

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 29 (1950)
Heft: 2

Artikel: Das Eisenbahnproblem in der Schweiz
Autor: Grimm, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-336447>

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

29. Jahrgang

Februar 1950

Heft 2

ROBERT GRIMM

Das Eisenbahnproblem in der Schweiz

In der schweizerischen Öffentlichkeit nimmt zurzeit die Erörterung der allgemeinen Verkehrsprobleme einen breiten Raum ein. Straße und Schiene, Binnenschifffahrt und Luftverkehr und die sogenannte Koordination der Verkehrsmittel bilden die Objekte der Auseinandersetzungen.

In der Diskussion kreuzen sich die verschiedensten Interessen. Öffentlicher Verkehr mit privatem Verkehr, Träger und Benützer beider Verkehrsarten, Anhänger und Gegner einer Verkehrscoordination, ohne zu wissen, was der Begriff alles umfaßt und wie weit die Koordination sich auswirken und welche Resultate sie in der Praxis haben soll. Daraus entsteht ein Durcheinander von Meinungen, Zielen und Empfehlungen, das mehr Verwirrung statt Klärung, mehr Lähmung statt Aktionsfähigkeit bedeutet. Das ist um so bedauerlicher, als es sich sowohl bei den einzelnen Teilen wie bei der Gesamtheit des Problems um Dinge handelt, die an den Lebensnerv unserer Volkswirtschaft rühren und *dringend* nach einer Lösung heischen.

Bei der Straße geht der Kampf um die Treibstoffbelastung und den Ausbau der Verkehrswege, die Bahnen weisen empfindliche Rückgänge der Verkehrseinnahmen bei steigenden Betriebsaufwendungen aus, der schweizerische Verkehr auf dem Rhein leidet unter den Auswirkungen der internationalen Konkurrenz und den Währungsverhältnissen, der Luftverkehr stellt enorme finanzielle Anforderungen. Bei alledem erscheint sozusagen als Krönung die phantastisch anmutende Forderung nach neuen Verkehrswegen – auf dem festen Boden die Inangriffnahme eines Montblanc- oder Bernhardino-Durchstichs, zu Wasser der Bau von Schifffahrtsschleusen, in der Luft der Ausbau des interkontinentalen Verkehrs. Daß diese Bestrebungen eine riesige Beanspruchung der Finanzen der öffentlichen Hand zur Folge haben müßten, weil die Privatwirtschaft sich in der Regel nur auf Projekte festlegt,

die ihr einen direkten oder indirekten Nutzen versprechen, daß der schweizerische Verkehrsapparat im Verhältnis zu dem normalen Verkehrsvolumen schon heute überdimensioniert und überorganisiert ist, die erwähnten Bestrebungen ihn also noch mehr schädigen müßten, darum scheint man sich nicht weiter zu kümmern.

Ich will auf diese Dinge in diesem Zusammenhang nicht weiter eingehen und mich jenem Problem zuwenden, das heute am dringendsten nach einer Lösung verlangt – den *Eisenbahnen*.

1. Umfang und Leistungen der Bahnen

Zunächst ein paar Worte über die allgemeine Bedeutung des schweizerischen Bahnwesens, von der man sich in der Öffentlichkeit nur wenig oder keine Rechenschaft gibt.

Wir unterscheiden in der Schweiz drei Kategorien von Bahnen, und zwar:

- a) Normalspurbahnen (Spurweite 1,435 m);
- b) Schmalspurbahnen (Spurweite 1,0 m);
- c) Spezialbahnen (Zahnrad-, Tram-, Standseilbahnen mit verschiedenen Spurweiten).

Nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik 1947 beträgt die *Eigentumslänge* bei den Normalbahnen 3622 Kilometer, den Schmalspurbahnen 1582 Kilometer, den Spezialbahnen 571 Kilometer; Totallänge 5775 Kilometer.

Auf diesem Bahnnetz wurden 1947 nicht weniger als 666 Millionen Reisende und 27 Millionen Tonnen Güter aller Art transportiert.

Jeder Einwohner der Schweiz benützte im Durchschnitt eine Bahn 147mal im Jahr.

Die Ein- und Ausfuhr der Schweiz 1947 betrug 8,33 Millionen Tonnen. Die Bahnen beförderten also mehr als dreimal soviel Tonnen als ein- und ausgeführt wurden.

Die *Verkehrseinnahmen* betragen 1947 bei den

Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen	730,7 Mio Fr.
Trambahnen	73,4 Mio Fr.
Standseilbahnen	7,7 Mio Fr.
Total	<hr/> 811,8 Mio Fr.

Die Bahnen weisen für 1947 ein *Bruttobaukonto* von 3984,8 Mio Fr. aus. Daran sind beteiligt die

Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen	mit	3770,5 Mio Fr.
Trambahnen	mit	174,6 Mio Fr.
Standseilbahnen	mit	39,7 Mio Fr.

Das *investierte Kapital* betrug im gleichen Jahr

	Aktien- und Dotationskapital in Mio Fr.	Feste Schulden
Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen	674,4	1654,9
Trambahnen	86,3	12,9
Standseilbahnen	24,5	13,7
	<hr/>	<hr/>
	785,2	1681,5
		2466,7

Von 35 *Normalbahnen*, inklusive SBB, sind 29 mit festen Anleihen ausgerüstet. Fünf Unternehmen waren nicht in der Lage, überhaupt einen Zins auf den festen Anleihen herauszuwirtschaften. Die 29 Unternehmen erwirtschafteten einen durchschnittlichen Zins von 3,32 und 3,28 Prozenten. Das Aktienkapital blieb in der Hauptsache ertragslos.

Von den 64 *Schmalspurbahnen* (ohne Brünig) weisen 52 feste Anleihen aus. Der auf den festen Anleihen bezahlte Zins betrug 3,11 Prozent. Von diesen 64 Bahnen blieben 55 ohne Dividende auf dem Aktienkapital.

Diese Zahlen beleuchten die Bedeutung unserer Bahnen für die schweizerische Volkswirtschaft, auch ohne weiteren Kommentar, mit aller Deutlichkeit.

2. Der Systemzwiespalt

Die Schweiz kennt im Gegensatz zu vielen andern Ländern kein einheitliches Bahnsystem. Ursprünglich das reine Privatbahnsystem aus dem Jahre 1852, folgte 1897 eine Teilverstaatlichung durch das Zusammenfassen der damaligen fünf Hauptbahnen in das Einheitsunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen. Abgesehen von ein paar kleinen Eingliederungen, blieb es bei diesem Zustand. Privatbahnen bestehen neben den Bundesbahnen. Dadurch entstand ein *Systemzwiespalt* bei unsern Bahnen, der sich nach verschiedener Richtung als unhaltbar, unökonomisch und sehr kostspielig erweist.

In der Schweiz gibt es noch zur heutigen Zeit 199 *selbständige Bahnunternehmen*. Davon entfallen auf die Normalspurbahnen 37, auf die Schmalspurbahnen 64 und auf die Spezialbahnen 98 Unternehmen. Die Bundesbahnen bilden ein einziges Unternehmen mit einer Eigentumslänge von 2925 Kilometern.

Bei den normalspurigen Privatbahnen bestehen 36 Unternehmen mit insgesamt einer Eigentumslänge von 770,6 Kilometern. 64 Unternehmen mit einer Eigentumslänge 1509 Kilometern sind selbständige Schmalspurbahnen.

Während wir es bei der PTT mit einem einheitlichen Unternehmen, das einer einheitlichen Leitung untersteht, zu tun haben, bildet jedes der 199 Bahnunternehmen eine *eigene Rechtspersönlichkeit*. Jede dieser Bahngesellschaften hat eine besondere Administration und Rechnungsablage zu führen.

Die *Verkehrseinnahmen* werden bei den verschiedenen Bahnunternehmen gegenseitig verrechnet. Zur Ermittlung des Verkehrsanteils jeder Bahn ist ein großer Apparat der *Verkehrskontrolle* notwendig. Das Personal wird zufolge dieses Systemzwiespaltes in unrationeller und oft auch geisttötender Weise beansprucht; auch der kleinste Betrag, der einer Bahn zukommen soll, muß ausgerechnet und bestimmt werden.

Ich nehme als Beispiel und zur Illustration eine Fahrt von Lenk im Simmental nach dem bernischen Laupen. Der Bahnhof Lenk kassiert den Betrag des Billetts ein und hat die entsprechenden Anteile an die Simmentalbahn, die Lötschbergbahn, die Bundesbahnen, die Bern-Neuenburg-Bahn und die Sennetalbahn abzuliefern.

Ähnlich verhält es sich mit dem *Rollmaterial*. Es wird natürlich nicht nur auf der eigenen Linie verwendet. Es findet ein gegenseitiger Austausch der Lokomotiven, Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwagen usw. statt. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer auf jeder Bahn unterliegt wiederum der gegenseitigen, oft komplizierten Verrechnung zwischen den einzelnen Bahnen.

Der Verwaltungsapparat der Bahnen wird auf diese Weise außerordentlich kompliziert und kostspielig. In einem Einheitsunternehmen zusammengefaßt, würden diese Bahnen wesentliche Ersparnisse erreichen können. Die Ursache, daß das nicht der Fall ist, liegt in dem bestehenden Systemzwiespalt.

3. Die Staatshilfe als Zwangsfolge

Die Verstaatlichungsaktion 1897 diente dem Versuch, den Systemzwiespalt im Eisenbahnwesen zu beheben. Man wollte mit der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen den finanziellen Einfluß des Auslandes zurückdämmen,

der Verkehrswillkür entgegenwirken und im Eisenbahnwesen den ersten Schritt zu einer wirksamen Rationalisierung vollziehen.

Diese Aktion bildete *keine Lösung des Problems*. Die vielen Privatbahnen wurden 1897, trotz eindringlichen Warnungen von einsichtigen Männern wie Ständerat von Arx, Nationalrat von Planta und andern, nicht in die Verstaatlichung einbezogen.

So blieb denn auch die *Staatshilfe als Notwendigkeit* für die Privatbahnen bestehen. Aus volkswirtschaftlichen Gründen mußte der Staat periodisch immer wieder finanziell beispringen.

An den Bau der Rhätischen Bahnen trug der Bund 13 und an den *Bau* des Lötschbergtunnels 6 Millionen Franken bei. Später, bei der aufkommenden *Elektrifikation*, mußte er neuerdings Millionenbeträge von Darlehen an die Privatbahnen gewähren. Endlich kam es 1939 zu einer *allgemeinen Privatbahnhilfe* im Ausmaß von 125 Millionen Franken Bundesgeldern, die 1949 durch die Gesetzesnovelle noch um 15 Millionen Franken erhöht werden mußten. Dabei sind das nur die vom Bund beigesteuerten Mittel. Dazu kamen 15 Millionen Franken für technische Nothilfen. Die Privatbahnkantone hatten gleichwertige Leistungen aufzubringen, wobei allerdings frühere Aufwendungen in gleichem Umfange kompensiert werden konnten.

Endlich schuf man vor einigen Jahren einen sogenannten *Ausgleichsfonds* für die Deckung von Betriebsdefiziten notleidender Bahnen. Die Mittel dieses Fonds mußten von den finanziell besser ausgerüsteten Bahnen aufgebracht werden.

Auch die *Bundesbahnen* kamen ohne Hilfe der Eidgenossenschaft nicht aus. Sie mußten vor wenigen Jahren saniert werden, und heute geht ein neuer Ruf zur Hilfeleistung durch die öffentliche Hand.

4. Unbefriedigende Finanzlage und deren Umfang

Überblickt man diese ganze Entwicklung, so ist heute die prekäre Finanzlage der Bahnen nicht verwunderlich. Man hat wegen dieser Lage sowohl an den Bundesbahnen wie an den Privatbahnen häufig Kritik geübt. Ich glaube, mit Ausnahme vielleicht der Beurteilung des Verkehrsvolumens und der Einschätzung des zusätzlichen Verkehrs, zu Unrecht.

Weder die Bundesbahnen noch die Privatbahnen können mit betrieblich und kapitalmäßig privatwirtschaftlichen Betrieben verglichen werden.

Die *Teuerung* besteht selbstverständlich auf beiden Seiten. Bei den Bahnen sind die Personalkosten bis auf 70 Prozent gestiegen. Der Sachaufwand weist

eine Erhöhung von 100 bis 200 Prozent der Preise auf. Den Bahnen war es aber nicht – wie in der Privatwirtschaft – möglich, ihre Einnahmen den gestiegenen Betriebskosten anzupassen; die Erhöhung der Taxen beträgt nur etwa 15 Prozent.

Die Fahrpreise und Frachtsätze sind an behördliche Vorschriften gebunden. Sodann hat sich nach dem Kriege die *Autokonkurrenz* wesentlich verschärft. Von den Bahnen verlangt man bei der Taxgestaltung Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Interessen und insbesondere auf die Fremdenindustrie. Daß es bei der Privatwirtschaft anders ist, geht schon aus den Preisen hervor, die die Bahnen für die Anschaffung von neuen Lokomotiven, Triebfahrzeugen, anderem Rollmaterial, Oberbaumaterial usw. bezahlen müssen.

Die Bahnen unterstehen der *Beförderungspflicht*. Sie haben die normalerweise anfallenden Sachen und Personen zu transportieren und können diese Transporte nicht einfach verweigern. Sie unterstehen dem *Taxzwang* und haben beispielsweise der Post, dem Militär und andern Personenkreisen bestimmte Vergünstigungen einzuräumen. Sie sind den technischen *Zwangsvorschriften* des Bundes unterstellt, der die administrative und technische *Oberaufsicht* über die Bahnen ausübt.

Bei den Bahnen liegen noch andere Besonderheiten vor. Da besteht zum Beispiel die *kommerzielle Konferenz*, die die Güter- und Personentarife begutachtet. Da gibt es die sogenannten *Fahrplankonferenzen*, an denen Wünsche und Begehren des Publikums vorgetragen werden. Diese Konferenzen üben auf die Betriebsgestaltung der Bahnen einen nicht zu unterschätzenden Einfluß aus, während es sich jeder privatwirtschaftliche Betrieb verbieten würde, gleichsam von außen her Mahnungen und Vorschriften über seine Betriebsgestaltung anzunehmen.

Der *Verlust des Transportmonopols* besteht als weitere Tatsache. Heute werden bereits 220 000 motorisierte Straßenfahrzeuge gezählt. Ich gehöre nicht zu jenen, die im Vorhandensein der Autos eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes und seines Weiterbestehens erblicken und den motorisierten Straßenverkehr überhaupt ablehnen. Das Auto ist da, seine Entwicklung kann nicht unterbunden werden, man hat sich mit ihr abzufinden. Es handelt sich darum mehr um eine verständige Einordnung von Bahn und Auto in den gesamtschweizerischen Verkehrsapparat.

Nicht zu übersehen ist aber heute die Tatsache, daß die Autokonkurrenz notwendigerweise die *Ansprüche an den Bahnverkehr* in bezug auf den Fahrplan, die Reisegeschwindigkeit, die Zugsleistungen und den Komfort steigert. Andererseits haben die einleitend bekanntgegebenen Zahlen gezeigt, daß der

Bahnverkehr vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus gesehen eine Unerläßlichkeit ist und daß bei den gegebenen Verhältnissen privatwirtschaftliche Grundsätze nicht ohne weiteres auf die Bahnen übertragen werden können. Entweder befreit der Bund die Bahnen von der Beförderungs- und Taxpflicht, läßt ihnen im sogenannten freien Spiel der Kräfte freie Hand, oder er kann und will das nicht – was durchaus verständlich ist –, dann hat er dafür zu sorgen, daß entsprechend den *ungleichen Voraussetzungen der Verkehrsmittel* die Bahnen in die Lage versetzt werden, ihre Aufgabe zu erfüllen und die Betriebssicherheit zu garantieren.

5. *Verschiedenheit der Struktur der Bahnbetriebe*

Ungleiche Voraussetzungen bestehen aber nicht nur im Verhältnis der Bahn zum Auto und umgekehrt. *Die ungleichen Voraussetzungen sind bei den Bahnen selbst vorhanden.*

Bei der *Staatsbahn* werden die Defizite durch den Bund übernommen. Den *Privatbahnen* stehen keine solche Hilfsmittel zur Verfügung.

Die Bundesbahnen bilden ein einheitliches Unternehmen. Sie können Linien mit guten und schlechten Erträgen durcheinander rechnen, währenddem die 100 privaten Normal- und Schmalspurbahnunternehmen diese Ausweichmöglichkeit nicht haben.

Dazu kommt die *verschiedene Struktur* der Bahnbetriebe. Transitlinien leiden heute unter der Umfahrung der Schweiz. Die Vereinheitlichung der Bahnnetze im Ausland hat die Verkehrsleitungen nicht unwesentlich beeinflußt.

Eine Bahn kann sodann betrieblich als befriedigend angesehen werden, wenn von ihren Einnahmen etwa 60 Prozent auf den Sachtransport und etwa 40 Prozent auf den Personentransport entfallen. Bei den Bundesbahnen ist dieses Verhältnis nahezu erreicht, während bei vielen Normalbahnen die Personenbeförderung zum Teil wesentlich überwiegt.

Zu berücksichtigen ist ferner der *Abonnentenverkehr* mit den Siedlungen und Vororten der Städte. Die Abonnementstarife sind wesentlich durch volkswirtschaftliche und nicht durch betriebswirtschaftliche Überlegungen diktiert. So hatte zum Beispiel die Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) 1948 im gesamten Reiseverkehr 53,5 Prozent Abonnenten aufzuweisen. Die Einnahmen aus diesen Personentransporten betragen aber nur 13,7 Prozent der totalen Einnahmen aus dem Personentransport. Bei der Gürbetal-Bern-

Schwarzenburg-Bahn sind die Verhältnisse nicht viel anders. Die entsprechenden Zahlen betragen hier 50,8 und 20,34 Prozent.

Aus eigener Kraft können die Bahnen ihre kritische Lage nicht überwinden. Warum nicht?

Einmal bestehen auf der Einnahmenseite die bereits erwähnten, in den behördlichen Vorschriften begründeten Hemmungen.

Sodann sind Taxerhöhungen, auch wenn sie möglich werden, nicht gleichbedeutend mit einer Vermehrung der Einnahmen. Das Rezept, die Mengen des Bahnverkehrs à tout prix zu vergrößern, ist nur bedingt brauchbar. Es wird dabei immer darauf ankommen, ob und welche Mehrkosten der zusätzliche Verkehr den Bahnen auferlegt.

Die Bahnen waren auch nie in der Lage, genügende Abschreibungen vorzunehmen. Bei vielen Bahnen sind die flüssigen Mittel erschöpft. Dadurch entsteht ein Hindernis für geplante Rationalisierungen, denn nur wenn die nötigen Kapitalien aufgebracht werden können, ist die Anschaffung von arbeitsparenden Maschinen möglich. Viele Bahnunternehmen können heute weder sparen noch rationalisieren, weil ihnen das nötige Geld fehlt. Der Währungszerfall im Ausland hat die schweizerischen Bahnen einer neuen Konkurrenz ausgesetzt. Ganz abgesehen von den Sorgen, die die Entwicklung des Autos den Bahnen verursachen.

Auf der Ausgabenseite sind die Personalkosten auf die Verhältnisse im Bund ausgerichtet. Der Entscheid vom 11. Dezember 1949 wird selbstverständlich nicht ohne Rückwirkungen auf die Privatbahnen bleiben können.

Die Bahnen bringen also keine «Klagen auf Vorrat» an. Was sie beklagen, das sind zurückliegende Umstände und Tatsachen.

Die Bahnen sind heute ein *öffentlicher Dienst*. Sie sind *Zuschußbetriebe*, wie so manche andere Einrichtungen des Staates, und bilden keine Spekulationsobjekte. Darum ist es Pflicht des Staates, ihnen nach Möglichkeit zu helfen und die Hilfe so zu gestalten, daß sie eine dauernde wird.

In welchem Maße gerade hier eine der vornehmsten Pflichten des Staates liegt, das hat *Bundesrat Celio* eindeutig festgestellt. Er erklärte, wenn die Bahnen ihre Tarife, statt der ihnen zugebilligten Marge von nur 15 Prozent, nach und nach dem Teuerungsindex hätten anpassen können, wären ihnen für die Jahre 1940 bis 1947 Mehreinnahmen von etwa 1,9 Milliarden zugeflossen. Dazu wären noch etwa 300 000 Franken für das Jahr 1948 gekommen, so daß sich ein Betrag *von mehr als 2 Milliarden Franken* ergibt, den die Bahnen zur Stabilisierung der Preise beigetragen haben. *Dieser Betrag, so konstatiert Bundesrat Celio, übersteigt, was die Staats- und Privatbahnen bei der Sanierung erhalten haben.*

6. Bundesbahn- und Privatbahnkantone

Es gibt noch ein anderes und bedeutsameres, das den bestehenden Systemzwiespalt als ungerecht und der endlichen Beseitigung harren läßt. Ich denke an den *Gegensatz zwischen Bundesbahn- und den Privatbahnkantonen*.

Bundesbahnkantone sind jene Kantone, in denen das Netz der Bundesbahnen relativ groß, das der Privatbahnen relativ klein ist. Privatbahnkantone jene, in denen das Verhältnis umgekehrt liegt. Um nur von den wichtigeren zu reden, ergibt eine Zusammenstellung folgende Daten.

Die *Bundesbahnkantone* umfassen:

Zürich, Luzern, St. Gallen, Aargau und Thurgau mit

einer Bevölkerung von	1 685 000 Köpfen
einem SBB-Netz von	1 262 Kilometern
einem Privatbahnnetz von	297 Kilometern

Die *Privatbahnkantone* umfassen:

Bern, Freiburg, Graubünden, Tessin, Waadt, Wallis und Neuenburg mit

einer Bevölkerung von	1 886 000 Köpfen
einem SBB-Netz von	1 217 Kilometern
einem Privatbahnnetz von	1 685 Kilometern

Dabei sind nur die Normalspur- und Schmalspurbahnen in Rechnung gestellt.

Auf je 10 000 Einwohner entfallen in den

	Bundesbahn- kantone	Privatbahn- kantone
Staatsbahnen	7,5 Kilometer	6,5 Kilometer
Privatbahnen	1,8 Kilometer	8,9 Kilometer

Schon aus diesen Zahlen geht die ungleiche Stellung der beiden Kategorien von Kantonen deutlich hervor.

Welches sind nun die Auswirkungen dieses Gegensatzes?

In den Bundesbahnkantonen haben die Steuerzahler und die Kantone selbst nur an die Bundesbahnlasten beizutragen. Bei den Privatbahnkantonen *kommen zu diesen Lasten noch die eigenen Privatbahnlasten dazu*.

Die Bundesbahnen haben 1943 sämtliche *Distanz- und Bergzuschläge* aufgehoben, die wegen der höheren Baukosten (Kunstabauten, Tunnels, Brücken usw.) oder wegen zu geringen Verkehrs eingeführt werden mußten. Die Privatbahnen sind nicht in dieser glücklichen Lage. Bei einzelnen Bahnen

betragen die Berg- und Distanzzuschläge bis zu 100 Prozent der normalen Taxe. Das bedeutet praktisch eine entsprechend *größere Belastung des Reisenden- und Sachentransportes* auf den Bahnen, die diese Zuschläge erheben müssen, wenn sie nicht noch größere Verluste erleiden sollen.

Die heutige Lage der wichtigeren Privatbahnen ist vom Standpunkt der Verfassung und des gleichen Rechts aus unhaltbar und führt zu finanziellen Verhältnissen, die auf die Dauer für die Privatbahnen untragbar werden. Entweder wird ihnen so oder anders geholfen, um dieses Unrecht zu beheben, oder viele Privatbahnen werden auf die Dauer nicht mehr in der Lage sein, die ihnen gestellten volkswirtschaftlichen und militärischen Aufgaben zu erfüllen. Mögen es heute vielleicht noch wenige Unternehmen sein, die am Rande ihrer Kräfte stehen, morgen kann die Last auch für andere erdrückend werden. Bleibt die genügende Hilfe aus, so bedeutet das Verzicht auf die Rationalisierung, Verzicht auf die technische Erneuerung, Verzicht auf die Modernisierung, Verminderung der Zugsleistungen und nach und nach den Zerfall.

7. *Eingliederung von Privatbahnen in die Bundesbahnen*

Die den Privatbahnen erneut zu gewährende Hilfe des Bundes kann nach meiner Meinung auf die Dauer weder in höheren Taxen noch in wiederkehrenden Ausfallbeträgen an die Betriebsdefizite und Sanierungsbeihilfen bestehen. Das ist Stückwerk, das, wie die Vergangenheit zeigt, immer wiederkehrende Notlagen nicht beseitigt. Was die wichtigeren Privatbahnen mit Recht verlangen, das ist ihre Eingliederung in die Schweizerischen Bundesbahnen.

Den *Ausgangspunkt* einer solchen Aktion bildet der Artikel 1 des inzwischen außer Kraft getretenen Bundesgesetzes 1897 über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes. Der Artikel hatte folgenden Wortlaut:

«Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer *volkswirtschaftlichen* oder *militärischen Bedeutung* den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teils derselben dienen und deren Erwerbung *ohne unverhältnismäßige Opfer* erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligung bei Nebenbahnen sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen usw.), die mit dem Bahnbetrieb in engem Zusammenhang stehen, erworben werden.»

Praktisch werden für eine Eingliederung von Privatbahnen in das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen nur *Normal- und Schmalspurbahnen* in

Frage kommen. Alle übrigen Bahnen scheiden für eine Verstaatlichungsaktion ohnehin aus. Aber es kann sich dabei auch nicht um alle bestehenden Normal- und Schmalspurbahnen handeln, die in das Netz der Bundesbahnen einbezogen werden können.

Überlegt man sich, welche Bahnen für die geplante Aktion überhaupt in Betracht kämen, wird man etwa auf zehn Normalbahnen, vier Schmalspurbahnen und zwei gemischte Bahnen (Normal- und Schmalspur) kommen. Im ganzen also 16 Bahnunternehmen.

Bei den *Normalbahnen* handelt es sich um die Lötschberggruppe (BLS, BN, GBS, SEZ), um die Emmentalgruppe (EBT, SM, VHB) sowie um die Bodensee-Toggenburg-, Mittelthurgau- und Südostbahn.

Bei den *Schmalspurunternehmen* dürften die Rhätische Bahn, die Montreux-Berner Oberland-Bahn, die Furka-Oberalp- und die Visp-Zermatt-Bahn ins Auge zu fassen sein.

Als *gemischte Bahnen* kommen die Jura- und die Freiburger Bahnen in Frage.

Diese 16 Bahnen entsprechen in allen Teilen den für die frühere Verstaatlichung angewendeten Grundsätzen. Man wird heute nicht mit einer andern Elle messen dürfen als bei der Übernahme der fünf großen Hauptbahnen.

Die oben bezeichneten Bahnen weisen eine gesamte *Eigentumslänge* von 1322 Kilometern auf, wovon auf Normalspurbahnen 539, Schmalspurbahnen 605, gemischte Bahnen (Normal- und Schmalspur) 178 Kilometer entfallen. Das Bundesbahnnetz würde von 2925 auf 4246 Kilometer erweitert. Daneben beständen von den Privatbahnen immer noch 231,6 Kilometer normalspurige und 903 Kilometer schmalspurige Strecken, die für eine Verstaatlichung kaum in Betracht fallen.

Die *Verkehrsmengen* 1947 betragen 39,5 Millionen Reisende und 5,1 Millionen Tonnen Sachentransporte. Die *Betriebsrechnungen* ergaben an Einnahmen 80,8 Millionen Franken, an Ausgaben 66,1 Millionen Franken und erzeugen einen Überschuß von 14,7 Millionen Franken. Dieser Überschuß ist unzureichend, um die Zwangsausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu bestreiten.

Was den *Personalbestand* betrifft, so kommen rund 5000 Personen in Frage, so daß die Bundesbahnen insgesamt statt rund 34 500 nach der Eingliederung 39 500 Personaleinheiten aufweisen würden. Im Vergleich zur Eigentumslänge ist der Personalbestand der 16 Bahnen erheblich geringer als der Personalbestand der Bundesbahnen.

Bilanzmäßig bestand auf Ende 1947 bei diesen Bahnen ein *Bruttobaukonto* von 505,3 Millionen Franken, ein *Buchwert* von 355,7 Millionen Franken und ein Wert des *investierten* Kapitals von 359,1 Millionen Franken. Das investierte Kapital zerfällt in 169,6 Millionen Franken *Aktien* und 189,5 Millionen Franken *feste Anleihen*.

Bei der gegenwärtigen Finanzlage des Bundes ist an einen Erwerb der für die weitere Verstaatlichung vorgeschlagenen Bahnen *auf einen Schlag* nicht zu denken. Ebenfalls wäre es verfrüht, jetzt schon über die Höhe des Erwerbspreises zu diskutieren.

Wesentlich scheinen mir in diesem Stadium zwei noch zu schaffende Voraussetzungen zu sein. Die zeitliche Reihenfolge müßte auf einen *Zeitraum von zehn Jahren* verteilt werden, und die in Frage kommenden Bahnen müßten die *unwiderrufliche Gewißheit* haben, daß die Eingliederung in das Netz der Bundesbahnen spätestens innerhalb der Frist von zehn Jahren erfolgt. Auf diese Weise würde die Abtragung des Kaufwertes durch den Bund annehmbar und möglich sein, ohne die Belastung, der übrigens das Eigentum an den erworbenen Bahnen gegenüberstände, zu groß werden zu lassen.

Der Weg zur Eingliederung der 16 Bahnen in das Netz der Bundesbahnen hätte die Schaffung eines *neuen Bundesgesetzes*, in Anlehnung an das Verstaatlichungsgesetz 1897, zur Voraussetzung. In diesem Gesetz wären jene Bahnen zu enumerieren, die innerhalb einer Frist von zehn Jahren durch den Bund, bzw. die Bundesbahnen, erworben werden müßten. In dem neuen Bundesgesetz wären die 16 Bahnen zusammenzufassen, so daß grundsätzlich nur ein *einmaliger Gesetzgebungsakt* erforderlich wäre, während die praktische Durchführung besondern Parlamentsbeschlüssen vorbehalten bliebe. Dieses Vorgehen entspricht auch dem Weg, der in Schweden mit Erfolg eingeschlagen worden ist.

Der hier skizzierte Vorschlag ist keine Zumutung an den Bund, der erforderliche Aufwand von 20 bis 30 Millionen Franken auf die Dauer von zehn Jahren tragbar. Zieht man die Leistungen für den Straßen-, Schiffahrts- und Flugverkehr in Betracht, die der Bund im Laufe der Jahre aufbringen mußte und noch aufzubringen hat, berücksichtigt man andere Hilfsaktionen, die dem Bund erhebliche jährliche Ausgaben verursachen, betrachtet man die Aufwendungen des Militärbudgets mit nahezu einer halben Milliarde Franken, so wird niemand behaupten dürfen, es wäre für den Bund ungebührlich, den Bahnen in dem vorgesehenen Umfange beizustehen. Das trifft um so mehr zu, als es sich bei den Privatbahnen nicht zuletzt um ein *wichtiges Stück der Landesverteidigung* handelt, ohne das die Erfüllung militärischer Aufgaben im Ernstfalle gar nicht denkbar wäre.

8. Einwände der Kritik

Gegenüber der Forderung einer Weiterführung der Verstaatlichung bestehen kritische Einwände. Einige von ihnen scheinen auf den ersten Blick berechtigt zu sein. Es wäre auch falsch, den erwähnten Systemzwiespalt nur unter dem Gesichtspunkt seiner Nachteile beurteilen zu wollen.

Je größer der Apparat eines Unternehmens, um so schwerfälliger wird er; je kleiner er ist, um so übersichtlicher und beweglicher kann er sein. Das hat mit der Rechtsform eines Unternehmens nichts zu tun. Ob Staatsbetrieb oder Privatbetrieb, die Bürokratie ist eine Funktion der Betriebsgröße. Gerade weil die Privatbahnen nicht einen Mammutbetrieb darstellen, war es ihnen möglich, aner kennenswerte Pionierarbeit auf dem verkehrspolitischen und technischen Gebiet zu leisten. Die Lötschbergbahn beispielsweise war die erste elektrische Alpenbahn der Schweiz. Sie hat die Initiative zur Einführung des Leichttriebwegensystems ergriffen und besonders auch im Lokomotivbau und in der technischen Ausrüstung des Rollmaterials Spitzenleistungen aufzuweisen.

Diese und andere keineswegs leugbaren Vorteile des Bestehens von Privatbahnen neben der Staatsbahn berühren aber nicht den Kern des aufgeworfenen Problems. Auch der Einwand, man habe genug der Staatsbetriebe und müsse in der Zukunft mehr zu den privatwirtschaftlichen Grundsätzen zurückkehren.

Zunächst sind die Privatbahnen in der Hauptsache bereits Staatsbetriebe. Es sind zumeist *Kantonalbahnen*, von den Kantonen ins Leben gerufen und weitgehend finanziert. Die 16 zur Verstaatlichung, das heißt der Eingliederung in das Bundesbahnnetz vorgeschlagenen Privatbahnen weisen, wie wir anführten, ein investiertes Kapital von 359,1 Millionen Franken auf. Davon befinden sich 298,1 Millionen oder 83 Prozent in öffentlicher Hand (Bund, Kantone, Gemeinden), während nur 61,0 Millionen Franken oder 17 Prozent im Besitz von Privaten sind. Das Geschrei, es gelte den Kampf für die heiligsten Güter der Privatwirtschaft entschlossen aufzunehmen, *entbehrt jedenfalls auf dem Gebiet der Bahnen jeder ernsthaften Grundlage*.

Man kann aber auch mit dem Argument nicht auskommen, bei der Weiterführung der Verstaatlichung verlören die Privatbahnkantone das Interesse an den Bahnen und überließen die Sorgen dem Bund. Dieser Einwand wäre dann zu hören, wenn der Nachweis gelänge, daß die Bundesbahnkantone dieses Interesse eingebüßt hätten. Die Tatsache aber, daß die Bundesbahnkantone nur verhältnismäßig wenige Privatbahnkilometer haben, für deren Betrieb sie aufkommen müssen, während bei den Privatbahnkantonen

diese Kilometer das Bundesbahnnetz weit übertreffen, ist die schlüssigste Begründung für die *Forderung einer Gleichbehandlung und für die Beseitigung des Systemzwiespaltes*.

Abgesehen aber von solchen Erwägungen, geht es um die *Hauptfrage*, ob die Privatbahnen imstande sein werden, sich auf die Dauer und mit den bisherigen Finanzquellen selber zu erhalten und ob der die Wirtschaft belastende, zum Teil unproduktive und komplizierte Apparat mit der Vielzahl von Unternehmen weiterbestehen soll.

Darum handelt es sich und um nichts anderes. Die Antwort darauf enthalten die vorstehenden Ausführungen.

EUGEN TRABER

Eidgenössische Gesetzesinitiative

Namens der sozialdemokratischen Fraktion hat Genosse Dr. A. Schmid im Nationalrat folgendes *Postulat* eingereicht:

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse vermehrter Anteilnahme des Volkes an unserer Gesetzgebung die formulierte Gesetzgebungsinitiative in die Bundesverfassung einzuführen sei.

Es geziemt sich bei diesem Anlaß, eines Beschlusses-Antrages der Sektion *Zürich* des Internationalen Arbeiterbundes an den Kongreß in Basel am 6. September 1869 zu gedenken. Der Antrag lautet:

In Erwägung,

- daß das Gesetz das geschriebene Interesse des Gesetzgebers ist;
- daß bei der Gesetzgebung das Interesse der Gesamtheit naturgemäß maßgebend sein soll;
- daß erfahrungsgemäß Repräsentativkörper mehr das Kapital als die Arbeit repräsentieren und daher in der Regel die Gesetze auf Kosten der arbeitenden Massen zugunsten des Kapitals gemacht werden;
- daß nur durch direkte Beteiligung an der Gesetzgebung im Volke das politisch-soziale Bewußtsein durchdringen kann, welches die erste Vorbedingung zur Lösung der sozialen Frage ist,

beschließt der Kongreß:

es sei eine Hauptaufgabe der arbeitenden Klassen, dahin zu wirken, daß die sozialdemokratische Republik verwirklicht werde, in welcher die Gesetzgebung *direkt* durch das Volk ausgeübt wird.

Referent war Karl Bürkli.

Welches Schicksal dem Antrag beschieden war, ist aus dem «Handbuch des Sozialismus» von Dr. jur. Carl Stegmann und Dr. phil. C. Hugo nicht er-