

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 119 (1993)
Heft: 25

Artikel: Total-Ausverkauf der Heimat
Autor: Raschle, Iwan / Gut, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-611089>

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

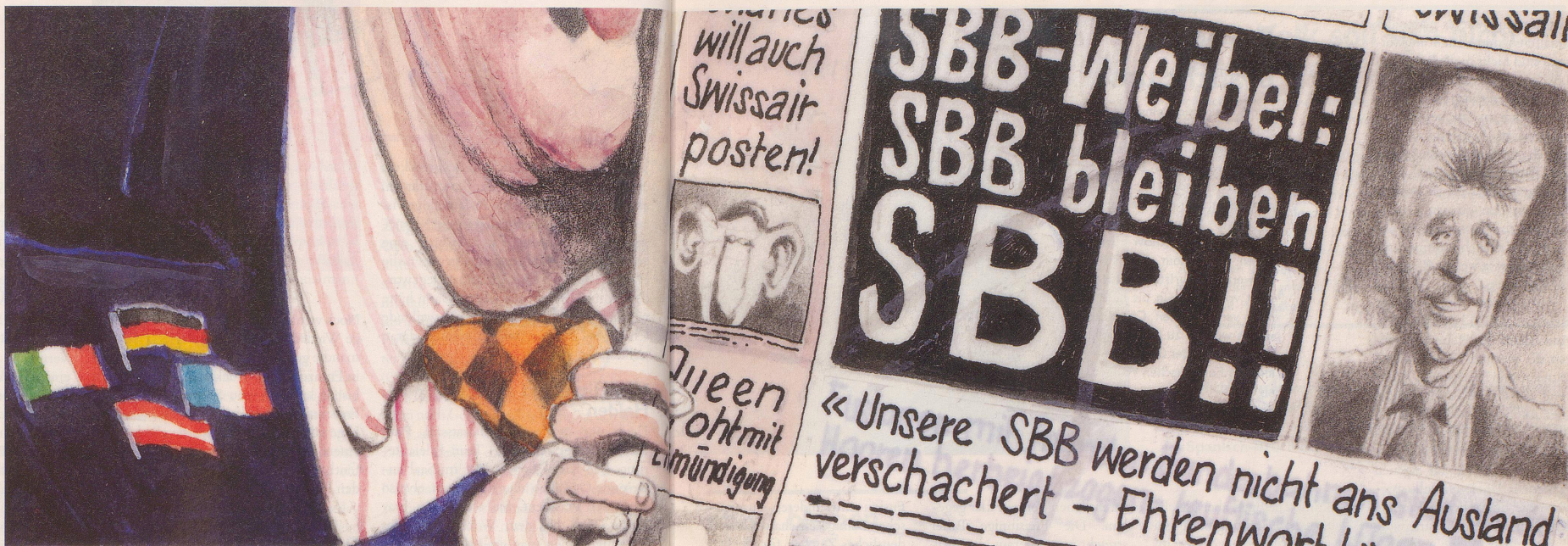
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



Die Rezession fordert ihre Opfer: Nach Hero, Rivella und Swissair wird ein drittes nationales Unternehmen dem Ausland geopfert: die SBB.

VON IWAN RASCHLE

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden das Bahnjahr 2000 nicht mehr erleben – zumindest werden sie dann zum ersten Mal nicht mehr unter helvetischer Flagge durchs Land rattern. Die defizitgeplagte Bahn ereilt dasselbe Schicksal wie ihre fliegende Schwester, die Swissair: Sie gerät zusehends unter Druck, muss geschrumpfen, ihr Angebot reduzieren und soll laut Bundesrat Ogi «alte Zöpfe abschneiden und abspie-

ken». Damit noch nicht genug: Aus geheimen Dokumenten des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements geht hervor, dass die SBB bereits im nächsten Jahr ihre unternehmerische Selbständigkeit aufgeben und einer europäischen Bahngesellschaft beitreten werden.

Die Hiobsbotschaften aus dem Hause SBB jagen sich. Obgleich Ogi in Gesellschaft einer von ihm eingesetzten «Groupe de réflexion» noch vor zwei Wochen betonte, der Bundesrat

sage «ganz klar nein zu einer Demontage», ist schon vor der Pressekonzferenz über den geschrumpften Regionalverkehr vom nächsten Mittwoch klar, dass der Bundesrat mit verdeckten Karten spielt. Und das alles im Einvernehmen mit der SBB-Spitze.

«Weibel ist ganz klar ein Verräter», empört sich Hansruedi Wehrli, engagiertes Mitglied des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. Für ihn ist klar, dass die Privatisierung des Cargo-

Domizil-Dienstes und auch die

Versuche mit kondukteurlosen Zügen nur ein Vorgeschmack dessen sind, was der knallharte SBB-Weibel mit dem Bundesbetrieb vorhat: Das eben geschnürte Spar- und Rationalisierungspaket kostet allein in diesem Jahr 800 Eisenbahnern die Stelle, und so soll es nach den Plänen des Bundesrates weitergehen. «In diesem Jahr ist der Regionalverkehr dran, im nächsten muss der ganze Betrieb dran glauben», ist Wehrli überzeugt.

Derweil SBB-Weibel die Umstellung der «extrem unwirtschaftlichen» Linien Beinwil-Beromünster und Solothurn-Herzogenbuchsee auf Busbetrieb am zweiten Kongresstag des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes als Erfolg feierte, warnte Wehrli schon damals vor einer Schweiz ohne Eisenbahn: «Wenn es nach Ogi ginge, verkehrten schon heute keine Regionalzüge mehr.» Das Steckenpferd des Verkehrsministers sei die Ab-

schaffung der Regionallinien, was letztlich dazu führe, dass die Schweiz in einigen Jahren statt einer Bahn 2000 gar keine Bahn mehr haben werde. Der SBB-Spitze und dem Bundesrat warf der altgediente Bremser – er arbeitet seit 25 Jahren im Zürcher Hauptbahnhof – «Kurzsichtigkeit und mangelnde Kompetenz» vor und stellte auch gleich klar: «Die Experten, das sind wir.»

Wie recht Wehrli mit seiner harten Kritik an die Adresse der Bahn-Oberen in Bern hatte, zeigen unveröffentlichte Dokumente aus dem Departement Ogi. Aus ihnen geht hervor, dass der Bundesrat aus den SBB nicht bloss einen schlanken Bundesbetrieb machen, sondern das Eisenbahnmonopol tranchenweise im Ausland verschern will. Begründet wird dieser Schritt in die – besonders im Kriegsfall äusserst problematische – verkehrstechnische Unselbständigkeit mit den stets wachsen-

den Investitionen und entsprechend hohen Abschreibungen. «Wenn wir uns zusammen mit den Österreichern, Deutschen, Franzosen und Italienern zu einer europäischen Bahngesellschaft zusammenschliessen, verteilen sich Investitionen und Rückstellungen auf mehrere Länder», heisst es im geheimen Strategiepapier aus Weibels Küche. Und auch hier steht schwarz auf weiss: «Rationalisierungen sind dringend nötig. Die Effizienz lässt sich aber nur verbessern, wenn wir uns unter einem

Dach zusammenschliessen.» Konkret: Die SBB werden ihr Rollmaterial und Personal in eine europäische Gesellschaft einbringen, dort künftig aber nichts mehr ausrichten können. Denn wie bei der (ertragsstärkeren) Swissair gilt auch hier: Wer zahlt, befiehlt. Und zahlen tun die grossen Länder, also wird die Schweiz einige Abstriche am ehrgeizigen Projekt «Bahn 2000» hinnehmen, auf die Neat verzichten und die 40-Töner akzeptieren müssen. Damit verliert die Schweiz nach Hero und

Total-Ausverkauf der Heimat

«Verrat an der Heimat»

Als «Verrat an der Heimat» bezeichneten den Entscheid der SBB die Union unabhängiger Bahn- und Bergfahrer und die Vereinigung der feldschiessenden Bahnjäger. «Wir wollen eine unabhängige SBB, Jasstische in den Wagen, saubere Toiletten und keinen fremdländischen Schnickschnack», betonte ein Sprecher der beiden Gruppen.

Swissair ein weiteres nationales Qualitätssymbol. Richtungweisend sind nicht mehr Bahn und Lok 2000, sondern TGV und ICE. Letzterer ist seit Anfang Jahr täglich im Zürcher Hauptbahnhof zu bewundern: Eine tägliche Machtdemonstration der Deutschen Bundesbahn. Ab nächstem Jahr wird sie zusammen mit den grossen Gesellschaften aus Österreich, Frankreich und Italien bestimmen, wo in der Schweiz welche Züge wie oft verkehren.

Auf diesen, auf oberster Regierungsetage beschlossenen, Ausverkauf der Heimat reagieren die meisten Verbände und Parteien mit Entrüstung. Während die Grüne Partei zusammen mit den Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi noch diese Woche eine Initiative «Für eine Schweiz auf eigenen Schienen» lancieren will, sprechen die bürgerlichen Parteien lediglich von einem «fragwürdigen Schritt in eine ungewisse

Europa braucht uns

In die Diskussion eingeschaltet hat sich auch Wirtschaftsminister Jean-Pascal Delamuraz: «Europa braucht die Schweiz. Ein Europa ohne Schweiz ist undenkbar.» Die europäische Bahn könne, gerade im Bereich der Bahnrestauration, vom schweizerischen Know-how profitieren, ausserdem sei es für die Schweizer Touristikindustrie äusserst vorteilhaft, in bis nach Hamburg verkehrenden Chäs-Expresswagen werben zu können, betonte Delamuraz an der Generalversammlung der Europäischen Winzervereinigung.



«Das Volk soll sich nicht überall einmischen!»

Sichtlich entnervt ob des um die geheimen SBB-Pläne entstandenen Wirbels zeigte sich am Wochenende Bundespräsident und Verkehrsminister Adolf Ogi: «Der Bundesrat muss regieren. Und regieren heisst, Entscheide fällen — auch unbequeme. Wenn uns das Volk immer dazwischenfunkelt, können wir gleich aufhören.» Schon das «Gstürm» um die neuen Flieger hätte ein Mitglied des Bundesrates über Monate hinweg gelähmt und sei schliesslich ja für die Katz' gewesen. Genauso werde es auch im Falle einer SBB-Fusion sein, sollten der Bundesrat und die SBB solche Pläne in den Schubladen liegen haben — was der aufgebrachte Bundesrat genauso wenig dementieren oder bestätigen wollte wie die überlastete SBB-Pressstelle.

Tägliche Machtdemonstration im Zürcher Hauptbahnhof: ICE-Zug der Deutschen Bundesbahn (oben). Damals gehörten die Schienen noch den Schweizern: «Spanisch-Brötli-Bahn» in Zürich (unten). Bilder: RDB

Zukunft», betonen aber gleichzeitig, «der Handlungsbedarf sei angesichts der roten Zahlen im

öffentlichen Verkehr klar gegeben. Die Freisinnige Partei streicht weiter heraus, die SBB-

Fusion mit anderen europäischen Bahngesellschaften sei ein deutliches Zeichen für die EG, dass es die Landesspitze auch nach dem Volks-Nein nach wie vor nach Brüssel dränge. In einen Mantel des Schweigens hüllen sich allein die Sozialdemokraten. Hinter verschlossenen Türen aber, soviel ist bekannt, rumort es tüchtig. Für einen Anschluss der SBB an die EG spricht sich (aus Spargründen) Bundesrat Otto Stich aus, sieht sich aber einer breiten Gewerkschaftsfront gegenüber. Immerhin: Ein gewichtiges Argument des listigen Finanzministers spricht dafür, dass sich die SP nicht gegen die Aufgabe der Eisenbahnhoheit sträuben wird: In den EG-Ländern, namentlich in Österreich und Deutschland, haben die Gewerkschaften eine deutlich stärkere Position. Und da die Genossen dann und wann genauso verbissen um ein Stückchen Macht oder um begehrt Pfründen buhlen wie bürgerliche Kollegen, dürfte sich die unheimliche Allianz um Bahnabschaffer Benedikt Weibel durchsetzen.

«SBB bleiben SBB — Ehrenwort!»

Die Generaldirektion der SBB will von geheimen Papieren und auch von Fusionsplänen mit den Bahngesellschaften der umliegenden Länder nichts wissen. Der Pressesprecher zu den Geheimpapieren: «Wir dementieren nichts, bestätigen aber auch nichts. Die Unternehmensführung ist Sache der SBB und nicht des Volkes.» Noch deutlicher äussert sich Weibel selbst: «Wir haben immer kühne Visionen und sind demzufolge zuversichtlich, dass wir auf dem richtigen Weg sind.» Von einer eigentlichen Abschaffung der Bahn sei keine Rede, wehrt sich Weibel und versichert, der Bundesrat und die SBB-Spitze stünden «voll und ganz hinter der Bahn — auch und gerade in den Regionen. Die SBB bleiben SBB. Ehrenwort!»

