

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 36 (1944)

Heft: 12

Artikel: Vorschau auf die Abstimmung über die Bundesbahnsanierung

Autor: Vollenweider, Otto

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353184>

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: 01.04.2025

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

Reaktion, die überall den Fortschritt bekämpft, eine deutliche Niederlage erleidet. Am 21. Januar 1945 darf das Sanierungsgesetz der SBB., an dem das Personal ein begründetes Interesse hat, nicht nur durch eine Zufallsmehrheit gerettet werden. Die Niederlage der Reaktionskräfte muss so deutlich sein, dass sie nicht mehr wagen, gegen fortschrittliche Gesetzesvorlagen die Wähler mit Aussicht auf Erfolg in ihre Dienste zu stellen. Dann werden auch die Volksentscheide über die Altersversicherung, das Bundesgesetz über die Arbeit im Handel und Gewerbe, ein modernes Fabrikgesetz und alle übrigen in Vorbereitung sich befindenden Sozialmassnahmen im Interesse des werktätigen Schweizervolkes ausfallen.

Vorschau auf die Abstimmung über die Bundesbahnsanierung.

Von Otto Vollenweider.

Das erste, was dem denkenden Betrachter der innenpolitischen Lage bei Beginn der Abstimmungskampagne auffällt, ist die Tatsache, dass sich der Abstand zwischen der Hoffnung breiter Volkskreise und den Entschlüssen, Massnahmen und Mahnungen von Bundesrat und Armeeführung vergrössert. Nicht nur bei uns ist das so, sondern Anzeichen der gleichen Erscheinung treten in den verschiedensten Ländern auf. Nur ein Beispiel: Auch bei uns haben sich viele aufgehört, als Marschall Montgomery seinen Soldaten gestand, dieser Krieg habe schon zu lange gedauert, und noch mehr wohl haben wir aufatmend von seiner Prophezeiung Kenntnis genommen, durch welche er ein baldiges Kriegsende in Aussicht stellte. Aber mit diesen Prophezeiungen der Berufenen ist es gegangen wie mit den populären Hoffnungen auf ein baldiges Kriegsende: der Kriegsverlauf weckt beide, dann dämpft er sie wieder, ohne sie jedoch auslöschen zu können. Kriegsende aber heisst für den Grossteil der Bürger, die zum Urnengang aufgerufen sind: Demobilmachung und Wiederaufnahme «normaler» Arbeits- und Austauschbedingungen, Befreiung oder zum mindesten Lockerung von mancherlei Druck. Die politischen Kräfte regen sich aufs neue und treten aus dem Engpass, in den auch sie seit Kriegsbeginn, in unterschiedlichem Mass allerdings, gebannt waren, ins freie Feld, was die Diskussion über die Wiederherstellung der Volksrechte aktueller macht und belebt.

Anders das, was in dem der Regierungsgewalt direkt unterstehenden Sektor geschieht und verordnet wird: Wohl wird davon

Kenntnis genommen, dass die Umklammerung durch die eine Mächtegruppe gewichen ist, aber es wird nicht demobilisiert; die Armee tritt zwar aus dem « Réduit national » heraus, aber die Mobilisation grosser Truppenteile wird aufrechterhalten, die Ablösungsdienste folgen sich in rascherem Turnus; Bundesrat und Armeeleitung warnen — was angesichts des unberechenbaren Kriegsverlaufs nicht verwundert — unaufhörlich vor unbeschwer-ten Hoffnungen und sorglosen Kurzschlüssen.

Die « demokratischen Spielregeln » aber werden wiederhergestellt, zwei eidgenössische Abstimmungssonntage folgen sich im Zeitraum eines knappen Vierteljahres. Die Liquidation der aufs Eis gelegten Volksbegehren kann beginnen. Mit Absicht wird hier das Wort « kann » gewählt, denn noch wissen wir nicht, ob die beiden Urnengänge dieses Winters ein zufälliges, vielleicht sogar nur mit Bedenken gestartetes Intermezzo oder Stück eines weiteren Stufen in sich schliessenden Planes sind. Auf Grund dessen, was wir heute wissen, können wir die Frage, warum wir zur Urne gerufen werden, nur zum Teil, und dazu nur zum unwichtigeren Teil beantworten. Fest steht jedenfalls bloss, dass wir über ein Gesetz, das nach manchen Wechselfällen und starken Verzögerungen von den eidgenössischen Räten fast einstimmig angenommen wurde, unser Urteil abgeben müssen, weil etwa 3% der Stimmberechtigten das begehrt haben und der Bundesrat die Abstimmung bei fort-dauernder Mobilmachung angeordnet hat.

Noch können wir nicht mit Bestimmtheit sagen, wie sich der Abstimmungskampf um die Bundesbahnsanierung gestalten wird, denn wir haben noch keine Anhaltspunkte für die Beantwortung der folgenden, entscheidend wichtigen Fragen: Wer wird sich hinter das Referendumskomitee stellen, welche Geldmittel wird es investieren, in welche geistigen Unkosten wird es sich stürzen und was für « künstlerische » Kräfte wird es zum Dienst in seiner Bild-propaganda verpflichtet?

Aber erste Anhaltspunkte für eine Vorschau haben wir, begründet auf die Erfahrungen, die bei zwei früheren Volksbefragungen zu machen waren. Es besteht die fast sichere Vermutung: wie die Abstimmung über die Pensionskassensanierung anfangs Dezember 1939 unter der Signatur des Kriegsbeginns stand, so wird der Urnengang um die Bahnsanierung im Zeichen des schon mehrmals börsenmässig eskomptierten, das heisst mehr spekulativ als mit Sicherheit zu errechnenden Kriegsendes stehen, im Zeichen einer ersten Abrechnung mit der Kriegswirtschaft, die dann für die Gestaltung des kommenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Kurses präjudizierend wirken wird. Dass diese Vermutung kaum abwegig ist, zeigt ein Rückblick auf das, was am 3. Dezember 1939 geschah. Dem Soldaten, den das Kantonnements-erlebnis zu drücken begann (« drôle de guerre » an der Westfront), dem Daheimgebliebenen, der nicht nur seinen angestammten oder während der vorangegangenen schweren Krise nur mühevoll be-

haupteten oder neu errungenen Arbeitsplatz ausfüllen, sondern noch irgendeine Arbeit für einen mobilisierten Kameraden übernehmen musste, dem Gewerbler, der Verdienstlosigkeit fürchtete, dem Bauer, dessen Familienangehörige kaum wussten, wo der Arbeit wehren, heftete man ein Plakat mit einem rotbemützten Stationsvorstand im Klubsessel an Scheunentore, Plakatwände und über Wirtshaustische. Etwas Patriotismus liess man auch bei diesem Pfründer gelten: die Brissago versah diesen Dienst; eine Importzigarre im Konterfei oder in der Karikatur hätte doch vielleicht stilwidrig gewirkt. Die Brissago eignet sich «für stille Stunden» des arbeitenden Mannes, dabei hatte es zu bleiben! In einem zweiten Bilde wurde dem Bürger, ob mobilisiert oder nicht, dem Geschäftsmann und dem Gewerbler, dem Arbeiter und dem Sparer das schwere Schicksal, das sie alle, zu Beginn einer Kriegszeit voll bedrückender Ungewissheit, erwartete, vor Augen geführt: nicht ein einzelner «qualenvoller Sisyphus», nein, ein ganzes Kollektiv ächzt unter der erdrückenden Last eines unheimlichen Felsblocks. Genügte für das erste Bild eine primitive Photomontage, so verschrieb man sich für das zweite einen Künstler: er kam sozusagen direkt von der Höhenstrasse der «Landi». So war das Zweigespann beisammen, Neid und Furcht, dessen vereinten Bemühungen es gelang, zu Kriegsbeginn ein Fuder Scherben auf der Fortsetzung jener so gepriesenen Höhenstrasse abzuladen: es waren Trümmer dessen, was von Notbauten aus den fernen Zeiten des sozialen Galopps am Ende des ersten Weltkrieges noch abzutragen war.

So war es damals, als es galt, zu Beginn des zweiten Weltkrieges einem unbekanntem Schicksal entgegenzuwandern — und jetzt? Jetzt wird der Souverän zur Abrechnung mit der Kriegswirtschaft aufgerufen werden, vielleicht war Bulle ein Vorspiel dazu. Zwar fällt einem auf: jahre- und jahrelang bekamen wir zu hören, wie trefflich diese Kriegswirtschaft vorbereitet worden sei und wie gut sie ihren Platz ausfülle, wie dank ihr Arbeit und Brot in der belagerten Festung für das ganze Volk haben gesichert werden können, und wie wir alle dafür dankbar zu sein hätten; jetzt tönt es dann auf einmal anders, jetzt wird auf Hunderttausende von stillen Duldern spekuliert: nicht ein Gott, aber ein Referendumskomitee gibt ihnen «zu sagen, was sie litten». Und weiter: Haben nicht die Bahnen alle und die Verkehrssoldaten jeden Grades mindestens so viel an Mehrarbeiten übernommen wie jeder andere Berufsstand? Und haben nicht die SBB., obwohl ihnen gegenüber die Preiskontrolle so hart war wie nirgends sonst, fast härter noch als die LBK. gegenüber den Lohnverdienern, obwohl ihnen also eine verdiente Tarifierhöhung lange vorenthalten und endlich nur in ungenügendem Ausmass bewilligt wurde, bis jetzt den Kriegsverkehr ohne Schuldvermehrung bewältigt und die Bundeskasse nicht nur nicht belastet, sondern als Wellenbrecher in der Teuerungsflut entlastet? Eignen sie sich angesichts dieses Beweises ihrer Unentbehrlichkeit als Kugelfang für die Kriegswirtschaft?

Keine Angst — der Versuch wird gemacht werden, denn anders wäre dieser hohe Einsatz des Referendums gar nicht zu verstehen. Zwar ist die Sanierung notwendig geworden wegen des seit langem nachgeschleppten toten Gewichtes der bahnfremden Lasten, anders ausgedrückt: weil der Teil der ersten Mobilisationsschuld, der den SBB. hätte vergütet werden müssen, nicht bezahlt wurde, also wegen der Steuerscheu der Besitzenden, deren Willensvollstrecker Musy war. Aber die, die das Referendum angetrieben haben und die Entpolitisierungsinitiative im Hintergrund halten, sehen es anders: für sie ist die Gewerkschaft der Sündenbock, und wenn zum Kampf gegen die Verbände geblasen wird — das wird das « positive Kampfziel » bei dieser Abrechnung mit der Kriegswirtschaft sein —, so werden die SBB. dabei mehr abbekommen, als ihnen gehört, nicht nur weil sie der wichtigste Teil des öffentlichen Sektors der Kriegswirtschaft sind, sondern weil sie, unter welcher Form auch immer, der grösste Betrieb bleiben werden. Es wird ihnen eine neue « bahnfremde Last » auferlegt: sie sollen als Sturmbock im Kampf gegen die Gewerkschaften, die geschlossenste vor allem, den SEV., dienen! Darum will man sie in die Hand bekommen.

Es wird wenigstens der Versuch zu einer solchen « Sanierung » gemacht werden, das beweist der ganze Zusammenhang, in dem dieses Referendum steht, ausser der momentanen Konjunktur, die sich abstimmungstaktisch mit dem nahenden Kriegsende ergibt: Noch ist die Entpolitisierungsinitiative hängig; sie wird, wenn diese Kampagne des Referendumskomitees zum Ziel führt, erst recht in den Mittelpunkt aller künftigen « Ordnungsversuche » rücken, Auftrieb bekommen; bis dahin aber wird Verwirrung an Stelle der durch den Krieg erzwungenen Ordnung treten.

Bei der andern Abstimmung, die hinter uns liegt, gaben zwei Dinge zu denken, die mit grösster Wahrscheinlichkeit auch im kommenden Abstimmungskampf wieder auftauchen werden. Auch dort hatte ein Referendumskomitee es fertiggebracht, die vom Gesetz geforderten 30 000 Unterschriften zu sammeln = 3% der Stimmberechtigten. Und als das erreicht war, wandten sich die Urheber der Volksbefragung an die Soldaten und bedauerten sie, dass man sie zum Urnengang zwingt! Hier wird, wenn nicht bis zum Abstimmungstag eine entscheidende Wendung im Kriegsverlauf und damit eine wesentliche Reduktion der aufgebotenen Bestände eintritt, worauf die Leitung unseres Kampfes nicht wird rechnen können, besondere Sorgfalt nötig sein, denn gerade jetzt ist es — angesichts der Kluft zwischen Soldaten-Einzelwünschen oder -hoffnungen und den Anordnungen der für die Verhinderung eines Ausschlagens letzter Zuckungen dieses unergründlich langen und unerhört wandlungsreichen Krieges verantwortlichen politischen und militärischen Führung — für die im Wehrkleid stehenden Arbeiter und Angestellten schwerer als vielleicht noch vor kurzem, nicht nur solcher Propaganda standzuhalten, sondern ihr zu begegnen. Schwer ist es, aber nicht unmöglich — das hat die Steuer-

gesetzabstimmung im Kanton Bern gezeigt. Weiter aber hat dasselbe Komitee den Versuch gemacht, die Sehnsucht nach endlicher Verwirklichung der Altersversicherung in seinem Sinn auszunützen. Ob wir jene Herren vom « Komitee für den Aufstieg der Jungen » dann bei den Befürwortern der Altersversicherung wiederfinden, wenn es sich nicht um Ellbogenfreiheit für einen ungehemmten Daseinskampf, sondern um Einordnung in eine umfassende Leistungsgemeinschaft handelt, werden wir vielleicht sehen. Wie weit dieses Argument « gezogen » hat, wird schwer festzustellen sein; dass man auf sein Wiederkommen gerüstet sein muss und nur gerüstet ist, wenn hier gerade in den kommenden Wochen nichts versäumt wird, bedarf keines Beweises.

Wer in der Zeit der Wirksamkeit des Bundes der Subventionslosen in der Eisenbahn reiste, konnte merken, wie sehr jene hemmungslose Propaganda gewirkt hatte, deren Ausdruck die erwähnte Photomontage mit dem Stationsvorstand im Klubsessel war. Diesmal werden wir etwas anderes merken: Zwar ist die Bundesbahn nicht schuld, dass so mancher Automobilist sich ihrer während des Krieges bedienen musste, und wenn es mit rechten Dingen zuginge, so müssten diese Herren eigentlich dankbar sein, dass die SBB. durchgehalten haben und durchgehalten werden konnten. Aber Dankbarkeit ist keine Kategorie des politischen Denkens und keine Operation des politischen Kalküls, und deshalb wird es anders gehen: man wird diesen Automobilisten Furcht einjagen können, die Bundesbahnsanierung werde künftig das Benzin verteuern, und sie werden es glauben und vieles andere vergessen — auch das, dass nachher auf jedem Liter Benzin eine Abgabe zur Bezahlung der Kriegskosten der Kriegsgewinner liegen wird, obwohl ja bekanntlich nach Röpke der Krieg bereits finanziert ist. Bei den Herren Automobilisten wird nicht viel zu machen sein, aber bei den Berufsarbeitern der verschiedenen Autogewerbe werden wir uns bemühen müssen, ihnen zu zeigen, wie die Dinge liegen und wie die Fronten verlaufen — noch aus einem andern Grunde: das sind Privatarbeiter, und auf die hat das Referendumskomitee es wohl auch diesmal abgesehen.

Im Kommentar zur Abstimmung über das Wettbewerbsgesetz hat ein Mann, dessen Last in diesem Krieg nicht erleichtert, sondern von oben erschwert worden ist, Leonhard Ragaz, einen Satz geschrieben, auf den hier, weil er aus einer Feder geflossen ist, die Entscheidendes zu sagen hat, noch geantwortet sei. Wir lesen da:

« Ob die Annahme des Gesetzes gegen den ‚unlauteren Wettbewerb‘ als ein gutes Zeichen zu werten ist oder nicht, mag zweifelhaft sein. Sie ist ein gutes als Desavouierung des « *laissez faire, laissez aller* » in wirtschaftlichen Dingen, kein gutes aber, insofern in einer Zeitlage wie der heutigen grössere Dinge vor das Volk hätten kommen müssen. »

Und könnten antworten mit einem Vers aus einem Achtundvierzigerlied: «... das ist auch unser Dürsten». Es ist gezeigt worden, warum der Urnengang erfolgt, und wenn auch festzuhalten ist, dass nicht wir es sind, die ihn verlangt haben, so muss mit aller Bestimmtheit daran erinnert werden, dass Fernbleiben oder auch nur Lauheit gar nicht in Frage kommt. Denn erstens handelt es sich um eine Kardinalfrage auf einem wichtigen Sektor unseres wirtschaftlichen Lebens und unserer politischen Bemühungen. Es soll hier ein Schlussstrich unter eine lange Reihe von Fehlern und Versäumnissen, gegen die die Arbeitervertreter seit Jahren, ja Jahrzehnten aufgetreten sind, gesetzt werden, damit dem grössten Unternehmen, einem grossen, lebensfähigen und recht verwalteten Betrieb, das Los erspart bleibe, wieder zum Spielball von «entpolitisierten», das heisst entstaatlichten oder, positiv gesagt, privaten Spekulationen zu werden.

Damit verhindern wir zweitens keinen Entscheid über eine grössere Frage, wir ermöglichen ihn erst und bereiten ihn vor. Gewiss: was jetzt vor uns liegt, wird nicht dem Urteil der Volksgemeinschaft unterstellt nach unserm Plan; nicht wir gestalten das Geschehen, es wird uns noch gestaltet vorgelegt. Aber die Dinge liegen doch so, dass diesmal Passivität nicht gestattet ist, sondern gerade jetzt und hier die Sammlung vorbereitet werden kann, ohne die ein Aufstieg zur aktiven Gestaltung nicht möglich ist. Einerlei: komme der Kampf «sacht und leis'» oder «laut und' rauh» — keine Anstrengung wird nutzlos vertan sein, darum muss jede gewagt werden.

Die Bundesbahnsanierung — Ein zweiter Eisenbahn-Rückkauf?

Von Vital Gawronski.

Die Bundesbahnsanierung wäre schon vor Jahren fällig gewesen. Es waren hauptsächlich politische Gründe, die die Vornahme dieses für die Gesunderhaltung des schweizerischen Verkehrsapparates unerlässlichen Werkes bis heute hinauszögerten. Aber jene rechtsgerichteten Kreise, die aus Feindschaft gegen jede Form des gemeinwirtschaftlichen Betriebes die notwendige Bereinigung des Bundesbahnhaushaltes so lange verhinderten, haben auch durch die Verkehrserfahrungen der jüngsten Zeit nichts gelernt. Statt die Vorteile zu erkennen, die ein leistungsfähiges Eisenbahnsystem im Kriege wie im Frieden dem Lande und der Wirtschaft bietet, versuchen sie, mit dem Schlagwort des «zweiten Eisenbahnrückkaufes» die Stimmbürger kopfscheu zu machen und das Sanierungswerk zu vereiteln. Eigentum, das wir käuflich erworben zu haben wännen, noch einmal berappen zu müssen, würde