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

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 36 (1944)

Heft: 12

Artikel: Die Bundesbahnsanierung : ein zweiter Eisenbahn-Rückkauf?

Autor: Gawronski, Vital

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-353185

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: 02.07.2025

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

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 wähnen, noch einmal berappen zu müssen, würde

uns allen sicherlich gehörigen Aerger bereiten. Die Behauptung der Gesetzesgegner könnte daher, wenn man ihr nicht von Anbeginn entgegentritt, ziemliche Zugkraft erhalten.

Während Schlagworten sonst manchmal wenigstens ein Schein von Wahrheit anhaftet, fehlt in unserem Falle auch dieser Schimmer vollständig. Selbst wer in der Sanierung wirklich einen Eisenbahnrückkauf erblicken will (eine Bezeichnung, die für die vorliegende Massnahme denkbar schlecht passt), kann doch mit dem besten Willen nicht sagen, dass das neue Bundesbahngesetz den zweiten Rückkauf unserer Bahnen durch den Bund in die Wege leite. Denn so paradox es auch klingt, bleibt die Tatsache bestehen, dass bis dahin überhaupt noch kein Rückkauf stattgefunden hat. Aber wie ist es — so fragt man erstaunt — unter solchen Umständen überhaupt möglich, dass die Eisenbahnen verstaatlicht werden konnten und heute unbestrittenermassen dem Bunde gehören? Wer in den Annalen der schweizerischen Eisenbahngeschichte blättert, wird unschwer dieses seltsamen Rätsels Lösung finden. Allerdings wurden die fünf Hauptbahnnetze zu Beginn des 20. Jahrhunderts den privaten Eigentümern abgekauft, aber es war nicht der Bund, der die hierfür erforderlichen Mittel aufbrachte, sondern es waren die Bundesbahnen, die diesen Loskauf selber besorgten.

Diese etwas ungewöhnliche Transaktion bildet übrigens, wie wir sehen werden, eine wesentliche Ursache der finanziellen Schwierigkeiten, in die die Bundesbahnen später gerieten. Bevor wir dies jedoch des nähern erläutern, müssen wir einige Worte über die besonderen Umstände verlieren, unter denen um die Jahrhundertwende die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung von statten ging. Die Uebernahme des Bahnbetriebes durch den Bund war, da die privaten Eisenbahngesellschaften sich ihrer Aufgabe nicht gewachsen zeigten, im Laufe der Zeit zu einer volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Notwendigkeit geworden. Aber noch immer waren die Widerstände, vor allem der extrem-föderalistischen und der manchester-liberalen Kreise, gegen diesen Entschluss, der dem Bunde naturgemäss eine merkliche Mehrung seines Einflusses bringen musste, gross. Man fürchtete, dass das Rückkaufsgesetz, wenn es mit einer Kreditterteilung an den Bund zur Vornahme des Rückkaufs verbunden gewesen wäre, in der Volksabstimmung den agitatorisch zugespitzten Argumenten der Staatsbahngegner unterliegen würde, weil eine Erhöhung der Bundesausgaben wenig populär war. Ein Ausweg wurde schliesslich in der Weise gefunden, dass der Bund den Betrag von 391 Millionen Franken, den er den Aktionären der Eisenbahngesellschaften als Kaufpreis zu zahlen hatte, als verzinsliche und amortisierbare Schuld zusammen mit der Obligationenschuld der ehemaligen Privatbahnen den neugeschaffenen Bundesbahnen auferlegte. Der Bund hat dergestalt die fünf Hauptbahnnetze er-

werben können, ohne einen einzigen Franken baren Geldes dafür aufzuwenden.

Die Lösung erschien damals zweifellos als die einfachste und zweckmässigste, und wenn die optimistische Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung, der man um die Jahrhundertwende allgemein huldigte, Wirklichkeit geworden wäre, so hätte diese Art der Finanzierung keinerlei schädliche Folgen gehabt. Niemand dachte zur Zeit der Eisenbahnverstaatlichung daran, dass anderthalb Jahrzehnte später ein Weltkrieg den Finanzhaushalt der Bundesbahnen von Grund auf zerrütten würde. Und noch weniger konnte man sich vorstellen, dass das Automobil, das damals erst in den Kinderschuhen steckte und mehr als Kuriosum denn als ernsthaftes Transportmittel galt, das faktische Monopol, das die Eisenbahnen für den Landtransport innehatten, dereinst brechen würde. Solange die Verhältnisse normal und der Verkehr auf den Schienen befriedigend war, fiel es den Bundesbahnen nicht besonders schwer, den Zins herauszuwirtschaften, den die durch den Rückkauf bedingte zusätzliche Schuld von 391 Millionen Franken erforderte. Als sich aber in der Folgezeit die Betriebsergebnisse verschlechterten, traten die Nachteile dieser finanziellen Struktur bald deutlich zutage. Während fast alle öffentlichen Unternehmungen ausser der fest verzinslichen Anleihensschuld ein Dotations- oder Eigenkapital besitzen, welches (ähnlich dem Aktien- oder Gesellschaftskapital privater Unternehmungen) nur dann verzinst wird, wenn der Betriebserfolg es zulässt, konnten die Bundesbahnen, die kein solches Dotationskapital ihr eigen nannten und ausschliesslich auf festverzinslichen Fremdkapitalien aufgebaut waren, auf keinerlei Ermässigung des Zinsendienstes in schlechten Jahren rechnen.

Ueber die Belastungen, die sich hieraus während vier Jahrzehnten für den Bundeshaushalt ergaben, wäre allerhand zu sagen. Wir möchten uns hier mit dem Hinweis begnügen, dass — wenn die Bundesbahnen von Anfang an mit dem Dotationskapital von 400 Millionen Franken versehen gewesen wären, das ihnen nun endlich durch das neue Bundesbahngesetz zugebilligt wird — von den zweiundzwanzig Jahren, die den Bundesbahnen Fehlbeträge brachten, mindestens sieben völlig defizitfrei gewesen wären und weitere drei Jahre nur ganz kleine Defizite aufgewiesen hätten. Gewiss, um die Bundesbahnen mit dem erforderlichen Dotationskapital auszustatten, hätte der Bund anlässlich der Eisenbahnverstaatlichung tief in die Tasche greifen müssen, und gerade das wollte er aus den bereits erwähnten Gründen vermeiden. Die Rücksichten auf die Gegner des Staatsbetriebes verunmöglichten damals die richtige Lösung der Finanzierungsfrage, genau so wie sie später den Bund daran hinderten, die Bundesbahnen beizeiten von den durch den Weltkrieg 1914—1918 und die Nachkriegskrise hervorgerufenen bahnfremden Lasten zu befreien. Wenn

durch die bevorstehende Bundesbahnsanierung die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital ausgestattet und gleichzeitig um den Betrag ihrer Ueberschuldung entlastet werden sollen, so handelt es sich dabei um eine Gutmachung der vergangenen Fehler, aber keineswegs um einen zweiten Eisenbahnrückkauf. Die Dienste, die die Bundesbahnen in den vier Jahrzehnten ihres Bestehens dem Schweizervolk und der schweizerischen Volkswirtschaft leisteten, haben den Bund (wenn man von der Abgeltung eines bescheidenen Bruchteils der bahnfremden Last im Jahre 1929 absieht) sozusagen keinen Rappen öffentliches Geldes gekostet. Die einzige Leistung, zu der der Bund sich beim Rückkauf verstehen musste, war die Gewährung einer Bundesgarantie für alle Anleihen, die die Bundesbahnen anlässlich der Verstaatlichung übernahmen oder später auflegten. Doch hat diese Garantie, da die Bundesbahnen trotz allen Rückschlägen immer ihren Verpflichtungen nachkamen, noch keine finanzielle Folgen gezeitigt.

Richtigerweise sollte die kommende Sanierung als Ausfluss der Zusicherung des Bundes angesehen werden, den Bundesbahnen stets den nötigen finanziellen Rückhalt zu bieten. Allerdings verlangt die Sanierung vom Bunde heute bedeutende finanzielle Opfer. Aber die Mittel, die die Entschuldung der SBB. durch Uebernahme eines Teiles ihrer Schuldenlast und durch Schaffung eines Dotationskapitals erfordert, hätte der Bund billigerweise schon vor Jahr und Tag für die Bundesbahnen aufwenden sollen. Wäre das geschehen, so brauchten wir heute nicht zu sanieren. Der Bund hätte dann eben die Opfer für den Rückkauf und die Abgeltung der ausserordentlichen Belastungen unserer Bahnen beizeiten übernommen, die er nun wohl oder übel hinterher erbringen muss. Von einem « zweiten Eisenbahnrückkauf » zu reden, erscheint unter solchen Umständen völlig abwegig. Die Bundesbahnsanierung bedeutet nichts anderes als die Erfüllung einer seit langem bestehenden Pflicht des Bundes; sie schafft überdies die beste Gewähr für die Leistungskraft und finanzielle Gesundheit unseres nationalen Transportunternehmens nach dem Kriege.

Bahnfremde Lasten.

Von Hans Düby.

Im Weltkrieg 1914—1918 sind die Eisenbahnen aller Länder auf eine starke Belastungsprobe gestellt worden. Trotzdem die Schweiz vom Krieg verschont geblieben ist, bekamen die Bundesbahnen indirekt die Auswirkungen des 4jährigen Ringens fast ebenso stark zu spüren wie die Eisenbahnen der kriegführenden Staaten. Vom Tage der Mobilmachung an wurde die Staatsbahn in den Dienst der militärischen und wirtschaftlichen Landesver-