Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 2 (1922-1923)
Heft: 6

Artikel: Bundesbahnreform
Autor: Bratschi, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-328425

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: 13.07.2025

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

stammen, so brauchte es keine große Phantasie, um vorauszusehen, daß es nach zehn Jahren genau die gleichen Gründe sein werden, welche auf vollständige Abschaffung dieses Vertrages drängen werden, der letzten Endes auch nur ein Ueberrest der Verträge von 1815 ist. Hat die französische Regierung heute ein Schiedsgericht abgelehnt und den Willen bewiesen, auch ihrerseits Verträge als Papierfetzen zu behandeln, so braucht man die Versicherung, daß nach zehn Jahren ein Schiedsgericht einen Streit schlichten würde, nicht ernst zu nehmen.

Persönlich bin ich überzeugt, daß nach einer Ablehnung des Staatsvertrages bei der Volksabstimmung Frankreich einfach die Zone aufheben wird. Ich glaube, es sei Irreführung, den Kampf unter dem Titel „Für die Erhaltung der Zonen" durchzuführen. Für uns steht die Frage vielmehr so: Soll die sozialdemokratische Arbeiterschaft der unleidlichen Konzessionspolitik des Bundesrates an den französischen Chauvinismus zustimmen oder nicht? Soll sie an ihrer alten Auffassung einer wirklichen Rechtsordnung unter den Völkern, nicht unter den Regierungen, festhalten? Und soll sie endlich dem französischen Chauvinismus, der unsere Innenpolitik in verhängnisvoller Weise beeinflußt, Gelegenheit geben, sich bis auf die Knochen zu blamieren? Diese mehr ideellen Gründe dürfen heute ruhig in den Vordergrund gestellt werden, um so mehr, als die kleinen Vorteile, welche das Abkommen gegenüber einer vollständigen Aufhebung der Zonenordnung jetzt noch bietet, ohnehin in einigen Jahren geopfert werden. Und werden diese Fragen mit Ja beantwortet, dann bleibt für die sozialdemokratische Arbeiterschaft nur noch die Verwerfung des Zonenabkommens übrig.

Bundesbahnreform.

Von Robert Bratschi.

Was ist unter Bundesbahnreform zu verstehen? Es ist der Versuch, die Organisation der Bundesbahnen an Haupt und Gliedern zu vereinfachen, welcher mit der Revision des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen — im Nachfolgenden Rückkaufsgesetz genannt — eingeleitet worden ist. Die Gesetzesrevision bezieht sich naturgemäß auf den Teil des Gesetzes, in welchem es sich mit der Organisation der Verwaltung befaßt.

Das Problem war in der letzten Zeit Gegenstand vielseitiger, oder besser gesagt vielfacher Erörterungen in der Oeffentlichkeit. Die Bedeutung der Frage wurde in gewissen Kreisen der bürgerlichen Presse ohne Zweifel überschätzt. Ihre Wichtigkeit kann aber auch unterschätzt werden. Das letztere war mit wenigen Ausnahmen in unserer Parteipresse festzustellen. Diese Erscheinung mag mit der Tatsache im Zusammenhang stehen, daß wir in einer politisch sehr bewegten Zeit leben.

Zum Teil dürfte sie darauf zurückzuführen sein, daß man da und dort die Bundesbahnen als einen kapitalistischen Betrieb betrachtet, dem man nicht mehr als eine von Zeit zu Zeit einsetzende mehr oder weniger scharfe Kritik schuldig zu sein glaubt. Es wird oft vergessen, daß die Arbeiterschaft an den Bundesbahnen als größten und wichtigsten Staatsbetrieb, ohne den die Aufrechterhaltung der Wirtschaft gar nicht mehr denkbar ist, ein sehr großes Interesse hat. Aber auch als größter Arbeitgeber des Landes sind die Bundesbahnen berufen, eine ganz besondere Rolle zu spielen, die namentlich für die gesamte Arbeiterschaft von ausschlaggebender Bedeutung sein kann.

I.

Um ein möglichst klares Bild von dem zu erhalten, was mit der Bundesbahnreform bezweckt wird, ist es notwendig, auch einen Blick auf die Organisation der Bundesbahnen zu werfen, wie sie sich auf Grund des Rückkaufsgesetzes vom Jahre 1897 darstellt und wie sie bis vor kurzer Zeit unverändert bestanden hat.

Als oberste Aufsichtsbehörden figurieren die Bundesversammlung und der Bundesrat. In der Praxis kam indessen weniger der Bundesrat als Behörde dazu, die Aufsicht auszuüben, sondern diese Aufgabe war fast restlos an das Eisenbahndepartement delegiert. An diesem Zustande wird auch in Zukunft nicht viel zu ändern sein. Die Bundesversammlung wird das Recht der obersten Kontrollausübung nie preisgeben wollen und das Eisenbahndepartement wird nach wie vor die Instanz sein, welche über die nötige Sachkenntnis verfügt, um an Stelle des Gesamtbundesrates die Aufsicht über die Bundesbahnen ausüben zu können, soweit sie in Zukunft noch notwendig ist.

An der Spitze der eigentlichen Verwaltung des Bundesbahnbetriebes steht ein aus 55 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrat. 25 Mitglieder werden vom Bundesrat, 25 von den Kantonen und 5 von den Kreiseisenbahnräten gewählt. Die Arbeiterschaft, einschließlich das Personal der Bundesbahnen, ist in diesem Parlament mit 4 Mitgliedern vertreten. Im übrigen setzt sich der Rat aus Vertretern des Großkapitals, der Industrie, des Handels, des Gewerbes, d r Landwirtschaft und der Kantone zusammen. Die meisten kommen nicht mit der Absicht in den Rat, die Interessen der Bundesbahnen, sondern diejenigen der abordnenden Korporationen oder Landesgegenden gegenüber den Bundesbahnen zu vertreten, oder mit andern Worten, von den Bundesbahnen etwas zu holen. Mit Rücksicht auf die große Zahl der Mitglieder des Rates und der dadurch entstehenden Scherfälligkeit ist die elfgliedrige ständige Kommission gebildet worden. Diese Kommission ist ein ziemlich getreues Spiegelbild des Rates. Mit Ausnahme der Arbeiterschaft und des Personals sind alle Interessengruppen vertreten. Der Verwaltungsrat hat es noch nicht über sich gebracht, der Arbeiterschaft in dieser wichtigen Kommission eine Vertretung einzuräumen, trotzdem sich gerade in letzter Zeit wiederholt Gelegenheit dazu geboten hätte. Die Anträge der Kommission, die sich gewöhnlich mit denjenigen der Generaldirektion decken, werden

von der großen Mehrheit des Rates fast ausnahmslos unverändert angenommen, so daß die Kommission eigentlich Verwaltungsrat ist, der Rat selbst schon lange zu einer schwerfälligen und kostspieligen Genehmigungsmaschine degradiert worden ist.

Für jeden der fünf Bundesbahnkreise, deren Direktionssitze sich in Lausanne (I), Basel (II), Zürich (III), St. Gallen (V) und Luzern (V) befinden, besteht ein 15—20gliedriger Kreiseisenbahnrat. Diese Mitglieder werden vom Bundesrat und den Kantonen gewählt und stehen in einem ähnlichen Verhältnis zu den Bundesbahnen wie die Mitglieder des Verwaltungsrates.

Die zentrale Leitung der Bundesbahnen mit Sitz in Bern liegt in der Hand einer fünfgliedrigen Generaldirektion*). An der Spitze jedes Kreises steht eine dreigliedrige Kreisdirektion*). Sowohl um die zentrale Leitung in Bern als um die Kreisdirektionen gruppieren sich eine größere Zahl von Dienstabteilungen mit dem notwendigen Stab von Beamten.

Daraus geht hervor, daß bis heute an der Spitze der Bundesbahnen 130—150 Verwaltungsräte und Kreiseisenbahnräte und 20 vollbesoldete General- und Kreisdirektoren stehen. Die Verwaltung muß auch bei Berücksichtigung der Größe des Betriebes als reichlich breitspurig bezeichnet werden. Natürlich ist sie auch dementsprechend schwerfällig, langsam und teuer.

Dieser Zustand ist indessen nicht von ungefähr gekommen. Er ist vielmehr in den frühern Verhältnissen begründet. Er ist nichts anderes als ein Glied in der Kette der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens. Die Fünfkreiseinteilung entspricht den fünf großen frühern Bahngesellschaften. Um die Verstaatlichung der Bahnen zu erreichen, genügte aber das Schlagwort „Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk" nicht. Es mußten Garantien verschiedener Art geschaffen und Versprechungen abgegeben werden. Vor allem durfte der Götze Föderalismus nicht angetastet werden, trotzdem er nirgends so schlecht angewendet ist wie in einem großen Eisenbahnbetriebe. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, mag in der bisherigen Organisation der Bundesbahnen manches verständlich sein, was vom reinen Zweckmäßigkeitsstandpunkte aus als ganz unbegreiflich erscheint.

II.

Die Mängel in der Organisation der Bundesbahnen stammen also nicht von heute, sondern sind so alt, wie die Organisation selbst. Auch sind sie schon lange anerkannt und zugegeben worden. Demgemäß sind auch die Revisionsbestrebungen nicht etwa erst in den letzten Jahren hervorgetreten, sondern sie sind kurze Zeit nach der Verstaatlichung aufgenommen worden. Das erste nennenswerte Pro-

*) Die Zahl der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen entspricht nicht mehr den Vorschriften des Rückkaufsgesetzes vom Jahre 1897, sondern ist in letzter Zeit bei eintretenden Vakanzen bereits den neuen Vorschriften angepaßt worden. Einzig in Basel sind noch zwei Kreisdirektoren im Amte.

jekt erschien im Jahre 1909 und stammt von keinem Geringeren als dem damaligen Präsidenten der Generaldirektion Weißenbach. Schon Weißenbach vertrat darin den Gedanken einer stärker ausgeprägten Zentralisation, dem er durch Abschaffung der Kreiseisenbahnräte und Erhöhung der Mitglieder der Generaldirektion von 5 auf 7 Ausdruck geben wollte. Vier Jahre später wurde das Projekt von der Generaldirektion als Behörde in abgeschwächter Form wieder aufgenommen. Es vermochte aber nicht durchzudringen. Es brauchte ernstere Ereignisse, um die Arbeiten in Fluß zu bringen, es brauchte den Krieg und die damit im Zusammenhang stehende Verschuldung der Bundesbahnen, bis dem ganzen Problem die ihm gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Im Jahre 1917 trat die Generaldirektion mit einem neuen Vorschlag auf den Plan, in welchem wirklich eine tiefgreifende und zweckmäßige Aenderung der Verwaltung vorgesehen war. Der Vorschlag baute weiter auf dem früheren Projekt und blieb nicht bei der Kürzung der Befugnisse der Kreisverwaltungen stehen, sondern machte den ganzen Schritt, indem ihm die Aufhebung der Kreise überhaupt zugrunde lag. Als weiterer wesentlicher Punkt war die starke Herabsetzung der Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates geplant. Es muß anerkannt werden, daß dieses Projekt der Generaldirektion das beste ist, was auf dem Gebiete der Bundesbahnreform bis heute vorgeschlagen worden ist. Wegleitend war bei dessen Aufstellung einzig der Grundsatz der Zweckmäßigkeit. Die Personalkommission, die sich ebenfalls mit der Sache befaßt hat, hat sich deshalb grundsätzlich auf den Boden dieser Vorlage gestellt. Dieser Entwurf ist aber von den Kreiseisenbahnräten und im Jahre 1920 vom Verwaltungsrate bis zur Unkenntlichkeit und vollständigen Wertlosigkeit verstümmelt worden. Dessen Verwirklichung wurde vollends aussichtslos, als sich die Generaldirektion einfach dem Entscheide des Verwaltungsrates unterzog und ihr eigenes, anerkannt gutes Projekt selbst im Stiche ließ.

Unter den zahlreichen Vorschlägen, die gemacht wurden, ist noch derjenige von alt Nationalrat Speiser zu erwähnen, welcher die Aufhebung der Generaldirektion und die Uebertragung der Funktionen dieser Behörde an das Eisenbahndepartement als hauptsächliches Merkmal an sich trägt.

Inzwischen war die Kritik, mehr im schlechten als im guten Sinne, lebhaft an der Arbeit. Die Reaktionäre suchten mit allerhand Vorwänden den Gedanken des Staatsbetriebes so wirksam als möglich zu kompromittieren. Ihre Bannerträger waren in der Hauptsache zwei Ingenieure. In der deutschen Schweiz ein gewisser Ingenieur Brack, der in der Zeit des Nordostbahnstreiks sogar in der Direktion dieser Bahngesellschaft ein kurzes Gastspiel gegeben hatte; und in der Welschschweiz ein Ingenieur Barbey, der der staunenden Mit- und Nachwelt — wie übrigens auch Brack — seine Kenntnisse im Eisenbahnwesen in Form eines Broschürchens vermittelt hat. Der Erfolg, der den beiden reaktionären Herren und ihren Hintermännern beschieden war, war der Sache, die sie vertraten, durchaus würdig. Der Dritte im Bunde

war der St. Galler Dr. Schwendener, welcher das Glück sogar mit einer Volksinitiative versucht hat. Er ist den Bundesbahnen schon deshalb nicht grün, weil sie ihm vor kurzer Zeit eine fettbesoldete Oberbeamtenstelle abgeschlagen haben. Die Initiative hat die nötige Unterschriftenzahl nicht erreicht und ist also nicht zustande gekommen.

Wenn die Art und Weise, wie die drei Genannten die in ihren Broschüren und Initiativen enthaltenen Grundgedanken vor die Oeffentlichkeit gebracht haben, auch der Komik nicht ganz entbehrt hat, so lag diesen Bestrebungen doch eine gewisse Gefahr zugrunde. Es handelte sich nämlich um nichts anderes als um die Entstaatlichung der Bundesbahnen, der die Entstaatlichung der übrigen Verkehrsmittel folgen sollte. In unserem Lande vermochte allerdings dieser Gedanke nie so recht Boden zu fassen, aber es ist wohl kein Zufall, wenn die Tendenzen im gleichen Augenblick an die Oberfläche kamen, in dem in Deutschland der Stinnes-konzern die größten Anstrengungen machte, um die Reichsbahn in seine Hände zu bekommen. Es ist sehr fraglich, ob dort der zielsichere Vorstoß nicht gelungen wäre, wenn der entschlossene Widerstand der deutschen Eisenbahner nicht bestanden hätte. Die Bewegung ist übrigens noch nicht endgültig abgeschlossen; die Bestrebungen im Sinne der Entstaatlichung gehen weiter, denn Hugo Stinnes weiß ganz genau, daß man die Eisenbahn besitzen muß, wenn man die Macht restlos in die Hand bekommen will. Die seither unter dem Fascismus in Italien in Erscheinung getretenen gleichgerichteten Tendenzen seien nur nebenbei erwähnt, um zu zeigen, daß die Bewegung durchaus nicht auf ein einzelnes Land lokalisiert ist.

Das Verdienst, die Frage der Bundesbahnreform im Parlament in Fluß gebracht zu haben, kommt der sozialdemokratischen Fraktion zu, indem im Jahre 1918 Genosse Dr. Studer eine diesbezügliche Motion stellte, die im Nationalrat auch erheblich erklärt worden ist. Wenn sie im Ständerat auch abgelehnt wurde, so blieb sie doch nicht ohne Erfolg. Das Eisenbahndepartement machte sich an die Arbeit und legte den Räten im Jahre 1921 einen Entwurf vor. Die Hauptmerkmale des Entwurfes sind die Reduktion der Mitglieder des Verwaltungsrates von 55 auf 11, die Abschaffung der ständigen Kommission; die Reduktion der Kreise von 5 auf 3, in der Meinung, daß ein Westkreis mit Sitz in Lausanne, ein Mittelkreis mit Sitz in Luzern und ein Ostkreis mit Sitz in Zürich gebildet werde; die Herabsetzung der Zahl der Generaldirektoren von 5 auf 3 und die Einführung der Einerdirektion bei den Kreisen, was einer gesamten Reduktion der Direktoren von 20 auf 6 zur Folge hat; eine starke Verminderung der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion und den verbleibenden drei Kreisdirektionen und die daraus sich ergebenden erheblichen Vereinfachungen im ganzen Dienstgang. Zu diesen nach außen in die Erscheinung tretenden Vereinfachungen soll eine durchgreifende Neuordnung der Kompetenzen im Sinne der Uebertragung an die ausführenden Organe durchgeführt werden. Ferner war eine Verjüngung

des Personals beabsichtigt, indem für die leitenden Beamten nach Erreichen des 65. Altersjahres der Pensionszwang vorgesehen war.

Die parlamentarische Beratung ist zu Ende. Starke Veränderungen hat der Entwurf nicht erlitten. Die Zahl der Verwaltungsräte ist im Ständerat von 11 auf 15 erhöht worden und der Artikel betreffend den Pensionszwang ist von der gleichen Behörde gestrichen worden. Die übrigen Aenderungen sind fast ausschließlich redaktioneller Art. Die sozialdemokratische Fraktion hat nicht verfehlt, ihren grundsätzlichen Standpunkt mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck zu bringen. Er kann mit den kurzen Worten: „Zentralisation in der Leitung und Abschaffung der Kreise" markiert werden. Also ungefähr der Gedankengang, welcher der Vorlage der Generaldirektion im Jahre 1917 zugrunde gelegen hat. Von der Erwägung ausgehend, daß der Entwurf, gemessen am heutigen Zustand, einen Fortschritt darstellt und im Hinblick darauf, daß unter den gegebenen Verhältnissen der ganze Schritt nicht möglich war, hat die Fraktion das Projekt nicht bekämpft. Es ist aber klar, daß das neue Gesetz den Anforderungen nicht für ewige Zeiten gewachsen sein wird. Es wird aber geeignet sein, die Vorteile der zentralen Leitung aufzudecken und dadurch der vollständigen Zentralisation die Wege zu ebnen.

Die finanziellen Folgen der Reorganisation sind schwer zu übersehen. Die Ersparnisse, die sukzessive eintreten sollen, werden auf 5 Millionen Franken pro Jahr berechnet. Dadurch kann also die Sanierung der Bundesbahnen nicht herbeigeführt werden. Immerhin ist zu sagen, daß 5 Millionen Franken schließlich auch im Budget der Bundesbahnen kein Pappenstiel sind.

Eine gewisse Opposition besteht noch in den Städten Basel und besonders St. Gallen. Ob es zu einem Referendum reicht, wird die nächste Zukunft zeigen. Eine besonders günstige Prognose dürfte einem eventuellen Referendumskampf kaum gestellt werden. Das Volk hat im allgemeinen doch die Notwendigkeit der Vereinfachung in den großen Staatsbetrieben eingesehen und wäre kaum gewillt, auf sie wegen tatsächlichen oder auch nur vermeintlichen Nachteilen, die vorübergehend einzelnen Städten zugefügt werden könnten, zu verzichten.

III.

Sowohl das Rückkaufsgesetz vom Jahre 1897 als auch die Gesetzesnovelle, von welcher im vorhergehenden Kapitel die Rede ist, sind auf dem Grundsatz aufgebaut, daß die Bundesbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten betrieben werden und sich selber erhalten sollen.

Was die Vorschrift betreffend die kaufmännischen Grundsätze anbetrifft, so kann sie bei einem Staatsbetrieb und vor allem bei einer Eisenbahn nur relativ aufgefaßt werden. Insonderheit die Bundesbahnen haben soviel Aufgaben allgemein volkswirtschaftlicher, aber zum Teil auch sozialer Natur zu erfüllen, die mit einer streng kaufmännischen Betriebsführung in direktem Widerspruch stehen, daß von einer solchen keine Rede sein kann. Diese Vorschrift kann deshalb

vernünftigerweise nicht etwa so aufgefaßt werden, daß bei den Bundesbahnen in erster Linie fiskalische Ziele verfolgt werden, d. h. hohe Gewinne herauszubringen gesucht werden, sondern sie kann lediglich bezwecken, eine möglichst einfache und praktische Verwaltung einzurichten, die mit einem minimalen Kostenaufwand die größten Vorteile für die ganze Volkswirtschaft herausbringen kann. Nicht die Eisenbahn, welche die höchsten Gewinne abwirft, ist die bestbetriebene, sondern diejenige, welche dem Volksganzen unter Berücksichtigung aller Verhältnisse die größten Vorteile zu bieten vermag. Die Zeit, wo die Eisenbahnen als „gutes Geschäft" vom Kapital ausgebeutet werden, sollte endgültig vorbei sein und unser Bestreben muß dahin gehen, zum Zustande zu gelangen, wo die Eisenbahnen, als wichtigstes Verkehrsmittel der Neuzeit, möglichst ohne Hemmungen ihrer hohen Mission gerecht werden können, die darin besteht, in harmonischer Zusammenarbeit mit den übrigen bestehenden Verkehrsmitteln durch eine reibungslose Abwicklung des Weltverkehrs die Menschen und Völker einander näherzubringen, die gewaltige Aufgabe des Güteraustausches zwischen und innerhalb der Staaten in der größtmöglichen Vervollkommnung zu lösen, die ungestörte Blutzirkulation im ungeheuren Körper der modernen Weltwirtschaft zu sichern.

Auf die soziale Aufgabe der Eisenbahnen in diesem Zusammenhang noch im einzelnen einzutreten, würde zu weit führen. Immerhin sei auf die Rücksichten hingewiesen, die eine Bahn bei ihrer Tarifpolitik auf die wirtschaftlich schwächeren Teile des Volkes nehmen soll. Wir erinnern an billige Arbeiter- und Schülerabonnements, aber insbesondere auch an die Ausnahmetarife für die wichtigsten Lebensmittel wie Milch, Fleisch, Brot usw. Nicht zuletzt sei auch darauf hingewiesen, daß eine vorbildliche Personalfürsorge eines so großen Betriebes wie die Bundesbahnen nicht ohne Einfluß auf die Lage der Arbeiterschaft im allgemeinen sein kann. Es ist daher auch nicht zu verwundern, wenn sich in letzter Zeit Industrie und Gewerbe — merkwürdigerweise auch die Landwirtschaft — ganz besonders intensiv und in negativem Sinne mit diesen Fragen befassen.

Wir haben bereits erwähnt, daß wir den Grundsatz der Selbsterhaltung für heute und die nächste Zukunft für richtig halten. Wir glauben, daß er bei normalen Verhältnissen auch durchgeführt werden kann, ohne daß die Eisenbahnen andere wichtige Grundsätze, die im vorstehenden kurz gestreift worden sind, vor allem diejenigen sozialer Natur, verletzen müssen. Es muß aber verlangt werden, daß alle zahlungsfähigen Transportgeber ihren Verpflichtungen voll und ganz nachkommen. Es ist z. B. nicht einzusehen, warum die Eisenbahnen für die Militärverwaltung fast oder ganz ohne Entschädigung arbeiten sollen. Besonders von unserm Standpunkte aus muß verlangt werden, daß das Militär von den Verkehrsanstalten nicht günstiger behandelt wird als andere Transportgeber. Diese Begünstigung der Militärverwaltung, die den Transportunternehmungen aufgezwungen ist, stellt nichts anderes als eine Verschleierung eines Teiles der Militärausgaben dar. Die Ausgaben für die Transporte müssen gemacht werden,

sie fallen nur nicht dem Militärbudget zur Last, sondern erscheinen im Defizit der Bundesbahnen und der andern Verkehrsanstalten. Wir greifen von vielen nur dieses eine Beispiel heraus, weil wir die Bevorzugung des Militärs als besonders krassen und unbegründeten Verstoß gegen den Grundsatz der Selbsterhaltung betrachten.

Zum Schlusse noch ein kurzes Wort zur Konkurrenz der Automobile und anderer Verkehrsmittel. Darüber ist in der Nachkriegszeit auch sehr viel geschrieben und gesprochen worden. Aber alles war auf die Note gestimmt, wie kommen wir dieser Konkurrenz bei, wie schlagen wir sie am besten aus dem Felde, wie können wir das Auto am besten bekämpfen. Wir haben auf die Verkehrtheit dieses Standpunktes vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus schon vor zwei Jahren im „Eisenbahner" hingewiesen. Wir sind nach wie vor der Meinung, daß es unrichtig ist, daß sich zwei leistungsfähige Verkehrsmittel gegenseitig bekämpfen. Und daß das Auto leistungsfähig ist, hat es im Kriege mit aller Evidenz bewiesen. Es soll aber nicht nur dem Kriege und damit der Zerstörung, sondern in erster Linie dem Frieden und dem Aufbau dienen. Eisenbahnen und Auto sollen sich also nicht gegenseitig bekämpfen, sondern ergänzen. Voraussetzung dazu aber ist, daß das Auto der kapitalistischen Ausbeutung entrissen und in den Dienst des Volksganzen gestellt wird. Aehnlich verhält es sich mit den Flugzeugen. Auch hier sollte dem Privatkapital nicht freie Hand gelassen werden. Das ganze Verkehrswesen, die Eisenbahnen, das Auto und das Luftfahrzeug, muß in ein großes System gebracht werden. In Zukunft wird es doch so sein, daß der große Fernverkehr der Eisenbahn verbleiben wird, während der Nahverkehr in der Hauptsache auf das Auto und der kleine Fernverkehr auf das Flugzeug übergehen werden. Diese Entwicklung kann von den Eisenbahnen sowenig aufgehalten werden, als ihr eigener ungeheurer Aufstieg von den Postpferdehaltern des letzten Jahrhunderts verhindert werden konnte, aus dem einfachen Grunde, weil sie zweckmäßig ist. Auf diese Tatsache, die hier nur andeutungsweise erwähnt werden soll, sei deshalb hingewiesen, weil bei der zukünftigen Gesetzgebung auch darauf Bedacht genommen werden muß. Daß wir als Partei der Zukunft diesem Problem unsere besondere Aufmerksamkeit schenken müssen, scheint uns klar zu sein.

Wenn diese Zeilen eine Anzahl Genossen zu veranlassen vermögen, über dieses Problem etwas nachzudenken, so haben sie ihren Zweck erfüllt.

Die Arbeitslosenversicherung in Basel.

Von Friedrich Schneider.

I.

1. Geschichtliches.

Entsprechend seiner industriellen Entwicklung weist Basel schon frühzeitig die Begleiterscheinungen der kapitalistischen Produktion auf. Die Arbeitslosigkeit ist untrennbar mit ihr verbunden. Fabrikanten