Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 17 (1937-1938)

Heft: 3

Artikel: Die schweizerischen Bundesbahnen, ein politisches Problem. Teil I

Autor: Mojonnier, Arthur

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-158342

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: 14.12.2025

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

fragen noch keine wahre Tätigkeit entfalten, weil bisher nur den obersten Gerichten und den gesetzgebenden Körperschaften das Recht zustand, die Einleitung des Versahrens zu beantragen und die Deutschen darin nur eine Minderheit darstellen. Deshalb soll jetzt den nach dem Bolksschutzgesetz gestldeten Verbänden und damit dem Sprecher das Antragsrecht eingeräumt und dadurch die auf diese überprüfung gerichtete Verheißung der Versssssssssschutz werden. Auch dieser Ausbau steht im Einklang mit der Versassung, welche die Regelung des Antragsrechtes der einfachen Gessetzgebung überlassen hat.

Diese Ausführungen zeigen, daß sämtliche Entwürfe nur ber Berwirklichung der großen Grundgedanken der Verfassung dienen und sich aufs engste an die in ihr vorgesehenen Einrichtungen anlehnen. Es sind also tatfächlich Durchführungsgesetze zur Berfassung. Sie sollen ein In ft rument bes inneren Friedens werden. Sie follen bas friedliche Busammenleben der verschiedenen Nationen des Staates auf Grund der Erfahrungen eines Jahrtaufends ermöglichen. Selbstverständlich wird es zur Erreichung bieses Zieles noch weiterer Gesetze bedürfen. Die eingebrachten Besethmurfe sollen nur ein Ausgangspunkt sein. In ihrer Ausbaufähigkeit aber liegt ein besonderer Vorzug. Sie werden die Möglich= teit geben, auf allen Gebieten, die das Lebensintereffe der Nation berühren, fortzuschreiten und doch immer im Rahmen der Berfassung zu bleiben, denn die Grundlage für alle künftigen gesetlichen Neuerungen ist schon burch fie gegeben. Nicht ftarre Gefete, sondern eine gesunde Onnamik ist dabei unerläßlich. Die Grundlage aber muß die erforderliche Festigkeit aufweisen, damit durch das verständnisvolle Zusammenwirken der beiben Richtungen des menschlichen Denkens, der bynamischen und statischen Betrachtungsweise, die gluckliche Entwicklung der Zukunft gewährleistet wird.

Die schweizerischen Bundesbahnen ein politisches Problem.

Bon Arthur Mojonnier.

I.

icht vielen Generationen stellt sich ein ähnliches Ausmaß politischer, wirtschaftlicher, sozialer Problematik wie den gegenwärtigen. Immer deutlicher erkennt der Beobachter das Entscheidende unseres Geschehens. Das zu Meisternde ist grundlegend, zukunftsbestimmend und durchbricht den Kahmen laufender Geschäfte. Bir stehen vor der Notwendigkeit der Gesamtliquidation des Zurückliegenden und machen uns an den begangenen

Rehlern mitschuldig, wenn wir uns aus Lässigkeit, Gigennut ober mangelnber Einsicht ben sachlich richtigen, endgültigen Lösungen entziehen. In einer Schicksalswende wirkend, sind wir in hohem Mage beauftragt, neue Bege zu bereiten und die alten Fundamente zu verstärken, namentlich aber zu verhindern, daß ihre Belastung weiter zunehme. Das Los eines Volksstaates hängt geistig und wirtschaftlich von der Freiheit der in ihm tätigen Energien ab, von dem Mehr oder Minder des staatsfreien Raumes. In bem gegenseitigen Verhältnis dieser beiden Sphären entscheidet sich bas Schicksal der Demokratie. Hier sind die Wandlungsträfte am Werk, und es kommt sehr barauf an, ob wir imstande sind, dem zunehmenden staatlichen Machtwillen zu widerstehen. Dazu brauchen wir nicht ideologische Orthodorie, sondern etwas Schwereres: den Mut, das sachlich Richtige zu tun. Das wird jedoch stets schwieriger, benn einerseits gestalten sich die Probleme unserer Gesetgebung immer unübersichtlicher, weitreichender und spitfindiger. Auf der andern Seite vollzieht sich eine Horizontverengerung durch die Aberhandnahme der juristischen, technischen Einzelheiten, was die politischen Energien in erbitterten Sachdiskuffionen zersett, verbraucht und die Bildung eines demokratischen Allgemeinwillens verunmög= licht. Die tatsächliche Entschlußfassung geschieht auf der Grundlage interessierter, eingearbeiteter Parteigruppen. Absolut betrachtet, zerbirst die Einheit des tragenden Bolkskörpers und die Demokratie ftirbt. Schon große Reiche sind biefen Weg gegangen.

Wo jedoch der Stimmzettel nicht mehr auf Grund eines objektiv ersworbenen, unabhängigen Urteils abgegeben wird, wo selbst der Parlamentarier mangels besonderer Sachkenntnis weitreichend den Experten und Kommissionen ausgeliesert ist, werden die Volksrechte illusorisch. Die gesetzgeberischen Materien übersordern des durchschnittlichen Bürgers Vorbilbungs und Zeitvorrat; anderseits berühren sie weitesten Interessekreise, Je notwendiger ein unparteiliches, auf's Ganze zielende Urteil wird, desto unwahrscheinlicher gestaltet sich sein Zustandekommen. Das ist das Dielemma der Demokratie. Jedenfalls ersuhr sie aus diesem Zwiespalt heraus die schwersten Erschütterungen, den gefährlichsten Vertrauensschwund. Hat nicht bereits der zur Methode gewordene Notausgang durch die Oringlichskeitsklausel, deren eigentlicher Grund die Angst vor dem Volksentscheid oder das Eingestehen seiner Untauglichkeit ist, ein spannungsreiches Ause einanderklassen zwischen Volk und Staat bewirkt?

Die Oringlichkeitspraxis ist keine Staatskunst; weit eher empfindet man sie als politischen Kniff. Das Endergebnis ist bereits deutlich wirksam: der Bürger sühlt sich nicht mehr verantwortlich und ist noch leichter verhetzbar als sonst. In Bern mag man voll guter Absichten sein; aber man hat durch das bisherige Vorgehen deutlich eingestanden, daß man für die akuten Ausgaben den Mechanismus der Demokratie nicht mehr sür zusverlässig hält. Man hat auf Grund der aus Notrecht abgeleiteten Vollsmachten den Verfassungsstaat, die Freiheitsrechte, die Rechtsgleichheit nicht

nur begrenzt, sondern ausgehöhlt. Man wird uns entgegnen, es sei nichts anderes übrig geblieben, die Kompliziertheit der jeweiligen Borlagen, die Staatsraifon, die fachliche Unzuftändigkeit bes Bolkes hatten die Ausschaltung der ordentlichen Gesetzgebung zwangsläufig mit sich gebracht. Diese Schluffolgerung ift scheinbar richtig und unwiderlegbar; tatfächlich ift sie falich ober verkehrt. Sie führt zur Abkehr vom ichweizerischen Staatsgebanken, zum verfassungslosen Buftand, zur Allgewalt bes Staates und ber ihn beherrschenden Machtgruppe. Der an der Oberfläche oder vom Standpunkt der Bequemlichkeit Urteilende mag unsere neuesten politischen Gewohnheiten für unabanderlich halten und sich damit abfinden. Solche schwächliche Nachgiebigkeit beschleunigt eine unheilvolle Entwicklung, indem man sich von dem Gefälle einer Absturzbewegung mitreißen läßt, anstatt ihr zielbewußt zu wiberfteben. Ber sich nicht gegen biese unseren politischen Prozeg bestimmenden Rräfte anstemmt, leiftet ber Berftorung ber Demokratie Vorschub. Der einzig wirkungsvolle Ausweg aus dieser Situation, die Bewahrung unserer Demokratie, ift die Eindämmung ber öffentlichen Funktionen, der Abbau des Staates. Das Postulat mag unzeitgemäß lauten, für bie Schweiz aber ift es unerläglich, es fei benn, man finde sich mit einer Abtehr von der hergebrachten politischen Struttur, mit einer Bandlung des foberaliftischen Bolksstaates ab. Die Demokratie muß einfach bleiben, übersichtlich, begreifbar für bie öffentliche Meinung. Sie muß sich möglichst davor hüten, in Aufgabekreise hineinzuwachsen, die das durchschnittliche Auffassungsvermögen des Bürgers überfordern. Wer als Demokrat seine Stimme in die politische Wagschale werfen will, sollte jeder Stärkung der materiellen Staatsgewalt nach Möglichkeit Grenzen seten und fie bort, wo fie unumgänglich ift, nur in ben Schranken bes Rechtsftaates annehmen. Darüber hinaus täte eine Beschränkung bes öffentlichen Machtbereiches not. Ebenso wichtig ist fernerhin, daß der Staat in den Aufgabefreisen, die ihm inhaltlich wesensfremd find, in benen er sich nichtsbestoweniger unwiderruflich festgesett hat, sich ben von ihm übernommenen Funktionen anpasse. Mit andern Worten heißt bas: die bom Staat übernommenen Wirtschaftszweige follen fo betrieben werben, wie es ihren besonderen ökonomischen Belangen und Erfordernissen entspricht. Ein öffentlicher Betrieb hat sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu richten, nicht die Wirtschaft nach staatlich-politischen Zweden.

Eine Reihe mächtiger Parteien und Gruppierungen versucht gegenwärtig auf dem Umweg über den Staat, unter Mißbrauch seiner obersten Besehlsgewalt, unter Verfälschung des Staatssinns, die noch frei gebliebenen Zonen allmählich zu verknechten, um den Produktionsapparat ihren Machtzielen dienstbar zu machen. Diese Tendenzen ersahren vom Staate, der selber ein Machtsaktor an sich ist, eine Verstärkung. Das Ergebnis ist unumstößlich der Ruin der Demokratie. Rein Wenn und kein Aber vernebeln dem Klarsichtigen die Richtigkeit dieser Wahrnehmung. Sie enthält kein Werturteil; sie stellt lediglich Tatsächliches sest. Die Demokratie spielt heutzutage in der Schlagzeile der politischen Reklametechniker eine große Rolle als Köder für die Gefühlsmäßigen. Leider ist nicht alles Gold, was glänzt, und besonders die lautesten Schreier, die sie zum Prunkstück ihrer Richtlinien erkoren haben, beschleunigen in Wirklichkeit ihren Untergang.

Solche prinzipiellen Abklärungen sind unerläßlich zur Gewinnung einer neutralen Plattform. Wir bedürfen eines leitenden Gebankens, eines Koordinatensystems zur politischen Meinungsbildung und Willensäußerung. Angesichts der bevorstehenden Entscheidungen ist allerdings noch ein weiterer Faktor notwendig: rudfichtslose Ehrlichkeit, reelle Sachlichkeit in der Aufklärung der öffentlichen Meinung über die jeweilige Materie. Bedauerlicherweise genügen die offiziellen Berlautbarungen nicht mehr. Der Staat ist meistens Partei und damit unzuverlässig, weil voreingenommen, neuerbings eine Folge seiner überpotenzierung. Er vertritt einen Sonderstandpunkt, anstatt die Gesamtheit. Aber es drängt sich noch eine andere fundamentale überlegung auf. Der Bürger, der über weittragende wirtschaftliche Fragen mehr als eine pseudoverantwortliche Entscheidung mitfällen will, muß imstande sein, die einzelnen Geschäfte im gesamtökonomischen Zusammenhang zu sehen. Wenn wir im Folgenden von der Sanierung der Bundesbahnen sprechen, so vergesse man nicht, daß man einem Staat eine Milliardenschuld aufwälzt, der durch eine chronische Defizitwirtschaft geschwächt ist, und dem man fortwährend neue schwere Krisenlasten zumutet. Die Entschuldung der Landwirtschaft steht bevor, die Offentlichkeit läßt sich bereits wieder von dem Millionenprojekt einer zufählichen Arbeitsbeschaffungsinitiative faszinieren. Auch das geht in die Hunderte von Millionen. Daneben laufen alle die kantonalen Haushaltungsdefizite auf, und bas Ganze ist von der Volkswirtschaft aufzubringen, sodaß der Bürger auf eine interessante Steuerzukunft gefaßt sein dürfte. Um jede Sonderfrage gruppiert sich eine ausgedehnte Diskuffion, und es besteht die Gefahr, bag man über dem Einzelnen das totale Ausgabenpenorama auf dem Hintergrund einer unerfreulichen Finanzsituation vergißt. Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht: Schulden laffen fich folange akkumulieren, bis der öffentliche Kredit brüchig wird, und das Bolk am Staat verarmt und verfnechtet. Wir berühren hier einen weiteren, allgemein wichtigen Punkt.

Der Staat im Wirtschaftsleben ist ein Fremdkörper. Er entzieht ihm produktive Energien, indem er den ökonomischen Prozeß wirtschaftsfremden oder oft schädlichen Zwecken unterordnet und ihn außbeutet. Damit unstergräbt er von dieser Seite her die Freiheit und letzlich auch die Demoskratie. Die siskalische Umklammerung, die administrative, die Verfassung durchbrechende Wirtschaftsdiktatur der Bürokratie hat unsere Staatsordnung bereits derartig erschüttert, daß eine Entrümpelung der Wirtschaft von staatlichen Eins und Mißgriffen nachgerade zur Daseinsfrage geworsden ist. Wer die Freiheit just dort zerstören möchte, wo sie am nötigsten und sundamentalsten ist, der meint es nicht ehrlich. Und das tut man, wenn der Staat noch mehr überhandnimmt, denn man wird immer mehr Vers

pflichtungen auf die Allgemeinheit überwälzen. Der Bürger fällt in eine eigentliche Untertanenschaft zurück; es entsteht eine neue Schicht Bevorstechtigter, die Träger der Staatsgewalt und ihrer Funktionen: die Behörsden, die Beamten, die in dem Maße verantwortungslos sind als der Bürger zum wehrlosen siskalischen Subjekt wird. Das Volk ist Solidarbürge seines Staates und das ohne jede Rückgriffmöglichkeit, denn wer könnte den allsgewaltigen Staat als Schuldner belangen? Diese Erkenntnis drängt sich angesichts der Bundesbahnsanierung deutlich genug auf. Das einzige Heilsmittel ist die Eingrenzung der öffentlichen Macht. Sonst beseitigt sie das Recht auf freies Privateigentum noch weitgehender und in der Folge alle unsere Grundrechte.

So stehen heute die Dinge tatsächlich, und bevor man in einer öffentlichen Frage Stellung bezieht, muß man sich mit den wichtigsten Elementen
bes historischen Zustandes auseinandersetzen, um im Sinne der Kontinuität des schweizerischen Staatsgedankens zu handeln und die gefühls- und
standesmäßige Einstellung der höheren Kategorie des Landesnutzens einzuordnen. Undernfalls ist man Marionette geschäftiger Drahtzieher oder
verstrickt sich in den Fußangeln der Einzelpunkte und Tagesprobleme. Wir bedürsen einer Politik auf lange Sicht, wir brauchen Lösungen, nicht Erledigungen. Das Lebensgesetz der Schweiz ist die Freiheit — aber
weder als ideologisches Schlagwort, noch als salscher Schein oder toter
Buchstabe, sondern als konkrete Tatsache. Bereits sind wir dem staatssozialistischen Denken zu stark versallen. Darum haben wir versucht, den
Bürger auf den Ernst der Lage ausmerksam zu machen, damit er den Mut
sinde und die Einsicht, gegen diese Zerstörungskräfte sein Beto einzulegen.

* *

So haben wir die Basis geschaffen, auf das ins akute Stadium einstretende Problem der Bundesbahnen einzugehen. Es geht dabei nicht allein um anderthalb Milliarden, es geht um die Demokratie und wird entscheiden, wer Meister ist im Schweizerhaus. Bir behalten bei unseren Darslegungen stets das Gesamte im Auge, eine dem Lande frommende Regeslung ist unser Leitgedanke. Interesselösungen lehnen wir genau so ab, wie wir beschnittene Kompromisse verabscheuen.

Es handelt sich darum, die Erfordernisse einer endgültigen Reorganisation zu erkennen. Zu diesem Zweck klären wir vorerst das materielle Ausmaß der Angelegenheit und ihre wirklichen Gründe ab, die sich hinter den in der Offentlichkeit vorgeschobenen, ofsiziösen Ursachen bisher nicht genügend zur Geltung bringen konnten. Jedermann weiß, daß die Bundesbahnen seit Jahren ein Desizitbetrieb sind. Daran hat man sich nachgerade gewöhnt, daß sich kaum jemand mehr darüber verwundert oder gar empört, wenn man erst jeht mit Sanierungsvorschlägen ernst macht und vor die Käte und das Volk tritt, nachdem die Fehlbeträge astronomisch geworden sind. Man weiß nicht recht, ob man das Phlegma oder bie Großzügigkeit ber Kontrollbehörden und ber Offentlichkeit mehr bestaunen soll.

Bei der Diskuffion über das Warum der S. B. B.-Misere stößt man zunächst auf eine wohlerwogene Auswahl behördlich bewilligter Ursachen. Man findet fie in bundesrätlichen Botschaften, in zahlreichen Beröffentlichungen ber Bahnleitung, sowie in ber Sanierungspropaganda bes von ber Generalbirektion organisierten Pressedienstes. Un erster Stelle figuriert die überzahlung beim Rücktauf, ein einfaches, plausibles, wertvolles Argument, liegt es doch so weit zurück, daß es wenige gibt, die ihm auf den Bahn fühlen. Zusammen mit den niedrigen Tarifen der Borfriegszeit soll das eine Reservebildung verhindert haben. Die Rückschläge im Weltfrieg, die Inflationsverlufte im Ausland, die Autokonkurrenz, besonders aber die Weltwirtschaftstrife und der damit verbundene Berkehrsrückgang bienen zur Beleuchtung und Erklärung der unverschuldeten Notlage ber Bahn. Zur weiteren Entlastung weist man auf die internationale Eisenbahnkrife hin. Wenn schlieglich nirgends die Gisenbahnen rentieren, wäre es doch von den schweizerischen Bundesbahnen zu viel verlangt, eine Ausnahme zu bilden. Überdies erfüllen sie eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe. sie haben der Bolkswirtschaft so weitgehend gedient, daß sie ihr eben fünfzehnhundert Millionen toften.

Der Geist der von den Beteiligten vorgebrachten Begründungen ist eindeutig. Sie lehnen eine wesentliche Selbstverantwortung an der katasstrophalen Lage des Bahnbetriedes ab. Schon die bloße Frage, ob man das Unternehmen nicht doch hätte weniger verlustreich betreiben können, ist unerwünscht. Man war gegen die Macht der Verhältnisse unschuldig, wäscht seine Hände in Unschuld und versucht, das Opfer mundgerechter zu machen. Zweisellos kommt man nicht darum herum. Aber man wird dem Bürger zubilligen, wenn er eine neutrale Sachbelehrung wünscht und sich nicht mit den Plaidoners der Herren W., Bd. und anderer angestellter Bundesbahnjournalisten absindet. Das, was die große Presse in den Leitzartikeln bis dahin verbreitete, war meist Partei. Man würde dem Bolk einen größeren Dienst leisten, unabhängigen Meinungsäußerungen breiteren Raum zu geben. Doch wir wollen hier weder von der Zivilcourage, noch davon sprechen, inwieweit sich auch bei uns der Untertanenverstand, das Leisetreten am unrichtigen Ort, entwickelt haben.

Eingestanden — die Arise hat den Bahnen zugesetzt; aber ist die übrige Wirtschaft, die den Schaden aufzubringen hat, etwa weniger davon bestroffen worden? Sollten nicht gerade die Arisenfolgen ihr gegenüber größte Schonung gebieten, statt einer progressiven Reihe von Belastungen? Außersdem vergesse man nicht: die Bahndesizite waren schon in den Rechnungssjahren vor der Arise vorhanden, die Lage des Unternehmens hätte schon damals zur Vorsicht und zur sparsamsten Geschäftssührung gemahnt. Daß die Arise der Bahn so zugesetzt hat, liegt nicht nur in der Arise selbst, sondern darin, daß man weiterwirtschaftete, als bestünde sie nicht. Die

Bundesbahnen organisierten sich nicht auf Grund ihrer eigenen Finanzsituation und einer vorschauenden Geschäftsführung. Sie lebten im hinblick auf die Staatsgarantie auf zu großem Fuß und versäumten die rechtzeitige Anpassung. Deshalb muß man des übels Wurzel anderswo suchen, und da hat die Generalbirektion ebenfalls einen gebrauchsfähigen Grund: die sogenannte überzahlung beim Rückfauf. Als überschuß des Rückfaufpreises über die Anlagekosten bezeichnet man einen Betrag von 113,7 Millionen. Mit den aufgelaufenen Zinsen zu $3\frac{1}{2}$ % beliefe sich die Schädigung ber S. B. B. auf rund 225,3 Millionen. Trop eines Schutwalls von Dottordissertationen hält dieses Direktionsargument der vernünftigen überlegung nicht stand. Der Bund mar für den Rücktauf an den Wortlaut der Ronzessionen und damit an gang bestimmte Rechtsnormen gebunden. Ohne Rechtsbruch hätte er die Bahnen nicht billiger erwerben können. Es ist bezeichnend für die heutige Denkweise, ihm baraus einen Vorwurf machen zu wollen. Der Bund hat zudem felber die Rauffumme angeboten und naturgemäß so niedrig als möglich gehalten. Die Privatgesellschaften, benen man den Rückfauf aufzwang, durften zumindest verlangen, die Bestimmungen der Konzessionen beobachtet zu sehen. Der Umstand, daß 1901 bis 1903 — für die Gotthardbahn 1909 — hundert Millionen mehr bezahlt wurden, als die Botschaft von 1897 angab, ist keine überzahlung, sondern beruhte auf dem tommerziellen Mehrwert der Bahnen. Damals warfen viele Bahnen mehr als 5 % ab; das follte man nicht vergessen. Die Gotthardbahn beispielsweise war ein ausgesprochen blühendes Unternehmen. Der Auftauf durch den Staat erschien demzufolge als ein unbestreitbar gutes Geschäft. Die Verkehrsentwicklung unmittelbar nach ber Verstaatlichung bestätigte ben Optimismus. Der Verkehr nahm bei niedrigen Tarifen ununterbrochen zu. Bon den elf ersten Jahren des Staatsbetriebs brachten nur vier einen Fehlbetrag von 10,4 Millionen gegenüber sieben guten Sahren mit einem überschuß von 33,2 Millionen. Es ift nicht einzusehen, daß mit einem Mal der Rudfaufspreis, der fich erfahrungsgemäß aus den Betriebsergebnissen kaufmännisch gerechtfertigt hatte, für die Sunden und die ungünstigen Ginflusse späterer Epochen verantwortlich sein sollte. Die Entwicklung der Anlagekosten war übrigens unter der ersten Berwaltung unbestreitbar normal. Zwischen 1903 und 1913 stiegen sie um-510 Millionen, worin noch 177,8 Millionen für den Rücktauf der Gotthardbahn enthalten sind. Die Zunahme des Baukontos beläuft sich in Tat und Wahrheit auf 32,5 Millionen und das ist durchschnittlich nicht zu viel, besonders nicht im Vergleich zur späteren Baupraxis. Bis 1920 wuchs das Anlagekonto von 1425,2 Millionen auf 1797,7 Millionen; 1935 betrug es bereits 2779,2 Millionen. Der größte Unstieg fällt somit in die Zeit der gegenwärtigen Generalbirektion, in eine Epoche beängstigender Fehlbeträge. Man verfteht nicht gang, wie aus diesen Rreisen die Tüchtigkeit, die Unantastbarkeit ber Rücktaufsmänner - man bente an Bundesrat Zemp und an Direktor Weißenbach — angezweiselt wird. Die genauere Begründung

ber überzahlungsthese ist übrigens widerspruchsvoll und in den Zahlensberechnungen oft recht hypothetisch. Und endlich, weshalb unterließen es die Vertreter dieser Ansicht von allem Ansang an, nicht erst jetzt, an dieser Stelle mit der fruchtbaren Kritik einzusetzen? Warum tischt die Direktion dreißig Jahre nachher ein Argument auf, das ihr schon längst hätte bestannt sein dürsen, nachdem die Anlage einen Umfang angenommen hat, der einen Vergleich mit dem Zustand im Moment des Kückauss kaum mehr zuläßt? Den oberflächlichen Beobachter mag die überzahlungssage beeinsdrucken. Kückt man ihr auf den Leib, so schwindet ihr Nimbus, und man erkennt sie als eine geschickt verbreitete Entlastungssegende.

Ebensowenig ist der Hinweis auf die ausländische Eisenbahnn ot unbesehen zu schlucken, um so weniger, als die Bahnseite überall dort die Vergleichsbasis mit dem Ausland ablehnt, wo sie zu ihren Ungunsten wirkt. Wir machen barauf aufmerksam, daß es etwas anderes ist, wenn bie frangosischen Bahnen vom Staat namhafte Buschüsse zur Berftellung bes finanziellen Gleichgewichts erhalten. Die französischen Gesellschaften zahlen Steuern; die schweizerischen Bundesbahnen dagegen find vollstänbig steuerfrei. Sie leisten bem Bistus nicht nur gar nichts, sondern sie beschenken ihn mit einer Milliardenschuld. Ferner fallen die französischen Bahnen nach einer bestimmten Anzahl von Jahren automatisch an den Staat, ohne besonderen Rückfauf. Und in diesem Zusammenhang möchten wir die guten Erfahrungen nicht unerwähnt lassen, welche man in Amerika mit energischen Tarifreduktionen gemacht hat. Trot des anfänglichen Widerstandes der großen Gesellschaften hat die Sandelskommission ber Bereinigten Staaten die Tarifanfate von 3,6 Cents für die Meile auf 2 Cents und die Pullmann übertage von 4 Cents auf 3 Cents herabgedrückt. Der Entscheid trat am 2. Juni 1936 in Kraft. Das Ergebnis war, daß die Bruttoeinnahmen, die im Mai noch 80,7 Millionen betragen hatten, auf 88,9, bis im August auf 104,3 Millionen stiegen. Warum findet man solche Magnahmen bei uns nicht nachahmenswert?

Auf der Suche nach Sündenböcken erwies sich auch die Post als dankbares Objekt. Die S. B. B. rechnet ihr vor, sie hätte in den letzen dreißig Jahren 150 Millionen mehr einnehmen können, wenn das Gesetz die Post nicht unverhältnismäßig begünstigt hätte.

Auch diese Klage halten wir für versehlt. Jedenfalls ist sie kurzsichtig und will ein übel heilen, indem sie ein anderes hervorruft. Post und Eisenbahn sind beides Staatsbetriebe, die zulasten oder zugunsten der Bundesekasse ausse demnach absolut gewonnen, wenn die Bundesbahnen der Post durch höhere Tarise für das beförderte Postgut ihren überschuß, den die Post jährlich an die Staatskasse absührt, wegnähmen? Der Kampf der beiden Staatsunternehmungen rückt die Sanierungsmentalität der S. B. B. nicht in ein vorteilhaftes Licht. Die Generaldirektion berechnet der Post nach allgemeinen Tarisansähen für das Fahrplanjahr 1933/1934 eine Gesamtfracht von 31,8 Millionen, viermal mehr als die Post der

Bahn wirklich bezahlt hat. Den auf nicht ganz reellen Grundlagen talfulierten Betrag - die Bahn feste zum Beispiel überhöhte Ladegewichte ein — verringert man immerhin auf 20,3 Millionen. Müßte die Post der Bahn soviel leiften, so murbe fie ber Staatstaffe nichts mehr abgeben können. Der eine Staatsbetrieb fteht, wie wir sehen, nicht an, zur Berbesserung seiner Rechnungsergebnisse einen anderen ebenfalls auf die abschüssige Bahn zu treiben, ohne daß ihm dadurch wesentlich geholfen wäre. Den Schaben trüge naturgemäß die Allgemeinheit. Wie man gegen die Birtschaft gesinnt ist, beweist folgender Sat aus einem Bericht der Generalbirektion vom Januar 1935. Die überschüffe der Post, so wird dort dargetan, könnten in der öffentlichen Meinung leicht zu einem Druck auf die Bosttagen führen. "Einer solchen Schwächung bes Fiskus", heißt es weiter, "kann durch eine höhere Bergütung der Post für die Leiftungen der Bundesbahnen sehr wirksam begegnet werden, was zweifellos im allgemeinen Bundesintereffe liegt." Solche Logit fällt unter ben Begriff des fistalökonomischen Berhältnisschwachsinns. Nationalökonomische überlegungen muffen hier verstummen. Unwillfürlich denkt man an ein Tier, das sich am eigenen Schwanz aufzufressen beginnt, nicht zu reden von der demokratisch-patriotiichen Moral solchen Denkens. Nach außen hin aber steht man im bulbenben Dienst des Bolksganzen und kommt vor lauter Dienen nicht zum Berdienen. Angesichts einer so weitgetriebenen reservatio mentalis wird man gegenüber ben offiziellen Gründen der Bundesbahnmisere immer mißtrauischer!

Unsere Untersuchung führt uns weiter zur überprüfung der Rurve der Bertehrseinnahmen, die den Ginfluß des Rrieges, der Autotonfurrenz und ber Wirtschaftstrife einigermaßen veranschaulichen sollen. Nun sieht es mit der Einnahmeseite gar nicht so schlimm aus, wie man mahrhaben möchte. 1913 wurden 91,6 Millionen Personen und 14,6 Millionen Gütertonnen, 1934 — in einem unbestrittenen Krisenjahr — 114,3 Millionen Bersonen und 14.98 Millionen Gütertonnen befördert. Rimmt man zum Bergleich das Jahr 1925, so kommt man auf 101,8 Millionen Bersonen und 16,4 Millionen Gütertonnen. Die Transporteinnahmen belaufen sich 1913 auf 203,8 Millionen Franken bei Vorkriegstarifen, 1934 auf 321,3 Millionen Franken, das heißt um 57,6 % mehr. 1925 stiegen die Transporteinnahmen gegenüber 1913 um 77,6 %. Ein anderes Bild zeigen bie Betriebsausgaben. 1913 betrugen fie 247,5 Millionen, 1925 276,1 Millionen. Sie stiegen, wieder auf bas Jahr 1913 hin verglichen bis 1934 um rund 74 %, bis 1925 um 94 %. Mit andern Worten heißt bas: nicht bie äußeren Umstände tragen die Hauptschuld am gegenwärtigen Zustand der Bundesbahnen, sondern das innere Verhalten des Betriebes gegenüber seinen Lasten. In der Unnachgiebigkeit der Ausgaben erkennt man bes ständigen hinausschieben ber Sanie-Pudels Rern, im rung, die in einem früheren Zeitpunkt wesentlich leichter und billiger gewesen ware. Die Bundesbahnen haben im Bertrauen auf die Staats= garantie jahrelang über die Verhältnisse gewirtschaftet. Die Berwaltung

behauptet freilich, alles zur Senkung der Ausgaben unternommen zu haben. Sie war auch imstande, in sechs Jahren, von 1929 bis 1935, ihre Betriebsausgaben um 14,5 % zu senken. Im Bergleich zu den amerikanischen Bahnen, von denen einzelne in halb so viel Zeit ihre reinen Transportkosten
um 40 bis 50 % herabdrückten, ist das allerdings nicht überwältigend.
Zwischen 1913 und 1935 nahmen die Gesamtausgaben der schweizerischen
Bundesbahnen um 76,8 % zu, die Auswendungen für das Personal erhöhten
sich troß starker Abnahme des zahlenmäßigen Bestandes um 92,3 %, der
Zinsendienst vollends wuchs ganze 136,44 %. Insolgedessen häuften sich
die Fehlbeträge, die Tarise konnten nicht generell erniedrigt werden, wodurch die Wettbewerdssähigkeit des Betriebs geschädigt und beeinträchtigt
wurde. (Schluß solgt.)

Deutsch=Schweizerische Freundschaft im Geistes= leben.¹⁾

Bon Emil Staiger.

ir haben uns zu einer unzeitgemäßen Betrachtung versammelt. Und wir sind entschlossen, diese Betrachtung auch in jedem Sinn unzeitsgemäß durchzuführen. Es ist nämlich nicht die Rede von dem, was heute die Gemüter erregt, wenn das Berhältnis zwischen Deutschland und der Schweiz zur Sprache kommt. Sondern es ist die Rede von einer Freundschaft, die Jahrhunderte galt und heute wertvoll ist wie je, von der Freundschaft des schweizerischen Geistes mit dem deutschen Geist, die jenseits der Beitgeschichte wirkt, deren Segen wir genießen, ob wir sie nun verleugnen oder ob wir sie wissen und gestehen.

Schon viel ist darüber geredet worden. Und ich kann nicht hoffen, sehr viel Neues zu dem längst Gesagten und Bekannten beizutragen. Es ist uns auch nicht darum zu tun. Sondern wir halten es nur für wichtig, eben jetzt zu wiederholen, was früher selbstverständlich schien, was G. Kellers und C. F. Mehers überzeugung war, was wir aus dem schweiszerischen Geistesleben niemals tilgen können, ohne uns selber aufzugeben. Bir meinen es nicht anders als so, wie wenn ein Deutscher und ein Schweizer sich von einer aufgeregten politischen Diskussion zurückziehen und in der Stille, am User des Sees vielleicht bei einem Glase Wein von der alten Liebe sprechen, die ihre eigene, im tiessten unansechtbare Wahrsheit hat. Beide können nicht viel sagen, was der andere noch nicht wüßte. Aber es tut wohl, gerade jetzt, in ruhigem Gespräch, köstlicher, von den meisten nur vergessener Dinge zu gedenken.

¹⁾ Vortrag, gehalten am 21. Mai auf Einladung der Deutschen Studentenschaft in Zürich.