

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 17 (1937-1938)
Heft: 4-5

Artikel: Die schweizerischen Bundesbahnen, ein politisches Problem. Teil II
Autor: Mojonier, Arthur
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-158346>

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: 15.03.2025

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

So finden wir denn Nordamerika auf dem Weg, die Boden- und Naturschätze, die man willkürlich bisher geplündert und vertan, in haushälterische Bewirtschaftung zu nehmen, die Schäden zu heilen und zu unterbinden, die eine tumultvolle Erschließungszeit angerichtet hatte. Das Grenzer- und Squattertum, diese herrliche Freibeuterei vergangener Tage, lebt nur noch in Sage und Sang fort und auf jener Leinwand, die die Welt bedeutet; die „unbegrenzten Möglichkeiten“ von einst stellen sich bei aller Größe als bemessen dar; Nordamerika hat von der Kolonialzeit, die ihm bisher das Gepräge, seinem Volksgeist die beneidenswerte Jugendfrische gab, endgültig wohl Abschied nehmen müssen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen ein politisches Problem.

Von Arthur Mojonnier.

II.

Nicht minder wichtig unter den Defizitursachen ist das Kapitel der *Personalkosten*, einschließlich der *Pensions- und Hilfskasse*. Die totalen Personalausgaben machen ca. 51,5% der Gesamt- und 80% der Betriebsausgaben aus. Für die eigentlichen Löhne, Zulagen und Vergütungen ist der Prozentsatz 41,7 %, für die Soziallasten 9,6 %. Unter Einschluß der gesamten Aufwendungen der Bahn für ihr Personal, also Lohn, Zulagen, Dienstkleider, Sozialleistungen zc. kostete der einzelne Bundesbahner vor dem Lohnabbau durchschnittlich 6688 Franken im Jahr gegen 3873 Franken mittlerer Lohnhöhe in der Maschinenindustrie für das Jahr 1935 berechnet. Die Generaldirektion reduziert diese Summen, indem nur 76,7 % davon auf die eigentlichen Besoldungen mit festen Zulagen fallen. Ihr Bericht kommt zu einer Durchschnittsausgabe von 5120 Franken pro Mann. Für 1936 gestaltet sich der Reallohn infolge des zehnpromtigen Lohnabbaus, immer nach den Ausführungen der Bahnleitung, im Mittel auf 4876 Franken. Allerdings muß man diesem Betrag wieder 8 % als Leistung an die Pensions- und Hilfskasse, und für Nebenzulagen und anderen Aufwendungen weitere 7 % hinzufügen. Dann erreicht man wieder 5640 Franken. Das ist immer noch 50 % mehr als in der Maschinenindustrie. Bei der Textilindustrie käme eine Gegenüberstellung mit den Bundesbahnen noch wesentlich krasser heraus. Wenn man bedenkt, daß man vom Privatangestellten und Arbeiter verlangt, aus eigenen Ersparnissen für sein Alter vorzusorgen, so ist nicht recht einzusehen, wieso der Bericht der Generaldirektion nur 76,7 % als eigentlichen Lohn gelten läßt. Die 16,5 % für

die Leistungen an die Pensions- und Hilfskasse, Dienstaltersgeschenke und Dienstkleider kommen dem Angestellten doch ebenso zugute. Einerseits wirken sie verbilligend auf die persönlichen Aufwendungen, weiterhin speziell im Hinblick auf die Alterspensionen verbürgen sie eine Einnahmequelle in alten Tagen, die, kapitalisiert, wohl von wenigen Privatangestellten erspart werden könnte. Diese Aufwendungen müssen demnach in den Gesamtlohn eingerechnet werden. Aber die Pensions- und Hilfskasse ist just das große Sorgenkind. Sie verzeichnet, wie übrigens auch die Pensionskasse des eidgenössischen Personals, katastrophale Fehlbeträge. Bis 1919 war auf diesem Gebiet alles in Ordnung, als man die Teuerungszulagen mit einemmal in die Versicherung einbezog und einen Fehlbetrag von 92,6 Millionen erzeugte. Damit nicht genug, schloß man 1921 die Pensionskasse an die Statuten der eidgenössischen Versicherungskasse an und nahm kostenlos sechstausend Arbeiter und Angestellte in die Versicherung auf. Das Resultat war ein Verlust von 192 Millionen. Der Personalabbau von 11,000 Mann, der Zinsrückgang brachten neue Einbußen, sodaß das versicherungstechnische Defizit heute behördlicherseits auf 640 Millionen Franken geschätzt wird. Zusammen mit der eidg. Versicherungskasse steigt der Fehlbetrag über die Milliardengrenze. Jeder Bundesbahnangestellte kommt dem Schweizer Volk hinsichtlich des Versicherungsdefizits auf über 20,000 Franken zu stehen. Gegenwärtig deckt der Pensionsfonds nur 76 % der laufenden Pensionen. Für die im Dienst stehenden 28,000 Mann besteht überhaupt keine Deckung. Die Politiker haben hier ein Höchstmaß von Verantwortungslosigkeit verschuldet. Der Bund, der mit seinem Finanzgebahren ein Vorbild geben sollte, der die Privatwirtschaft reglementiert, beaufsichtigt und Mißbräuche bestraft, hat in eigenen Sachen völlig versagt. Es ist sehr zu bedauern, daß unsere Regierung in der Angelegenheit der Besoldungen und Versicherungen sich seinerzeit nicht fester gezeigt hat. Was nützen die schönsten Versicherungsansprüche dem Personal, wenn die Kasse eines Tages nicht imstande sein sollte, die Beträge auszuzahlen? Es gibt Staaten, in denen das bereits vorgekommen ist. Allerdings, wo niemand die Verantwortung trägt, wo der Volkswille teils nicht kompetent sein kann, teils notorisch umgangen wird, kurz, wenn sich niemand für das allgemeine Wohl aufs Spiel setzt — wie lassen sich solche Dinge verhindern? Es ist ein billiger politischer Erfolg, durch Verschleuderung des Volksvermögens wohlthätig zu sein. Der besonnene Teil des Personals wird begreifen, daß man ohne seine energische Mithilfe nicht aus der verfuhrwertten Situation herauskommt. Die Angestelltenchaft hat übrigens alles Interesse an einer soliden Pensionskasse, die ihren Verpflichtungen auf jeden Fall nachkommen kann. Es ist besser, die Kasse zahlt 60 Gehaltsprozente sicher als 70 % im Reglement, wobei sie allmählich zugrunde geht.

Die Frage der Arbeitszeit gehört mit hierher. Als 1919 unter dem Einfluß der herrschenden politischen Stimmung gegen bessere Einsicht der Achtstundentag bei der Bahn eingeführt wurde, machte sich

das sofort bei den Betriebsausgaben stark bemerkbar, indem eine ansehnliche Personalvermehrung notwendig wurde. Zwar wurde dank energischer Rationalisierungsmaßnahmen bis 1936 der Bestand wieder um viele tausend Mann verkleinert. Im Endergebnis jedoch brachte das keine Verbesserung, da die Aufwendungen pro Mann von 6161 Franken im Jahr 1920 auf 6688 Franken 1935 anstiegen. Die Rationalisierungen ihrerseits kosteten nicht wenig Geld, d. h. die Betriebsrechnung wurde verbessert, aber die Anlagekosten wuchsen zwischen 1920 und 1935 um rund eine Milliarde. Ein Teil der variablen Kosten verschob sich einfach auf die fixen Kosten, was den Sanierungserfolg der getroffenen Maßnahmen abwertet. Diese Seite des Bundesbahnproblems hat außerdem ihre sozialpolitische Bedeutung. Die geschilderte Entwicklung der Personalpolitik veranschaulicht nicht allein den schlimmen Einfluß unverantwortlicher oder fahrlässiger Politik in wirtschaftlichen Dingen. Sie zeigt darüber hinaus, wie man unter dem Schlagwort „Soziale Fürsorge“ die unsoziale Bevorzugung einer Gruppe von Staatsangestellten gegenüber der Privatwirtschaft erwirkte. 1903 waren rund 8000 Mann mehr in einer Lohnsumme von 102,2 Millionen beschäftigt als 1935 in einer Lohnsumme von 199,4 Millionen Franken. Die Starre dieses politischen Postens bewirkt Zunahme der Rationalisierung und Abnahme des Personals oder aber die Vermehrung der Hilfskräfte. Unbestreitbar aber ist, daß dadurch die Zahl der Arbeitsstellen vermindert wird. Die nachrückende Jugend, die stellensuchenden Arbeitslosen mögen sich diese Zusammenhänge überlegen, bevor sie sich in einen politischen Kampf hineinziehen lassen, bei dem sie, nachdem sie den andern die Kastanien aus dem Feuer geholt haben, umso ausgiebiger stempeln gehen können.

Mit der Elektrifikation erlebten die Bundesbahnen eine weitere Überinvestition, und wurden noch krisenempfindlicher. Sie kostete ungefähr achthundert Millionen, mit Brücken und Unterbauten über eine Milliarde, soviel etwa wie der ganze Bahnrückkauf. Die Transportmenge zur Vollausnützung der teuren Anlage ist vorläufig nicht mehr vorhanden. Daß sich die Elektrifizierung bei vorsichtigerem Tempo billiger und rationeller hätte durchführen lassen, gibt den wenigen Warnerstimmen recht, die gegen die Begeisterung der Anhänger des elektrischen Betriebs nicht aufzukommen vermochten.

Den wichtigsten Posten in der Bundesbahnrechnung bilden die Aufwendungen für den Schuldendienst. Ende 1936 betrug die Schuldenlast um drei Milliarden. Die vielen Defizite veranlaßten ein ständiges Ansteigen der Schuldenlast, da die Anleihegarantie des Bundes ungeachtet der schlechten Finanzlage den Kredit nie versiegen ließ. Wären die Bundesbahnen kein reiner Staatsbetrieb, sondern gleich den Kantonalbanken wirtschaftlich selbständig und verantwortlich gewesen, die Kapitalbürde wäre bestimmt nicht so angewachsen. Ohne den Staat als Solidarbürgen hätte man sicherlich bis 1934 nicht immer mehr Geld verbaut, als ver-

füßbar war. Da man mit allen Einnahmen nicht einmal die Mittel für den Schuldendienst herausbrachte, so blieb für Abschreibungen, Tilgungen, Einlagen in den Erneuerungsfonds, oder für die außerordentliche Wertverminderung durch Verlust des Transportmonopols nichts übrig. Man konnte weder die ordentlichen noch die außerordentlichen Abschreibungen verdienen. Die gesetzlichen Abschreibungen, die Einlagen, womit man den Erneuerungsfonds der Gewinn- und Verlustrechnung belasten mußte, waren kaum 3% des Anlagekapitals. Sie blieben illusorisch, weil dadurch der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung permanent wuchs. Sogar die geringeren Anforderungen der auf hundert Jahre verlängerten Tilgungsdauer waren unerfüllbar. Sie erschienen in der Bilanz nur buchmäßig, da auf der Aktivseite ein Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung von 183,8 Millionen eingesetzt ist. Das Verwunderlichste aber ist, wie man es so weit hat kommen lassen, ohne mit allen Kräften eine Sanierung durchzusetzen. Heute muß man Beträge abschreiben, die anderthalb mal größer sind, als was die Bahn gekostet hatte, die den vierundvierzigfachen Betrag der eidgenössischen Krisensteuer ausmachen oder ca. 40 % des aktiven Aktienkapitals der schweizerischen Gesellschaften. Hat man die Situation wirklich erst so spät in ihrem wahren Ernst erkannt? Wenn nicht, wo lag der Grund zu der verhängnisvollen Verzögerung? Die Ursachen der Verschleppungstaktik, die Hauptmotive der Bundesbahnmisere sind politischer Natur. Einmal trug niemand die Verantwortung für die Bahn. Personalfragen, Elektrifikation, Bauten, Tarife, Abschreibungsnormen, alles stand unter dem Einfluß der Politik, ihrer Parteiungen und Begehrlichkeiten. Die Politiker, die überall ihre Finger drin hatten, ohne für ihre Taten haftbar zu sein, die kosteten dem Schweizer Volk ein schönes Stück Geld und Arbeit. Wäre die Bundesbahn wirklich nur eine ökonomische Angelegenheit, sie wäre schon längst saniert; man hätte sie überhaupt nie in solchem Ausmaß entschulden müssen.

Damit ist prinzipiell und tatsächlich nur ein Sanierungsweg gangbar. Unsere Devise soll und muß lauten: weg mit der Politik, los von Bern!

Mit vier Gesetzesvorlagen suchen die Behörden das Übel auszurotten: mit einem Bundesgesetz über die schweizerischen Bundesbahnen, mit einem neuen Eisenbahngesetz, einem Gesetz zur Sanierung der Privatbahnen und einer Verkehrsteilung. Uns geht das eigentliche Bundesbahngesetz und die Regelung Schiene = Straße an. Wir fordern bezüglich der Neuordnung ganz allgemein, daß sie unter keinen Umständen zu einer Verewigung eines privilegierten Zuschußbetriebs zulasten der Volkswirtschaft, zur weiteren Steigerung der staatlichen Macht führen darf. Eine rücksichtslose innere Umordnung hat die Überschuldung herabzusetzen. Kein Teil des Bahnbetriebs, kein einziger Kostenfaktor darf wieder aus politischen Rücksichten und Ängsten der Sanierung entzogen werden. Man soll nicht außer Acht lassen, daß die Bahn dem Verkehr zu dienen hat, und man alles daran setzen muß, ein

Höchstmaß an Verkehrsleistung herauszubringen. Der Verkehr verlangt von der Bahn Entgegenkommen, nicht umgekehrt. Unser Hauptpostulat bleibt jedoch, daß die Bahn mit Hilfe, nicht aber auf Kosten der Volkswirtschaft saniert werde. Eine Betriebsstärkung der Bahn durch Anebelung der übrigen Verkehrsinstitutionen ist falsch und schädlich. Die militärischen Belange sind bei jeder Verkehrsteilung an erster Stelle zu berücksichtigen. Namentlich saniere man nicht wie üblich, indem man dem einen wegnimmt, was dem andern fehlt. Die engstirnige Methode, kraft staatlicher Befehlsgewalt durch einen Bundesbeschluß, der von dem als Partei handelnden Staat ausgeht, Verkehrskapazität zu zerstören, dürfte endlich einmal verschwinden. Das wahre Heilmittel auch für die Bundesbahnen ist und bleibt die Steigerung des Gesamtproduktes der Wirtschaft. Das Volkseinkommen muß groß genug sein, um Tilgungen, Zinsen aufzubringen. Keinesfalls darf man es beeinträchtigen, damit ein unökonomischer, verschuldeter Staatsbetrieb einer durchgreifenden Umordnung entzogen werde. Sonst geschieht die Sanierung nicht vom gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus und müßte a priori versagen. Das beliebte Schlagwort von der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe der Bahnen hat ein falsches Gesicht und ist ein unlauterer Vorwand, die freie Wirtschaft den Zwecken der Bahn dienstbar zu machen.

Das bundesrätliche Sanierungsgesetz wird diesen Forderungen im wesentlichen nicht gerecht. Zwar kann man der Errichtung eines Dotationskapitals und der weitgehenden Schuldübernahme durch den Bund grundsätzlich zustimmen. Es hat sich als sehr schädlich erwiesen, daß das konjunkturrempfindliche Unternehmen ausschließlich mit Fremdkapital arbeitete, weil jede Schwankung nach unten sofort Defizite erzeugte. Über die Höhe der Summe allerdings ließe sich noch diskutieren. Man empfindet unter den Unwerten den kritisierten Posten der Überzahlung beim Rückkauf als unsauber und deswegen reif zur Ausmerzung. Das Gesetz sieht ein eigenes Geschäftskapital von 700 Millionen für die Bundesbahn vor. Ob es verzinst wird oder nicht, würde von der jeweiligen Geschäftslage abhängen. Praktisch bedeutet das, daß dieses Kapital erst in letzter Linie verzinst wird. Der Bund aber muß die Summen durch festverzinsliche Anleihen aufbringen. Es handelt sich also wieder um eine der vielen üblichen Lastenverschiebungen. Der Staat saniert die Bahn nicht nur mit ansehnlichen Opfern, er bezahlt ihnen auch noch die Kosten für ihr Eigenkapital. Um so verwunderlicher mutet das Fehlen eines Rückzahlungszwanges im Gesetz an. Die selben Behörden, welche die fehlenden Tilgungen in der Vergangenheit bemängeln, wollen die Tilgungen als Abschreibungen behandelt wissen und sprechen in der Vorlage nicht weiter davon. Die Abschreibungen stehen der Bahn für Neuanlagen zur Verfügung. Das ist eine sehr gefährliche Stelle des Gesetzes. Mit aller Entschiedenheit muß man auf einer Kapitalrückzahlung bestehen. Man weiß nicht, wie die Zukunft sich anläßt, und wenn man nur abschreibt, nicht

aber tilgt, so ist keine Garantie vorhanden, daß eine zweite Sanierung un-
dingt verhindert und ausgeschlossen ist. Nach dem, was man bisher erlebt
hat, ist diese Befürchtung nicht von der Hand zu weisen. Zufolge des Vor-
schlags könnte die Bahn jährlich 41 Millionen aus ihren Abschreibungen
verbauen. Die Abschreibungen erhalten mit der neuen Bestimmung einen
durchaus veränderten Sinn. Sie werden ihrem eigentlichen Zweck, die Wert-
verminderung der Anlage zu decken, entfremdet.

Verbaut man sie, so kann man kaum glauben machen, mit Neuanlagen
den Minderwert der alten auszugleichen. Die Bahn will sich wahrscheinlich
hier unter solidem Titel einen Fonds einrichten, um vom Kapitalmarkt
unabhängig zu sein, und ohne Verpflichtung auf Tilgung des Dotations-
kapitals unbesehen zu bauen. Das in Artikel 21 vorgesehene Referendum
das als Erschwerung neuer Schuldenerhöhung gedacht ist, wäre durch eine
hübsch verkleidete Tapetentür zu umgehen. Es ergäbe sich folgende Situa-
tion: das Volk hätte das Dotationskapital aufzubringen und meistens auch
zu verzinsen. Dem gegenüber legte sich die Bahn eine stille Millionen-
reserve an, die sie völlig nach Gutdünken verbrauchen könnte, ohne gehalten
zu sein, ihre Schulden an die Allgemeinheit zu tilgen. Man führe in neuer
Form auf alten Geleisen. Was man über den Geist solcher Bestimmung,
über diese Art der Kulissenschieberei denken kann, das möchten wir lieber
verschweigen.

Aber wir berühren in diesem Zusammenhang einen anderen schwachen
Punkt des Gesetzes. Nach wie vor gebricht es an einer *klaren Um-
schreibung* der *Verantwortlichkeit*, denn über zukünftige Fehlbeträge
entscheidet die Bundesversammlung. Man hat für diesen Fall wieder eine
Rückendeckung für die Fortsetzung der Schuldenwirtschaft und das unter
Ausschluß jeder Referendumsmöglichkeit. Die Vorlage sichert demnach nicht
genug gegen die Fortdauer alter, übler Gepflogenheiten, und der ernst-
hafte Bürger kann sich mit ihr nicht einverstanden erklären. Wo der Zwang
nicht besteht, mit den vorhandenen Mitteln auszukommen, da tut man es
auch nicht. Soviel sollte man bis heute endlich begriffen haben! Es ist
schlechthin unannehmbar, auf den Bund mehr als eine Milliardenschuld ab-
zuwälzen, ohne die eigenen Schulden amortisieren zu müssen, während die
Eidgenossenschaft die Pflicht hätte, in sechzig Jahren zu tilgen.

Schwerere Bedenken noch erheben sich gegen die Vorlage hinsichtlich
der *neuen Organisation der Bundesbahnen*. Wir vermissen
darin die dringliche Ausschaltung der politischen Einflüsse. Die umorgani-
sierten Bundesbahnen hätten wiederum keine unabhängige Rechtspersön-
lichkeit. Die *conditio sine quo non* für die Sanierung bleibt demnach
unerfüllt. Deutlich gesprochen bedeutet das: die Mächte, die dem
Volk die Bahnkatastrophe eingebracht haben, verhin-
dern ihre richtige Reorganisation. Das alte Verhängnis,
der politische Einfluß, lebt weiter. Die Bahn bedarf einer unbedingten
Selbständigkeit wie unsere Kantonalbanken oder die Suval. Das Gesetz

legt entgegen besserer Einsicht die obersten Kompetenzen in die Hände einer sachlich nicht zuständigen Behörde, nämlich des Bundesrates. Unsere Landesregierung ist eine politische Behörde und leidet unter dem Druck aller möglichen Einflüsse, und vor lauter Verwalten kommt sie kaum zum regieren. Die bundesrätliche Bottschaft beklagt sich selber über das Fehlen einer festumrissenen Verantwortlichkeit bei den Staatsbahnen. Aber wie so oft ist diese Selbsterkenntnis nicht der Weg der Besserung! Sonst hätte man nicht, genau wie vordem, die formelle Autorität von der sachlichen Verantwortung getrennt. Denn die siebenköpfige Oberbehörde wäre sachlich von der eigentlichen Bahnleitung, dem Verwaltungsrat abhängig; der Verwaltungsrat seinerseits für seine Handlungsweise wieder nicht voll haftbar. Außerdem würde die Landesregierung, die über den Dingen stehen sollte, in Verkehrssachen Partei und würde unwillkürlich jene Verkehrsmittel begünstigen, für die sie juristisch einzustehen hätte. Eine neutrale Verkehrs-gesetzgebung wäre dadurch verunmöglicht. Die oberste Bahnbehörde muß ein endgültig verantwortlicher Verwaltungsrat sein, der aus Sachverständigen, d. h. in der Mehrzahl aus Nichtparlamentariern zusammengesetzt ist. In dieser Hinsicht war das Projekt Pilet-Schrafl vorzuziehen. Ebenso sind der Bundesversammlung viel engere Schranken zu ziehen. Außer der Rechnungsabnahme und der Beschlußfassung über Bau und Übernahme neuer Strecken — und das unter Referendumsvorbehalt — muß man sie ausschalten. Begehrlichkeiten zu wecken, politischen Erfolg auf fremde Kosten einzuheimen, hat sich für das Volk als zu kostspielig erwiesen. Der Verwaltungsrat aber vermag die Verantwortung nur zu übernehmen, wenn das Personal seiner Kompetenz nicht entzogen wird. Wir bestehen mit Nachdruck auf der Notwendigkeit, das Personalproblem aus dem politischen Kampffeld zu entfernen. Niemand will die Angestellten-schaft entrechteten; aber es ist grundsätzlich und praktisch nicht anzunehmen, daß ohne Autorität über das Personal eine nur einigermaßen unabhängige Betriebsführung und eine Kostenanpassung erfolgen kann. Von gewerkschaftlicher Seite predigt man in Personalsachen eine falsche Solidarität. Sie dient zur Verschleierung der tatsächlich unsozialen Folgen ihrer Politik, die auf eine Schwächung der Privatwirtschaft, eine Drosselung des Autoverkehrs hinausläuft.

Nicht minder unerlässlich ist, die Sanierung der Pensionskasse in die Bahnreorganisation einzubeziehen. Die Soziallasten haben sich gleich den gesunden Privatunternehmungen innerhalb tragbarer Grenzen zu halten und nach den vorhandenen Mitteln zu richten. Bleiben die Parteipolitiker hier Meister, dann kann man die Sanierung ins Kamin schreiben. Ein Gesetz, das die unbedingte Pflicht des Betriebes zur Selbsterhaltung nicht verbürgt, ist unfehlbar eine Totgeburt.

Auf Grund der vorgebrachten Überlegungen kommen wir zur Verwerfung des Entwurfs. Er enthält zu viele wesentliche Unzuläng-

lichkeiten, als daß er eine erneute Sanierung nach menschlichem Ermessen ausschliesse. Auch das Röderwort von der Gemeinwirtschaftlichkeit reicht zu seiner Rechtfertigung nicht aus, tarnt es doch nichts anderes als eine Attacke auf die freien Produktionskreise, einen Raubzug auf das Volksvermögen.

Von hier aus muß man zu der umstrittenen Verkehrsteilung Stellung nehmen. Ohne näher auf dieses Sonderproblem einzugehen, möchten wir nur auf einige allgemeine Gedankengänge hinweisen. Vorerst hüte man sich, die Autof Konkurrenz zu überschätzen. Absolute Unterdrückung des Motorverkehrs ist undenkbar. Der Verkehr, den das Auto der Bahn wirklich wegnimmt, würde niemals genügen, ihre Stellung zu sanieren.

Darüber hinaus wäre der ökonomische Schaden einer falschen Verkehrsteilung weit größer als ihr etatischer Nutzen. Würde beispielsweise die Bahn mit Zwangsmaßnahmen des Staates dem Auto einen Verkehr von rund 18 Millionen abnehmen, so würden dadurch nur an Fahrpersonal 4000 Mann arbeitslos. Mit dem Arbeitsrückgang im Autogewerbe, dem Minderverdienst im Verteilungsapparat, dem Steuer- und Zollverlust und der Mehrbelastung durch höhere Frachten käme man auf einen Totalverlust von ungefähr 31 Millionen, abgesehen von der Lebenskostenverteuerung im allgemeinen. Das ist keine Wirtschaftspolitik mehr! Man übersehe nicht, wie viel zusätzlichen Verkehr das Auto geschaffen hat. Der Verkehr ist überhaupt keine konstante Größe, sondern eine Funktion des mehr oder weniger günstigen Angebotes. Eine verfehlte Verkehrsregelung brächte demnach eine teilweise Verkehrsvernichtung, also eine absolute Schädigung der Wirtschaft, indem ein gewisser Verkehr überhaupt unterbliebe, ohne auf die Bahn überzugehen. Der Wettbewerb zwischen Bahn und Auto ist ein notwendiger Leistungsantrieb. Die S. B. B. sollte in erster Linie die Möglichkeiten und Vorteile ausnützen, die in der Eigenart ihrer Betriebsform liegen. Die Bedeutung der Regelung Schiene = Straße wird von der Bahnseite übertrieben. Man versucht ihr in der Gesetzgebung die Priorität zu geben und hofft mit einer künstlichen Betriebsstärkung der Bahn eine rigorose Sanierung zu umgehen, oder sie wenigstens zu mildern. Ob im Autogewerbe mehr Leute stempeln gehen, scheint die interessierten Kreise wenig zu kümmern. Auch in militärischer Hinsicht ist punkto Verkehrsteilung die allergrößte Vorsicht geboten. Die Erhaltung und Vergrößerung eines zeitgemäßen Motorlastwagenparks ist für die Landesverteidigung unerlässlich. Die Verhältnisse in Nordamerika beweisen trotz unvergleichlich höherer Autodichte, daß sich Straße und Schiene durchaus nicht zu behindern brauchen. Jedenfalls ist die Bundesbahnsanierung wichtiger als die mit durchsichtiger Hast betriebene Verkehrsteilung.

Wir sind überzeugt, daß der vernünftige Bürger für unsere grundsätzlichen Erwägungen und sachlichen Darlegungen Verständnis aufbringt, und daß er sich fragen wird, wieso man in maßgebenden Kreisen der besseren Einsicht nicht schon längst Raum gegeben hat. Das liegt weniger daran, daß man dort nicht weiß, was eigentlich zu tun wäre, als daß man es für

unmöglich hält, das objektiv Richtige durchzusetzen. Der Geist ist willig, aber das Fleisch ist schwach. In Sachen Bundesbahnen heißt das: ohne die politischen Einflüsse wäre die Bahn längst schon umorganisiert, wäre es wahrscheinlich überhaupt nicht zu einer solchen Konkursituation gekommen. Hätte man die Sanierung als eine rein wirtschaftliche Angelegenheit betrachten können, so brauchte man sich darüber weniger zu ängstigen. So absurd es sich anhört, nicht die Höhe der Bahnüberschuldung ist das Schlimmste, sondern die Tatsache, daß die Politik sich der Frage bemächtigt hat und eine Sanierung zu hintertreiben droht. Dieselben Kräfte, die das Übel verschuldet haben, widersetzen sich seiner Beseitigung. Die Politik hat die Angelegenheit der Bundesbahnen in den Mittelpunkt ihrer entscheidenden Auseinandersetzung und eines Machtkampfes gerückt. Sie ist zum Prüfstein der traditionellen, schweizerischen Demokratie geworden.

Der Mann, der mit großen Mitteln und tönender Begleitmusik den Angriff gegen die Sanierung leitet, ist Generalsekretär der Eisenbahnergewerkschaft, Präsident des Föderativverbandes, Vorsitzender des Gewerkschaftsbundes, Haupt der Richtlinien, Verwaltungsrat der Bundesbahnen, Nationalrat, ein Mann, hinter dem ein Großteil des eidgenössischen Personals steht. Herr Bratschi, der Demokrat, der die Bundesbahnen unter Druck setzt, bekleidet aber noch weitere Ämter und Würden. Als bernischer Groß- und Stadtrat, als Mitglied der paritätischen Kommission für Personalfragen, mit einer Rückendeckung von über zweihunderttausend organisierten Angestellten und Arbeitern, vermag er einen gewaltigen Einfluß geltend zu machen. Eine weitverzweigte, wohl-dotierte Presse steht dem Gewerkschaftsdiktator mit dem demokratischen Lautsprecher zur unbegrenzten Verfügung. Allein der Eisenbahnerverband hat eine Bilanzsumme von 2,4 Millionen und wird durch Mitgliederbeiträge gespiesen, die viele hunderttausend Franken ausmachen. Der „Eisenbahner“, die „Postzeitung“, die „Schweizerische Beamtenzeitung“, der „Öffentliche Dienst“, die pseudobürgerliche „Nation“, die „Gewerkschaftliche Rundschau“ und andere Blätter, z. B. die ganze sozialdemokratische Presse, sie alle stehen unter Bratschi's Taktstock. Ein besonderes Bureau, geleitet von einem gewissen D. Vital Garonjky wirkt schon seit langem für die Propagierung der Ideen und Machtgelüste des Führers der Eisenbahner. Seine geschickte Taktik hat das Bundesbahnproblem auf das Schlagwort der Entrechtung des Personals hinausgespielt. Seine Politik atmet den Geist des Verdienertums, das sich die falsche Maske sozialer Solidarität vor die eigennützige Physiognomie hält, in Wirklichkeit aber die Volksgemeinschaft zersekt. Herr Bratschi kämpft um ein Gutteil seiner Existenzberechtigung, und er ist entschlossen, sich auch auf Kosten des nationalen Wohls durchzusetzen. Er versucht, die ganze Arbeitnehmererschaft angesichts der einsetzenden Lebenskostenverteuerung in eine allgemeine Lohnbewegung hineinzuziehen und hofft mit der Gravitationskraft einer Massendynamik die Forderungen der Bundesbahner uneingeschränkt durchzudrücken. Es ist zu hoffen, die Arbeitnehmererschaft der

privaten Wirtschaft durchschaue das Janusgesicht dieser Taktik, bevor sie die Folgen am eigenen Leibe spürt. Denn was der Staat und seine Nutznießer zu viel kosten, das muß auch sie mittragen helfen. Die letzte Konsequenz einer solchen Entwicklung mündet unwiderruflich in einen immer weiter um sich greifenden Sozialisierungsprozeß. Und das ist das eigentliche Ziel Bratschi's und seiner Kreise. Von seinem Standpunkt aus ist das verständlich, denn nur Staatsbetriebe erlauben eine Politik, wie er sie betreibt. Man weiß genau, daß der Bund die Überschuldung seiner Betriebe zahlen muß aus Gründen des Staatskredits. Zudem sind die Defizite so astronomisch hoch, daß man sie aus eigenen Kräften nicht bezahlen kann. Man ist also in der glücklichen Lage des Schuldners, der diktiert. Skrupel und Rücksichten sind überflüssig. Man schürt den politischen und sozialen Unfrieden, um Vorteile zu erhaschen. Unter allen Umständen trachtet man zu verhindern, daß die Bundesbahnen ein autonomer Betrieb werden, weil damit die Pump- und Defizitwirtschaft im Schutze des Staatskredits aufhören müßte, und die Ausbeutung des Volksvermögens ein Ende fände.

Bedauerlich ist nur, daß sogenannte bürgerliche Gruppen sich von Herrn Bratschi haben vorspannen lassen. Der Ausschuß „die Schweizerbahnen dem Schweizervolk“ zieht am selben Strang. Die neueste Taktik geht dahin, die Sanierung dadurch zu sabotieren, daß man das Postulat aufstellt, die Personalfrage bei der allgemeinen Reorganisation überhaupt als zu große Belastungsprobe auszuschalten. Man führt dazu das Argument ins Feld, daß es nicht angehe, die Bundesbahner als Angestellte des Staates anders zu stellen als die übrigen Beamten. Das hat aber nur so lange seine Berechtigung, als die Bahn ein direkter Staatsbetrieb bleibt und unterstreicht die Notwendigkeit unserer Forderung auf eigene Rechtspersönlichkeit. Mit dieser Bestimmung steht und fällt die Sanierung und man versteht nicht, daß der Ausschuß IV der freisinnig-demokratischen Partei, ein Teil der Jungliberalen, der Jungkonservativen vor der offenen Drohung der Gewerkschaftspressen bereits umgefallen sind und in der mutlosen Politik der alt-hergebrachten Halbheiten ihre Zuflucht gesucht haben.

Die Sanierung der Bundesbahnen ist zur Kraftprobe zwischen der Demokratie und der Diktatur der Gewerkschaften geworden. Wenn die Regierung und die bürgerlichen Parteien nicht fest bleiben und der Richtlinien- oder schweizerischen Volksfrontpolitik weichen, dann allerdings helfen sie selbst mit, ihr Grab zu schaufeln. Die Vorkommnisse in unserem westlichen Nachbarland bieten uns ein warnendes Beispiel. Bekommt Herr Bratschi recht, dann wäre die Schweiz auch im Kriegsfall den Gewerkschaften ausgeliefert. Unsere verfassungsmäßigen Freiheiten, vor allem das schwergeprüfte Grundrecht auf freies Eigentum stehen nicht allein prinzipiell, sondern tatsächlich auf dem Spiel. Sie stehen und fallen mit der Wahrung oder Schrumpfung des staatsfreien Raumes. Das Volk wird ein notwendiges Opfer nicht ver-

weigern. Aber es muß mit Einsatz aller Mittel eine Wiederholung der heutigen Situation verhindern und gegen die hinter jeder Art von Verstaatlichungstendenzen drohende Entrechtung des freien, unternehmenden Bürgers Sturm laufen. Wirtschaftlich gesehen, hängen die Bundesbahnen von dem allgemeinen Zustand unserer Volkswirtschaft ab. Geht es der Volkswirtschaft gut, dann werden auch sie gedeihen. Ein Betrieb, der sich mit staatlichen Machtmitteln auf Kosten der Allgemeinheit künstlich erhält, ist ein Parasit und stirbt seinerseits ab, wenn er sein Opfer ausgesogen hat.

Wenn der Bürger in der geschilderten Angelegenheit einmal zum Stimmzettel greift, bedenke er den Ernst der Entscheidung. Es geht um's Ganze. Möge sich die Demokratie bewähren!

Die Schweiz bei Kriegsausbruch im Lichte französischer Dokumente.

Von Gottfried Zeugin.

Vom großen französischen Aktenwerk über die Vorgeschichte des Weltkrieges ist letztes Jahr der elfte Band der dritten Serie erschienen, der die kritischen Tage vom 24. Juli bis zum 4. August 1914 umfaßt¹). Es ist interessant und lehrreich, an Hand dieses Bandes zu untersuchen, welche Haltung in diesen entscheidenden Tagen die Schweiz einnahm und wie sie in der französischen Diplomatie beurteilt wurde. Die zahlreichen diplomatischen Aktenstücke, die die Schweiz betreffen, stammen fast ausschließlich vom französischen Botschafter in Bern, Herrn Beau, und vom Generalkonsul in Basel, Herrn Favarger. Von den andern Konsuln Frankreichs in der Schweiz ist bezeichnenderweise kein einziger Bericht in dem Aktenwerk veröffentlicht; man kann daraus indirekt erkennen, welche Bedeutung dem Basler Posten zukam und heute in Anbetracht der veränderten Grenzverhältnisse wohl noch in vermehrtem Maße zukommt.

Die die Schweiz betreffenden Aktenstücke lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen. Eine erste Gruppe behandelt die Neutralität der

¹ Documents diplomatiques français relatifs aux origines de la guerre de 1914 (1871—1914). 3^e série (1911—1914). Tome XI (24 juillet—4 août 1914). Paris: Costes 1936. LII, 646 S.

Die veröffentlichten Dokumente sind fortlaufend nummeriert. (Zitiert: Dokumente, Nr. 1.)