

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 26 (1923-1924)
Heft: 3

Artikel: Zur Lage der Schweizerischen Bundesbahnen
Autor: Schindler, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-748341>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

ZUR LAGE DER SCHWEIZERISCHEN BUNDES- BAHNEN

„Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke,“ so lautete das Schlagwort, mit welchem man im Jahre 1898 die Stimmberchtigten für den Rückkauf der Eisenbahnen zu begeistern suchte. Man versprach bessere Verkehrsgelegenheiten, besseres Rollmaterial, billigere Taxen, methodischen Ausbau des Bahnnetzes, bessere Bezahlung der Angestellten. — Es soll in vollem Maße anerkannt werden, dass die neue Verwaltung eine Reihe von Verbesserungen im Verkehr einführte, das Rollmaterial erneuerte, viele und kostspielige Bauten ausführte und manch andere nützliche Neuerungen einführte. Die gewaltig steigenden Ausgaben wurden fast vollständig durch die außerordentliche Verkehrszunahme jener Zeit aufgewogen, so dass man sich der Illusion hingeben konnte, es werde so in ewige Zeiten weitergehen. Ihren offiziellen Ausdruck fand diese Auffassung an der Landesausstellung in Bern 1914, wo eine elegante Kurve dem Publikum die vollständige Amortisation innerhalb 60 Jahren vormalte. Heute ist der finanzielle Stand der Bundesbahnen in runden Zahlen ungefähr der folgende:

Schuld der Bundesbahnen vor dem Kriege	1000	Millionen Fr.
Vermehrung der Schuld seit 1914	1000	„ „
Heutiger Stand der Schuld	2000	Millionen Fr.
Jährliche Amortisationsquote	20	Millionen Fr.
Verzinsung der Schuld jährlich	100	„ „
Durchschnittlicher Betriebsüberschuss der letzten drei Jahre	25	„ „
Jährliches Defizit	95	Millionen Fr.
Vorgesehene Amortisationsdauer der Schuld	100	Jahre.

Es braucht keine große mathematische Kenntnisse, um einzusehen, dass ein jährliches Defizit in der Höhe der Amortisationsquote die Amortisation ins Unendliche verlängert; übersteigt das Defizit die Amortisation, so vermehrt sich die Schuld von Jahr zu Jahr und das Ende ist der Bankrott der Bundesbahnen. Die Bundesbahnen können aber nicht Bankrott machen, ohne den Staat mit sich in den Abgrund zu reißen;

denn er hat sich für die finanziellen Verpflichtungen der Bundesbahnen verbürgt. Es hilft auch nichts, wenn der Staat, wie neulich wieder mit den 60 Millionen, aus seinem Defizit das Defizit der Bundesbahnen mildern will, es sei denn, dass es den Bundesbahnen gelinge, aus ihrem Defizit dasjenige des Staates zu decken! Niemand wird behaupten wollen, die Lage der Bundesbahnen und ihres Bürgen, der Eidgenossenschaft, sei beneidenswert. Im Gegenteil wird jedermann leicht einsehen, dass es so nicht weiter gehen kann. Darüber sind wohl alle einig. Die Meinungsverschiedenheiten beginnen erst in der Einschätzung der Mittel zur Umkehr. Hier trennen sich die Geister. Die verschiedenen Ansichten lassen sich vielleicht folgendermaßen gruppieren:

Der optimistische Standpunkt: Die Krise ist vorübergehender Natur; sobald wieder „normale“ Verhältnisse eingetreten sind, werden die Bahnen in den früheren glatten Geleisen laufen und die angehäuften Schulden tilgen.

Der etatistische Standpunkt: Gehe es wie es wolle, der Bund kann die Bahnen nicht aus der Hand geben, der wilden privatwirtschaftlichen Dividenden- und Aussaugerpolitik ausliefern.

Der anti-etatistische Standpunkt: Staatsbetriebe rentieren nun einmal nicht; das ist eine Binsenwahrheit. Also fort damit! Zurück zum Privatbetrieb!

Der pessimistische Standpunkt: Die Sache ist nun einmal verfuhrwerk. Wer wollte das Risiko übernehmen, die Bundesbahnen auf eigene Rechnung zu betreiben? Wer wollte die nötigen Summen hergeben für eine Sache, die von vornherein verloren ist?

Der erste, der optimistische Standpunkt, ist derjenige unserer maßgebenden Behörden. Dass ihnen dabei nicht ganz wohl ist, beweisen die vielen Beschwichtigungsmitteilungen, welche wir in der Tagespresse finden: bald zeigt der Vorschlag für das künftige Jahr eine bedeutende Besserung; trifft dies nicht ein, so ist wenigstens das Ergebnis nicht schlimmer als das des Vorjahres, oder es hätte noch bedeutend schlimmer ausfallen können. Sinken die Einnahmen, so haben doch wenigstens auch die Ausgaben einigermaßen abgenommen,

und wenn dadurch die Mindereinnahmen nicht ganz ausgeglichen werden, so ist doch vorauszusehen, dass die weiter getroffenen Maßnahmen das Gleichgewicht bald wieder herstellen werden. Bald wird auf ähnliche Verhältnisse bei unsren Nachbarstaaten verwiesen, welche fünf lange Kriegsjahre über sich ergehen lassen mussten. Die Defizite unserer Bundesbahn in guten Schweizerfranken werden in Parallele gesetzt zu den Mark-Milliardenschulden des bankerotten Deutschen Reiches, mit den Verlusten französischer, italienischer Bahnen in entwerteter Valuta. Die Zahlen werden nebeneinandergestellt, ohne irgendwelche technische Verarbeitung, welche einen Vergleich zuließe. Bald wird die Schuld den Vorräten der Kohlenzentrale, der eigenen halbstaatlichen Zwangsschöpfung, zugeschrieben; und ob sich auch die Organe derselben dagegen verwahren, immer wird wieder derselbe Vorwand vorgebracht. Bald sind es die von den politischen Behörden erlassenen Arbeitszeitgesetze, welche den Betrieb verteuern sollen. Sehr gut! Die Bundesbehörden erlassen Gesetze, welche ihre eigenen Unternehmungen zugrunde richten! — Aber trotzdem! Die Zeiten werden sich bessern, sobald der Aufschwung kommt. Aber wann kommt er? Mühselig arbeitet Europa an der Wiederherstellung seiner Wirtschaft; Zollmauern erheben sich rings um uns. Der Weltverkehr wendet sich von uns ab. Der Kleinverkehr geht zu vorteilhafteren Verkehrsmitteln über. Neue Transportmöglichkeiten öffnen sich. Seit etwa 60 Jahren besteht das schweizerische Eisenbahnnetz, und schon zeigt sich eine starke Konkurrenzierung durch die Motorwagen. Mit 100 Jahren aber rechnet das Amortisationsprogramm! Wer wird der fortschreitenden Technik in den Arm fallen?

Der etatistische Standpunkt ist derjenige der Doktrinäre, auch derjenigen, welche sich für die jetzige Situation verantwortlich fühlen, nämlich der Parteien, welche seinerzeit die Verstaatlichung durchgeführt haben. Eine rentable Privatunternehmung ist vielen ein Greuel, eine zum Wohl des Volkes Schulden machende Unternehmung dagegen der Inbegriff höchster Staatsweisheit. Wo das Gesamtwohl des Landes, des Volkes, in Frage steht, ist ihnen keine andere Lösung denkbar als der reine Staatsbetrieb. Diesen schließen sich alle jene an,

welche aus irgendeinem Grunde am Staatsbetrieb persönlich interessiert sind, so namentlich die Angestellten, welche um ihr gesichertes Dasein zittern, obwohl sie sich ökonomisch bei tüchtiger Arbeit unter Privatbetrieb vielleicht besser stellten.

Der anti-etatistische Standpunkt lässt sich durch zahllose Beispiele aus alter, neuer und neuester Zeit reichlich, nur allzu reichlich begründen. Ist es notwendig, alle die allzu bekannten Beweise neuerdings aufzuführen? Muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass jede staatliche Verwaltung nach und nach „zu einem umständlichen Apparat auswachsen muss, in welchem die große Zahl der Instanzen und Dienststellen und die übertriebene Kontrolle die Arbeitsfreudigkeit des Personals hemmen muss und unwirtschaftliche Doppelarbeit schafft, weil es an einer bestimmten Abgrenzung der Verantwortlichkeit fehlt“? Dieser umständliche Apparat ist nicht imstande, sich den wechselnden Verhältnissen anzupassen, sondern amtet mit einem übermäßigen Beharrungsvermögen auf ausgefahrenen Geleisen weiter, während die wirtschaftlichen Bedingungen unterdessen sich von Grund auf ändern. Treten außerordentliche Zeiten ein, wie wir sie jetzt durchmachen, dann muss eben der Betrieb sich danach richten; müssen die Ausgaben energisch reduziert werden, andere Betriebsmethoden ins Auge gefasst werden. Das tut und kann der Staatsbetrieb nicht, oder wenn er es versucht, so geschieht es mit einem übermäßigen Verwaltungs- und anderem Aufwand und kommt um verschiedene Jahre zu spät.

Nun hört man vielfach den Einwand, die Privatbahnen seien den gleichen wirtschaftlichen Einflüssen auch ausgesetzt und, wie Beispiele zeigen, ebenfalls nicht fähig, die schlechten Zeiten zu überwinden. Nun betreiben die Bundesbahnen die Hauptlinien mit einem wohl ausgebauten, zusammenhängenden Netz, während die Privatbahnen der Schweiz kleine Nebenlinien sind, welche zum Teil direkt von den Anschlüssen und Taxen der Bundesbahnen abhängig sind. Der Bund kann sich mit Fug und Recht Glück wünschen, dass er diese Lasten nicht auch noch auf dem Rücken hat; aber seine gesetzlichen Maßnahmen, welche sein eigenes Unternehmen ungünstig beeinflussen, machen leider mancher Privatbahn die Existenz

sauer. Auch ohnedies haben die Privatbahnen mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen: sie können durch Defizite in Geldverlegenheit kommen, sie können mit dem Personal Differenzen haben, die zu Streiken führen, sie können die Staatshilfe in irgendeiner Form anrufen müssen. Alles dies ist möglich. Aber eine Privatbahn kann zugrunde gehen, ohne dass der Staatsskredit auch nur um einen Hauch gefährdet wird, das Personal kann streiken, ohne dass die Staatsautorität ins Wanken kommt und mit ihren Beamten paktieren muss, indem sie feierlich allgemeine Amnestie erteilt, wenn sie nur wieder einlenken wollen. Es ist eben doch noch ein kleiner Unterschied, ob der Beamte des Staates, der Angestellte des Volkes streikt oder der Arbeitnehmer irgendeiner Gesellschaft. Das Ansehen, die Autorität des Staates leidet durch einen Betrieb, der naturgemäß stetsfort zu unendlich viel berechtigten und noch mehr unberechtigten Aussetzungen Anlass gibt. Es geht auch nicht auf die Dauer, dass der Staat einem großen Teil seiner Bürger das passive Wahlrecht entzieht, es sei denn, dass man von den Grundlagen der Demokratie und damit des Staates bewusst abweichen wolle. Wer den Staat erschüttern will, der ladet ihm möglichst viel wirtschaftliche Aufgaben auf. Man kann ganz sicher sein, dass das Ziel erreicht wird.

Der Staat kann aus dem Betrieb nicht so viel herauswirtschaften, als es eine von ihm unabhängige Gesellschaft tun könnte, d. h. er wird viel größere Schwierigkeiten haben, das Anlagekapital zu verzinsen und zu amortisieren, als wenn er den Betrieb nicht selbständig führen würde. Zudem läuft der Staat Gefahr, von den Beamten regiert zu werden, sobald sie der Zahl und dem Einfluss nach ein Übergewicht erringen. Es wird nicht nötig sein, dies näher auszuführen.

Der pessimistische Standpunkt endlich möchte wohl eine Änderung, findet aber keine und glaubt an keine. Es ist jedenfalls der letzte, auf welchen wir uns stellen wollen.

Ist es aber wirklich nicht möglich, aus diesem Dilemma herauszukommen: Der Staat hat und besitzt die Bahnen, und niemand ist da, der sie ihm abkaufen will!?

ZUR SANIERUNG DER SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Die Lage der Bundesbahnen ist viel verzweifelter, als das Volk weiß und die Behörden zugestehen wollen: Nach der Rechnung der Bundesbahnen sind bisher 40 Millionen Franken am Anlagekapital „getilgt“ worden. Dagegen beziffern sich die Defizite auf 210 Millionen Franken. In Wirklichkeit ist also kein Rappen des Kauf- und Baukapitals amortisiert worden, im Gegenteil sind darüber hinaus noch 170 Millionen mehr Schulden gemacht worden. Das ist die Quintessenz von 20 Jahren Bundesbetrieb! Eine Änderung *muss* eintreten. Jeder Versuch, und selbst der verzweifelteste, ist gerechtfertigt. Dass der Staatsbetrieb selber keinen Ausweg finden kann, ist offenbar. Er kann sich doch nicht mit seinen Angestellten um jedes Monatssalär, um jede halbe Stunde Überzeit herumzanken! Er kann nicht aufs Geratewohl Ausgaben beschließen, welche auf Generationen hinaus die Bahn und das staatliche Leben mit Bleigewichten belasten. Allerdings kann der Bund seine Bahnen nicht wieder verkaufen. Er hat sie sich auf den Hals geladen und bringt sie nicht wieder los. Aber eines kann er wenigstens und eines muss er tun: er muss den *Betrieb* aus seiner Hand geben. Aber wem? Der ersten besten beliebigen Kapitalisten-Gesellschaft? Unter Bedingungen, welche für den Bund möglichst ungünstig sind? Diese Frage zu lösen, ist die Aufgabe unserer Zeit. Dass dies auf verschiedene Art geschehen kann, ist selbstverständlich. Wenn daher im folgenden der Versuch gemacht wird, zu zeigen, auf welche Weise es am ehesten möglich sei, so will dies keineswegs heißen, dass keine andere in Betracht kommen könnte. Es soll nur den Zweiflern die Ausrede genommen werden, dass überhaupt keine Möglichkeit mehr vorhanden sei, den Bund vom Betrieb der Bahnen zu erlösen.

Es ist verwunderlich, dass sich die schweizerischen Industrie- und Handelskreise nicht intensiver um das Finanzgebaren des Bundes und der Bundesbahnen bekümmern. Müssen sie doch wissen, dass sie vor allen auf Jahrzehnte, man möchte sagen auf Jahrhunderte hinaus die Folgen der heutigen Defizitwirtschaft zu tragen haben werden. Sie vor allem müssen sich um die Loslösung des Bahnbetriebes vom Staat kümmern, sie

müssen die Kräfte stellen, welche einer solchen Aufgabe gewachsen sind.

Eine Gesellschaft, welche den Betrieb zu übernehmen hätte, braucht gar kein sehr großes Kapital, außer einer Garantiesumme als Sicherheitsleistung gegenüber dem Bunde. Das feste und wohl auch das bewegliche Eigentum der Bundesbahnen bleibt im Besitze des Staates. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dasselbe in gleichwertigem Zustand zu erhalten und bei Vertragsende wieder abzuliefern. Neue Anlagen, Umbauten usw. werden gemeinsam mit den Bundesbehörden festgesetzt. Die Verzinsung, sowie die Amortisationsquote für dieselben werden *vor* Beginn der Ausführung festgesetzt. Ein solches Verfahren schützt vor unüberlegter Ausführung unproduktiver Anlagen, denn es ist ein Gegenkontrahent da, der die Voranschläge und Rentabilitätsberechnungen scharf unter die Lupe nimmt und nur so viel neue Kapitallasten übernimmt, als durch vermehrte Einnahmen richtig verzinst und amortisiert werden kann. Beim jetzigen System dagegen wird drauflos gebaut und drauflos gewirtschaftet, ohne dass ernstlich nach der Rendite gefragt wird. Dieser eine Punkt allein schon wäre eine Änderung des Betriebssystems wert; man weiß dann von vornherein, wieviel Millionen unproduktiv und ohne Hoffnung auf Wiedersehen ausgeworfen werden müssen, ohne dass man sich mit späteren imaginären Betriebsüberschüssen trösten kann. Das Gleiche gilt für alle regionalen Wünsche auch in bezug auf Zugsverbindungen. Sind diese nicht produktiv, das heißt sind die damit verbundenen Ausgaben größer als die zu erwartenden Mehreinnahmen, so müssen die betreffenden Gegenden in irgendeiner Weise selber für die Mehrkosten aufkommen. Solche Wünsche werden dadurch ernster erwogen, vielleicht findet auch mancher auf diese Weise seine Verwirklichung, welcher nach dem jetzigen System nicht zur Ausführung kommen kann.

Eine solche nichtstaatliche Betriebsgesellschaft kann aber noch manch anderes, was der Staatsbetrieb nicht tun kann: Sie kann die allerbesten Fachmänner suchen, und es wird kein Verrat am Vaterland sein, wenn sie dieselben außer dem Bereich der Berufsbeamten, ja sogar außer dem Bereich unserer

Grenzen oder unseres Erdteiles sucht. Sie kann den richtigen Mann auf den richtigen Posten stellen und braucht nicht ängstlich auf Anciennität, Eifersucht und Fürsprache von Politikern Rücksicht zu nehmen. Sie muss ihr Personal bei guter Laune erhalten, gut zahlen und viel tüchtige Arbeit verlangen und muss nicht bei jedem kleinen Anlass die schwerfällige Gesetzesmaschinerie in Bewegung setzen, welche doch zu spät kommt, um gärender Unzufriedenheit zuvorzukommen. Der nichtstaatliche Betrieb wird den Verwaltungsmechanismus aufs allereinfachste gestalten, er wird Direktoren, die der Aufgabe nicht gewachsen sind, erbarmungslos beseitigen oder pensionieren, anderseits aber solche in der Vollkraft der Jahre nicht auf die Seite setzen.

Man wird die Möglichkeit der Gründung einer solchen Betriebsgesellschaft bezweifeln. Es sind aber, besonders seit der Kriegszeit, viel kühnere Finanzierungen, Gründungen, Sanierungen vorgekommen, als es eine solche Gesellschaft wäre. Auch die Vertragsform müsste sich finden lassen. Es sind schon schwierigere Probleme befriedigend gelöst worden. Ja, man kann wohl behaupten, dass oft wichtige verantwortungsreiche Verträge in viel knapperer Form zusammengefasst werden, als kleinliche Angelegenheiten des Alltags. Sind die Grundlagen klar und deutlich, so wird auch die Finanzierung keine Schwierigkeiten machen. Zu einer Zeit, wo französische Bahnen in der Schweiz Anleihen machen, wo der österreichische Staat mit Schweizergeld unterstützt wird, werden sich auch für eine Betriebsgesellschaft der Bundesbahnen die nötigen Mittel finden lassen.

Der Betriebsüberschuss, welcher unter der Leitung einer solchen Betriebsgesellschaft erzielt wird, muss selbstverständlich in erster Linie für die Verzinsung der Eisenbahnschuld verwendet werden, welche auf den Zeitpunkt der Betriebsübernahme einwandfrei festgestellt werden kann. In zweiter Linie wird eine von Jahr zu Jahr steigende Amortisationsquote festzusetzen sein, und erst der Überschuss soll zur Ausschüttung einer Dividende bis zu einem vorausbestimmten Maximum verwendet werden dürfen. Werden darüber hinaus weitere Überschüsse gemacht, so ist daraus sowohl die Amortisations-

quote, als auch die Dividende in angemessenem Verhältnis zu erhöhen. — Tritt aber der umgekehrte Fall ein, arbeitet die Gesellschaft mit Verlust, so partizipiert daran der Bund ebenfalls in einem bestimmten Verhältnis. Auf solche Weise wird die Gesellschaft in hohem Maße am Prosperieren des Unternehmens interessiert. Überschüsse kommen größtenteils der Amortisation zugute, durch Rückschläge wird aber die Gesellschaft nicht gleich zu Boden gedrückt. Das Wesentliche besteht darin, dass die Gesellschaft einen Misserfolg sehr spürbar am eigenen Leibe büßen muss, während die jetzigen Politiker ihn großzügig auf die Schultern des geduldigen Schweizervolkes abladen können. Die Gesellschaft kann auch interessiert werden an der Herabsetzung der Taxen, indem ihr dafür eine besonders festzusetzende Prämie ausgerichtet wird.

Es ist klar, dass die Finanzierung einer solchen Gesellschaft nur auf breitester Basis, man möchte sagen, auf gemeinnütziger Grundlage geschehen könnte. Wäre es so ganz ausgeschlossen, dass sich die Geldgeber nur durch die großen schweizerischen Wirtschafts-, Berufs-, Verkehrs- usw. Verbände vertreten lassen könnten? Dadurch, dass gerade diejenigen Kreise zur Mitarbeit, zur Verantwortung und zur Entscheidung herbeizogen werden, welche tatsächlich auf die Eisenbahn angewiesen sind, und nicht diejenigen, welche mit Freikarten darauf herumfahren, wäre gewiss eine Sicherheit für die Wahrung allseitiger Bedürfnisse geschaffen. Es ist nicht angezeigt, sich in Einzelheiten einzulassen. Es soll nur den Zweiflern gezeigt werden, dass ein Weg möglich ist. Die Bundesbahnen einer reinen Erwerbsgesellschaft auszuliefern, daran denkt niemand. Bessere Methoden des Betriebes ausfindig zu machen, als es unter den politischen Einflüssen des Staates möglich ist, muss jedes einsichtigen Schweizers größter Wunsch sein. Ein Land, das ohne Rohstoffe sich eine hervorragende Industrie geschaffen hat, besitzt Kräfte genug, die Aufgabe zu lösen. Entbinde man die Bundesbahnen des staatlichen Gängelbandes, so werden sie sicher auch wieder gesunden.

G. SCHINDLER