

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 13 (1933-1934)
Heft: 2

Artikel: Das Defizit der Bundesbahnen
Autor: Burckhardt, Walther
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-157691>

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: 18.02.2026

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

Ziel und Sinn der nationalen Bewegung ist, genau wie bei der Regenerationsbewegung in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, eine neue Verfassung, durch die das bestehende politische Kräfteverhältnis überwunden und das Volk wieder zu einer nach innen und außen handlungsfähigen Einheit zusammengefaßt werden kann. Darum ist der Abwehrkampf, der gegen diese Bewegung „im Namen der Demokratie“ und „zum Schutz von Verfassung und Ordnung“ geführt wird, im Grunde nur ein Kampf um Stellung und Vorteil der Nutznießer der bestehenden Ordnung. Und damit in der Auswirkung ein Kampf gegen Staat und Nation.

Viele, sehr Viele, und nicht die Schlechtesten im Lande (der Schreibende dieser Zeilen darf das aus eigenster Anschauung sagen), haben das verstanden. Ebenso Viele verstehen es noch nicht. Sicher aber ist eines, daß in diesen — für den Eingeweihten — so atembeklemmenden Wochen und Monaten über das Schicksal der Schweiz für die nächsten zehn, ja vielleicht fünfzig und hundert Jahre entschieden wird. Bricht die nationale Bewegung siegreich durch, dann schenkt uns ein gütiges Schicksal vielleicht die Frist, unser Land und Volk, noch vor Ausbruch neuer europäischer Verwicklungen, wieder in den Besitz seiner inneren und äußeren Handlungsfreiheit und Selbstbestimmungsfähigkeit zu bringen. Verschafft sie aber am eigenen Un- genügen und an der Abwehr ihrer Gegner, dann ist das Ende unentrinnbar. Das was getan werden muß, wird dann ungetan bleiben. Die jetzt lediglich durch die „Fronten“-Bewegung etwas aus ihrem Erstarrungszustand aufgescheuchten Parteien werden es nicht tun. Sie werden sich nur allzubald wieder mit den hergebrachten Scheingefechten begnügen. Im Grunde glaubt dann niemand mehr an einen guten Ausgang. Das Leben weicht aus Staat und Gemeinschaft. Der Stein fliegt noch so lange, bis die ihm verliehene mechanische Schwungkraft zu Ende ist. Dann sinkt er zu Boden. Darum ist die Stunde, in der wir leben, allerdings für unser Land und Volk eine geschichtliche Stunde.

Das Defizit der Bundesbahnen.

Von Walther Burckhardt, Bern.

Nachdem der Vorsteher des Eisenbahndepartements am 22. September 1932 im Nationalrat und sodann der Bundesrat in seiner Botschaft zum Voranschlag für 1933 sich kurz über die Notwendigkeit, die Finanzen der Bundesbahnen zu sanieren, ausgelassen hatten, haben Verwaltungsrat und Generaldirektion der SBB. selbst einen Bericht veröffentlicht, der dieselbe Ansicht vertritt und mit der These schließt, daß der Bund die Staats-

Bahn jährlich um 40 Millionen Zinsen entlasten müsse, was der Übernahme von 870 Millionen Schulden gleichkäme.

Das ist eine Eröffnung, die das Volk überraschen muß. Nicht nur weil 870 Millionen, und man hat seither von einer Milliarde und mehr gesprochen, eine ungeheure Schuldenlast ist, die das Volk, kaum hat es sich der Mobilisationsschuld entledigt, auf sich nehmen muß; sondern namentlich weil die bisherigen Rechnungsabschlüsse ein derartiges Defizit nicht erwarten ließen und dieses Ergebnis, das dem finanziellen Zusammenbruch der SBB. gleichkommt, die ganze Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen wieder aufrollt. Dieser Wichtigkeit wegen sei es einem Laien gestattet, einige Eindrücke wiederzugeben, die er als Angehöriger des Volkes, dessen Interessen die Behörden besorgen, von diesen amtlichen Mitteilungen erhalten hat.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der SBB. von 1928 hatte einen Einnahmenüberschuß von 18,1 Millionen ergeben; die von 1929 einen solchen von 20,9 Millionen, welche beide Überschüsse zum größeren Teil zu außergewöhnlichen Abschreibungen verwendet wurden. Die Rechnung von 1930 ergab nur noch 1,6 Millionen mehr Einnahmen als Ausgaben, und die Rechnungen von 1931 und 1932 schlossen mit Ausgabenüberschüssen von 10,1 und ca. 50 Millionen.

Das sind die Krisenjahre. Jedermann begreift, daß auch die SBB. darunter leiden. Der erwähnte Bericht von Verwaltungsrat und Generaldirektion setzt nun aber auseinander, daß die Bundesbahnen schon lange, ja von Anfang an, überschuldet gewesen seien, und das ist es, was den Nichteingeweihten überrascht. Allerdings hatten schon frühere Berichte zur Sparfamilie gemahnt; z. B. die Botschaften zu den Rechnungen von 1925, 1926 und 1927. Aber nie wurde erklärt, oder auch nur die Befürchtung ausgesprochen, die SBB. könnten ihre Schulden nicht mehr tragen. Man fragte sich nur, wie rasch sie das Kriegsdefizit amortisieren und wie bald sie die Taxen würden ermäßigen können.

Der Bericht führt die Überschuldung, die er gegenwärtig auf 870 Millionen schätzt, auf verschiedene Ursachen zurück: auf die Überzahlung der Privatbahnen; der Bericht schätzt sie auf ursprünglich 114 Millionen, und mit den Zinsen bis heute auf 225 Millionen; auf die zu niedrigen Tarife vor dem Krieg; auf die unentgeltliche Beförderung der regalpflichtigen Postsachen; auf die Verpflichtungen zum Bau des Simplontunnels und der Rickenbahn; auf die Konkurrenz neuer Privatbahnen, wie die Lötschberg- und die Münster-Lengnau-Bahn; auf den Rückkauf der Neuenburger-Jura-Bahn und die Erfüllung anderer regionaler Wünsche; auf die zu teure Verwaltung vor der Reorganisation der SSB. im Jahre 1923; auf die außergewöhnlichen Leistungen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren und auf anderes mehr.

Gewiß! Wenn diese Umstände nicht gewesen (und alle übrigen, namentlich die Ausgaben, gleichgeblieben) wären, stünden jetzt die Bundesbahnen besser da.

Sachverständige mögen untersuchen, ob diese Darstellung des Verlaufes und die angeführten Ziffern richtig sind. Ich begnüge mich mit einigen Handglossen.

Zunächst über den Rückkaufspreis! Was die Privatbahnen gekostet haben, das wußte man von Anfang an; damit mußte man vom ersten Jahr an rechnen; danach mußte man sich einrichten. Die gegenwärtige Krise kann nichts dafür. Und darf man zu dem ursprünglichen Betrag von 114 Millionen die Zinsen von 33 Jahren hinzurechnen? Weil dem Schuldner gegen Zins Frist gewährt wurde, soll jetzt die Schuld um so viel größer sein. Aber sicher ist daran nicht der Gläubiger, sondern der Schuldner selbst „schuld“, der sich so viel Zeit genommen hat. — Ähnlich verhält es sich mit den Leistungen an die Postverwaltung: die Staatsbahnen haben nur die Pflichten übernommen, die den Privatbahnen obgelegen hatten, und auch mit dieser Belastung mußten sie rechnen. Sie gehörten zu den geschäftlichen Grundlagen ihres Unternehmens. Die Staatsbahnen sollten ja auf gleicher geschäftlicher Grundlage wie die Privatbahnen besser rentieren als diese. Wenn sich jetzt die Rechnung als unrichtig erweist, mag man die Bundesbahnen entlasten; aber das ist schon ein Stück Sanierung.

Die Tarife vor dem Krieg haben im Rahmen des Gesetzes die Behörden gemacht; sie mögen zu niedrig gewesen oder unzweckmäßig aufgebaut worden sein; aber auch sie liegen mehr als zwei Jahrzehnte zurück. Das Volk durfte erwarten, daß, wenn sie reformbedürftig waren, die verantwortlichen Behörden sie reformieren würden, bevor die Katastrophe da war. Sie sind ja seither mehrmals abgeändert und erhöht worden. Wären die Tarife, sagt der Bericht auf S. 14, in jenen Jahren (den ersten Kriegsjahren!) jeweils dem allgemeinen Preisindex angepaßt worden, so hätten die Bundesbahnen in den Jahren 1915—1918 eine Mehreinnahme von rund 238 Millionen Franken erzielt. Um diesen Betrag wäre der Gesamtfehlbetrag dieser Jahre geringer ausgefallen. Schade in der Tat für die Bundesbahnen vom jetzigen Standpunkt aus. Aber begreiflich auch, daß eine staatliche Unternehmung ihre Tarife nicht gern erhöhte im Augenblick, wo die ganze Volkswirtschaft durch Krieg erschüttert war. Und wie dem auch sei: seit 1918 sind wiederum 14 Jahre ins Land gegangen: in dieser Zeit hätten die für die Finanzen der Bahnen und des Bundes verantwortlichen Behörden diesen Ausfall feststellen und für Deckung sorgen sollen, bevor die Überschuldung an die Milliarde reichte.

Ob die Kriegsleistungen, wie der Bericht berechnet, die SBB. wirklich mit 459 Millionen belastet haben, wäre noch zu prüfen. Sicher aber haben die Finanzen der Bundesbahnen, wie die des Staates überhaupt unter dem Krieg schwer gelitten. Die „Vergütung“ von 35 Millionen, die ihnen der Bund, nachdem er 1922 bereits den Ausfall auf Militärtransporten mit 30 Millionen vergütet hatte, durch Bundesbeschuß vom 6. Juni 1929 geleistet hat, war ungenügend, wie es der Bundesrat selbst in seiner Botschaft vom 4. März 1929 anerkannte. Bundesrat und Bundesbahnen haben

damals die Frage unter einem schiefen Gesichtspunkt betrachtet; sie stritten darum, wie viel die Bundesbahnen verpflichtet gewesen wären, zu leisten, und wie viel dem Bunde obgelegen hätte; die Bundesbahnen stehen aber zum Bunde nicht in dem geschäftlichen Verhältnis, in dem ein Privatunternehmer zu seinem Auftraggeber steht. Der vertraglich verpflichtete Unternehmer leistet das, wozu er sich verpflichtet hat, und für alles, was darüber geht, verlangt er Extravergütung; das ist sein gutes Recht. Die Bundesbahnen aber sind ein Teil des Staates und sie haben, wie alle anderen Verwaltungszweige, an ihrem Ort zum öffentlichen Wohle beizutragen. Ob es „bahneigene“ oder „bahnfremde“ Leistungen seien, was sich übrigens nicht sicher entscheiden lässt, ist nebensächlich. Wichtig ist vor allem, daß die Bundesbahnen im Stande gehalten werden, ihre Aufgaben zu erfüllen; oder daß sie wieder dazu in Stand gesetzt werden, wenn sie übermäßige Ausgaben zu machen hatten, sei es nun für „bahneigene“ oder „bahnfremde“ Zwecke. Das war hier der Fall, und deshalb hätte es der Bunde als seine Aufgabe betrachten sollen, sie von den Schulden zu entlasten, die sie nicht selbst tragen konnten. Allerdings wird der Bunde auch seine Leistungsfähigkeit berücksichtigen müssen und er erklärte in der Tat in der Botschaft vom 4. März 1929, seine gegenwärtigen Einnahmen erlaubten ihm nicht, mehr zu geben. Meinetwegen! Aber wenn die Bundesbahnen am allgemeinen Defizit des Bundes teilnehmen müssen, weil der Bunde es nicht aus eigenen Mitteln bestreiten kann, soll man nicht mehr von getrennter Rechnung, von eigener geschäftlicher Grundlage und von finanzieller Selbsterhaltung der Bundesbahnen sprechen. Die besondere Rechnung hat keinen Sinn, wenn es ganz unklar bleibt, welche Aufgaben und Ausgaben von den Bundesbahnen zu bestreiten sind und welche vom Bunde; und das muß bei einem Staatsinstitut, wie es die Bundesbahnen sind, unklar bleiben. Deshalb hat diese besondere Rechnungsführung nur eine ganz untergeordnete Bedeutung.

Der Bundesrat war übrigens der Meinung, die Bundesbahnen könnten nach Übernahme von 35 Millionen durch den Bunde ihre Schulden selbst tragen. „Glücklicherweise, sagte er, haben sich seit dem Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion (vom April 1927) die Finanzlage der Bundesbahnen, wie die des Bundes, wieder gebessert.“ Mit dieser Leistung von 35 Millionen sei daher „die Auseinandersetzung zwischen den beiden Verwaltungen als endgültig vollzogen zu betrachten“, wie es schon für die 30 Millionen von 1922 angenommen worden war. „An der Verpflichtung der Bundesbahnen zur finanziellen Selbsterhaltung der Bundesbahnen soll auch in Zukunft nicht gerüttelt werden.“ Die Bundesversammlung folgte, wie gewöhnlich, dem Bundesrat. Die politischen Behörden waren also 1929 der Meinung, die Bundesbahnen könnten nun wieder auf eigene Füße stehen.

Sicher hat das Automobil den Bundesbahnen, wie sie nicht müde werden zu wiederholen, einen beträchtlichen Teil des Güter- und Personenverkehrs entzogen, in der Schweiz, wie überall; ja hier vielleicht noch mehr

als anderwärts. Aber sicher nicht erst seit 1927 oder 1929, sondern schon seit viel länger. Eine weitschauende Verwaltung mußte schon lange damit rechnen, und vorbauen. Wie? Entweder indem sie dem Gesetzgeber gesetzliche Beschränkungen des Autoverkehrs vorschlug, was bis jetzt nicht geschehen ist; oder indem sie sich danach einrichtete und alle Ausgaben vermied, die irgendwie vermieden werden konnten, was auch nicht geschehen ist.

Das Defizit von 870 oder 1000 Millionen, in dem die Bundesbahnen stecken, ist nicht erst die Folge der letzten zwei Krisenjahre, sondern, wie die Bundesbahnen selbst ausführen, einer Reihe weiter zurückliegender Ursachen. Mögen es die von den Bundesbahnen genannten Ursachen gewesen sein; wären es auch erst der Krieg und die Automobilkonkurrenz gewesen: man könnte sich die Lage schon vor zehn oder mehr Jahren vergegenwärtigen und danach handeln. Man durfte nicht warten, bis die Überschuldung einen derartigen Betrag erreicht hatte und eine unvorhergesehene (aber doch nicht ganz unvorhersehbare) Krisis dem wankenden Finanzbau den letzten Stoß versetzte. Denn in Krisenzeiten gerade sollten die staatlichen Verkehrsanstalten fest bleiben und nicht die allgemeine Hilflosigkeit noch durch ihren Notchrei vermehren. Jetzt, wo der Verdienst überall zurückgeht, soll der Steuerzahler auch noch die seit Jahren sich mehrenden Defizite der Bundesbahnen decken!

Wenn die Bundesbahnen recht haben mit der Behauptung, daß die Ursachen des gegenwärtigen Fehlbetrages weit zurückreichen, hatten sie auch schon seit langem die Pflicht, das klar und deutlich dem Parlament und damit dem Volke zu sagen; und ebenso mußte es der Bundesrat sagen und alle, denen die Aufsicht über diesen Verwaltungszweig obliegt. Sie mußten erklären: der Bund muß, um den Bundesbahnen zu helfen, 20, 30 oder 40 Millionen weniger ausgeben oder mehr einnehmen, d. h. Steuern erheben. Denn die Bundesbahnen sind finanziell der Bund selbst: der Bund haftet ja selbst für die Schulden der Bundesbahnen und sein Kredit ist mit ihren Finanzen unzertrennlich verbunden. Aber der Bund, so scheint es, sah lieber nicht zu genau hin und betonte „die Verpflichtung der Bundesbahnen zur finanziellen Selbsterhaltung“. Als ob es damit getan gewesen wäre!

Die für die Verwaltung der Bundesbahnen verantwortlichen Behörden hätten reden sollen, weil sie dem Volke diese Aufklärung schuldig waren. Es ist irreführend, die Gewinn- und Verlustrechnung mit Überschüssen oder relativ kleinen Defiziten abzuschließen, wenn die Bundesbahnen in Wirklichkeit längst nicht mehr in der Lage sind, ihre Schulden zu verzinsen und zu tilgen; wenn sie also schwer überschuldet sind. Eine solche Rechnung gibt nicht klaren Aufschluß über den wahren Stand des Unternehmens. Und doch sagt das Gesetz von 1923, das Rechnungswesen sei „so zu gestalten, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann“ (Art. 27). Das Volk mußte annehmen, die amtlichen Rechnungen der

Bundesbahnen entsprächen dieser Forderung und man könne zuversichtlich darauf abstellen. Das war aber nicht so.

Man wendet vielleicht ein, die Rechnungen seien vorschriftsgemäß aufgestellt worden; alle Posten seien eingestellt worden, wo sie hingehörten, und das Ergebnis sei auch vorschriftsgemäß verrechnet worden. Mag sein. Alles vorschriftsgemäß! Aber wenn die Vorschriften kein wahres Bild der „Finanzlage des Unternehmens“ gaben, müßten die Bundesbahnen und der Bundesrat der Bundesversammlung erklären: das ist das vorschriftsmäßige Ergebnis; aber nicht das wahre. Die Vorschriften ergeben ein falsches Bild. Und handeln müssen wir nach der wirklichen Finanzlage, nicht nach der fiktiven, wie die Rechnung sie vortäuscht. Wir Bundesbahnen haben nicht nur 140 Millionen Kriegsdefizit; wir haben 400 oder 600 Millionen Schulden, für deren Abbezahlung wir nicht einstehen können.

Um gerecht zu sein, muß man allerdings eines hinzufügen: die Bewertung eines Unternehmens ist eine schwere Sache. Den Kapitalwert eines Unternehmens wie die Bundesbahnen schätzt man etwa nach dem mutmaßlichen Betriebsüberschuß: übersteigen die Betriebseinnahmen die Ausgaben um 50 Millionen, so kann man eine Milliarde verzinsen; geht der Überschuß auf 75 Millionen, so kann man $1\frac{1}{2}$ Milliarden verzinsen und bei 100 Millionen Betriebsgewinn etwa 2 Milliarden. Wenn aber der Überschuß hinter dem erwarteten Betrag auch nur um einige Millionen zurückbleibt, muß der Kapitalwert um den kapitalisierten Betrag dieser Summe herabgesetzt werden. Wenn das Unternehmen im Jahre 5 Millionen weniger Betriebsüberschuß hat, ist es, nach dieser Berechnung, bereits 100 Millionen weniger wert. Das heißt: es ist bereits um 100 Millionen überschuldet. Und umgekehrt: wenn der Betrieb 10 Millionen mehr ergibt, ist das Unternehmen bereits 200 Millionen mehr wert. So ungefähr wurde auch der Wert der Bundesbahnen geschätzt; m. a. W. das Schuldenkapital, das sie zu tragen vermögen. Nach dem Krieg, als die Bahnen nur noch einen geringen Betriebsüberschuß verzeichneten, sagte man: die Bahnen sind überschuldet (Kriegsdefizit); als die Einnahmen sich einige Zeit hoben, tröstete man sich: die Lage hat sich gebessert; die Bundesbahnen sind wieder flott; jetzt, wo die Einnahmen wieder zurückgehen und stark zurückgehen, heißt es: die Bundesbahnen sind bankrott; sie sind es von je gewesen und werden nie mehr auftauchen. In Wirklichkeit waren sie wohl schon lange überschuldet; aber so bankrott, wie man es jetzt darstellt, sind sie vielleicht doch nicht; jedenfalls weiß das nur derjenige, der weiß, wie lange die allgemeine Wirtschaftskrisis noch anhält. Der Bundesrat sagt, sie werde noch lange dauern; aber in seine prophetische Gabe habe ich seit der Botschaft vom 4. März 1929 einige Zweifel.

Haltbar ist eine solche Einschätzung nach den Betriebseinnahmen nur, wenn die Unsicherheit dieser Einnahmen durch einen reichlichen Reservefonds wettgemacht wird, der die Schwankungen der Konjunktur auf längere

Zeit hinaus auszugleichen vermag. Die Bundesbahnen hatten aber, abgesehen von den geringen Abschreibungen, gar keine Reserven.

Nach dem Krieg rechnete man für die Bundesbahnen ein Defizit von 140 Millionen aus; um so viel seien die Bahnen also überschuldet. Was tut man, wenn die Schulden den Wert eines Unternehmens übersteigen und man nicht liquidieren will (die „Sanierung“ ist auch eine Art Liquidation)? Man nimmt die überzähligen Schulden auf das Kapitalkonto und erklärt, daß jedes Jahr von diesem Defizit nebst der Verzinsung so und so viel (möglichst viel) abzuschreiben seien; wenn man die Jahresquote aufbringt, glaubt man, wieder im Gleichgewicht zu sein, während in Wirklichkeit die kleinste Störung das ganze künstliche Gebäude wie ein Kartenhaus umwerfen kann. Und wenn der Einnahmenausfall etwas beträchtlich ist, wie seit der gegenwärtigen Krise, so ist nicht nur der Plan zur Amortisation des eingestandenen Defizits gestört, sondern der ganze Finanzbau am Boden. Denn es zeigt sich nun plötzlich ein Defizit, das zwanzig- oder fünfundzwanzigmal größer ist, als der Ausfall an Einnahmen.

Die Bundesbahnen, das ist wahr, waren schon seit Jahren, jedenfalls seit dem Kriege, überschuldet. Sie konnten die Verzinsungs- und Tilgungsquote, trotzdem sie viel zu langsam tilierten, nur noch in guten Jahren aufbringen. Jedes schlechte Jahr stieg das Gespenst des Konkurses aus den Tiefen des leeren Gewölbes herauf und grinste in den Kassenraum. Aber sobald die SBB. etwas mehr als jene Quote aufbringen konnten, sah man die Gefahr nicht mehr; man dachte: „nun muß sich alles, alles wenden“, und lebte wieder wie ein wohlbilanzierter Geschäftsmann leben kann, während doch das Gespenst nur durch die Tilgung der ganzen Überlast gebannt werden konnte; während man sich bewußt bleiben sollen, daß man über den tiefen Bodensee wandere und die Eisdecke jeden Augenblick einbrechen könne. Oder ohne Bild gesprochen: daß die Unmöglichkeit, ein oder zwei Jahre die relativ bescheidene Zins- und Tilgungsquote zu bezahlen, das riesige Schuldkapital aufdecken mußte. Das Defizit war viel größer als 140 Millionen; wenn es auch kaum ziffermäßig angegeben werden konnte. Darin werden die Bundesbahnen recht haben.

Aber das hätte man längst feststellen und längst hätte man dem Volke sagen sollen: ihr begreift, daß wir noch auf Jahre hinaus nicht mehr wie ein selbstsicherer Bilanzproß leben können, sondern nur noch wie ein bescheidener, ganz bescheidener Mann, der über jeden Franken froh sein muß, den er sich vom Munde absparen und dem Schuldensmoloch in den Rachen werfen kann.

Aber so sprach und handelte man nicht. Die Bundesbahnen mögen zwar mitunter so zum Bundesrat gesprochen haben; aber sie handelten nicht danach, sie, vorab die Generaldirektion, hätten sich weigern, schlechthin weigern sollen, mehr als die dringlichsten Ausgaben zu beschließen. Und der Bundesrat hat offenbar diesen Zustand noch im Jahre 1929 nicht er-

kannt, „weil sich die Verhältnisse glücklicherweise gebessert“ hatten. Oder wollte man das Loch nicht sehen? Welche Kurzsichtigkeit!

Eine Krise kann plötzlich kommen; gewiß. Die Stockung der Geschäfte oder eine technische Erfindung kann ein Unternehmen unvorhergesehenermaßen plötzlich aus dem Gleichgewicht bringen, namentlich ein kapitalintensives Unternehmen, wie es die Eisenbahnen sind. Aber die SBB erklären ja selbst, und offenbar nicht ganz zu Unrecht, die Überschuldung gehe auf Jahrzehnte zurück. Und doch hat das dem Volke niemand gesagt. Niemand von all den verantwortlichen Instanzen: Generaldirektion, Verwaltungsrat, Eisenbahn- und Finanzdepartement, Bundesrat, Eisenbahnkommissionen und eidgenössische Räte. Welche Kurzsichtigkeit! Und in Finanzsachen besteht die Fähigkeit im Voraussehen.

Es hätte doch nichts genützt, wird man entgegenhalten. Das Defizit war da und konnte nicht ausgelöscht werden. Gewiß; es war da. Aber es ist doch anzunehmen, daß, wenn SBB. und Bundesrat vor 15 oder auch nur 10 Jahren erkannt hätten, daß das Unternehmen mit 870 oder auch nur mit 435 Millionen überschuldet sei, das nicht ganz ohne Einfluß auf die Finanzgebarung der Bahnen und des Bundes selbst geblieben wäre. Wer überschuldet ist, schränkt sich ein.

Aber diese Notwendigkeit scheint auch jetzt noch kaum aufzudämmern. Wenn man im Bericht der Bundesbahnen liest (S. 106): „Die Stabilisierung der Schuldenlast, auf die wir im Interesse einer gesunden Entwicklung unseres Unternehmens den größten Wert legen (das will ich glauben!), hätte neben der Bindung, die sie für die Verwaltung bedeutet, auch die willkommene Wirkung, daß alle diejenigen Landesteile und Bevölkerungskreise, die von der Bahnverwaltung Erweiterungsbauten und Lieferungsaufträge wünschen, ein Interesse daran haben, daß die Jahresrechnungen günstig abschließen. Denn nur unter dieser Voraussetzung wird es den Bundesbahnen künftig möglich sein, größere Erweiterungsbauten in Aussicht zu nehmen und Bau- und Lieferungsaufträge in größerem Umfange zu erteilen.“ Die Bundesbahnen scheinen keinen anderen Wunsch zu haben, als baldmöglichst wieder „größere Erweiterungsbauten“ auszuführen und „Bau- und Lieferungsaufträge in größerem Umfange“ zu erteilen; und sie möchten die betr. „Landesteile und Bevölkerungskreise“ damit für die Sanierung gewinnen. Die Steuerzahler können aber die Bundesbahnen versichern, daß ihnen, und sie sind das Volk, keineswegs daran gelegen ist, und daß sie die jetzt wohl notwendige, aber ohne ihre Schuld notwendig gewordene Sanierung keineswegs in dem Sinne verstehen, daß die Bundesbahnen in Zukunft wieder fröhlich Erweiterungsbauten unternehmen und Lieferungsaufträge erteilen zur Belebung der Industrie und Zufriedenstellung der Landesteile. Ihre erste Aufgabe ist jetzt, zu sparen. Der Schreiber dieser Zeilen will nicht Personen anschuldigen; er will nur den peinlichen Eindruck wiedergeben, den die Eröffnungen des Berichtes der SBB. auf den Mann des Volkes machen müssen, der auf die Weitsicht der Behörden vertraute

und sich darin nun schwer enttäuscht sieht. Das Volk, das bezahlen muß, fragt sich, wie es so weit kommen konnte. Die Angelegenheit ist so bedeutsam für die Beurteilung der Zukunft unserer Staatsbahnen und für die ganze Politik des Bundes (denn nach den Geldmitteln muß sich seine ganze Politik richten), daß das Ergebnis nicht einfach hingenommen werden kann wie eine Naturkatastrophe, die man konstatiert und repariert. Das Parlament muß, das ist es dem Volke schuldig, durch unabhängige Sachverständige untersuchen und feststellen lassen:

1. welches die finanzielle Lage der Bundesbahnen tatsächlich ist;
2. wenn sich die Lage als so schlimm herausstellt, wie sie die SBB. darstellen, welchen Ursachen dieses Ergebnis zuzuschreiben ist; und
3. ob Fehler begangen worden sind, und von wem; nicht zwecks straf- oder zivilrechtlicher Verfolgung von Amtspersonen, aber zwecks Feststellung der moralischen Verantwortlichkeit und Vermeidung der Fehler in Zukunft.

Wir wollen doch mindestens aus dieser bitteren Erfahrung die Lehren ziehen, die sich daraus ergeben, und zwar für die Befähigung der Personen, denen diese Verwaltung bisher anvertraut war und für die bisherigen Verwaltungsmethoden und die bisherige Organisation. Die Sache ist wohl eine genaue Untersuchung wert.

Das Ergebnis der Untersuchung wird sodann die Bundesversammlung in den Stand setzen, darüber zu entscheiden, wie die SBB. zu sanieren und, gegebenenfalls, wie sie zu reorganisieren seien. Dafür sollte sich die Bundesversammlung alle nötige Überlegung gönnen und auch der Öffentlichkeit Gelegenheit geben, sich auszusprechen. Zahlen muß ja der Bund unter allen Umständen und vielleicht schon bald. Aber das endgültige Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen braucht nicht heute oder morgen geordnet zu werden; viel wichtiger als die rasche ist die richtige Ordnung und das ist eine sehr schwierige und weittragende Entscheidung.

Vorher aber muß man den Mut haben, die begangenen Fehler rücksichtslos aufzudecken. Der Bericht der SBB. sagt z. B. S. 33 ganz unbesangen, die Bundesgarantie (der Schulden) habe „durch ihren zu Bauausgaben verleitenden Einfluß auf die gesamte Investitionspolitik (welches Deutsch!) die Vorteile der Garantie mehr als aufgewogen. Es ist nämlich außer Zweifel, daß die Kapitallasten ohne die Anleihengarantie eine ganz andere Entwicklung genommen hätten, als dies gerade im Hinblick auf die erleichterte Geldbeschaffung in Wirklichkeit der Fall war. Den Baubegehren des Bundes, der Kantone und Gemeinden hätte weniger leicht entsprochen werden können, zu Bau- und Beschaffungszielen wären weniger Mittel investiert worden...“ Also weil der Bund den Bundesbahnen seinen Kredit geliehen hat, soll er für die Verschuldung der Bahnen verantwortlich sein! Und wenn die Bundesbahnen weniger billigeres Geld erhalten hätten, wären sie besser gefahren? Das Volk würde es interessieren, zu

vernehmen, wer zu solchen Bauausgaben „verleitet“ worden ist; wer den Baubegrenzen entsprochen hat, die jetzt die Bundesbahnen so schwer belasten. Jemand ist doch dafür verantwortlich. Beinahe ein Trost ist es, auf S. 36 zu vernehmen, „daß der Wettbewerb des Automobils nicht unwe sentlich dazu beigetragen hat, die wirtschaftliche Betriebsführung der Eisenbahnen zu verbessern“. Er war also doch zu etwas gut! Wir Uneingeweihten hatten allerdings geglaubt, die verantwortlichen Behörden wären zur Wirtschaftlichkeit verpflichtet gewesen auch ohne die drohende Konkurrenz des Automobils. Zur Beruhigung schlagen die Bundesbahnen (S. 95) vor, eine Belastung des Baukontos über die einmal festgesetzte Schuldengrenze hinaus in Zukunft nur noch zuzulassen, „wenn hiefür ausdrücklich durch Bundesratsbeschuß eine Ermächtigung erteilt wird“. Oder, einfacher gesagt: wenn der Bundesrat die Bundesbahnen hiezu ermächtigt. Die Bundesbahnen gestehen also, daß sie allein nicht die Kraft haben, solchen Begehrungen zu widerstehen; wie kann man aber einer solchen Verwaltung die finanzielle Selbstverwaltung zugestehen?

Wie zu sanieren sei, ist eine Frage der Zweckmäßigkeit. Angenommen, die Bundesbahnen könnten nicht für die Verzinsung und Tilgung aller ihrer konsolidierten Schulden aufkommen, so fragt es sich, ob der Bund ihnen einen jährlichen Beitrag gewähren oder einen Kapitalbetrag endgültig zu seinen Lasten übernehmen soll. Die SBB. schlagen das Letztere vor, und für sie wäre das das Ungenehmste. Allein es ist ein etwas „billiger“ Ausweg und ein bedenklicher Präzedenzfall. Der Grundsatz war doch, daß die Bundesbahnen für ihre Schulden selbst aufzukommen hätten. Ihnen jetzt alles abzunehmen, was sie kaufmännisch nicht tragen können, wäre beinahe eine Ermunterung, auf dem bisherigen Wege weiterzuschreiten. Es können auch wieder bessere Jahre kommen, die den SBB. die Verzinsung größerer Beträge gestatten; und kaufmännisch ist auch der Grundsatz, daß die Schulden von demjenigen bezahlt werden, der sie gemacht hat. Rechtlich gesprochen ist es allerdings ganz gleichgültig, ob die Schulden den SBB. oder dem Bunde angefreidet werden; Bundesbahnen und Bunde sind den Gläubigern gegenüber ein und dieselbe Person. In beiden Fällen haftet der Staat. Aber tatsächlich, für die Finanzgebarung der SBB. und für ihre psychologische Einstellung macht es einen erheblichen Unterschied, ob sie als der Schuldner betrachtet werden, dem der Bunde so weit nötig zu Hilfe kommt, oder ob der Bunde sie endgültig entlastet und sich auch dem Namen nach zum Schuldner macht. Gerade weil die SBB. eine Staatsanstalt sind, die mit dem Kredit des Bundes arbeiten, müssen sie auch auf die Bedürfnisse des Bundes Rücksicht nehmen. Wenn der Bunde überschuldet ist, wie er es tatsächlich ist, sollen sie auch daran tragen, und helfen sparen. Es hat keinen Sinn, die Bundesbahnen unbeschwert zu neuer fröhlicher Fahrt aus dem Ausbesserungsdock auslaufen zu lassen, wenn der Bunde sich um so mehr belasten muß und die See nicht mehr halten kann. Die Bundesbahnen erfüllen eine öffentliche Aufgabe; aber nur eine der Aufgaben des Bundes,

die alle unter sich solidarisch sind. Man kann sie nicht als staatlichen Verwaltungszweig behandeln, wenn es schlecht geht, und als selbständiges kaufmännisches Unternehmen, sobald der Staat sie wieder saniert hat. Die Bundesbahnen sind ein Teil des Staates; sie sind kein selbständiges Geschäft. Der Staat muß an sie appellieren, wenn das öffentliche Interesse im Verkehrswesen Berücksichtigung verlangt. Das hat sich im Krieg und nachher deutlich gezeigt. Die Bundesbahnen dürfen sich darauf berufen, um Hilfe vom Staate zu verlangen, wenn ihre Mittel nicht mehr ausreichen; eben weil sie nicht für ihre kommerziellen Interessen gewirkt und gelitten haben, sondern für das öffentliche Interesse. Aber der Staat kann sich ebenfalls darauf berufen, wenn er oder wenn er auch, wie jetzt, in Verlegenheit ist; die Bundesbahnen sollen sich auch nach der allgemeinen Finanzlage richten. Damit steht die besondere Rechnungsführung nicht in Widerspruch, so wenig wie bei der Post.

Dem Gesagten würde es etwa entsprechen, wenn der Bund, auf den Bundesbeschluß vom 6. Juni 1929 zurückkommend, den Bundesbahnen die Kriegsaufwendungen vergüten würde, die sie vorwiegend im allgemeinen Interesse (genau läßt sich das nicht ausscheiden) gemacht haben; und ihnen zur Verzinsung der übrigen Schulden jährliche Zuschüsse gewährte für so lange, als die Bundesbahnen selbst dazu nicht imstande sind.

Das setzt voraus, daß die Bahnen Staatsbahnen bleiben. Man hat schon mehrfach von der Entstaatlichung gesprochen. Ein Einsender der Neuen Berner Zeitung hat z. B. eine gemischt-wirtschaftliche Schweizerische Eisenbahn- und Transport A.-G., genannt „Sesa“, vorgeschlagen. Auch darüber seien einige vorläufige Erwägungen gestattet.

Man kann die Beförderung mit Eisenbahnen zu einer Aufgabe des Staates machen oder sie ganz der Privat-tätigkeit überlassen. Das sind zwei klare und gegensätzliche Lösungen. — Im ersten Fall übernimmt der Staat die Verantwortlichkeit für die Erfüllung dieser gesellschaftlichen Funktion, weil er sie für eine im öffentlichen Interesse liegende Aufgabe ansieht. Dann muß er sie aber auch nach Grundsäzen betreiben; nach Grundsäzen, auf die sich jedermann berufen kann; und er muß diese Aufgabe im Rahmen seiner übrigen öffentlichen Aufgaben erfüllen. Eine staatliche Anstalt kann nicht nach Zweckmäßigkeit und Opportunität handeln und sie kann sich nicht mit den übrigen staatlichen Aufgaben in Widerspruch setzen; sie muß sich ihnen und dem jeweiligen öffentlichen Interesse anpassen. Das ist das Gegenteil des kaufmännischen Betriebes; aber man verstaatlicht eine private Unternehmung nicht, um sie „kaufmännisch“ zu betreiben. Die staatliche Anstalt kann und darf sich der Bindung nicht entziehen, die in ihrer Staatlichkeit liegt. Im zweiten Fall, wenn ein privater Unternehmer das geschäftliche Risiko übernimmt, übernimmt er auch (durch Konzession) nur begrenzte und bestimmte Pflichten. Wenn der Staat mehr von ihm will, muß er es erkaufen; und in der Wahl der Mittel zur Erfüllung will er im übrigen frei sein. Das öffentliche Interesse hat er im übrigen nicht zu wahren.

Nach etwa fünfzigjähriger Erfahrung mit diesem System hat sich das Schweizer Volk für den Staatsbetrieb ausgesprochen, mit dem es noch keine Erfahrungen gemacht hatte und ohne sich vielleicht der ganzen Tragweite der Änderung bewußt zu sein. Man glaubte immer noch, die Bundesbahnen könnten ihr Unternehmen ungefähr wie eine private Gesellschaft betreiben; nämlich mit eigenen Mitteln, mehr oder weniger kaufmännisch und autonom. Man wollte sie von politischen Einflüssen frei halten. Allein es gibt legitime und illegitime Politik. Die legitime ist die Stimme des öffentlichen Interesses, wie es der Staat vertreten muß; und dieser Stimme darf eine staatliche Anstalt die Ohren nicht verschließen. Die illegitime Politik benützt den amtlichen Einfluß, um Sonderinteressen zu verfolgen. Die Bundesbahnen konnten sich nun den legitimen Forderungen des öffentlichen Interesses nicht entziehen; sie können nicht ihr Interesse loslösen vom allgemeinen Interesse, ohne diesem Interesse entgegen zu arbeiten. Aber sie vermochten auch nicht, z. T. gerade weil sie autonom und zu sehr auf sich selbst angewiesen waren, sich allen illegitimen Forderungen zu entziehen. Und der Staat, der Bund, überließ ihnen auch das geschäftliche Risiko, ohne sich eingestehen zu wollen, daß er ja dafür bürgen müsse. Von ihrer halben Autonomie haben die Bundesbahnen mehr Nachteile als Vorteile gehabt. Sie waren nicht autonom genug, um selbstständig zu sein, wo sie es hätten sein dürfen, und doch nicht staatlich genug, als daß der Staat sich für sie voll verantwortlich gefühlt hätte. Es wäre richtiger gewesen, die Eisenbahnen, wenn man sie einmal verstaatlichen wollte, vollständig dem Bundesrat zu unterstellen, ähnlich wie die Postanstalt, und damit zu dokumentieren, daß der Bundesrat, der für die ganze Staatsverwaltung und für den Kredit des Staates überhaupt verantwortlich ist, auch für die Bundesbahnen und für ihre Finanzen verantwortlich sei. In einer Demokratie vor allem muß man wissen, wer für jede Angelegenheit verantwortlich ist; hier waren zu Viele verantwortlich und deshalb niemand recht. 1897 hat man die Pseudo-Autonomie stark betont; 1923 ist man davon einen Schritt zurückgekommen; jetzt sollte man einen zweiten Schritt tun. Die Generaldirektion sollte unmittelbar dem Bundesrat unterstellt werden; in dem Sinne, daß der Bundesrat zu jeder Verfügung kompetent, und damit unbeschränkt verantwortlich wäre, aber von seiner Kompetenz, wie jetzt gegenüber der Post, nur beschränkten Gebrauch machen und die ganze laufende Verwaltung der Generaldirektion überlassen würde, die deshalb ihm, dem Bundesrat, voll verantwortlich bliebe. Und gerade um diese Verantwortlichkeit noch fühlbarer zu machen, wäre statt dreier, ein Generaldirektor einzusezen, und der Verwaltungsrat als bloß konsultatives Collegium dem Bundesrat, nicht der Generaldirektion beizuordnen. Das Volk will in Zukunft wissen, wer für die Bundesbahnen verantwortlich ist.

Die Bundesbahnen meinen (Bericht, S. 107), man sollte ihnen, um die Autonomie besser zu dokumentieren, „die eigene Persönlichkeit des öffentlichen Rechts“ verleihen. Allein was stellen sich die Bundesbahnen darunter

vor? Die Rechtspersönlichkeit des öffentlichen Rechts ist nicht viel mehr als ein Name: Welche Kompetenzen die Bundesbahnen haben sollen gegenüber Bundesrat und Bundesversammlung und wer für ihre Schulden haftet, darauf kommt es an; nicht auf das schmückende Beifwort der Persönlichkeit.

— Man wird wohl auch gemischt-wirtschaftliche Formen in Erwägung ziehen. Allein allen diesen Gebilden haftet der Makel der Unaufrichtigkeit an: es sind der Form nach Aktiengesellschaften (oder Genossenschaften), in Wirklichkeit staatliche Verwaltungen; und wenn man sich auf die Pflichten einer staatlichen Anstalt beruft, erhebt das Chamäleon die Einrede der privaten Eigenschaft; will man sie aber als solche behandeln, so beruft sie sich auf ihre „eminent öffentliche Bedeutung“. Die Gefahr ist groß, daß unter diesem Deckmantel sich politische und persönliche Einflüsse noch viel leichter geltend machen werden, als gegenüber einer wirklich staatlichen Anstalt, auf Kosten des öffentlichen Interesses und vielleicht der Staatsfinanzen. Oder hätte sich der Bund an dieser Unternehmung nicht zu beteiligen? Er müßte es wohl, um mitreden zu können. Um aber auch privates Kapital hereinzubekommen, müßte der Bund vorerst dem Unternehmen einen Teil seiner Schuld abnehmen. Er hätte also ein doppeltes Opfer zu bringen: zuerst das Defizit der Bundesbahnen zu bezahlen und sodann das Risiko des neuen Unternehmens ganz oder teilweise zu tragen. Und glaubt man, der Bund könnte damit sein Risiko auch nur beschränken auf so und so viel Millionen Aktien oder Obligationen? Wie ist es dem französischen Staat gegangen? Er hat sich an seinen „Privatbahnen“ immer mehr beteiligen müssen. Wenn die gemischt-wirtschaftliche Gesellschaft noch einmal unter der Schuldenlast zusammenbricht, könnte sie der Staat zusammenbrechen lassen? Er müßte sie sicher noch einmal sanieren. Hat er doch seit dem Krieg sogar rein private Versicherungsgesellschaften, Uhrenindustrien, Banken u. a. m. mit seinen Mitteln saniert. Er könnte die Bahngesellschaft so wenig ihrem Schicksal überlassen, wie er die „mit dem Recht der juristischen Persönlichkeit ausgestattete“ Nationalbank aufgeben würde. Das Risiko müßte also der Staat tatsächlich doch tragen.

Er könnte es nur ablehnen, wenn die Eisenbahnen ihre volkswirtschaftliche Bedeutung vollständig einbüßten. Dann wäre in der Tat nichts mehr zu sanieren und nichts mehr zu verstaatlichen. Solange das aber nicht der Fall ist, soll der Bundesrat den Mut haben, die volle und klare Verantwortung für den Betrieb der Hauptbahnen zu übernehmen. Er kann es, wenn er die Kraft hat, sie rein sachlich zu verwalten.