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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 24 (1944-1945)

Heft: 12

Artikel: Rückblick auf den 21. Januar 1945 : Betrachtungen und Bemerkungen zu einer Volksabstimmung

Autor: Erhard, Gustav

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159219

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: 13.02.2026

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

Rückblick auf den 21. Januar 1945

Betrachtungen und Bemerkungen zu einer Volksabstimmung

Von **Gustav Erhard**

1. Die Ausgangslage

Am 5. Oktober 1944 konnte das „Aktionskomitee für die Reorganisation der SBB" bei der Bundeskanzlei 35 493 gültige Unterschriften des Referendums gegen das schweizerische Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 einreichen. Knapp 14 Tage später wurde bekannt, daß die Abstimmung über die Sanierungsvorlage bereits am 21. Januar 1945 stattfinden werde.

Das von Ständerat Albert Pictet, Genf, präsidierte Aktionskomitee, das bereits das Referendum durchgeführt hatte, leitete den Kampf der Gesetzesgegner. Auf Seiten der Befürworter bildeten sich zwei Ausschüsse: Ein überparteiliches Komitee unter dem Vorsitz von Ständerat Mouttet und ein „Komitee der Arbeiter und Angestellten" unter dem Präsidium von Nationalrat Leuenberger. Hinter letzterem stand unzweifelhaft das Aktionszentrum des Eisenbahnerverbandes und seines Generalsekretärs Bratschi. Dazu traten in allen Landesteilen befürwortende kantonale Komitees, welche die Aufklärung der Öffentlichkeit im engeren Rahmen des Kantonsgebietes übernahmen und dabei von zahlreichen prominenten Persönlichkeiten ihrer Gegend unterstützt wurden. Den Gesetzesgegnern standen lediglich in fünf Kantonen derartige lokale Aktionsgruppen zur Verfügung. Die Propaganda dieser das Gesetz befürwortenden Komitees wurde ergänzt durch die Werbung der Parteien und ihrer Presse sowie zahlreicher Wirtschaftsverbände und ihrer Fachblätter. Sämtliche politischen Parteien mit Ausnahme der liberalen kantonalen Parteien von Genf, Neuenburg und Waadt sprachen sich — in großer Mehrheit einstimmig — für die Unterstützung der Vorlage aus. Auch alle bedeutenden Wirtschaftsgruppen mit Ausnahme einiger kantonaler Handelskammern beschlossen Zustimmung zum Bundesbahngesetz. Die am Automobilverkehr interessierten Verbände standen bis auf den „Automobilclub der Schweiz", der die Verwerfungsparole ausgab, Gewehr bei Fuß und beschlossen Stimmfreigabe. Begründet wurde diese unentschiedene Haltung mit der Feststellung, daß das Sanierungsgesetz die Interessen des Straßenverkehrs nicht direkt berühre. Die Zukunft wird zeigen, ob man sich hier nicht einer sehr folgenschweren Täuschung hingegeben hat.

2. Die Abstimmungspropaganda

Die im obigen Abschnitt skizzierte Konstellation spiegelte sich deutlich in der Abstimmungspropaganda wieder. Den Befürwortern des Bundesbahngesetzes standen Text- und Inseratenteil der gesamten Presse vom großen Parteiblatt bis zum kleinsten Fachorgan offen. Die Gesetzesgegner

konnten sich dagegen nur auf dem Felde der Plakat- und Flugblattpropaganda mit gleicher Waffe messen, sodaß es ihnen von vorneherein verunmöglicht war, ihren Standpunkt einläßlich genug darzulegen.

a) Die Haltung der Presse

Wer in den Tagen vor der Abstimmung die Zeitungen durchflogen hat, konnte mit Leichtigkeit feststellen, daß die Argumente der Gegner des Bundesbahngesetzes nur in Ausnahmefällen zum Abdruck gebracht wurden. Umso ausgiebiger wurden die zustimmenden Artikel wiedergegeben. Diese Einseitigkeit der Presse führte dazu, daß selbst in dem energisch für das Bundesbahngesetz eintretenden „Bund" unter dem Titel „Undemokratische Diskussion" folgende Ausführungen erschienen (Nr. 14. v. 19. Jan.):

„Leider zeigen sich in jüngster Zeit in der öffentlich-politischen Diskussion gewisse Erscheinungen und Tendenzen, die geeignet sind, dem Grundsatz der demokratisch-freien Aussprache Abbruch zu tun. Bei der letzten eidgenössischen Abstimmung und in der gegenwärtigen Kampagne für das neue Bundesbahngesetz ist die Tatsache festzustellen, daß mit allen Mitteln versucht wurde und wird, die andere Meinung nicht zu Worte kommen zu lassen. Weder in einem großen Teil der Presse noch in der Mehrzahl der politischen Versammlungen wird dem Gegner der Vorlage Gelegenheit geboten, seine Auffassungen darlegen zu können. Und doch kann man nun gerade bei Sachfragen in guten Treuen verschiedener Meinung sein. Zeugt es nicht eher von Schwäche und einem unsicheren Gefühl, wenn man nicht gewillt ist, die Argumente des Gegners anzuhören und sie sachlich zu widerlegen? Auf diese Weise ist eine objektive Aufklärung des Volkes nicht garantiert."

Ein paar Zahlen sagen in dieser Beziehung mehr als Worte. Von den 24 großen schweizerischen Tageszeitungen mit einer Auflage von mehr als 15 000 Exemplaren brachten vier Blätter überhaupt keine Stimme gegen das Bundesbahngesetz. 15 Zeitungen erteilten dem Gesetzesgegner ein bis höchstens dreimal das Wort. Rein quantitativ lieferten die Zeitungsausschnitt-Agenturen in der letzten Abstimmungswoche mindestens zehnmal mehr Stoff befürwortender als ablehnender Tendenz. Die abgedruckten Einsendungen der Gegner wurden zudem recht oft in wenig objektiver Weise zensuriert und mit Einleitungen und Kommentaren versehen, die darauf ausgingen, ihren sachlichen Wert beim Leser von vorneherein herabzumindern.

Bei den zahlreichen kleinen Blättern war die Ausschließlichkeit nicht weniger ausgeprägt. Durchwegs sahen sich die ablehnenden Stimmen stark in die Minderheit versetzt. Im Durchschnitt konnten in der Lokalpresse ein bis zwei Artikel gegen das Gesetz untergebracht werden, denen jedoch mindestens die fünf- bis zehnfache Zahl befürwortender Äußerungen gegenüberstand. Bezeichnend ist, daß von 600 Artikeln gegen das Bundesbahngesetz, die von den Pressemitarbeitern des Aktionskomitees verbreitet wurden, nicht mehr als 100 zum Abdruck gelangten. Zumeist wurde die Wirkung dieser ablehnenden Äußerungen auf die verschiedenste Art und Weise

geschmälert, sei es, indem man den betreffenden Artikel schlecht placierte, sei es, indem ihn die Redaktion durch ein redaktionelles Vor- oder Nachwort entkräftete, sei es schließlich, daß er durch eine Mehrzahl von befürwortenden Stimmen, von Aufrufen hoher und höchster Persönlichkeiten zu Gunsten der Vorlage in der gleichen Ausgabe des Blattes geradezu erdrückt wurde. Daß ein gegnerischer Artikel kommentarlos und in gleicher Aufmachung wie die befürwortenden Äußerungen erschien, gehörte zu den ganz seltenen Ausnahmen. Als Beispiel für die raffinierte Technik der Unterdrückung des Gegners sei der „Fricktaler" zitiert. Auf zwei Seiten seiner Ausgabe vom 19. Januar brachte das Blatt unter dem Titel „Zum Abstimmungssonntag" folgende Artikel:

1. Einen Aufruf an das Aargauer Volk, unterschrieben von der interparteilichen Arbeitsgemeinschaft für das Gesetz;
2. einen ungefähr 100 Zeilen umfassenden Artikel „Die politischen Einflüsse auf die SBB" für das Gesetz;
3. einen weiteren befürwortenden Aufsatz von 150 Zeilen „Die Entschuldung bei der SBB-Sanierung";
4. einen Aufruf von Nationalrat Stutz zu Gunsten des Gesetzes unter dem Titel „Die SBB und der schweizerische Obstbau";
5. einen kurzen Artikel „Worin besteht die Sanierung", für die Vorlage;
6. einen kurzen redaktionellen Aufruf unter dem Titel „Sorgen wir vor" und
7. einen weiteren, betitelt „Ein Wort nebenbei", beide zu Gunsten des Gesetzes;
8. fünf Entrefilets, mit der Ja-Parole und endlich verschämt zwischen all diesen Äußerungen einen 82 Zeilen umfassenden Aufsatz „Sanierung der SBB?", dem folgende redaktionelle Einleitung voranging:

„Nachdem die Generaldirektion der SBB gewünscht hat, daß auch der gegnerische Standpunkt in der Presse zum Worte komme, geben wir nachstehenden Ausführungen eines Redaktionsmitgliedes des Aktionskomitees gegen die SBB-Vorlage Raum, obwohl wir mit diesen Ausführungen nicht einig gehen. In einer gesunden Demokratie ist es Brauch und Recht, daß das Wort nicht unterbunden wird und daß jeder seine Meinung sagen darf. Das wollen wir so halten. Und es spricht gerade zu Gunsten der Vorlage, daß die Generaldirektion der SBB diesen Wunsch geäußert hat."

Das Blatt wagte also nicht einmal, diese auf ein Mindestmaß eingeschränkte Art der freien Meinungsäußerung von sich aus zu gestatten, sondern verschanzte sich zudem noch hinter der Generaldirektion der Bundesbahnen. Wie verträgt sich diese sonderbar verstandene Auffassung vom Recht der demokratischen Rede und Widerrede mit der Empfehlung der Konferenz der konservativen Presse, von welcher es im „Vaterland" vom 15. Januar hieß:

„Indirekt wird also behauptet, die Presse sei den Gegnern des Bundesgesetzes über die Bundesbahnen gesperrt ... Damit sucht man nun offenbar im Volk Eindruck zu machen. Dazu muß, der Wahrheit zuliebe, nun doch festgestellt werden, daß die Gegner des Bundesbahngesetzes schon bisher die Möglichkeit hatten, in den Zeitungen auch ihre Argumente darzulegen. Die Kon-

ferenz der konservativen Presse hat sogar ausdrücklich beschlossen, auch gesetzesgegnerische Einsendungen aufzunehmen, um die Aufklärungsaktion möglichst objektiv und allseitig zu gestalten."

Es war auch festzustellen, daß es den Gesetzesgegnern in der lokalen Presse ganzer Landesteile nicht gelang, ihren Standpunkt im Textteil der Zeitungen zur Sprache zu bringen. Die Basler und Tessiner Blätter waren sozusagen hermetisch verschlossen. (In diesen beiden Kantonen war denn auch die annehmende Mehrheit am größten.) In den Kantonen Zug, Glarus, Schaffhausen, Graubünden und Luzern konnten nur in Ausnahmefällen bei vereinzelten Blättern Artikel gegen das Gesetz untergebracht werden. Mit dem Aufwand an Druckerschwärze zu Gunsten der Vorlage verglichen, traten die Gesetzesgegner hier tatsächlich kaum in Erscheinung.

Notgedrungen mußten sie daher suchen, die Öffentlichkeit über den Inseratenteil zu erreichen. Die Berner „Tagwacht" stieß bereits am 5. Januar unter dem Titel „Elefanteninserate" folgenden Warnungsruf aus:

„Der Elefanten-Kampf gegen die Bundesbahnsanierung wird nach unserer Kenntnis besonders stark im Inseratenteil der bürgerlichen Presse geführt werden. Erstens haben die Elefanten darin bereits eine bestimmte Technik: sie wissen, daß sie in ihren Inseraten noch hemmungsloser ihre Demagogie spielen lassen können, als in Texteinsendungen, welche immerhin der Kontrolle der Redakteure unterstehen. Anderseits rechnen sie mit ihren Texteinsendungen umso eher Aufnahme zu finden, je fetter sie den Inseratenteil bedenken."

Diese Behauptung stellt eine doppelte Irreführung dar. Erstens stand der „Elefant" in keiner Weise hinter den Gesetzesgegnern. Ein Vorstandsmitglied des „Bundes der Subventionslosen" versandte an sämtliche Zeitungen eine diesbezügliche Erklärung, deren Wortlaut allerdings in der Presse nicht wiedergegeben wurde.

Sodann war auch in den letzten Tagen vor der Abstimmung von einer großaufgezogenen Inseratenkampagne nur sehr wenig zu verspüren. Im ganzen wurden vom Referendumskomitee rund 300 Inserate in 218 Zeitungen aufgegeben, denen jedoch eine erheblich größere Zahl von befürwortenden Annoncen gegenüberstand. So waren selbst im Zürcher „Tagblatt" vom 20. Januar, in welches aus Kreisen der Gesetzesgegner eine besonders große Anzahl von Inseraten eingerückt wurde, sechs ablehnende und zehn befürwortende Texte zu finden. In den meisten kleineren Landblättern standen einem Nein-Inserat zwei bis drei Ja-Texte gegenüber. Nur in drei Wochenblättern und einigen wenigen Tageszeitungen hatten die Nein-Inserate das Übergewicht. Umgekehrt weigerten sich zahlreiche Blätter, die Inserate der Gegner überhaupt aufzunehmen. Abgesehen von der Linkspresse, wo von vorneherein auf die Eingabe ablehnender Inserate verzichtet werden mußte, haben auch viele und zwar gerade die bedeutendsten bürgerlichen Tageszeitungen die Aufnahme zurückgewiesen. Im ganzen

lehnten 56 nichtsozialistische Blätter die Nein-Inserate ab, die sich auf folgende Parteien verteilen:

Reine Bauernblätter	12
Bauern- und Bürgerpartei	4
Freisinnige und Demokratische	24
Katholisch-Konservative	12
Neutrale und Unabhängige	4

Den Gipfel der Ironie bedeutete es jedoch, daß das Referendumskomitee wenige Tage vor der Abstimmung ein Schreiben des Zeitungsverlegervereins erhielt, in welchem dieser um die Aufgabe von Inseraten in der Tagespresse ersuchte. Auf der einen Seite strebte man darnach, trotz des im Textteil verhängten Boykotts den Gegner als Kunden zu gewinnen, um ihm handkehrum nachträglich das angebliche Riesenausmaß seiner Inseratenpropaganda anzukreiden!

b) Die Rolle der Verwaltung im Abstimmungskampf

Es gehört zu den gesunden Spielregeln des demokratischen Staates, daß sich die Verwaltung von politischen Auseinandersetzungen, wenn diese der Sphäre der Gesetzesberatung einmal entrückt sind, fernzuhalten habe. Ist das Volk zur Entscheidung aufgerufen worden, so ist ihm — und ihm allein — die Diskussion um das umstrittene Problem zu überlassen. Wohl kann die Regierung offen zu ihrer Auffassung stehen und die bereits vor dem Parlament geäußerte Meinung auch vor dem Volke vertreten. Auf keinen Fall aber darf eine staatliche Instanz während der Abstimmungskampagne die öffentliche Meinung in irgendeiner Art beeinflussen oder gar finanzielle Mittel für diese Beeinflussung bereitstellen. Wenn nun selbst ein überschuldeter Staatsbetrieb dazu übergeht, die ihm vom Steuerzahler zu treuen Handen übergebenen Mittel für die Auskämpfung politischer Meinungsverschiedenheiten zu mißbrauchen, so ist dies eine neuartige Methode, die stark an ausländische Vorbilder der autoritären Meinungsbildung durch den Staat erinnert.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen griff nun vor der vergangenen Volksabstimmung in dreifacher Beziehung aktiv in die Auseinandersetzung ein: erstens durch die eigentliche Werbung für die Staatsbahn, zweitens durch die offene Unterstützung des befürwortenden Aktionskomitees und drittens durch Abgabe von Versprechungen inbezug auf Verbesserungen des Bahnverkehrs. Vergeblich wird man allerdings in den Inseraten und Broschüren der Bundesbahnen nach einer ausdrücklichen Erwähnung des Sanierungsgesetzes fahnden. Aber da die Befürworter mit allen Mitteln suchten, die ganze Diskussion in eine solche für oder gegen die Bundesbahnen zu verfälschen und vom Gesetz möglichst wenig zu reden, erfüllten die Propagandaschriften der SBB ihren Zweck vollkommen, ohne

daß man sich erst mit einer sachlichen Erörterung der Vorlage abzugeben brauchte.

Den Auftakt der direkten SBB-Propaganda bildete die SBB-Sonderwerbung: „Die SBB gehören dem Schweizervolk". Es handelte sich dabei um „eine Aufklärungsaktion des Pressedienstes der Generaldirektion der SBB in 234 politischen Zeitungen und 25 Fachblättern der ganzen Schweiz". Mit der Ausarbeitung wurde ein privates Propagandaunternehmen beauftragt. Von Mitte Juni bis Ende Juli 1943 erschienen in den politischen Tageszeitungen 8—12 Inserate; Ende Oktober bis Anfang Dezember 1943 folgten 8 Inserate in den Zeitungen mit bäuerlichem Leserkreis und in den beruflichen, technischen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Fachblättern. Während dem Außenstehenden damals der Sinn und Zweck dieser Aktion nicht ohne weiteres einleuchtete — warum war es notwendig, im Augenblick eines kaum mehr zu bewältigenden Höchstverkehrs, verbunden mit kriegsbegründeten Verkehrseinschränkungen, ausgerechnet für die Bundesbahnen zu werben? —, so wußte der in der eidgenössischen Politik Bewanderte von vorneherein, um was es ging. Ende September 1943 erschien denn auch die bundesrätliche Nachtragsbotschaft und in der Dezembersession des Ständerates kam das neue Bundesbahngesetz bereits zur Beratung.

Im Verlaufe des Jahres 1944, besonders zur Zeit der Verhandlungen im Nationalrat und während der Referendumskampagne, intensivierte der Pressedienst der SBB seine Tätigkeit. Auch das Kino wurde in den Dienst der Propaganda für die Staatsbahn gestellt. Unter anderem wurde der auf Jahresende an die Öffentlichkeit gelangende Film „Ankomme 19h12, Hans" in Auftrag gegeben; ein zweiter Film erlebte am 10. Januar seine Erstaufführung; auch die Schweizerische Filmwochenschau brachte mehrere die Bundesbahnen betreffende Streifen; zuletzt, kurz vor der Abstimmung, die Reportage „Altes und Neues von den Bundesbahnen". Gleichzeitig wurde das Plakat vermehrt für die Bahnwerbung herangezogen. Um ganz ausgesprochene Abstimmungspropaganda handelte es sich schließlich bei der Broschüre: „Die SBB in schwerer Zeit", die die Bundesbahnen wenige Tage vor der Volksabstimmung unter Streifband in die Haushaltungen verschicken ließen. Auch der Einsatz des gut funktionierenden Vortragsdienstes der SBB kommt einem finanziellen Engagement der Bundesbahnkasse für den Abstimmungsfeldzug gleich. Abend für Abend wurde von höheren Bahnbeamten und den Herren vom Amt für Verkehr Vorträge im ganzen Schweizerlande gehalten. Landauf, landab liefen in fast jeder öffentlichen Versammlung die Propagandafilme der Bundesbahnen, die dort von Angestellten der SBB vorgeführt wurden. So meldete beispielsweise das „Zofinger Tagblatt" vom 11. Januar:

„In der Zeit vom 10. bis 19. Januar finden in verschiedenen Gemeinden des Bezirkes öffentliche Versammlungen statt, an denen prominente Referenten die Bedeutung des sog. Entschuldungsgesetzes für die Bundesbahnen skizzieren

werden. Die Veranstaltungen werden überall bereichert durch ausgezeichnete Dokumentarfilme über den Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen."

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß die Veranstalter derartiger Versammlungen nur in ganz wenigen Ausnahmefällen dazu bereit waren, auch einen Korreferenten sprechen zu lassen. Wenn den Gesetzesgegnern zwar zumeist ein kurzes Diskussionsvotum nicht verwehrt war, so hatten sie doch fast nie Gelegenheit, ihren Standpunkt mit der gleichen Ausführlichkeit darzulegen wie die Befürworter der Vorlage.

Auch in anderer Weise haben sich der Bund, bzw. die Bundesbahnen, nicht die sonst bei einer politischen Auseinandersetzung selbstverständliche Zurückhaltung auferlegt. Bei der Gewinnung von Persönlichkeiten für ein eidgenössisches Patronatskomitee wurde beispielsweise wie folgt vorgegangen: auf dem offiziellen Briefpapier der Generaldirektion der SBB wurden zahlreiche führende Köpfe aus Politik und Wirtschaft um die Unterstützung der befürwortenden Aktion angegangen. Dem Zirkularschreiben war eine Liste von Namen beigegeben, die den Eindruck erwecken sollte, die dort aufgeführten Herren hätten bereits ihre Unterstützung der Sanierungsvorlage zugesagt. Tatsächlich enthielt jedoch diese Liste Namen zahlreicher Persönlichkeiten, die vorher gar nicht um ihr Einverständnis angefragt worden waren. Mehrere unter ihnen distanzierten sich nachträglich energisch von dieser unkorrekten Verwendung ihrer Person für eine Sache, zu welcher sie in keiner Weise öffentlich Stellung zu nehmen gedachten. Die von einem Pressedienst verbreitete, vorwiegend in katholischen Blättern abgedruckte Artikelserie „Briefe an das Schweizervolk", unterzeichnet „Deine SBB", gehört ebenfalls in die Reihe der unzulässigen Vermengungen des Staatsbetriebes mit einer politischen Auseinandersetzung.

Noch bedenklicher aber war die Beeinflussung des Stimmbürgers durch Versprechungen in bezug auf den Bahnverkehr. Zwei Fälle sind besonders hervorzuheben. Ein erster betrifft die Fahrplanzusagen für 1945. Durch den vermehrten Einsatz von Schnellzügen sollen ab Mai 1945 zahlreiche Landesgegenden bedeutend bessere Verbindungen erhalten (z. B. Tessin und Jura); der Verkehr auf den Hauptlinien soll durch die vermehrte Einschaltung von Schnellzügen aufgelockert werden. Die „Schweizerische Handelszeitung" vom 21. Dezember 1944 bemerkte dazu folgendes:

„Seit 1941 erlitt der Fahrplan der SBB fortwährend Einschränkungen und auch die Geschwindigkeit der Züge wurde erheblich reduziert. Dies alles mit der sehr plausiblen Begründung, daß angesichts des Mangels an Ersatzmaterial das vorhandene Rollmaterial bestmöglich geschont werden müsse, und daß insbesondere der Mangel an Schmiermaterial unbedingt eine Herabsetzung der Fahrleistungen erfordere. Nun überraschen uns plötzlich die SBB auf den nächsten Sommer mit einem so reichhaltigen Fahrplanentwurf, wie man ihn in Friedenszeiten nie zu sehen bekam. Und was noch sonderbarer ist, dieser Entwurf wird schon fünf Monate vor Inkrafttreten in den Zeitungen breit-

geschlagen, währenddem früher Fahrplanentwürfe bis zum letzten Augenblick ein streng gehütetes Geheimnis der Amtsstuben blieben.

Sollte etwa die Abstimmung vom 21. Januar nächsthin etwas „Schmiermaterial" flüssig gemacht haben und wird sich dieses Material etwa wieder verflüchtigen, wenn die Abstimmung nicht nach Wunsch ausfallen sollte?

Aufklärung täte not."

Auf solche und ähnliche Anfragen (z. B. im „Baslerstab" vom 8. Jan.) hat die Bundesbahnverwaltung niemals eine Antwort erteilt.

Ein zweiter Fall bezieht sich auf die Sanierung der appenzellischen Nebenbahnen. Im Appenzellerland machte sich vor der Abstimmung eine starke Unzufriedenheit wegen der stiefmütterlichen Behandlung des Kantons bei der Sanierung seiner Privatbahnen bemerkbar. Das Eidgenössische Amt für Verkehr teilte daraufhin offiziell mit, daß der Kanton Appenzell durch das Privatbahnhilfe-Gesetz in keiner Weise benachteiligt sei, und der Umstand, daß Außerrhoden keine Bundesbahnstrecken aufweise, gebührend berücksichtigt werde. Als sich die Öffentlichkeit von dieser Erklärung nicht befriedigt zeigte, wurde am 15. Januar in St. Gallen eine Konferenz anberaumt, an welcher Direktor Cottier in Anwesenheit der Vertreter der zuständigen Kantonsregierungen und der beteiligten Bahnverwaltungen eine erneute Prüfung der Sanierungsfrage durch das Amt für Verkehr versprach. Der „Appenzeller Anzeiger" vom 18. Januar schreibt hierüber folgendes:

„Die Vertreter der Kantonsregierungen wie auch der Bahnverwaltungen äußerten sich dahin, daß sie einer Fusion aller dieser vier Eisenbahnunternehmungen in ein Unternehmen den Vorzug geben würden. Bei dieser verkehrspolitisch zu begrüßenden Lösung würde vom Bund nach Maßgabe des Privatbahnhilfegesetzes vom 6. April 1939 für die Sanierungen dieser Unternehmungen ein Beitrag von maximal 2 Millionen Franken beigesteuert.

Nach Ausarbeitung eines entsprechenden Sanierungsplanes durch das eidgenössische Amt für Verkehr werden die Kantonsregierungen und Bahnverwaltungen endgültig zu dieser Frage Stellung zu nehmen haben."

Die „Appenzeller Zeitung" vom 19. Januar glossiert diese plötzliche Verhandlungsbereitschaft des Amtes für Verkehr wie folgt:

„Appenzell A.-Rh. wird die Viererfusion seiner Privatbahnen in Aussicht gestellt — ausgerechnet einige Tage vor dem Urnengang! Es ist die Lösung, welche die gleiche Stelle während drei Jahren als unmöglich bezeichnet hatte."

Aber nicht nur die Sanierung der Appenzellischen Bahnen kam während der Abstimmung so merkwürdig zuvorkommend in Gang. Auch anderen Landesgegenden bezeugte man ähnliche Freundlichkeiten und schlug sie wacker am Radio und in der Presse breit. Diese Beispiele wie auch zahlreiche weitere Feststellungen, die von einem besonderen Entgegenkommen der Bundesbahnverwaltung vor dem Abstimmungstage Zeugnis ablegen (z. B. die Zusicherung einer wohlwollenden Prüfung lokaler Begehren inbezug auf den Ausbau des Schienennetzes an öffentlichen Versammlungen

durch die Vertreter der Bundesbahnverwaltung), zeigten das unverkennbare Ziel, auf die Abstimmung hin die öffentliche Gunst zu gewinnen.

Auch bei andern Verwaltungsinstanzen war in diesem Abstimmungskampf von der pflichtgemäßen Neutralität wenig zu verspüren. Handelte es sich auch um materiell nicht schwerwiegende Verstöße, so ließ sich doch die Tendenz zu einer einseitigen Stellungnahme beobachten, gegen welche grundsätzlich nicht früh genug eingeschritten werden kann. In einem Fall handelte es sich um die Verletzung des Art. 322 des neuen Strafgesetzbuches durch die Befürworter des Bundesbahngesetzes. Dieser Artikel lautet:

„Auf Druckschriften, die nicht lediglich den Bedürfnissen des Verkehrs, des Gewerbes oder des geselligen oder häuslichen Lebens dienen, sind der Name des Verlegers und des Druckers und der Druckort anzugeben. Fehlen diese Angaben, so werden der Verleger und der Drucker mit Buße bestraft."

Eine reichlich und besonders bei den Redaktionen verbreitete Schrift „Das neue Bundesbahngesetz" trug nun weder den Namen des Druckers, des Druckortes noch denjenigen des Verlegers. Verschiedenen Persönlichkeiten wurde die betreffende Broschüre anonym, d. h. ohne irgendwelchen Absender, in verschlossenem Couvert zugestellt. Das Referendumskomitee gestattete sich, die schweizerische Bundesanwaltschaft auf das Bestehen einer solchen Broschüre hinzuweisen. Auf seinen Expreßbrief vom 9. Januar erhielt es unter dem Datum vom 18. Januar 1945 — also zwei Tage vor der Abstimmung — folgende Mitteilung der Bundesanwaltschaft:

„Mit Schreiben vom 9. 1. 1945 haben Sie uns den Titel einer Broschüre „Das neue Bundesbahngesetz", Argumentensammlung zur Volksabstimmung vom 21. Januar 1945 gemeldet, verbunden mit dem Hinweis, daß eine Presseübertretung nach Art. 322 des schweizerischen Strafgesetzbuches vorliege.

Da Widerhandlungen gegen Art. 322 StGB gemäß Art. 343 der kantonalen Gerichtsbarkeit unterstehen, hat sich die Bundesanwaltschaft mit sogearteten Strafverfolgungen mangels Zuständigkeit nicht zu befassen. Immerhin haben wir uns bemüht, Anhaltspunkte über den Druckort zu beschaffen. Die fragliche Broschüre ist aber namentlich im Postverkehr nicht festgestellt worden."

Bis zur Beantwortung des Expreß-Schreibens der Gesetzesgegner vergingen jedenfalls neun volle Tage.

Ein anderer Fall betrifft eine kantonale Verwaltung, von welcher das Referendumskomitee folgendes Schreiben erhielt:

„Mit Verfügung vom 4. Januar 1945 haben wir Ihnen auf Gesuch hin für das Plakat „Volksabstimmung über die SBB vom 21. Januar 1945" Stempelfreiheit bewilligt, in der Meinung, es handle sich um ein Plakat, welches das neue Bundesbahngesetz befürworte. Nun hat sich heute, als die Plakate zur Kontrollstempelung dem kant. Stempelamt vorgelegt wurden, herausgestellt, daß das in Frage stehende Abstimmungsplakat die Verwerfung der Gesetzesvorlage propagiert. Unsere Verfügung vom 4. Januar 1945, die in der Meinung erlassen wurde, es handle sich um ein befürwortendes Plakat, wird hiermit widerrufen."

Diese kantonale Verwaltung hat damit eine sonderbare Auffassung des Grundsatzes „Gleiches Recht für alle" bewiesen.

Auch das Radio wurde schon längere Zeit vor der Abstimmung in den Dienst der Propaganda für die SBB gestellt. Immer wieder, so z. B. im akustischen Hörbericht „Die Woche", wurden die Leistungen der Bundesbahnen lobend hervorgehoben. Ebenso war eine Vortragsreihe über die Bundesbahnen vorgesehen, die jedoch auf Einsprache der Gesetzesgegner hin unter Berufung auf die unerläßliche Neutralität des Radios in letzter Minute verhindert werden konnte. Typisch für die Haltung des Radios war folgender Vorfall, der im „Aufgebot" vom 4. Januar unter dem Titel „Radio, SBB und politische Propaganda" wie folgt dargestellt wird:

„Kürzlich hat sich das westschweizerische Radio gestattet, bei der Meldung über die Wiederausgabe der Sonntagsbillette die Aufforderung an die Hörer zu richten, als Dank für dieses Geschenk dem Gesetz der SBB-Sanierung am 21. Januar zuzustimmen. Wir möchten vorwegnehmen, daß wir hier keineswegs Stellung beziehen für oder gegen das Gesetz. Wir wollen uns nur mit dieser Meldung samt Aufforderung zur Dankbarkeit befassen, die Radio Sottens durchgegeben hat. Denn diese Einladung zur Dankbarkeit ist politische Propaganda. Sie bezweckt offensichtlich, eine gute Stimmung beim Souverän für eine eidgenössische Vorlage zu schaffen, an deren Annahme die SBB vor allem interessiert sind. Nachdem nun aber das Sanierungsgesetz vom Parlament verabschiedet wurde und infolge zustandegekommenen Referendums vor das Forum des Volkes gebracht werden muß, ist es zum Gegenstand einer politischen Auseinandersetzung geworden, an der die SBB-Verwaltung als solche sich aller Beeinflussung zu enthalten hat. Das Wort gehört jetzt dem Bürger allein."

Ein weiterer Kommentar zu diesen Worten ist kaum vonnöten. Nicht ganz korrekt handelte die Rundspruchdirektion auch, als sie — ob absichtlich oder nicht, bleibe dahingestellt — die Kurzvorträge zum Bundesbahngesetz in der Weise ansetzte, daß sowohl bei Beromünster als auch bei Monte Ceneri der Gegner vor dem Befürworter das Wort erhielt: also contra und pro statt wie von jeher üblich pro und contra. Daß der Gesetzesgegner im Studio Lugano nur 15 Minuten sprechen durfte, während der befürwortende Nationalrat geschlagene 24 Minuten am Mikrophon stand und sich eingehend mit den Ausführungen seines Vorredners — dessen Manuskript ihm anscheinend zur Einsicht überlassen worden war — auseinandersetzen konnte, sei hier ebenfalls beiläufig erwähnt.

Mit einem gewissen Befremden stellte der Zeitungsleser fest, daß sogar der General unter die Reihe der für die Annahme der SBB-Vorlage eintretenden Persönlichkeiten zu finden war. Wenigstens mußte man diesen Eindruck erhalten, wenn man in der Tagespresse auf folgenden Aufruf stieß:

„Pour les CFF il faut voter oui. Je ne voudrais pas laisser passer cette occasion de vous dire ma sincère admiration pour le travail accompli par les Chemins de fer fédéraux au profit de l'armée, depuis le début du service militaire actif. Il ne m'aurait pas été possible de remplir ma mission de com-

mandant en chef de l'armée, sans l'appui que m'a toujours fourni l'excellent instrument de transport que sont les CFF. Général Guisan." (Courrier de Genève, 13. Jan. 1945.)

Das betreffende Blatt erhielt daraufhin folgendes Schreiben des Generals:

„Votre journal a publié, page 4 de son numéro du 13 janvier, un entrefilet intitulé „Pour les CFF il faut voter oui", qui contient, sans références, sans nom de destinataire et sans date, une citation extraite d'une de mes lettres, suivie de ma signature.

Cette publication est d'autant plus abusive que ladite lettre n'a aucun rapport avec la votation du 21 janvier et que la formule: „Je ne voudrais pas laisser passer cette occasion"... peut prêter à équivoque.

Le Commandant en chef de l'armée ne doit pas intervenir et, en fait, n'intervient pas dans une campagne qui revêt un caractère politique." („Courrier de Genève", 19 janvier 1945.)

Da die Redaktion den zitierten Aufruf vom Aktionskomitee für das Bundesbahngesetz erhalten hatte, forderte sie von diesem eine Aufklärung des Sachverhaltes. In ihrer Nummer vom 19. Januar veröffentlichte sie sodann nachstehende Antwort dieses Aktionskomitees:

„Le Comité d'action en faveur de CFF à Berne s'est adressé à plusieurs personnalités des milieux suisse du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des arts et métiers et de la politique, leur demandant une déclaration favorable à la nouvelle loi, citant en exemple un passage d'une lettre du Commandant en Chef de l'Armée. Le Comité d'action, en toute bonne foi, a cru qu'il pouvait publier cette recommandation, au même titre que les autres, ne pensant pas mal interpréter la pensée du Général."

Die Befürworter des Bundesbahngesetzes versuchten also, ein sich in keiner Weise auf die Abstimmung beziehendes Schreiben des Generals zu Gunsten ihrer Kampagne zu verwenden, um auf diese Weise in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, auch der Oberbefehlshaber der Armee setze sich für die Annahme der Vorlage ein. Ein Nachspiel fand dieses Vorgehen durch nachstehende Verfügung, die am 6. Februar 1945 in der „Feuille d'avis Officielle du Canton de Genève" publiziert wurde:

„Reproduction de lettres originales du Général dans la Presse: A la suite de la publication abusive d'une lettre du Général, ce dernier a exprimé le désir que la publication de ses lettres n'ait lieu qu'avec son autorisation.

D'accord avec le Conseil fédéral, nous décrétons que toute lettre du Général destinée à la publication dans la presse doit être soumise, accompagnée d'une demande motivée, à la Division Presse et Radio."

c) Die Kosten der Abstimmungskampagne

Über die Kosten einer Abstimmungskampagne bestehen vielfach falsche Vorstellungen. Gerade bei der Abstimmung über das Bundesbahngesetz war verschiedentlich vom großen Einsatz der finanziellen Mittel auf Seiten der Gesetzesgegner die Rede, sodaß wir hier auch kurz darauf eingehen wollen. Während uns die Angaben über die Aufwendungen des Referendumskomitees zur Verfügung stehen, sind wir betreffend der Kosten der

Ja-Kampagne auf Schätzungen angewiesen. Durchwegs wurden jedoch Minimalbeträge eingesetzt. Die Kosten der befürwortenden Propaganda setzten sich nach unseren Schätzungen wie folgt zusammen (wobei allfällige den SBB gewährte Sonderrabatte natürlich nicht berücksichtigt werden können):

1.	Argumentensammlung: „Das neue Bundesbahngesetz", 88 Seiten, wovon 44 bedruckt, Auflage min. 3000 (deutsch und französisch)	Fr. 2 000.—
2.	Broschüre „Bundesbahn und Schweizervolk", 32 Seiten, illustriertes Deckblatt, Auflage schätzungsweise 50 000 (deutsch u. franz.)	15 000.—
3.	„21 Fragen und Antworten zum Bundesbahngesetz", 16seitiger Leitfaden in Kleinformat, Auflage schätzungsweise 20 000 Stück	2 000.—
4.	Bebilderte Tiefdruckbroschüre „Die SBB in schwerer Zeit", Auflage ca. 1 Mill., dreisprachig, inkl. Versand	120 000.—*
5.	Textflugblatt in alle Haushaltungen, dreisprachig	30 000.—
6.	Plakat	30 000.—
7.	Postkarte „SBB-Gesetz Ja" für die Arbeiterschaft, Druck und Versand an schätzungsweise 50 000 Adressen	6 000.—
8.	Film „Ankomme 19 h 12, Hans"	25 000.—*
9.	Inseratenkampagne „Die SBB gehören dem Schweizervolk", total ca. 2500 viertelseitige Inserate à 125.— min.	300 000.—*
10.	Inserate in der letzten Abstimmungswoche, im „Beobachter" usw. (min gleich hohe Kosten wie die Gesetzesgegner)	25 000.—
	Total	Fr. 555 000.—

Die mit einem * bezeichneten Propagandaaktionen (445 000 Fr.) sind direkt von der Bundesbahnkasse finanziert worden. Über eine eventuelle finanzielle Unterstützung des Aktionskomitees und der politischen Parteien durch die SBB sind keine Schätzungen möglich.

Demgegenüber lassen sich die Kosten für die gesamte gegnerische Abstimmungspropaganda, die noch von einem Treuhandbureau überprüft werden, wie folgt zusammenfassen:

1.	Referentenführer, 144 Seiten, deutsch und französisch	Fr. 8 743.50
2.	Flugblatt, „Wir fahren mit der SBB", dreisprachig, für alle Haushaltungen und die Armee	62 470 45
3.	Plakat	31 519 65
4.	Inserate total	23 133.60
5.	Flugblatt, „Die Stimme der Stillen im Land", deutsch, schätzungsweise	30 000.—
6.	Geldsammlung, Zirkulare ꝛc.	5 590.09
		Fr. 161 457.29

Die Sekretariatskosten dürften auf beiden Seiten ungefähr gleich hoch gewesen sein. Ohne also die übrigen Ausgaben der Gesetzesbefürworter, wie sie z. B. für den Vortragsdienst, für die Veranstaltung von öffentlichen Versammlungen, für die Finanzierung der zahlreichen kantonalen Komitees usw. nötig waren, zu berücksichtigen, zeigt es sich, daß der finanzielle Einsatz auf Seiten der Gesetzesfreunde mehr als das Dreifache des

Aufwandes des als hochkapitalistisch verschrieenen Gegners betrug. Selbst wenn man die Kosten des Referendums (insgesamt 35 000 Fr. inkl. aller Sekretariatsspesen) hinzuzählt, war also der Einsatz der 300 000 Nein-Stimmen bedeutend weniger kostspielig als die Propagierung des bejahenden Standpunktes. Erwähnt sei an dieser Stelle auch, daß die Behauptung, die Gesetzesgegner hätten Reklamefachleute zur Ausarbeitung ihrer Flugblätter angestellt, völlig aus der Luft gegriffen ist. Im Gegensatz zu den SBB, die ihre Inseratenkampagne durch ein privates Propagandaunternehmen durchführen ließen, haben bei den Gesetzesgegnern (mit Ausnahme der Zeichner von Illustrationen und Plakat) nur reklametechnische Laien mitgewirkt. Im Sinne einer Aufklärung der Öffentlichkeit scheinen uns diese Feststellungen wichtig.

3. Das Abstimmungsergebnis

Am 21. Januar wurde das Bundesbahngesetz mit 388 831 Ja gegen 296 809 Nein vom Volke gutgeheißen. Die Stimmbeteiligung betrug 51,6 %, eine Teilnahme, die in den letzten 50 eidgenössischen Volksabstimmungen (seit 1923) nur fünfmal unterboten wurde. 13 annehmenden standen 9 verwerfende Stände gegenüber. Grundsätzlich ist zu sagen, daß die Städte mehrheitlich angenommen, das Land überwiegend verworfen haben. Über diese Feststellung hinaus tauchen jedoch weitere Fragen auf: zeigt sich ein spürbarer Einfluß der Eisenbahnergewerkschaft? Haben die von den SBB bedienten Ortschaften besser gestimmt als die übrigen Gemeinden? Wie haben Gemeinden gestimmt, die beim bisherigen Ausbau der Staatsbahn zu kurz gekommen sind?

Wir haben versucht, an Hand ausgewählter Ergebnisse eines Kantons diese Fragen zu beantworten. Zu diesem Zweck schien der Kanton Thurgau am geeignetsten. Einesteils weil für ihn bereits die detaillierten Ergebnisse der Volkszählung 1941 vorliegen; sodann weil die Stimmbeteiligung mit 70 % hier weit über dem Landesmittel lag, und endlich, weil dieser Kanton, sowohl inbezug auf die Mischung von Landwirtschaft und Industrie, wie inbezug auf seine konfessionelle Zusammensetzung ein besonders vielseitiges Bild bietet. Das Gesamtergebnis des Kantons lautete 14 430 Ja gegen 13 805 Nein. Von acht Bezirken haben jedoch nur zwei (Arbon und Frauenfeld) angenommen. Alle sieben Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern haben dem Gesetz zugestimmt. Allein diese sieben Gemeinden lieferten einen Überschuß von 2333 Ja-Stimmen. Von den kleineren Ortschaften haben 44 verworfen und 21 angenommen. Das Ergebnis lautete 7983 Ja gegen 9691 Nein. Schon daraus ist ersichtlich, daß sich die ablehnende Minderheit in erster Linie aus der Landbevölkerung rekrutierte. Dies wird durch folgende weitere Angaben bestätigt: Von 14 Orten, in denen mehr als 60 % der Bevölkerung in Industrie und Handwerk tätig sind, haben 10 angenommen und 4 verworfen. Insgesamt standen

in diesen Gemeinden 7234 Ja 5739 Nein gegenüber. Unter den vorwiegend industriellen Gemeinden wies die Hochburg des thurgauischen Sozialismus, Arbon, das größte annehmende Mehr auf. Anderseits haben von jenen 22 Orten, in denen mehr als 60 % der männlichen Berufstätigen in der Landwirtschaft ihr Auskommen finden, 19 verworfen und 3 angenommen. Die entsprechenden Zahlen waren hier: 1880 Ja gegen 2980 Nein. Die Feststellung, daß die Landbevölkerung dem Bundesbahngesetz keine großen Sympathien entgegenbrachte, läßt sich übrigens auch in den meisten übrigen Kantonen, vor allem der deutschsprachigen Schweiz, machen. So z. B. verschiedentlich im stark annehmenden Kanton Zürich, wo in den meisten Bezirken diejenigen Gemeinden, in denen die Bauernpartei besonders stark vertreten ist, oft mit großem Mehr verworfen haben. Umgekehrt läßt sich wiederum feststellen, daß beispielsweise in den Gemeinden und städtischen Quartieren, wo den Sozialdemokraten anläßlich der letzten Nationalratswahlen besonders viele Stimmen zufielen, das Übergewicht der Ja-Stimmen verhältnismäßig größer war. Diese wahllos herausgegriffenen Beispiele ließen sich wohl noch beliebig vermehren. Ganz besonders auffällig tritt der Einfluß der Eisenbahnergewerkschaft auf das Abstimmungsergebnis zutage. Im Kanton Thurgau ist es Romanshorn, wo sehr viele aktive und pensionierte Eisenbahner ihren Wohnsitz haben, wo das ausgesprochenste Ergebnis erzielt wurde: 1026 Ja gegen 262 Nein, also 4:1! Noch deutlicher zeigt sich die gleiche Erscheinung in Biasca (zugleich Heimatort von Bundesrat Celio) mit 456 Ja gegen 30 Nein, also 15:1. Ähnliche extreme Ergebnisse lieferten Bellinzona (1801 zu 143), Airolo (304 zu 34), Erstfeld (769 zu 92), Göschenen (154 zu 27) und, wenn auch etwas weniger eindeutig, Buchs (736 zu 265), Sargans (321 zu 95), sowie, im verwerfenden Kanton Schwyz, Arth (616 zu 312) und Ingenbohl (351 zu 186). Die Stimme der Eisenbahner ist, das ist aus diesen Zahlen leicht herauszulesen, für die Annahme des Bundesbahngesetzes also sehr stark ins Gewicht gefallen. Stellt man die Abstimmungsresultate der Gemeinden mit Bundesbahnanschluß den Ergebnissen abseits von SBB-Strecken liegenden Ortschaften gegenüber, so ergibt sich für den Kanton Thurgau folgendes Bild:

	angenommen	verworfen	Ja	Nein
Gemeinden mit SBB-Anschluß	19	11	10423	8004
Gemeinden mit Privatbahnanschluß	1	5	676	1122
Gemeinden ohne Bahnanschluß	7	29	3331	4679

Also auch hier, entsprechend den Ergebnissen von Stadt und Land, vorwiegende Annahme in den an den SBB liegenden Gemeinden, mehrheitliche Ablehnung in den Ortschaften ohne Bahnanschluß.

Recht interessant in bezug auf die Auswirkung gewisser Hoffnungen, die man auf den versprochenen Ausbau der SBB nach durchgeführter Sanierung setzte, ist ein Beispiel aus dem Kanton Zürich. Die am rechten

Ufer des Zürichsees liegenden Gemeinden (Bezirk Meilen) setzen sich schon seit langen Jahren für den Bau der Doppelspur ein. Auch während der Abstimmungskampagne wurde dieser Punkt öfters erwähnt. Gelegentlich versuchte man, dem Stimmbürger die Annahme des Bundesbahngesetzes als Voraussetzung für den Ausbau der rechtsufrigen Bahnstrecke zu empfehlen. Dies hat sich auf das Abstimmungsergebnis merklich ausgewirkt, wie ein Vergleich der Ergebnisse der Bezirke Horgen und Meilen beweist. Die politische Konstellation der in Frage stehenden Bezirke weist große Ähnlichkeit auf. Immerhin läßt sich im Bezirk Meilen ein leichtes Überwiegen der Bauernpartei feststellen, während die Linkspartei im industriereicheren Horgen stärkeres Gewicht hat. Hieraus wäre auf ein größeres annehmendes Mehr auf der linken Seeseite zu schließen. Berücksichtigen wir ausschließlich die am See gelegenen, von der Bahn bedienten Gemeinden dieser Bezirke, so gelangen wir jedoch zu folgenden Zahlen:

Gemeinden des rechten Seeufers	3360 Ja	1737 Nein
Gemeinden des linken Seeufers	4844 Ja	3246 Nein

Trotz der im Bezirk Meilen stärker vertretenen bäuerlichen Partei ist das annehmende Mehr größer als in Horgen. Dieses vom eidgenössischen Durchschnitt abweichende Ergebnis fände also seine Erklärung in der Hoffnung auf den baldigen Ausbau der rechten Seeuferlinie nach der Bundesbahnsanierung.

Zusammenfassend läßt sich folgendes feststellen:

1. Annehmendes Mehr in den Städten und größeren Ortschaften, ablehnendes Mehr auf der Landschaft.

2. Im Zusammenhang mit 1.: Ablehnung in Ortschaften ohne Bahnanschluß, Annahme des Gesetzes in den Gemeinden mit Bundesbahnbedienung.

3. Außerordentlich starke Annahme in Gemeinden, wo Eisenbahner in größerer Zahl wohnhaft sind.

4. Gemeinden, die einen weiteren Ausbau der Schiene wünschen, haben sich zum Bundesbahngesetz besonders positiv geäußert.

* * *

Schlußbemerkung

Die vorstehenden Ausführungen haben deutlich gezeigt, welchen Schwierigkeiten die Vertretung der Neinparole im Abstimmungskampf um das Bundesbahngesetz begegnete. Parteien, Presse und Verwaltung bildeten zusammen eine Einheitsfront, gegen die aufzukommen nur schwer möglich war. Mit vier zu drei Stimmen hat sich das Volk schließlich in annehmendem Sinne zum Entschuldungsgesetz geäußert und damit der bisherigen Bundesbahnpolitik mit verhältnismäßig knappem Mehr das Vertrauen ausgesprochen. Die praktischen Folgen der Annahme des Gesetzes

ließen nicht lange auf sich warten und kamen bereits drei Tage nach der Abstimmung in nachstehendem Pressecommuniqué zum Ausdruck:

„Am 24. Januar tagte in Bern der Verwaltungsrat der SBB. Er nahm einen Bericht der Generaldirektion über die Volksabstimmung vom 21. Januar entgegen und gab seiner großen Befriedigung über die Annahme des Bundesbahngesetzes Ausdruck. Sodann bewilligte er die nötigen Kredite für Anschaffung von zehn elektrischen Streckenlokomotiven und elektrischen Rangierlokomotiven."

Kaum hatte der Souverän die geforderte Milliardensanierung bewilligt, gaben also die Bundesbahnen — sozusagen als Bestätigung des Volksentscheides — große Bestellungen auf. Die Wahl des Zeitpunktes für diese Mitteilung des Verwaltungsrates hat vielerorts befremdet und wurde als unnötige Herausforderung des Stimmbürgers angesehen.

Wenig erfreulich ist auch der Umstand, daß in der Januar/Februar-Nummer der freisinnigen „Politischen Rundschau" und selbst in der „NZZ" vom 13. März noch nachträglich — wo von der Hitze des Gefechtes, die manches entschuldigt, keine Rede mehr sein kann — versucht wird, den Gegnern des Bundesbahngesetzes einen Hieb zu versetzen. Die in den erwähnten Artikeln erhobenen Vorwürfe der Verwendung von Reklamebureaus durch „anonyme mit sehr großen Geldmitteln kämpfende Gegner" sind auf den vorhergehenden Seiten bereits entkräftet worden. Entgegen den erhobenen Anschuldigungen war auch die Zusammensetzung des „Aktionskomitees für die Reorganisation der SBB" keineswegs von düsteren Geheimnissen umwittert, sondern die dem Komitee angehörenden Persönlichkeiten figurierten schon seinerzeit vollzählig auf dem in 70 000 Exemplaren verbreiteten Referendumsaufruf.

Wenn nun von der „Politischen Rundschau" die Forderung erhoben wird, politische Auseinandersetzungen seien nur noch im Parlament, in den Parteien und ihrer Presse auszufechten, so steht diese Tendenz in krassem Widerspruch zu dem verfassungsmäßig garantierten Recht der allgemeinen Meinungsfreiheit. Jedermann ist befugt, ohne erst den Mitgliederausweis einer politischen Partei vorweisen zu müssen, ein Referendum zu ergreifen oder eine Verfassungsinitiative zu lancieren. Schließlich umfassen die politischen Parteien ja wohl kaum mehr als ein Viertel aller Stimmberechtigten und von diesen wiederum sind es nur einige wenige, die auf die Stellungnahme der Parteiinstanzen Einfluß ausüben können. Es ist darum nicht angängig, den Außenstehenden jede selbständige aktive politische Betätigung zu untersagen. Die Beispiele aus der politischen Vergangenheit unseres Landes, die zeigen, wie sich das Volk bei Abstimmungen glatt über die Einstimmigkeit des Parlaments und über die einhelligen Empfehlungen aller Parteien hinweggesetzt hat, sind zu zahlreich, als daß sie einfach übergangen werden könnten. Es hieße aber dem Schweizervolke ein schlechtes Zeugnis ausstellen, wenn man glauben zu machen versucht, die öffentliche Meinung habe sich in solchen

Fällen durch eine „berufsmäßige Propaganda" leichtfertig zu unrichtigen Entscheidungen hinreißen lassen. Solange die Parteien in so geringem Maße die Strömungen der Meinungen im Volke verkörpern, wie dies heute der Fall ist, darf einer Ausschließlichkeit der Meinungsbildung auf diesem Forum schon gar nicht das Wort geredet werden. Eine gesunde Opposition, die aus dem Volke heraus kommt, weist der Regierung und den Politikern den Weg besser als eine durch zahllose „wenn" und „aber" gemilderte und durch unendliche Rücksichtnahme nach rechts und links, nach oben und unten verwässerte offizielle Parteiparole. Daß sich eine solche wache Opposition in letzter Zeit besonders häufig bemerkbar macht, wird gerade für die kommenden Auseinandersetzungen über die künftigen Richtlinien unserer Wirtschaftspolitik von großer Bedeutung sein.

„Bern" und „Bulle"

Von **Karl Alfons Meyer**

Der Aufruhr in Bulle gab Hans Honegger Anlaß, hier an die innenpolitischen Gefahren im Gefolge der Planwirtschaft, des Preis- und Lohnstops und des Kollektivismus zu mahnen. Als Mittelpunkt dieser ganzen, als verhängnisvoll geschilderten Wirtschaft erscheint auch ihm — kaum viel anders als den Leuten von Steinen und Bulle — der Begriff Bern. Es ist durchaus ablehnend gemeint, wenn Honegger schrieb: „Bern wird groß, Bern wird mächtig; die Zahl der Bundesbeamten in Bern war noch nie so umfassend wie sie heute ist."

Gewiß hat der Gedankengang Honeggers vieles für sich. Auch wir bedauern, daß die Gestalt des freien, wagenden Unternehmers und Kaufmanns verschwindet; auch wir kennen Auswüchse im Beamtentum. Aber wir vermissen Aufklärung über die Möglichkeit, wie auf kleiner, rohstoffarmer, abgeschlossener Insel die Kriegszeit ohne Planwirtschaft durchzuhalten wäre. Zweitens hätten wir sehr gern erfahren, wie sich Hr. Honegger heute ein Herumwerfen des Steuerruders um bloße 180 Grad vorstellt.

Im Gegensatz zu Honegger halten wir die „sehr ernsten innenpolitischen Gefahren" und die „arg abschüssige Bahn" nicht bloß durch die Wirtschaftspolitik bedingt, sondern vor allem durch eine bestimmte Geistesverfassung. Letztere wuchert freilich am üppigsten in Not- und Übergangszeiten, findet sich aber in allen Jahrhunderten, in jedem Stand, bei jeder Konfession und Partei. Innen- wie außenpolitisch am gefährlichsten ist diese auf jedem Gebiet, vom wirtschaftlichen bis künstlerischen und wohl gar wissenschaftlichen Bereich überhandnehmende Auflehnung gegen jede Autorität, das Pochen auf mißver-