

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 26 (1934)
Heft: 3

Artikel: Planwirtschaft im schweizerischen Verkehrswesen
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352682>

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: 07.06.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

FÜR DIE SCHWEIZ

Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Beilage „Bildungsarbeit“, Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale

No. 3

März 1934

26. Jahrgang

Planwirtschaft im schweizerischen Verkehrswesen.

Von Robert Bratschi.

Die wichtigsten Mittel für die Bewältigung des interlokalen Verkehrs in der Gegenwart sind:

1. die Binnenschiffahrt;
2. die Eisenbahn;
3. das Motorfahrzeug;
4. das Flugzeug.

Die Beförderung von Nachrichten, so gross ihre Bedeutung ist, wird hier nicht in Betracht gezogen. Die wichtigsten Mittel für diesen Zweig der Verkehrswirtschaft sind Telegraph, Telephon und Radio geworden. Sie haben im Laufe von wenigen Jahren im Nachrichtendienst eine vollständige Umwälzung hervorgerufen. Wie auf andern Gebieten des Verkehrs, fehlt es aber auch hier an einer zweckmässigen Zusammenarbeit. Immerhin ist der Zustand nicht so chaotisch wie auf dem Gebiet der Beförderung von Personen und Gütern.

Für den Transport von flüssigen Gütern (Öle etc.) spielen in einzelnen Ländern gewaltige Rohrleitungen eine grosse Rolle. Dieses Mittel ist indessen in der Schweiz so gut wie unbekannt. Es braucht daher hier lediglich erwähnt zu werden.

1. Die Binnenschiffahrt.

Sie ist das älteste der vier wichtigsten Verkehrsmittel der Gegenwart. Ihre Entwicklung ist aber an das Vorhandensein schiffbarer Wasserstrassen gebunden. Als solche eignen sich besonders grosse Ströme ohne starkes Gefäll. In einzelnen Ländern ist auch ein ganzes Netz von künstlichen Kanälen entstanden, die in Verbindung mit den schiffbaren Strömen eine grosse Leistung

aufweisen. In Deutschland hat die Binnenschifffahrt im Jahre 1930 annähernd 20 Prozent des Güterverkehrs bewältigt. Es handelte sich dabei aber nur um Massengüter, die eine längere Reisedauer vertragen. Auch in Frankreich, Amerika, Russland, Holland usw. spielt die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle.

Die Schweiz besitzt keine schiffbaren Ströme. Der Kanalbau wäre angesichts der topographischen Verhältnisse zu kostspielig. Es bleiben für die Binnenschifffahrt nur die vorhandenen Seen. Auf ihnen hat sich ein ziemlich reger Verkehr entwickelt. Die schweizerische «Flotte» besitzt 104 Einheiten mit einer Tonnage von 4308 und 50,780 Sitzplätzen. Dazu kommen 18 Lastschiffe. Die Schifffahrt arbeitet mit einem Personal von 853 Mann. Sie hat im Jahre 1932 5,7 Millionen Reisende und 173,000 Tonnen Güter befördert. Eine Bedeutung kommt ihr also nur im Personenverkehr zu. Es handelt sich hauptsächlich um Fremden- und Ausflüglerverkehr. Der Verkehr im Basler Rheinhafen wird hier nicht in Betracht gezogen, indem es eigentlich kein schweizerischer Verkehr ist.

2. Die Eisenbahn.

Das Erscheinen der Eisenbahn hat im ganzen Weltverkehr einer vollständigen Umwälzung gerufen. Dabei ist das Werk an sich so ungeheuer, dass es Bewunderung verdient. Nach Sombart haben während hundert Jahren durchschnittlich 3—5 Millionen Menschen an der Entstehung des Werkes gearbeitet. Im ganzen dürften gegen 400 Milliarden Schweizerfranken in den Eisenbahnen investiert worden sein.

Die Eisenbahnen haben Berge von Gütern in Bewegung gesetzt. Der Hochkapitalismus wäre ohne sie gar nicht denkbar gewesen. Sie befördern Tag für Tag mehr Personen, als in frühern Zeiten durch ganze Völkerwanderungen in Bewegung kamen. Sie ermöglichten die riesige Konzentration von Menschen in Millionenstädten und die Zusammenballung der Industrie in bestimmten Bezirken, weil erst sie für den nötigen Zu- und Abfluss von Rohstoffen, Fertigwaren und Nahrungsmitteln zu sorgen vermochten. Sie brachten die dafür erforderliche Schnelligkeit, Sicherheit, Regelmässigkeit, Massenhaftigkeit und auch Billigkeit des Transportes.

In der Schweiz setzte die Entwicklung um die Mitte des letzten Jahrhunderts ein. Sie fiel also mit der Entstehung des neuen Bundesstaates zusammen. Leider hat sich dieser nicht sofort des wichtigen Verkehrsmittels bemächtigt. Der bernische Staatsmann Jakob Stämpfli ist dem Zürcher Escher unterlegen. Der letztere vertrat den Privatbahngedanken und siegte. Er trägt die Verantwortung dafür, dass das schweizerische Eisenbahnnetz ohne bestimmten Plan entstanden ist. Die private Spekulation spielte beim Bau eine sehr grosse Rolle und verhinderte die Entstehung eines Netzes, das den Bedürfnissen des Landes am besten gedient hätte.

Sie führte auch zu erheblichen Verlusten, an denen auch Kantone und Gemeinden beteiligt waren (Nationalbahn usw.). Als der Bund im Jahre 1872 mit dem Eisenbahngesetz eingriff und mit der neuen Verfassung das Eisenbahnwesen als Bundessache erklärte, war schon sehr viel verdorben. 1897 kam der Rückkauf der sich in recht verlottertem Zustand befindlichen Hauptlinien, nachdem die Eisenbahnen allgemein von inländischen und ausländischen Kapitalisten in ihrer besten Zeit rücksichtslos ausgebeutet worden waren.

Indessen hatten die Eisenbahnen auch im schweizerischen Verkehrswesen eine überragende Stellung errungen. Mehr als in vielen andern Ländern, ist fast der ganze Verkehr an sie gefallen. War ihnen rechtlich auch kein Monopol eingeräumt, tatsächlich konnte man sehr wohl von einem solchen sprechen. Dieser Umstand und die Tatsache, dass einige Geldmagnaten, die zum Teil im Ausland wohnten, die Eisenbahnen beherrschten, führten zur Anschauung, dass man den Eisenbahnen möglichst viel an Lasten und Pflichten aufbürden solle und könne. Diese Anschauung setzte sich leider erst recht durch, als die wichtigsten Bahnen an den Bund übergegangen waren und die Voraussetzungen für eine solche Einstellung gar nicht mehr vorhanden waren. Daraus ist manches an der spätern Entwicklung, über die noch zu reden sein wird, zu verstehen.

Die Schweiz besitzt ein Eisenbahnnetz von 5836 km. Davon entfallen auf Normalspurbahnen 3620 km. Die Bahnen besitzen 1837 Triebfahrzeuge, wovon 788 Dampflokomotiven und 653 elektrische Lokomotiven. Neben 24,989 Personenwagen mit 363,147 Sitzplätzen stehen 22,970 Lastwagen mit einem Ladegewicht von 314,329 Tonnen zur Verfügung. Es dürften im ganzen mindestens 4 Milliarden Franken investiert sein. Im Jahre 1931 waren 47,165 Personen von den Eisenbahnen selbst beschäftigt. Im gleichen Jahre wurden 430 Millionen Menschen und 25,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Von den beförderten Personen entfallen allerdings 245 Millionen allein auf die Tramways der Städte.

Die Bundesbahnen allein verfügten im Jahre 1932 über eine Betriebslänge von 3030 km. Der Anlagekonto betrug 2511 Millionen Franken, während die wirkliche Schuld als Folge der Kriegsdefizite und anderer Gründe mehr, 3000 Millionen Franken beträgt. Im Jahre 1932 waren 32,514 Personen beschäftigt. Es wurden 116,8 Millionen Reisende und 15,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Die entsprechenden Zahlen betrugen im Jahre 1929 126,5 bzw. 19,3. Die überragende Bedeutung der Bundesbahnen geht aus diesen wenigen Zahlen eindeutig hervor.

3. D a s M o t o r f a h r z e u g.

Das Motorfahrzeug der Strasse wurde erst um die Jahrhundertwende als praktisch verwendbares Verkehrsmittel bekannt. Es entwickelte sich zunächst nicht sehr rasch. Es hatte um das Jahr

1910, wie nachstehende Tabelle zeigt, in unserm Lande noch keine sehr grosse Verbreitung. Seine Bedeutung wuchs im Kriege. Bis dahin hatte nur die Eisenbahn den gewaltigen Vorteil der Kraft und Schnelligkeit der Maschine. Dieser Vorteil wurde im Kriege beim Strassenfahrzeug gewaltig entwickelt. Diese Entwicklung zeigte sich nicht nur in den kriegführenden Ländern, sondern überall. Die Zahl der Personenwagen hat sich im Jahrzehnt 1910 bis 1920 in der Schweiz vervierfacht, diejenige der Lastwagen verzehnfacht. Damit war die Grundlage zum Siegeszug des Motorfahrzeuges auch in der Schweiz geschaffen. Wir setzen nachstehend einige Zahlen hin, die diese Entwicklung zeigen:

Motorfahrzeugstand seit 1910.

Jahre	Personen- wagen	Autobusse	Last- wagen	Trak- toren	Total	Motor- räder	Total Motor- fahr- zeuge	Einwohner auf ein Motor- fahrzeug
1910	2,276	—	326	—	2,602	4,647	7,249	515
1920	8,902	—	3,331	—	12,233	8,179	20,412	190
1930	60,735	1,128	14,715	1,677	78,255	46,421	124,676	33
1931	63,945	1,161	17,195	2,032	84,333	46,875	131,208	31

Die Zahlen von 1932 und 1933 sind leider noch nicht bekannt. Dagegen weiss man, dass die Zunahme weiter gegangen ist. Die Entwicklung von 1930 auf 1931 zeigt, dass kein Stillstand eingetreten ist. Besonders auffällig ist die starke Zunahme der Zahl der Lastwagen und Traktoren. Allerdings dürfte die Krise in den Jahren 1932 und 1933 hemmend gewirkt haben. An der Richtung der Entwicklung ändert das aber nichts.

Der grösste Teil der Motorfahrzeuge stammt aus dem Ausland. Nur bei den Autobussen und Lastwagen liefert die schweizerische Produktion einen erheblichen Anteil. Ueber die Einfuhr an Fahrzeugen in den letzten Jahren geben folgende Zahlen Aufschluss:

Jahr	Anzahl Fahrzeuge	Wert in Millionen Franken
1929	10,752	70,3
1930	9,892	65,1
1931	10,461	62,4
1932	9,606	51,2
1933	10,449	46,8

Die Motorisierung unseres Landes nimmt also weiterhin zu. Bis zu welchem Stande ist schwer zu sagen. Von einer gewissen Sättigung kann man erst in den Vereinigten Staaten von Nordamerika reden. Dieses Land verfügt über annähernd 30 Millionen Motorfahrzeuge, wobei die Motorräder fast gar keine Rolle spielen. Es trifft auf jeden fünften Einwohner, also fast auf jede Familie, ein Automobil. Die neuesten Zahlen über die Produktion in diesem Lande zeigen einen katastrophalen Rückgang. Natürlich spielt dabei die allgemeine Krise eine Rolle. Sicher aber ist, dass

die Automobildichte nicht mehr viel weiter gehen kann. Es handelt sich also jetzt mehr darum, alte Wagen zu ersetzen, als die Zahl noch stark zu erhöhen.

Ueber das im Automobilismus in der Schweiz investierte Kapital liegen keine genauen Zahlen vor. Dass es sich aber um gewaltige Summen handelt, ist klar. Ebenso findet ein grosses Personal sein tägliches Brot in diesem Erwerbszweig unserer Wirtschaft.

Abgesehen vom Autopostverkehr und einigen Gemeindebetrieben, spielt das Motorfahrzeug in der öffentlichen Wirtschaft noch keine grosse Rolle. Die Autoposten haben im Jahre 1932 4,6 Millionen Reisende befördert und dabei ein Defizit von 2,2 Millionen Franken verursacht. Die privaten konzessionierten Linien haben 3,7 Millionen Reisende befördert und dabei einen Ueberschuss von 766,000 Franken erzielt. Die Ungleichheit in der Wirtschaftlichkeit ist darauf zurückzuführen, dass die Post die weniger wirtschaftlichen Linien selber betreiben muss, und wohl auch darauf, dass sie bessere Arbeitsbedingungen gewährt.

4. D a s F l u g z e u g.

Der erste grosse Aufschwung dieses jüngsten der bedeutenden Verkehrsmittel fällt ebenfalls in die Kriegszeit. Seine militärische Bedeutung ist auch heute noch grösser als die verkehrspolitische. Immerhin kommt ihm für die Beförderung von Personen und hochwertigen Gütern auf sehr grosse Distanzen eine beträchtliche Bedeutung zu. Seine sehr grosse Schnelligkeit wird indessen durch die Schwierigkeit des Nachtfliegens stark beeinträchtigt. Für die Schweiz wird das Flugzeug kaum einmal eine entscheidende Rolle spielen, weil die in Betracht kommenden Distanzen in unserm kleinen Lande nicht gestatten, dass sich die Vorteile dieses Verkehrsmittels auswirken können. Es dient noch fast ausschliesslich dem internationalen Verkehr und kann auch das nur mit Hilfe von reichlichen Subventionen durch die Oeffentlichkeit.

* * *

Das älteste und das jüngste Verkehrsmittel sind also nicht geeignet, in der Schweiz eine entscheidende Rolle zu spielen. Um so wichtiger ist die Konkurrenz zwischen den beiden andern, der Eisenbahn und dem Motorfahrzeug auf der Strasse.

V e r k e h r s u m f a n g u n d V e r k e h r s m i t t e l.

II.

Wie verhält es sich mit dem zu bewältigenden Verkehr? Er ist keine feste Grösse. Sein Umfang hängt im Gegenteil von einer Reihe Faktoren ab, die sehr veränderlich sind. In erster Linie ist die allgemeine Wirtschaftslage entscheidend. Ihre Ebbe und Flut zeigt sich mit auffälliger Genauigkeit in der Entwicklung des Verkehrs.

Eine grosse Rolle spielt natürlich auch der allgemeine Kulturstand eines Volkes. Die hochentwickelten Völker des europäischen Westens und Amerikas haben ganz andere Verkehrs- und Reisebedürfnisse als z. B. der Chinese.

Die Grösse des Verkehrs hängt sodann in entscheidendem Masse auch ab von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln. «Jedes Verkehrsmittel schafft sich seinen Verkehr selbst.» Ein Satz, der gerade in neuester Zeit und von den Anhängern der neu auftauchenden Verkehrsmittel vertreten wird. Er ist indessen nur zum Teil richtig. Jedes Verkehrsmittel schafft gewiss neue Verkehrsmöglichkeiten. Gleichzeitig nimmt es aber auch bestehenden Verkehrsmitteln einen Teil des bisherigen Verkehrs weg.

Die stärkste Umwälzung im Verkehr und im Leben der Menschen haben bis dahin sicher die Eisenbahnen gebracht. Sie haben ungeahnte Möglichkeiten in der Transportfähigkeit von Gütern und in der Erleichterung der Beförderung von Personen geschaffen. Gemessen an dieser direkt revolutionären Umgestaltung des Verkehrswesens und der entsprechenden Vermehrung des Verkehrs selbst, sind die Veränderungen, die das Motorfahrzeug oder das Flugzeug am Verkehrsvolumen selbst zu erwirken vermögen, nur recht bescheiden. Beide Verkehrsmittel sind eher geeignet, bereits bestehende Verkehrsbedürfnisse besser und bequemer zu befriedigen als die Eisenbahn. Dabei liegen die Vorteile der beiden neuen Verkehrsmittel mehr in der Bewältigung eines gewissen Kleinverkehrs, und zwar das Motorfahrzeug der Strasse in der Nahzone, das Flugzeug im Fernverkehr.

War die wichtigste Folge der Eisenbahn die vollständige Umstellung der Wirtschaft und die gewaltige Vergrösserung des Verkehrsvolumens, so liegt die hervorstechendste Erscheinung des Automobils darin, dass seine Leistungsfähigkeit viel grösser ist als der neue Verkehr, den es zu schaffen vermochte. Die natürliche Folge ist eine verschärfte Konkurrenz zwischen den vorhandenen Verkehrsmitteln. Zunächst wurde das Pferdefuhrwerk im Strassenverkehr auf grössere Distanzen und in den Städten vollständig entfernt. Brauereien und Mühlen haben indessen feststellen müssen, dass man auch in dieser Beziehung zu weit gehen kann. Wichtiger aber werden die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Automobil.

Trotzdem heute schon Pläne über Güterferntransporte von Norddeutschland nach Italien auftauchen, trotzdem das Automobil zu Fahrten von Neuyork nach San Franzisko Verwendung findet, steht doch fest, dass das Motorfahrzeug der Strasse die Eisenbahn niemals wird ersetzen können. Die Eisenbahnen werden im Gegenteil noch auf lange Zeit das Rückgrat der Verkehrswirtschaft bleiben. Ihre Ueberlegenheit setzt indessen die Ueberwindung gewisser Distanzen und auch eine gewisse Verkehrsdichtigkeit voraus. Dennoch ist diese Feststellung von ausserordentlicher Tragweite. Sie

muss nämlich dazu führen, dass der Eisenbahn auch die Möglichkeit geboten wird, existieren zu können.

Diese Frage aber ist in unserm Lande akut geworden. Die finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnen wachsen. Sie sind darauf zurückzuführen, dass der Verkehr nicht mehr weiter gestiegen ist, sondern sogar zurückgeht. Teilweise ist daran die Krise schuld. Viel wichtiger aber ist die Aenderung der Struktur der ganzen Verkehrswirtschaft. Der zur Verfügung stehende Apparat ist gewaltig und ohne Rücksicht auf das Verkehrsbedürfnis vergrößert worden. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsmittel steht in keinem vernünftigen Verhältnis zum bestehenden Verkehrsbedürfnis. Das ist möglich geworden, weil jede Planmässigkeit gefehlt hat. Der Staat hat auf die Einflussnahme der Entwicklung vollständig verzichtet. Der chaotische Zustand der Wirtschaft wird mehr und mehr allgemein. Er tritt aber auf keinem Gebiet stärker hervor als im Verkehrswesen. Die Nachteile dieser hemmungslosen und mit den Bedürfnissen im Widerspruch stehenden Entwicklung hat die Wirtschaft so oder so zu tragen. In Wirklichkeit machen sie sich in verschiedenster Form geltend. Kapitalverluste bei Bahn und bei Autobetrieb, Zuschüsse an konzessionierte Autobetriebe und in einzelnen Fällen an Eisenbahnen, höhere Tarife bei beiden Verkehrsmitteln, Zusammenbrüche von Motorfahrzeugunternehmen, zu teure Transportkosten als Folge der Anschaffung von Motorfahrzeugen, wo eine Rendite nicht möglich ist. Das alles und zahlreiche andere Erscheinungen sind die Folgen der plan- und ziellosen Uebersteigerung im Transportwesen unseres Landes. Die Tatsache, dass es in andern Ländern nicht viel besser ist, kann gewiss für uns kein Trost sein.

Vorteile und Nachteile der Verkehrsmittel.

Die Kunst besteht darin, einen Zustand zu schaffen, bei dem sich jedes Verkehrsmittel der Aufgabe widmet, bei der es dem andern überlegen ist. Eine solche Teilung war bis dahin in der Schweiz nicht möglich. Wo das Motorfahrzeug der Eisenbahn dank seiner natürlichen Vorzüge überlegen ist, ist bekannt. Es ist vor allem der kleinere Verkehr in der Nahzone. Das Auto ist beweglicher. Es ist an keine Schiene gebunden. Es kann von Haus zu Haus fahren. Es erleichtert den Kontakt zwischen Lieferant und Bezüger. Das alles kommt besonders im Stückgutverkehr vorteilhaft zum Ausdruck. Zu diesen und andern natürlichen Vorteilen kommt aber eine Ueberlegenheit, die nur der bisherigen lückenhaften Gesetzgebung zuzuschreiben ist. Den Eisenbahnen wurden sofort Verpflichtungen aller Art auferlegt. Sie mussten sich ihre Fahrbahn selber bauen. Die Transportpflicht und der unter allen Umständen einzuhaltende Fahrplan wurden sofort gesetzlich verankert. Die Gestaltung der Tarife wurde der öffentlichen Kontrolle unterworfen. Das und vieles andere geschah unter dem Ein-

druck der gewaltigen Umwälzungen, die die Eisenbahnen brachten, und auch mit Rücksicht auf ihre einstige Macht. Sie befanden sich in der Hand mächtiger Gesellschaften, gegen die man sich wehren wollte und denen man aufzubürden suchte, was nur möglich war. Tatsächlich haben diese Gesellschaften, soweit es ihnen gelang, Personal und Bevölkerung ausgebeutet. Sie erfreuten sich denn auch nicht grosser Sympathien. Etwas davon ist bis in die heutige Zeit geblieben. Jedenfalls hat man sich in weiten Kreisen der Bevölkerung über die Tragfähigkeit der Eisenbahnen die unglaublichsten Vorstellungen gemacht. Dass solche Anschauungen bis in die Behörden hinein zu finden waren, geht aus den bahnfremden Lasten hervor, die seit der Verstaatlichung der Hauptbahnen den Bundesbahnen aufgebürdet worden sind.

Die Einstellung gegenüber dem Auto war anders. Es ist in der Hauptsache Domäne der Privatwirtschaft geblieben. Es ist nicht zur Bildung grosser Unternehmungen geeignet. Das Gefühl, sich gegen eine Uebermacht schützen zu müssen, war nie vorhanden wie gegenüber den Eisenbahnen. Das Motorfahrzeug konnte sich daher viel länger ohne Hemmungen gesetzlicher Art entwickeln. Die Ungleichheit der Gesetzgebung wurde so gross, dass sie für die Beurteilung der Konkurrenzfähigkeit zum entscheidenden Faktor werden musste. Auf diese Ungleichheit ist die Uebersteigerung des Verkehrsapparates auch in wesentlichem Masse zurückzuführen.

Einer der wesentlichsten Unterschiede besteht auch in der Personalbehandlung. Das Personal der Eisenbahnen hat sich im Laufe der Jahrzehnte gewerkschaftlich organisiert. Als Folge der gewerkschaftlichen Arbeit von zwei Generationen, hat es sich eine den Verhältnissen einigermassen angemessene soziale Stellung zu verschaffen verstanden. Im Autogewerbe liegen die Dinge zum Teil noch recht im argen, nämlich ungefähr so, wie sie im Frühstadium der Eisenbahnen auch waren. Regelung der Arbeitszeit, der Löhne, der Versicherung, alles ist erst im Entstehen begriffen. Eine unerhörte Ausbeutung des Personals war bis dahin noch an der Tagesordnung.

Solange die Eisenbahnen so etwas wie eine tatsächliche Monopolstellung einnahmen, haben sie die ihnen auferlegten Lasten tragen können. Sie haben auch die Kraft gefunden, Krieg und Krisen zu überwinden. Die steigende Verkehrsabwanderung auf die Strasse aber hat ihre Kraft teilweise gebrochen. Die Bundesbahnen schätzen den Einnahmenausfall als Folge dieses Verkehrsverlustes pro Jahr auf mindestens 40 Millionen Franken. Mit dieser Summe kann ein Kapital von 800—1000 Millionen Franken verzinst werden. Wenn der Ausfall nicht ersetzt werden kann, so muss eine entsprechende Entwertung der Anlage eintreten. Dieser Fall liegt bei den Bundesbahnen vor. Die Lage ist bei zahlreichen Privatbahnen nicht anders. Der Unterschied liegt nur darin, dass das Aktienkapital und auch ein Teil des Obligationenkapitals be-

reits verloren ist und abgeschrieben wurde. Die Opfer hatten in den meisten Fällen Kantone und Gemeinden zu tragen.

Trotz allem wurden die Eisenbahnen bis dahin einfach auf die Selbsthilfe verwiesen. Die richtigste Massnahme wäre ohne Zweifel die Angliederung eines eigenen Parkes an Motorfahrzeugen gewesen, um sich die Vorteile des neuen Verkehrsmittels zu sichern. Solche Absichten waren bei den Bundesbahnen vor Jahren auch vorhanden. Leider wurden sie wieder fallen gelassen. Man hat Zuflucht zu « Sesa » (Schweiz. Express A.-G.) und « Asto » (Auto-Stückgut-Organisation) genommen. Die Aufgabe der erstern besteht darin, mit den Verfrachtern in Verbindung zu treten und mit Hilfe von Taxermässigungen aller Art möglichst viele Transporte der Schiene zu erhalten. Die « Sesa » vermochte aber die Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse nicht fühlbar zu beeinflussen. Ferner soll die « Sesa » in Verbindung mit den Camionneuren den direkten Transport von Haus zu Haus verbessern und verbilligen. Dabei soll nun auch die neue Unternehmung, die « Asto », mitwirken. Ihr soll sodann auch ein grosser Teil des Stückgutverkehrs zufallen, der in Zukunft von privaten Unternehmern, die mit der Bahn im Vertragsverhältnis stehen, parallel der Schiene auf der Strasse bewältigt wird. Die « Asto » soll im Laufe der Zeit, d. h. wenn sie über das ganze Land ausgedehnt sein wird, 500 Lastwagen mit ungefähr 450 Anhängern benötigen und etwa 1000 Personen beschäftigen können. Die « Sesa » und insbesondere die « Asto » verursachen ganz bedeutende Defizite, die einseitig von den Bundesbahnen zu tragen sind.

Bei beiden Unternehmungen handelt es sich um Palliativmittel, die an der Gesamtlage wenig zu ändern vermögen. Soll eine Besserung für die gesamte Verkehrswirtschaft erzielt werden, so muss tiefer gegriffen werden.

III.

Die Einsicht, dass die Entwicklung der Verkehrswirtschaft nicht dem Zufall überlassen werden dürfe, ist durchaus nicht neu. Sie hat im Gegenteil schon vor vielen Jahrzehnten in allen wichtigen Ländern zu Massnahmen der Staatsgewalt geführt. Insbesondere trifft das zu in bezug auf die Eisenbahnen. Entweder ist direkt zur Verstaatlichung der Eisenbahnen geschritten worden, oder dieses wichtigste Verkehrsmittel wurde auf andere Weise dem Einfluss des Staates unterstellt. Die Notwendigkeit des staatlichen Eingriffes wurde mit dem Erscheinen des Motorfahrzeuges nicht kleiner, sondern grösser. In der Schweiz wurde frühzeitig darauf hingewiesen. Seitens des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes geschah das schon im Jahre 1921 mit allem Nachdruck. Leider haben die zuständigen Behörden damals der Sache noch wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Im Jahre 1926 reichte der Verfasser dieses Aufsatzes im Verwaltungsrat der Bundesbahnen eine entsprechende Motion ein. Sie zeitigte kein Ergebnis. Die Motion

wurde daher zwei Jahre später den eidgenössischen Räten unterbreitet, von diesen einstimmig erheblich erklärt und vom Bundesrat mit der ausdrücklichen Erklärung entgegengenommen, die ihr zugrunde liegenden Gedanken möglichst bald zu verwirklichen. Das Ziel der Motion war nichts anderes als das Eingreifen des Staates, um an Stelle der chaotischen Entwicklung in der Verkehrswirtschaft die Planmässigkeit zu setzen.

V e r k e h r s t e i l u n g .

Leider geschah vorläufig nichts. Es blieb bei der Einsicht und beim guten Willen, die von Bundesversammlung und Bundesrat bekundet worden waren. Die Bundesbahnen aber wurden vom Chef des Post- und Eisenbahndepartements eingeladen, sich mit den am Motorfahrzeug interessierten Kreisen zu verständigen, um auf diese Weise zu einer freiwilligen Verkehrsteilung zu gelangen. Wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Konkurrenz die gleichen wären, so hätte dieser Weg der richtige sein können. Das ist aber nicht der Fall. Die Eisenbahnen traten, an Händen und Füßen mit gesetzlichen Bindungen und wirtschaftlichen Lasten gefesselt, an den Verhandlungstisch, an dessen Spitze ein Vertrauensmann des Konkurrenten sass. Wenn auch auf der Seite der Automobilinteressenten eine Neigung zu einer Verständigung da war, so entsprang sie mehr der Not als dem eigenen Trieb. Der Not nämlich, die sich als Folge der wilden Konkurrenz und unsinnigen Preisdrückerei im Automobilgewerbe selber mehr und mehr geltend macht.

Die Verhandlungen führten zu einer Vereinbarung. Sie besteht darin, dass sich Eisenbahnen (E) und Automobilinteressenten (A) verständigt haben, eine gewisse Teilung des Güterverkehrs vorzunehmen. Der Klein- und Nahverkehr soll grundsätzlich dem Auto zufallen, während der Massen- und Fernverkehr der Eisenbahn überlassen werden soll. Bis auf Entfernungen von 10 km bleibt die Beförderung von Gütern auf der Strasse wie bis dahin frei. Wer für Dritte auf Entfernungen von über 10 km Güter befördern will, muss im Besitze einer Konzession sein. Die Vereinbarung bezieht sich nur auf Transporte für Dritte. Der sogenannte Werkverkehr wird davon nicht berührt. Er aber umfasst 70—80 Prozent des ganzen Güterverkehrs auf der Strasse. Das ist eine grosse Lücke, die den Wert der ganzen Massnahme bedeutend herabsetzt. Weiter mussten sich die Eisenbahnen verpflichten, die « Asto », von der weiter oben die Rede ist, innert drei Jahren auf das ganze Gebiet der Schweiz auszudehnen und die entsprechenden Transporte an Privatfirmen zu vergeben. Das den Bundesbahnen aus diesem « Geschäft » entstehende Defizit dürfte pro Jahr 5—7 Millionen Franken betragen.

Die Vereinbarung ist nun zum Gegenstand eines Gesetzesentwurfs gemacht worden, der im Laufe der nächsten Zeit in den eidgenössischen Räten behandelt werden kann. Träger der Verein-

barung soll eine Genossenschaft werden, die von den Eisenbahnen und Automobilinteressenten gebildet wird. Eine paritätische Kommission soll über die Durchführung der Vereinbarung wachen. Je drei Vertreter der E. und der A. sowie drei Vertreter der Wirtschaftsverbände bilden diese Kommission. Als Wirtschaftsverbände gelten der Handels- und Industrieverein, der Gewerbeverband und der Bauernverband. Die übrige Bevölkerung hat zu der Sache nichts zu sagen. Gewerkschaftsbund und Konsumvereine existieren für die Verfasser der Vereinbarung und des Gesetzesentwurfs nicht.

Der Entwurf kann also nicht befriedigen. Er ist ein Torso. Er darf aber nur als Anfang einer neuen Entwicklung gewürdigt werden. Diese Entwicklung kann nur die vermehrte Planmässigkeit im Verkehrswesen sein, ohne die unsere Wirtschaft schwersten Schäden ausgesetzt würde. Als solchen Anfang, und nur als das, kann der Gesetzesentwurf von uns unterstützt werden.

Vom Standpunkt der Finanzen der Eisenbahnen aus gesehen, darf dem Gesetzlein über die Verkehrsteilung keine grosse Bedeutung beigemessen werden. Es ändert an den ungleichen rechtlichen Grundlagen, von denen aus sich die Konkurrenz abwickeln muss, wenig oder nichts. Der eingetretene Verkehrsverlust und der entsprechende Einnahmenrückgang der Eisenbahnen werden also bleiben. Dagegen kann man erwarten, dass die weitere Abwanderung gestoppt oder doch wenigstens verlangsamt werde.

Warum Sanierung der Bahnen?

Die Bundesbahnen aber sind sanierungsbedürftig. Ihre Erträgnisse sind nicht mehr gross genug, um die gewaltige und stets wachsende Zinsenlast, die gegenwärtig rund 120 Millionen Franken beträgt, auf die Dauer tragen zu können. Abgesehen von der Kriegszeit, haben sich die Bundesbahnen bis in die letzten Jahre sehr gut entwickelt. Sie haben das von den Privatbahnen übernommene verlotterte Netz auf einen Stand gebracht, der sich sehen lässt. Sie haben Bahnhöfe und Sicherungseinrichtungen ausgebaut. Zahlreiche Doppelspuren sind entstanden. Das Rollmaterial ist gewaltig verbessert worden. Als Krönung des grossen Werkes ist die Elektrifikation durchgeführt worden. Gab es in frühern Jahrzehnten über das schweizerische Eisenbahnwesen im Ausland nur ein mitleidiges Lächeln, so hat der Staatsbetrieb einen Apparat geschaffen, der Achtung genießt, ja in mancher Hinsicht mit andern Staatsbahnen an die Spitze der Eisenbahnen der Welt gestellt werden kann.

Die Tarife sind bei der Verstaatlichung fast auf der ganzen Linie gesenkt worden. Die Berechnung der Taxen erfolgt gestützt auf ein gemeinwirtschaftliches System. Das hochwertige Gut, das eine höhere Fracht erträgt, zahlt mehr als das billige Massengut. Der Preis des Arbeiterabonnements kann unter den Selbstkosten bleiben, weil der Ausgleich auf andern Transporten gefunden werden kann. Damit erst wurden wichtige Industrien ermöglicht und

eine vernünftige Siedlungspolitik erleichtert. Der Landwirtschaft konnten wichtige Konzessionen eingeräumt werden. Diese Gestaltung des Tarifs, der nicht in jedem einzelnen Fall auf die Selbstkosten der Bahn Rücksicht nehmen muss, als Ganzes aber der schweizerischen Wirtschaft gewaltige Dienste erwiesen hat, wird unmöglich, wenn die Eisenbahnen einer, an keine Verpflichtungen gebundene Konkurrenz ausgesetzt sind, die ihnen die hochtarifierten Transporte wegnimmt und sie damit des Ausgleichs beraubt, der nötig ist, um andere Transporte bei niedrigster Berechnung ausführen zu können.

Die Bundesbahnen wurden schon beim Rückkauf mit einer schweren Hypothek belastet. Es ist der zu hohe Rückkaufspreis. Mit Zinsen macht er einen Gegenwartswert von 260 Millionen Franken aus. Ein Teil der Posttransporte muss ohne Entschädigung ausgeführt werden. Die entsprechende Leistung der Bundesbahnen unter Zugrundelegung des normalen Tarifes stellt bis heute einen Wert von 220 Millionen Franken dar. Dazu kommen Sonderleistungen für die Militärverwaltung und die Berücksichtigung zahlreicher Wünsche regionaler Art. In der Kriegszeit wurden den Bundesbahnen vom Bund bahnfremde Lasten im Gegenwartswert von mehr als 500 Millionen Franken auferlegt. Später wurden ihnen daran 35 Millionen Franken zurückvergütet! Die gewaltigen Arbeiten für den Ausbau des Netzes und des Rollmaterials werden restlos in der Schweiz vergeben, soweit sie überhaupt in der Schweiz ausgeführt werden können. Die Einführung der elektrischen Traktion allein hat 80,000 schweizerischen Arbeitern während vielen Jahren einen Teil ihres Erwerbes gegeben. Grosse Firmen verdanken ihre guten Abschlüsse dem gleichen Werk des Staatsbetriebes. An die Kosten der Elektrifikation, die sich 800 Millionen Franken nähern, hat der Bund 60 Millionen Franken beigetragen. Ohne diese grosse Arbeit hätte er viel mehr für Arbeitslosenfürsorge ausgeben müssen.

In sozialer Hinsicht haben die Bundesbahnen immer mindestens das geleistet, was ein anständiger anderer Arbeitgeber getan hätte. Ihren gewaltigen Zinsverpflichtungen sind sie vorbildlich nachgekommen. An den Bundesbahnen hat bis dahin niemand auch nur einen Rappen verloren. Wohl aber hat der Bund für grosse private Bankunternehmungen innert kurzer Zeit gewaltige Summen aufwenden müssen, ohne dass er zahlreiche kleine Leute vor Verlusten hätte schützen können.

Es ist aber nicht übertrieben, wenn man erklärt, dass die Bundesbahnen nun am Ende ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit angelangt sind. Ausser der Defizitperiode der Kriegs- und Nachkriegszeit bewegten sich die Ergebnisse der Bundesbahnen immer um die Gleichgewichtslinie. Als Folge der vorstehend geschilderten Entwicklung und der schweren Krise, sind Defizite eingetreten, die chronisch zu werden drohen. Die beiden letzten Jahre schliessen mit einem Fehlbetrag von je ungefähr 50 Mil-

lionen Franken ab. Das laufende Jahr mag etwas besser werden. Ein grosses Defizit wird indessen bleiben. Sollen die Bundesbahnen das Rückgrat der schweizerischen Verkehrswirtschaft bleiben, so müssen sie finanziell saniert werden. Bahnfremde Lasten, hemmungslose Konkurrenz und schwere Krisen sind auch für den an sich gesunden und starken Betrieb zuviel.

Generaldirektion und Verwaltungsrat vertreten den Standpunkt, dass die Ueberschuldung ungefähr 900 Millionen Franken betrage. Da sie schon als Folge der jährlichen Defizite fortgesetzt steigt, kann man ruhig von einer Milliarde sprechen. Es ist klar, dass nur der Bund für die Durchführung der Sanierung in Betracht kommt. Er hat dabei auch nichts anderes als die Konsequenzen seiner bisherigen Verkehrspolitik, die eine Politik völliger Planlosigkeit war, zu tragen. Der Raubbau, der an den Bundesbahnen während drei Jahrzehnten in verschiedenen Formen getrieben worden ist, rächt sich.

Die notwendige Sanierung stösst auf Widerstand. Sie wird zum Vorwand genommen, um gegen den Staatsbetrieb schlechthin Sturm zu laufen. Man spricht von einem zweiten Rückkauf der Bahnen. Man will damit den Eindruck erwecken, dass der Bund schon beim ersten Rückkauf schwere Opfer gebracht habe. Das aber ist vollständig falsch. Für den Bund ergaben sich bis dahin aus dem Rückkauf nur Vorteile. Er hat das Verfügungsrecht über die Eisenbahnen gewonnen, ohne dass er bis dahin Pflichten anerkannt hätte. Die Erfüllung dieser Pflichten hat er ruhig den Bundesbahnen selbst überlassen. Er hat ihnen sogar Pflichten überbunden, die er hätte tragen müssen, wenn das Privatbahnsystem geblieben wäre. Einige davon sind weiter oben aufgezählt worden.

Man versucht auch, die Schwierigkeiten der Bundesbahnen mit ihrer Organisationsform in Zusammenhang zu bringen. Auch das ist ein Ablenkungsmanöver. Die im Jahre 1897 geschaffene Organisation war allerdings zu schwerfällig. Es waren darin die Ueberbleibsel der frühern Privatbahnen verkörpert. Diese Organisation wurde im Jahre 1923 geändert. Es mögen ihr auch heute noch gewisse Mängel anhaften. Es ist klar, dass sie beseitigt werden sollen. Die finanzielle Wirkung solcher Massnahmen aber ist belanglos. Sie kann auf die Finanzlage der Unternehmung gar keinen Einfluss ausüben.

Die Notwendigkeit der Sanierung soll möglicherweise auch dazu benützt werden, die rechtliche Stellung der Bundesbahnen zu ändern. Reaktionäre Kreise suchen den Einfluss der politischen Behörden, jedenfalls der Bundesversammlung, zu beseitigen. Hier droht eine Gefahr von grösster Bedeutung. Jeder Versuch, die Bundesbahnen vom Bund loszulösen und dem Kommando eines von der Plutokratie beherrschten Verwaltungsrates zu unterstellen, muss unserer entschlossenen Abwehr begegnen. So darf die als Folge der schweren Unterlassungssünden und Fehler

in der Verkehrspolitik des Bundes notwendig gewordene Sanierung nicht missbraucht werden.

Was not tut, sind Massnahmen finanzieller Natur und eine Gesetzgebung, die geeignet ist, einer Politik der Vernunft und der Planmässigkeit in der gesamten schweizerischen Verkehrswirtschaft die Wege zu ebnen. Massnahmen dieser Art, und nur sie, können die Unterstützung der schweizerischen Arbeiterbewegung finden.

Literatur.

Ueber das Problem ist in neuerer Zeit eine umfassende Literatur entstanden. Im Jahre 1930 ist die Broschüre Bratschi, «Auto und Eisenbahn» (Schriftenreihe des Föderativverbandes, Bern), erschienen. Sie enthält eine Abhandlung über das Problem vom internationalen Gesichtspunkte aus gesehen. Im gleichen Jahre gaben die Bundesbahnen eine Broschüre «Bundesbahnen und Automobil» (Kommissionsverlag Francke A.-G., Bern) heraus. Sie richtet sich besonders an den Gesetzgeber und entwickelt den Standpunkt der Bundesbahnen. Die im letzten Jahre erschienene Broschüre «Die Krise der Eisenbahnen» (Librairie-Edition S. A., Bern) hat Professor Dr. Saizew in Zürich zum Verfasser. Sie bietet die theoretische Begründung für die Notwendigkeit vermehrter Planwirtschaft im Verkehrswesen. Zwei weitere Broschüren der Bundesbahnen, die ebenfalls im Jahre 1933 erschienen sind, befassen sich mit der vorläufig geplanten Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil und mit der notwendigen finanziellen Sanierung der Bundesbahnen.
