

Ein Beitrag zur Lösung des Eisenbahnproblems

Autor(en): **Siegrist, Hans Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **27 (1948)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-336011>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Beitrag zur Lösung des Eisenbahnproblems

I.

Seit der Sanierung auf Ende 1945 haben die Betriebsüberschüsse der *Schweizerischen Bundesbahnen* ausgereicht, um nicht nur jährlich 9 Millionen Franken in den Reservefonds zu legen und auf dem vom Bunde zur Verfügung gestellten Dotationskapital den gesetzlich vorgesehenen Maximalzins von 4 Prozent oder 16 Millionen Franken auszurichten, sondern auch noch um zusätzliche, aber immerhin dringend nötige Abschreibungen in der Höhe von 34 Millionen Franken pro Jahr vorzunehmen. Diese erfreulichen Ergebnisse dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die finanzielle Lage der SBB nach wie vor sehr gespannt ist. Die jährlichen Transporteinnahmen belaufen sich auf rund 600 Millionen Franken. Ein nur 10prozentiger Rückgang des Verkehrs, wie er bei einem geringfügigen Abflauen der Konjunktur fast über Nacht eintreten kann, hätte einen Einnahmeausfall von 60 Millionen zur Folge. Eine entsprechende Einsparung bei den Ausgaben wäre aber nicht möglich, da die meisten Ausgabenposten trotz Verkehrsrückgang gleich bleiben würden: So blieben die Verzinsung des Schuldkapitals und die ordentlichen Abschreibungen unverändert. Wegen der heutigen Überbeanspruchung des Personals käme auch keine Reduktion seines Bestandes in Frage. Die Ausgaben für elektrische Energie blieben sich ebenfalls gleich, da diese aus eigenen Werken bezogen wird, deren Betriebskosten von der Menge der abgegebenen Energie unabhängig sind. Eine ins Gewicht fallende Verminderung der Ausgaben wäre also auf der ganzen Linie unmöglich. Der angenommene 10prozentige Verkehrsrückgang brächte somit eine Verschlechterung des Jahresabschlusses gegenüber bisher von nahezu 60 Millionen Franken mit sich. Die Folge wäre, daß nicht nur die in den letzten beiden Jahren vorgenommenen zusätzlichen Abschreibungen nicht mehr fortgeführt werden könnten, sondern daß überdies die Einlage in den Reservefonds und die Verzinsung des Dotationskapitals wegfallen müßten. Damit wären 59 Millionen, das heißt gerade ungefähr der Einnahmefehl «eingespart», und ein weiterer Verkehrsrückgang hätte bereits einen defizitären Rechnungsabschluß zur Folge. Es zeigt dies deutlich die prekäre finanzielle Lage, in der sich die Bundesbahnen trotz der Sanierung befinden, und die davon herrührt, daß die Tarife bei einer Erhöhung des Lebenskostenindex

um 63 Prozent und des Großhandelsindex um 117 Prozent gegenüber der Vorkriegszeit nur um 15 bis 20 Prozent heraufgesetzt wurden.

Bei den *Privatbahnen* ist die Situation noch bedeutend schlimmer. Obschon die wichtigeren unter ihnen ebenfalls mit beträchtlichen Bundes- und kantonalen Mitteln saniert worden sind und ihre Tarife stärker erhöht haben als die Bundesbahnen, sind sie auch bei der heutigen Hochkonjunktur und der damit verbundenen maximalen Ausnützung ihrer Betriebsanlagen nicht in der Lage, das Aktienkapital zu verzinsen, zum Teil kann sogar nicht einmal der volle Obligationenzins ausgerichtet werden. Bereits sind in den eidgenössischen Räten Vorstöße auf eine erneute Privatbahnhilfe durch den Bund unternommen worden.

Abgesehen von dieser finanziellen Sanierungsbedürftigkeit leiden sämtliche Bahnen an einem empfindlichen *Mangel an Rollmaterial* und der Notwendigkeit, ihre *Anlagen zu modernisieren und weiter auszubauen*. Ihre eigenen Mittel reichen schon heute nicht einmal zum rechtzeitigen Ersatz der abgenützten Anlagen und Fahrzeuge, geschweige denn zur Deckung des Ausbaubedarfes. Die Bundesbahnen suchen die Lösung dieses Problems in neuen Baufinanzierungsgrundlagen. Sie verlangen den Erlaß einer Verfassungsbestimmung und eines Gesetzes, wonach die Kantone und Gemeinden an die Erstellung neuer Eisenbahnbauten nach Maßgabe ihres Interesses Beiträge zu leisten hätten. Ständerat Klöti hat dieses Projekt in der Januarnummer der «Roten Revue» einer kritischen Würdigung unterzogen und den vorgeschlagenen Weg als nicht gangbar bezeichnet. In der Tat erscheint es widersinnig, daß die Kantone dem Bund Beiträge an den Ausbau *seiner* Eisenbahn bezahlen sollen, während gleichzeitig der Bund den Kantonen Beiträge an den Ausbau *ihrer* Straßen zahlt.

II.

Ein weiteres Problem, das dringend einer Lösung harret, ist folgendes. Für das gesamte Netz der SBB besteht ein *einheitlicher Tarif*. Es ist aber klar, daß nur die Hauptlinien wirklich rentieren, während zahlreiche Nebenlinien Zuschußbetriebe darstellen, die für sich allein nicht lebensfähig wären oder nur nach Einführung bedeutend höherer Taxen. Dagegen könnten die stark frequentierten Linien mit niedrigeren Taxen auskommen. Die hier herausgewirtschafteten Überschüsse tragen dazu bei, daß die von den SBB bedienten Gebirgsgegenden und abgelegenen Gebiete zum gleichen Kilometeransatz mit den Verkehrszentren verbunden sind wie diese Zentren unter sich.

Es leuchtet sein, daß dies der Konzentration der Industrie in einigen wenigen Städten und damit der Landflucht und der Verstädterung entgegenwirkt.

Dieser *Ausgleich zwischen Stadt und Land, Berg und Tal* wurde aber nicht konsequent zu Ende geführt. Man ist vielmehr auf halbem Wege stehen geblieben. Das Netz der SBB umfaßt nämlich nur einen Teil des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes. Die nicht verstaatlichten Linien sind aber auf sich selbst angewiesen. Handelt es sich um Linien im Gebirge, deren Erstellungskosten bedeutend über den Erstellungskosten einer Linie im Flachland liegen, die überdies nur durch dünn besiedelte Gegenden führen und über keinen Durchgangsverkehr verfügen, so ist es klar, daß sie nur bei Anwendung bedeutend höherer Tarife lebensfähig sind. So sind zum Beispiel die Taxen der Lötschbergbahn etwa 50 Prozent, diejenigen der Rhätischen Bahn 100 Prozent und diejenigen der Montreux-Oberland-Bahn teilweise sogar 150 Prozent höher als die Taxen der Bundesbahnen für gleich lange Strecken. Bei eigentlichen Gebirgsbahnen liegt das Tarifniveau sogar um ein Vielfaches über demjenigen der Bundesbahnen. Es resultiert daraus eine gewaltige Belastung der gesamten Wirtschaft der betreffenden Gegenden und damit eine unüberwindliche Benachteiligung im Konkurrenzkampf. Eine weitere Belastung erwächst diesen Gegenden aus der Notwendigkeit, ihre Bahnen alle paar Jahre aus öffentlichen Mitteln sanieren zu müssen, das heißt aus Mitteln, die wiederum aus der Wirtschaft dieser Kantone herauszupumpen sind. Zu allen diesen Sonderlasten haben sie schließlich, wie die gesamte übrige Schweiz, auf dem Wege direkter und indirekter Bundessteuern ihren Teil an die kürzlich erfolgte Sanierung der SBB beizutragen, und zwar auch dann, wenn sie von den Bundesbahnen gar nicht berührt werden. Mutter Helvetia gestattet sich hier eine ungleiche Behandlung ihrer Kinder, die um so mehr zum Aufsehen mahnt, als es sich um Gegenden handelt, die wegen ihrer großen Entfernung von den Wirtschaftszentren des Landes ohnehin schon einen außerordentlich schweren Stand haben.

Um diese Ungerechtigkeit zu überwinden, gibt es nur *eine* saubere und radikale Lösung, nämlich den *Rückkauf der betreffenden Bahnen durch den Bund* und deren Eingliederung in das Netz der SBB. Dies ist auch die Lösung, die von den interessierten Kantonen, insbesondere Graubünden und Bern, mit Nachdruck gefordert wird. Nun schreibt aber das Bundesbahngesetz von 1944 ausdrücklich vor, daß die SBB bei der Übernahme neuer Linien nur mit deren kommerziellem Wert belastet werden dürfen. Der kommerzielle Wert berechnet sich an Hand der herausgewirtschafteten Gewinne. Sind diese Gewinne gleich Null, wie bei vielen Privatbahnen, so ist auch der Rückkaufspreis, mit dem die Bundesbahnen höchstens belastet werden dürfen, gleich

Null. Schließen diese Bahnen sogar mit Defiziten ab, so ergibt sich ein negativer Rückkaufspreis, das heißt, es müßte den Bundesbahnen noch eine gewisse Geldsumme ausgerichtet werden, damit sie diese Linien übernehmen könnten, ohne ihre eigene Rechnung zu verschlechtern. Es ist klar, daß die heutigen Eigentümer der in Frage kommenden Bahnen nicht bereit sind, solche Rückkaufsbedingungen einzugehen. Aber auch der Bund erklärt sich außerstande, diese Bahnen zu einem höheren Betrage, beispielsweise zu den Erstellungskosten abzüglich die seither vorgenommenen Abschreibungen, zu übernehmen und sie den Bundesbahnen zum kommerziellen Wert, das heißt unter Umständen unentgeltlich oder sogar unter Ausrichtung einer Entschädigung, zu überlassen. Auch hier steht man somit vor einem Dilemma.

III.

Ein drittes, nicht minder dorniges Problem stellt die *Automobilkonkurrenz* dar. Man kann es sogar als das primäre bezeichnen, denn bestände es nicht, so könnten die Bundesbahnen ihre Tarife so gestalten, daß ihre Rechnung stets mit einem Überschuß abschließen würde und daß sie die in Frage kommenden Privatbahnen zu einem dem Wert der Anlagen entsprechenden Preis übernehmen könnten.

Die Eisenbahn ist und bleibt zwar das billigste Transportmittel für den Massenverkehr. Das Automobil bietet jedoch den Vorteil, daß es nicht an die Schiene gebunden ist, sondern direkt von Haus zu Haus fahren kann. Dieser Vorteil ist aber im Güterverkehr nur für eilige Transporte und für die Beförderung von Waren, deren Umlad tunlichst vermieden werden sollte, von ausschlaggebender Bedeutung. Um zu verstehen, warum das Automobil für die Eisenbahn dennoch eine empfindliche Konkurrenz werden konnte, muß man einen Blick auf die zahlreichen *Lasten* werfen, welche der Eisenbahn im Gegensatz zum Automobil auferlegt sind: Während die Straße dem Automobil unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, hat die Eisenbahn ihre Straße, den Schienenstrang, selbst zu bauen und zu unterhalten¹. Während der Straßentransportunternehmer nur dann zu fahren braucht, wenn er sein Fahrzeug voll auslasten kann und die Fahrt rentabel erscheint, wird die Eisenbahn im Interesse der Allgemeinheit vom Staate gezwungen, einen bestimmten Fahrplan einzuhalten und die vorgesehenen Züge auch zu führen, wenn sie fast leer sind. Während der Automobilist erklären kann, er sei voll-

¹ Einen gewissen, jedoch ungenügenden Ausgleich bilden hier lediglich die Steuern und Zölle, die auf dem Automobil, nicht aber auf der Eisenbahn lasten.

beschäftigt, er könne keine weiteren Transportaufträge mehr annehmen, ist die Eisenbahn verpflichtet, alle sich einstellenden Personen und angebotenen Güter zur Beförderung zu übernehmen und deshalb einen Rollmaterialpark zu unterhalten, der jedem Spitzenverkehr gewachsen und infolgedessen während eines großen Teils des Jahres nur ungenügend ausgenützt ist.

Abgesehen davon besitzen die Eisenbahnen ein Tarifgebäude, das nicht nach dem Grundsatz des höchstmöglichen Ertrages, sondern weitgehend nach volkswirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten aufgebaut ist: So gewähren sie stark verbilligte *Ausnahmetarife* für den Transport der von unserer Industrie benötigten Rohstoffe. Sie ermöglichen es damit auch abgelegenen Fabriken im Innern des Landes, konkurrenzfähig zu bleiben, und verhindern auf diese Weise eine Konzentration der Industrie an der Landesgrenze. Weitere Ausnahmetarife genießen die Güter des Massenkonsums, Kartoffeln, Milch usw. Die Gewährung dieser Ausnahmetarife ist jedoch nur möglich, wenn den Bahnen auch die Beförderung wertvoller Fertigprodukte, welche höhere Taxen ertragen können, erhalten bleibt. Die Automobilkonkurrenz stürzt sich nun aber gerade auf diese Güter und überläßt den Bahnen den Transport der billigen Massengüter, die zu Ausnahmetarifen befördert werden müssen. Damit fehlt den Bahnen der nötige Ausgleich, ohne den sie die im Interesse der Gesamtwirtschaft gelegenen Ausnahmetarife gar nicht gewähren können.

Die gleiche Erscheinung wie im Güter- zeigt sich auch im Personenverkehr. Die gegenüber den normalen Taxen außerordentlich verbilligten *Arbeiter- und Schülerabonnements* sind für die Bahnen nur tragbar, wenn ihnen als Ausgleich auch der vollzahlende Personenverkehr verbleibt. Aber auch hier überläßt die Autokonkurrenz den Bahnen die Beförderung der mit Abonnements fahrenden Arbeiter und Schüler und nimmt sich dafür um so liebevoller der Ausflügler und übrigen zur vollen Taxe fahrenden Passagiere an, sei es, daß diese ihre Fahrten im eigenen Automobil oder im Car ausführen.

Es sind also auf der ganzen Linie die fetten Brocken, welche von der Schiene auf die Straße abwandern. Man spricht deshalb von einer eigentlichen *Abrahmung des Verkehrs durch das Automobil*. Hier liegt der tiefere Grund, weshalb im Rahmen der unlängst durchgeführten Personentarifreform die Abonnementspreise erhöht werden mußten und weshalb mit der bevorstehenden Gütertarifreform ebenfalls eine gewisse Abschwächung der Ausnahmetaxen wird kommen müssen. Die unbeschränkte Aufrechterhaltung der bisherigen Abonnementspreise und Ausnahmetarife wäre nur möglich, wenn durch eine gesetzliche *Verkehrskoordination* den Bahnen auch die vollzahlen-

den Transporte gesichert würden. Die bisher in dieser Richtung unternommenen Anläufe sind aber in der Volksabstimmung mit so starker Mehrheit verworfen worden, daß man schwerlich mit einer baldigen Lösung der Frage der Verkehrsteilung wird rechnen können.

Nun kann man allerdings den schweizerischen Eisenbahnen den Vorwurf nicht ersparen, daß sie *dem Auftauchen des Automobils nicht restlos glücklich begegnet* sind. Im Personenverkehr sind zwar gewaltige Anstrengungen unternommen worden, um der Automobilkonkurrenz entgegenzutreten. Man denke nur an die im Zusammenhang mit der Elektrifikation möglich gewordene bedeutende Steigerung der Geschwindigkeit, Sauberkeit und Bequemlichkeit der Züge sowie an die Verdichtung des Fahrplanes namentlich durch die Einführung der Leichtschnellzüge, die in Europa ihresgleichen suchen. Im übrigen bleibt auf dem Gebiete der Auflockerung des Fahrplanes allerdings noch vieles zu tun, haben doch die Fahrgelegenheiten (Reisezugskilometer) seit 1913 nur um etwas mehr als 50 Prozent zugenommen. Eine überaus glückliche Ergänzung der Eisenbahn bilden sodann auf dem Gebiete des Personenverkehrs die Postautokurse. In den zwischen den beiden Weltkriegen gelegenen zwanzig Jahren ist es der Postverwaltung gelungen, durch regelmäßig betriebene Autolinien – seien es eigene oder konzessionierte – sozusagen das verlassenste Dorf im Schweizerland mit dem Eisenbahnnetz zu verbinden und damit für jedermann die Möglichkeit zu schaffen, seine Reise fast von A bis Z mit einem motorisierten öffentlichen Transportmittel ausführen zu können.

Warum war aber das, was für den Personenverkehr möglich war, nicht auch für den Güterverkehr möglich? Hier haben sich die Bahnen fast ganz darauf beschränkt, das Auto als unliebsamen Konkurrenten zu bekämpfen, statt sich dessen unbestreitbare Vorteile zu Nutze zu ziehen und es zur Ergänzung und Rationalisierung des Eisenbahntransportes einzusetzen. Warum konnten unsere Eisenbahnen nicht jedem wichtigeren Bahnhof eine Anzahl Lastautos zuteilen, welche den Güterverkehr von dort aus nach dem gesamten Hinterland zu besorgen gehabt hätten, wie dies in andern Ländern geschehen ist? Dies hätte einerseits erlaubt, schon im Zeitpunkt des Auftauchens des Lastautomobils einen zuverlässig und rasch funktionierenden Von-Haus-zu-Haus-Dienst einzurichten, wodurch der Autokonkurrenz sehr viel Wind aus den Segeln genommen worden wäre. Andererseits hätte der Bahnbetrieb stark rationalisiert werden können, indem die Güterexpeditionen in ungezählten kleineren Stationen hätten aufgehoben und die betreffende Bevölkerung von den mit Automobilen versehenen Bahnhöfen aus hätte bedient werden kön-

nen². Es bedeutet nämlich eine schlechte Ausnützung sowohl der Bahnanlagen als auch des Rollmaterials und des Personals, wenn ein Güterzug von einigen hundert Tonnen an jedem Statiönchen anhält, um ein paar Kistchen ein- oder auszuladen. Hier rächt es sich nun bitter, daß an der Spitze unseres größten Staatsbetriebes je und je Leute standen, die im Grunde ihrer Seele Gegner der staatlichen Wirtschaft oder doch einer weiteren Ausdehnung der staatlichen Wirtschaft waren. Ins gleiche Kapitel gehört es – nebenbei bemerkt –, daß man sich von dem halben Dutzend Fabriken, die einzig für die Lieferung von Lokomotiven und Wagen in Frage kommen und die hierfür ein eigentliches Monopol besitzen, die Preise von jeher hat diktieren lassen³, statt daß man die Errichtung einer eigenen Fabrik zur Herstellung von Fahrzeugen ins Auge gefaßt oder wenigstens damit gedroht hätte.

IV.

Im Gegensatz zu den Bahnen steht die eidgenössische *Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung*, als Ganzes betrachtet, finanziell sehr gut. Die *Post* für sich genommen konnte zwar in den letzten beiden Jahren keine Gewinne mehr ausweisen. 1947 hat sie sogar mit einem Defizit von 12 Millionen Franken abgeschlossen, das durch die Telephonverwaltung gedeckt wurde. Der Grund dieser rapiden Verschlechterung ihrer Lage ist, wie bei den Bahnen, in der vollständig ungenügenden Anpassung der Tarife an die Teuerung zu suchen, eine Zurückhaltung, die sich auch die Post aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Erwägungen auferlegen mußte. Nur der starken Verkehrszunahme, die mit den bestehenden Anlagen und einem fast unveränderten Personalbestand bewältigt wurde, ist es zu verdanken, daß sich die finanzielle Situation der Post nicht noch viel schlimmer präsentiert. Hätte eine Tarifanpassung ungefähr in dem Umfange stattgefunden, wie es die Privatwirtschaft für sich als selbstverständliches Recht in Anspruch genommen hat, so würde beispielsweise ein Brief heute statt 20 Rappen deren 30, und ein Päckchen statt 30 Rappen deren 45 kosten. Es ist klar, daß damit nicht nur

² In England, das auf dem Gebiete der Verkehrscoordination schon immer führend war, haben die Bahnen dieses System bereits vor Jahrzehnten einzuführen begonnen. Seit der Verstaatlichung des gesamten Transportwesens durch die Labourregierung wird es nun konsequent auf das ganze Land ausgedehnt.

³ Wie man vor einiger Zeit im «Eisenbahner» lesen konnte, haben die Maschinenfabriken den Preis für eine elektrische Lokomotive des Typs Re 4/4 im Zeitraum eines Jahres um 25 Prozent heraufgesetzt, obschon die Löhne innert dieser Zeit nur um rund 10 Prozent und die Materialpreise um rund 3 Prozent gestiegen waren.

jedes Defizit hätte vermieden werden können, sondern daß die Post damit heute in der Lage wäre, noch nie gesehene Gewinne zu erzielen.

Bei der *Telegraphen- und Telephonverwaltung* hatte die außerordentliche Verkehrszunahme eine starke Steigerung der Überschüsse zur Folge. Wegen der weitgehenden Automatisierung spielen hier die Arbeitslöhne nur eine untergeordnete Rolle. Die bestehenden Anlagen arbeiten fast zu den bisherigen Betriebskosten weiter. Die Teuerung wirkt sich deshalb praktisch nur auf den Neuinvestitionen aus. Dieser Umstand hat es der Telephonverwaltung beispielsweise im letzten Jahre ermöglicht, nicht nur das Defizit der Postverwaltung zu übernehmen, sondern darüber hinaus allein für die Ablieferung von 25 Millionen Franken an die eidgenössische Staatskasse, die bisher stets von der Post- und der Telephonverwaltung gemeinsam bestritten worden war, aufzukommen. Ferner ist es ihr dank einer weitblickenden Wertberichtigungs politik gelungen, die bestehenden Betriebsanlagen mit einem Erstellungswert von etwa 700 Millionen Franken bis Ende 1947 auf weniger als 1 Prozent, das heißt so gut wie vollständig abzuschreiben. Damit sind die nötigen Mittel frei geworden, um die überteuerten neuen Anlagen ohne stärkere Belastung der Betriebsrechnung in absehbarer Zeit ebenfalls abzuschreiben. Die Telephonverwaltung erklärt allerdings, daß sie in den nächsten Jahren noch einen gewaltigen Nachholbedarf im Umfang von 600 bis 700 Millionen Franken zu bewältigen habe. Diese Investitionen werden aber einerseits weitere Einsparungen (Vervollständigung der Automatisierung) und andererseits zusätzliche Einnahmen (neue Anschlüsse) mit sich bringen, so daß damit gerechnet werden kann, daß in einigen Jahren das alsdann vollständig automatisierte schweizerische Telephonnetz bis auf den letzten Franken abgeschrieben sein wird. Dies bedeutet, daß der Telephonverkehr sich dannzumal nicht nur ohne menschliches Zutun abwickelt und deshalb keine Arbeitslöhne mehr erfordert, sondern daß auch keine Schuldzinsen mehr herausgewirtschaftet werden müssen. Der Telephonbenutzer braucht alsdann nur noch für die Kosten des Unterhalts, der Erneuerung und des weiteren Ausbaues aufzukommen. Wie der Tagespresse entnommen werden konnte, hat die PTT-Verwaltung für diesen Zeitpunkt eine massive Tarifreduktion in Aussicht genommen in dem Sinne, daß für die ganze Schweiz – ähnlich wie heute für die Briefpost – nur noch eine Lokal- und eine (stark verbilligte) Fern taxte bestehen bliebe.

Während die Postverwaltung einerseits, die Telegraphen- und Telephonverwaltung andererseits bis zum Jahre 1946 getrennte Rechnungen ablegten, die zwar kein Muster an Klarheit waren, aus denen aber immerhin die finanzielle Lage der beiden Dienstzweige einigermaßen eruiert werden konnte,

wurde 1947 erstmals nur noch eine *gemeinsame PTT-Rechnung* erstattet, die zudem sehr an Geheimwissenschaft gemahnt⁴. Gegen die gemeinsame Rechnung ist an sich nichts einzuwenden; sie ist im Gegenteil vernünftig bei einer Unternehmung, bei der sehr viele Einrichtungen, wie namentlich die Gebäude, von allen Dienstzweigen in gleicher Weise benützt werden. Es muß aber trotzdem verlangt werden, daß daraus die finanzielle Lage der einzelnen Dienstzweige klar hervorgeht, damit rechtzeitig die sich aufdrängenden tarifarischen Maßnahmen getroffen werden können. Grundsatz soll sein, daß sich jeder Dienstzweig selbst erhält. Es besteht sonst die Gefahr, daß der Verkehr nicht über den wirtschaftlich günstigsten Weg fließt. Nur wo zwingende volkswirtschaftliche oder staatspolitische Gründe vorliegen, soll eine bestimmte Dienstleistung zu Lasten einer andern unter den Gestehungskosten angeboten werden.

V.

Solche volkswirtschaftliche und staatspolitische Gründe sprechen nun meines Erachtens sehr entschieden für einen *finanziellen Ausgleich zwischen den beiden großen Verkehrsbetrieben des Bundes: SBB und PTT*. Wie ausgeführt, befinden sich die SBB trotz der Sanierung immer noch in einer schwierigen finanziellen Lage, die ihnen eine Lösung der brennenden Zukunftsprobleme vollständig verunmöglicht. Wie sollen sie einer verschärften Konkurrenz der übrigen Verkehrsträger – Automobil, Flugzeug, eventuell Flußschiffahrt – erfolgreich entgegentreten, wenn der Staat diesen die Straßen, die Flugplätze und die Schifffahrtswege unentgeltlich ausbaut und zur Verfügung stellt, während die Eisenbahn als einziger und zudem mit zahlreichen Pflichten zugunsten der Öffentlichkeit belasteter Verkehrsträger alle durch sie verursachten Kosten selber tragen soll? Wie sollen die Privatbahnkantone von den immer wieder notwendig werdenden Leistungen für ihre Bahnen und wie die betreffenden Landesgegenden von den überhöhten Privatbahntarifen befreit werden, wenn die SBB nicht in der Lage sind, diese Bahnen zu übernehmen und sie nach ihrem einheitlichen Tarif zu betreiben? Zur Lösung dieser Probleme wurden in letzter Zeit ungezählte Vorschläge

⁴ Die PTT-Verwaltung möge sich ein Beispiel an den Jahresrechnungen nehmen, wie sie von den SBB seit der Sanierung erstattet werden. – Dank heftiger Kritik im Parlament und in der Öffentlichkeit hat sich die PTT-Verwaltung im Rahmen des jüngsten Berichtes des Bundesrates an die Kommission des Nationrates für die Bundesfinanzreform, der aber erst nach Fertigstellung des vorliegenden Artikels erschienen ist, nun endlich zu einer erfreulich eingehenden Rechenschaftsablage über ihre finanzielle Lage herbeigelassen.

gemacht. Man möchte sagen: so viele Interessenten, so viele Vorschläge. Aber keiner kommt aus, ohne entweder dem Bund, den Kantonen oder dem einzelnen Bürger neue Lasten aufzuerlegen.

Es ist aber durchaus möglich, diese Unzukömmlichkeiten zu vermeiden. Wie weiter oben ausgeführt wurde, nimmt die Telephonverwaltung auf den Zeitpunkt, da sie ihre gesamten Anlagen abgeschrieben haben und somit vollständig schuldenfrei dastehen wird, was schätzungsweise in fünf bis zehn Jahren der Fall sein dürfte, eine starke Tarifsenkung in Aussicht. Eine schmerzlose Lösung des Eisenbahnproblems bestünde nun darin, daß SBB und PTT finanziell als Einheit behandelt werden in dem Sinne, daß mit der geplanten Tarifsenkung der Telephonverwaltung noch weiter zugewartet wird und die dabei entstehenden Überschüsse dazu verwendet werden, auch die *Anlagen der SBB so rasch wie möglich vollständig abzuschreiben, bzw. deren Schuldkapital, das heute noch rund 1,5 Milliarden Franken beträgt, systematisch zu tilgen*. Der Zinsendienst der SBB verschlingt gegenwärtig rund 50 Millionen Franken pro Jahr. Mit der Tilgung der Schulden würde diese Last von Jahr zu Jahr kleiner, und die SBB würden dadurch in die Lage versetzt, *schrittweise die wichtigeren Privatbahnen zu einem angemessenen Preis zu übernehmen und deren Tarife auf das SBB-Niveau zurückzuführen*. Daß die im Gefolge der Schuldentilgung eintretenden Zinsenersparnisse mehr als genügen würden, um den Einnahmefall, der auf den neu zu erwerbenden Linien durch die Tarifsenkung entstehen wird, zu kompensieren, geht aus folgender Überlegung hervor: Bei den Privatbahnen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung oder wegen ihrer Stellung als Durchgangslinien für einen Rückkauf wohl als erste in Frage kommen, handelt es sich ungefähr um die folgenden zehn Unternehmungen (denen aber später weitere zu folgen hätten): Rhätische Bahn, Lötschbergbahn und mitbetriebene Linie, nämlich Bern–Neuenburg-, Gürbetal–Bern–Schwarzenburg- und Simmentalbahn, ferner Emmental–Burgdorf–Thun-, Bodensee–Toggenburg-, Südost-, Montreux–Oberland- und Furka–Oberalp-Bahn. Ihre Transporteinnahmen beliefen sich im Jahre 1947 zusammen auf rund 70 Millionen. Wären bei diesen Privatbahnen die SBB-Tarife zur Anwendung gekommen, so wären die Einnahmen ungefähr 25 Millionen Franken niedriger gewesen⁵. Da die Zinseneinsparung aus der vorgeschla-

⁵ Wollten die SBB diesen Ausfall nach Übernahme der genannten Linien durch eine allgemeine Tarifierhöhung decken, so müßten sie ihre Taxen um 4 Prozent heraufsetzen. Es würde also genügen, ein Billett, das heute Fr. 10.— kostet, zum Preise von Fr. 10.40 zu verkaufen, um dadurch die ausgedehnten Gebiete, die von den erwähnten Privatbahnen bedient werden, in den Genuß der SBB-Tarife kommen zu lassen.

genen Tilgung der SBB-Schulden durch PTT-Zuschüsse sich im Endstadium auf 50 Millionen Franken belaufen würde, könnten damit die Ausfälle, die aus der Tarifsenkung der zu übernehmenden Privatbahnen resultieren würden, ohne Änderung der heutigen SBB-Tarife bei weitem gedeckt werden. Dabei ist nicht einmal berücksichtigt, daß der Verkehr auf den verbilligten Linien natürlich erheblich zunehmen und deshalb der Einnahmefall kleiner als veranschlagt sein würde. Ferner sind die Einsparungen in Betracht zu ziehen, die durch die Eingliederung der wichtigeren Privatbahnlinien in das Netz der SBB ermöglicht würden. So würden ihre besonderen Verwaltungen mitsamt den Direktionen und den im ganzen weit über 200 Verwaltungsratsmitgliedern (die SBB haben deren 15) überflüssig. In die Millionen gehende Einsparungen ergäben sich ferner aus dem Dahinfallen des gegenseitigen Verrechnungswesens. In einer kürzlich erschienenen Abhandlung «Die Eisenbahnen im Kanton Bern» legt Robert Grimm, der Direktor der BLS, dar, daß der Preis für ein Billett von der Lenk im Simmental nach Laupen, also nur über im Kanton Bern liegende Bahnstrecken, zwischen sechs verschiedenen Gesellschaften verrechnet werden muß. Wenn es sich auch hier um ein ausgesuchtes Beispiel handelt, so ist es doch für die heutige Lage charakteristisch. Grimm schätzt die Mehrkosten dieses komplizierten, zeitraubenden und darum unrationellen Abrechnungssystems allein für die vier vom Lötschbergkonzern betriebenen Bahnlinien auf jährlich 250 000 bis 300 000 Franken. Ähnliche Verrechnungen sind für die gegenseitige Aushilfe mit Fahrzeugen nötig. Beträchtliche Einsparungen ergäben sich sodann auch durch bessere Ausnutzung des Rollmaterials und Fahrpersonals und nicht zuletzt durch die Möglichkeit von Rationalisierungen im Fahrzeugunterhalt (Zusammenlegung von Werkstätten usw.)⁶.

Berücksichtigt man alle diese Vorteile einer weiteren Verstaatlichung, so kommt man zum Ergebnis, daß die SBB in Verbindung mit der vorgeschlagenen systematischen Schuldentilgung sämtliche in Betracht fallenden Privatbahnen ohne Schwierigkeiten zu verdauen imstande wären. Nach Rückzahlung des gesamten Fremdkapitals befänden sie sich zudem in einer Lage, die es ihnen ermöglichen würde, den Konkurrenzkampf mit den übrigen Verkehrsmitteln erfolgreich zu bestehen. Gleich wie Auto, Flugzeug und Schiff wären sie alsdann von einer Verzinsung und Amortisierung der bereits bestehenden Anlagen befreit. Damit wäre die in neuerer Zeit von Eisen-

⁶ Aus diesen Gründen fordert auch *H. R. Schwabe* in einer unlängst erschienenen Berner Dissertation («Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft») eine Fortführung der Eisenbahnverstaatlichung in zwei weiteren Rückkaufsetappen.

bahnseite nachdrücklich geforderte Gleichstellung der verschiedenen Verkehrsträger – jedenfalls in bezug auf die dannzumal *bestehenden* Anlagen – erreicht. Ja, die Eisenbahnen hätten gegenüber den andern Verkehrsmitteln sogar insofern einen gewissen Vorsprung, als nicht nur die von ihnen benützten festen Anlagen, sondern auch ihr Rollmaterial amortisiert wäre, was aber als Ausgleich für die zahlreichen Verpflichtungen, die ihnen im öffentlichen Interesse auferlegt sind, durchaus gerechtfertigt wäre. In diesem Zeitpunkt würden die Zuschüsse der PTT entbehrlich, womit die geplante Reduktion der Telephontaxen durchgeführt werden könnte. Es müßte alsdann nur für eine wirkliche *Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel auch in der Zukunft* gesorgt werden, das heißt, Eisenbahn, Automobil, Flugzeug und Schiff wären je mit sämtlichen Kosten zu belasten, welche der Unterhalt und der weitere Ausbau der von ihnen benützten Anlagen und Einrichtungen verursachen.

Es ist klar, daß eine derart großzügige Lösung des Eisenbahnproblems sich nicht von heute auf morgen verwirklichen läßt. Rechnet man mit jährlichen Zuschüssen der PTT-Verwaltung von im Durchschnitt 50 Millionen Franken, die sie nach Wiederherstellung der Rentabilität der Post und nach Deckung und Abschreibung des heute noch bestehenden Nachholbedarfes unbeschadet ihrer Ablieferungen an die Staatskasse mit Leichtigkeit sollte aufbringen können, so wäre das gesamte Fremdkapital der SBB und der zu übernehmenden Privatbahnen sowie die den Aktionären dieser Bahnen zu gewährende Entschädigung innert 35 bis 40 Jahren getilgt⁷. Aber schon von den ersten Jahren an würden die Zinsenersparnisse erlauben, sukzessive an die Übernahme von Privatbahnen und deren Tarifsenkung heranzutreten, und bereits nach 15 Jahren würden die Zinseneinsparungen genügen, um die letzte der vorerwähnten Privatbahnen zurückkaufen zu können.

Wird das geschilderte Programm durchgeführt und ist einmal die letzte SBB-Obligation zurückbezahlt, so würden die Schweizer Bahnen zum erstenmal in ihrer Geschichte nicht nur juristisch, sondern auch wirtschaftlich voll und ganz dem Schweizervolk gehören.

⁷ Zweifellos wird die weitere Zunahme des Telephonverkehrs innert dieser Zeitspanne noch bedeutend höhere Beitragsleistungen der PTT ermöglichen, weshalb die Frist für die Tilgung sämtlicher SBB-Schulden in Wirklichkeit erheblich kürzer wäre.