

Hauptgesichtspunkte für die Bundesbahnreform

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **15 (1935-1936)**

Heft 6

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-158033>

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.

Von den 10,7 Millionen Serbokroaten dürften schätzungsweise 6,4 Millionen Serben und 4,3 Millionen Kroaten sein. Die Deutschen stellen ein sehr wertvolles Element dar, die zum Großteil unter Prinz Eugen, Maria Theresia und Kaiser Josef II. als Kolonisten aus Süddeutschland (Schwaben) ins Land gerufen wurden. Die Deutschen in den Städten Sloweniens betreiben Industrie, Handel und Gewerbe, die des Banates und der Bacška Ackerbau.

Nach Konfessionen geordnet (Zählung 1931):

Orthodoxe (pravoslavisch)	6,785,501 (49 %)
Römische Katholiken	5,217,847 (37 %)
Griechische Katholiken	44,608
Protestanten	236,981
Mohammedaner	1,561,166
Juden	68,405
Andere	19,530

Handelsumsätze 1933:

Einfuhr	2,882,500 im Werte von Millionen Dinar
Ausfuhr	3,377,800 im Werte von Millionen Dinar

Der Export umfaßt vornehmlich Produkte der Landwirtschaft (Mais, Weizen, Rinder, Schweine, Pflaumen) und Holz.

Die Armee setzt sich zusammen aus 16 Infanterie- und 2 Kavallerie-Divisionen.

Hauptgesichtspunkte für die Bundesbahnreform.

Von einem Berner Mitarbeiter.

I. Überspannung des demokratischen Prinzips auf dem Gebiete der staatlichen Eisenbahnwirtschaft.

In keinem Land der Erde ist das Selbstbestimmungsrecht des Volkes in einem solchen Maß ausgebaut, wie in der Schweiz. Wir haben die Demokratie so auf die Spitze getrieben, daß für Alles und für das Letzte das Volk angerufen wird, so daß heute der Ruf nach einem Abbau der Volksrechte wenigstens zum Teil auch als Ausfluß der Überfüllung und der Überspizung eines an und für sich gesunden Prinzips verstanden werden muß.

Vor bald 40 Jahren hat sich unser Volk mit dem wuchtigen Mehr von 386 634 Ja gegen 182 718 Nein für die Verstaatlichung der Haupt-Bahnen entschieden. Damit wurde ein wichtiges Stück der Verkehrswirtschaft dem

Bereich privater Tätigkeit entzogen und im Bund ein Komplex staatlicher Wirtschaft geschaffen, der alle Größenordnungen bisheriger staatlicher Wirtschaftsbetriebe weit übertraf. Angesichts der besonderen staatsrechtlichen Stellung, die man den Bundesbahnen in der Folge gab, erhielt unser Volk in einem Umfang, wie das im Ausland nirgends der Fall war, maßgebenden Einfluß auf die Führung des größten Wirtschaftsunternehmens des Landes. So bestimmte schon das Rückkaufsgesetz von 1897, daß die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung sowie über die Besoldungen Sache der Bundesversammlung, also letzten Endes des Volkes sein sollten, und später kam dazu auch noch die Arbeitszeitgesetzgebung. Durch diese Organisationsbestimmungen, die auch im neuen Organisationsgesetz von 1923 beibehalten wurden, erhielt das Volk einen so weitreichenden Einfluß auf das größte Wirtschaftsunternehmen des Landes, wie das nirgends der Fall ist. Die Betätigung des Schweizer Souveräns als oberster Geschäftsherr des Unternehmens „Schweizerische Bundesbahnen“ ist daher eine staatsrechtliche Besonderheit, die ohne Vorbild dasteht.

Zu dieser Ausgangsstellung muß man zurückkehren, wenn man heute die Reform unserer Staatsbahn in Angriff nehmen will. Es ist dabei, wie schon aus diesen kurzen Bemerkungen hervorgeht, falsch, den Sündenbock für die alarmierende Situation in erster Linie in den Organen der Bundesbahnverwaltung zu suchen und den Hauptverantwortlichen, die gesetzgebenden Räte und das Volk, von jedem Fehler freizusprechen. Vielmehr gilt es, schonungslos die gemachten Konstruktionsfehler aufzudecken und die falsche Weichenstellung, die zwangsläufig zur heutigen Entwicklung führte, anzuerkennen. Nur so vermeidet man den bei Bundesbahndiskussionen vielfach begangenen Fehler, die Reform im Nebensächlichen anzupacken und an den wirklichen Sünden vorbeizusehen. Eine so offene Betrachtung der Dinge ist auch dann notwendig und unumgänglich, wenn der Glorienschein der direkten Demokratie etwas leidet und ein Versagen der Volksgesetzgebung in wirtschaftlichen Dingen festgestellt werden muß. Dieses Versagen bedeutet übrigens m. E. kein Werturteil über die demokratische Staatsform, weil hier, sagen wir es offen heraus, eine Überspannung des Prinzipes der Volksrechte vorliegt, indem der Volksentscheid für wirtschaftliche Entschlüsse, die die Interessen breiter Volksschichten berühren, denkbar ungeeignet ist.

Mit diesen einleitenden Bemerkungen ist bereits angedeutet, worin der Kern der Bundesbahnreform erblickt werden muß, nämlich in einem Abbau der Volksrechte auf einem Gebiet, auf welchem sich die Volksgesetzgebung nicht bewährt hat. Das demokratische Gewissen mag sich dabei beruhigen, daß unsere Vorbilder und Versuchsfelder für den Ausbau der Volksrechte, die Kantone und Gemeinden, dem Volk die Kompetenz der Lohnfestsetzung von jeher vorenthalten haben und daß z. B. der gewiß demokratische Kanton Zürich die Gehälter des Staatspersonals durch den

Regierungsrat, mit Genehmigungsvorbehalt des Kantonsrates, festsetzen läßt. Es bedeutet für den Bund gewiß keinen Prestigeverlust, wenn er nach seinen eigenen Erfahrungen mit dem Volk als oberstem Lohnherrn zu diesem Vorbild der Kantone zurückkehrt.

II. Die drei in der Öffentlichkeit bis jetzt bekannten Reformprojekte.

In den bisherigen Diskussionen um die Bundesbahnreform sind die von uns eben entwickelten Gedankengänge etwas zu kurz gekommen. Zwar finden sie sich auch im offiziellen Projekt, der sog. Lex Pilet/Schrafl, wie auch in der Entpolitisierungsinitiative des Bundes für Volk und Heimat, aber sie sind nicht deutlich als der Kernpunkt jeder Bundesbahnreform herausgestellt. Damit haben wir zwei der vorhandenen Reformprojekte genannt, das dritte ist jenes der Gewerkschaft und soll hier mit dem Namen seines Urhebers als Vorschlag Bratschi bezeichnet werden. Stellen wir vorerst einmal diese drei Projekte in den Hauptzügen vor:

1. Die Lex Pilet-Schrafl.

Sie ist vorläufig als persönlicher Vorschlag des Vorstehers des Eisenbahndepartements und des Präsidenten der Generaldirektion der SBB zu betrachten, zu dem sich bis jetzt erst die Bundesbahnverwaltung (Verwaltungsrat und Generaldirektion) gutachtlich geäußert hat. Es ist somit noch keinerlei behördliches Prestige engagiert, denn zweifellos wurde das Projekt der beiden Fachleute veröffentlicht, um den Streit der Meinungen in Gang zu bringen und die ungefähren Widerstände sichtbar zu machen. Diesen gewollten Zweck der gewaltsamen Aufklärung hat das Projekt Pilet/Schrafl auch erreicht, denn die Vorschläge der Gewerkschaft sind die unmittelbare Folge davon. Damit hat die Linke, wenigstens vorläufig, ihre Karten abgedeckt, und das Kräfteverhältnis ist nach dieser Seite einigermaßen sichtbar geworden.

Das offizielle Projekt erwägt nicht die Möglichkeit einer Verprivatisierung, sondern hält die Beibehaltung des Staatsbahnsystems für eine Selbstverständlichkeit. Dagegen sollen einige organisatorische Mängel, die auch das Reorganisationsgesetz von 1923, die sog. Lex Haab, nicht beseitigen konnte, zum Verschwinden gebracht werden. Das neue Bundesbahngesetz verfolgt zwei Hauptziele, die Verselbständigung des Unternehmens „Schweizerische Bundesbahnen“ und die Änderung der finanziellen Beziehungen zum Bund. Auf der einen Seite wird also eine Verstärkung der Autonomie, auf der andern eine Preisgabe der finanziellen Selbständigkeit, die sich bis anhin nur zum Nachteil der Bundesbahnen ausgewirkt hat, angestrebt.

Die Verselbständigung von Verwaltung und Betrieb soll durch eine stärkere Konzentration der Verantwortlichkeiten erreicht werden. Deshalb liegt der Schwerpunkt dieses Teiles der Reform auf der Verschiebung der Oberaufsicht von Volk und Gesetzgeber auf Regierung und Bundesbahn-

verwaltung. Die Bundesbahnen werden nach dem Entwurf im Gegensatz zum geltenden Recht, das ihnen nur die Stellung einer unselbständigen öffentlichen Anstalt zuerkennt, zu einem Selbstverwaltungskörper ausgebaut, der als Krönung die eigene Rechtspersönlichkeit erhalten soll.

Bis zu einem gewissen Grad trägt also das offizielle Projekt dem Ruf nach Entpolitisierung Rechnung. Man würde sich jedoch Illusionen hingeben, hielte man eine völlige Ausschaltung politischer Einflüsse von einem Unternehmen, das auch im neuen Rechtsgewand öffentliche Interessen wahrnehmen muß, für möglich. Welchen Selbstständigkeitsgrad man den Bundesbahnen auch geben mag, so werden sie als Träger öffentlicher Interessen und als Instrument staatlicher Wirtschaftspolitik immer in Berührung mit dem politischen Bereich stehen. Wichtig ist aber, und zweifellos liegt hier der Kernpunkt der ganzen Reform, daß man Bundesversammlung und Volk nicht mehr mit Aufgaben belastet, denen sie nicht gewachsen sind. Es war ein Fehler, die Besoldungen auf dem Weg der Volksgesetzgebung regeln zu wollen. Unverständlicherweise hat man, statt diesen Fehler zu korrigieren, bei Erlass des neuen Beamtengesetzes seine Auswirkungen noch verstärkt. Sonst hätte man nicht die Besoldungen von Bundes- und Bundesbahnpersonal im gleichen Gesetz geregelt und damit die Gewerkschaften des gesamten Bundespersonals zu einem Block gleichgerichteter Interessen zusammenschweißt. Dieser Block entrang den einzelnen Bundesverwaltungen auch nach Annahme des Besoldungsgesetzes noch manches Zugeständnis und wuchs sich zu einem politischen Machtfaktor aus, der den Linksparteien gewaltigen Auftrieb brachte und die Geschlossenheit der bürgerlichen Parteien mehr als einmal in Frage stellte.

Die Frage, wer inskünftig über die Löhne zu bestimmen habe, Volk und Parlament oder Bundesbahnverwaltung und Bundesrat, wird zum Angelpunkt der Reform werden. Hier muß deshalb auch die Aufklärung einsetzen und vor allem die Legende zerstören, als ob ein vom Bundesrat genehmigtes Lohnstatut durchaus eine Ausbeutung des Personals bedeuten müsse.

Man kann sich fragen, ob nicht zur Vermeidung einer differenzierten Behandlung des Bundesbahnpersonals und des Personals der allgemeinen Bundesverwaltung auch für das Letztere die Besoldungen nach ähnlichen Grundsätzen vom Bundesrat festgesetzt werden sollten. Die Differenzierung kann in der Tat zu ungewollten Konsequenzen führen, weil ein innerer Grund für die verschiedene Besoldung eines Post- oder Zollbeamten und eines SBB-Beamten nicht besteht. Die Motive für eine Änderung der Besoldungspolitik des Bundes und der Bundesbahnen liegen denn ja auch weniger in einer verschiedenartigen Bewertung der Arbeitsleistungen als in der schwierigen Finanzlage von Bund und SBB. Es wäre daher, wofür wiederum bewährte kantonale Beispiele zur Verfügung stehen, durchaus vertretbar, die in der Bundesverfassung der Bundesversammlung vorbehaltenen Gesetzgebungskompetenz über die Besoldungen des Bundespersonals

auf dem Weg der Delegation dem Bundesrat zu übertragen. Sollten dem verfassungsrechtliche Schwierigkeiten entgegenstehen (Prof. Burckhardt, der bekannte Bundesverfassungsspezialist, bejaht zwar die Zulässigkeit einer solchen Delegation), so kann immer noch der Weg der Verfassungsrevision beschritten werden, der in solchen konkreten Einzelfällen ein dankbareres Betätigungsfeld bietet, als eine Totalrevision ohne festes Revisionsprogramm.

Wollte man, wie das die Ley Pilet/Schrafl tut, nur für die Befordungen des ÖBB-Personals auf die Mitwirkung des Volkes als oberster Lohnherr verzichten, so wäre das eine unverdiente Diskriminierung eines Teiles des Bundespersonals, die auch von der Öffentlichkeit kaum verstanden würde. Es ist daher zu wünschen, daß man hier ganze Arbeit leiste und alle Befordungskompetenzen auf die den politischen Tageseinflüssen weniger zugänglichen Regierungsgewalt übertrage. Diese Auffassung wurde öffentlich bereits von Prof. Burckhardt vertreten. Dabei mögen aus praktischen Erwägungen für das Personal der Regiebetriebe mit mehr industriellem Charakter besondere Lohnstatute aufgestellt werden, wobei aber immer der Grundsatz gewahrt werden muß, daß nicht die mehr oder weniger große finanzielle Notlage des einzelnen Zweiges einer Bundesverwaltung maßgebend sein darf für die Lohnansätze, daß vielmehr oberster Gesichtspunkt für jede Lohnpolitik die Einordnung in den Gesamtfinanzhaushalt des Bundes sein muß.

Aus dem Vorangegangenen soll nun aber nicht geschlossen werden, daß mit einer Änderung der Personalpolitik das Programm der Bundesbahnreform erschöpft sei. Es handelt sich hier nur um die wichtigste Forderung, ohne die der zweifellos scharf entbrennende Kampf den Aufwand nicht wert wäre. Sie ist deshalb hier deutlicher herausgearbeitet worden, als dies im Bericht der Bundesbahnverwaltung zum Vorentwurf eines neuen Bundesbahngesetzes vom 1. Juni 1934 geschehen ist. Damit ist nicht gesagt, daß die Bestimmungen des Vorentwurfes, die auf Schaffung einer neuen Rechtsform und eines an die Konkurrenz anpassungsfähigeren Betriebes hingen, von untergeordneter Bedeutung seien.

Dies gilt vor allem nicht von der Neuordnung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahnen, die das Personal und die Bahnbenützer gleichermaßen interessieren muß. Es ist heute nicht mehr zu früh, festzustellen, daß die sogenannte Finanzautonomie der ÖBB eine unglückliche Organisationsbestimmung war, die mehr Schaden angestiftet als Nutzen gebracht hat. Spürten doch dank dieser papiernen Finanzautonomie Bundesrat und Bundesversammlung die Verantwortung für die Bundesbahnen nie so unmittelbar, wie dies angesichts der engen Verbindung von Bundesbahnkredit und Landeskredit wünschbar gewesen wäre. Der Entwurf zieht daher nur die Konsequenz aus diesen unbefriedigenden Erfahrungen, wenn er mit der Aufrechterhaltung von gefährlichen Fi-

tionen aufräumt und den Bund zum ersten Mal seit Bestehen der SBB für seine Staatsbahn finanziell einstehen läßt.

So alarmierend die Übernahme einer Milliarde Bundesbahnschulden durch den Bund und die Unabhängigmachung der Verzinsung dieser Schuld durch die SBB vom guten oder schlechten Geschäftsgang des Betriebes für einen Teil der Öffentlichkeit sein mag, so ist dieser Zustand der Deckung der Jahresdefizite mit neuen Anleihen bei weitem vorzuziehen. Eine solche Finanzgebahrung kann nicht mit dem Hinweis auf die gesetzliche Selbsterhaltungspflicht der Bundesbahnen entschuldigt werden. Der Staat gibt damit in Zeiten sinkender Geschäftsmoral selbst das schlechte Beispiel, gefährdet in leichtsinniger Weise seinen Kredit und überläßt ein Unternehmen, dessen Einnahmen dank rechtlicher Bevorzugung des Straßenverkehrs immer mehr zusammenschrumpfen, seinem Schicksal, obwohl er letztlich doch die Pfeife dafür bezahlen muß. Es ist daher allerhöchste Zeit, daß der Bund seiner Staatsbahn einen Teil der Schulden abnimmt und daß endlich der von Anfang an viel zu starre, ganz aus festverzinslichen Obligationen bestehende finanzielle Aufbau der SBB gemildert wird. Das soll geschehen durch die Schaffung eines nicht fest verzinslichen Kapitals von 400 Millionen Franken, dessen Verzinsung vom Ertrag abhängen wird. Hält man sich die Tatsache vor Augen, daß die Bundesbahnen bis heute von allen Bahnen der Welt den starren Kapitalaufbau besitzen, daß sie vom ersten Tag an ganz auf Schulden aufgebaut waren und diese Schulden in den schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren trotz stärkster Beanspruchung für staatliche Aufgaben und ohne die fast allen Bahnen der Nachbarländer zuteil gewordene Schuldenabschüttelung durch Inflation immer voll verzinst haben, so kommt eine Änderung der Verhältnisse wahrlich nicht mehr zu früh.

Die Änderung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und SBB liegt nicht zuletzt auch im Interesse der Bahnbenützer, denn diese zahlen, solange die Staatsbahn, wie dies namentlich in der Kriegs- und Nachkriegszeit geschehen ist, ohne ausreichende Entschädigung als Instrument staatlicher Wirtschaftspolitik gebraucht wird, in ihren Tarifen eingeschlossen eine indirekte Steuer, von der die nicht auf den Schienentweg angewiesenen Bürger befreit sind.

Der Entwurf sieht sodann als Sicherung vor weiterem Schuldenanwachsen eine sogenannte Stabilisierung der Schuld vor, die dadurch erreicht werden soll, daß inskünftig die Baubedürfnisse mit den aus Abschreibungen, Tilgungen und Rücklagen freigewordenen Mitteln befriedigt werden sollen und daß für jede Vermehrung der Nettoschuld ein dem Referendum zu unterstellender Bundesbeschluß nötig sein wird. Wenn man auch über die Zweckmäßigkeit der Aufnahme einer solchen Bestimmung ins Gesetz geteilter Ansicht sein kann, so geht doch daraus der in der Öffentlichkeit gern registrierte Wille hervor, sich inskünftig streng nach den vorhandenen Mitteln zu richten.

2. Die Entpolitifizierungsinitiative des Bundes für Volk und Heimat.

Die Meinungen über den Wert dieser Initiative sind in der Öffentlichkeit sehr geteilt. Man kann sich in der Tat fragen, ob ihre Aufgabe nach der Bekanntgabe des offiziellen Projektes nicht als erfüllt betrachtet werden kann. Verfolgt doch die Initiative in mancher Beziehung die gleiche Tendenz, die auf dem Umweg der Verfassungsänderung bis zum ausgearbeiteten Gesetzestext noch einen weiten und beschwerlichen Weg zurückzulegen hätte.

Da heute noch nicht abzusehen ist, ob der Vorschlag des Bundes für Volk und Heimat nur das offizielle Projekt sekundieren sollte, um im Zeitpunkt seiner Verwirklichung zurückgezogen zu werden, oder ob tatsächlich im Ernst das beschwerliche Verfahren der Initiative beschritten werden soll, ist es nötig, kurz diesen Reformvorschlag zu erläutern.

Es ist falsch, der Initiative die Absicht einer völligen Verprivatisierung der ÖBB zuzuschreiben. Was sie anstrebt, ist eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung des öffentlichen Rechts mit finanzieller Beteiligung der Kantone und von Privaten. In noch etwas weitergehendem Maße als das offizielle Projekt soll die Bundesversammlung als Aufsichtsorgan ausgeschaltet werden. Dafür sollen die Kompetenzen des Verwaltungsrates entsprechend erhöht und damit dieses Organ zum stärksten Träger der Verantwortung für das Unternehmen ausgebaut werden.

So interessant diese Vorschläge sind, so weichen sie doch in einem wichtigen Punkt vom Entwurf Pilet/Schrafl ab. Es ist nicht recht verständlich, wie die Kantone, die Gemeinden und sogar Private an den Bundesbahnen finanziell interessiert werden sollen, ohne daß dadurch nicht regionale und Lieferanteneinflüsse sich geltend machen werden. Zudem setzt diese Lösung voraus, daß der Bund die ÖBB zuerst entschuldet, weil sonst niemand Geld in das Unternehmen, das keine Rendite abzuwerfen verspricht, hineinstecken wird. Der Bund wird aber kaum seine Bahnen mit großen Opfern flott machen wollen, um dann die Früchte der Sanierung andern zu überlassen.

Die Initiative ist sicher gut gemeint, und dem Postulat der Entpolitifizierung wird niemand die Berechtigung versagen. Indessen ist im offiziellen Projekt diesem Postulat, soweit als das in einem öffentlichen Betrieb überhaupt möglich sein wird, bereits Rechnung getragen. Man kann daher nur wünschen, daß die Kreise des Bundes für Volk und Heimat ihre Sonderwünsche zugunsten des politisch Erreichbaren zurückstellen und von der weiteren Verfolgung ihrer eigenen Pläne absehen. Einigung aller bürgerlichen Gruppen in dieser Frage ist für einen Erfolg absolut unerlässlich. Der BVB wird daher im eigenen Interesse seine Kampagne gegen die jetzige Bundesbahnleitung, die nur den gewerkschaftlichen Angriffen zugute kommt, abblasen. Es ist schon betrüblich genug, daß es am 5. Mai einer ähnlich heterogenen Gegnerschaft gelungen ist, das Verkehrsteilungsgesetz

zu Fall zu bringen. Hoffen wir, daß in der Entscheidungsschlacht um die Bundesbahnreform die Sache der Sozialisten nicht durch bürgerliche Uneinigkeit gefördert wird.

3. Die Reformpläne der Gewerkschaften.

Das Projekt Pilet/Schrafl, wie auch die Entpolitisierungsinitiative werden unter Führung von Nationalrat Bratschi von links mit aller Schärfe bekämpft. In erster Linie ist es die Verschiebung in der Kompetenz der Lohnfestsetzung, die den ganzen Zorn der Gewerkschaft entflammt hat. Der Kampf ist denn auch von dieser Seite sofort eröffnet worden durch einen mit reichen Mitteln ins Werk gesetzten Pressekrieg und aus taktischen Gründen durch die Ausarbeitung eines eigenen Vorschlages. Der Pressekrieg wird vor allem durch die Diffamierung der beiden Gegenprojekte als Entstaatlichungsanschlüge und als Vergewaltigung der Volksrechte genährt. Die Entpolitisierung wird daher bekämpft, desgleichen die Verselbständigung. Dafür verlangen die Gewerkschaften die Verschmelzung der beiden größten Verkehrsanstalten des Bundes, also der Bundesbahnen und der Postverwaltung, zu einer einzigen großen Bundesanstalt. Der Vorschlag Bratschi bewegt sich also in entgegengesetzter Richtung zum offiziellen Projekt und will die Bundesbahnen nach dem Vorbild der Post direkt in die Bundesverwaltung eingliedern. Damit würde auch eine Änderung der finanziellen Beziehungen hinfällig, weil der Bund instinktiv einfach die Defizite der Staatsbahn direkt zu übernehmen hätte. Der Tatsache, daß ein Verkehrsbetrieb wie die Bundesbahnen der Konkurrenz unterworfen ist und daher eine möglichst anpassungsfähige Organisation besitzen sollte, trägt diese Lösung der Gewerkschaften in keiner Weise Rechnung. Offenbar besteht eben vorläufig unausgesprochen die Absicht, der näher an den Staat herangerückten Bundesbahn in einer späteren Etappe ein Monopol für den Transport auf mittlere und große Distanzen zu verleihen und auf diesem Weg die Wettbewerbsfrage aus der Welt zu schaffen. Lieft man die neue Motion Bratschi vom 5. Juni 1935, so bestätigt sich dieser Verdacht.

Die Pläne der Gewerkschaften gehen also auf den Ausbau der erreichten Stellungen und auf eine noch stärkere Zusammenballung des Bundespersonals zu einer politischen Macht. Diese Absichten erkennen, heißt auch sie beizeiten entlarven und energisch bekämpfen. Wir brauchen wahrlich alles andere als eine Mehrung des gewerkschaftlichen Einflusses in der Bundespolitik, wo die „neutralen“ Personalorganisationen längstens zur Stoßtruppe der Linken geworden sind.

Damit dürfte genügend gezeigt sein, daß der Bundesbahnreform, so paradox das andeuten mag, eine eminent politische Bedeutung zukommt. Es wird nicht zu vermeiden sein, daß sich der Kampf auf die Ablösung der Besoldungsgesetzgebung von Volk und Bundesversammlung, also auf die in Aussicht genommene Kompetenzverschiebung zuspitzt.

III. Eine gesetzliche Wettbewerbsregelung sowie die Privatbahnsanierung als Teil der Reform.

Selbstverständlich erschöpft sich die Reform aber nicht in dieser politischen Kampffrage; es wird gleichzeitig auch für die Privatbahnsanierung eine Lösung gefunden und das am 5. Mai vertagte Wettbewerbsproblem geregelt werden müssen. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß der Bund, wenn er erst einmal die Not der SBB praktisch am eigenen Leib bzw. Geldbeutel verspürt, die Schaffung gerechterer Wettbewerbsgrundlagen von neuem in Angriff nimmt. Die Schweiz ist heute bald das einzige Land, dessen Eisenbahnen dem Wettbewerb der Straße ohne jeden Schutz ausgeliefert sind, obwohl gerade unsere Staatsbahnverwaltung in verschiedenen wohlfundierten Schriften ein umfangreiches Rüstzeug für den Gesetzgeber zusammengetragen hat. Es scheint aber, daß der Prophet im fremden Land noch immer mehr gilt als in der Heimat, denn während die Thesen unserer Staatsbahn von der schnell arbeitenden Gesetzgebung des Auslandes vielfach übernommen worden sind, warten die schweizerischen Eisenbahnen und mit ihnen das seriöse Autotransportgewerbe noch immer auf eine beiden Teilen gerecht werdende Lösung. Wenn eine Verkehrsteilung mittels Konzessionierung des Autotransportgewerbes nicht möglich erscheint und angesichts der fehlenden Zusammenfassung der Straßentransporteure in einer Transportorganisation die Beseitigung von Schleuderpreisen und die Einhaltung bestimmter Mindesttarife aussichtslos sein sollte, so wird schließlich nichts anderes übrig bleiben, als durch eine künstliche Verteuerung des Autotransportes eine der Schiene die Ferntransporte sichernde Verkehrsteilung herbeizuführen.

Sollen die Eisenbahnen nicht auf die Dauer Zuschußbetriebe des Bundes und damit die Ursache zu erneutem Anziehen der Steuerschraube werden, so müssen in Bälde die Wettbewerbsgrundlagen von Schiene und Straße einander in irgend einer Weise angenähert werden.

Die Wettbewerbsregulierung ist aus diesem Grunde von der Bundesbahnreform nicht zu trennen.

* * *

Die Bundesbahnfrage drängt heute einer Entscheidung entgegen. Die Vorarbeiten sind soweit gefördert und der Tatbestand derart abgeklärt, daß man ein längeres Zuwarten einfach nicht verstehen kann. Angesichts der für das ganze Land auf dem Spiele stehenden Interessen tut energisches Handeln not. Mögen die verantwortlichen Behörden das Gebot der Stunde erkennen!