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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 24 (1944-1945)

Heft: 4

Artikel: Zur Frage der Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen

Autor: Eder, C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159184

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: 02.10.2025

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

Zur Frage der Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von Nationalrat C. Eder.

Sigenbahn auf Schweizer-Boden" eröffnet worden, die in den ersten 14 Tagen von fast 25 000 Personen besucht worden ist. Ein Zeitungsberichterstatter stellt fest, daß sowohl die ältesten Leute wie auch die jüngsten und die ganze Zwischengeneration mit lebhaftem Interesse der Ausstellung zusströmten. Es wird die Frage aufgeworsen, ob die Bahnen an sich im Volke so über alle Maßen beliebt seien, dem sie ja gehören mit allen ihren Aktivund Passivossen. "Oder ist es vielleicht das Kind im Manne, das hier Erfüllung eines nie gestillten Gelüstes sucht?" Tatsächlich erfreuen sich die Eisenbahnen der größten Zuneigung und Liebe im Schweizervolt, und unter den Spielwaren nehmen die Eisenbahnen aller Art heute den ersten Rang ein, nachdem sie die Bleisoldaten verdrängt haben. Die Eisenbahnen sind tatsächlich in unserm Lande populärer als jeder andere Bundes- oder Staatsbetrieb.

Diese Vorzugsstellung hat die S. B. Zum enfant gaté gemacht. Für den technischen Ausbau und die Verbesserung der Anlagen und des Bestriebes ist im Laufe der Jahrzehnte sehr viel geschehen. Ohne die Kosten zu sparen, wurde gebaut und erweitert und in der teuersten Zeit die Elektrisstation der Hauptlinien durchgeführt, was in der heutigen Kohlennot den Eisenbahnen die dominierende Stellung im Verkehrswesen verschafft hat, nachdem der Automobilverkehr aus bekannten Gründen auf ein Minismum eingeschränkt worden ist.

In der Verwaltung waren von jeher die Baufachleute am stärksten verstreten. Ein beständiger Wettlauf der Begehrlichkeiten aus allen Landessgegenden gab ihnen immer wieder willkommene Gelegenheit, ihr technisches Können unter Beweis zu stellen. Neidlos muß anerkannt werden, daß die S. B. B. einen sehr hohen technischen Standard erreicht haben mit einem Leistungsvermögen, das auch eine starke Verkehrszunahme bewältigen könnte.

Die Überbetonung bes technischen Fortschrittes und die Nachgiebigkeit gegenüber den laufenden Begehren von Interessentengruppen aller Art führten zwangsläufig dazu, daß die finanzielle Struktur des Unternehmens vernachlässigt wurde. Schon beim Rückauf der Eisenbahnen ließ man sich vom falschen Optimismus leiten, eine Staatsbahn bilde kein Risiko, sondern sie stelle gewissermaßen eine mündelsichere Anlage dar. So wurde

174 C. Eber

denn auch ganz unterlassen, dem neuen Unternehmen ein verantwortsliches Eigenkapital auszuhändigen. Das Fehlen eines solchen Konjunkturbarometers hat sich in der Folge verhängnisvoll ausgewirkt. Gestützt auf den unbegrenzten Staatskredit des Bundes wurden den Eisenbahnen immer größere Kapitalien zur Verfügung gestellt, für deren Verzinsung und Amortisation aber in letzter Linie der Bund selber haftbar blieb.

Auch die rechtliche Struktur des Unternehmens ist in gleicher Weise vernachlässigt worden. In seiner Botschaft vom 24. November 1936 zu einem Gesetz über die Bundesbahnen stellt der Bundesrat sest, die Bereantwortung für dieses größte Unternehmen in unserm Lande liege in Niemands Hand. Das ist deutlich! Es nützt gar nichts, wenn von gewissen Berkehrsinteressenten heute die Richtigkeit dieser bundesrätlichen Feststellung bestritten wird. Den S. B. B. sehlt eben die eigene Rechtspersönlichsteit. In einem gemeinsamen Bericht vom 16. Oktober 1934 erklären der Berwaltungsrat und die Generaldirektion der S. B. B.:

"Als eines der wirksamsten Mittel zur Erreichung dieses Zieles muß neben der Übernahme eines Teiles der Schuldenlast durch den Bund die Ausstattung der neuen Bundesbahnverwaltung mit der eigenen Rechtspersönlichkeit angesehen werden."

Noch deutlicher außerte sich Herr Bundesrat Pilet in der "Neuen Helvetisichen Gesellschaft" im Oktober 1934:

"Wenn die Unternehmung von den äußeren Einflüssen, die sie manchmal von ihrer Aufgabe als Transportunternehmer abdrängen, um ein direktes oder indirektes Subventionswerkzeug aus ihr zu machen, soll widerstehen können, ist es unerläßlich, sie zu einem autonomen, mit der Rechtspersönlichkeit versehenen Regie-Unternehmen zu gestalten."

Es ist tatsächlich nicht zu früh, wenn heute, nach 100 Jahren Eisenbahn auf Schweizer Boden, eine Reorganisation der S. B. B. angestrebt wird. Eine solche hätte aber nicht nur in einer Schuldenabschüttelung oder Bilanzbereinigung zu bestehen, sondern auch in organisatorischen Maßenahmen, die für die Zukunft eine klare Ausscheidung der Kompetenz und Berantwortung garantieren und eine neue Schuldenwirtschaft verhindern würden.

Davon ist aber in der Geseßvorlage, die in der letten Junisse sisten von den eidgenössischen Käten verabschiedet worden ist, wenig zu entdecken. Im alten Art. 3 hieß es noch: "Die Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten". Im neuen Art. 3 ist die kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten". Im neuen Art. 3 ist die kaufmännischen Grundsätze"! Unbefriedigend ist ferner der Art. 16. Aus dem allfällig sich ergebenden Reingewinn ist zunächst ein Betrag bis zu 8 Millionen Franken jährlich in eine Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen, bis diese Reserve 20% des Dotationskapitals ers

reicht hat. Ein Fehlbetrag wird aus der Reserve gedeckt. Ist diese erschöpft, so beschließt die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahreserechnung über die Art der Deckung. Nach Art. 18 dürsen für Anschaffungen und Bauten, welche die Bundesbahnen gestützt auf Art. 3 aussühren, höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden. Dabei haben die S. B. B. schon im April des laufenden Jahres ein Arebeitsbeschafsungsprogramm publiziert mit Auswendungen von insgesamt 760 Millionen Franken, die innert 10 Jahren ausgegeben werden sollen. Davon entfallen nicht weniger als 230 Millionen Franken auf ein Sosortprogramm für die nächsten Jahre. Es sind vorgesehen: Ausdau einsspuriger Linien auf Doppelspur, neue Linien und Linienverlegungen, Erweiterungen von Geleise und Sicherungsanlagen der Bahnhöse, Ausdau und Erneuerung von Hochdauten, Umbauten und Berstärkungen von Brücken, Ersatz von Niveausübergängen, Ausdehnung der Elektrisikation, Erneuerung des Kollmaterials und Unvorhergesehenes.

Die wichtigste Bestimmung der Referundumsvorlage bildet unzweisels haft der Art. 21, der die Entschulbung behandelt. Mit dem Inkraststreten dieses Gesetzes entlastet die Eidgenossenschaft den Haushalt der Bundesbahnen durch übernahme sester Schulden im Gesamtbetrag von 900 Millionen Franken, und dazu stattet die Eidgenossenschaft die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital von 400 Millionen Franken aus. Die Neuordnung der Pensionss und Hilfskasse vorbehalten, die gleichzeitig mit der Neuordnung der eidgenössischen Bundes vorbehalten, die gleichzeitig mit der Neuordnung der eidgenössischen Versicherungskasse zu treffen sind. Mit der Annahme des Gesetzes würden somit die Bundesbahnen in die Lage versetz, Schulden im Betrag von 1300 Millionen Franken auf den allgemeinen Bundeshaushalt zu überwälzen.

Die Überschuldung der S. B. B. ist eine Tatsache, mit der sich der Gesetzgeber und das Schweizervolk beschäftigen müssen. Man sollte aber nun wissen, ob diese enorme Transaktion den beabsichtigten Zweck auch erfüllt. In dieser Hinsicht muß man mißtrauisch werden, wenn man im Jahresbericht der Schweizerischen Liga für rationelle Verkehrswirtschaft, genannt Litra, Seite 10 folgendes liest:

"Die Nachtragsbotschaft läßt beutlich burchblicken, daß der vorgesehene Sasnierungsumfang das unerläßliche Mindestmaß darstellt und als vorläufiger Verssuch zu betrachten ist, ob damit alsenfalls auszukommen ist. Der Bundesrat sieht selber die Notwendigkeit einer späteren Erhöhung des Dotationskapitals, einer zweiten Entschuldung oder Ergänzungsentschuldung vor."

Die Litra hat die bundesrätliche Botschaft einer zahlenmäßigen überprüfung bezüglich der qualitativen und quantitativen Abschreibungsaussfälle sowie des Dotationskapitals unterzogen. Dabei kam die Litra dazu, die Festsehung der festen Entschuldung auf 1200 Millionen und des Dotationskapitals auf 500 Millionen Franken zu empfehlen. Anlaß zu diesen weitergehenden Vorschlägen gab ihr der Umfang der bahnfrem-

176 C. Eber

ben Lasten, die im Lause von 40 Jahren dem Unternehmen übers bürdet und der Offentlichkei nicht oder nur ungenügend bekannt sei. Diese bahnsremden Lasten berechnet die Litra zu Ende 1942 auf über zwei Milliarden Franken. Noch deutlicher wird die Litra auf Seite 12 ihres Berichtes, wenn sie schreibt:

"Dagegen möchten wir nochmals ausdrücklich betonen, daß man sich unseres Erachtens über das Genügen des in der Gesetzesvorlage enthaletenen Sanierungsumfanges keinen unberechtigten Hoffenungen hingeben darf."

Man muß sich nun fragen, ob die Berechnung in der Botschaft oder die Untersuchungen, welche die Litra angestellt hat, zutreffend sind. Auf alle Fälle kommt man nicht zur überzeugung, daß die vorgeschlagene Sasnierung eine dauernde Sanierung sei, und man muß vielmehr befürchten, daß dem zweiten Rückfauf der S.B.B. später ein dritter folgen wird. Dabei ist selbstverständlich die allgemeine finanzielle Lage des Bundes zu berücksichtigen. Die eidgenössische Staatsrechnung für das Jahr 1943 ergibt einen Schuldenüberschuß von 5553 Millionen Franken. In dieser Summe ist aber der Fehlbetrag der eidgenössischen Versicherungskasse und der Schuldenüberschuß der Bundesbahnen nicht berücksichtigt. Die Fehlbeträge der beiden Versicherungskassen betragen ca. 900 Millionen Franken.

Auf dem Debitorenkonto der Staatsrechnung wird eine Rückstellung oder Abschreibung gemacht werden müssen. Das sausende Budgetjahr wird wiederum mit einem Defizit abschließen. Wenn man die Sanierung der S. B. B. mit 1,3 Milliarden Franken dazu rechnet, so kommt man auf eine totale überschuldung des Bundes von annähernd 9 Milliarden Franken.

Soll der Bund seinen bisherigen Verpflichtungen nachkommen und für neue Aufgaben, wie Arbeitsbeschaffung und Ausbau der Sozialverssicherung, gerüstet sein, so kann er nicht einfach 1½ Milliarden Franken neue Schuldverpflichtungen auf seine Rechnung übernehmen, wozu dann noch 900 Millionen Franken Beiträge an die Pensionskassen des Bundes und des Bundesbahnpersonals dazu kommen. In einer breiten Inseratenskampagne, die stark an die Propagandamethode der Landeslotterie erinnert, hat die S. B. B. das Thema abgewandelt: Die Schweizerbahnen gehören dem Schweizervolk! So hieß es aber schon vor 40 Jahren. Jeht versteht man darunter: "Die S. B. B.-Schulden dem Schweizervolk".

In der Diskussion um die Sanierungsvorlage ist viel von den volkswirtschaftlichen Leistungen der S. B. B. die Rede. In der Botschaft wird diesbezüglich ausgeführt:

"Die Opfer, die durch die übertragung eines beträchtlichen Teiles der Kapitallasten von den Bundesbahnen, d. h. von den Bahnbenützern, auf den Bund, d. h. auf die Steuerzahler, abgewälzt werden sollen, erscheinen in einem weniger düstern Lichte und eher tragbar, wenn man sich vergegenwärtigt, welche Vorteile der schweizerischen Volkswirtschaft

während des 40jährigen Bestandes der Bundesbahnen aus der bisherigen Kapitalstruktur des Unternehmens erwachsen sind. Seit der Berstaatlichung sind nicht weniger als 3000 Millionen Franken als Obligationenzinse aus der Bundesbahnkasse in die verschiedenen Kanäle unserer Wirtschaft zurückgeslossen."

Als weitere Tatsache, die Erwähnung finden muffe, wird die von den Bunbesbahnen verfolgte Tarifpolitik genannt. Die gemeinwirtschaftliche Struftur des Tarifgebäudes habe gur Folge gehabt, daß die industrielle und gewerbliche Produktion dezentralisiert und einer weitergehenben Berstädterung durch die sehr niedrigen Unfate der Arbeiterabonnemente vorgebeugt werden konnte. Weiter wird auf die technische Großleistung der Elektrifikation hingewiesen. Endlich wird auch hervorgehoben, erft die Bahnen hatten ben Guteraustausch im Inland und ben Beltverfehr überhaupt ermöglicht. Demgegenüber ift benn doch zu fagen, daß auch die produktiven Wirtschaftskreise ihre volkswirtschaftliche Pflicht erfüllt haben, die Landwirtschaft, die Industrie und das Gewerbe. In unferm Lande kommt auch dem Augenhandel eine gang besondere Bedeutung zu. Endlich darf einmal gesagt werden, daß die Obligationenzinse, menigstens zum Teil, gar nicht aus bem Unternehmen herausgewirtschaftet, d. h. verdient worden sind, sondern daß sie aus dem Kapital bezahlt wurben. Nicht die wirtschaftliche Bedeutung unserer Bahnen mit den Privatbahnen steht heute zur Diskuffion, sondern die migliche finanzielle Lage ber S. B. B. und bazu die Frage, wie dieselbe zu verbessern und wie für die Zukunft eine Neuverschuldung zu verhüten sei. Die "Tat" schrieb am 5. April 1944, die Fragestellung sollte nicht lauten: "Sanierung ober Reorganisation?", sondern es sollte zum eindeutigen Auftrag kommen: "Finanzielle Sanierung und durchgreifende Reorganisation!" Weiter heißt es bort:

"Tatsächlich ist es so, daß die Borlage des Bundesrates vom 17. September 1937 zu einem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundessbahnen sich fast nur auf eine vorläufige und nicht auf eine endgültige sinanzielle Bereinigung beschränkt und für eine wirklich schöpferische Reorganisation keine genügende Grundlage schafft. An sich wäre die Teilung der Berantwortlichkeiten sehr einfach: Generaldirektion und Berwaltungsrat sorgen für die technische und wirtschaftliche Entwicklung und sind verantwortlich für den Ertrag der großen Unternehmung, die die S. B. B. darstellen. Bundesrat und Bundesversammlung haben das Recht, der S. B. die Erfüllung volkswirtschaftlicher und milistärischer Bedürfnisse aufzuerlegen. Soweit die S. B. B. die daraus entsstehenden "bahnfremden Lasten" nicht zu tragen vermögen, haben Landessregierung und Parlament die Pflicht, für die Deckung dieser besonderen sinanziellen Auswendungen besorgt zu sein."

Eine kritische Würdigung ber Sanierungsvorlage führt zu folgendem Ergebnis:

Die Organisation der S.B.B., die Ausscheidung der Kompetenzen und Berantwortungen, wird durch die Gesetzesvorlage nicht wesentlich geändert. Nach wie vor bleibt das Unternehmen politisch en Einflüssen versichiedener Art ausgesetzt. Bon einer größeren Selbständigkeit und Unabhängigkeit ist keine Rede, im Gegenteil heißt es bereits: "Näher zum Staat"! Die zunehmende überschuldung der S.B.B. ist nicht zuletzt eine Folge der mangelhaften Organisation. Wenn also für die Zukunft ein Damm gegen eine Neuverschuldung errichtet werden soll, so ist eine Entspolitische volltisserung die unerläßliche Voraussetzung.

Was die finanzielle Rekonstruktion anbetrifft, so ist zusnächst zu bemerken, daß die wichtige Frage der Sanierung der Pensionskasse gar nicht behandelt, sondern auf später zurückgestellt ist. Ob die verslangten 1300 Millionen Franken außreichen, ist gänzelich unsicher. Endlich weiß niemand, wie die Eidgenossenschaft gesbenkt, die von ihr neu übernommenen Schuldenbeträge zu verzinsen und zu amortisieren. Die in der Botschaft schüchtern erwähnte Verkehrssteuer ist inzwischen auß der Diskussion verschwunden.

So kommt man zum Schlusse, daß die Borlage unsgenügend ist, daß sie daher abgelehnt werden muß, damit der Weg frei wird für eine wirkliche und durchsgreifende Sanierung und Reorganisation der Schweiszerischen Bundesbahnen.

"Civitas Humana".

Kritische Bemerkungen zu Wilhelm Röpkes neuem Werk.

Bon W. A. Jöhr.

Wilhelm Röptes "Civitas Humana" bewegt sich in den gleichen Gefilden wie sein vor zwei Jahren erschienenes Werk "Die Gesellschaftskrisis
der Gegenwart". Die "Civitas Humana" sett sich auch ausdrücklich zur Aufgabe, die "Gesellschaftskrisis" fortzusetzen, zu erweitern und zu vertiesen. Zahlreiche Partien des neuen Buches hat Röpke bereits in Zeitschriften und Zeitungen veröffentlicht. Obwohl die wesentlichen Ideen des
neuen Werkes dem kundigen Leser bereits bekannt sind, so wird ihn doch
die Lektüre keinen Moment langweilen. Im Gegenteil: auch unter diesen
Bedingungen vermag Röpke den Leser in besonderem Maße zu fesseln,
sei es durch den Reichtum an treffenden Bildern und glücklichen Einfällen,
durch seine Gabe, das Wesentliche zu erkennen und festzuhalten, durch
die Kraft seiner Sprache und die Wucht seines "Einsatzes", die beide sein
kämpferisches Temperament auf den Leser wirken lassen, durch den erstaunlichen Reichtum an Zitaten aus der ganzen Weltliteratur. In hohem