

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 21 (1929)
Heft: 4

Artikel: Die wirtschaftlichen Betriebe des Bundes
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352389>

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: 06.07.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

FÜR DIE SCHWEIZ

Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Beilage „Bildungsarbeit“, Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale

No. 4

APRIL 1929

21. Jahrgang

Die wirtschaftlichen Betriebe des Bundes.

Von Robert Bratschi.

I.

Die Frage, ob und in welchem Umfange sich der Staat mit Unternehmen wirtschaftlicher Art befassen soll, war im Laufe der letzten Jahre stark umstritten. Die wirtschaftlichen Betriebe der Oeffentlichkeit bilden oft Gegenstand scharfer Kritik aus Kreisen des Unternehmerlagers. Im Zusammenhang mit der in den Jahren 1922/24 durchgeführten Reorganisation der Bundesbahnen wurde von den extremen Gegnern staatlicher Wirtschaftsbetriebe sogar die Entstaatlichung oder Verpachtung dieses grössten öffentlichen Unternehmens in der Schweiz in Erwägung gezogen. Verschiedene seither erschienene Publikationen zeigen, dass die Sache noch nicht zur Ruhe gekommen ist. Im September 1927 hat sich der schweizerische Bankiertag, gestützt auf ein Referat von Dr. Jöhr, Direktor der schweizerischen Kreditanstalt, mit dem Problem Staatswirtschaft oder Privatwirtschaft befasst. Die beiden Abstimmungen über die Brotversorgung des Landes vom Dezember 1926 und März 1929 boten erst recht Gelegenheit, den Streit in die weiteste Oeffentlichkeit zu tragen. Eine vom schweizerischen Landesausschuss der internationalen Handelskammer soeben herausgegebene Publikation über die Tätigkeit der öffentlichen Gemeinwesen der Schweiz auf wirtschaftlichem Gebiet beweist, dass man in diesen Kreisen nicht die Absicht hat, den Kampf gegen den Staat als Unternehmer aufzugeben. Dass scharfe Gegner der Staatsbetriebe sogar höchste Staatsstellen bekleiden, ist auch kein Geheimnis. Die Herbstwahlen 1928 und der Getreidekampf wurden unter dem Kommando von Bundesrat Musy ja zum Teil mit der Parole «Gegen die Staatsbetriebe» geführt.

Der Kampf gegen die Staatsbetriebe ist aber durchaus nicht eine schweizerische Erscheinung. Er ist im Gegenteil fast in allen Staaten entfacht. Die Gegner der Gemeinwirtschaft erblicken in diesen bereits bestehenden Betrieben der Oeffentlichkeit mit

Recht Eingriffe, die für das bestehende kapitalistische Wirtschaftssystem sehr gefährlich werden können. Daher soll geändert werden. Deutschland und Belgien sind zum Teil unter dem Drucke des Auslandes, zum Teil gezwungen durch die Kriegslasten, in der Verwaltung ihrer Bahnen, zu der Aktiengesellschaft mit staatlicher Beteiligung übergegangen. Der italienische Fascismus hat unter dem Beifall des Privatkapitals blühende staatliche Betriebe ohne Not verschachert. Auch in andern Ländern macht sich ein scharfer Druck geltend, um dem Staate die wirtschaftlichen Unternehmungen zu entwinden. Ueberall wird der Kampf unter der heuchlerischen Devise geführt, die Betriebe durch die Verprivatisierung wirtschaftlicher zu gestalten. In Wirklichkeit ist die Angst vor dem leistungsfähigen staatlichen Konkurrenten und dessen Entwicklungsmöglichkeiten und daherigen Gefahren für das heutige Wirtschaftssystem die treibende Kraft.

II.

Zu den wirtschaftlichen Betrieben des Bundes, die wir unserer Betrachtung zu Grunde legen wollen, zählen wir die Bundesbahnen und den Post-, Telegraphen- und Telephonbetrieb. Als wirtschaftliche Betriebe können natürlich auch gewisse Zweige der Militärverwaltung angesehen werden. Speziell gilt das für die Militärwerkstätten. Wir lassen sie aber in unserm Aufsatz unberücksichtigt, einmal im Hinblick auf den Zweck dieser Betriebe, insbesondere aber auch mit Rücksicht auf die starken Schwankungen, die den Ueberblick und das Urteil erschweren.

Der älteste Staatsbetrieb ist die Post. Sie befand sich schon lange vor der neuen Eidgenossenschaft in den Händen der Oeffentlichkeit. Das Postwesen war vor 1848 kantonal. Die neue Bundesverfassung vom Jahre 1848 erhob die Post zur Bundesanstalt. Das gleiche geschah mit dem Telegraphen durch die Verfassung vom Jahre 1874. Das Telephon war zunächst nur der Konzessionspflicht unterworfen. Bis zum Jahre 1884 war in Zürich auch eine private Telephongesellschaft vorhanden. Im Jahre 1889 wurde auch das Telephonwesen durch gesetzlichen Erlass der Post und dem Telegraphen rechtlich gleichgestellt.

Post, Telegraph und Telephon stehen unter dem Schutze eines staatlichen Regals, d. h. nur die staatliche Anstalt darf sich mit bestimmten ihr überwiesenen Aufgaben befassen. So ist die Beförderung von Briefen und Paketen bis zu einem bestimmten Gewicht, die Uebermittlung von Telegrammen und die Herstellung von telephonischen Verbindungen ausschliesslich den staatlichen Anstalten vorbehalten. Es handelt sich also um eigentliche Monopolbetriebe. Das staatliche Monopol ist bei diesen Anstalten die Voraussetzung einer zweckmässigen und zuverlässigen Abwicklung des Dienstes. In der Schweiz ist dieses Monopol auch nicht bestritten. Der italienische Fascismus hat den staatlichen Telephonbetrieb aber dem Privatkapital in die Hände gespielt. Fast in

allen andern Ländern sind die Verhältnisse in bezug auf diese drei Betriebe ähnlich geregelt wie in der Schweiz.

Bei den Eisenbahnen wird der Bau und Betrieb durch den Staat weniger als gegeben angesehen. Die Ansichten über diese Frage gehen im Gegenteil von Land zu Land sehr stark auseinander. Es gibt Länder mit ausgesprochenem Staatsbahnsystem, so Deutschland, Oesterreich, Tschechoslovakei, Italien, Belgien, Schweden usw., und solche mit fast ausschliesslich oder vorwiegend Privatbahnsystem, so vor allem England und Amerika. In zahlreichen Ländern bestehen beide Systeme nebeneinander. In Frankreich sind die Bahnen von privaten Gesellschaften gebaut worden; sie fallen aber nach Gesetz nach 99 Jahren ohne weiteres dem Staat zu. In England und Amerika ist der Gedanke der Verstaatlichung auf Grund der Kriegserfahrungen wach geworden. Er führte aber lediglich zu einer starken Konzentration der privaten Betriebe. Die in Deutschland eingetretene Aenderung kann nicht als eigentliche Abweichung vom Staatsbahnsystem angesehen werden, weil sie als Kriegsfolge mit vorübergehendem Charakter zu werten ist.

In der schweizerischen Politik hat der Kampf um den Besitz der Bahnen seit der neuen Eidgenossenschaft bis zur Jahrhundertwende eine sehr grosse Rolle gespielt. Der junge schweizerische Bundesstaat traf das Eisenbahnwesen der Schweiz in seinen ganz ersten Anfängen. Die Betriebslänge der schweizerischen Bahnen betrug im Jahre 1848 25 Kilometer (Zürich—Baden und St. Ludwig—Basel). Der Ausbau des wichtigen Verkehrsmittels war eines der grossen Probleme der damaligen Zeit. Die erste Frage war, wer soll die Bahnen bauen? Der Bundesrat, mit Stämpfli an der Spitze, trat energisch für den Staatsbahngedanken ein. Der Zürcher Staatsmann Alfred Escher dagegen setzte sich mit aller Wucht für das Privatbahnsystem ein. Er war der Mann der Banken. Wie in der Getreidefrage vor kurzer Zeit das Kapital als Sieger hervorging, so war es auch beim wichtigen Entscheid über den Bau der Bahnen in den Fünfzigerjahren. Die Banken siegten über die Landespolitik und über die Bestrebungen der Volkswohlfahrt. Die Bundesversammlung entschlöss sich mit grosser Mehrheit für das Privatbahnsystem. Der neue Bundesstaat hatte sich damit bei der Entstehung des Eisenbahnnetzes selber ausgeschaltet. Der Staatsbahngedanke war aber nicht tot. Der durch das erste Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 geschaffene Zustand wurde in kurzer Zeit unhaltbar. Im Jahre 1872 trat ein neues Gesetz in Kraft, das das Recht der Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen von den Kantonen auf den Bund übertrug. Dieses Gesetz war ein erster Sieg der Freunde des Staatsbahngedankens. Der Uebergang der Eisenbahnaktien in fremde Hände und der Nationalbankkrach trieben mit vielen Begleitumständen die Entwicklung weiter in der Richtung der Verstaatlichung. Sie misslang erstmals dem Aargauer Bundesrat Welti im Jahre 1891, wurde aber in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 mit mehr als

$\frac{2}{3}$ Mehrheit der Stimmenden durch Rückkauf der bedeutendsten Bahnen verwirklicht. Die Bundesbahnen nahmen am 1. Januar 1902 den Betrieb auf.

Dadurch war in der Schweiz ein gemischtes System entstanden. Neben den verstaatlichten Hauptlinien bestehen die privaten Gesellschaften als Eigentümer der weniger wichtigen Linien. Ein grosser Teil der sog. Privatbahnen sind aber halbstaatliche Betriebe, indem bedeutende Kapitalien von Bund, Kantonen und Gemeinden mitbeteiligt sind. Ueber die Bedeutung der Bundesbahnen im Vergleich zu den übrigen Eisenbahnen des Landes geben folgende, in der Hauptsache der Eisenbahnstatistik des Jahres 1926 entnommene Zahlen einige Anhaltspunkte:

	Betriebslänge km	Personal	Anlagekapital in Millionen Franken
Bundesbahnen	2928 ¹	34,102 ³	2354
Uebrige Bahnen ² . . .	3090	12,954	896

Die überragende Bedeutung der Bundesbahnen geht aus den Verkehrsleistungen noch deutlicher hervor als auf Grund der vorstehenden Zahlen. Die Bundesbahnen übertreffen in dieser Beziehung alle übrigen Bahnen zusammen sowohl im Personenverkehr als insbesondere im Güterverkehr um ein vielfaches.

In bezug auf die Rechtsform können unter den Wirtschaftsbetrieben der Oeffentlichkeit drei Hauptgruppen unterschieden werden:

1. Die Betriebe, deren Verwaltung integrierender Bestandteil der allgemeinen Staatsverwaltung bildet und unter der direkten Aufsicht von Regierung und Parlament stehen.
2. Die Betriebe mit eigener Verwaltung und weitgehender administrativer und finanzieller Selbständigkeit.
3. Die Betriebe in Form von Aktiengesellschaften mit ausschliesslicher oder vorwiegender finanzieller Beteiligung von Staat und Gemeinden.

Zu der ersten Gruppe gehören in der Schweiz der Post-, Telegraphen- und Telephonbetrieb. In die zweite Gruppe können die Bundesbahnen eingereiht werden. Zur dritten Gruppe gehören eine grössere Zahl von « Privatbahnen ».

III.

Die wirtschaftliche Bedeutung der drei grossen eidgenössischen Verkehrsanstalten geht zunächst aus den investierten Kapitalien hervor. Ueber das Bahnkapital enthält der vorstehende Abschnitt im Vergleich zwischen Bundesbahnen und übrigen Bahnen auf Ende 1926 entsprechende Zahlen. Auf Ende 1927 ergibt sich für die drei eidgenössischen Regiebetriebe folgendes Bild:

¹ Einschliesslich die schmalspurige Brünigbahn und 53 km mitbetriebene Linien.

² Einschliesslich Schmalspur-, Zahnrad-, Drahtseilbahnen und städtische Strassenbahnen.

³ Ende 1928 betrug der Personalbestand noch rund 33,000.

1. Bundesbahnen	Fr. 2,540,800,000.—
2. Post	» 68,200,000.—
3. Telegraph und Telephon	» 391,000,000.—
Total	Fr. 3,000,000,000.—

Die drei grossen Regiebetriebe weisen auf Ende 1927 ein Anlagekapital von genau 3 Milliarden Franken auf. Um sich ein Bild über diese gewaltige Investition zu machen, fügen wir bei, dass sämtliche schweizerischen Bankinstitute einschliesslich der Sparkassen und Finanzgesellschaften an eigenen Geldern mit Einrechnung der Reserven nach Dr. Hultegger auf Ende 1926 über nicht ganz 2,5 Milliarden Franken verfügten.

Die festen Anleihen der Bundesbahnen betrugen Ende 1927 2676 Millionen Franken. Dazu kamen 54 Millionen Franken schwebende Schulden, so dass die Gesamtschuld der Bundesbahnen 2730 Millionen Franken betrug. Die Schuld übersteigt also nicht unbedeutend das Anlagekapital. Dieser Zustand ist in der Hauptsache auf das sog. Kriegsdefizit zurückzuführen. Es betrug auf Ende 1927 196 Millionen Franken. Die Bundesbahnen wurden in der Kriegs- und Nachkriegszeit gezwungen, gewisse Lasten zu übernehmen, die eigentlich aus der eidgenössischen Staatskasse hätten bestritten werden sollen. Generaldirektion und Verwaltungsrat haben diese Lasten im Frühjahr 1927 auf 460 Millionen Franken berechnet. In der Bundesversammlung ist die teilweise Rückerstattung dieses Betrages an die Bundesbahnen angeregt worden. In einer Botschaft des Bundesrates vom 4. März 1929 beantragt dieser den eidgenössischen Räten, diese Rückerstattung auf 35 Millionen Franken festzusetzen. Dieser Antrag mutet angesichts der Leistungen der Bundesbahnen und angesichts der Rückerstattungen ausländischer Staaten an ihre Bahnen recht seltsam an. Die Vereinigten Staaten haben dafür 8,6 Milliarden, England 4,2 Milliarden, Schweden 299 Millionen, Holland 280 Millionen Franken aufgewendet. Die Rückerstattung des Bundes an die Bundesbahnen ist von der Bundesversammlung endgültig festzusetzen. Es ist zu hoffen, dass sie erheblich höher sei, als nach dem Antrage des Bundesrates. Die Arbeiterschaft muss sich dagegen wehren, dass das Bild über die Leistungsfähigkeit unseres grössten staatlichen Regiebetriebes durch die Uebernahme von Leistungen, wie sie die Kriegslasten darstellen, getrübt wird. Wenn Bundesrat Musy gegen eine gerechte Rückerstattung ist, so nimmt er diesen Standpunkt wohl nicht nur als Hüter der Staatsfinanzen ein, sondern insbesondere als erklärter Gegner des Regiebetriebssystems.

Die Nettozinsenlast der Bundesbahnen betrug pro 1927 108 Millionen Franken. Der durchschnittliche Zinsfuss war rund 4 %. Dieses relativ günstige Verhältnis ist auf die zahlreichen langfristigen Anleihen aus der Vorkriegszeit zurückzuführen.

Die notwendige Geldbeschaffung für die Bundesbahnen erfolgt ausschliesslich auf dem Wege besonderer Staatsanleihen. Die Bundesbahnpaniere besitzen den Charakter von festverzinslichen

Obligationen. Für die übrigen Verkehrsanstalten besteht keine autonome Verwaltung. Die Beschaffung der notwendigen Gelder erfolgt direkt durch den Bund. Das festverzinsliche Staatspapier bietet Vorteile und Nachteile. Der Vorteil mag darin bestehen, dass die Zinsbedingungen im Hinblick auf die Staatsgarantie und daherige grössere Sicherheit etwas günstiger sind. Als Nachteil wird nicht mit Unrecht erwähnt, dass dieses System jeder Elastizität entbehrt. Es ist daher auch schon die Anregung gemacht worden, einen Teil der Bundesbahnschuld in Eigenkapital ohne gesetzlichen Anspruch auf Verzinsung umzuwandeln. Damit würde die Gleichheit mit privaten Unternehmungen hergestellt; die Bundesbahnen würden nach aussen wohl besser dastehen. Als Geldgeber käme aber wohl wieder nur die Oeffentlichkeit (Bund, Kantone, Gemeinden usw.) in Frage. Im Grunde genommen würde daher auf diese Weise doch wenig geändert.

Der Ertrag des Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebes fällt gemäss Art. 36 der Bundesverfassung der eidgenössischen Staatskasse zu. Die Einnahmen aus diesen Betrieben werden auch im Art. 42 der Verfassung erwähnt. Gestützt auf diese Bestimmungen könnte man annehmen, dass die Absicht bestehe, die erwähnten Verkehrsanstalten durch den Bund fiskalisch auszubeuten. Das ist indessen nicht der Fall. Der Art. 36 der Verfassung schreibt nämlich weiter vor: «Die Tarife werden im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.» Diese Vorschrift schliesst eine fiskalische Ausbeutung aus. Man darf auch feststellen, dass die Vorschrift im grossen und ganzen eingehalten worden ist. Der Bund hat sich bei seinen Verkehrsanstalten im allgemeinen mit sehr mässigen Erträgen zufrieden gegeben. Während der Kriegszeit musste er sogar Zuschüsse machen, weil er die Volkswirtschaft nach Möglichkeit vor Taxerhöhungen zu verschonen bestrebt war. Im grossen und ganzen begnügte er sich mit einer angemessenen Verzinsung und Amortisation der investierten Kapitalien.

Die Bundesbahnen sind von Gesetzes wegen ein sog. autonomer Betrieb. Sie sollen nur dem Verkehrszweck dienen. Sie haben sich selber zu erhalten, d. h. der Staat darf keine Zuschüsse leisten. Andererseits fliessen aber eventuelle Ueberschüsse auch nicht in die Staatskasse, sondern sie sollen ausschliesslich der Förderung des Verkehrs dienen. Nach Massgabe des Art. 1 des Organisationsgesetzes vom 1. Februar 1923 werden die Bundesbahnen «unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet und betrieben». Diese nicht übertrieben klare Vorschrift wird so aufgefasst, dass die Taxen der Bundesbahnen so niedrig gehalten werden sollen, dass sie noch gerade genügen, um die Kosten des Betriebes zu bestreiten, die Verzinsung und Amortisation der investierten Kapitalien und einen zeitgemässen Ausbau des Betriebes zu sichern. Wenn die gesetzlichen Vorschriften für Post, Telegraph und Telephon einerseits

und die Bundesbahnen anderseits auch ganz verschieden lauten, so haben doch alle diese Anstalten ihre Aufgabe immer gleich aufgefasst und durchgeführt. Sie haben sich in vollem Umfange als Gemeinwirtschaftsbetriebe in den Dienst der Allgemeinheit gestellt, ohne auf günstige Abschlüsse besonders grossen Wert zu legen. Sobald übrigens ein etwas besseres Jahresergebnis vorliegt, wird durch Forderungen aller Art dafür gesorgt, dass es nicht so bald wiederkehre.

Wir geben im nachstehenden einige Zahlen über die Betriebsergebnisse der Verkehrsbetriebe.

I. Postverwaltung⁴:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben in Millionen	Gewinn Franken	Verlust
1880	15,5	13,5	2	
1890	24,2	21,9	2,3	
1900	36,1	33,4	2,7	
1910	57,1	54,5	2,6	
1914	56,6	62,8		6,2
1915	58,8	61		2,2
1920	101,6	129,8		28,2
1924	123,8	119,8	4	
1927	135,9	130	5,9	
Total Gewinne und Verluste von 1875—1927			103,4	107

II. Telegraph und Telephon:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Gewinn	Verlust
1880	2,3	1,7	0,6	
1890	3,9	2,9	1	
1900	7,9	8,8		0,9
1910	14,5	14	0,5	
1914	20,4	17,6	2,8	
1915	20,6	17,7	2,9	
1921	52,4	54,3		1,9
1924	54,9	56,4		1,5
1927	66,6	64	2,6	
Total Gewinne und Verluste von 1875—1927			61,4	8,6

III. Bundesbahnen:

Jahr	Betriebs- einnahmen	Gewinn- und Verlustrechnung			
		Einnahmen	Ausgaben	Gewinn	Verlust in Millionen Franken
1903	111,2	52,7	56,1		3,4
1905	120,7	55,5	54,9	0,6	
1910	187,6	83	75,1	7,9	
1911	196,5	85,2	78,1	7,1	
1912	206	84,3	76,1	8,2	
1913	212,7	85,8	91,5		5,7
1914	183,5	60,9	78,1		17,2
1915	176,3	62,3	78,9		16,6
1920	394	63,7	95,4		31,7
1921	354	34,3	106,8		72,5
1924	405	148,8	133,6	15,2	
1927	396	150,1	147	3,1	
1928 ⁵	418,1	170,1	152,4	17,7	

⁴ Bis 1874 fielen die Ueberschüsse der Post den Kantonen zu.

⁵ Approximativ.

Bei der Post gleichen sich die Gewinne und Verluste in der Periode 1875 bis 1927 annähernd aus. Mit dem Ergebnis pro 1928 dürfte für den Bund im ganzen ein kleiner Ueberschuss eintreten. Mit Ausnahme der Kriegs- und Nachkriegsjahre 1914 bis 1922 hat die Post jedes Jahr mit Gewinn abgeschlossen ⁶.

Telegraph und Telephon weisen einen bedeutenden Gewinnüberschuss auf. Diese Betriebe haben nur in den Jahren 1898 bis 1904 und im Jahre 1921 mit Verlust gearbeitet. Der Telegraph an sich wird allerdings immer mehr zum Verlustgeschäft. Die Gewinne bringt sein Konkurrent, das Telephon.

Ohne Krieg könnten die Bundesbahnen sicher auf eine ununterbrochene gesunde Aufwärtsentwicklung zurückblicken. Kriegs- und Nachkriegszeit haben aber schwere Wunden zurückgelassen. Eine Folge der grossen Verluste in diesen Jahren ist das weiter oben erwähnte Kriegsdefizit. Wenn nicht alle Zeichen trügen, so kann nun aber wieder mit einer Periode guter Entwicklung gerechnet werden.

IV.

Die Zahlen im vorstehenden Kapitel bringen die grosse Bedeutung der wirtschaftlichen Betriebe des Bundes mit der wünschbaren Klarheit zum Ausdruck. Es ist im Laufe der letzten Jahre im Zusammenhang mit der Diskussion über die Frage Staatsbetrieb oder Privatbetrieb auch auf die Gefahr hingewiesen worden, die in der Investition grosser Summen in öffentlichen Betrieben für den Landeskredit und die Landesvaluta besteht. Diese Gefahren wären vorhanden, wenn das angelegte Geld unproduktiv wäre. Das kann aber sicher bei den wirtschaftlichen Betrieben des Bundes nicht gesagt werden. Das Geld ist für die Volkswirtschaft als Ganzes sehr produktiv angelegt. Aber auch die Geldgeber und der Staat haben sich nicht zu beklagen. Die erstern wissen, dass sie einen absolut sichern Schuldner an der Hand haben, der letztere hat der Tatsache, dass die Verkehrsbetriebe verstaatlicht sind, nur Vorteile für sich zu verdanken. Wir erwähnen in diesem Zusammenhang nur die Rolle der Verkehrsbetriebe in der Kriegszeit und damit auch noch einmal die den Bundesbahnen überbürdeten Kriegslasten, die ohne Staatsbetrieb einfach als entsprechend grössere unproduktive Bundesschuld zum Ausdruck kämen. Es besteht kein Zweifel, dass dadurch der Staatskredit und die Landesvaluta viel ungünstiger beeinflusst werden könnten. Wäre in der Schweiz im Jahre 1914 das Staatsbahnsystem nicht schon eingeführt gewesen, so hätte man es vielleicht damals schaffen müssen, ähnlich wie die Getreideverwaltung. Dass die Betriebe, die sich mit dem Nachrichtendienst befassen, wie Post, Telegraph und Telephon, in unruhigen Zeiten erst recht in die Hand des Staates gehören, ist sicher klar. Tatsache ist, dass Länder

⁶ Pro 1928 beträgt der Reingewinn des Postbetriebes rund 7,5 Millionen Franken und des Telegraph und Telephon rund 2,7 Millionen Franken, in beiden Fällen nach der Verzinsung des Anlagekapitals zu 5,5 Prozent.

mit Privatsystem, wie England und Amerika, während dem Kriege eine Art vorübergehende Verstaatlichung durchgeführt hatten, weil das Privatbahnsystem den gewaltigen Anforderungen des Krieges nicht gewachsen gewesen wäre. Dass die schweizerischen Verkehrsbetriebe im Staatsbesitz den Landeskredit auch in der schlimmsten Zeit nie gefährdet haben, das zeigen die Art und Weise, wie die Staatsanleihen je und je gezeichnet worden sind und insbesondere der Stand unserer Valuta in der Kriegs- und Nachkriegszeit. In Deutschland hat der Umstand, dass das gewaltige Eisenbahnnetz im Besitze des Staates war, recht eigentlich die Sanierung der Valuta im Zusammenhang mit dem Dawesplan ermöglicht.

Aber auch für das Blühen und Gedeihen der Volkswirtschaft im allgemeinen ist der Staatsbesitz der Verkehrsanstalten von grösster Wichtigkeit. Bei Post, Telegraph und Telephon ist es vor allem die erforderliche absolute Sicherheit der Nachrichtenvermittlung, die die staatliche Hand nötig macht. Das Geheimnis über die vermittelten Nachrichten ist sicher auch beim Staat selbst am besten gewahrt; man darf vielleicht sogar weitergehen und sagen, ist nur bei ihm in der heute bestehenden, absolut zuverlässigen Weise möglich. Als materielle Leistung für die Oeffentlichkeit und den Staat mag die Portofreiheit erwähnt werden. Im Jahre 1927 sind 27 Millionen Sendungen auf diesem Wege von der Post befördert worden. Wir halten diese Einrichtung indessen für unangebracht. Sie hilft mit, das Bild über die Wirtschaftlichkeit des Postbetriebes zu trüben, was vermieden werden sollte.

Von entscheidender Wichtigkeit für die Volkswirtschaft ist die Tarifpolitik der Verkehrsanstalten. Wir haben weiter oben schon gezeigt, dass die Verkehrsanstalten des Bundes eigentlich zum Selbstkostenpreis arbeiten. Sie begnügen sich damit, die Betriebskosten und eine genügende Verzinsung und Amortisation des Kapitals herauszuwirtschaften. Dass das bei privaten Betrieben nicht der Fall ist, ist bekannt. Die Privatbahnen sind infolge der Existenz der Bundesbahnen natürlich nicht mehr frei in bezug auf ihre Tarifgebarung. Sie müssen im Gegenteil gewöhnlich das tun, was die Bundesbahnen für sich beschlossen haben. Im allgemeinen zeigt sich, dass die Privatbahnen den Tarifmassnahmen des grossen Staatsbetriebes nur sehr mühsam und ungern folgen. Oft erklären sie, dass die von den Bundesbahnen zugestandenen Ermässigungen für sie untragbar seien, trotzdem im allgemeinen, soweit Besoldungen und Personalfürsorge in Frage kommen, ihr Betrieb billiger ist. Das spricht kaum für die grössere Leistungsfähigkeit des privaten Betriebes als System, besonders wenn man noch in Berücksichtigung zieht, dass ein Teil des Privatbahnkapitals unverzinst bleibt, weil es sich um Eigenkapital (Aktien) handelt und keine Ueberschüsse für die Ausrichtung von Dividenden erzielt werden.

Die Gegner des Staatsbahngedankens werfen den Bundesbahnen vor, dass die Tarife der Nachkriegszeit im allgemeinen zu

hoch seien. Dieser Vorwurf ist in der allgemeinen Form, in der er gewöhnlich erhoben wird, unbegründet. Richtig ist, dass die Tarife in einzelnen Klassen und Relationen recht hoch sind. In andern, und zwar in den für die Volkswirtschaft wichtigsten Tarifklassen, sind sie aber sehr niedrig. Teilweise sogar niedriger als 1914. Dass man nicht von übersetzten Tarifen sprechen kann, beweist am besten die Tatsache, dass die Einnahme pro geleisteten Personenkilometer im Jahre 1927 um 51 % über der Einnahme für die gleiche Leistung im Jahre 1913 stand. Der Gütertarif war sogar im Jahre 1927 auf Grund der Einnahme pro Gütertonnenkilometer nur um 42 % über dem Tarif des Jahres 1913. *Die Bundesbahntarife sind also bedeutend unter dem allgemeinen Index der Lebenshaltungskosten.* Dazu kommt, dass im Jahre 1928 der Abbau der Tarife durch zahllose Spezialmassnahmen weitergeführt worden ist und dass ein allgemein einschneidender Taxabbau im Güterverkehr auf 1. August 1929 in Aussicht genommen ist. Diejenigen, die von diesem Abbau am meisten profitieren, sind natürlich die Grossindustriellen. Sonderbarerweise sind in diesen Kreisen auch die Gegner des Staatsbetriebes zu suchen.

Ein wunder Punkt in der Tarifpolitik ist das Verhältnis zum Automobil. Die Eisenbahnen haben das Transportmonopol, das faktisch während Jahrzehnten bestanden hat, infolge des ungeahnten Aufschwunges des Kraftwagens verloren. Das ist an sich natürlich kein Unglück. Falsch aber ist, dass der private Konkurrent des grossen staatlichen Betriebes und der vielen halbstaatlichen Bahnen vom Gesetzgeber viel günstiger behandelt wird. In bezug auf Transportpflicht, Haftpflicht, Tarifwesen, soziale Fragen, technische Aufsicht usw. ist das Automobil vollständig frei, während die staatlichen Betriebe wichtigen gesetzlichen Bestimmungen unterstehen. Die Konkurrenzfähigkeit des Autos wird dadurch in sehr hohem Masse, man darf ohne weiteres sagen, in unnatürlicher und damit für das Volksganze in unwirtschaftlicher und daher schädlicher Weise erhöht. Die Beseitigung dieses ungesunden Zustandes wird durch die Motion Bratschi, die im Jahre 1928 in beiden eidgenössischen Räten einstimmig angenommen worden ist, angestrebt. Ob das Ziel erreicht werden kann, bleibt aber angesichts der bedauerlichen Untätigkeit der Bahnen und dem daherigen Zeitverlust leider sehr fraglich.

Auch die Posttarife werden als zu hoch angefochten. Besonders gilt der Angriff der Inlandbrieftaxe. Sie beträgt bekanntlich 20 Rp., im Lokalrayon 10 Rp. Die 20 Rappen werden als zu hoch bezeichnet. Es mag sein, dass gegenüber der Vorkriegszeit eine gewisse Ueberteuerung vorliegt. Richtig aber ist, dass die Vorkriegstaxe von 10 Rp. zu niedrig war. Das schweizerische Münzsystem hat es damals unmöglich gemacht, die richtige Taxe von vielleicht 12 Rappen zu erheben. Das gleiche Münzsystem lässt es heute auch als untunlich erscheinen, auf die vielleicht richtige Höhe von etwa 18 Rp. zu gehen. Eine Ermässigung auf 15 Rp. wäre aber unbegrün-

det. Sie würde der Post auch einen Schaden zufügen, der in durch- aus keinem richtigen Verhältnis zum dadurch entstehenden Nutzen für die Volkswirtschaft stehen würde.

Die wirtschaftliche Bedeutung der staatlichen Betriebe geht auch aus den zahlreichen und grossen Arbeitsvergebungen hervor. Sie sind natürlich am bedeutendsten bei den Bundesbahnen. Ganz besonders war das im Laufe der letzten Jahre der Fall. Die Bundesbahnen haben ihre Traktion im Laufe eines Jahrzehntes zum grössten Teil umgestellt. An Stelle der Kohle ist die Elektrizität getreten. Wir glauben nicht, dass ein privater Betrieb dieses Werk hätte vollbringen können. Der Staatsbetrieb hat damit bewiesen, dass er sich auch der technischen Errungenschaften zu bedienen weiss. Die Schweiz steht an der Spitze aller Staaten in bezug auf die Durchführung der neuen Traktionsart. In zweiter Linie folgt Oesterreich, auch ein Land mit Staatsbahnsystem. Das Elektrifizierungskapital der Bundesbahnen betrug auf Ende 1928 674 Millionen Franken. Daran hat allerdings der Bund einen Beitrag von 60 Millionen Franken geleistet. Der Beitrag genügt aber keineswegs, um die Bundesbahnen für den Nachteil zu entschädigen, dass sie die Elektrifikation in der teuren Nachkriegszeit durchgeführt haben. Das geschah aus Gründen der Arbeitsbeschaffung und der Unabhängigkeit von der ausländischen Kohle. Die 674 Millionen Franken für die Elektrifikation sind sozusagen restlos im Lande geblieben. Tausende von Arbeitern, die sonst dem traurigen Schicksal der Arbeitslosigkeit anheimgefallen wären, haben auf diese Weise in der kritischen Nachkriegszeit Verdienst und Brot gefunden. Das Werk der Elektrifikation muss auch von dieser Seite gewürdigt werden. Ihre überragende Bedeutung auf technischem und verkehrspolitischem Gebiet soll hier nur erwähnt werden. Aber auch abgesehen von der Elektrifikation haben die Bundesbahnen Jahr für Jahr Arbeiten von vielen Millionen Franken zu vergeben. Hunderte von Millionen sind in den 27 Jahren des Staatsbetriebes verbaut und den Wagen- und Lokomotivbauunternehmen bezahlt worden, um das frühere verlotterte Netz der Privatbahnen wieder instand zu setzen und den Wagen- und Lokomotivpark wieder in einen ordentlichen Zustand zu bringen. Dazu kommen die Arbeitsvergebungen von Post, Telegraph und Telephon. Grosse Arbeiten vergeben heisst aber auch über Macht verfügen. Es wäre sicher von diesem Gesichtspunkte aus gesehen nicht ungefährlich, wenn die grossen Verkehrsbetriebe des Landes sich in privaten Händen befinden würden. Dass grosse Teile der Vergabungen ins Ausland wandern würden und damit der schweizerischen Volkswirtschaft verlorengingen, darf als sicher angenommen werden. Die Machtfülle, die der Besitz der Verkehrsbetriebe an sich dem Staate verleiht und seine Stellung stärkt, darf natürlich auch nicht übersehen werden, denn wirtschaftlicher Besitz und entsprechender Einfluss und politische Machtentfaltung wohnen bekanntlich sehr nahe beieinander.

V.

Die sozialpolitische Bedeutung der wirtschaftlichen Betriebe des Bundes geht allein schon aus der Zahl derer hervor, die darin ihr Brot verdienen. Der Personalbestand der drei grossen Verwaltungen zeigt folgendes Bild:

	1927 ⁷	1928 ⁷
Bundesbahnen	33,637	33,006
Post	15,485	15,591
Telegraph und Telephon . .	4,853	4,947
T o t a l	53,975	53,544

Von den total 63,440 Beamten, Angestellten und Arbeitern des Bundes entfallen also ziemlich genau $\frac{5}{6}$ auf die drei Verkehrsanstalten.

Das Verhältnis der Lohnsummen bzw. Gesamtpersonalausgaben auf Ende 1927 zu den Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen geht aus nachstehenden Zahlen hervor:

	Lohnsumme	Personal- ausgaben in Millionen	Betriebs- ausgaben Franken	Betriebs- einnahmen
Bundesbahnen	171,7	215,7	271	390,6
Post	79,5	95,2	129,5	144,5
Telegraph und Telephon	26,8	33,6	51,5	82,5

Der grösste Teil der Ausgaben entfällt auf das Personal. Das ist aber nicht etwa ein Charakteristikum des Staatsbetriebes, wie es oft von gegnerischer Seite behauptet wird, sondern es ist ein Charakteristikum der Verkehrsanstalten. Ob diese in staatlichem oder privatem Besitz seien, so bleibt dieser Zustand bestehen. Ausgaben für Rohstoffe spielen in einem Verkehrsbetrieb naturgemäss nicht annähernd die gleiche Rolle wie in einem Fabrikationsbetrieb. Bei den Bundesbahnen sind die sogenannten Sachausgaben in den letzten Jahren auch noch stark zurückgegangen im Zusammenhang mit der Elektrifikation. An Stelle der Ausgaben für Brennmaterial, treten solche für die Verzinsung des Anlagekapitals. Zuverlässiger als mit den Betriebsausgaben werden die Personalausgaben daher mit den Betriebseinnahmen oder auch mit den Gesamtausgaben, einschliesslich Zinsen, verglichen. Nicht zu übersehen ist der grosse Unterschied zwischen den Lohnsummen und den Personalausgaben überhaupt. Er ist zum Teil auf die Versicherung, zum andern Teil aber auf die Vergütung für auswärtige Verköstigung, die mit dem Verkehrsdienst im Zusammenhang steht, zurückzuführen.

In der Botschaft zum Rückkaufsgesetz vom Jahre 1897 ist folgender Satz zu lesen:

« Bei der Staatsbahnverwaltung wird nicht einseitig das finanzielle Moment massgebend sein, sondern darauf gehalten werden,

⁷ Je auf Ende des Jahres.

dass jedem Beamten und Angestellten ein angemessener Lohn zukomme. »

Gegenüber den frühern Privatbahnen darf auch ohne weiteres ein bedeutender Fortschritt festgestellt werden. Immerhin muss sofort beigefügt werden, dass er auch nur dank einer guten gewerkschaftlichen Organisation möglich gewesen ist. Bei Anlass der Beratung des neuen Beamtengesetzes wurde weniger die These vom angemessenen Lohn als der Vergleich mit dem, was für die Privatindustrie angeblich tragbar sei, in den Vordergrund gerückt.

Die Versicherung des eidgenössischen Personals gegen die Folgen von Krankheit, Invalidität, Alter und Tod darf als vorbildlich bezeichnet werden. Allerdings hat das Personal dazu ganz erhebliche Beiträge zu leisten. Bei Post, Telegraph und Telephon beträgt der Versicherungsbeitrag 5 % der Besoldung, bei den Bundesbahnen 5—6¼ %. Festzustellen ist indessen, dass dieses Versicherungswerk nicht erst durch den Staatsbetrieb geschaffen worden ist, sondern dass die Privatbahnen wertvolle Pionierarbeit geleistet haben. Sie taten das aber nicht aus Gründen sozialer Art, sondern waren gerade wegen den absolut ungenügenden Besoldungen gezwungen, in bezug auf die Versicherung etwas zu tun, um eine gewisse Stabilität des Personalbestandes zu sichern.

Im ganzen darf gesagt werden, dass die Verkehrsanstalten des Bundes in sozialer Hinsicht eher stimulierend wirken, und zwar sowohl auf die Arbeiterschaft der privaten Betriebe als auch auf das private Unternehmertum. Das ist wohl auch der wichtigste Grund der offenen und stillen Bekämpfung der staatlichen Betriebe. Die Publikationen von Unternehmerseite machen daraus gar kein Hehl. Die wiederholten Eingriffe der privaten Arbeitgeber in die Beratungen des Beamtengesetzes zeigten es mit aller Deutlichkeit.

Eines müssen auch die Gegner der staatlichen Betriebe anerkennen, nämlich dass diese beweglich geblieben sind. Man darf ohne weiteres behaupten, dass die Rationalisierung kaum in einem privaten Betrieb weiter gediehen ist als bei den Bundesbahnen. Das Resultat kommt in einer Reduktion des Personalbestandes von 40,500 im Jahre 1920 auf 33,000 im Jahre 1928 zum Ausdruck. Die ganze Bedeutung dieser Massnahme kann nur ermessen werden, wenn in Betracht gezogen wird, dass der Verkehr in der gleichen Periode um rund 20 % zugenommen hat. Das Geheimnis des Erfolges ist in der Mitwirkung des Personals zu suchen. Diese Mitarbeit war in dem Grade, in dem sie wirklich in Erscheinung trat, nur möglich, weil es sich um einen staatlichen Betrieb handelt. Klar ist, dass es auch hier Grenzen gibt, die nicht überschritten werden dürfen noch können. An diesen Grenzen sind die drei Verkehrsanstalten des Bundes im grossen und ganzen angelangt.

VI.

Das System des Staatsbetriebes ist bei Post, Telegraph und Telephon in der Schweiz nie angefochten worden. Es ist heute auch vollständig müssig, sich mit Dr. Hultegger darüber auseinanderzusetzen, ob es besser gewesen wäre, das System des Privatbetriebes bei den Hauptbahnen bestehen zu lassen, etwa in der Form einer einzigen grossen Gesellschaft. Die Privatwirtschaft hatte im schweizerischen Eisenbahnwesen während 50 Jahren Zeit, sich zu entwickeln und ihre Existenzberechtigung nachzuweisen. Sie hat vollständig versagt und musste daher einem Stärkeren, nämlich dem Staate, Platz machen. Sie hat sich auch im Auslande in Zeiten höchster Anforderungen als unbrauchbar und zu schwach erwiesen. Klassische Beispiele dafür sind, dass auch Länder, deren Eisenbahnnetz dank ihrer geographischen Entfernung vom Kriegsschauplatz vollständig intakt geblieben ist, wie England und Amerika, während der Kriegs- und Nachkriegszeit praktisch zum Staatsbetrieb übergehen mussten. Es wäre in der Schweiz sicher nicht anders gegangen, wenn das Volk der Privatbahnwirtschaft gestützt auf ihre erwiesene Unzulänglichkeit nicht schon ein Jahrzehnt früher ein Ende gemacht hätte.

Gerade die Entwicklung im Eisenbahnwesen zeigt, dass die Zeit endgültig vorbei ist, wo die Rolle des Staates darin bestehen kann, für die nötige Ruhe zu sorgen, damit einige wenige ihre Geschäfte machen können. Die Hebung der Wohlfahrt aller ist die Hauptaufgabe des modernen Staates. Darum muss er hinein ins Leben, darf nicht nur regieren, er muss auch verwalten, ordnen und wirtschaften.

Industrielle Gemeindebetriebe in der Schweiz.

Von Robert Grimm.

Die offizielle Statistik der Schweiz ist in mehr als einer Beziehung dürftig. Obschon nahezu 30 Prozent der Gesamtbevölkerung in den 26 Städten mit mehr als je 10,000 Einwohnern leben, gibt es keine offizielle, zusammenfassende Gemeindestatistik. Auch der Städteverband bringt keine Statistik der ihm angeschlossenen Gemeinwesen heraus. Er brachte es noch nicht einmal zur Ausarbeitung einheitlicher Grundlagen für eine brauchbare Städtestatistik. Dort aber, wo die Städte eigene statistische Aemter unterhalten, ist ihre Tätigkeit notwendig den örtlichen Bedürfnissen angepasst und der Mangel an Einheitlichkeit der Erhebungen erschwert Vergleiche, soweit sie überhaupt möglich sind.

Diese Tatsachen sind ausserordentlich zu bedauern. In den Städten konzentrieren sich Kultur und Fortschritt eines Volkes.