**Zeitschrift:** Die Berner Woche

**Band:** 31 (1941)

**Heft:** 25

**Artikel:** Vom Solidaritätsprinzip bei den Bundesbahnen

Autor: Wanner, Fritz

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-643834

## 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: 27.11.2025** 

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

## Vom Solidaritätsprinzip bei den Bundesbahnen

Dr. jur. Frit Wanner

"Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Bolf", unter diefem Schlachtruf entschied fich das Bolt in der Abstimmung vom 20. Februar 1898 mit überwältigender Mehrheit für die Verstaatlichung der Hauptbahnen. Damit wurde nach nahezu 50 Jahren fantonaler und privater Eisenbahnherrschaft die Epoche eidgenöffischer Verkehrshoheit begründet. Mit den 1902 neu geschaffenen Bundesbahnen erhielt der Bund ein Instrument. das ihn zu einer fraftvollen Wirtschafts= und Kulturpolitik be= fähigte; die Bedeutung der Staatsbahn für die Landesvertei= digung und die Sicherstellung der Landesversorgung wird in der gegenwärtigen Aftivdienstzeit erneut jedermann ins Bewußtsein gerufen. Hingewiesen sei allein darauf, daß täglich einige taufend schweizerische Güterwagen auf ausländischen Schienen rollen, um die Versorgung des Landes mit lebens= wichtigen Gütern und Robstoffen für unsere Industrie zu gemährleiften.

Die Einführung der weißen Kohle auf dem größten Teil des schweizerischen Schienennetzes erwies sich als eine technische Pionierleistung, die viel zur Weltgeltung der Schweiz beigetragen hat; sie befreite gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel aus der ausländischen Kohlenabhängigkeit, was wehrwirtschaftlich und nach der Abwertung auch betriebswirtschaftlich von größter Bedeutung ist. Darüber hinaus hat die Elektrisitation recht eigentlich die Schweiz vor einer Transportkrise bewahrt, denn wenn wir den reich ausgebauten Friedenssahrplan bis jetz ohne Einschränkung beibehalten konnten und im Gegensat zum Ausland von Tariserhöhungen verschont blieben, so ist das in erster Linie der Elektrisitation zu verdanken.

Es besteht fein Zweisel, daß die großen Leistungen der Staatsbahn für Bolk, Wirtschaft und Landesverteidigung früher oft werkannt wurden. Der Anschauungsunterricht der gegenwärtigen Aftivdienstzeit, in welcher die Schiene als praktisch einziger Versehrstäger den gesamten militärischen und zivilen Transportbedarf sicherstellt, wird daher zu einer Neubewertung der Eisenbahn als nationales Transportinstrument sühren. Es ist daher nicht mehr zu früh, wenn man auch im staatsdürgerslichen Unterricht die wirtschaftliche und kulturpolitische Mission, die in der Schweiz seit der Jahrhundertwende von der Staatsbahn ausgeübt wird, zu würdigen beginnt. Man hat sich bei uns eigenartigerweise daran gewöhnt, den Wert der Eisenbahnen nach der Höhe der jährlichen Fehlbeträge zu bemessen. Diese rein privatwirtschaftliche, viel zu enge Betrachtungsweise hat schon viele Misverständnisse verursacht.

So wird in der Öffentlichkeit immer wieder vergessen, daß die Bundesbahnen nach dem eindeutigen Volkswillen von 1898 niemals die Aufgabe haben, einen Gewinn abzuwerfen, daß sie vielmehr ein öffentlicher Dienst sein sollen, dessen Wert sich nach der Größe der Volk und Wirtschaft geleisteten Dienste bemist. Das bedeutet, daß die Staatsbahn bewußt als Instrument einer nationalen Wirtschaftspolitik eingesett wird, mit dem undekümmert um den guten oder weniger guten Rechnungsabschluß Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft, überhaupt dem ganzen Bolk ein Maximum an Diensten geboten werden soll. Diese sogenannte gemeinwirtschaftliche Zielsetung, die im Staatsbahngrundgesek mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht ist, kann als zeitgemäße Ausprägung des alteidgenössischen Solidaritätsgedankens betrachtet werden.

Bei der Staatsbahn ift indeffen die Unwendung diefes Grundsates so selbstverftändlich geworden, daß fie unserer Be. neration gar nicht mehr zum Bewußtsein fommt. Gibt man fich etwa je Rechenschaft darüber, was es für die gleichmäßige Erschließung unseres Landes bedeutet, daß in dunnbesiedelten Gebieten genau die gleichen Tarife zur Anwendung kommen wie auf den verkehrsdichteften Strecken, obwohl leicht ersichtlich ift, daß die regelmäßige Führung von Zügen auf verkehrsarmen Strecken mit viel größeren Rosten verbunden ift als die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zwischen den großen Städten? Jedermann erwartet heute von den Eisenbahnen diesen Ausgleich zwischen Verluftstrecken und Gewinnstrecken, obwohl er einer kaufmännischen Preisbildung durchaus nicht entspricht. Er ift auch vom Standpunkt der ftaatlichen Wirtschaftspolitif aus ohne weiteres zu begrüßen, da in den dunnbefiedelten Gebieten fonft handel und Wandel ftoden mußte, ja, eine eigentliche Berarmung einträte, weil die landwirtschaftlichen Produkte keinen Absat fänden und irgend eine Industrie infolge der hoben Transportkoften sich nicht ansiedeln könnte.

Desgleichen ist eine Differenzierung der Breise nach Streken mit Kunstbauten, die im Bau besondere Kosten verursachten, verpönt. Die Bundesbahnen verzichten nicht nur auf die Einführung von Sommer- und Winterpreisen (Ausnühung der Wonopolsteslung der Eisenbahnen im Winter!), von besonderen Tunnel- und Brückentagen oder auf die Erhebung höherer Tarise in den verkehrsarmen Gegenden, sie stellen ihre Laispolitik ganz allgemein in den Dienst einer aktiven Förderung von Industrie, Landwirtschaft und Hotellerie.

Das kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß der Eisenbahntarif nicht kostenorientiert ift, sondern von der Borstellung beherrscht wird, Bolt und Wirtschaft die größten Dienste 31 erweisen, allerdings im Rahmen der finanziellen Gelbsterhal tung der Staatsbahn. Man vergißt leicht, welche gewaltigen Belaftungen der Bahn aus der weitreichenden Berpflichtung eines öffentlichen Dienstes erwachsen. 70 % des ganzen Berfehrs werden heute zu Ausnahmetarifen befördert. Es sei hier nur an die mannigfachen Tarifzugeständnisse zu Gunsten der Landwirtschaft erinnert. Die Liste der Ausnahmetarise für den Transport von Lebensmitteln, Pflanzen, Butter, Eier, Fleisch, Milch, Kafe, Getreide, Wein, Kartoffeln, Obst, lebende Tiere, Sömmerungsvieh usw. ist fast unerschöpflich. In gleicher Beise besteht aber auch eine Reibe von Ausnahmetarifen zu Gunften des Transportes industrieller Güter (vor allem Kohle, Eisen, Steine, Hol3), sowie von Ausnahmetarifen zu Gunften industrieller Erzeugnisse, die sich als gewaltige Erleichterung der Wirtschaft darstellen.

Wie die Verluftstrecken heute von den überschußstrecken durchgehalten werden, so beruht das Eisenbahntarissoftem auf dem Grundsat, daß die hochwertigen Güter in ihrem Transportpreis einen Beitrag zu leisten hätten, der die niedrige Taifferung der billigen Massengüter und Rohprodukte für die Bahn erträglich macht. Diese Verwirklichung des Sosidaritätsprinzips im Eisenbahntaris muß daher als eine der größten Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden; darauf wollte dier einmal ausdrücklich ausmerksam gemacht werden, weil wir für alle Leistungen, die durch die Gewohnbeit zur Selbstwerständlichkeit werden, seicht Maß und Vertung verlieren.