

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 11 (1921)
Heft: 16

Artikel: Die Umwälzung des Eisenbahnwesens und das Welteisenbahnnetz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-638088>

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: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

dustrievorstädte. Auf der Ofen-Seite wird das Panorama wirksam belebt durch villen- und denkmalge schmückte Berge, den Blodsberg im Süden, den Ofenberg mit seiner weittragenden Aussichtswarte im Norden. Dieses liebliche Eindringen der grünen Hügellandschaft in das farbige Städtebild gemahnt an die Schweizerheimat und weckt Schweizerheimweh! Ich trug dieses Bild mitsamt den Gefühlen der Dankbarkeit gegenüber meinen lebenswürdigen ungarischen Führern und Gastgebern, die mir noch herzliche Grüße mitgaben für das auch ihnen bekannte schöne Schweizerland, wohl als die stärksten und am längsten haftenden Eindrücke mit nach Hause.

H. B.

Die Umwälzung des Eisenbahnwesens und das Welteisenbahnnetz.

Der Weltkrieg hat ein großes militärisches und politisches Trümmerfeld hinterlassen, doch weit umfassender, umstürzender und in ihren Auswirkungen unübersehbar ist die wirtschaftliche Zertrümmerung, zu deren Zeugen er uns gemacht hat. Was wird sich aus dem furchtbaren Chaos entwickeln, das vieler, wie wir meinten, unerklärlichen Grundlehren der Volkswirtschaft zu spotten scheint? Wird ganz allmählich, wenn wieder „neues Leben blüht aus den Ruinen“, ein dem früheren Zustand annähernd ähnlicher sich herausbilden oder wird an Stelle der milliardenfachen und innigen, aber doch im großen ganzen vom Zufall und von der Willkür beherrschten weltwirtschaftlichen Verknüpfung ein plan- und sinnvolleres Gefüge treten? Wird so das unerhörte Gewitter trotz aller Augenblickserlöserungen am letzten Ende in dieser Richtung reinigend und belebend wirken und ein ganz neues besseres wirtschaftliches Zeitalter einleiten? Zur Lösung dieser Frage nimmt für das bedeutungsvolle Gebiet des Eisenbahnwesens in der „American Review of Reviews“ Judson C. Welliver das Wort; einige Gedankengänge seiner Ausführungen sind in folgendem kurz wiedergegeben.

Der Krieg hat die ungeheure Bedeutung der Eisenbahnen als Transportmittel noch gesteigert. Der Verlust an Schiffsraum durch Unterseeboote und Minen und die teilweise Brachlegung des Küstenseeverkehrs vermehrten noch die übergroßen Ansprüche an den Eisenbahntransport; allein in England schätzte man die Mehrbelastung der Bahnen infolge der Beeinträchtigung der Küstenschiffahrt auf 55 Millionen Tonnen. Die Ententemächte haben es abgelehnt, in Versailles die Freiheit der Meere zu verkünden und Schritte zu tun, um die Wiederkehr des Unterseebootschreckens unmöglich zu machen. So drängt alles danach, die Kontinentalsysteme der Eisenbahnen weiter auszubauen und diese Netze schließlich durch Tunnel in ein ungeheures Weltsystem zusammenzufassen, um so nötigenfalls von der Schiffsverbindung möglichst unabhängig zu sein.

Amerika schreitet voran. Die panamerikanische Eisenbahn geht ihrer Verwirklichung entgegen. Eine Bahn von der Magelhaensstraße bis zum Polarkreis wird gestatten, 10,000 englische Meilen in 16—18 Tagen zu durchreifen. Von der mit Umwegen etwa gleichlangen Strecke zwischen Buenos Aires und Newyork sind schon 6661 Meilen gelegt, und vom Rest ein großer Teil in Arbeit oder doch geplant.

Dagegen hat der Krieg dem Gedanken der Verstaatlichung der Bahnen erheblich Vorschub geleistet. Während 1913 noch 464,104 Meilen Privatbahnen 306,611 Meilen Staatsbahnen gegenüberstanden (in Europa war das Verhältnis 100,285:116,111; in Amerika 327,777:28,223; in Asien 23,298:44,292; in Afrika 11,129:16,564; in Australien 1615:21,421), ist zurzeit der Gedanke der Staatsbahn überall in siegreichem Vordringen.

In Mitteleuropa macht die politische Neuordnung eine völlige Umgestaltung des Eisenbahnnetzes nötig. Ein Muster

sind die polnischen Bahnverhältnisse. Der neue aus vorher russischen, österreichischen und preussischen Bestandteilen zusammengesetzte Staat besitzt in diesen Teilen Eisenbahnen, die, nach verschiedenen imperialistischen Grundätzen strategischer, politischer oder wirtschaftlicher Natur angelegt, für Polens Verkehrserfordernisse das denkbar Ungeeignetste sind. Arbeitete doch insbesondere Rußland durch größere Spurweite seiner Bahnen und andere verkehrsfeindliche Maßnahmen einer innigen Verbindung mit den Nachbarstaaten geradezu entgegen. So harpte hier der Eisenbahningenieur eine gewaltige Aufgabe. Nehmlich, wenn auch nicht ganz so schlimm, liegen die Dinge in Tschechien, Jugoslawien, Rumänien, Oesterreich und Ungarn. Dazu kommt die ganz ungeheuerliche Abnutzung aller Teile des Systems, die in Rußland einer völligen Vernichtung nahekommt, während Deutschland durch den Friedensvertrag noch weitere unerträgliche Eisenbahnlasten aufgebürdet sind.

Während vor dem Kriege der Bau neuer Eisenbahnlinien nicht rein wirtschaftlichen und Wohlfahrtsrücksichten entsprach, sondern häufig mehr Sache des Zufalls und finanzieller oder spekulativer Erwägungen war, zum Teil auch, wie oben erwähnt, imperialistischen, strategischen und politischen Zwecken diente, was besonders für Europa und für die Kolonien und Vasallenstaaten in Asien und Afrika galt, ist jetzt nach dem Kriege naturgemäß vor allem der wirtschaftliche Bedarf und das Gemeinwohl maßgebend. Nur mühsam und ganz schrittweise hatte sich von 1890 bis 1906 nach schwierigen Verhandlungen der europäischen Hauptmächte in Bern ein zwischenstaatliches Eisenbahnabkommen entwickelt, das, von frachtrechtlichen Bestimmungen ausgehend, Ansätze zu einer Weltverkehrsordnung zeitigte: In dieser Richtung will man jetzt schneller und rücksichtsloser fortschreiten. Der Vertrag von Versailles sieht ausdrücklich die Erneuerung und den Ausbau des im Kriege aufgehobenen Berner Übereinkommens vor und verpflichtet Deutschland, das sich übrigens stets als Vorkämpfer auf dem Gebiet internationaler Verkehrsvereinfachungen erwiesen hat, im voraus zur Annahme weitergehender zwischenstaatlicher Vereinbarungen, die ohne seine Mitwirkung (und auf seine Kosten?) geplant sind.

Als weiteren Schritt zur endlichen völligen Vereinheitlichung und Internationalisierung der Eisenbahnen als Hauptmittel des Verkehrsbedarfes der Menschheit faßt Welliver die Verbindung der Landes- oder Festlandschienen-systeme durch Untertunnelung der trennenden Meeresstraßen ins Auge. Der Tunnel unter dem Aermelkanal ist ja ein alter Lieblingswunsch der Franzosen, und auch England, dem seine „ruhmvolle Abgeschlossenheit“ während des Krieges beinahe zum Verhängnis geworden wäre, hat auf Grund dieser eindringlichen Erfahrung nach mehrfachem Schwanken seinen Widerstand aufgegeben. Der Plan ist bekanntlich schon lange technisch und finanziell bis ins einzelne ausgearbeitet. Die Kosten wurden vor dem Kriege auf rund 320 Millionen Mark veranschlagt, die Bauzeit auf vier Jahre. Die Einfahrtschächte sind schon angelegt, auch haben und drüben schon mehr als ein Kilometer des Tunnels gebohrt. So könnte es sein, daß man in vier Jahren von London bis Wladiwostok mit der Bahn fahren kann — wenn nicht etwa doch John Bull, der sich zurzeit auf dem Meere mächtiger fühlt als je, noch in letzter Minute seine altbewährte Inseleinsamkeit vorzieht.

Ein zweiter festlandverbindender Tunnel ist der unter der Straße von Gibraltar, den die Ingenieure ebenfalls schon seit Jahrzehnten planen. Er würde sogar kürzer sein und auch etwas weniger kostspielig als der Kanaltunnel, aber während dieser in seinem tiefsten Abschnitt rund 80 Meter unter Ebbestand liegen würde, stiege der Gibraltar-tunnel wegen der dortigen größeren Meerestiefe stellenweise doppelt so tief unter Wasser. Es ist klar, daß dieser Europa und Afrika fest verbindende Tunnel für die heutigen afrikanischen Hauptkolonialmächte, England und Frank-

reich, aber auch für die iberischen Staaten, von größtem Werte sein könnte. Dies ganz besonders, wenn einmal die großzügigen Eisenbahnpläne für Afrika, die nicht nur die Schienenverbindung Kap—Kairo, sondern auch eine mit diesem Strang wetteifernde französische Linie an der Westküste und ostwestliche Verbindungen dieser Riesenbahnen umfassen, zur Wirklichkeit geworden sind.

Das letzte Tunnelglied des Erdschienenengürtels ist der Beringtunnel, der etwa doppelt so lang wäre, wie der unter der Gibraltarsstraße, dessen Ausführung aber durch Benutzung der beiden auf dem Wege liegenden Inseln wesentlich erleichtert würde. Voraussetzung seiner Inangriffnahme ist der weitere Ausbau des schon weit gediehenen kanadisch-alaskischen Bahnsystems und einer Zweiglinie der transsibirischen Bahn — wahrscheinlich vom Baikalsee aus — durch Ostsibirien und Kamtschatka. „Der ganze Plan einer asiatisch-amerikanischen Eisenbahnverbindung zeigt nicht einen einzigen Zug, der heute unwahrscheinlicher aussähe, als unser Bahnsystem in Alaska konservativen Geistern erschienen wäre, damals, als wir zum erstenmal von einer Goldgrube am Klondike hörten.“

Zweifellos wird in Zukunft der Eisenbahnbau einen ungeheuren Aufschwung nehmen. Außer den schon erwähnten Bedürfnissen der neuen mitteleuropäischen Staaten und den großartigen panamerikanischen und afrikanischen Plänen kommen Rußland und Sibirien, wo nach nordamerikanischem Muster dem Grundsatz gemäß zu bauen ist, daß die Anlage von Schienensträngen eine Besiedelung nach sich zieht, und vor allem China mit seinen 400 Millionen Einwohnern in Betracht: Mindestens 50,000, vielleicht 100,000 Meilen Eisenbahn werden nach dem Urteil von Sachverständigen in dem nächsten Vierteljahrhundert in China gebaut werden.

Und woher sollen Kohlen und Heizstoff für dieses gewaltige Verkehrsadernetz kommen? Wie soll Deutschland, eines Teiles seiner Bodenschätze beraubt, und zur Lieferung riesiger Kohlenmengen auf viele Jahre verpflichtet, seinen Bahnbedarf decken? Womit soll das kohlen- und kapitalarme Italien seine Lokomotiven speisen? Auch hier hat die Kriegsnot eine Tugend geboren oder doch gefördert: Der Schlachtrupf in diesem industriellen Daseinskampfe wird lauten: Elektrifizierung des Bahnbetriebes und schnelle Rußbarmachung der noch brachliegenden Wasserkräfte!

Die Krisis wandert.

Der Streik der englischen Grubenarbeiter ist nicht zum Generalstreik geworden; die Aktion der wilden und organisierten Kommunisten zeigte sich bloß in sporadischen Erscheinungen; das englische Militäraufgebot durfte Gewehr bei Fuß stillstehen; die Grubenbesitzer haben ihre Gewinnlisten bei den Ministern nicht durchgesetzt, noch weniger die Arbeiterführer ihren nationalen Einheitslohn; das Unternehmen der Führer Cramp und Thomas, die Transportarbeiter und die Eisenbahner in den Streik treten zu lassen, scheiterte an der Weigerung verschiedener Vereine, ungefragt am Streik teilzunehmen, und an der Unsicherheit der Führer selbst, die genau die Lage kannten und kaum etwas anderes bezweckt haben, als die Taktik der Drohungen bis zum äußersten zu treiben; vor der Taktik der Taten schreckten sie beim ersten Schritt zurück. Zweimal wurde der Streik beider Verbände erklärt, zweimal die Erklärung des Streiks zurückgenommen.

Aber Hodges, der Sekretär der Grubenleute, der als Einsichtiger einem radikalisierten Verbandsvorsteher, hatte schwerere Entschlüsse zu fassen! Die Avantgarde der Miner in Süd-Wales und die graue Masse der Schotten haben größeren Einfluß als die Gruppen in den Midlands und in Yorkshire, und der tiefeingetragene Haß gegen die wenigen Besitzer der unterirdischen Werke, wo sie zu Zehn-

tausenden um ihren Lohn schaffen, läßt sie nicht ruhen. Sie verlangen Verstaatlichung der Gruben, Enteignung der Besitzer, und jeder ihrer Vorschläge führt auf dieses Ziel hin. Sie behaupten, zu ihren Lohnherren in einem ganz andern Verhältnis zu stehen als die Arbeiter einer kleinen Fabrik und geben ihren Willen kund, der Nation zu einem gerechten Lohn Kohle zu fördern, aber nicht den Besitzern; sie wollen die Vorbereitung der Sozialisierung durch die Einheitsverwaltung, welche mit dem Einheitslohn verbunden wäre, erzwingen. Aber Hodges, der die Stimmung des Parlamentes kannte, die Festigkeit der Regierung, die Vorbereitungen der Wehrmacht sah, der mit den Parlamentsfraktionen aller Richtungen konferierte und die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß nur die wohlwollenden Vorschläge der Regierung die Grubenleute aus ihrer verfahrenen Situation hinausführen könne, entschloß sich auf eigene Faust, gegenüber der Regierung die politischen Forderungen fallen zu lassen. Die Führer der Eisenbahner und Transportarbeiter standen hinter ihm, als er im Unity House vor den versammelten Delegierten der Tripelallianz seine Handlung erklärte und gegenüber den wilden Angriffen der Radikalen verteidigte; man kann sagen, ihre Haltung habe seine Handlung veranlaßt; jedenfalls bewirkte die Versammlung vom 15. April, daß die beiden verbündeten Organisationen in der gleichen Stunde den Streikbefehl telegraphisch widerrufen, zum zweiten und letzten Mal. Von da an waren die Aussichten der Grubenleute zu Ende.

Es gelten nun für die Verhandlungen die Vorschläge der Regierung: statt nationaler Löhne will die Regierung Distriktilöhne; Hintergedanke: die Aktion der Arbeiter zu zersplittern; die Lohnzahlungen sollen vor allen Gewinnauszahlungen erfolgen. Der Beschluß hat einen Haken: Schlecht rentierende Gruben werden bei tiefen Kohlenpreisen ihre Arbeiter trotz der Bestimmung verhungern lassen. Für die Lohnbestimmung soll freilich eine mögliche Verbesserung der betreffenden Gruben berücksichtigt, der Lohn also nach einer künftigen Rendite berechnet werden. Da liegt aber ein neuer Haken: Wer trägt die Kosten der Verbesserung? „Zusammenwirken von Besitzern und Arbeitern zu diesem Zwecke“, besagt viel und besagt wenig. Daß die Regierung beiden Parteien finanzielle Unterstützung zusagt, befriedigt wieder nur halb. Das Land wird sie aufbringen müssen, daselbe Land, das sich der Grubenverstaatlichung der Kosten wegen widersetzt.

So nähert sich in England dank dem großen Minerstreik die Krisis beschleunigt ihrem Ende; die Absicht der Besitzer, die Löhne zu reduzieren und die Tat der Streikenden bewirken also das gleiche; ist schließlich England so weit, daß seine Massen wieder Arbeit haben, so wird die Krisis weiter gewandert sein auf den Kontinent hinüber. Frankreich, dessen Exportziffern in zwei Friedensjahren um Hunderte von Prozenten gestiegen sind, kommt aus der steigenden Arbeitslosigkeit nicht heraus; Deutschland, dessen tiefe Valuta seit vielen Monaten wie eine Schutzschale gegen die Export- und Absatznot gewirkt hatte, wird durch die als Sanktionen verkleideten englischen Schutzzölle und die neuen Rheinzölle, die nichts anderes als französische Schutzzölle sind, in die Krisis hineingetrieben. In diesen beiden Ländern wird die Kampfswelle zunächst Halt machen.

Ein Umstand verschlimmert die Lage: Das französische Budget verlangt aufs dringendste die Eintreibung der deutschen Schulden, und nach den Kammerreden in Paris, vor allem Briands, kann niemand daran zweifeln, daß die Belegung des Ruhrgebietes nach dem 1. Mai erfolgen wird, wenn kein Neutraler vermittelt. Diese Vermittlung hat fast mehr noch wirtschaftliche als politische Bedeutung; denn wenn das Ruhrgebiet besetzt wird, so erfolgt in Deutschland ein Zusammenbruch des Wirtschaftslebens, der keinen Vergleich hat, Frankreich aber wird, indem es seinen großen Abnehmer vernichtet, in verschärfte Not geraten. -k-