

Zur Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): **Cottier, R.**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159190>

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.

Die Kraft der militärischen Leistung und der Todesverachtung bildet, wie Bagliardi sagt, vielleicht den Höhepunkt schweizerischer Kriegsgeschichte. Es ist daher gegeben, in unserer Nationalhymne gerade St. Jakob in Erinnerung zu rufen. Die damalige Hingabe und Aufopferung bis zum letzten rufen auch Vergleichen mit dem Heldenkampf der Nidwaldner im Jahre 1798, die, trotz des aussichtslosen Kampfes und der Niederlage, einen Sieg davontrugen. Denn nur ihnen ist es zu danken, daß der von ihnen verfochtene Grundsatz der Selbständigkeit als richtig erkannt und wenig später von Napoleon, wenigstens in einem gewissen Umfang in die Tat umgesetzt wurde.

Sonnen wir uns gelegentlich nicht allzu sehr im Glanz der Heldenkämpfe der Vorfahren in sehr weit zurückliegenden Schlachten? Bei allem berechtigten Stolz auf solche Taten muß der Gedenktag des 26. August in erster Linie ein Tag der Besinnung sein. Wir müssen uns der gewaltigen Verpflichtung bewußt werden, welche dieser Tag uns auferlegt. Werden wir die gleiche Kraft zum Kampf bis zum letzten aufbringen, wenn das Schicksal dies fordert? Würde unser Volk stark genug sein, eine so schwere Krise, wie sie damals in unserem Lande herrschte, erfolgreich zu überwinden? Ist es nicht bedrückend, daß sich, trotz der dämonischen Erschütterungen der ganzen Welt, soviel kleinlicher Egoismus, soviel Krämergeist bei uns breit macht?

Möge der Gedenktag nicht in lauten Festfreuden verklingen und ein stilles „patria peccavi“ ersticken. Und wenn am Abend des 26. August das Glöcklein von St. Jakob den Abend einläutet, mögen im ganzen Land stille Gebete zum Himmel steigen, unser Land stark, gesund und frei zu erhalten.

Zur Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen

Von R. Cottier

In den „Schweizer Monatsheften“, Juli 1944, hat Herr Nationalrat Eder in einem beachtenswerten Aufsatz Stellung genommen zur Frage der Reorganisation der schweizerischen Bundesbahnen, mit der Schlußfolgerung, daß das kürzlich von den eidgenössischen Räten mit allen gegen je zwei Stimmen in den beiden Räten beschlossene Bundesgesetz abgelehnt werden müsse. Eine nähere Prüfung der vom Verfasser vorgebrachten Ablehnungsgründe ergibt jedoch, daß sein Urteil auf unzutreffenden Annahmen und Voraussetzungen beruht.

1. Es wird als Mangel empfunden, daß im neuen Gesetz den Bundesbahnen die Rechtspersönlichkeit nicht erteilt wird. Dazu ist zu bemerken, daß der Bundesrat sowohl im Jahre 1936 wie im Jahre 1943

nach reiflicher Überlegung zum Schluß gekommen ist, daß mit der Verleihung der Rechtspersönlichkeit für die Bundesbahnen so gut wie nichts gewonnen wäre. Im Nationalrat ist denn auch in der Märzsession 1944 von keinem einzigen Mitglied, auch nicht von Herrn Nationalrat Eder, der Antrag gestellt worden, das Gesetz sei in diesem Punkte zu ergänzen.

Zur Verhinderung einer neuen Schuldenwirtschaft ist nicht die Verleihung der Rechtspersönlichkeit ein geeignetes Mittel, sondern die neue gesetzliche Bestimmung, wonach Neuinvestitionen über die Abschreibungsmittel hinaus nicht ohne Bundesbeschluß mit *Referendumsvorbehalt* zustande kommen können.

2. Der Verfasser stößt sich daran, daß die frühere gesetzliche Bestimmung, wonach die Bundesbahnen nach *kaufmännischen Grundsätzen* zu verwalten seien, ersetzt worden sei durch den Grundsatz, daß die Bundesbahnen „nach gefunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen“ zu betreiben seien. Der Begriff „kaufmännisch“ im früheren Gesetz war jedoch logisch falsch, weil bei einer kaufmännischen Betriebsführung nach allgemein üblichem Sprachgebrauch ein Gewinn erstrebt wird, was jedoch bei der Staatsbahn ausgeschlossen ist. Diese begriffliche Klarstellung kann deshalb im Ernste nicht angefochten werden und darf auf keinen Fall als Verwerfungsgrund dienen.

3. Der Art. 16 des Gesetzes sei unbefriedigend, weil nach der Schaffung des gemäß dem neuen Gesetz zu äufnenden Reservefonds die Bundesversammlung bei Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung von allfälligen Restfehlbeträgen zu beschließen habe, ohne die Fehlbeträge auf neue Rechnung vortragen zu dürfen. Auch dieses Bedenken ist unverständlich. War nicht vielmehr die während vierzig Jahren geübte Praxis in der Bundesversammlung, die über Fehlbeträge stillschweigend hinweggeschritten ist und sie auf neue Rechnung vorgetragen hat, ohne sich um ihre Deckung zu kümmern, ein Übelstand schlimmster Art? Diese bisher wenig mutige Rolle des Parlamentes wird nach dem neuen Gesetz ausgeschaltet. Sollten trotz der sehr weitgehenden Entschuldung der Bundesbahnen in Zukunft, vielleicht unter dem Einfluß des aus höherem Landesinteresse nicht einschränkbareren Wettbewerbes neuer Verkehrsmittel, die Verkehrsmengen des Durchschnittsvolumens der Periode 1927—1938 nicht erreicht werden können, so wird das Parlament sich ernstlich mit der Deckung von Fehlbeträgen befassen müssen. Hiefür wird kaum einfach die Abwälzung auf die Bundeskasse und damit auf die Steuerzahler in Frage kommen, sondern es werden Mittel und Wege gesucht werden müssen, um die Ausgaben zu senken und die Einnahmen zu steigern. Bei verantwortungsbewußten Leitern der Bundesbahnen wird gerade diese Gesetzesbestimmung die größten Anstrengungen auslösen, um nach der Sanierung neue Fehlbeträge zu verhindern.

4. Eine weitere Befürchtung des Verfassers geht dahin, daß die *Aufwendungen für Bauten und Anschaffungen* das erforder-

liche Maß übersteigen könnten, trotz der Brems-Bestimmung in Art. 18, wonach für Bauten und Anschaffungen nur mehr die den Abschreibungen entsprechenden Mittel für Neuinvestierungen verwendet werden dürfen. Begründet wird dieser Einwand mit dem Hinweis auf das umfassende Arbeitsbeschaffungsprogramm der Bundesbahnen. In der Nachtragsbotschaft hat jedoch der Bundesrat seine Einstellung zur Baupolitik der Bundesbahnen sehr klar formuliert, indem er sagt:

„So oder anders erscheint dem Bundesrat bei den neuen Investitionen größte Vorsicht am Platze, weil die Kapazität des bestehenden Transportapparates noch steigerungsfähig ist. Die künftige Beanspruchung des Bundesbahnapparates wird überdies von den weiteren Fortschritten anderer Verkehrswege und Verkehrsmittel abhängig sein. Von der Aufstellung eines starren Ausbauprogrammes auf lange Sicht muß somit für die Bundesbahnen abgesehen werden. Vielmehr wird jeder Plan fortwährender Anpassung an die Verkehrsentwicklung bedürfen.“ (Seiten 30/31.)

Daß der Gesetzgeber übrigens keineswegs die Absicht verfolgt, alle aus den Abschreibungen gewonnenen Mittel wieder zu investieren, geht aus Art. 18 (2) hervor, wonach die nicht für Neuinvestierungen bestimmten Mittel aus Abschreibungen zu Rückzahlungen von Anleihen zu verwenden sind.

5. Es ist sodann das vorgesehene **Ausmaß der Entschuldung**, das beim Verfasser einiges Mißtrauen ausgelöst hat und zwar sonderbarerweise in dem Sinne, daß dieses Ausmaß unter Umständen zu gering ausgefallen sei. Festzustellen ist aber auch in diesem Punkte, daß in den eidgenössischen Räten kein einziger Antrag auf Änderung der bundesrätlichen Anträge gestellt wurde. Das vom Bundesrat und von den eidgenössischen Räten ohne Gegenantrag beschlossene Maß der Entschuldung stützt sich auf eine Berechnung der Ertragslage im Zeitraum von 1927 bis 1938. Vier gute und acht schlechte Jahre liegen somit dieser Sanierungsrechnung zu Grunde. Jeder Kenner der Wirtschaftsentwicklung weiß jedoch, daß die Jahre 1931—1938 eine Zeit der Deflation und Arbeitslosigkeit und somit geringen Verkehrs waren. Die für die Nachkriegszeit in allen Ländern gewollte Beschäftigungspolitik wird sich jedoch gerade für die Transportanstalten günstig auswirken, indem die Verkehrskurve mit der Beschäftigungskurve stets parallel verläuft. Hier liegt denn auch die nicht zu unterschätzende Reserve in der Sanierungsrechnung, sodaß eine weitergehende Entschuldung sich nicht aufdrängte.

6. Völlig unrichtig ist die Behauptung des Verfassers, daß bei der finanziellen Rekonstruktion die wichtige Frage der Sanierung der **Pensionskasse** gar nicht behandelt, sondern auf später zurückgestellt worden sei. Bei der Berechnung des Dotationskapitals wurde die jährliche Zinsenlast des Fehlbetrages der Pensionskasse eingesezt, indem vom mittleren Rohertrag der Jahre 1927/38, im Ausmaß von 90 Millionen Franken, für außerordentliche Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse eine Summe von 23,3 Millionen Franken abgezogen wurde. Die künftig von den Bun-

desbahnen fest zu verzinssende Schuld wurde deshalb von 2100 auf 1778,6 Millionen Franken herabgesetzt. Dieser Irrtum ist auch in allen Verlautbarungen des „Redressement national“ festzustellen, was leider befürchten läßt, daß die Gegner der Gesetzesvorlage mit dem wahren Inhalt des Sanierungswerkes noch nicht genügend vertraut sind.

Die endgültige Neuordnung der Pensionskasse wird erst in Angriff genommen werden können, wenn einmal auch die Zusammenhänge zwischen den bestehenden Pensionskassen und der künftigen allgemeinen Alters- und Hinterbliebenen-Versicherung klargestellt sind. Bis dahin werden die Bundesbahnen nach der Entschuldung in der Lage sein, die erforderlichen Tilgungsquoten von jährlich rund 5 Millionen Franken selbst aufzubringen, weil außer der oben erwähnten Reserve in der Ertragsrechnung noch andere Entlastungen des Unternehmens in Aussicht stehen (Entlastung durch Arbeitsbeschaffungskredite, Auswirkung der Rationalisierungsmaßnahmen, Erleichterungen aus dem in Revision begriffenen neuen Eisenbahngesetz).

7. Die großen Opfer, die das Schweizer Volk auf sich nehmen muß, erscheinen 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 Obligationenzinsen aus der Bundesbahnkasse in die verschiedensten Kanäle unserer Wirtschaft zurückgeflossen. Was diese Summe bedeutet, die gleich hoch ist wie die gesamte Verschuldung der Bundesbahnen, zeigt ein Blick auf die Kapitalerträge großer ausländischer Privatbahnen, bei denen während der gleichen Periode durchschnittlich nicht mehr als 2 % als Kapitalrente ausgerichtet werden konnten. Dies heißt, daß eine Entschuldung der Bundesbahnen um 1,3 Milliarden Franken heute nicht vorgenommen werden müßte, wenn die Bundesbahnen, gleich wie z. B. die amerikanischen und englischen Privatbahnen, durchschnittlich nicht mehr als 2 % an Dividenden und Obligationenzinsen hätten bezahlen müssen. Die einseitige Kapitalstruktur der Bundesbahnen mit Fremdkapital war für die Geldgeber wohl von Vorteil, allein für die Bundesbahnen nicht mehr tragbar, von dem Augenblick an, als neue Verkehrsmittel in den Verkehrsbesitz der Bundesbahnen einbrachen und ihre Ertragslage unterhöhlten.

8. Durch eine bessere Verkehrs-koordination auf Grund des vom Parlament angenommenen neuen Verfassungsartikels 23ter wird man hoffentlich erreichen, daß wenigstens der durchschnittliche Verkehrsbesitz der Periode 1927—1938 in der Zukunft wird erhalten werden können. Einer weiteren Einschränkung des Lastwagenverkehrs werden jedoch schon die militärischen Interessen entgegenstehen. Trotzdem wird der finanziellen Sanierung die kommerzielle Sanierung folgen müssen, aber unter Wahrung des gesunden verkehrstechnischen Fortschrittes.

Sämtliche europäischen Staatsbahnen sind schon nach dem ersten Weltkrieg entschuldet worden. Nur in der Schweiz glaubte man, die unangenehme Entschuldung seit dem ersten Weltkriege während 25 Jahren hinausschieben zu können. Eine weitere Verzögerung müßte die Initiative sowie den Spar- und Leistungswillen von Leitung und Personal der Bundesbahnen lähmen. Wenn je das Schweizer Volk den volkswirtschaftlichen und militärischen Wert der Bundesbahnen hat einsehen müssen, so ist es heute, nach Verlauf von fünf Kriegsjahren, während denen das wirtschaftliche Leben nur dank der Bundesbahnen und Privatbahnen so reibungslos hat aufrechterhalten werden können. Seit der starken Einschränkung des motorisierten Straßenverkehrs ist jedem Schweizerbürger guten Willens bewußt worden, welch' unschätzbaren Wert die Bundesbahnen für die Landesversorgung mit unentbehrlichen Gütern, für die Landesverteidigung, für den Austausch von Gütern im Innern des Landes sowie für das gesamte wirtschaftliche, kulturelle und soziale Leben unseres Volkes darstellen. Die psychologischen Voraussetzungen für eine endliche Sanierung der Bundesbahnen sind heute mehr als gegeben. Wer für eine weitere Verschiebung der Sanierung eintritt, erweist sich nicht als Freund der Ordnung im Staats- und Wirtschaftsleben. Die technische Großleistung der Elektrifikation ist von den führenden Männern der Bundesbahnen trotz allen Widerständen durchgeföhrt worden. Mögen die Leistungen der Bundesbahnen nicht nur vom Ausland anerkannt und bewundert werden, sondern auch von ihrem Eigentümer, dem Schweizer Volk, dem sie vor allem gedient haben und weiter dienen sollen!

Das große Unbehagen

Von * * *

War der Bundesrat im Jahre 1914 vom ersten Weltkrieg derart überrascht worden, daß er in aller Eile eine kriegswirtschaftliche Organisation improvisieren mußte, so konnte sich die Bundesregierung von 1939 die Erfahrungen von damals zunutze machen und beizeiten die nötigen Vorkehrungen treffen. Die zwei Staatsmänner, die für unsere Außenpolitik und unsere Volkswirtschaft verantwortlich waren, hatten im Hinblick auf den allfälligen Ausbruch der Feindseligkeiten alles vorbereitet. Das Schweizer Volk wird sich seiner Dankespflicht gegenüber den verstorbenen Bundesräten Motta und Obrecht stets bewußt sein müssen. Wir nennen diese beiden Namen, weil es sich hier um jene Persönlichkeiten handelt, die den Risiken der außenpolitischen Entwicklung begegnen mußten (Motta) und die notwendigen Dispositionen für die Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern zu treffen hatten (Obrecht). Sie haben diese Aufgaben in kollegialer Zusammenarbeit mit