

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: 05.04.2026

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 Verfahrens zu beantragen und die Deutschen darin nur eine Minderheit darstellen. Deshalb soll jetzt den nach dem Volksschutzgesetz gebildeten Verbänden und damit dem Sprecher das Antragsrecht eingeräumt und dadurch die auf diese Überprüfung gerichtete Verheißung der Verfassung verwirklicht werden. Auch dieser Ausbau steht im Einklang mit der Verfassung, welche die Regelung des Antragsrechtes der einfachen Gesetzgebung überlassen hat.

Diese Ausführungen zeigen, daß sämtliche Entwürfe nur der Verwirklichung der großen Grundgedanken der Verfassung dienen und sich aufs engste an die in ihr vorgesehenen Einrichtungen anlehnen. Es sind also tatsächlich Durchführungsgesetze zur Verfassung. Sie sollen ein *I n s t r u m e n t* des *i n n e r e n F r i e d e n s* werden. Sie sollen das friedliche Zusammenleben der verschiedenen Nationen des Staates auf Grund der Erfahrungen eines Jahrtausends ermöglichen. Selbstverständlich wird es zur Erreichung dieses Zieles noch weiterer Gesetze bedürfen. Die eingebrachten Gesetzentwürfe sollen nur ein *A u s g a n g s p u n k t* sein. In ihrer Ausbaufähigkeit aber liegt ein besonderer Vorzug. Sie werden die Möglichkeit geben, auf allen Gebieten, die das Lebensinteresse der Nation berühren, fortzuschreiten und doch immer im Rahmen der Verfassung zu bleiben, denn die Grundlage für alle künftigen gesetzlichen Neuerungen ist schon durch sie gegeben. Nicht starre Gesetze, sondern eine gesunde Dynamik ist dabei unerläßlich. Die Grundlage aber muß die erforderliche Festigkeit aufweisen, damit durch das verständnisvolle Zusammenwirken der beiden Richtungen des menschlichen Denkens, der dynamischen und statischen Betrachtungsweise, die glückliche Entwicklung der Zukunft gewährleistet wird.

Die schweizerischen Bundesbahnen ein politisches Problem.

Von Arthur Mosjonnier.

I.

Nicht 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 Rahmen laufender Geschäfte. Wir stehen vor der Notwendigkeit der Gesamtkliquidation des Zurückliegenden und machen uns an den begangenen

Fehlern mitschuldig, wenn wir uns aus Lässigkeit, Eigennutz oder mangelnder Einsicht den sachlich richtigen, endgültigen Lösungen entziehen. In einer Schicksalswende wirkend, sind wir in hohem Maße beauftragt, neue Wege 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 dem gegenseitigen Verhältnis dieser beiden Sphären entscheidet sich das Schicksal der Demokratie. Hier sind die Wandlungskräfte am Werk, und es kommt sehr darauf 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, denn einerseits gestalten sich die Probleme unserer Gesetzgebung immer unübersichtlicher, weitreichender und spitzfindiger. Auf der andern Seite vollzieht sich eine Horizontverengung durch die Überhandnahme der juristischen, technischen Einzelheiten, was die politischen Energien in erbitterten Sachdiskussionen zerseht, verbraucht und die Bildung eines demokratischen Allgemeinwillens verunmöglichlicht. Die tatsächliche Entschlußfassung geschieht auf der Grundlage interessierter, eingearbeiteter Parteigruppen. Absolut betrachtet, zerbirnst die Einheit des tragenden Volkskörpers und die Demokratie stirbt. Schon große Reiche sind diesen Weg gegangen.

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

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

nur begrenzt, sondern ausgehöhlt. Man wird uns entgegen, es sei nichts anderes übrig geblieben, die Kompliziertheit der jeweiligen Vorlagen, die Staatsraison, die sachliche Unzuständigkeit des Volkes hätten die Ausschaltung der ordentlichen Gesetzgebung zwangsläufig mit sich gebracht. Diese Schlußfolgerung ist scheinbar richtig und unwiderlegbar; tatsächlich ist sie falsch oder verkehrt. Sie führt zur Abkehr vom schweizerischen Staatsgedanken, zum verfassunglosen Zustand, zur Allgewalt des Staates und der ihn beherrschenden Machtgruppe. Der an der Oberfläche oder vom Standpunkt der Bequemlichkeit Urteilende mag unsere neuesten politischen Gewohnheiten für unabänderlich 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 widerstehen. Wer sich nicht gegen diese unseren politischen Prozeß bestimmenden Kräfte anstremmt, leistet der Zerstörung der Demokratie Vorschub. Der einzig wirkungsvolle Ausweg aus dieser Situation, die Bewahrung unserer Demokratie, ist die Eindämmung der öffentlichen Funktionen, der Abbau des Staates. Das Postulat mag unzeitgemäß lauten, für die Schweiz aber ist es unerläßlich, es sei denn, man finde sich mit einer Abkehr von der hergebrachten politischen Struktur, mit einer Wandlung des föderalistischen Volksstaates ab. Die Demokratie muß einfach bleiben, übersichtlich, begreifbar für die 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 setzen und sie dort, wo sie unumgänglich ist, nur in den Schranken des Rechtsstaates annehmen. Darüber hinaus täte eine Beschränkung des öffentlichen Machtbereiches not. Ebenso wichtig ist fernerhin, daß der Staat in den Aufgabekreisen, die ihm inhaltlich wesensfremd sind, in denen er sich nichtsdestoweniger unwiderruflich festgesetzt hat, sich den von ihm übernommenen Funktionen anpasse. Mit andern Worten heißt das: die vom Staat übernommenen Wirtschaftszweige sollen so betrieben werden, 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 Zwecken.

Eine Reihe mächtiger Parteien und Gruppierungen versucht gegenwärtig auf dem Umweg über den Staat, unter Mißbrauch seiner obersten Befehlsgewalt, unter Verfälschung des Staatssinns, die noch frei gebliebenen Zonen allmählich zu verknechten, um den Produktionsapparat ihren Machtzielen dienstbar zu machen. Diese Tendenzen erfahren vom Staate, der selber ein Machtfaktor 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 fest. 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 Gedankens, eines Koordinatensystems zur politischen Meinungsbildung und Willensäußerung. Ungeachtet der bevorstehenden Entscheidungen ist allerdings noch ein weiterer Faktor notwendig: rücksichtslose Ehrlichkeit, reelle Sachlichkeit in der Aufklärung der öffentlichen Meinung über die jeweilige Materie. Bedauerlicherweise genügen die offiziellen Verlautbarungen nicht mehr. Der Staat ist meistens Partei und damit unzuverlässig, weil voreingenommen, neuerdings 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 mitfälligen 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 Öffentlichkeit läßt sich bereits wieder von dem Millionenprojekt einer zusätzlichen Arbeitsbeschäftigungsinitiative faszinieren. Auch das geht in die Hunderte von Millionen. Daneben laufen alle die kantonalen Haushaltsdefizite auf, und das Ganze ist von der Volkswirtschaft aufzubringen, sodaß der Bürger auf eine interessante Steuerzukunft gefaßt sein dürfte. Um jede Sonderfrage gruppiert sich eine ausgedehnte Diskussion, und es besteht die Gefahr, daß man über dem Einzelnen das totale Ausgabenpanorama auf dem Hintergrund einer unerfreulichen Finanzsituation vergißt. Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht; Schulden lassen sich solange akkumulieren, bis der öffentliche Kredit brüchig wird, und das Volk am Staat verarmt und verknechtet. 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 ausbeutet. Damit untergräbt er von dieser Seite her die Freiheit und letztlich auch die Demokratie. Die fiskalische Umklammerung, die administrative, die Verfassung durchbrechende Wirtschaftsdiktatur der Bürokratie hat unsere Staatsordnung bereits derartig erschüttert, daß eine Entrümpelung der Wirtschaft von staatlichen Ein- und Mißgriffen nachgerade zur Daseinsfrage geworden ist. Wer die Freiheit just dort zerstören möchte, wo sie am nötigsten und fundamentalsten ist, der meint es nicht ehrlich. Und das tut man, wenn der Staat noch mehr überhandnimmt, denn man wird immer mehr Ver-

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

So stehen heute die Dinge tatsächlich, und bevor man in einer öffentlichen Frage Stellung bezieht, muß man sich mit den wichtigsten Elementen des 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. Andernfalls ist man Marionette geschäftiger Drahtzieher oder verstrickt sich in den Fußangeln der Einzelpunkte und Tagesprobleme. Wir bedürfen einer Politik auf lange Sicht, wir brauchen Lösungen, nicht Erledigungen. Das Lebensgesetz der Schweiz ist die Freiheit — aber weder als ideologisches Schlagwort, noch als falscher Schein oder toter Buchstabe, sondern als konkrete Tatsache. Bereits sind wir dem staatssozialistischen Denken zu stark verfallen. Darum haben wir versucht, den Bürger auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen, damit er den Mut finde und die Einsicht, gegen diese Zerstörungskräfte sein Veto einzulegen.

* * *

So haben wir die Basis geschaffen, auf das ins akute Stadium eintretende 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. Wir behalten bei unseren Darlegungen stets das Gesamte im Auge, eine dem Lande frommende Regelung 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 Öffentlichkeit vorgeschobenen, offiziellen Ursachen bisher nicht genügend zur Geltung bringen konnten. Jedermann weiß, daß die Bundesbahnen seit Jahren ein Defizitbetrieb sind. Daran hat man sich nachgerade gewöhnt, daß sich kaum jemand mehr darüber verwundert oder gar empört, wenn man erst jetzt mit Sanierungsvorschlägen ernst macht und vor die Räte und das Volk tritt, nachdem die Fehlbeträge astronomisch geworden sind. Man weiß nicht recht, ob man das Phlegma oder

die Großzügigkeit der Kontrollbehörden und der Öffentlichkeit mehr bestaunen soll.

Bei der Diskussion über das Warum der S. B. B.-Misere stößt man zunächst auf eine wohlwogene Auswahl behördlich bewilligter Ursachen. Man findet sie in bundesrätlichen Botschaften, in zahlreichen Veröffentlichungen der Bahnleitung, sowie in der Sanierungspropaganda des von der Generaldirektion organisierten Pressedienstes. An erster Stelle figuriert die *Überzahlung beim Rückkauf*, ein einfaches, plausibles, wertvolles Argument, liegt es doch so weit zurück, daß es wenige gibt, die ihm auf den Zahn fühlen. Zusammen mit den niedrigen Tarifen der Vorkriegszeit soll das eine Reservebildung verhindert haben. Die Rückschläge im Weltkrieg, die Inflationsverluste im Ausland, die Auto konkurrenz, besonders aber die Weltwirtschaftskrise und der damit verbundene Verkehrsrückgang dienen zur Beleuchtung und Erklärung der unverschuldeten Notlage der Bahn. Zur weiteren Entlastung weist man auf die internationale Eisenbahnkrise hin. Wenn schließlich nirgends die Eisenbahnen rentieren, wäre es doch von den schweizerischen Bundesbahnen zu viel verlangt, eine Ausnahme zu bilden. Überdies erfüllen sie eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe. sie haben der Volkswirtschaft so weitgehend gedient, daß sie ihr eben fünfzehnhundert Millionen kosten.

Der Geist der von den Beteiligten vorgebrachten Begründungen ist eindeutig. Sie lehnen eine wesentliche Selbstverantwortung an der katastrophalen Lage des Bahnbetriebes 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. Zweifellos kommt man nicht darum herum. Aber man wird dem Bürger zubilligen, wenn er eine *neutrale Sachbelehrung* wünscht und sich nicht mit den Plaidoyers der Herren W., Bd. und anderer angestellter Bundesbahnjournalisten abfindet. Das, was die große Presse in den Zeitartikeln bis dahin verbreitete, war meist Partei. Man würde dem Volk 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 Krise hat den Bahnen zugesetzt; aber ist die übrige Wirtschaft, die den Schaden aufzubringen hat, etwa weniger davon betroffen worden? Sollten nicht gerade die Krisenfolgen ihr gegenüber größte Schonung gebieten, statt einer progressiven Reihe von Belastungen? Außerdem vergesse man nicht: die Bahn defizite waren schon in den Rechnungsjahren vor der Krise vorhanden, die Lage des Unternehmens hätte schon damals zur Vorsicht und zur sparsamsten Geschäftsführung gemahnt. Daß die Krise der Bahn so zugesetzt hat, liegt nicht nur in der Krise 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 Generaldirektion ebenfalls einen gebrauchsfähigen Grund: die sogenannte Überzahlung beim Rückkauf. Als Überschuß des Rückkaufpreises über die Anlagekosten bezeichnet man einen Betrag von 113,7 Millionen. Mit den aufgelaufenen Zinsen zu $3\frac{1}{2}$ % belief sich die Schädigung der S. B. B. auf rund 225,3 Millionen. Trotz eines Schutzwalls von Doktordissertationen hält dieses Direktionsargument der vernünftigen Überlegung nicht stand. Der Bund war für den Rückkauf an den Wortlaut der Konzessionen und damit an ganz bestimmte Rechtsnormen gebunden. Ohne Rechtsbruch hätte er die Bahnen nicht billiger erwerben können. Es ist bezeichnend für die heutige Denkweise, ihm daraus einen Vorwurf machen zu wollen. Der Bund hat zudem selber die Kaufsumme angeboten und naturgemäß so niedrig als möglich gehalten. Die Privatgesellschaften, denen man den Rückkauf 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 kommerziellen Mehrwert der Bahnen. Damals warfen viele Bahnen mehr als 5 % ab; das sollte man nicht vergessen. Die Gotthardbahn beispielsweise war ein ausgesprochen blühendes Unternehmen. Der Aufkauf durch den Staat erschien demzufolge als ein unbestreitbar gutes Geschäft. Die Verkehrsentwicklung unmittelbar nach der Verstaatlichung bestätigte den Optimismus. Der Verkehr nahm bei niedrigen Tarifen ununterbrochen zu. Von den elf ersten Jahren des Staatsbetriebs brachten nur vier einen Fehlbetrag von 10,4 Millionen gegenüber sieben guten Jahren mit einem Überschuß von 33,2 Millionen. Es ist nicht einzusehen, daß mit einem Mal der Rückkaufspreis, der sich erfahrungsgemäß aus den Betriebsergebnissen kaufmännisch gerechtfertigt hatte, für die Sünden und die ungünstigen Einflüsse späterer Epochen verantwortlich sein sollte. Die Entwicklung der Anlagekosten war übrigens unter der ersten Verwaltung unbestreitbar normal. Zwischen 1903 und 1913 stiegen sie um 510 Millionen, worin noch 177,8 Millionen für den Rückkauf 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 Anstieg fällt somit in die Zeit der gegenwärtigen Generaldirektion, in eine Epoche beängstigender Fehlbeträge. Man versteht nicht ganz, wie aus diesen Preisen die Tüchtigkeit, die Unantastbarkeit der Rückkaufsmänner — man denke an Bundesrat Zemp und an Direktor Weißenbach — angezweifelt wird. Die genauere Begründung

der Überzahlungsthese ist übrigens widerspruchsvoll und in den Zahlenberechnungen oft recht hypothetisch. Und endlich, weshalb unterließen es die Vertreter dieser Ansicht von allem Anfang an, nicht erst jetzt, an dieser Stelle mit der fruchtbaren Kritik einzusetzen? Warum tipt die Direktion dreißig Jahre nachher ein Argument auf, das ihr schon längst hätte bekannt sein dürfen, nachdem die Anlage einen Umfang angenommen hat, der einen Vergleich mit dem Zustand im Moment des Rückkaufs kaum mehr zuläßt? Den oberflächlichen Beobachter mag die Überzahlungssage beeindrucken. Rückt man ihr auf den Leib, so schwindet ihr Nimbus, und man erkennt sie als eine geschickt verbreitete Entlastungslegende.

Ebensowenig ist der Hinweis auf die ausländische Eisenbahnnot 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 darauf aufmerksam, daß es etwas anderes ist, wenn die französischen Bahnen vom Staat namhafte Zuschüsse zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts erhalten. Die französischen Gesellschaften zahlen Steuern; die schweizerischen Bundesbahnen dagegen sind vollständig steuerfrei. Sie leisten dem Fiskus 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 Rückkauf. Und in diesem Zusammenhang möchten wir die guten Erfahrungen nicht unerwähnt lassen, welche man in Amerika mit energischen Tarifreduktionen gemacht hat. Trotz des anfänglichen Widerstandes der großen Gesellschaften hat die Handelskommission der Vereinigten Staaten die Tarifansätze 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 Maßnahmen 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 letzten dreißig Jahren 150 Millionen mehr einnehmen können, wenn das Gesetz die Post nicht unverhältnismäßig begünstigt hätte.

Auch diese Klage halten wir für verfehlt. Jedenfalls ist sie kurzichtig und will ein Übel heilen, indem sie ein anderes hervorruft. Post und Eisenbahn sind beides Staatsbetriebe, die zulasten oder zugunsten der Bundeskasse gehen. Was wäre demnach absolut gewonnen, wenn die Bundesbahnen der Post durch höhere Tarife für das beförderte Postgut ihren Überschuß, den die Post jährlich an die Staatskasse abführt, 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 Tarifansätzen 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 realen Grundlagen kalkulierten Betrag — die Bahn setzte zum Beispiel überhöhte Ladegewichte ein — verringert man immerhin auf 20,3 Millionen. Müßte die Post der Bahn soviel leisten, so würde sie der Staatskasse nichts mehr abgeben können. Der eine Staatsbetrieb steht, wie wir sehen, nicht an, zur Verbesserung seiner Rechnungsergebnisse einen anderen ebenfalls auf die abschüssige Bahn zu treiben, ohne daß ihm dadurch wesentlich geholfen wäre. Den Schaden trüge naturgemäß die Allgemeinheit. Wie man gegen die Wirtschaft gesinnt ist, beweist folgender Satz aus einem Bericht der Generaldirektion vom Januar 1935. Die Überschüsse der Post, so wird dort dargetan, könnten in der öffentlichen Meinung leicht zu einem Druck auf die Posttaxen führen. „Einer solchen Schwächung des Fiskus“, heißt es weiter, „kann durch eine höhere Vergütung der Post für die Leistungen der Bundesbahnen sehr wirksam begegnet werden, was zweifellos im allgemeinen Bundesinteresse liegt.“ Solche Logik fällt unter den Begriff des fiskalökonomischen Verhältnischwachsinn. Nationalökonomische Überlegungen müssen hier verstummen. Unwillkürlich denkt man an ein Tier, das sich am eigenen Schwanz aufzufressen beginnt, nicht zu reden von der demokratisch-patriotischen Moral solchen Denkens. Nach außen hin aber steht man im duldbaren Dienst des Volksganzen und kommt vor lauter Dienen nicht zum Verdienen. Angesichts einer so weitgetriebenen reservatio mentalis wird man gegenüber den offiziellen Gründen der Bundesbahnmisere immer mißtrauischer!

Unsere Untersuchung führt uns weiter zur Überprüfung der Kurve der Verkehrsleistungen, die den Einfluß des Krieges, der Autokonkurrenz und der Wirtschaftskrise einigermaßen veranschaulichen sollen. Nun sieht es mit der Einnahmeseite gar nicht so schlimm aus, wie man wahrhaben möchte. 1913 wurden 91,6 Millionen Personen und 14,6 Millionen Gütertonnen, 1934 — in einem unbestrittenen Krisenjahr — 114,3 Millionen Personen und 14,98 Millionen Gütertonnen befördert. Nimmt man zum Vergleich das Jahr 1925, so kommt man auf 101,8 Millionen Personen 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 die Betriebsausgaben. 1913 betrug sie 247,5 Millionen, 1925 276,1 Millionen. Sie stiegen, wieder auf das Jahr 1913 hin verglichen bis 1934 um rund 74 %, bis 1925 um 94 %. Mit andern Worten heißt das: nicht die 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 den Pudels Kern, im ständigen Hinausschieben der Sanierung, die in einem früheren Zeitpunkt wesentlich leichter und billiger gewesen wäre. Die Bundesbahnen haben im Vertrauen auf die Staatsgarantie jahrelang über die Verhältnisse gewirtschaftet. Die Verwaltung

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 Vergleich 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 Aufwendungen für das Personal erhöhten sich trotz starker Abnahme des zahlenmäßigen Bestandes um 92,3 %, der Zinsendienst vollends wuchs ganze 136,44 %. Infolgedessen häuften sich die Fehlbeträge, die Tarife konnten nicht generell erniedrigt werden, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Betriebs geschädigt und beeinträchtigt wurde. (Schluß folgt.)

Deutsch-Schweizerische Freundschaft im Geistesleben.¹⁾

Von Emil Staiger.

Wir haben uns zu einer unzeitgemäßen Betrachtung versammelt. Und wir sind entschlossen, diese Betrachtung auch in jedem Sinn unzeitgemäß durchzuführen. Es ist nämlich nicht die Rede von dem, was heute die Gemüter erregt, wenn das Verhältnis 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 Zeitgeschichte 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. Meyers Überzeugung war, was wir aus dem schweizerischen Geistesleben niemals tilgen können, ohne uns selber aufzugeben. Wir 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 Ufer des Sees vielleicht bei einem Glase Wein von der alten Liebe sprechen, die ihre eigene, im tiefsten unanfechtbare Wahrheit 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.