

Etwas über die Finanzwirtschaft der Bernischen Dekretsbahnen.

(Eing.)¹ Ein Arbeiter der schon lange Jahre die Leiden und Freuden mit seiner Brotherrin durchzukosten hatte, gibt einmal seinen Gedanken Ausdruck. Solche Gedanken müssen sich einem unwillkürlich aufdrängen, wenn alle Tage den Vorgesetzten zugehört werden muß, wie an allen Ecken und Enden gespart werden soll, ja oft so gespart, daß sich die Verwaltungen eher schädigen als nützen. Es kann eben alles zu weit getrieben werden. Und erst dann noch läuft einem der Mund über, wenn man den Sparschnitt am eigenen Fleisch verspüren muß und dabei die felsenfeste Ueberzeugung hat, daß dort, wo solche Anordnungen getroffen werden, mit vollen Händen weggeworfen wird.

Wer kann die Entwicklungsgeschichte der Bernischen Dekretsbahnen² besser miterlebt haben als eben ein langjähriger Arbeiter derselben! Die Ausdehnung dieses Netzes war innert weniger Jahre eine rapide. Eine neue Linie um die andere reihte sich der ehemaligen T. S. B.³ an, was natürlich auch den Ausbau des Verwaltungsapparats, der Depots, Werkstätten usw. notwendig machte. Interessant ist zu sehen, was innert der letzten zehn Jahre punkto Bau von Werkstätten gegangen ist. Für die ehemaligen Linien der T. S. B. bestand das Depot Interlaken und für die Linien der B. N.⁴, G. T. B.⁵ und später auch B. S. B.⁶ das Depot in Außerholligen. Mit dem Bau der Lötschberg-Linie⁷ entstand das Depot Spiez mit den für den elektrischen Betrieb dieser Linie notwendigen Einrichtungen. Bis dahin hätte im Vorgehen der Verwaltung nichts bemängelt werden können, denn im Depot Außerholligen wurden nebst den Dampflokomotiven auch die Personen- und Güterwagen repariert und revidiert, im Depot Interlaken war dem vorhandenen Platz gemäß genügend Arbeit an den dort zugeteilten Dampflokomotiven des Oberlandes, und das neue Depot Spiez war speziell für die Behandlung der elektrischen Maschinen vorgesehen.

Was ging nun aber weiter in dieser Beziehung vor sich? In den Depots Interlaken und Außerholligen litt man wohl mitunter an lästigem Platzmangel infolge ständigen Anwachsens der Zahl von Dampflokomotiven und Wagen. Es mußte deshalb ein Ausweg gesucht werden, um diese beiden Depots zu entlasten. Und wie wurde nun diese Lösung gefunden? Statt an den Ausbau der soeben genannten alten Depots heranzutreten, mußte eine grosszügige neue Werkstätte allein für die Personen- und Güterwagenbehandlung gebaut werden. Mit dem begnügte man sich aber noch nicht, sondern es mußte neben dieser Werkstätte in Bönigen, wahrscheinlich um den Gebäudekomplex noch größer zu gestalten, noch eine Lokomotivremise erstellt werden. Welche Unsummen diese Neubauten in Bönigen samt Inventar und maschinellen Einrichtungen verschlungen haben mögen, entzieht sich der öffentlichen Kenntnis. Sicher steht aber fest, daß ein Großteil dieser Ausgaben hätte erspart werden können. In weiten Kreisen des Personals, wie auch der Bevölkerung, hat man schon wiederholt diese Angelegenheit erörtern hören und heute hört man infolge der sich immer mehr und mehr zeigenden Tendenzen über diese Dinge immer lautere Stimmen. Man fragt sich vorerst, warum das alte Depot Interlaken nicht für eine ausschließliche Wagenwerkstätte zweckdienlich umgebaut worden sei. Die Umschwungsverhältnisse für die nötige Vergrößerung wären dort auch vorhanden gewesen. Mit einem kleinen Teil des Geldes, das die gigantischen Gebäude in Bönigen gekostet haben, hätte sich aus dem alten Depot in Interlaken eine dienliche Werkstätte einrichten lassen. Die Lokomotiven vom Depot Interlaken mußten sowieso dem

Depot Spiez zugewiesen werden, weil das sehr günstig gelegene Depot Interlaken jedenfalls zu einem ganz billigen Preis veräußert wurde.

Wie stehen nun heute die Verhältnisse? Die Werkstätte in Bönigen ist für die Wagenbehandlung allein zu großzügig gebaut und ist bei weitem nicht voll ausgenützt. Aus diesem Grunde soll dem guteingerichteten, mit genügenden Platzverhältnissen versehenen Depot Spiez in der Weise Arbeit entzogen werden, indem ein Teil der elektrischen Maschinen nach Bönigen zur Hauptrevision genommen wird. Eine solche Anordnung bedarf natürlich in Bönigen neuerdings gewisser kostspieliger Neueinrichtungen, wenn wirtschaftlich gearbeitet werden soll. Das Depot Spiez dagegen bleibt trotz seinen bestehenden und genügenden Einrichtungen halb leer dastehen oder erhält in letzter Zeit Güterwagen zur Revision zugewiesen, für welche Arbeiten dieses Depot wiederum nicht eingerichtet ist. Nicht vergessen darf zudem werden, daß sich die Wagenwerkstätte in Bönigen an der äußersten Peripherie des Netzes B. L. S. befindet und deshalb schon die Zu- und Wegfahrverhältnisse aller Revisionswagen sich nun teurer und zeitraubender gestaltet als früher.

Mit diesen, einer guten Oekonomie der Verwaltung absolut nicht dienenden Arbeitsverschiebung hängen aber auch logischerweise ständige Personalversetzungen zusammen. Diesbezüglich ist schon so viel geschehen, daß man sich fragen muß, wie lange höhern Orts einer solchen Mißwirtschaft noch zugeschaut wird. Statt daß punkto Depots und Werkstätten die bestehenden Anlagen richtig ausgenützt werden, muß man täglich wahrnehmen, daß in dieser Beziehung eine immer größer werdende Arbeitersplitterung Platz greift und absolut nicht gespart wird. Einem Personalkreis, der immer zum Mitsparen aufgefordert wird, muß es deshalb Pflicht sein, solche Zustände einmal ans Licht zu rücken.

Quelle: «Berner Tagwacht»⁸ vom 12. Februar 1924

- 1 Eing. = Eingesandt
- 2 Dekretsbahnen: Nebenbahnen wie B. N., G. T. B., B. S. B. usw.
- 2 Thunerseebahn, 1890–1913
- 3 Bern-Neuenburg-Bahn, eröffnet 1. Juli 1901
- 4 Gürbetal-Thun-Bahn, 1901–1944, 1944 fusioniert mit der Bern-Schwarzenburg-Bahn
- 5 Bern-Schwarzenburg-Bahn, 1907–1944, 1944 fusioniert mit der Gürbetal-Thun-Bahn
- 7 Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon, gegründet 1906. 1997 Fusion mit den mitbetriebenen Bahnen Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (SEZ), der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS), und der Bern-Neuenburg-Bahn (BN) zur BLS Lötschbergbahn (BLS).
- 8 Berner Tagwacht: Gegründet 1892 als Organ der Sozialdemokratischen Partei des Kantons Bern, ab 1906 Tageszeitung, später, bis 1997, mit links-grüner Ausrichtung.

Bern/Bönigen, 7. Oktober 2024

Peter Michel