

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 14 (1934-1935)
Heft: 1

Artikel: Was geschieht mit den Bundesbahnen?
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-332067>

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: 03.04.2026

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

ROTE REVUE

SOZIALISTISCHE MONATSSCHRIFT

Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

14. JAHRGANG -- SEPTEMBER 1934 -- HEFT 1

Was geschieht mit den Bundesbahnen?

Von Robert Bratschi.

I.

Ein halbes Jahrhundert hatten einige große Privatgesellschaften Zeit, um aus dem schweizerischen Eisenbahnnetz etwas zu machen. Alle Chancen des Erfolges waren ihnen geboten. Die Gesellschaften betraten jungfräulichen Boden und die Kantone, denen damals die Eisenbahnhoheit gehörte, förderten nach Möglichkeit ihre Tätigkeit. Die Entwicklung der Eisenbahngesellschaften fiel zudem in die Zeit des großen Siegeszuges des Kapitalismus in unserem Lande. Die Voraussetzungen zu einem triumphalen Aufstieg waren also in allen Teilen erfüllt.

Was hat der Privatbetrieb aus diesen ungewöhnlichen Chancen gemacht?

Die Anlage des Eisenbahnnetzes erfolgte unzweckmäßig. Das Interesse einzelner Gegenden und der Profitstandpunkt der Gesellschaften waren ausschlaggebend. Ohne planmäßige Ueberlegung wurden kreuz und quer Linien gelegt. Die Bedürfnisse des Landes in seiner Gesamtheit traten völlig in den Hintergrund. Neben den Unternehmungen, die ihren privaten Besitzern bedeutende Gewinne abwarfen, traten bald solche, die sich nicht zu halten vermochten. Der bekannteste Zusammenbruch ist derjenige der früheren Nationalbahn. Der Unterhalt der Anlagen war bei den meisten Gesellschaften ungenügend; das Rollmaterial war schlecht. Das Augenmerk der leitenden Kreise war einseitig auf die Dividenden gerichtet. Dennoch ging ihr Kredit zurück. Erst recht war es um den moralischen Kredit schlimm bestellt, der doch den Gesellschaften in verschwenderischer Weise bevorschußt wurde. Die privaten Gesellschaften hatten das ihnen anvertraute Pfund in unverantwortlicher Weise vertan. Der Ruf nach Verstaatlichung wurde immer lauter. Das private System ist seiner eigenen Profitsucht und den partei- und regionalpolitischen Treibern, denen es von Anfang an Tür und Tor geöffnet hatte, erlegen. Die Verstaatlichung der Bahnen wurde im zweiten Anlauf vom Schweizervolk verwirklicht.

II.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts gingen die Hauptbahnen an den Bund über. Der »glorreiche« Privatbetrieb hatte das Netz in einem Zustand der Verwahrlosung und Verlotterung zurückgelassen. Im Ausland war das schweizerische Eisenbahnwesen verachtet. Trotzdem wurden die Bahnen zu teuer gekauft. In der Bilanz der Bundesbahnen wird auf der Aktivseite seit dem Rückkauf ein Posten »Ueberschuß des Rückkaufspreises an die Anlagekosten« nachgeschleppt. Er beträgt 113,9 Millionen Franken. Das ist der offiziell anerkannte Ueberpreis, der beim Rückkauf vom Bund bezahlt worden ist. Mit Zins und Zinseszins auf den heutigen Tag aufgerechnet und unter Berücksichtigung ungedeckter Fehlbeträge in der Pensionskasse und anderer Summen belastet der ungünstige Rückkauf die Bundesbahnen gegenwärtig mit rund

260 Millionen Franken.

Wer die politische Verantwortung für dieses »Geschäft« zu tragen hat, ist klar. Der Chef des Post- und Eisenbahndepartementes im Zeitpunkte des Rückkaufes war der erste katholischkonservative Bundesrat. Die übrigen sechs Mitglieder des Bundesrates waren freisinnig. Dieser politischen Richtung gehörte auch die Mehrheit des Parlamentes an.

Mit dieser schweren Hypothek belastet, mußten die Bundesbahnen ihr großes Aufbauwerk beginnen.

Wie haben sie die ihnen gestellten riesigen Aufgaben gelöst?

Die erste Maßnahme nach der Verstaatlichung war eine allgemeine Tarifiermäßigung. Sie bestand darin, daß der jeweilige niedrigste Satz einer der verstaatlichten Bahnen auf das ganze Netz übertragen wurde. Die Folge davon waren natürlich bedeutende Einnahmeausfälle. Sofort traten sodann die Bundesbahnen an die Rekonstruktion der Anlagen und des Rollmaterials. Dutzendweise entstanden neue Bahnhöfe und Stationen. Doppelspuren wurden geschaffen, Sicherheitsanlagen errichtet und das Rollmaterial den neuzeitlichen Anforderungen angepaßt.

Gegenüber dem Personal blieben die Bundesbahnen, gemessen an den Arbeitsverhältnissen im allgemeinen, insbesondere beim übrigen Bundespersonal, zunächst noch stark im Rückstand. Immerhin wurden die kläglichen Verhältnisse, die die Privatbahnen auch in dieser Hinsicht zurückgelassen hatten, etwas geändert. Das Anstellungsverhältnis wurde konsolidiert und die frühere fast schrankenlose Willkür gemildert. Die Arbeitszeit wurde durch das Gesetz vom Jahre 1902 neu geregelt. Auch die Besoldungen wurden etwas verbessert und gesetzlich geordnet. Im Jahre 1906 wurde die Pensionskasse auf eine neue Grundlage gestellt. Die mißlichen Personalverhältnisse der Privatbahnen, die im Jahre 1896 zur Explosion des Nordostbahnstreiks geführt hatten, erfuhren etwelche Sanierung. Durch ein neues Besoldungsgesetz vom Jahre 1912 wurden die früheren ungenügenden Maßnahmen weiter verbessert.

In dieser Zeit langsamer Erholung der schweizerischen Eisenbahnen unter Führung des Staates brach der Krieg über Europa aus. In allen Ländern führten die Regierungen sofort große Stützungsaktionen zugunsten der Eisenbahnen durch, gleichgültig, ob es sich um Staats- oder Privatbahnen handelte. In der Schweiz geschah das Gegenteil. Um den eidgenössischen Fiskus zu entlasten, wurden den Bundesbahnen bahnfremde Lasten aller Art und in unerhörtem Umfang aufgebürdet. Was in dieser Hinsicht in der Kriegs- und Nachkriegszeit geschah, überschritt alle vernünftigen Grenzen. Der Wert der entsprechenden Lasten wurde von Generaldirektion und Verwaltungsrat der Bundesbahnen, aufgerechnet auf Ende 1926, mit

460 Millionen Franken

angegeben. Mit Zins und Zinseszinsen ist die Summe seither auf mindestens 600 Millionen Franken angewachsen.

Für die Schwesteranstalt Post haben die Bundesbahnen bedeutende Leistungen zu übernehmen. Gemessen an den normalen Tarifen, stellen diese Gratisleistungen nach Angaben der Leitung der Bundesbahnen einen Gegenwartswert von

220 Millionen Franken

dar. Dazu kommen zahlreiche Sonderleistungen, die den Bundesbahnen im Laufe der Jahre zugemutet worden sind, um Wünsche aller Art zu befriedigen, die der politischen Führung des Landes haben nützen können. Nicht zu vergessen sind die Leistungen für die Militärverwaltung, die besonders während der Kriegszeit groß gewesen sind.

Aber auch, wenn man nur die drei Posten in Betracht zieht, die im vorstehenden zahlenmäßig dargestellt worden sind, ergibt sich eine Belastung der Bundesbahnen mit Ausgaben, die den Bahnbetrieb nichts angehen, von mehr als

1000 Millionen Franken.

Dabei ist zu beachten, daß das System der Finanzierung der Bundesbahnen für die Unternehmung äußerst ungünstig ist. Es ist nämlich absolut kein Eigenkapital vorhanden, das nur nach Maßgabe der Betriebsergebnisse verzinst werden müßte, wie das bei der Aktie zum Beispiel der Fall ist. Die ganze Schuld besteht aus fest verzinslichen Obligationen. Diese Schuld ist bis auf den heutigen Tag auch bei Heller und Pfennig verzinst worden.

Niemand hat an den Bundesbahnen einen Rappen verloren.

Die Bundesbahn-papiere sind die eiserne Reserve des Kapitalisten und zum Teil auch das Anlagepapier, der Sparrappen des kleinen Mannes. Während der Zeit der Kriegsteuerung, als viele Leute leicht und viel Geld verdienten, haben die Bundesbahnen auf jegliche Tax-erhöhung verzichtet. Erst am Ende des Krieges und nach dem Kriege wurden die Tarife erhöht. Sie sind aber seither wieder so stark gesenkt worden, daß sie sowohl im Güter- als im Personenverkehr

unter dem Index

der Kosten der Lebenshaltung stehen. Die Bundesbahnen haben also seit 1913 ihre Leistungen weniger verteuert, als die Wirtschaft im allgemeinen es mit ihren Produkten tat. Trotzdem ist eine gewaltige Verbesserung dieser Leistungen eingetreten, die hauptsächlich auf das große Werk der

Elektrifikation

zurückzuführen ist. Rund 800 Millionen Franken sind in dieser Arbeit investiert worden, um die schweizerischen Bahnen vom fremden Betriebsstoff möglichst unabhängig zu machen und gleichzeitig unser Netz in bezug auf die Traktionsart an die Spitze aller Eisenbahnen der Welt zu stellen. Beides ist in weitgehendem Maße gelungen. Die zur Privatbahnzeit im Ausland belächelten Eisenbahnen unseres Landes sind zu einem der Musternetze aufgestiegen. Die Umwandlung geschah in dreißig Jahren, die wie keine andere Epoche von Krieg und Krise heimgesucht worden ist. Sie war möglich, weil an Stelle profitgierigen und daher unfähigen Privatbetriebes, der die Wohlfahrt von Volk und Wirtschaft im Auge haltende, aber vielgelästerte Staatsbetrieb getreten ist.

III.

Die Bundesbahnen haben erfolgreich den Krieg und seine unmittelbaren Folgen überwunden, sie mußten die schweren Lasten anderer tragen und haben zu allem größte Leistungen des Aufbaues vollbracht. Ihre kraftvolle Weiterentwicklung wäre gesichert gewesen, wären nicht zwei neue Ereignisse von größter Tragweite eingetreten:

die Konkurrenz des Automobils und die Krise.

Die Bahnen blieben der Konkurrenz durch das Auto schutzlos ausgesetzt. Der Staat unterließ die längst fällig gewesene Gesetzgebung. Durch die Ungleichheit der bestehenden Gesetze in technischer, sozialer, wirtschaftlicher und fiskalischer Hinsicht wurden die Bahnen immer mehr benachteiligt. Die Abwanderung des Verkehrs auf die Straße wurde damit eigentlich von Staats wegen gefördert. Der daherige Einnahmenausfall wird für die Bundesbahnen allein mit jährlich mehr als

40 Millionen Franken

berechnet. Dieser Verlust entspricht einem kapitalisierten Wert von annähernd 1000 Millionen Franken. Dazu kommen die schweren Schäden, die den Bahnen durch die Krise beigefügt werden. Die deflationistische Abbaupolitik des Bundesrates ist besonders den Bundesbahnen zum Verhängnis geworden. Einerseits ist die Pflicht zur Verzinsung der

3000 Millionen Franken

übersteigenden Riesenschuld geblieben. Andererseits gehen alle Sachwerte, damit auch der Wert der Leistungen der Bundesbahnen, ununterbrochen zurück. Wir haben das Bild des Schuldenbäuerleins mit den trostlos sinkenden Produktenpreisen und der gleichbleibenden

Schuldenlast ins Riesenhafte vergrößert. Der Schuldenbauer bricht unter dem Druck zusammen. Auch die Bundesbahnen sind von diesem Schicksal bedroht. Sinkende Einnahmen und steigende Schuldenlast vertragen sich auf die Dauer nicht. Tatsächlich ist der Zeitpunkt gekommen, wo der Buchwert der Bundesbahnen in keinem richtigen Verhältnis mit ihrem Ertragswert mehr steht. Die Betriebsüberschüsse genügen nicht mehr, um die wachsenden Zinsen zu zahlen.

Eine Sanierung ist fällig geworden.

Diese Tatsache ist unbestritten. Wie und auf wessen Kosten sie durchgeführt werden soll, das ist die Frage.

An Vorschlägen fehlt es nicht. Die reaktionärste Organisation unseres Landes, der »Bund Vornehmer Herren«, sucht sich der Sache zu bemächtigen. Er hat eine Volksinitiative mit folgendem Wortlaut angemeldet:

»Verwaltung und Betrieb der vom Bund erworbenen und der von ihm selbst gebauten Eisenbahnlinien sind einer öffentlichen, von der Bundesverwaltung vollständig unabhängigen Unternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit zu übertragen.

Die Bundesbahnen sind nach den Bedürfnissen der nationalen Volkswirtschaft unter Wahrung kaufmännischer Grundsätze zu betreiben. Sie haben sich selbst zu erhalten. Ein Teil des Reingewinns ist zur Aeufnung eines Fonds für die Herabsetzung der Tarife zu verwenden.

Die grundlegenden Erlasse für die Verwaltung und den Betrieb, inbegriffen die Ordnung des Dienst- und Versicherungsverhältnisses des Personals, werden von den Organen der Bundesbahnen aufgestellt.

Der Bundesrat führt die Oberaufsicht über Verwaltung, Bau und Betrieb. Er genehmigt die Jahresrechnungen und Berichte über die Geschäftsführung. Er wählt die Vertreter des Bundes in die Aufsichts- und geschäftsführenden Organe.

Wer einem Organ der Verwaltung der Bundesbahnen angehört, kann nicht gleichzeitig Mitglied der eidgenössischen, gesetzgebenden oder richterlichen Behörden sein.

Den Kantonen, andern öffentlichen Körperschaften und den Schweizerbürgern ist die Möglichkeit einzuräumen, sich am Eigenkapital der Bundesbahnen zu beteiligen. Wenigstens die Hälfte des Eigenkapitals muß stets Eigentum des Bundes bleiben.«

Der vornehme Bund ist mit der Initiative mit der verlogenen Parole der »Entpolitisierung« gestartet. Die Herren denken in keiner Weise daran, die Politik von den Bundesbahnen auszuschalten. Sie wissen genau, daß die Eisenbahnen viel zu wichtig sind, als daß sich die Politik mit ihnen nicht befassen würde. In allen Staaten und zu allen Zeiten waren die Eisenbahnen Gegenstand der Politik, gleichgültig, ob es sich um Staats- oder Privatbetriebe handelte. In der Schweiz waren die Bahnen nie ausgeprägter Objekt der Politik als in der

Epoche der Privatbahnen unseligen Angedenkens. Es geht den Herren denn auch keineswegs um die Fernhaltung der Politik schlechthin, sondern um die

Ausschaltung der fortschrittlichen Politik.

Die Herren wollen vollständig unter sich sein, wie das bei den früheren Privatbahnen war und wie es auch bei den Bundesbahnen war, solange die Organisationen der Arbeiterschaft in der allgemeinen Politik des Landes nichts zu sagen hatten. Der Einfluß der gewerkschaftlich und politisch geschulten Arbeiterschaft soll verschwinden. Das Großkapital, die Plutokratie, will die Bundesbahnen vollständig in die Hände bekommen. Das ist der Sinn der Initiative, deren Verwirklichung die schlimmste Verpolitisierung der Bahnen aller Zeiten bringen würde. Nicht Entpolitisierung, sondern

Entstaatlichung

ist das Ziel der Herren. Entstaatlichung insofern, als das Volk zu seinen Bahnen nichts mehr zu sagen hätte. Befehlen würden die Herren der Großbanken. Das Volk wäre noch gerade gut genug, für die Sünden des Großkapitals und des Privatbetriebes an den schweizerischen Eisenbahnen ein zweites Mal aufzukommen, nachdem es schwer genug am katastrophalen Versagen dieser vor der Verstaatlichung während 50 Jahren erprobten Betriebsart zu tragen hat.

IV.

Während die Initiative mehr als reaktionäre Demonstration der vornehmen Herren gegen den 28. Mai 1933 und damit gegen Schweizervolk und Bundespersonal aufzufassen ist, muß der

Vorschlag Pilet/Schraif

ernster genommen werden. Es handelt sich um einen Gesetzesentwurf, der im Rahmen der bestehenden Verfassung das gleiche Ziel erreichen will wie die Initiative.

Das Volk soll ausgeschaltet, das Personal entrechtet und die Bundesbahnen in die Hände eines von der Plutokratie beherrschten Verwaltungsrates gespielt werden.

In bezug auf die Organisation bringt der Entwurf keine Neuerungen. Er läßt das bestehen, was mit dem Organisationsgesetz vom Jahre 1924 geschaffen worden ist. Dieses Gesetz beseitigte den von den früheren Privatbahnen übernommenen schwerfälligen Verwaltungsapparat und brachte eine den Verhältnissen im großen und ganzen angemessene Organisation.

Wichtiger sind die vorgeschlagenen Aenderungen in finanzieller Hinsicht. Das ganze, rund 3000 Millionen Franken betragende Schuldkapital der Bundesbahnen wird auf den Bund übertragen. Er übernimmt die Verzinsung dieses Kapitals in gleicher Weise wie für seine übrigen Schulden. Der 2000 Millionen Franken übersteigende Betrag soll vom Bund auch amortisiert werden. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, daß der Ertragswert der Bundes-

bahnen nicht der gegenwärtigen Schuld entspricht, sondern ungefähr zwei Drittel davon ausmachen dürfte. In bezug auf die Stellung der Bundesbahnschulden würde nach dem Entwurf in Zukunft gegenüber den übrigen Schulden des Bundes und seiner Betriebe, wie Post, Telegraph, Telephon, kein Unterschied mehr bestehen. Diese Aenderung liegt in der logischen Entwicklung der Bundesbahnen als Staatsbetrieb und ist daher zu begrüßen.

Von größter Bedeutung ist der Vorschlag in bezug auf die Aenderung der

rechtlichen Stellung der Bundesbahnen.

Die Bundesbahnen sollen nämlich eine besondere Unternehmung mit eigener juristischer Persönlichkeit werden. Sie würden von der Bundesverwaltung vollständig losgelöst und ungefähr gleich behandelt wie die Nationalbank und die Unfallversicherung. Zwischen dem neuen selbständigen Unternehmen und dem Staat wird rechtlich eine Art Nutzungsverhältnis geschaffen. Dem Wesen nach ist es eigentlich ein Pachtverhältnis. Die Unternehmung würde einen jährlichen »Pachtzins« von 80 Millionen Franken leisten. Das entspricht einer festen Verzinsung des angenommenen Ertragswertes der Bahn von 4 Prozent. Eine merkwürdige Stellung würde das sogenannte Dotationskapital einnehmen, das geschaffen werden soll. Aus den 1000 Millionen Franken, die der Bund amortisieren würde, wären nämlich 400 Millionen Franken als Dotationskapital auszuscheiden. Nach Maßgabe der erzielten Abschlüsse wäre dem Bund für dieses Kapital ein variabler Zins zu zahlen. Im Maximum soll er 4 Prozent betragen. Im Grunde genommen, haben wir es also mit einem nach dem Geschäftsgang veränderlichen Pachtzins von 80 bis 96 Millionen Franken zu tun, während die heutige Zinsbelastung ungefähr 115 Millionen Franken beträgt.

Alle Kompetenzen, die heute Parlament und Volk besitzen, sollen auf Bundesrat, Verwaltungsrat und einen an die Spitze der Unternehmung gestellten »Führer« übergehen. Die wichtigste Behörde wäre der Verwaltungsrat. Ihm fiele das Budgetrecht und alle Rechte in bezug auf das Dienstverhältnis des Personals zu. Was heute nur durch Gesetz geregelt werden kann und vom Volk direkt kontrolliert wird, ginge restlos auf diesen Verwaltungsrat über. Der Bundesrat begnügt sich mit einem Genehmigungs- und Kontrollrecht. Die Bundesversammlung kann über den Geschäftsbericht plaudern, wenn sie das für gut findet. Rechte stehen ihr keine zu. Dem Volk erst recht nicht.

Wer sind nun die Behörden, denen das alleinige Verfügungsrecht über die Bundesbahnen zugeschanzt werden soll? Die Zusammensetzung des Bundesrates ist bekannt. Die größte Partei des Landes, die Sozialdemokratische, ist darin nicht vertreten. Gegenwärtig wird der Bundesrat aus 4 Freisinnigen, 2 Katholischkonservativen und 1 Bauernvertreter gebildet. Der Verwaltungsrat zählt 15 Mitglieder. Das würde auch nach dem Projekt so bleiben. Gegenwärtig sitzen 9 Freisinnige, 2 Katholischkonservative, 2 Bauernvertreter und 2 Sozialdemokraten in dieser Behörde. (Wenn Entpolitisierung nötig wäre,

so ist nach der Zusammensetzung von Bundesrat und Verwaltungsrat unschwer festzustellen, wer in dem großen Staatsbetrieb bis dahin in unerlaubter Weise Politik getrieben hatte! Dazu kommt, daß alle Direktoren der Bundesbahnen freisinnig sind.) Nach ihrer Herkunft und Stellung kann ungefähr folgende Gruppierung der Mitglieder des Verwaltungsrates vorgenommen werden: Hochfinanz und Großindustrie 7—8, kantonale und kommunale Verwaltung 4—5, Landwirtschaft 1, Eisenbahnfachmann 1, Personal 1. Ueber die zukünftige Zusammensetzung dieser Behörde ist nichts bekannt. Das Wahl- und Abberufungsrecht steht nach dem Entwurf dem Bundesrat zu.

Die Generaldirektion würde als Behörde nur der Form nach bestehen bleiben. In Wirklichkeit würde das Führerprinzip eingeführt. Dem Präsidenten soll nämlich eine so überragende Stellung eingeräumt werden, daß die beiden andern Direktoren nur als Nebenfiguren erscheinen. Sie hätten den »Führer« einfach zu unterstützen.

Wer nach dem Projekt ausgeschaltet und kaltgestellt werden soll, geht aus diesen Tatsachen mit erschreckender Eindeutigkeit hervor. Das Ideal der »Vornehmen Herren« und ihres Bundes würde hundertprozentig verwirklicht. Das Volk wäre vollständig ausgeschaltet und das Parlament zur Lächerlichkeit verurteilt. Die ganze Macht fiel den Behörden zu, die weder dem Volk noch dem Parlament wirklich Rechenschaft schuldig wären. Die Bundesbahnen wären buchstäblich dem Großkapital und der Reaktion ausgeliefert.

Warum wird der Schritt in bezug auf die rechtliche Stellung nicht ganz gemacht, wie die »Vornehmen Herren« in der Initiative fordern? Es mag dafür zwei Gründe geben. Der eine ist rein taktischer Natur. Die Väter des Entwurfes nehmen wohl mit Recht an, daß der Widerstand gegen die

offene Entstaatlichung

zu groß sein könnte. Dazu kommt aber ein wichtiger sachlicher Grund. Die gewählte Form bietet die größte Gewähr, das Personal wirklich lückenlos zu entrenchten. Jeder gesetzliche Schutz würde verschwinden. Verwaltungsrat und Bundesrat ordnen souverän die Geschicke des mehr als 30,000köpfigen Personals und ihrer Familien. Die Aufrechterhaltung des Quasi-Staatsbetriebes aber ist nötig, um das Streikverbot des Beamtengesetzes zu retten! Nur die gewählte Form bietet die Möglichkeit, für das Personal höchste Pflichten und geringste Rechte miteinander zu verbinden. Reaktionäre Kühnheit kann dem Projekt nicht abgesprochen werden. Es würde wirklich alles vernichten, was an jahrzehntelanger gewerkschaftlicher Aufbauarbeit geleistet worden ist. Selbst in Arbeitszeitfragen würden nur noch Bundesrat und Verwaltungsrat reden, indem die ganze Eisenbahngesetzgebung der Schweiz, wozu auch das Arbeitszeitgesetz gehört, auf die neue Unternehmung nur noch Anwendung finden könnte, soweit diese Gesetze nicht im Widerspruch mit Verordnungen des Bundesrates oder Reglementen des Verwaltungsrates stehen würden!

Es ist also unrichtig, anzunehmen, daß die Stellung des Bundesbahnpersonals nach der Verwirklichung des Projektes ähnlich wäre wie diejenige der Angestellten privater Unternehmungen oder gar der sogenannten halbstaatlichen Betriebe, wie Elektrizitätswerke, Privatbahnen usw. Für die Angestellten dieser Betriebe gilt immerhin die allgemeine Gesetzgebung von Bund und Kantonen, die einigen Schutz in bezug auf Arbeitszeit, Kündigung und zum Teil auch Lohn bietet. Alle diese Gesetze hätten für das Personal der Bundesbahnen keine Gültigkeit. Alles hinge vom Wohlwollen des Verwaltungsrates und des Bundesrates ab. Bestehende und für andere gültige Gesetze dürfen nach dem Wortlaut des Entwurfes »berücksichtigt« werden, soweit die Wirtschaftlichkeit der neuen Unternehmung damit nicht im Widerspruch stände!

Das aber ist faschistischer Geist!

Nur in Ländern, wo der Faschismus in irgendeiner Form herrscht, sind bis dahin solche Maßnahmen getroffen worden. Restlos faschistischem Gedankengut entspricht der Vorschlag, einen Teil der Maßnahmen auf dem Wege der Dringlichkeit bzw. unter Anwendung eines nicht umschriebenen Notrechtes durchzusetzen. Man wittert den Widerstand des Volkes und will es daher vor eine fertige Tatsache stellen. Nach der vom Verwaltungsrat vorgeschlagenen Fassung des Dringlichkeitsbeschlusses handelt es sich sogar um eine Art Generalvollmacht, die Bundesrat und Verwaltungsrat erhalten sollen. Von Bedeutung dabei ist, daß die vorgeschlagene Befristung der Vollmacht abgelehnt wurde. Die Vollmacht soll also so lange gelten, bis das Volk zu Kreuze gekrochen ist und ein den hohen Behörden passendes Gesetz angenommen hat.

Gegen Gesetz und Vollmachtsbeschluß muß daher der allersthärfste Kampf geführt werden!

V.

Die Ablehnung der unbrauchbaren Vorschläge aber genügt nicht. Die Sanierung ist notwendig. Wie soll sie durchgeführt werden?

In erster Linie wird man von Kindereien Abstand nehmen müssen. Eine solche ist die Forderung, die Bundesbahnen seien unter allen Umständen von Defiziten zu befreien. Diese Forderung ist ungefähr so ernst zu nehmen, wie wenn in einem Strafgesetz dem Kapitalismus verboten würde, neue Krisen herbeizuführen. Mit diesem Kapitalismus und seinen Krisen sind die Bundesbahnen schicksalhaft verbunden. Solange der Staat aber den Kapitalismus will, muß er auch dessen nachteilige Wirkungen in Kauf nehmen. Er sucht sie natürlich auf die wirtschaftlich Schwachen — hier das Personal — abzuwälzen. Die beschränkte Tragkraft setzt im vorliegenden Fall aber natürliche und recht enge Schranken. Man muß sich also damit abfinden, daß auch die sanierten Bundesbahnen der Ebbe und Flut der kapitalistischen Wirtschaft und den entsprechenden Gefahren ausgesetzt bleiben. Was die Sanierung erreichen kann, das ist die möglichst

weitgehende Wiedergutmachung begangener Fehler. Die wichtigsten dieser Fehler sind vom Bundesrat selbst gemacht worden. Es handelt sich in der Hauptsache um die Abwälzung bahnfremder Lasten auf die Bundesbahnen, die Passivität in der Verkehrsgesetzgebung und die Deflationspolitik. Das sind neben der Krise die Ursachen der eingetretenen Disproportion zwischen Ertragswert und Schuldbelastung. Hieraus gilt es, die Konsequenzen zu ziehen.

Es ist auch wertlos, Scheinmaßnahmen zu treffen, wie sie zum Beispiel im Entwurf Pilet/Schrafl in bezug auf das technische Defizit der Pensionskasse vorgeschlagen werden. Es wird hier einfach eine Last von einem Nagel an einen andern gehängt, wobei zu beachten ist, daß die beiden Nägel vom gleichen Balken getragen werden müssen. Weil der gemachte Vorschlag zu keiner Lösung führt, ist es nicht nötig, hier näher darauf einzutreten.

Als zweckmäßig und folgerichtig kann der Vorschlag Pilet/Schrafl in bezug auf die Uebernahme des

Zinsendienstes

der Bundesbahnen durch den Bund bezeichnet werden. Damit werden, wie weiter oben angedeutet, die Bundesbahnen mit der großen Schwesteranstalt, der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, grundsätzlich gleichgestellt. Daran möchten wir festhalten. Diese Neuerung soll auch die Grundlage der ganzen Sanierung bleiben.

Die Gleichbehandlung der beiden großen Verkehrsbetriebe des Bundes, die dem genau gleichen Zwecke dienen, soll aber nicht nur auf diesen einen Punkt beschränkt bleiben. Sie soll konsequent durchgeführt werden auf die ganze Stellung dieser Betriebe zu Staat und Volk.

Die PTT.-Verwaltung mit ihren 25,000 Angestellten ist zweckmäßig in den ganzen Verwaltungsapparat des Bundes eingebaut. Sie untersteht der unmittelbaren Kontrolle von Parlament und Volk. Sie gilt als Musterbetrieb und erfreut sich im allgemeinen auch großer Popularität. Der Bund verzinst ihr Kapital und ist für sie unmittelbar verantwortlich. Andererseits fallen die Ueberschüsse des Betriebes auch der Bundeskasse zu. Auf eine längere Frist berechnet, halten sich Ueberschüsse und Defizite der Postanstalt ungefähr die Waage. Das ist ein durchaus gesundes Verhältnis. Es soll auch bei den Bundesbahnen angestrebt werden.

Wenn die Post mit ihren jahrzehntelangen Erfahrungen als Vorbild genommen werden soll, so muß das Projekt Pilet/Schrafl in bezug auf die Gestaltung des zukünftigen Verhältnisses zwischen Bundesbahnen und Staat vollständig geändert werden. Die Bundesbahnen sind näher an den Staat zu bringen. Der Verwaltungsrat entspricht keinem Bedürfnis. Wenn dieses Ueberbleibsel aus der Privatbahnzeit bleiben soll, so ist dafür zu sorgen, daß seine Befugnisse unter keinen Umständen größer werden, als sie heute sind. Dieses undemokratische Element soll nicht ins Kraut schießen. Seine Schößlinge sind also entsprechend zurückzuschneiden. Die Hauptaufgabe dieser Behörde

sollte darin bestehen, mit den Kunden der Bahn und mit der Wirtschaft im allgemeinen eine gewisse Verbindung herzustellen. Eine andere Funktion kann einer Behörde dieser Art in einem Betrieb, der wie die Bundesbahnen seinem ganzen Wesen nach gemeinwirtschaftlich sein muß, nicht zukommen. Alle Entscheidungen von Bedeutung gehören wie bei der Post den Behörden, die vom Volk gewählt und ihm direkt verantwortlich sind. Das Wichtigste soll und muß sich das Volk selber vorbehalten.

Was not tut, ist sodann die allgemeine und systematische Zusammenarbeit im Verkehrswesen. Da sind die Bundesbahnen einerseits und die PTT.-Betriebe andererseits. Beide gehören dem Bund und sollen dem Volk dienen. Nicht selten stehen sie sich wie zwei fremde Verwaltungen gegenüber. Oft sind die gegenseitigen Beziehungen von allem andern als vom ehrlichen Bestreben enger und verständnisvoller Zusammenarbeit getragen. Man denke nur an den jahrelangen, im Grunde genommen lächerlichen Streit, ob die Postentschädigung an die Bundesbahnen hoch genug sei oder nicht! Es ist wieder das alte Spiel von den zwei Nägeln, die im gleichen Balken eingeschlagen sind. Entweder trägt der Balken oder nicht. Ob der eine der beiden Nägel etwas mehr oder weniger trägt, ist nicht von Bedeutung.

Zu einer vernünftigen Zusammenarbeit im Verkehrswesen gehören aber nicht nur die Bundesbetriebe. Dazu gehören auch die sogenannten Privatbahnen, die in Wirklichkeit ja der Oeffentlichkeit gehören wie die Bundesbahnen selbst, und auch der gesamte Straßenverkehr. Wir stellen uns aber die »Zusammenarbeit« nicht so vor, wie sie im sogenannten Verkehrsteilungsgesetz geplant ist. Das Ziel dieses Gesetzes ist nichts anderes als die fühlbare Schwächung der öffentlichen Wirtschaft zugunsten privater Profitinteressen. Es bewegt sich damit auf der gleichen Linie wie das Projekt Pilet/Schrafl, das Ausgangspunkt dieser Erörterungen ist, und stammt übrigens auch von den gleichen Vätern.

Die Grundlage einer umfassenden Regelung des Verkehrswesens in der Schweiz muß einmal die Zusammenfassung aller Verkehrsanstalten des Bundes, also Bundesbahnen, Post, Telegraph und Telephon in eine große Bundesanstalt sein. Wir wissen, daß dieser Gedanke etwas neu ist. Es ist daher möglich, daß er noch auf Widerstand stößt. Das hindert aber nicht, ihn zu äußern und wenigstens auf diese Richtung der zukünftigen Verkehrspolitik in unserem Lande hinzuweisen. Er sollte im Zusammenhang mit der finanziellen Sanierung der Bundesbahnen einer sehr ernsthaften Prüfung unterzogen werden.

Jedenfalls ist die grundsätzliche Gleichbehandlung der Bundesbahnen mit der Post zu fordern. Finanziell ergibt sich daraus die Uebernahme des gesamten Zinsendienstes der beiden Anstalten durch den Bund und die Zuführung der erzielten Ueberschüsse an die Bundeskasse. In ungünstigeren Jahren wird sich für den Bund ein Defizit ergeben, das in besseren Jahren wieder aufgeholt werden kann, wo-

bei eine genügende Abschreibung bei den Bundesbahnen, wie sie im Projekt Pilet/Schrafl ja vorgesehen ist, selbstverständliche Voraussetzung ist. Damit die Wirtschaft unter allen Umständen vor einer fiskalischen Ausbeutung der Bahnen durch den Staat geschützt wird, kann im neuen Gesetz eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Verbesserungen im Betrieb und Ermäßigungen von Taxen durchgeführt werden müssen, sobald der Ueberschuß zum Beispiel während zwei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als 4 Prozent des gesamten Schuldkapitals der Bundesbahnen (gegenwärtig etwa 3000 Millionen Franken) erreicht. Im übrigen ist die Verwaltung der Bundesbahnen genau wie die Post zu verpflichten, daß der Betrieb so einfach und zweckmäßig als möglich zu gestalten sei. Um diesen Zweck leichter erreichen zu können, kann den Bundesbahnen in technischen und administrativen Fragen weitgehende Selbständigkeit eingeräumt werden. Auf dem Gebiet der Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes ist unter dem Sammelbegriff »Rationalisierung« im Laufe der letzten Jahre übrigens so viel geschehen, daß der neuen Verwaltung, ob sie so oder anders aussieht, fast nichts mehr zu tun übrigbleibt.

Darum geht es aber gar nicht mehr. Entrechtung des Personals, Ausschaltung des Volkes und Auslieferung des größten staatlichen Betriebes an die Plutokratie, oder logische und folgerichtige Weiter- und Aufwärtsentwicklung der Bundesbahnen im Rahmen des Volksganzen und zu dessen Wohl, darum geht der Kampf. Gefährliche, ganz- oder halbfaschistische Spielerei oder gesunde, demokratisch-gemeinwirtschaftliche Lösung, das ist die Frage. Sie kann für unser Land zur Schicksalsfrage werden. Es ist daher gut, daß ihr die fortschrittlichen Volksmassen von Anfang an alle Aufmerksamkeit schenken. Daß der gewerkschaftlich und politisch organisierten Arbeiterschaft des Landes im kommenden Kampf eine ganz besondere Rolle zufällt, ist klar. Ein neuer 28. Mai steht unmittelbar bevor. Nur wird dessen Tragweite viel größer sein als desjenigen des Jahres 1933.

Die nationale Erneuerung und die Revision der Bundesverfassung

Von Otto Lang.

I.

Der politische Wirrwarr.

Zu allen Zeiten sind Staaten und Völker heimgesucht worden von Unglück und Plagen. Aber kein Geschlecht hat vielleicht die seelischen und leiblichen Nöte so bewußt erlebt und so schmerzlich empfunden wie das unsrige. Aus zwei Gründen. Wir empfinden sie deshalb so schmerzlich, weil wir darin nicht mehr ein unabwendbares Verhängnis sehen, vor dem es kein Entrinnen gibt. Den Fatalismus, der einer