

Zur Frage der Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): **Eder, C.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **24 (1944-1945)**

Heft 4

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159184>

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.

Zur Frage der Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von Nationalrat C. Eder.

Im Basler Gewerbemuseum ist im Juni eine Ausstellung „100 Jahre Eisenbahn auf Schweizer-Boden“ eröffnet worden, die in den ersten 14 Tagen von fast 25 000 Personen besucht worden ist. Ein Zeitungsbericht-erstatte stellt fest, daß sowohl die ältesten Leute wie auch die jüngsten und die ganze Zwischengeneration mit lebhaftem Interesse der Ausstellung zuströmten. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Bahnen an sich im Volke so über alle Maßen beliebt seien, dem sie ja gehören mit allen ihren Aktiv- und Passivposten. „Oder ist es vielleicht das Kind im Manne, das hier Erfüllung eines nie gestillten Gelüstes sucht?“ Tatsächlich erfreuen sich die Eisenbahnen der größten Zuneigung und Liebe im Schweizervolk, und unter den Spielwaren nehmen die Eisenbahnen aller Art heute den ersten Rang ein, nachdem sie die Bleisoldaten verdrängt haben. Die Eisenbahnen sind tatsächlich in unserm Lande populärer als jeder andere Bundes- oder Staatsbetrieb.

Diese Vorzugsstellung hat die S. B. B. zum enfant gâté gemacht. Für den technischen Ausbau und die Verbesserung der Anlagen und des Betriebes ist im Laufe der Jahrzehnte sehr viel geschehen. Ohne die Kosten zu sparen, wurde gebaut und erweitert und in der teuersten Zeit die Elektrifikation der Hauptlinien durchgeführt, was in der heutigen Kohlennot den Eisenbahnen die dominierende Stellung im Verkehrswesen verschafft hat, nachdem der Automobilverkehr aus bekannten Gründen auf ein Minimum eingeschränkt worden ist.

In der Verwaltung waren von jeher die Baufachleute am stärksten vertreten. Ein beständiger Wettlauf der Begehrlichkeiten aus allen Landes- gegenden gab ihnen immer wieder willkommene Gelegenheit, ihr technisches Können unter Beweis zu stellen. Neidlos muß anerkannt werden, daß die S. B. B. einen sehr hohen technischen Standard erreicht haben mit einem Leistungsvermögen, das auch eine starke Verkehrszunahme bewältigen könnte.

Die Überbetonung des technischen Fortschrittes und die Nachgiebigkeit gegenüber den laufenden Begehren von Interessentengruppen aller Art führten zwangsläufig dazu, daß die finanzielle Struktur des Unternehmens vernachlässigt wurde. Schon beim Rückkauf der Eisenbahnen ließ man sich vom falschen Optimismus leiten, eine Staatsbahn bilde kein Risiko, sondern sie stelle gewissermaßen eine mündelsichere Anlage dar. So wurde

denn auch ganz unterlassen, dem neuen Unternehmen ein verantwortliches Eigenkapital auszuhändigen. Das Fehlen eines solchen Konjunkturbarometers hat sich in der Folge verhängnisvoll ausgewirkt. Gestützt auf den unbegrenzten Staatskredit des Bundes wurden den Eisenbahnen immer größere Kapitalien zur Verfügung gestellt, für deren Verzinsung und Amortisation aber in letzter Linie der Bund selber haftbar blieb.

Auch die rechtliche Struktur des Unternehmens ist in gleicher Weise vernachlässigt worden. In seiner Botschaft vom 24. November 1936 zu einem Gesetz über die Bundesbahnen stellt der Bundesrat fest, die Verantwortung für dieses größte Unternehmen in unserm Lande liege in Niemand's Hand. Das ist deutlich! Es nützt gar nichts, wenn von gewissen Verkehrsinteressenten heute die Richtigkeit dieser bundesrätlichen Feststellung bestritten wird. Den S. B. B. fehlt eben die eigene Rechtspersönlichkeit. In einem gemeinsamen Bericht vom 16. Oktober 1934 erklären der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der S. B. B.:

„Als eines der wirksamsten Mittel zur Erreichung dieses Zieles muß neben der Übernahme eines Teiles der Schuldenlast durch den Bund die Ausstattung der neuen Bundesbahnverwaltung mit der eigenen Rechtspersönlichkeit angesehen werden.“

Noch deutlicher äußerte sich Herr Bundesrat Pilet in der „Neuen Helvetischen Gesellschaft“ im Oktober 1934:

„Wenn die Unternehmung von den äußeren Einflüssen, die sie manchmal von ihrer Aufgabe als Transportunternehmer abdrängen, um ein direktes oder indirektes Subventionswerkzeug aus ihr zu machen, soll widerstehen können, ist es unerläßlich, sie zu einem autonomen, mit der Rechtspersönlichkeit versehenen Regie-Unternehmen zu gestalten.“

Es ist tatsächlich nicht zu früh, wenn heute, nach 100 Jahren Eisenbahn auf Schweizer Boden, eine Reorganisation der S. B. B. angestrebt wird. Eine solche hätte aber nicht nur in einer Schuldenabschüttelung oder Bilanzbereinigung zu bestehen, sondern auch in organisatorischen Maßnahmen, die für die Zukunft eine klare Auscheidung der Kompetenz und Verantwortung garantieren und eine neue Schuldenwirtschaft verhindern würden.

Davon ist aber in der Gesetzesvorlage, die in der letzten Session von den eidgenössischen Räten verabschiedet worden ist, wenig zu entdecken. Im alten Art. 3 hieß es noch: „Die Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten“. Im neuen Art. 3 ist die kaufmännische Betriebsweise ersetzt worden durch „gesunde betriebswirtschaftliche Grundsätze“. Unbefriedigend ist ferner der Art. 16. Aus dem allfällig sich ergebenden Reingewinn ist zunächst ein Betrag bis zu 8 Millionen Franken jährlich in eine Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzulegen, bis diese Reserve 20% des Dotationskapitals er-

reicht hat. Ein Fehlbetrag wird aus der Reserve gedeckt. Ist diese erschöpft, so beschließt die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung. Nach Art. 18 dürfen für Anschaffungen und Bauten, welche die Bundesbahnen gestützt auf Art. 3 ausführen, höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden. Dabei haben die S. B. B. schon im April des laufenden Jahres ein Arbeitsbeschaffungsprogramm publiziert mit Aufwendungen von insgesamt 760 Millionen Franken, die innert 10 Jahren ausgegeben werden sollen. Davon entfallen nicht weniger als 230 Millionen Franken auf ein Sofortprogramm für die nächsten Jahre. Es sind vorgesehen: Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur, neue Linien und Linienverlegungen, Erweiterungen von Geleise- und Sicherungsanlagen der Bahnhöfe, Ausbau und Erneuerung von Hochbauten, Umbauten und Verstärkungen von Brücken, Ersatz von Niveau-Übergängen, Ausdehnung der Elektrifikation, Erneuerung des Rollmaterials und Unvorhergesehenes.

Die wichtigste Bestimmung der Referendumsvorlage bildet unzweifelhaft der Art. 21, der die Entschuldung behandelt. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entlastet die Eidgenossenschaft den Haushalt der Bundesbahnen durch Übernahme fester Schulden im Gesamtbetrag von 900 Millionen Franken, und dazu stattet die Eidgenossenschaft die Bundesbahnen mit einem Dotationskapital von 400 Millionen Franken aus. Die Neuordnung der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen bleibt besonderen Maßnahmen des Bundes vorbehalten, die gleichzeitig mit der Neuordnung der eidgenössischen Versicherungskasse zu treffen sind. Mit der Annahme des Gesetzes würden somit die Bundesbahnen in die Lage versetzt, Schulden im Betrag von 1300 Millionen Franken auf den allgemeinen Bundeshaushalt zu überwälzen.

Die Überschuldung der S. B. B. ist eine Tatsache, mit der sich der Gesetzgeber und das Schweizervolk beschäftigen müssen. Man sollte aber nun wissen, ob diese enorme Transaktion den beabsichtigten Zweck auch erfüllt. In dieser Hinsicht muß man mißtrauisch werden, wenn man im Jahresbericht der Schweizerischen Liga für rationelle Verkehrswirtschaft, genannt Litra, Seite 10 folgendes liest:

„Die Nachtragsbotschaft läßt deutlich durchblicken, daß der vorgesehene Sanierungsumfang das unerläßliche Mindestmaß darstellt und als vorläufiger Versuch zu betrachten ist, ob damit allenfalls auszukommen ist. Der Bundesrat sieht selber die Notwendigkeit einer späteren Erhöhung des Dotationskapitals, einer zweiten Entschuldung oder Ergänzungsentschuldung vor.“

Die Litra hat die bundesrätliche Botschaft einer zahlenmäßigen Überprüfung bezüglich der qualitativen und quantitativen Abschreibungsausfälle sowie des Dotationskapitals unterzogen. Dabei kam die Litra dazu, die Festsetzung der festen Entschuldung auf 1200 Millionen und des Dotationskapitals auf 500 Millionen Franken zu empfehlen. Anlaß zu diesen weitergehenden Vorschlägen gab ihr der Umfang der bahnfrem-

den Lasten, die im Laufe von 40 Jahren dem Unternehmen überbürdet und der Öffentlichkeit nicht oder nur ungenügend bekannt sei. Diese bahnfremden Lasten berechnet die Vitra zu Ende 1942 auf über zwei Milliarden Franken. Noch deutlicher wird die Vitra auf Seite 12 ihres Berichtes, wenn sie schreibt:

„Dagegen möchten wir nochmals ausdrücklich betonen, daß man sich unseres Erachtens über das Genügen des in der Gesetzesvorlage enthaltenen Sanierungsumfanges keinen unberechtigten Hoffnungen hingeben darf.“

Man muß sich nun fragen, ob die Berechnung in der Botschaft oder die Untersuchungen, welche die Vitra angestellt hat, zutreffend sind. Auf alle Fälle kommt man nicht zur Überzeugung, daß die vorgeschlagene Sanierung eine dauernde Sanierung sei, und man muß vielmehr befürchten, daß dem zweiten Rückkauf der S. B. B. später ein dritter folgen wird. Dabei ist selbstverständlich die allgemeine finanzielle Lage des Bundes zu berücksichtigen. Die eidgenössische Staatsrechnung für das Jahr 1943 ergibt einen Schuldenüberschuß von 5553 Millionen Franken. In dieser Summe ist aber der Fehlbetrag der eidgenössischen Versicherungskasse und der Schuldenüberschuß der Bundesbahnen nicht berücksichtigt. Die Fehlbeträge der beiden Versicherungskassen betragen ca. 900 Millionen Franken.

Auf dem Debitorenkonto der Staatsrechnung wird eine Rückstellung oder Abschreibung gemacht werden müssen. Das laufende Budgetjahr wird wiederum mit einem Defizit abschließen. Wenn man die Sanierung der S. B. B. mit 1,3 Milliarden Franken dazu rechnet, so kommt man auf eine totale Überschuldung des Bundes von annähernd 9 Milliarden Franken.

Soll der Bund seinen bisherigen Verpflichtungen nachkommen und für neue Aufgaben, wie Arbeitsbeschaffung und Ausbau der Sozialversicherung, gerüstet sein, so kann er nicht einfach $1\frac{1}{3}$ Milliarden Franken neue Schuldverpflichtungen auf seine Rechnung übernehmen, wozu dann noch 900 Millionen Franken Beiträge an die Pensionskassen des Bundes und des Bundesbahnpersonals dazu kommen. In einer breiten Inseratenkampagne, die stark an die Propagandamethode der Landeslotterie erinnert, hat die S. B. B. das Thema abgewandelt: Die Schweizerbahnen gehören dem Schweizervolk! So hieß es aber schon vor 40 Jahren. Jetzt versteht man darunter: „Die S. B. B.-Schulden dem Schweizervolk“.

In der Diskussion um die Sanierungsvorlage ist viel von den volkswirtschaftlichen Leistungen der S. B. B. die Rede. In der Botschaft wird diesbezüglich ausgeführt:

„Die Opfer, die durch die Übertragung eines beträchtlichen Teiles der Kapitallasten von den Bundesbahnen, d. h. von den Bahnbenützern, auf den Bund, d. h. auf die Steuerzahler, abgewälzt werden sollen, erscheinen in einem weniger düstern Lichte und eher tragbar, wenn man sich vergegenwärtigt, welche Vorteile der schweizerischen Volkswirtschaft

während des 40jährigen Bestandes der Bundesbahnen aus der bisherigen Kapitalstruktur des Unternehmens erwachsen sind. Seit der Verstaatlichung sind nicht weniger als 3000 Millionen Franken als Obligationenzinse aus der Bundesbahnkasse in die verschiedenen Kanäle unserer Wirtschaft zurückgeflossen.“

Als weitere Tatsache, die Erwähnung finden müsse, wird die von den Bundesbahnen verfolgte Tarifpolitik genannt. Die gemeinwirtschaftliche Struktur des Tarifgebäudes habe zur Folge gehabt, daß die industrielle und gewerbliche Produktion dezentralisiert und einer weitergehenden Verstärkung durch die sehr niedrigen Ansätze der Arbeiterabonnemente vorgebeugt werden konnte. Weiter wird auf die technische Großleistung der Elektrifikation hingewiesen. Endlich wird auch hervorgehoben, erst die Bahnen hätten den Güteraustausch im Inland und den Weltverkehr überhaupt ermöglicht. Demgegenüber ist denn doch zu sagen, daß auch die produktiven Wirtschaftskreise ihre volkswirtschaftliche Pflicht erfüllt haben, die Landwirtschaft, die Industrie und das Gewerbe. In unserm Lande kommt auch dem Außenhandel eine ganz besondere Bedeutung zu. Endlich darf einmal gesagt werden, daß die Obligationenzinse, wenigstens zum Teil, gar nicht aus dem Unternehmen herausgewirtschaftet, d. h. verdient worden sind, sondern daß sie aus dem Kapital bezahlt wurden. Nicht die wirtschaftliche Bedeutung unserer Bahnen mit den Privatbahnen steht heute zur Diskussion, sondern die mißliche finanzielle Lage der S. B. B. und dazu die Frage, wie dieselbe zu verbessern und wie für die Zukunft eine Neuverschuldung zu verhüten sei. Die „Tat“ schrieb am 5. April 1944, die Fragestellung sollte nicht lauten: „Sanierung oder Reorganisation?“, sondern es sollte zum eindeutigen Auftrag kommen: „Finanzielle Sanierung und durchgreifende Reorganisation!“ Weiter heißt es dort:

„Tatsächlich ist es so, daß die Vorlage des Bundesrates vom 17. September 1937 zu einem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen sich fast nur auf eine vorläufige und nicht auf eine endgültige finanzielle Vereinigung beschränkt und für eine wirklich schöpferische Reorganisation keine genügende Grundlage schafft. An sich wäre die Teilung der Verantwortlichkeiten sehr einfach: Generaldirektion und Verwaltungsrat sorgen für die technische und wirtschaftliche Entwicklung und sind verantwortlich für den Ertrag der großen Unternehmung, die die S. B. B. darstellen. Bundesrat und Bundesversammlung haben das Recht, der S. B. B. die Erfüllung volkswirtschaftlicher und militärischer Bedürfnisse aufzuerlegen. Soweit die S. B. B. die daraus entstehenden „bahnfremden Lasten“ nicht zu tragen vermögen, haben Landesregierung und Parlament die Pflicht, für die Deckung dieser besonderen finanziellen Aufwendungen besorgt zu sein.“

Eine kritische Würdigung der Sanierungsvorlage führt zu folgendem Ergebnis:

Die Organisation der S. B. B., die Ausscheidung der Kompetenzen und Verantwortungen, wird durch die Gesetzesvorlage nicht wesentlich geändert. Nach wie vor bleibt das Unternehmen politischen Einflüssen verschiedener Art ausgesetzt. Von einer größeren Selbständigkeit und Unabhängigkeit ist keine Rede, im Gegenteil heißt es bereits: „Näher zum Staat“! Die zunehmende Überschuldung der S. B. B. ist nicht zuletzt eine Folge der mangelhaften Organisation. Wenn also für die Zukunft ein Damm gegen eine Neuverschuldung errichtet werden soll, so ist eine Entpolitisierung die unerläßliche Voraussetzung.

Was die finanzielle Rekonstruktion anbetrifft, so ist zunächst zu bemerken, daß die wichtige Frage der Sanierung der Pensionskasse gar nicht behandelt, sondern auf später zurückgestellt ist. Ob die verlangten 1300 Millionen Franken ausreichen, ist gänzlich unsicher. Endlich weiß niemand, wie die Eidgenossenschaft gedenkt, die von ihr neu übernommenen Schuldenbeträge zu verzinsen und zu amortisieren. Die in der Botschaft schüchtern erwähnte Verkehrssteuer ist inzwischen aus der Diskussion verschwunden.

So kommt man zum Schlusse, daß die Vorlage ungenügend ist, daß sie daher abgelehnt werden muß, damit der Weg frei wird für eine wirkliche und durchgreifende Sanierung und Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen.

„Civitas Humana“.

Kritische Bemerkungen zu Wilhelm Köpfes neuem Werk.

Von W. A. Jöhr.

Wilhelm Köpfes „Civitas Humana“ bewegt sich in den gleichen Gefilden wie sein vor zwei Jahren erschienenenes Werk „Die Gesellschaftskrisis der Gegenwart“. Die „Civitas Humana“ setzt sich auch ausdrücklich zur Aufgabe, die „Gesellschaftskrisis“ fortzusetzen, zu erweitern und zu vertiefen. Zahlreiche Partien des neuen Buches hat Köpfe bereits in Zeitschriften und Zeitungen veröffentlicht. Obwohl die wesentlichen Ideen des neuen Werkes dem kundigen Leser bereits bekannt sind, so wird ihn doch die Lektüre keinen Moment langweilen. Im Gegenteil: auch unter diesen Bedingungen vermag Köpfe den Leser in besonderem Maße zu fesseln, sei es durch den Reichtum an treffenden Bildern und glücklichen Einfällen, durch seine Gabe, das Wesentliche zu erkennen und festzuhalten, durch die Kraft seiner Sprache und die Wucht seines „Einsages“, die beide sein kämpferisches Temperament auf den Leser wirken lassen, durch den erstaunlichen Reichtum an Zitaten aus der ganzen Weltliteratur. In hohem