

**Zeitschrift:** Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes  
**Band:** 19 (1927)  
**Heft:** 3  
  
**Artikel:** Die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen  
**Autor:** Bratschi, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-352276>

### **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:** 19.11.2024

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

# GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

## FÜR DIE SCHWEIZ

*Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes*

19. Jahrgang

MÄRZ 1927

No. 3

### Die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von Robert Bratschi.

#### I.

Die Bundesbahnen sind der grösste Staatsbetrieb unseres Landes. Ihre Finanzlage ist daher für den allgemeinen Landeskredit und auch für die schweizerische Valuta von grosser Wichtigkeit. Allerdings besteht die gesetzliche Vorschrift, dass sich die Bundesbahnen selbst erhalten müssen. Der Bundesfiskus soll an sie keine Zuschüsse leisten; umgekehrt sollen die von den Bundesbahnen erzielten Ueberschüsse restlos für Verbesserungen in Betrieb und Verwaltung und für Herabsetzung der Taxen verwendet werden. Dessenungeachtet figurirt der Bund eben doch als Garant für die Verpflichtungen der Bundesbahnen. Er hätte im Notfalle für diese Verpflichtungen aufzukommen.

Die festen und schwebenden Schulden der Bundesbahnen betragen auf Ende 1925 2,6 Milliarden Franken. Der Anlagekonto, einschliesslich der unvollendeten Bauobjekte, machte die Summe von 2,38 Milliarden Franken aus. Auf der Seite der Aktiven figurirt sodann ein Posten « zu tilgende Verwendungen » im Betrage von 235 Millionen Franken. Dieser letztere Posten ist ein sogenannter « Non valeur » und muss so rasch als möglich aus der Bilanz verschwinden.

Der Anlagekonto setzt sich zusammen aus der Rückkaufsumme und den seit dem Rückkauf der Bahnen gemachten Ausgaben für den Ausbau des Netzes und die Ergänzung des Rollmaterials. Für den Ausbau des Netzes (Bau neuer Linien und Ausbau bestehender Strecken auf Doppelspur, den Neubau und den Umbau von Bahnhöfen, die Verstärkung von Brücken, die Erstellung von Sicherungsanlagen aller Art usw.) wurde die Summe von 590 Millionen Franken aufgewendet. Für Rollmaterial ohne Elektrifikation wurden 200 Millionen Franken ausgegeben. Die Elektrifikation kostet die Bundesbahnen bis Ende 1928, nach Abzug der Leistung des Bundes von 60 Millionen, rund 620 Millionen Fr.

Die « zu tilgenden Verwendungen » setzen sich zusammen aus den Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen mit 45 Millionen Franken und aus dem sogenannten Kriegsdefizit mit 190 Millionen Franken.

Sämtliche Bundesbahn-papiere sind entsprechend der gesetzlichen Vorschrift fest verzinsliche Obligationen. Der Durchschnittszinsfuß betrug im Jahre 1925 4,5 % gegenüber 3,7 % im Jahre 1913. Der Zinsfuß ist also im Durchschnitt um 19 % gestiegen. Das Bild ist erheblich ungünstiger, wenn nur der Zinsfuß der Anleihen der Kriegs- und Nachkriegszeit mit demjenigen der Anleihen von 1913 und früher verglichen wird. Dazu kommt, dass infolge der Geldentwertung viel grössere Summen notwendig sind, die wieder zu entsprechend grösseren Zinsausgaben Anlass geben.

Die Nettozinslast betrug im Jahre 1925 rund 100 Millionen Franken. Sie wird in kurzer Zeit auf 110 Millionen Franken angewachsen sein. Sie wächst nämlich aus den zwei folgenden Gründen weiter: Erstens ist der Durchschnittszinsfuß noch im Steigen begriffen, weil die Vorkriegsanleihen nach und nach zur Konversion kommen und teureres Geld an ihre Stelle tritt, und zweitens nimmt das Anlagekapital und damit die Verschuldung weiter zu, indem die Bauten nicht eingestellt werden können.

Das Anlagekapital ist gemäss gesetzlicher Vorschrift auf Grund einer Frist von 100 Jahren zu tilgen. Ebenso sind die infolge Neu- oder Umbauten untergegangenen alten Anlagen abzuschreiben. Diese Massnahmen erfordern eine Summe von 5—6 Millionen Franken pro Jahr. Für die Tilgung der Anleihenskosten müssen etwa 3 Millionen Franken bereitgestellt werden. Das Kriegsdefizit soll gemäss Beschluss des Verwaltungsrates durch jährliche Quoten von 7 Millionen Franken abgeschrieben werden. Die Tilgungen und Abschreibungen belasten also den Betrieb mit etwa 15—16 Millionen Franken pro Jahr.

Dazu kommen die Ausgaben für den Erneuerungsfonds. Das Rechnungsgesetz vom Jahre 1896 schreibt nämlich vor, dass für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen, wie Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, ein Erneuerungsfonds anzulegen sei. Die Ausgaben für diesen Zweck variieren von Jahr zu Jahr. Sie können aber auf etwa 15—18 Millionen veranschlagt werden. Dazu kommen noch andere Spezialfonds, die regelmässig gespiesen werden müssen.

Daraus ergeben sich folgende Summen, die in der nächsten Zeit pro Jahr aus dem Betrieb der Bundesbahnen herausgewirtschaftet werden müssen:

1. Zinsendienst . . . . .	110	Millionen Franken
2. Tilgungen und Abschreibungen . . . . .	15—17	» »
3. Erneuerungsfonds und andere Spezialfonds . . . . .	15—18	» »
Z u s a m m e n c a.	<u>140—145</u>	Millionen Franken

## II.

Wie ist nun diese Aufgabe in den letzten Jahren gelöst worden? Die nachstehenden Zahlen über die Betriebsüberschüsse, die Betriebskoeffizienten und die Ueberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1920—1925 geben darüber einigen Aufschluss.

Jahr	Betriebs- überschuss.	Betriebs- koeffizient*	Ueberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung.
	In Millionen Fr.		In Millionen Fr.
1920	35,7	90,9	— 92,7
1921	12,0	96,6	— 72,5
1922	30,5	91,1	— 45,5
1923	107,4	70,8	+ 3,7
1924	132,5	67,2	+ 15,2
1925	109,9	71,5	+ 1,5

Von den sechs Jahren 1920—1925 gehören also die drei erstern noch der schlimmsten Defizitperiode an. 1923 konnte wieder ein kleiner Ueberschuss erzielt werden. Er erhöhte sich 1924 auf 15 Millionen und sank 1925 wieder auf 1,5 Millionen herab. Das Jahr 1926 fällt wieder in die Defizite zurück. Genaue Zahlen liegen zur Stunde noch nicht vor. Der Rückschlag dürfte aber zirka 7—8 Millionen Franken betragen. Das «Kriegsdefizit» nimmt also auf Ende 1926 ungefähr um den gleichen Betrag zu, der nach Beschluss des Verwaltungsrates abgeschrieben werden sollte. Das Budget pro 1927 sieht ein Defizit von ungefähr gleicher Höhe vor, wie die Rechnung pro 1926 voraussichtlich ausweisen wird.

Dieser Zustand soll beseitigt werden, und zwar durch Erhöhung der Einnahmen einerseits und durch Herabsetzung der Ausgaben anderseits.

Wie steht es mit den Einnahmen? Eine Erhöhung kann erzielt werden durch eine entsprechende Vermehrung des Verkehrs. In bezug auf den Personenverkehr haben die Bundesbahnen schon erfolgreiche Massnahmen durchgeführt. Als Massnahmen sind zu nennen die verschiedenen Taxreduktionen, die Verbesserung des Fahrplanes, die Einschaltung von Extrazügen zu besonders billigen Taxen an Sonntagen, die Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Errichtung von Agenturen in ausländischen Grossstädten usw. Die Zahl der Reisenden ist denn auch von 80 Millionen im Jahre 1921 auf 102 Millionen im Jahre 1926 gestiegen. Schwerer ist die Sache im Güterverkehr. Er ist von der allgemeinen Wirtschaftslage noch stärker abhängig als der Personenverkehr. Es gibt da keine Vergnügensreisen! Der Güterverkehr hat allerdings auch sehr stark zugenommen. Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 12 Millionen im Jahre 1920 auf 16,8 Millionen im Jahre 1926 gestiegen. Trotzdem sind die Einnahmen zurückgegangen. Das ist auf den Taxabbau zurückzuführen. Betrug die Einnahme pro Gütertonnenkilometer im Jahre 1920 noch 19,5 Rappen, so sank sie auf 11,7

\* Der Betriebskoeffizient gibt die Höhe der Betriebsausgaben an, wenn die Einnahmen = 100 gesetzt sind.

im Jahre 1925 und auf zirka 10,5 im Jahre 1926. Der Taxabbau im Güterverkehr erreicht also in 5 Jahren annähernd 50%. Der Verkehr konnte nicht entsprechend gesteigert werden. Soweit er gewachsen ist, steht diese Erscheinung viel weniger mit dem Taxabbau als mit der Verbesserung der gesamten Wirtschaftslage im Zusammenhang. Hemmend auf die Entwicklung des Güterverkehrs wirkt sodann die Autokonkurrenz. Sie wird um so gefährlicher, als dem neuen Verkehrsmittel neben gewissen natürlichen Vorteilen, die hauptsächlich in der grösseren Beweglichkeit liegen, gegenüber der Eisenbahn weitgehende gesetzliche Privilegien eingeräumt sind. Das Auto ist an keinen Tarifzwang, keine Transportpflicht, keinen Fahrplan gebunden. Es muss seine Fahrbahn nicht selber erstellen. Es kennt die strengen Haftpflichtbestimmungen der Eisenbahnen nicht. Das Bedienungspersonal ist auch der Sozialgesetzgebung nicht oder nur ganz ungenügend unterstellt. Das Auto kann also fahren, wann es will, und kann befördern, was es will. Der Chauffeur fährt bei Tag und Nacht; er ist weder an eine maximale Arbeitszeit noch an eine Höchstdienstschicht gebunden. Auch das Lohnwesen liegt teilweise recht im argen. Daher kann das Auto die Eisenbahnen auch so leicht unterbieten, trotzdem der Eisenbahntransport unter Berücksichtigung aller Verhältnisse noch erheblich billiger ist als der Transport mit dem Auto. Solange die gesetzlichen Grundlagen nicht geändert sind, wird es den Eisenbahnen auch schwer sein, den Kampf gegen die wilde Konkurrenz des Autos mit vollem Erfolg zu führen. Die Aenderung dieses Zustandes wird angestrebt durch eine im Verwaltungsrat der Bundesbahnen eingereichte Motion des Schreibenden.

Die obige Darstellung mag zeigen, dass die Hebung des Verkehrs mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. Besonders trifft das zu beim Güterverkehr. Blicke also die Erhöhung der Taxen, um die Einnahmen zu vermehren. Wir möchten auch dieses Mittel nicht empfehlen, trotzdem es gewiss zum Ziele führen würde. Die Industrie beklagt sich jetzt schon über hohe Bundesbahntarife. (Nebenbei sei gesagt, dass diese Klagen erhoben werden, so lange in der Schweiz Eisenbahnen fahren.) Sie sind in den letzten Jahren stark herabgesetzt worden. Trotzdem hören die kategorischen Forderungen, die Taxen weiter abzubauen, nicht auf. Es liegt uns nur noch daran, auch an dieser Stelle den Nachweis zu erbringen, dass die Bundesbahntaxen im ganzen nicht zu hoch sind. Die nachstehenden Zahlen geben darüber Aufschluss:

Jahr	Einnahmen			Index	
	pro Personen- kilometer in Rp.	pro Gütertonnen- kilometer in Rp.	des Personen- tarifes	des Güter- tarifes	der allgemeinen Lebenskosten
1913	3,68	7,99	100	100	100
1925	5,97	11,70	162	146	170

Im Jahre 1926 dürfte der Index im Personentarif auf 160, im Gütertarif sogar auf 140 gesunken sein. Von einer Ueberhöhung

der Taxen über die allgemeinen Lebenskosten ist also gar keine Spur.

Die Bestrebungen in der Richtung der Vermehrung der Einnahmen bieten wenig Aussicht auf Erfolg. Bleibt also nichts anderes als die Reduktion der Ausgaben. Die Ausgaben des Jahres 1925, auf die verschiedenen Rubriken verteilt, zeigen folgendes Bild:

1. Personal (einschliesslich aller Nebenausgaben für Versicherung, Dienstreisen, Dienstkleider usw.) .	Fr. 210,320,531 = 53,24%
2. Sachliche Ausgaben der Betriebsrechnung . . .	» 73,832,206 = 18,69%
3. Nettozinslast der Gewinn- und Verlustrechnung . . .	» 100,154,249 = 25,35%
4. Tilgungen und Abschreibungen . . . . .	» 10,743,671 = 2,72%
Zusammen	<hr/> Fr. 395,050,657 = 100% <hr/>

Die Sachausgaben sind abhängig von den jeweiligen Verhältnissen auf dem Markt. Die Hauptausgaben betreffen Kohle, Oel und Eisen. Das Ausland diktiert also die Preise. Ein entscheidender Einfluss auf sie kann kaum gewonnen werden. Auch in bezug auf die Einschränkung des Verbrauches werden durch die Notwendigkeit der Betriebssicherheit und die Bedürfnisse der Volkswirtschaft in bezug auf Fahrplan usw. natürliche Grenzen gezogen.

Die Reduktion der Zinslast begegnet grössten Schwierigkeiten. Bundesbahnpapiere sind Staatspapiere. Es handelt sich, wie weiter oben angeführt, um fest verzinliche Obligationen. Eine Herabsetzung der Zinsen wäre nur möglich bei zukünftigen Konversionen, sofern der Geldmarkt günstiger würde. Das ist nicht zu erwarten. Der von den Behörden teilweise begünstigte Kapitalexport sorgt dafür, dass die Bedingungen nicht leichter werden. An ein freiwilliges Entgegenkommen der Geldgeber ist natürlich nicht zu denken. Eine gewaltsame Herabsetzung durch Aenderung der bestehenden gesetzlichen Bindungen wäre kaum durchführbar. Blicke der Weg der sogenannten « finanziellen Umgestaltungen », wie er von privaten Betrieben beschritten wird. Da es sich aber um Staatspapiere handelt, wäre damit die Zahlungsfähigkeit des Staates selbst verbunden. Der Weg kann also auch nicht betreten werden. Die Zinslasten der Bundesbahnen steigen also weiter.

Ebenso sind die Tilgungen und Amortisationen gesetzlich festgelegt. Sie sind übrigens auch vom kaufmännischen Gesichtspunkte aus betrachtet nötig, so dass daran nichts geändert werden kann noch soll.

Blicke also das Personal. Nach Ansicht gewisser Kreise soll da auch weiter das Messer angesetzt werden. Alle bisherigen Einsparungen von Bedeutung, soweit sie nicht auf Preisreduktionen zurückzuführen sind, hat bis heute das Personal ganz oder teilweise getragen. Die hauptsächlichsten waren der Lohnabbau in den Jahren 1922/1923 und der seit 1920 durchgeführte Personalabbau. Was weiter verlangt wird, ist eine Arbeitszeitverlängerung. Im Verwaltungsrat ist eine entsprechende Motion des Herrn Rothpletz angenommen worden. Auf diesem Wege hofft man, eine weitere

Reduktion des Personalbestandes herbeiführen zu können. Ueber die Entwicklung des Personalbestandes im Betrieb geben nachstehende Zahlen Aufschluss. Vergleichsweise setzen wir auch die jeweilige Arbeitszeit dazu.

Jahr	Personalbestand in Tausenden	Arbeitszeit in Stunden
1913	37,2	10—11
1920	38,5	8— 9
1926	33,6	8— 9

Die Totalausgaben für das Personal, einschliesslich Bahnbau, betragen im Jahre 1920 240 Millionen Franken gegenüber 210 Millionen im Jahre 1925. Sie sind im Jahre 1926 weiter gesunken. Im Zusammenhang mit der Elektrifikation (wegfallender Bekohlungsdienst) und andern technischen Neuerungen (automatische Güterzugsbremse usw.) werden Personalbestand und die entsprechenden Ausgaben weiter zurückgehen. Aber auch hier setzen Betriebssicherheit und Anforderungen der Volkswirtschaft ihre Grenzen, die nicht überschritten werden dürfen.

Neben der Verlängerung der Arbeitszeit wird von seiten der Verwaltung der Bundesbahnen und des Bundesrates auch ein neuer Lohnabbau angestrebt, der bei Anlass der Einführung des neuen Besoldungsgesetzes durchgeführt werden soll. Dass sich das Personal dagegen sträubt, wird verständlich erscheinen. Das Personal hat seinen Teil zur Gesundung der Finanzlage schon beigetragen; es ist nun an andern, gewisse Opfer zu bringen.

### III.

Wo geändert werden muss und wer ein Opfer zu bringen hat, zeigt uns die kategorische Gesetzesvorschrift, wonach die Bundesbahnen nach den Grundsätzen der kaufmännischen Betriebsführung geleitet werden sollen. Diese Grundsätze sind im letzten Jahrzehnt vom Gesetzgeber und den ausführenden Organen selber in grösster Weise verletzt worden. Die Bundesbahnen sind als Milchkuh behandelt worden. Sie durften in der Kriegszeit mit ihren Tarifen den wirklichen Verhältnissen nicht folgen. Während Jahren mussten gewaltige Leistungen für die Militärverwaltung ausgeführt werden, ohne dass die entrichteten Entschädigungen auch nur annähernd die Selbstkosten gedeckt hätten. Das ist auch heute noch der Fall. Aehnlich verhält es sich mit den Leistungen für andere eidgenössische Verwaltungen. Die Elektrifikation musste teilweise als Notstandsmassnahme zur Zeit der höchsten Preise durchgeführt werden. Vergebungen ins Ausland waren nicht möglich. Die daherigen Mehrausgaben dürften den Betrag von 100 Millionen weit übersteigen. In der Zeit der grössten Arbeitslosigkeit mussten gewaltige Bauten durchgeführt werden, die vom Standpunkt des Betriebes noch nicht nötig gewesen wären. Die Bundesbahnen wurden gezwungen, die teure amerikanische Kriegskohle der Kohlengenossenschaft zu übernehmen und dafür mehr als 60 Millionen Franken zu opfern. Aus politischen Gründen hat der

Bundesrat weitgehende Zugeständnisse tarifarischer Art befohlen. Aehnlich geht es bei den Bauten, wo oft auch in normalen Zeiten wegen der politischen Einflüsse weit über die Bedürfnisse gebaut werden muss. In allen diesen Punkten muss Wandel geschaffen werden. Die kaufmännische Betriebsführung soll nicht nur gegenüber dem Personal geltend gemacht werden. Im Auslande sind den Bahnen die in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen besondern Lasten längst von den Staaten abgenommen worden. Dieser Weg muss auch in der Schweiz betreten werden. Der Nationalrat hat bei der Beratung des Budgets pro 1927 ein Postulat angenommen, wonach die Bundesbahnen zu berechnen haben, wie gross die Ausgaben sind, die ihnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit aufgebürdet worden sind und nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften nicht hätten aufgebürdet werden sollen. Die Zusammenstellung dieser Ausgaben kann nur die Meinung haben, dass die entsprechenden Lasten abgenommen werden. Es darf nicht bei einer rein platonischen Geste bleiben. Es ist indessen eine gesalzene Rechnung zu erwarten. Bereits spricht man von etwa 500 Millionen Franken. Würde diese Schuld den Bundesbahnen abgenommen, so hätte das unter Einrechnung der Amortisation eine jährliche Erleichterung von etwa 30 Millionen Franken zur Folge. Dass damit die Lage mit einem Schlag geändert würde, liegt auf der Hand. Aber auch wenn nur das heute noch bestehende Kriegsdefizit im Betrage von rund 200 Millionen Franken vom Bund übernommen würde, so wäre eine ganz bedeutende Erleichterung erzielt. Sie betrüge pro Jahr unter der Annahme, dass das Defizit nach Beschluss des Verwaltungsrates amortisiert werde, etwa 16—17 Millionen Franken.

Die Uebernahme dieser Last durch den Bund stellt nichts Aussergewöhnliches dar. Es handelt sich nämlich dabei um Ausgaben, die den genau gleichen Charakter tragen wie diejenigen, die zur allgemeinen Bundesschuld geführt haben; also dürfen sie nicht einem Unternehmen wie die Bundesbahnen aufgebürdet werden. Die Volkswirtschaft als Ganzes hat die Last zu tragen.

Selbstverständlich muss auch der Bund für entsprechende Deckung sorgen. Dafür gibt es verschiedene Wege. Der nächstliegende wäre die weitere Erhebung der ausserordentlichen Kriegssteuer. Im Nationalrat ist von Genosse Dr. Klöti die Anregung gemacht worden, die Einnahmen aus dem Benzinzoll, soweit sie den Ertrag des Jahres 1926 übersteigen, den SBB zur Verfügung zu stellen, um sie teilweise für die Kriegsleistungen zu entschädigen. Uns würde allerdings besser gefallen, wenn diese Kriegsleistungen vom Bund übernommen würden und dann diese Einnahmen aus dem Benzinzoll, vielleicht in Verbindung mit der weitem Erhebung der Kriegssteuer, für die Verzinsung und Amortisation der entsprechenden Summen verwendet würden.

Die Deckung könnte also gesichert werden, ohne dass eigentlich neue Einnahmen gesucht werden müssten. Die Uebertragung



der Kriegslasten auf die Gesamtheit der schweizerischen Volkswirtschaft wäre gerechter als die Belastung der Bundesbahnen und derjenigen, die von ihr als Arbeitende oder Benützer besonders abhängig sind. Diese Aenderung bildet die Grundlage der Sanierung der Bundesbahnen. Sie muss daher durchgeführt werden. Wer sie ablehnt, lehnt damit gleichzeitig die Sanierung ab.

Die Aenderung allein aber genügt nicht. Gleichzeitig muss dafür gesorgt werden, dass den Bundesbahnen auch in Zukunft nicht neue und ähnliche Lasten aufgebürdet werden. Die Sonderleistungen für das Militär sollten daher in Wegfall kommen. Wer die Bahn benützt, soll sie entsprechend dem allgemein gültigen Tarif für ihre Leistungen entschädigen. Das entspricht dem Grundsatz kaufmännischer Betriebsführung.

Im weitem muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die Ungleichheit in der Behandlung von Auto und Eisenbahn von Gesetzes wegen, die auf eine unerhörte Privilegierung des erstern hinausläuft und im Grunde genommen nichts anderes darstellt als eine Bevorzugung des privaten Autokapitals gegenüber den Bundesbahnen als Staatsbetrieb, verschwindet. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit der Bahn wieder erhöht, die letzten Endes der Volkswirtschaft als Ganzes zugute kommen muss. Solange die Leistungsfähigkeit unserer vorbildlich ausgebauten Bahnen nicht voll ausgenützt ist, stellt der massenhafte Import ausländischer Automobile in unser Land einen volkswirtschaftlichen Luxus dar, der angesichts der schwierigen Wirtschaftslage, über die sich weite Kreise beklagen, nur schwer zu verantworten ist. Die Konkurrenz durch das Auto soll nicht ausgeschaltet werden, aber die vom Gesetzgeber begünstigte Schmutzkonkurrenz, unter der neben den Bahnen auch das beim Auto beschäftigte Personal sehr leidet, muss verschwinden. Diese Lücke in der schweizerischen Gesetzgebung auszufüllen, ist ein weiterer Schritt auf dem Wege zur endgültigen Sanierung der Bundesbahnen. In reaktionären Kreisen möchte man den umgekehrten Weg betreten, d. h. es sollte die heutige Eisenbahngesetzgebung, die einen Schutz für das Publikum, vor allem den kleinen Mann darstellt, abgebaut werden. Dass man auch die Sozialgesetzgebung im Auge hat, beweist die Motion Rothpletz. Sie ist nur der erste Schritt in der Richtung dieses Abbaues.

Die Lage der Bundesbahnen gibt also gewiss zu Bedenken Anlass. Sie ist aber keineswegs verzweifelt. Die Hauptsache ist, sie kann geändert werden, sobald der Wille da ist, die auf der Hand liegende gerechte Lösung auch herbeizuführen. Im Sinne dieser gerechten Lösung zu wirken, ist auch eine wichtige Aufgabe der schweizerischen Arbeiterschaft.