

Zeitschrift:	Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber:	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band:	36 (1944)
Heft:	12
 Artikel:	Bahnfremde Lasten
Autor:	Düby, Hans
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-353186

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: 15.01.2026

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

durch die bevorstehende Bundesbahnsanierung die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital ausgestattet und gleichzeitig um den Betrag ihrer Ueberschuldung entlastet werden sollen, so handelt es sich dabei um eine **G u t m a c h u n g d e r v e r g a n g e n e n F e h l e r**, aber keineswegs um einen zweiten Eisenbahnrückkauf. Die Dienste, die die Bundesbahnen in den vier Jahrzehnten ihres Bestehens dem Schweizervolk und der schweizerischen Volkswirtschaft leisteten, haben den Bund (wenn man von der Abgeltung eines bescheidenen Bruchteils der bahnfremden Last im Jahre 1929 absieht) sozusagen keinen Rappen öffentliches Geldes gekostet. Die einzige Leistung, zu der der Bund sich beim Rückkauf verstehen musste, war die Gewährung einer Bundesgarantie für alle Anleihen, die die Bundesbahnen anlässlich der Verstaatlichung übernahmen oder später auflegten. Doch hat diese Garantie, da die Bundesbahnen trotz allen Rückschlägen immer ihren Verpflichtungen nachkamen, noch keine finanzielle Folgen gezeitigt.

Richtigerweise sollte die kommende Sanierung als Ausfluss der Zusicherung des Bundes angesehen werden, den Bundesbahnen stets den nötigen finanziellen Rückhalt zu bieten. Allerdings verlangt die Sanierung vom Bunde heute bedeutende finanzielle Opfer. Aber die Mittel, die die Entschuldung der SBB. durch Uebernahme eines Teiles ihrer Schuldenlast und durch Schaffung eines Dotationskapitals erfordert, hätte der Bund billigerweise schon vor Jahr und Tag für die Bundesbahnen aufwenden sollen. Wäre das geschehen, so brauchten wir heute nicht zu sanieren. Der Bund hätte dann eben die Opfer für den Rückkauf und die Abgeltung der ausserordentlichen Belastungen unserer Bahnen beizeiten übernommen, die er nun wohl oder übel hinterher erbringen muss. Von einem « zweiten Eisenbahnrückkauf » zu reden, erscheint unter solchen Umständen völlig abwegig. Die Bundesbahnsanierung bedeutet nichts anderes als die Erfüllung einer seit langem bestehenden Pflicht des Bundes; sie schafft überdies die beste Gewähr für die Leistungskraft und finanzielle Gesundheit unseres nationalen Transportunternehmens nach dem Kriege.

Bahnfremde Lasten.

Von Hans Düby.

Im Weltkrieg 1914—1918 sind die Eisenbahnen aller Länder auf eine starke Belastungsprobe gestellt worden. Trotzdem die Schweiz vom Krieg verschont geblieben ist, bekamen die Bundesbahnen indirekt die Auswirkungen des 4jährigen Ringens fast ebenso stark zu spüren wie die Eisenbahnen der kriegsführenden Staaten. Vom Tage der Mobilmachung an wurde die Staatsbahn in den Dienst der militärischen und wirtschaftlichen Landesver-

teidigung gestellt. Wenn es einerseits begreiflich ist, dass der Bund in Zeiten höchster Not die Staatsbahn als Instrument der Wirtschafts- und Staatspolitik benützt, so hätte er anderseits die den Bundesbahnen zugemuteten ausserordentlichen Verpflichtungen voll übernehmen müssen. Die Bundesbahnen hatten schon vom Zeitpunkt ihrer Gründung an wesensfremde Lasten zu tragen. In der Kriegs- und Nachkriegszeit wurden ihr in erhöhtem Masse Verpflichtungen auferlegt, die mit ihrem Betriebe in keinem Zusammenhang stehen und die als gesetzwidrig zu bezeichnen sind, weil sie gegen Artikel 8 des Rückkaufsgesetzes vom Jahre 1897 verstossen. Der erste Satz dieses Artikels lautet: «Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.» Mit der Trennung der Bundesbahnenfinanzen von denen des Bundes bezweckte man vor allem, jede Belastung der Eisenbahnen durch den Bund zu verunmöglichen.

Trotzdem die Bundesbahnen durch die Schrumpfung des Verkehrs einerseits und durch die Mehrausgaben als Folge der Erhöhung der Sachkosten und der allerdings nur zögernd bewilligten teilweisen Anpassung der Löhne an die gestiegenen Lebenshaltungskosten anderseits schon stark genug belastet waren, bürdete man ihnen im Interesse der Landesverteidigung Verpflichtungen auf, die in die Hunderte von Millionen Franken gingen.

Artikel 25 des Eisenbahngesetzes schreibt für die Militärtransporte — ohne Unterscheidung zwischen Friedens- und Kriegszeit — die Anrechnung der halben Normaltaxe vor. Dagegen bestimmt der Artikel 104 des Militärtransportreglementes vom 1. Juli 1907, dass für den Transport von Truppen, Kriegsmaterial usw. während des Kriegsbetriebes nur die Hälfte der in Artikel 96—102 festgesetzten Taxe bezahlt werden müsse. Die erwähnten Artikel 96—102 schreiben in Anlehnung an Artikel 25 des Eisenbahngesetzes von 1872 die halbe Taxe vor, so dass die Bundesbahnen also während des Kriegsbetriebes die Militärtransporte zu einem Viertel der Friedentaxe der Zivilpersonen und Zivilgüter befördern mussten. Diese Beordnung wurde auch dann beibehalten, als der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen am 1. März 1916 aufgehoben wurde. Erst mit dem 9. Januar 1920 wurde diese Kriegsmassnahme aufgehoben. Trotzdem den Bundesbahnen im Jahre 1922 30 Millionen Franken als «Nachvergütung für die während des Aktivdienstes zur Viertelstaxe ausgeführten Militärtransporte» rückvergütet wurden, verblieb ein ungedeckter Verlust auf den Transporten und Leistungen für die schweizerische Armee von 3,8 Millionen Franken. Die Transportvergünstigungen, die die Bundesbahnen auf Weisung des Bundesrates den kriegsführenden Staaten einräumen mussten, beliefen sich im Jahre 1926, nach einem Bericht der Generaldirektion und des Verwaltungsrates vom 14./27. April 1927, auf 12,5 Millionen Franken.

Der Krieg hatte in den Nachbarstaaten eine so starke Beanspruchung des Rollmaterials verursacht, dass die Schweiz ihre wichtigsten Bedarfsartikel, wie Getreide, Kohlen, Eisen usw., an den Einfuhrhäfen selbst abholen musste. Durch die Anschaffung von Güterwagen zur Sicherung der Landesversorgung ist den Bundesbahnen ein Schaden erwachsen, der Ende 1926 rund 30 Millionen Franken betrug.

Aus finanziellen Gründen führten die Bundesbahnen in den ersten Kriegsjahren nur Neubauten aus, wenn ein Erfordernis hierzu vorlag. Diese Zurückhaltung musste auf Wunsch des Bundesrates aufgegeben werden, als im Jahre 1918 und später der Arbeitsmangel bedrohliche Formen anzunehmen drohte. Der Bund, ja sogar Städte- und Gemeindeverwaltungen bestürmten die SBB., umfangreiche Notstandsarbeiten in Angriff zu nehmen. Diesem Drucke mussten die Bundesbahnen nachgeben, obwohl die dann in der Folge ausgeführten Neubauten ohne weiteres um einige Jahre hinausgeschoben werden können. Während dem die Bauausgaben im Jahre 1917 15 Millionen Franken betrugen, wurden 1919 89 Millionen und 1920 und 1921 sogar je rund 120 Millionen Franken verausgabt. Dies zeigt eindeutig, welch bedeutenden Beitrag die Bundesbahnen im Kampfe um die Beseitigung der Arbeitslosigkeit damals geleistet haben. Den grössten Dienst erwies die Staatsbahn der Schweiz mit der beschleunigten Einführung der elektrischen Zugförderung. Die Elektrifikation weiter Strecken wurde schon im Jahre 1916 an die Hand genommen, als sich die Kohlennot immer stärker bemerkbar machte und Einschränkungen im Zugverkehr unvermeidlich wurden. Die Elektrifikation wurde dann in den Nachkriegsjahren im Interesse des Landes in beschleunigtem Tempo und mit grosser Tatkraft weitergeführt. Diese Arbeiten mussten in der allerteuertesten Zeit ausgeführt werden. Es ist klar, dass die Bundesbahnen bedeutend kleinere Summen hätten aufwenden müssen, wenn das dem ganzen Volke hochwillkommene und modernere Traktionsmittel erst Jahre später eingeführt worden wäre. Die aus der beschleunigten Elektrifikation resultierende Ueberkapitalisierung wird von der Generaldirektion auf Ende 1926 mit 100 Millionen Franken angegeben. Davon sind 60 Millionen durch einen Bundesbeitrag gedeckt worden. Es verbleibt also ein Verlust von rund 40 Millionen Franken.

Im ersten Weltkrieg musste die Kohleneinfuhr verstaatlicht werden, weil im freien Handel sozusagen keine Verträge mehr abgeschlossen werden konnten. Die Verstaatlichung der Kohleneinfuhr geschah in der Weise, dass einer Gesellschaft das Einfuhrmonopol übertragen wurde. Die im Jahre 1917 in Basel gegründete «Kohlenzentrale AG.» wurde nach Abschluss des Waffenstillstandes abgelöst von der «Schweizerischen Kohlengenossenschaft». Diese Genossenschaft wusste sich bedeutende Mengen amerikanischer und englischer Kohle zu sichern, Mengen, die den tatsäch-

lichen Bedarf weit überstiegen. Bei den ersten Anzeichen eines Preissturzes suchte die Kohlengenossenschaft ihre gewaltigen Bestände zu liquidieren. Der Bundesrat machte sich die Sache recht leicht. Als im Jahre 1921 die Kohlengenossenschaft liquidiert wurde, was natürlich nicht ohne grosse Verluste möglich war, wälzte der Bund den grössten Teil des Liquidationsverlustes einfach auf die Bundesbahnen ab. Die SBB. mussten sich verpflichten, in etwas mehr als einem Jahr 350 000 Tonnen Kohle zu einem Ueberpreis von weit mehr als 100 Franken zu beziehen, während die Kohle damals im freien Handel auf rund 70 Franken zu stehen kam. Der aus der Uebernahme der Kohlenbestände der Kohlengenossenschaft resultierende Verlust bezifferte sich Ende 1926 auf 47,5 Millionen Franken.

Während und nach dem ersten Weltkrieg sind den Bundesbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatsbahn aus politischen Erwägungen bedeutende Tarifherabsetzungen zugunsten der Kantone Tessin und Uri auferlegt worden. Wir meinen die Aufhebung oder Herabsetzung der Distanzzuschläge und die Abschaffung der Bergzuschläge. Bekanntlich mussten die Bergzuschläge für den Güterverkehr infolge der «Tessiner Begehren» im Jahre 1926 auf dem ganzen Bundesbahnnetz aufgehoben werden. Die jährlichen Einnahmenausfälle aus dem Personen- und Güterverkehr betragen rund 12,5 Millionen Franken. In die Zusammenstellung über die Kriegslasten ist nur der achtfache Wert der jährlichen Einnahmenausfälle, das heisst 100 Millionen Franken eingesetzt worden.

Zu den Kriegslasten rechnen die Bundesbahnen auch die Verluste, die ihnen wegen des Verzichtes auf Personalentlassungen trotz starkem Verkehrsrückgang entstanden sind, sowie die ausserordentlichen Leistungen infolge der Ausdehnung der Personalversicherung.

In den bereits zitierten Berichten der Generaldirektion und des Verwaltungsrates vom 14./27. April 1927 sind die einzelnen den Bundesbahnen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren auferlegten ausserordentlichen Leistungen auf den 31. Dezember 1926 mit insgesamt 459 Millionen Franken angegeben. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Militär- und Kriegstransporte	Fr. 16 346 000.—
Anschaffung von Güterwagen im allgemeinen	
Landesinteresse	» 30 000 000.—
Notstandsarbeiten	» 52 000 000.—
Beschleunigte Elektrifikation	» 40 000 000.—
Liquidation der Kohlengenossenschaft . . .	» 47 500 000.—
Tarifmassnahmen aus politischen Erwägungen	» 100 000 000.—
Verzicht auf Personalentlassungen	» 32 400 000.—
Ausdehnung der Personalversicherung . . .	» 141 000 000.—
Zusammen	Fr. 459 246 000.—

Unter Berücksichtigung der seither aufgelaufenen Zinsen beträgt die Kriegsverschuldung aus bahnfremden Leistungen heute mindestens 800 Millionen Franken.

Die Notwendigkeit einer Entschädigung an die Bundesbahnen hat der Bundesrat ausdrücklich anerkannt. In seiner Botschaft vom 4. März 1929 stellt er unter anderem folgendes fest:

« Den Bundesbahnen sind im Kriege und in der Nachkriegszeit Leistungen überbunden worden, die ohne die Existenz einer Staatsbahn ausschliesslich dem Bundesfiskus zur Last gefallen wären. »

In der zitierten Botschaft hat der gleiche Bundesrat unerklärlicherweise den eidgenössischen Räten den Antrag unterbreitet, es sei den Bundesbahnen für die ihnen auferlegten bahnfremden Lasten eine Vergütung von sage und schreibe 35 Millionen Franken auszurichten, welchem Antrag vom Parlament zugestimmt wurde.

So belastet also das Kriegsdefizit den Finanzhaushalt der Bundesbahnen heute noch in verhängnisvoller Weise. Jahr für Jahr muss diese Schuld, für die die Bundesbahnen keine Verantwortung tragen, verzinst werden. Es ist höchste Zeit, dass in der Frage der Sanierung nun endlich vorwärtsgemacht wird, einer Sanierung, die im Grunde genommen nichts anderes darstellt als die Begleichung einer alten Schuld.

Bundesbahnen, Arbeiter und Angestellte.

Von Walter Ingold.

I.

Schnee und Regen peitschen heute an die Fensterscheiben der Frühmorgenzüge, die die Arbeiter und Angestellten, die auf dem Lande wohnen, in die Stadt bringen, wo die Fabriken stehen und Arbeit und Brot bieten. Ohne den pünktlichen Dienst der Eisenbahner würden Zehntausende nicht zur rechten Zeit an den Arbeitsplatz gelangen. Auf dem Velo den Winterstürmen ausgesetzt, würden sie sich eine Krankheit holen, kämen durchnässt und verspätet auf dem Arbeitsplatz an und würden im besten Falle nur halbe Arbeit verrichten können. Die Züge sind elektrisch geheizt. Es ist bei diesem dreckigen Wetter im Zug so schön wie in einer warmen und heimeligen Stube, wenn der Winterwind vergebens die fest verschlossenen Läden aufzureißen sucht. Damit die Eisenbahnen ihren Dienst am Kunden noch besser versehen können, will ihnen der Bund durch Gesetz einen Teil der seit Jahrzehnten angewachsenen hohen Schuld abnehmen. Die Zehntausende, die jeden Morgen in den Frühzügen zur Arbeit fahren, werden am