

**Zeitschrift:** Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur  
**Herausgeber:** Gesellschaft Schweizer Monatshefte  
**Band:** 15 (1935-1936)  
**Heft:** 8

**Artikel:** "Hauptgesichtspunkte der Bundesbahnreform" : eine Entgegnung  
**Autor:** Geyer, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-158044>

### **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:** 14.01.2026

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

Methoden, die auch anderswo angewandt werden, aber es sind die kleinen und üblen Methoden des Grenzkampfes alter Art.

Sagen wir noch einmal, worauf es vor allem ankommt: Schaffung voller national-kultureller Freiheit, wirtschaftliche Sicherung für das Grenzland, vor allem, daß der Boden in Händen der Familie erhalten bleibt, und außenpolitische Verständigung als der großpolitische, schützende Hintergrund. Es will uns wichtig erscheinen, daß Deutschland sich nicht dabei beruhigt, daß vom Norden her keine Gefahr droht, sondern versucht, nach dem Norden hin befreiend und beruhigend zu wirken.

## **„Hauptgesichtspunkte der Bundesbahnreform“.**

### **Eine Entgegnung.**

Von **Ernst Geyer.**

In Heft 6 der „Schweizer Monatshefte“ befaßt sich ein Berner Mitarbeiter, der den S. B. B. sehr nahe stehen dürfte, unter dem Titel „Hauptgesichtspunkte der Bundesbahnreform“ mit der Sanierung und Reorganisation unseres großen Staatsbahnunternehmens. Trotz scharfer sachlicher Meinungsverschiedenheit möchte ich doch den jede Übertreibung meidenden Ton des Artikels anerkennen. Der Berner Mitarbeiter hat, mit nur geringen Ausnahmen, jede demagogische Bemerkung unterlassen. Nichtsdestoweniger ist eine entschiedene Entgegnung und Widerlegung seiner Ausführungen in materieller Hinsicht vonnöten, wobei gleich zu Anfang festgestellt sei, daß der Verfasser dieser Entgegnung ein überzeugter Befürworter der Initiative zur Entpolitisierung der S. B. B. ist, die der Berner Mitarbeiter bekämpft, und bei deren Durchführung eifrig mitgearbeitet hat.

Dem Berner Mitarbeiter der Monatshefte kann man allerdings in den Schlußpartien seiner Ausführungen zustimmen. So gibt es für das Projekt Bratschi sicher nichts anderes als die strikteste Ablehnung. Herr Bratschi und seine Gewerkschafter möchten ja nicht nur die Bundesbahnen gleich wie den Regiebetrieb der Post organisieren und ihnen so auch den letzten Rest der Selbständigkeit, die für ein der Konkurrenz ausgelegtes Wirtschaftsunternehmen lebensnotwendig ist, rauben, sondern eine riesenhafte, eine Mammut-Monopolanstalt schaffen, die nicht nur den Bahn-, sondern auch den Straßenverkehr so restlos als möglich verstaatlichen sollte. Diese tollen Begehren, von denen man nicht weiß, ob sie rein aus taktischen Gründen aufgestellt wurden, oder ob sie machtbewußtem Übermut entspringen, sind nicht nur nicht annehmbar, sondern nicht einmal diskutierbar. Die Übernahme sämtlicher Privatbahnen von einiger Bedeutung durch den Bund, die Verstaatlichung des ganzen Güterverkehrs auf der Straße

und wenn möglich auch des Personenverkehrs außer im eigenen Auto — derartige Pläne sind zu unsinnig, als daß man sie auch nur eine Sekunde ernst nehmen könnte.

Was die Ordnung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Straße betrifft, wird nach der wuchtigen Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes, die der Schreiber freudig begrüßt hat, der Weg der gerechten Belastung durch entsprechende steuerliche Maßnahmen beschritten werden müssen. Zweifellos ist die oft gehörte generelle Behauptung, das Auto decke die von ihm verursachten Kosten nicht, unrichtig. Insbesondere nach der nochmaligen Erhöhung der Benzinzölle deckt sicher der Automobilist, der seinen Wagen nicht ausgesprochen ausgiebig braucht, an Steuern und Abgaben aller Art mehr, als er Kosten verursacht. Leider bestehen hierüber noch keine zuverlässigen Berechnungen; die Angaben, mit denen hier und da hauiert wird, halten samt und sonders, wie der Schreiber an anderer Stelle schon mehrfach nachgewiesen hat, einer sachlichen Kritik nicht Stand. Immerhin scheint es richtig zu sein, daß wenigstens der schwere, weite Fahrten ausführende und vielgebrauchte Lastwagen die Lasten nicht deckt, die er im Straßenwesen und sonstwo der Öffentlichkeit auferlegt. Der einfachste und gerechteste Weg bestünde in einer Aufhebung der Fahrzeugsteuern und einer Verlegung der ganzen Steuerlast auf den Treibstoff, womit erreicht wäre, daß derjenige viel Steuern zu zahlen hätte, der seinen Wagen viel braucht, der andere aber, der nur gelegentlich fährt, auch nicht stark belastet würde. Es ist möglich, daß diese Steuer noch durch eine Sonderabgabe auf schweren Lastwagen für Fernfahrten ergänzt werden müßte.

Nur darf man sich auf der Seite der Bahnen keinen Trugbildern hingeben. Man glaube ja nicht, im bisherigen Stil der schematischen und darum ungerechten Steuererhöhung weiterfahren zu dürfen. Solange man hofft, das Auto überhaupt würgen und zurückdrängen zu können, anstatt einfach nach einer gerechten Belastung zu streben, wird der Widerstand gegen eine Behinderung des Autos zugunsten der Bahnen unerbittlich bleiben. Das Auto ist schließlich oft genug der viel brauchbarere Diener, und es ist das einzige Mittel, der starren Tarifpolitik der Bahnen zu begegnen. Von ihm leben schließlich so viele Volksgenossen wie von der Bahn. Das Schweizervolk wird einer großzügigen Neuordnung der Besteuerung des Motorfahrzeugverkehrs wohl zustimmen, eingeschlossen der größere Teil der Automobilisten selbst, es wird aber durch stetige kleinliche Steigerung der Steuern ohne Rücksicht auf Gerechtigkeit und Billigkeit, wie sie bis heute üblich war, so verärgert werden, daß es dann jede Gelegenheit, seiner Abneigung gegen die Bahnen Ausdruck zu verleihen, so gut benutzen wird wie anläßlich der Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz.

Der Weg, der mit jener unglücklichen Vorlage begangen wurde, dürfte von den politischen und Bahnbehörden füglich gänzlich verlassen werden. Das Schweizervolk wird nie und nimmer für eine „Ordnung“ zu gewinnen sein, die einen neuen halbstaatlichen Organismus großen Ausmaßes schaffen

will, mit einer Schicht neuer Bundespensionäre, einem Heer neuer indirekt vom Bunde Abhängiger und — trauernden Ausgeschalteten. — Das Mittel der gerechten Besteuerung ist das allein praktikable.

\* \* \*

Doch nun zum Kernstück der Entgegnung, die auch auf das Kernstück der Abhandlung des Berner Mitarbeiters antwortet.

Der Berner Mitarbeiter äußert die Meinung, im höhern Interesse einer annehmbaren Lösung des Problems der Bundesbahnreorganisation sollte die Initiative zur Entpolitisierung der S. B. B. zurückgezogen werden. Er spricht von dieser Initiative als einem Werk des Bundes für Volk und Heimat. Bis zu einem gewissen Grade zu Unrecht. Denn der B. B. H. hat sich wohl tatkräftig und führend für die Unterschriftensammlung eingesetzt, die Initiative ist aber von einem Initiativkomitee eingereicht worden, in dem verschiedene Kreise vertreten waren. Es haben denn auch andere Organisationen die vom B. B. H. formulierte Initiative unterstützt, so die Liberalen von Baselstadt.

Aber nun wäre es, meint der Berner Mitarbeiter, trotz der guten Absicht der Initianten und der guten Meinung der Initiative, Zeit, sie zurückzuziehen, und zwar, weil sie durch das Projekt Pilet-Schrafl überflüssig geworden sei.

Also eine Art Tausch. Da ist die Frage schon gestattet: Wogegen soll das Volksbegehren „abgetauscht“ werden, zu Gunsten welches Projekts soll sie von der Bildfläche verschwinden, wie sieht dieses aus, was ist es?

Da ist zu sagen: Das Projekt Pilet-Schrafl ist schließlich bis heute nichts anderes als ein Zweimännerprojekt. Es liegt noch kein Bundesratsbeschuß vor, noch keine Botschaft, noch keine Beratung in der Bundesversammlung. Es datiert vom 1. Juni 1934 und ist somit gerade 1½ Jahre alt.

Aber wir fragen: Was ist in diesen 1½ Jahren vorgekehrt worden, um das Projekt zu verwirklichen?

Es liegt ein Bericht von Verwaltungsrat und Generaldirektion der S. B. B. vom 16. Oktober 1934 zu dem Vorentwurf vor, der eine Anzahl von Abänderungsvorschlägen beibringt, die das Projekt wacker verschlechtern, indessen von grundlegenden Änderungen absehen.

Das ist alles.

Im übrigen herrscht Grabesstille um das Projekt Pilet-Schrafl. Wie gesagt, hat sich keine der politischen Instanzen mehr mit ihm beschäftigt. Was soll man aus diesem Stillschweigen schließen? Doch wohl nicht, daß der Bundesrat und die einflußreichen Parteimänner Feuer und Flamme für den Vorschlag seien?

Und was gilt nun eigentlich? Der Vorschlag Pilet-Schrafl, oder die Abänderungsanträge von Verwaltungsrat und Generaldirektion? — wobei der Präsident der Generaldirektion beidemale dabei war, sodaß wohl angenommen werden darf, er sei mit der Interpretation und den Anträgen

des Berichtes des Verwaltungsrates einverstanden. Aber wie steht es hierin mit dem Departementschef?

Von diesem letztern geht überdies bitter wenig Initiative aus. Immer wieder heißt es: Dann und dann werden nun bestimmte, präzise Anträge kommen — beim Budget — nach dem 2. Juni — beim neuen Budget — beim neuen Finanzprogramm —. Aber die Zeit vergeht, und die Anträge kommen nicht. Außer einem nicht sehr klaren dringlichen Bundesbeschluß von umstrittener, aber auf keinen Fall großer Bedeutung ist seit dem 1. Juni 1934 nichts Bedeutendes mehr vom Departementschef zu hören gewesen.

Wenn man die Berichte im „Eisenbahner“ über die Besprechungen der Bundesräte Meher und Pilet-Golaz mit den Personalvertretern über den neuen Besoldungsabbau laß, mußte man vielmehr schließen, Herr Pilet-Golaz habe seinen Vorschlag bereits in wichtigen Teilen preisgegeben. Wie sorgsam muß er dort, nach dem „Eisenbahner“ zu schließen, versichert haben, es liege ihm ferne, das Bahnpersonal anders zu stellen und zu behandeln als das eigentliche Bundespersonal! Wie will man aber dann die Bahn verselbständigen?

Und nun soll eine mit mehr als dem Doppelten der erforderlichen Unterschriftenzahl zustande gekommene Initiative zugunsten eines Projektes zurückgezogen werden, von dem man nicht weiß, ob es eigentlich gilt, ob es ernst gemeint ist, was die zuständigen Behörden dazu sagen, welche Gestalt es bei einer allfälligen Behandlung erhielte? Ein Projekt, für das ein Departementschef zeichnet, unter dessen Regime bis heute nichts Entscheidendes angepaßt worden ist, ja unter dem auch die übrigen fälligen Gesetzesrevisionen nicht gefördert wurden?

Der Tausch ist wirklich zu schlecht, als daß er auch nur einen Augenblick ernst genommen werden könnte!

\* \* \*

Aber auch in sachlicher Hinsicht kommt ein Rückzug der Initiative nicht in Frage. Das Projekt Pilet-Schrafl vermag in der Tat nicht zu befriedigen. Wäre nicht in der Initiative ein besserer Weg gewiesen, so müßte man sich zudem noch die bange Frage vorlegen: Wie kommt das Projekt heraus, wenn erst einmal das parlamentarische Markten und Abhandeln eingesetzt hat? Das Projekt Pilet ist jetzt so, daß es als Schlußprodukt des üblichen Feilschens und Abmarktens allerbestenfalls vielleicht gerade noch angehen könnte, aber auch das nur in politisch hoffnungsloser Lage, niemals aber als Startobjekt.

Daß das Projekt in seinem finanziellen Teil nicht mehr genügt, weil sich die Verhältnisse weiter verschlechtert haben, sei hier festgehalten, ohne dieser Tatsache zu großes Gewicht beizumessen außer der Konstatierung, daß sich wieder einmal eine bundesrätliche Zukunftsschätzung sehr bald als unrichtig herausgestellt hat. Zu optimistische Schätzungen sind ja bei uns nachgerade üblich.



Was würde das Projekt Pilet-Schrafl im wesentlichen bringen, wenn es ohne weitere Verschlechterung Gesetz würde?

Je nach der Verzinzung oder Nichtverzinzung des Dotationskapitals hätte der Bund jährlich 42—58 Millionen für die S. B. B. beizusteuern. (Heute dürfen wir statt der im Mittel 50 Millionen wohl von 60 sprechen.) Was wäre damit erreicht?

Die Schulden würden nur stabilisiert und lediglich im Falle eines unerwartet guten Geschäftsganges der S. B. B. getilgt. Ein Taxabbau ist nicht vorgesehen. Eine „Sanierung“ ohne massiven Taxabbau ist aber keine Sanierung, wenn wir daran denken, daß die Bahnen der Volkswirtschaft denn doch dienen sollten und nicht umgekehrt. Und der Verwaltungsrat will sich das Recht vorbehalten, bei eventuellen künftigen großen Aufwendungen doch wieder an die Bundeskasse zu gelangen!

Also: Man saniert für den Moment, aber man überläßt es ruhig dem Bund und Steuerzahler, die Kosten eventueller Umstellungen infolge technischer Neuerungen oder dergleichen zu decken. Man will sich nicht dazu bequemen, auch ein bißchen für derartige Fälle vorzusorgen, wie das jedes Privatunternehmen, ja jeder einfache Haushalt tun muß.

Um ja jeden Zweifel an der vollen Haftung des Bundes zu beseitigen, beantragt der Verwaltungsrat, das variabel verzinsliche Kapital möge nicht als Dotationskapital bezeichnet werden, da dieser Ausdruck nach Selbstständigkeit des Bahnunternehmens riechen würde.

Die Zinsen für das Dotationskapital möchte er gern wieder für die S. B. B. haben. Was hat dann das variabel verzinsliche Kapital noch für einen Sinn?

Für künftige Anleihen soll wieder der Bund haften!

Es ist ungewiß, ob das variabel verzinsliche Kapital je einen Zins erhielte. Dann hätten die S. B. B. von Anfang an wieder faktisch nur feste Zinslasten, das Dotationskapital würde nie die ihm zugedachte heilsame, warnende und Pufferwirkung ausüben. Die angestrebte Selbstständigkeit und klare Auscheidung der Verantwortung würde nicht erreicht, nicht einmal für einige Zeit.

Das Projekt Pilet-Schrafl brächte somit die allgemein verlangte wirtschaftliche Verselbstständigung nicht. Es bliebe faktisch so ziemlich alles beim alten. Nur würde anders gebucht, würde ein Teil der S. B. B.-Schulden als Bundesschulden deklariert — was sie heute schon faktisch sind —, der Unterschied in der wirtschaftlichen Stellung der Bahnen gegenüber heute wäre aber nur auf dem Papier wirklich verschieden.

\* \* \*

Und im übrigen?

Auf organisatorischem Gebiet wäre die einzige Neuerung von Belang die Regelung der Besoldungen und Löhne durch Verwaltungsrat und Bundesrat statt das Parlament. — Der Verwaltungsrat möchte das Ge-

nehmungsrecht des Bundesrates bei Verwaltungsratsbeschlüssen nicht als Obergaufsicht, sondern als materielles Mitspracherecht aufgefaßt wissen. Wer wäre dann eigentlich verantwortlich? Der Verwaltungsrat oder der Bundesrat? Stünden die Wege für eine politische Einflußnahme über den Bundesrat nicht wieder weit offen? Wäre die allgemein verlangte klare Regelung der Verantwortlichkeit erreicht?

Eine Reorganisation der S. B. B. erfordert ganz andere Schritte als eine etwaige Milderung der Verpolitisierung, die im gleichen Grade auch ungefähr erreicht wäre, wenn die Räte die Kompetenz zur Regelung der Besoldungen an den Bundesrat delegieren würden, ohne großes Tamtam, und bei etwas anderer Buchung der Schulden. Von einer Reorganisation müßte verlangt werden, daß sie den Bahnen jene Selbständigkeit gibt, die ein wirtschaftliches Unternehmen haben muß, will es richtig wirtschaften können. Wie ungeheuer kostspielig sind doch die Fehler, die die Staatsbahnen gemacht haben! Es handelt sich ja durchaus nicht nur um die durch politischen Druck und politische Feigheit in zu große Höhe getriebenen Löhne und Pensionen; es handelt sich z. B. auch um die Tatsache, daß die Elektrifikation viel zu kostspielig durchgeführt wurde; um die sonstigen um gewaltige Beträge übersehten Bauaufwendungen; um die Tatsache, daß viel zu lange eine starre Fahrplanpolitik betrieben wurde, daß man die längste Zeit von einem dichtern und rascheren Personenverkehr nichts wissen wollte und so in einen komischen und beschämenden Rückstand gegen das Ausland kam, ja heute, wo man allmählich an eine Umstellung geht, hat man zu viel schweres Material und zu wenig leichtes. Selbst das vorhandene leichte wird aber nicht richtig ausgenützt. Und um große Aktivität vorzutäuschen, werden nun „Rote Pfeile“ angeschafft, bessere Spielzeuge statt anpassungs- und leistungsfähige Motortwagen mit einigen Anhängern.

Es handelt weiter sich darum, daß sich die Bahnen fremde Lasten anhängen ließen und so dem Bundesrat gestatteten, die Rechnung des Bundes jahrzehntelang zu beschönigen. Kurz: Es wurde eine Politik betrieben, die nicht auf der eigenen wirtschaftlichen Tragkraft und auf volkswirtschaftlichen Rücksichten basierte, sondern politische Lasten und bürokratische Bequemlichkeiten pflog, solange es der Bundeskredit gestattete! Erst als dieser zu wackeln begann, besann man sich allmählich.

Wird das besser kommen, solange der Einfluß der politischen Instanzen nur gemildert ist statt beseitigt? Und solange die S. B. B. jederzeit wieder an den guten Vater Bund und seinen Kredit gelangen können?

\* \* \*

Hier weist nun die Entpolitisierungsinitiative den richtigen Weg. Sie schlägt die Überführung der Bahnen in eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft vor. Dabei soll der Bund stets die Mehrheit des verantwortlichen Kapitals in den Händen haben. Er wird der neuen Bundesbahn in seiner Eisenbahngesetzgebung, wie dies für die Privatbahnen heute schon zutrifft,

die im Interesse der Allgemeinheit liegenden Pflichten auferlegen. Er wird kraft seines Kapitalbesizes Vertreter in den Verwaltungsrat entsenden. Im übrigen wird er nichts in die Verwaltung hineinzuregieren haben. So sind ja auch die Kantonalbanken gestellt, die den Kantonen zumeist ganz gehören, aber in der Verwaltung von politischen Behörden gänzlich unabhängig sind und deshalb gedeihen. Dabei ist die Kreditwirtschaft so wichtig wie die Verkehrswirtschaft. Die im gleichen Ausmaß selbständige Bahnunternehmung ist im Ausland überdies häufig genug.

Daß Kantone, Gemeinden und Private sich am Kapital beteiligen können sollen, will dem Berner Mitarbeiter offenbar am wenigsten in den Kopf. Wir möchten ihm folgendes zu bedenken geben:

Er möge sich — wie auch die Bahn- und Bundesbehörden — doch keinen Illusionen hingeben, daß die Privatbahnkantone nur die Verwerfungsparole auszugeben brauchen, und jede Vorlage zur Sanierung und Reorganisation der S. B. B. dann zum Scheitern vor dem Volk verurteilt ist. Wer mit Sanierungs- und Reorganisationsvorschlägen ernst genommen werden will, der muß wenigstens die Möglichkeit einer gleichzeitigen Sanierung von Bundes- und Privatbahnen offen halten. Die Einbringung von Privatbahnen mit kantonalem Miteigentum in die Bundesbahnen gegen Mitbesitz am verantwortlichen Kapital der S. B. B. wäre dann möglicherweise der einzige praktische Weg einer solchen gleichzeitigen Sanierung, wie sie die Privatbahnkantone und Privatbahnen schon mehrfach strikte gefordert haben. Die Offenhaltung dieser Möglichkeit ist nicht eine Schwäche, sondern ein großer Vorzug der Initiative und spricht für deren wohlüberlegte Formulierung. Das Projekt Pilet-Schrafl ist hier enger und darum politisch wenig aussichtsreich und vor allem weniger zweckmäßig.

Die Möglichkeit, eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft zu schaffen, ist aber auch sonst bedeutsam. Eine Bundesbahn mit privatem oder anderem Mitbesitz würde selbständiger geleitet. Der Bund hätte zudem ein kleineres Risiko. Vielleicht wäre er auch froh, nicht alles erforderliche neue verantwortliche Kapital für die Sanierung selber aufbringen zu müssen. Vor allem aber würde kein Rappen neues Kapital riskiert, bevor nicht die Bahnen wirklich saniert und auf eine lebensfähige Basis gestellt würden. So ist die gemischtwirtschaftliche Form als Garantie einer durchgreifenden Sanierung zu betrachten.

Daß eine mißbräuchliche Ausbeutung nicht zu fürchten wäre, wenn es dann geschäftlich gut gehen sollte, das weiß jedermann, der den Initiativtext gelesen hat und nicht böswillig ist. Ist doch die Festsetzung eines Maximalzinses postuliert, und die Verwendung allfälliger Überschüsse zur Tarifsenkung. Dabei ist natürlich auch die Mehrheitsbeteiligung des Bundes nicht zu vergessen.

Es ist darum auch abgeschmackt und bedarf keiner Entgegnung, wenn der Berner Mitarbeiter elegisch jagt: „Der Bund wird aber kaum seine Bahnen mit großen Opfern flott machen wollen, um dann die Früchte der



Sanierung andern zu überlassen.“ Er möge froh sein, wenn er vor neuer Schuldenwirtschaft verschont bleibt! Eine nach dem Projekt Pilet-Schrafl sanierte Bahn würde ihm aber sicher eine Sanierung II bescheren, da man natürlich nach Überwindung des ersten Schrecks wieder ruhig auf dem Polster der Bundesgarantie ausruhen würde.

\* \* \*

Die Mahnungen, die Entpolitisierungsinitiative wieder zurückzuziehen, da sonst die bürgerliche Front gespalten werde, sind nicht gerade an die richtige Adresse gerichtet. Der Berner Mitarbeiter möge versuchen, zuerst einmal jene „Bürgerlichen“ zu befehren, die in engster Ideengemeinschaft mit Nationalrat Bratschi das Komitee „Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk“ gegründet haben, welches kürzlich in die Öffentlichkeit hinaustrompetete, nur die finanzielle Entlastung der S. B. B. sei dringend, die Reorganisation Nebensache. Wenn einmal dort eine Befeuerung erfolgt ist, und das Projekt Pilet-Schrafl einige weitere Etappen hinter sich hat und gründlich verbessert wurde, dann kann man wieder über die Sache reden. Aber man täusche sich nicht: Ein Rückzug der Initiative gegen einen offiziellen Reorganisationsvorschlag, der so ungenügend ist, wie das heutige Projekt Pilet-Schrafl, kommt meines Wissens und meiner Überzeugung nach niemals in Frage.

Vielleicht wiegt man sich in den Gedanken ein, man werde die Initiative schon zu bodigen vermögen.

Vielleicht; wer weiß das? Aber möge es dann kommen wie es will: Ein so halbbakiges, nein, viertelsbakiges Werk wie das Projekt Pilet-Schrafl, besonders nach der Verschlechterung durch den Verwaltungsrat, wird in jedem Zeitpunkt den entschlossensten Widerstand der Kreise finden, die die Entpolitisierungsinitiative unterstützt haben. Gleich entschlossen wird derselbe Haß auch auf den übrigen Gebieten der Verkehrspolitik seinen Zielen entsprechend aufzutreten und zu kämpfen wissen.

## Die englischen Wahlen.

Von W. Walker.

Wer vor etwas mehr als zwei Jahrzehnten nach England kam und Gelegenheit hatte, Wahlen ins Parlament mitzuerleben, wird sie kaum je vergessen. Sie wichen damals schon in starkem Maße ab von denen auf dem Kontinent. Es war, wie heute noch, Hauptaufgabe des Kandidaten für „das Haus der Gemeinen“, sich den Wählern vorzustellen, zu jener Zeit nur den männlichen Wählern. Heute darf er die Frauen nicht etwa außer Acht lassen, da sie das Stimmrecht nun ebenfalls besitzen, das sie sich in