

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 31 (1941)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Vom Solidaritätsprinzip bei den Bundesbahnen  
**Autor:** Wanner, Fritz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-643834>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.11.2024

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

# Vom Solidaritätsprinzip bei den Bundesbahnen

Dr. jur. Fritz Wanner

„Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk“, unter diesem Schlagtruf entschied sich das Volk in der Abstimmung vom 20. Februar 1898 mit überwältigender Mehrheit für die Verstaatlichung der Hauptbahnen. Damit wurde nach nahezu 50 Jahren kantonaler und privater Eisenbahnherrschaft die Epoche eidgenössischer Verkehrshoheit begründet. Mit den 1902 neu geschaffenen Bundesbahnen erhielt der Bund ein Instrument, das ihn zu einer kraftvollen Wirtschafts- und Kulturpolitik befähigte; die Bedeutung der Staatsbahn für die Landesverteidigung und die Sicherstellung der Landesversorgung wird in der gegenwärtigen Aktivdienstzeit erneut jedermann ins Bewußtsein gerufen. Hingewiesen sei allein darauf, daß täglich einige tausend schweizerische Güterwagen auf ausländischen Schienen rollen, um die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern und Rohstoffen für unsere Industrie zu gewährleisten.

Die Einführung der weißen Kohle auf dem größten Teil des schweizerischen Schienennetzes erwies sich als eine technische Pionierleistung, die viel zur Weltgeltung der Schweiz beigetragen hat; sie befreite gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel aus der ausländischen Kohlenabhängigkeit, was wehrtwirtschaftlich und nach der Abwertung auch betriebswirtschaftlich von größter Bedeutung ist. Darüber hinaus hat die Elektrifization recht eigentlich die Schweiz vor einer Transportkrise bewahrt, denn wenn wir den reich ausgebauten Friedensfahrplan bis jetzt ohne Einschränkung beibehalten konnten und im Gegensatz zum Ausland von Tarifierhöhungen verschont blieben, so ist das in erster Linie der Elektrifization zu verdanken.

Es besteht kein Zweifel, daß die großen Leistungen der Staatsbahn für Volk, Wirtschaft und Landesverteidigung früher oft verkannt wurden. Der Anschauungsunterricht der gegenwärtigen Aktivdienstzeit, in welcher die Schiene als praktisch einziger Verkehrsträger den gesamten militärischen und zivilen Transportbedarf sicherstellt, wird daher zu einer Neubewertung der Eisenbahn als nationales Transportinstrument führen. Es ist daher nicht mehr zu früh, wenn man auch im staatsbürgerlichen Unterricht die wirtschaftliche und kulturpolitische Mission, die in der Schweiz seit der Jahrhundertwende von der Staatsbahn ausgeübt wird, zu würdigen beginnt. Man hat sich bei uns eigenartigerweise daran gewöhnt, den Wert der Eisenbahnen nach der Höhe der jährlichen Fehlbeträge zu bemessen. Diese rein privatwirtschaftliche, viel zu enge Betrachtungsweise hat schon viele Mißverständnisse verursacht.

So wird in der Öffentlichkeit immer wieder vergessen, daß die Bundesbahnen nach dem eindeutigen Volkswillen von 1898 niemals die Aufgabe haben, einen Gewinn abzuwerfen, daß sie vielmehr ein öffentlicher Dienst sein sollen, dessen Wert sich nach der Größe der Volk und Wirtschaft geleisteten Dienste bemißt. Das bedeutet, daß die Staatsbahn bewußt als Instrument einer nationalen Wirtschaftspolitik eingesetzt wird, mit dem unbekümmert um den guten oder weniger guten Rechnungsabluß Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft, überhaupt dem ganzen Volk ein Maximum an Diensten geboten werden soll. Diese sogenannte gemeinwirtschaftliche Zielsetzung, die im Staatsbahngrundgesetz mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht ist, kann als zeitgemäße Ausprägung des alteidgenössischen Solidaritätsgedankens betrachtet werden.

Bei der Staatsbahn ist indessen die Anwendung dieses Grundsatzes so selbstverständlich geworden, daß sie unserer Generation gar nicht mehr zum Bewußtsein kommt. Gibt man sich etwa je Rechenschaft darüber, was es für die gleichmäßige Erschließung unseres Landes bedeutet, daß in dünnbesiedelten Gebieten genau die gleichen Tarife zur Anwendung kommen wie auf den verkehrsdichtesten Strecken, obwohl leicht ersichtlich ist, daß die regelmäßige Führung von Zügen auf verkehrsarmen Strecken mit viel größeren Kosten verbunden ist als die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zwischen den großen Städten? Jedermann erwartet heute von den Eisenbahnen diesen Ausgleich zwischen Verluststrecken und Gewinnstrecken, obwohl er einer kaufmännischen Preisbildung durchaus nicht entspricht. Er ist auch vom Standpunkt der staatlichen Wirtschaftspolitik aus ohne weiteres zu begrüßen, da in den dünnbesiedelten Gebieten sonst Handel und Wandel stocken müßte, ja, eine eigentliche Verarmung einträte, weil die landwirtschaftlichen Produkte keinen Absatz fänden und irgend eine Industrie infolge der hohen Transportkosten sich nicht ansiedeln könnte.

Desgleichen ist eine Differenzierung der Preise nach Strecken mit Kunstbauten, die im Bau besondere Kosten verursachen, verpönt. Die Bundesbahnen verzichten nicht nur auf die Einführung von Sommer- und Winterpreisen (Ausnützung der Monopolstellung der Eisenbahnen im Winter!), von besonderen Tunnel- und Brückentagen oder auf die Erhebung höherer Tarife in den verkehrsarmen Gegenden, sie stellen ihre Tarifpolitik ganz allgemein in den Dienst einer aktiven Förderung von Industrie, Landwirtschaft und Hotellerie.

Das kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß der Eisenbahntarif nicht kostenorientiert ist, sondern von der Vorstellung beherrscht wird, Volk und Wirtschaft die größten Dienste zu erweisen, allerdings im Rahmen der finanziellen Selbsterhaltung der Staatsbahn. Man vergißt leicht, welche gewaltigen Belastungen der Bahn aus der weitreichenden Verpflichtung eines öffentlichen Dienstes erwachsen. 70 % des ganzen Verkehrs werden heute zu Ausnahmetarifen befördert. Es sei hier nur an die mannigfachen Tarifzugeständnisse zu Gunsten der Landwirtschaft erinnert. Die Liste der Ausnahmetarife für den Transport von Lebensmitteln, Pflanzen, Butter, Eier, Fleisch, Milch, Käse, Getreide, Wein, Kartoffeln, Obst, lebende Tiere, Sommerungsvieh usw. ist fast unerschöpflich. In gleicher Weise besteht aber auch eine Reihe von Ausnahmetarifen zu Gunsten des Transportes industrieller Güter (vor allem Kohle, Eisen, Steine, Holz), sowie von Ausnahmetarifen zu Gunsten industrieller Erzeugnisse, die sich als gewaltige Erleichterung der Wirtschaft darstellen.

Wie die Verluststrecken heute von den überschußstrecken durchgehalten werden, so beruht das Eisenbahntariffsystem auf dem Grundsatz, daß die hochwertigen Güter in ihrem Transportpreis einen Beitrag zu leisten hätten, der die niedrige Tarifierung der billigen Massengüter und Rohprodukte für die Bahn erträglich macht. Diese Verwirklichung des Solidaritätsprinzips im Eisenbahntarif muß daher als eine der größten Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden; darauf wollte hier einmal ausdrücklich aufmerksam gemacht werden, weil wir für alle Leistungen, die durch die Gewohnheit zur Selbstverständlichkeit werden, leicht Maß und Wertung verlieren.