Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **17 (1937-1938)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ROTE REVUE
SOZIALISTISCHE MONATSSCHRIFT
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

17. JAHRGANG -- MÄRZ 1938 -- HEFT 7

Das neue Bundesbahngesetz vor dem Nationalrat

Von Robert Bratschi.

Die Sanierung des Verkehrswesens ist eine der großen Gegenwartsfragen unseres Landes. Die bei den Bundesbahnen notwendig gewordenen Maßnahmen sind ein Teilgebiet davon. Mit diesem wichtigen Teilgebiet hat sich der Nationalrat in seiner außerordentlichen Februarsession beschäftigt.

Die Sanierung der Bundesbahnen, wie dieses Teilgebiet genannt wird, zerfällt wieder in drei verschiedene Gebiete: in einen technisch-organisatorischen, einen finanziellen und einen politischen Teil.

Die *technisch-organisatorischen Fragen* treten an Bedeutung neben den andern stark zurück. Nicht weil es unwichtig wäre, ob eine Eisenbahn technisch und organisatorisch auf der Höhe ist oder nicht, das ist sogar von entscheidender Wichtigkeit. Wenn diese Fragen heute zurücktreten, so deshalb, weil gesagt werden darf, daß sich auf diesem Gebiete wenig Aenderungen aufdrängen. Die Bundesbahnen sind technisch und organisatorisch im allgemeinen auf der Höhe der Zeit. Soweit noch Aenderungen wünschbar sind, spielen sie im Rahmen der notwendigen Maßnahmen eine ganz untergeordnete Rolle. Vor allem ist ihre finanzielle Wirkung völlig belanglos.

Es war nicht immer so bei den schweizerischen Eisenbahnen. Ganz schlimm war es bei den früheren Privatbahnen. Die technischen Mängel sind durch eine gewaltige Arbeit der Bundesbahnen nach und nach behoben worden. Die schwerfällige und kostspielige Organisation der früheren Privatbahnen aber mußte bis zum Jahre 1924 mitgeschleppt werden. Die Lex Haab hat ihr ein Ende gemacht und gab den Bundesbahnen das ihnen passende organisatorische Kleid.

Selbstverständlich ist ein Betrieb wie die Bundesbahnen technisch und organisatorisch immer wieder Aenderungen unterworfen. Sie werden aber von der Verwaltung selbst durchgeführt, ohne daß dafür neue umfassende Maßnahmen der Gesetzgebung nötig wären.

Solche Maßnahmen sind aus *finanziellen Gründen* nötig geworden. Unsere Bundesbahnen stellen in dieser Hinsicht nicht etwa eine Aus-