

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 17 (1937-1938)
Heft: 7

Artikel: Das neue Bundesbahngesetz vor dem Nationalrat
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-333132>

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: 23.11.2025

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

ROTE REVUE

SOZIALISTISCHE MONATSSCHRIFT

Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

17. JAHRGANG -- MÄRZ 1938 -- HEFT 7

Das neue Bundesbahngesetz vor dem Nationalrat

Von Robert Bratschi.

Die Sanierung des Verkehrswesens ist eine der großen Gegenwartsfragen unseres Landes. Die bei den Bundesbahnen notwendig gewordenen Maßnahmen sind ein Teilgebiet davon. Mit diesem wichtigen Teilgebiet hat sich der Nationalrat in seiner außerordentlichen Februar-session beschäftigt.

Die Sanierung der Bundesbahnen, wie dieses Teilgebiet genannt wird, zerfällt wieder in drei verschiedene Gebiete: in einen technisch-organisatorischen, einen finanziellen und einen politischen Teil.

Die *technisch-organisatorischen Fragen* treten an Bedeutung neben den andern stark zurück. Nicht weil es unwichtig wäre, ob eine Eisenbahn technisch und organisatorisch auf der Höhe ist oder nicht, das ist sogar von entscheidender Wichtigkeit. Wenn diese Fragen heute zurücktreten, so deshalb, weil gesagt werden darf, daß sich auf diesem Gebiete wenig Änderungen aufdrängen. Die Bundesbahnen sind technisch und organisatorisch im allgemeinen auf der Höhe der Zeit. Soweit noch Änderungen wünschbar sind, spielen sie im Rahmen der notwendigen Maßnahmen eine ganz untergeordnete Rolle. Vor allem ist ihre finanzielle Wirkung völlig belanglos.

Es war nicht immer so bei den schweizerischen Eisenbahnen. Ganz schlimm war es bei den früheren Privatbahnen. Die technischen Mängel sind durch eine gewaltige Arbeit der Bundesbahnen nach und nach behoben worden. Die schwerfällige und kostspielige Organisation der früheren Privatbahnen aber mußte bis zum Jahre 1924 mitgeschleppt werden. Die Lex Haab hat ihr ein Ende gemacht und gab den Bundesbahnen das ihnen passende organisatorische Kleid.

Selbstverständlich ist ein Betrieb wie die Bundesbahnen technisch und organisatorisch immer wieder Änderungen unterworfen. Sie werden aber von der Verwaltung selbst durchgeführt, ohne daß dafür neue umfassende Maßnahmen der Gesetzgebung nötig wären.

Solche Maßnahmen sind aus *finanziellen Gründen* nötig geworden. Unsere Bundesbahnen stellen in dieser Hinsicht nicht etwa eine Aus-

nahme im schlechten Sinne dar. Alle Eisenbahnen der Welt sind mehr oder weniger notleidend. Ueberall sind die Eisenbahnen sogenannte Zuschußbetriebe geworden. Es sind Einrichtungen, auf die der Staat und die Wirtschaft nicht verzichten können, die aber die eigenen Kosten nicht mehr in vollem Umfange zu decken vermögen. An die Beseitigung der Eisenbahnen ist nicht zu denken, weil kein anderes Verkehrsmittel vorhanden ist, das sie zu ersetzen vermöchte. Schifffahrt, Automobil und Flugzeug können die Eisenbahnen wertvoll ergänzen. Mehr ist von diesen an sich sehr wichtigen Verkehrsmitteln nicht zu erwarten.

Die Eisenbahnen nähern sich in finanzpolitischer Hinsicht im modernen Staat immer mehr der Stellung der Straße. Der Unterschied ist graduell allerdings noch sehr erheblich. Grundsätzlich aber wird er immer kleiner.

Die Not der Eisenbahnen der Welt ist auf zwei Ursachen zurückzuführen. Die Krise als Folge der Störungen struktureller und konjunkturmäßiger Art in der Weltwirtschaft und in der Wirtschaft der einzelnen Staaten. Die Autokonzurrenz als Folge des Auftauchens eines neuen Verkehrsmittels, dessen Leistungsfähigkeit erheblich größer ist als die Verkehrsvermehrung, die es zu bringen vermag. Diese beiden Ursachen führten in allen Ländern dazu, daß die Einnahmen der Eisenbahnen die Ausgaben nicht mehr zu decken vermögen.

In der Schweiz kommen als dritte Ursache die bahnfremden Lasten dazu. Sie haben im Laufe der Jahrzehnte einen gewaltigen Umfang angenommen. Die Behörden der Bundesbahnen schätzen sie auf ungefähr eine Milliarde Gegenwartswert. Es handelt sich um Lasten, die bei einer gesunden Finanzpolitik den Bundesbahnen nicht hätten auferlegt werden dürfen, weil sie mit dieser Verkehrsanstalt im Grunde genommen nichts zu tun haben. Die jährliche Zinsenlast dieser Auflagen beträgt gegenwärtig ungefähr 40 Millionen. Für die notwendige Tilgung ist dabei noch nichts vorgesehen.

Ob die Bundesbahnen entschuldet werden oder nicht, ist allerdings rechtlich nicht sehr wichtig. Sie gehören ja dem Bund. Dieser haftet daher auch in vollem Umfange für die von ihnen eingegangenen Verpflichtungen. Alle Anleihen der Bundesbahnen sind nicht von ihnen, sondern vom Bund direkt aufgelegt worden. Die Bundesbahnschulden sind also Bundesschulden wie alle andern. Der Bund kann sie nur bezahlen oder Staatsbankrott machen, wenn die Bundesbahnen nicht mehr zahlen könnten. Die Schulden der Bundesbahnen unterscheiden sich vom größeren Teil der andern Bundesschulden (Militärausgaben usw.) nur insofern, als sie wenigstens gewisse Erträgnisse abwerfen. Der Ertrag ist aber nicht mehr groß genug, um daraus Verzinsung und Tilgung ist dabei noch nichts vorgesehen.

Zwar ist der Ertrag des Betriebes der Bundesbahnen größer als der Ertrag der Eisenbahnen fast aller andern Länder. Keine große Eisenbahn der Welt weist verhältnismäßig so hohe Betriebsüberschüsse auf, wie die Bundesbahnen. Wenn diese Ueberschüsse doch nicht genügen, um die Schulden zu verzinsen und zu tilgen, so eben deshalb, weil die

Kapitallast eine unerträgliche Höhe erreicht hat und ein Vielfaches der Last darstellt, die andere Eisenbahnen zu tragen haben.

Wenn sich der Bund jetzt entschließt, eine finanzielle Sanierung der Bundesbahnen durchzuführen, so nimmt er den Bahnen in erster Linie die Lasten ab, die er ihnen nie hätte auferlegen dürfen. Dazu kommen die Wirkungen der Krise und der durch das Automobil entstandenen Konkurrenz.

Es handelt sich also um eine Klärung der bestehenden Sachlage; gewissermaßen um eine notwendig gewordene Ausschneidung in der großen Buchhaltung des Bundes. Nicht ob der Bund bezahlt, sondern wie und wann er bezahlt, ist die Frage. Ob er die Schuld formell bei den Bundesbahnen beläßt und das sich ergebende Defizit jedes Jahr trägt, ob er die Bundesbahnen behandelt wie die Post, das heißt die Verzinsung der gesamten Schuld übernimmt und die Betriebsüberschüsse in die Bundeskasse fließen läßt, oder ob er schließlich einen Teil der Bundesbahnschulden auf das Konto der allgemeinen Bundesschuld überträgt und die Bundesbahnen zu verpflichten sucht, mit dem Rest aus eigenen Kräften fertig zu werden, diese Fragen stehen zur Diskussion.

Wir treten für den zweitgenannten Weg ein. Er ist ohne Zweifel der richtige. Es ist bei der heutigen Lage der Dinge gar nicht einzu-sehen, warum die Bundesbahnen noch anders behandelt werden sollen, als ihr großer Schwesterbetrieb des Bundes. Der Bundesrat empfiehlt den drittgenannten Weg. Er sieht eine Teilentschuldung vor und will die Bundesbahnen verpflichten, den Rest selbst zu verzinsen und zu tilgen. Der Vorschlag des Bundesrates sieht finanziell wie folgt aus:

Der Bund übernimmt die in der Bilanz figurierenden Non Valeurs im Betrage von etwas mehr als 600 Millionen (Ueberzahlung beim Rückkauf, Kriegsdefizit, Defizit der Jahre 1931—1938 usw.). Er übernimmt einen Beitrag von 180 Millionen an die Pensionskasse der Bundesbahnen und stellt der Verwaltung schließlich ein Dotationskapital von 700 Millionen zur Verfügung, das maximal zu 3½ Prozent verzinst werden soll.

Die fest verzinsliche Schuldenlast der Bundesbahnen beträgt nach diesen Maßnahmen noch ungefähr zwei Milliarden. Dazu kommt das vorstehend erwähnte Dotationskapital mit dem variablen Zinsfuß.

Diese Lösung stellt einen erheblichen Schritt in der Richtung der von uns vertretenen Ansicht dar. Wir können ihr daher durchaus zustimmen.

In den Kreis der finanziellen Fragen gehört natürlich auch die Pensionskasse. Sie ist Gegenstand zahlreicher Angriffe, weil sie ein versicherungstechnisches Defizit aufweist. Die Sache ist indessen nicht etwa so, daß die Bundesbahnen mehr oder weniger Spielball der Ereignisse gewesen wären, das heißt keinen Einfluß auf die Entwicklung der Kasse gehabt hätten, oder daß diese Ursachen gar nicht bekannt waren. Sie sind im Gegenteil sehr gut bekannt. Es handelt sich nämlich ungefähr um folgendes:

Die bestehende Pensionskasse ist von den früheren Privatbahnen

übernommen worden. Die heutigen Leistungen sind in der Hauptsache sogar noch gleich, wie sie bei der Uebernahme der Kasse durch die Bundesbahnen waren. Die früheren Kassen sind vor 60—70 Jahren von den damaligen Privatbahnen gegründet und nach und ausgebaut worden. Im Jahre 1906 wurden sie von den Bundesbahnen in eine große Pensions- und Hilfskasse zusammengefaßt.

Die Entwicklung dieser Versicherungseinrichtung war zunächst durchaus normal. Im Jahre 1919 war ein Defizit von 50 Millionen, oder weniger als 20 Prozent der notwendigen Deckung, vorhanden. Die Lage gab zu keinen Bedenken Anlaß. Aber der Krieg hatte das Geld entwertet. Die Besoldungen mußten erhöht werden. Dadurch stiegen auch die bei der Pensionskasse versicherten Summen. Auch die laufenden Renten mußten der neuen Lage einigermaßen angepaßt werden. Nicht erhöht aber wurde der vorhandene Fonds. Wohl aber war er als Folge der damaligen Inflation auch zum Teil entwertet. Die neuen höheren Einnahmen der Kasse vermochten diese Entwertung nicht auszugleichen. Das Defizit stieg als Folge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse auf 360 Millionen. Es stieg nach dem Kriege weiter, weil es nicht verzinst wurde und weil als Folge der Rationalisierung ein starker Personalabbau kam. Ein Teil der Versicherten wurde vorzeitig pensioniert. Der Nachwuchs und damit die günstigen Risiken aber fehlten.

Eine erste Sanierungsaktion im Jahre 1928, bei welcher das Personal erhebliche Opfer auf sich nahm, führte nur vorübergehend zu einer Besserung. Die Krise und der neue Personalabbau machten wieder einen dicken Strich durch die schöne Rechnung. Man übersehe nicht, daß die Bundesbahnen im Jahre 1920 rund 40 000, im Jahre 1930 rund 35 000 und im Jahre 1937 rund 28 000 Personen beschäftigten. Durch den Abbau wurde der Betrieb sehr stark entlastet. Die Kehrseite aber zeigte sich zum Teil bei der Pensionskasse.

Wenn indessen nun von einem Defizit von 700 Millionen Franken die Rede ist, so ist das auch noch auf andere Ursachen zurückzuführen. Der technische Zinsfuß der Kasse wird von 5 auf 4 Prozent herabgesetzt. Die versicherungstechnischen Grundlagen werden geändert. Die Bundesbahnen wollen ihre normalen Leistungen fast auf die Hälfte herabsetzen. Durch diese drei Maßnahmen allein steigt das versicherungstechnische Defizit um 315 Millionen.

Die Aufteilung des Defizites von 700 Millionen ist so geplant, daß das Personal mit 120, der Bund mit 180 und die Bundesbahnen mit 400 Millionen belastet werden. Die 400 Millionen sind zu verzinsen und in 60 Jahren zu tilgen. Auf diese Weise wird eine Sanierung der Kasse erreicht.

Streitig blieben zunächst die *politischen Fragen*. Es handelt sich dabei um die zukünftige Stellung des großen Staatsbetriebes. Reaktionäre Kreise, wie der frühere »Bund für Volk und Heimat«, strebten die Entstaatlichung an. Das Ziel sollte mit der sogenannten »Entpolitiserungs«-Initiative erreicht werden, die im Frühjahr 1935 eingereicht worden ist.

Ernster zu nehmen waren die Bestrebungen, die Bundesbahnen mit der juristischen Persönlichkeit auszustatten. Diese Forderung wurde zunächst von den Bundesbahnen selbst erhoben. Sie fand Unterstützung in Handel, Industrie, Großkapital und gewissen Kreisen der Altbauern.

Der Bundesrat selbst entschloß sich schließlich für eine Lösung, wonach die Bundesbahnen ihre rechtliche Stellung behalten, durch Verschiebungen der Kompetenzen aber ungefähr ein Zustand erreicht würde, wie er durch die Ausstattung der Unternehmung mit der juristischen Selbständigkeit erzielt worden wäre.

Das Ziel ist bei allen diesen Projekten das gleiche:

Es geht um die Ausschaltung von Volk und Parlament in Bundesbahnfragen und um die Entrechtung des Personals.

Die Auswirkung der vom Bundesrat vorgesehenen Kompetenzverschiebung stellten die sogenannten Personalartikel der Vorlage dar. Mit dem Beamtengesetz wurde bekanntlich für das gesamte Bundesbahnpersonal das Streikverbot eingeführt. Diese Maßnahme wurde besonders mit dem Hinweis auf die Tatsache begründet, daß die Arbeitsbedingungen des Bundespersonals letzten Endes vom Volke selbst bestimmt würden. Eine Auflehnung gegen den Willen des Volkes könne aber in der Demokratie nicht geduldet werden.

Das Wesen der geplanten Personalartikel besteht nun darin, daß für das Personal der Bundesbahnen die Pflichten, einschließlich das Streikverbot, wie sie im Beamtengesetz vorgesehen sind, bleiben, die Rechte aber fallen sollen. Verwaltungsrat und Bundesrat würden diese Rechte später von sich aus festsetzen. Parlament und Volk wären also ausgeschaltet, das Personal praktisch entrechtet.

Der Nationalrat hat dem Bundesrat seine Gefolgschaft auf diesem gefährlichen Weg verweigert. Er hat mit Zweidrittelmehrheit beschlossen, daß die Bundesbahnen, wie bis heute, Staatsbetrieb bleiben. Er hat ferner, und zwar in namentlicher Abstimmung mit 112 gegen 53 Stimmen, die Personalartikel abgelehnt.

Die Anhänger der Personalartikel haben den Kampf im Laufe der Jahre immer mehr auf das politische Gebiet geschoben. Immer deutlicher zeigte es sich, daß man es mit einem breit angelegten Angriff auf die Positionen der Arbeiterschaft zu tun hatte. Der »Bund für Volk und Heimat« ist im Mai 1933, also im Frontenfrühling, gegründet worden. Sein Ziel war die Erledigung der Arbeiterbewegung in der Schweiz. Der erste Angriff galt dem Eisenbahner-Verband. Der Angriff ist glänzend abgeschlagen worden. Die Reaktion hat am 10. Februar 1938 im Nationalrat eine schwere Niederlage erlitten.

Für die Verwirklichung des neuen Bundesbahngesetzes ist damit der Weg geebnet worden. Frei wäre nun aber auch die Bahn für eine vernünftige Politik der Parlamentsmehrheit, gestützt auf eine starke und zuverlässige Mehrheit im Volke. Die nächste Zukunft wird zeigen, ob der Kampf gegen die Entrechtung der Eisenbahner über das nächste Ziel hinaus zu weiteren politischen Konsequenzen zu führen vermag.