

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 36 (1944)
Heft: 12

Artikel: Bundesbahnen, Arbeiter und Angestellte
Autor: Ingold, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353187>

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: 02.02.2025

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

Unter Berücksichtigung der seither aufgelaufenen Zinsen beträgt die Kriegsschuld aus bahnfremden Leistungen heute mindestens 800 Millionen Franken.

Die Notwendigkeit einer Entschädigung an die Bundesbahnen hat der Bundesrat ausdrücklich anerkannt. In seiner Botschaft vom 4. März 1929 stellt er unter anderem folgendes fest:

« Den Bundesbahnen sind im Kriege und in der Nachkriegszeit Leistungen überbunden worden, die ohne die Existenz einer Staatsbahn ausschliesslich dem Bundesfiskus zur Last gefallen wären. »

In der zitierten Botschaft hat der gleiche Bundesrat unerklärlicherweise den eidgenössischen Räten den Antrag unterbreitet, es sei den Bundesbahnen für die ihnen auferlegten bahnfremden Lasten eine Vergütung von sage und schreibe 35 Millionen Franken auszurichten, welchem Antrag vom Parlament zugestimmt wurde.

So belastet also das Kriegsdefizit den Finanzhaushalt der Bundesbahnen heute noch in verhängnisvoller Weise. Jahr für Jahr muss diese Schuld, für die die Bundesbahnen keine Verantwortung tragen, verzinst werden. Es ist höchste Zeit, dass in der Frage der Sanierung nun endlich vorwärtsgemacht wird, einer Sanierung, die im Grunde genommen nichts anderes darstellt als die Begleichung einer alten Schuld.

Bundesbahnen, Arbeiter und Angestellte.

Von Walter Ingold.

I.

Schnee und Regen peitschen heute an die Fensterscheiben der Frühmorgenzüge, die die Arbeiter und Angestellten, die auf dem Lande wohnen, in die Stadt bringen, wo die Fabriken stehen und Arbeit und Brot bieten. Ohne den pünktlichen Dienst der Eisenbahner würden Zehntausende nicht zur rechten Zeit an den Arbeitsplatz gelangen. Auf dem Velo den Winterstürmen ausgesetzt, würden sie sich eine Krankheit holen, kämen durchnässt und verspätet auf dem Arbeitsplatz an und würden im besten Falle nur halbe Arbeit verrichten können. Die Züge sind elektrisch geheizt. Es ist bei diesem dreckigen Wetter im Zug so schön wie in einer warmen und heimeligen Stube, wenn der Winterwind vergebens die fest verschlossenen Läden aufzureissen sucht. Damit die Eisenbahnen ihren Dienst am Kunden noch besser versehen können, will ihnen der Bund durch Gesetz einen Teil der seit Jahrzehnten angewachsenen hohen Schuld abnehmen. Die Zehntausende, die jeden Morgen in den Frühzügen zur Arbeit fahren, werden am

21. Januar 1945 kaum der Urne fernbleiben. Sie werden mit einem kräftigen Ja den Treubund zwischen ihnen und der Eisenbahn aufs neue besiegen.

Den Abonnements für tägliche Fahrten zwischen dem Wohn- und Arbeitsort kommt immer grössere Bedeutung zu. Es werden heute mehr als 100 000 solcher Abonnemente gelöst.

Es bestehen, wie die Bundesbahnen uns mitteilen, drei Kategorien solcher Abonnemente, einmal solche, die an jedermann abgegeben werden, ferner die Schülerabonnemente und schliesslich die Arbeiterabonnemente, deren Ausgabe an eine Lohngrenze gebunden ist, die gegenwärtig Fr. 450.— im Monat beträgt.

Unbeschränkt werden zwei Karten ausgegeben, nämlich eine für beliebige Fahrten und eine für eine tägliche Retourfahrt, die für diejenigen in Betracht kommt, die über Mittag nicht nach Hause fahren können.

Für Schüler besteht neben dem Abonnement zu uneingeschränkter Benützung eine Karte, die nur an bestimmten Tagen gilt. Sie ist geschaffen worden für Lehrlinge, die auswärts Fachkurse besuchen müssen. In starkem Masse wird sie auch von Studierenden verwendet, die über Wochenende von ihrem auswärtigen Schulort zu ihren Angehörigen heimkehren.

Das Arbeiterabonnement wird ebenfalls in zwei Serien ausgegeben, eines bestimmt für zwei tägliche Retourfahrten und eines für eine tägliche Retourfahrt.

Im Streckenabonnementsverkehr werden die weitestgehenden Ermässigungen gewährt. Dabei fällt ins Gewicht, dass dieser Verkehr sehr bedeutend ist. Diese täglichen Fahrten machen fast ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung (23%), bringen aber weniger als den zehnten Teil der gesamten Einnahmen des Personenverkehrs ein (7%). Bei einem Kilometersatz von 6 Rappen (ohne Kriegstaxzuschlag) des gewöhnlichen Retourbillets beträgt die durchschnittliche personenkilometrische Einnahme beim Streckenabonnement für eine beliebige Anzahl Fahrten nur 1,4 Rappen, beim Arbeiterabonnement für zwei tägliche Fahrten 1,2 Rappen und beim Schülerabonnement sogar nur 0,9 Rappen.

Die Monatspreise 3. Klasse der wichtigsten Streckenabonnemente betragen für nachstehende Entfernungen beispielsweise:

Km	Allgemeines Streckenabonnement	Arbeiterabonnement 2 tägliche Fahrten	Schüler- Abonnement
	Fr.	Fr.	Fr.
5	9.30	6.15	4.70
10	18.10	12.15	9.05
20	26.90	21.75	13.45

Wenn mehrere Kinder aus der gleichen Familie die Schule besuchen, wird noch eine weitere Fahrpreiseremässigung gewährt, nämlich 20% für das zweite Schülerabonnement, 30% für das dritte und 40% für jedes weitere Abonnement.

II.

Jakob Stämpfli, der Vorkämpfer der Staatsbahn und des freien demokratischen Volksstaates, hat die Worte geprägt:

« Das Ideal der Schweiz ist ein sozial-politisches Ideal. »

« Die Eisenbahnen sollen geradesogut dem Volke gehören wie die Landstrasse. »

« Die Eisenbahnen sind öffentliche Werke, in höherem Masse noch als die Strassen, und wenn das allgemeine Wohl an ihrem Zustandekommen beteiligt ist, so soll der Staat dieselben werktätig fördern. »

Die organisierten Gegner des Bundesbahngesetzes, das am 21. Januar 1945 zur Volksabstimmung gelangt, wollen das Rad der Zeit zurückdrehen. Das Personalstatut und die Personalversicherung gehen ihnen in den Ansätzen zu weit.

Die Männer der Schiene, von deren Umsicht und Genauigkeit nicht bloss die Ordnung im Verkehr, sondern oft Leben und Gesundheit von Hunderten von Mitmenschen abhängen, verdienen es, dass ihnen ein rechter Lohn zuteil wird, damit nicht allzu schwere materielle Sorgen ihre Arbeitskraft schwächen und ihren Eifer lähmen.

Eine anständige, der schweren Verantwortung angemessene Entlohnung ist den Eisenbahnern bestimmt zu gönnen. Gewisse Leute, die selber im Ueberfluss leben, haben jedoch unter dem Volke das Gerücht ausgestreut, dass die Eisenbahner fürstliche Gehälter beziehen, was selbstverständlich nicht zutrifft. Es ist aber damit zu rechnen, dass auch bei dem bevorstehenden Abstimmungskampf auf dieser Flöte gespielt wird. Wer aber diese Melodie bläst, ist ein Rattenfänger von Hameln, der seine verführerische Melodie benützt, um die Leute in den Abgrund zu führen, wo sie nimmermehr wiederkehren. Was hat der Arbeiter und Angestellte der Privatwirtschaft davon, wenn er einer gewissen Unlust Folge leistet und am 21. Januar 1945 der Urne fern bleibt oder gar ein Nein in die Urne legen würde? Sein Los würde nicht besser dadurch. Im Gegenteil. Gelingt es, die gewerkschaftliche Kraft der Eisenbahner zu schwächen, auf diese oder jene Art, so leidet darunter die Gesamtheit der Lohnempfänger. Nicht Neid und Missgunst, sondern Zusammenwirken aller Werktätigen — das ist es, was das Wohl der Arbeiter und Angestellten erheischt. In der kommenden Volksabstimmung handelt es sich um eine sachliche Lösung in der Bundesbahnfrage. Es geht nicht um die Löhne der Eisenbahner, sondern um die Entlastung der Bundesbahnen, die die schwere Schuldenlast, die sie jahrzehntelang getragen, zum Teil auf die breiteren Schultern der Eidgenossenschaft legen. Dann können die Bundesbahnen wieder besser schnaufen und ihre Kunden besser bedienen, wenn sie, entledigt der allzu schweren Last, wieder frisch und mun-

ter ihrem Gewerbe nachgehen können, und dieses Gewerbe heisst: Dienst am Schweizervolk. Um das geht es in der nächsten eidgenössischen Volksabstimmung, und wer den Bundesbahnen die Last nicht erleichtern will, der ist nicht gut beraten. Die Arbeiter und Angestellten werden aber am 21. Januar 1945 wesentlich dazu beitragen, dass das Schweizervolk zu seinen Bundesbahnen steht und sie am 21. Januar 1945 nicht im Stiche lässt.

Dokumentation:

Bundesgesetz

über die

Schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 23. Juni 1944.)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Art. 26 sowie Art. 85, Ziffern 1 und 3, der Bundesverfassung, nach Einsicht der Botschaften des Bundesrates vom 24. November 1936 und 17. September 1943, beschliesst:

ERSTER TEIL.

Verwaltung und Betrieb.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Verwaltung und Betrieb der dem Bunde gehörenden oder von ihm gepachteten Eisenbahnen sind Sache einer innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung selbständigen eidgenössischen Verwaltung, die den Namen «Schweizerische Bundesbahnen» führt.

Art. 2.

Die Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder der Bau neuer Linien durch den Bund kann nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen.

Art. 3.

¹ Die Bundesbahnen haben der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen. Bei der Tarif- und Fahrplangestaltung haben sie auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten.

² Die Bundesbahnen sind nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Sie sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten und haben sich den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.