erfasst worden von den politischen Parteien, die nun in ihren Versammlungen darüber sprechen und beraten und teilweise, jede für sich, eine eigene Formel herauszufinden suchen oder Gegenvorschläge aufstellen.

Nun hat die *liberal-demokratische Partei* ebenfalls ihre bezüglichen „*Thesen und Richtlinien*" aufgestellt und es ist durch die Presse bekannt geworden, dass die eine dieser Thesen die Abschaffung der Fachabteilungen des schweiz. Eisenbahndepartementes und die Unterstellung der Privat- und Nebenbahnen unter die Kontrolle der Kreisorgane der S. B. B. als erstrebenswert in Aussicht nimmt.

Das ist nun ein Postulat, das für die Nebenbahnen von ganz enormer Bedeutung ist. Diese dürfen sich nicht der grossen Gefahr aussetzen, die Tragweite einer solchen Idee zu unterschätzen. Wir sind der Ansicht, dass der Nebenbahnen-Verband unverzüglich und eindeutig zu diesem Postulat sich der Oeffentlichkeit gegenüber äussern soll, damit kein Zweifel darüber aufkommen kann, dass wir eine solche Lösung als einen grossen Irrtum ansehen, als einen schwer wieder gut zu machenden *Kapitalfehler* bezeichnen müssten. Es ist unsere Pflicht, gegenüber unsern eigenen Verwaltungen, aber auch gegenüber den Behörden und gegenüber dem ganzen Volk warnend unsere Stimme zu erheben und von einer solchen gefahrvollen Lösung bei Zeiten abzuraten.

*

Die Gründe, die entschieden gegen eine Unterstellung der Privatbahnen unter die Kontrolle der S. B. B.-Kreise sprechen, liegen für jeden in die Verhältnisse auch nur einigermassen Eingeweihten klar auf der Hand.

Die Privatbahnen sind Unternehmungen, deren Gesellschaftskapital in den Händen ihrer Aktionäre liegt, die also autonom sind und, so lange sie nicht verstaatlicht werden, autonom bleiben müssen. Die S. B. B. dagegen besitzen weder Aktien noch Obligationen, noch irgendwelche Interessengemeinschaft mit der überwiegenden Mehrzahl der Privatbahnen.

Mehr noch, es bestehen oft direkte Interessengegensätze und Konkurrenzverhältnisse zwischen den S. B. B. und den Privatbahnen. Es sei hier nur an die Bestimmungen von Art. 30 des Eisenbahn-Gesetzes vom 23. Dezember 1872 und Art. 8 des Nebenbahnengesetzes vom 21. Dezember 1899 erinnert. Es sei erinnert an die Interessengegensätze, die sich zeigen bei Fällen von Mitbenützung gemeinsamer Bahnstrecken, von Gemeinschaftsbahnhöfen, bei Kreuzungen von Linien der S B. B. mit Privatbahnlinien, bei Tarif- und Fahrplanfragen, bei Fragen der Verkehrsteilung u. s. w. von Konkurrenzstrecken des Bundesbahnnetzes und von Privatbahnen.

Wie soll sich da eine Nebenbahn verteidigen gegenüber einer Verwaltung, die in gewisser Hinsicht ihre vorgesetzte Behörde wäre? Es würde so den Nebenbahnen noch viel schwerer gemacht werden, als dies heute der Fall ist, gegenüber der viel mächtigeren und der viel grössern Einfluss besitzenden Bundesbahn-Verwaltung gehört zu werden.

Die Privatbahnen müssen sich deshalb ihre volle wirtschaftliche und rechtliche Unabhängigkeit von den S. B. B. wahren und sie müssen Gelegenheit haben, sich an eine neutrale Instanz zu wenden. Und diese neutrale Instanz wird dargestellt durch die bestehenden Fachabteilungen des Eisenbahndepartementes, die in ihrer gegenwärtigen Form gut organisiert sind und die für die Nebenbahnen umso wertvoller sind, je weniger sie nicht nur nach Gesetz, sondern auch effektiv frei sind von dem Einfluss der S. B. B.

Nicht zu vergessen ist, dass die bautechnischen wie die betriebstechnischen Verhältnisse der Nebenbahnen sehr stark verschieden sind von denen der S. B. B., die oft für die Nebenbahnen kaum das erforderliche Verständnis haben könnten. Und wie würde es sich verhalten mit den Fragen der Personallöhne u. s. w., wenn die Nebenbahnen den S. B. B. organisatorisch quasi einverleibt würden?

Aber es wäre schon ein Irrtum, die S. B. B. auch nur mit der Kontrolle der Nebenbahnen zu betrauen, weil es nun einmal, leider nicht zum Vorteil unserer Staatsbahnen, unmöglich sein wird, den zu weitgehenden, unsachlichen *Einfluss der Politik* auszuschalten, der sich oft in Gegensatz zu den kommerziellen Interessen der S. B. B. stellt und die Generaldirektion gegenüber dem Verwaltungsrat oft in eine Defensivstellung drängte. Dieses Uebel, das eigentlich zur Verwirklichung einer kommerziellen Geschäftsführung der S. B. B. beseitigt werden sollte, darf aber auf keinen Fall nun auch noch in weitgehendem Masse auf die Privatbahnen verpflanzt werden.

[1]) Vergl. den Reorganisations-Entwurf in letzter Nummer der „S. B. Z." *Red.*

Sehen wir durch diese kurzen Ausführungen, wie die Frage der Reorganisation der S. B. B. auch die Lebensinteressen der Nebenbahnen berührt, so müssen wir auch zur Einsicht gelangen, *dass wir zu dieser Frage Stellung nehmen müssen.*

Es handelt sich um die Aenderung eines ausserordentlich wichtigen Gesetzes, das in der Praxis unabwendbar auf die Verhältnisse der Nebenbahnen hinüberspielen wird, das von grundlegendem Einfluss sein wird auf die künftigen Beziehungen der Nebenbahnen zu unserer Staatsbahn und zu unseren eidgenössischen Behörden.

Dabei ist zu beachten, dass das Netz der schweizer. Privatbahnen eine Länge von rund 3000 *km* hat, wovon 2375 *km* allein zum Nebenbahnenverband gehören, also ein Netz, das an Ausdehnung grösser ist, als das rund 2850 *km* umfassende Netz der S. B. B. Das in den Privatbahnen investierte Kapital beläuft sich auf etwa 900 Mill. Fr. (wovon rund 525 Mill. auf die Verwaltungen des Nebenbahnenverbandes entfallen). Daraus erhellt zur Genüge die Bedeutung unseres Nebenbahnen-Verbandes für unser Land, eine Bedeutung, die es verdient, berücksichtigt zu werden.

Es ist deshalb schwer verständlich, dass dem Sekundärbahnenverband nicht Gelegenheit gegeben wurde, einen Vertreter für die Experten-Kommission, die die Reorganisation der S. B. B. studiert hat, zu bezeichnen und abzuordnen. Die Industrie- und Gewerbekreise sind darin vertreten. Warum nicht der Nebenbahnen verband, der an dieser Frage mindestens ebenso sehr interessiert ist und der zu behandelnden speziellen Materie sicher mindestens ebenso nahe steht?

*

Es wird deshalb folgende *Resolution* beantragt:

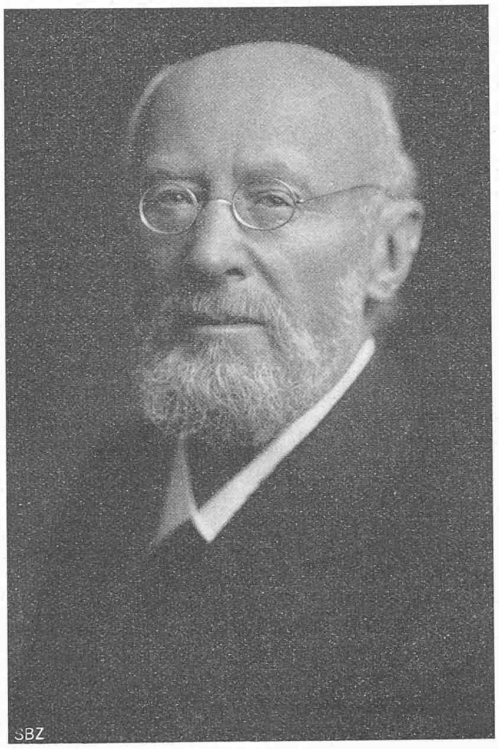
1. Der Schweizer. Sekundärbahnen-Verband, dessen Verwaltungen ein Netz von rund 2400 *km* und ein investiertes Kapital von rund 525 Mill. Fr. umfassen, erhebt einmütig Einsprache gegen die Idee der Unterstellung der Privatbahnen unter die Kontrolle der S. B. B. Die Nebenbahnen, deren bau- und betriebstechnische Verhältnisse nebenbei gesagt von denen der S. B. B. ganz erheblich verschieden sind, müssen sich, nicht zuletzt im Interesse des Landes, ihre volle Unabhängigkeit von der S. B. B.-Verwaltung bewahren.

2. Der Vorstand soll beauftragt werden, unverzüglich die ihm gutscheinenden Schritte bei dem Schweizer. Eisenbahndepartement zu unternehmen, um dem Verband das Mitspracherecht bei der Beratung der Reorganisation der S. B. B. zu sichern und seinem Befremden darüber Ausdruck zu geben, dass in die Experten-Kommission kein Vertreter des Nebenbahnen-Verbandes zugezogen wurde.

Nekrologie.

† A. Cattani. Am 1. Mai ist in Luzern ein hochgeachteter und lieber Kollege der Sektion Waldstätte des S. I. A., Architekt Arnold Cattani, infolge eines Schlaganfalles im hohen Alter von 75 Jahren gestorben. Als zweiter Sohn des Regierungsrates Maurice Cattani zum Hotel Engel in Engelberg am 7. März 1846 geboren, erhielt Cattani die erste Schulbildung in der dortigen Primarschule. Schon mit zwölf Jahren kam der Jüngling nach Neuenburg, wo er in dem dortigen Ingenieurbureau Ritter eine vierjährige Lehrzeit absolvierte. Nachher zog er nach Karlsruhe ans Polytechnikum, wo er nach gründlichem Studium das Diplom als Architekt erwarb. Als junger Architekt hatte er das Glück, unter Prof. Semper in Dresden, Wien und später in Zürich seine berufliche Ausbildung zu vollenden.

Am Ende seines Aufenthaltes in Zürich wurde Cattani der erste Erfolg zu teil, indem er bei dem Wettbewerb für das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne einen zweiten Preis erhielt. Es folgten grössere Studienreisen vornehmlich nach Italien in die Städte Florenz, Siena und Bologna, und noch in späteren Jahren in seiner vollen Berufstätigkeit zog es ihn immer wieder in seinen Ferienzeiten nach dem geliebten Kunstlande. Anfangs der 80er Jahre siedelte er definitiv nach Luzern über und gründete hier sein Architekturbureau, das rasch einen guten Ruf und viel Beschäftigung fand. Eine grosse Reihe von Bauten in Luzern und der Zentral-Schweiz zeugen von seiner grossen Tätigkeit und fachmännischen Tüchtigkeit; er genoss grosses Zutrauen bei seinen Klienten.



ARNOLD CATTANI
Architekt
7. März 1846 — 1. Mai 1921

Von seinen bedeutenden Werken sind zu nennen: der „Seidenhof", ein grosser Geschäfts- und Wohnhauskomplex; das Haus zu den vier Jahreszeiten, die grossen Um- und Erweiterungsbauten des Hotel du Lac, eine Anzahl Villen, alle diese Bauten in Luzern. Ferner die grossen Hotelbauten in Engelberg, als: die Kuranstalt, das Grand Hotel, das Terrasse-Hotel, ferner das Grand-Hotel in Interlaken, die Erweiterungsbauten des Hotel Waldstätterhof in Brunnen, die Kraftzentrale des Elektrizitätswerkes Luzern-Engelberg in Obermatt, usw. Fast alle seine Bauwerke zeugen von einem einfachen, strengen Stil, an dem er, aus seiner Studien- und Lehrzeit an Semper sich anlehnend, treu festhielt.

Im politischen Leben ist Cattani nie stark hervorgetreten; als langjähriger Präsident der Luzerner Kunstgesellschaft hatte er sich um die Hebung des Kunstlebens grosse Verdienste und viel Sympathien erworben. Wir sehen ihn ferner tätig als eidgenössischer Experte der gewerblichen Fortbildungsschule, als Präsident der Aufsichtskommission der Kunstgewerbeschule und als Mitglied der städtischen Schulkommission für den Zeichnenunterricht. In allen diesen Stellungen schätzte man sein tüchtiges Wissen und Können und erkannte seine Dienste dankbar an. — Bis zum Jahre 1910 führte er sein Architekturbureau, und gönnte sich alsdann den wohlverdienten Ruhestand, jedoch immer noch tätig für alle Bestrebungen der Kunst, des Heimatschutzes, der Urgeschichtsforschung unseres Landes und der antiquarischen Gesellschaft.

Unser Kollege Cattani zeigte stets sein volles Interesse für die Bestrebungen unseres Berufsverbandes; er war ein treues, rühriges Mitglied unserer Sektion Waldstätte, deren Präsident er früher auch eine zeitlang war. — Sein vornehmer, liebenswürdiger Charakter, seine grosse Wirksamkeit als Fachmann, seine segensreiche Tätigkeit für Kunst und Heimat haben ihm in seiner zweiten Vaterstadt Luzern, die er lieb gewonnen und für die er viel geleistet, sowie bei allen seinen Kollegen, die ihn lieben und schätzen gelernt, ein ehrenvolles, freundliches und bleibendes Andenken gesichert.

E. V.

Miscellanea.

Eidgen. Wasserwirtschaftskommission. Anlässlich der Neubestellung hat der Bundesrat beschlossen, um eine Verringerung der Zahl der Mitglieder der Kommission, insbesondere der Sektion für Wasserkräfte, herbeizuführen, die zurückgetretenen oder verstorbenen Mitglieder nicht zu ersetzen. Eine Neuwahl wurde blos für die Sektion für Schiffahrt getroffen, die nunmehr sieben Mitglieder zählt. Bei eintretenden Vakanzen in der Sektion für Wasserkräfte sollen auch in nächster Zeit Ersatzwahlen in der Regel nicht getroffen werden. Die nachstehend genannten Mitglieder der Kommission wurden für eine neue Amtsdauer von drei Jahren bestätigt.

A. Sektion für Wasserkräfte. Eduard Blumer, Nationalrat, Industrieller, in Schwanden (Glarus); Dr. *Walter Burckhardt*, Professor der Rechte an der Universität Bern; *Joseph Chuard*, Ingenieur, Direktor der Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich;