

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 42 (1950)
Heft: 4

Artikel: Schweizerische Verkehrsprobleme. Teil I und II
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353438>

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: 18.04.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

MONATSSCHRIFT DES SCHWEIZERISCHEN GEWERKSCHAFTSBUNDES
ZWEIMONATLICHE BEILAGEN: „BILDUNGSARBEIT“ UND „GESETZ UND RECHT.“

NR. 4 • APRIL 1950

42. JAHRGANG



Schweizerische Verkehrsprobleme

Von Nationalrat *Robert Bratschi*,

Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

I.

Die Schwierigkeiten, in denen sich das schweizerische Verkehrswesen während der zwei Jahrzehnte zwischen den beiden Weltkriegen befand, gehörten zu den wichtigsten Problemen, mit denen sich die Oeffentlichkeit unseres Landes in jener Zeit auseinanderzusetzen hatte.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hat die Lage geändert. Dem Strassenverkehr wurde durch die ungenügende Versorgung des Landes mit Treibstoff immer mehr der Lebensfaden abgeschnitten. Er musste sich äusserst schwerwiegende Einschränkungen gefallen lassen. Andererseits hat das Verkehrsvolumen als Ganzes rasch zugenommen. Die Eisenbahnen erhielten Gelegenheit, ihre Leistungsfähigkeit der gesamten Oeffentlichkeit vor Augen zu führen. Trotzdem ihr Apparat technisch schmerzliche Lücken aufwies und die Personalbestände in den dreissiger Jahren auf ein fast unerträgliches Minimum reduziert worden waren, bewältigten sie die neuen Aufgaben, wenn auch durchaus nicht ohne Schwierigkeiten, so doch sozusagen reibungslos. Von hohen zivilen und militärischen Stellen waren äusserst schmeichelhafte Aeusserungen über die Leistungen der Bahnen und ihres Personals zu hören. Die sonst so kritikfreudige Presse schlug ähnliche Töne an. Besonders erfreut war man über die Tatsache, dass der hohe Ausnützungsgrad der Bahnen auch dazu geführt hatte, dass sie imstande waren, das finanzielle Gleichgewicht ohne fremde Hilfe, ja sogar ohne Erhöhung der Taxen aufrechtzuerhalten.

Diese Zeit wurde benützt, um die sogenannte Sanierung der Bundesbahnen durchzuführen. In Wirklichkeit brachte diese Massnahme nichts anderes, als dass der Bund den Bundesbahnen die

kapitalisierten bahnfremden Lasten abgenommen hatte, die ihnen in früherer Zeit zu Unrecht auferlegt worden waren. Das Volk hat dieser Massnahme, gegen die das Referendum ergriffen worden war, im Januar 1945 ausdrücklich zugestimmt. Im Jahre 1943 kam parlamentarisch auch ein neuer Verfassungsartikel zustande, der eine Art Verständigung zwischen Schiene und Strasse hätte herbeiführen sollen. Hätte der Bundesrat die Abstimmung über dieses Verfassungswerk nicht in unverständlicher Weise verschleppt, so wäre es wahrscheinlich heute in Kraft. Der Artikel wurde aber in der Volksabstimmung des Jahres 1946 verworfen.

Die Verkehrsprobleme boten nach dem Krieg zunächst auch nicht grosse Schwierigkeiten. Dank der Hochkonjunktur, die die Wirtschaft unseres Landes bis ungefähr Mitte 1948 kennzeichnete, war das Verkehrsvolumen so gross, dass die Eisenbahnen und die immer zahlreicher wieder in Betrieb gesetzten Strassenfahrzeuge sozusagen voll beschäftigt waren. Es gab Leute, die bereits den Standpunkt vertraten, frühere Versuche, durch staatliche Massnahmen mehr Ordnung in das Verkehrswesen zu bringen, seien vollständig verfehlt gewesen. Die uneingeschränkte Freiheit sei auch auf diesem Gebiet der Wirtschaft richtig.

Mit dem Rückgang der Konjunktur sind auch die Schwierigkeiten im Verkehrswesen wieder grösser geworden. Prompt haben auch wieder die Auseinandersetzungen eingesetzt.

Die Zahl der motorisierten Strassenfahrzeuge hat rapid zugenommen. Im Herbst 1949 wurden 220 000 Stück gezählt. Das sind rund 100 000 mehr als zehn Jahre früher. Von besonderer Bedeutung ist die Zunahme der Lastwagen. Im Herbst 1949 waren annähernd 40 000 vorhanden. Das sind ungefähr doppelt so viele als unmittelbar vor dem Krieg. Andererseits ist das Verkehrsvolumen als Ganzes erheblich gesunken. Erhöhtes Angebot und sinkende Nachfrage haben natürlich die Konkurrenz verschärft. Mit der Vollbeschäftigung des Verkehrsapparates ist es für einmal wieder aus. Die Schwierigkeiten, die wir aus der Zwischenkriegszeit kennen, werden wahrscheinlich in kurzer Zeit in vollem Umfang wieder da sein.

II.

Die neuen Schwierigkeiten zeigen sich natürlich zuerst bei den *schwächsten* Stellen. Das sind die sogenannten Privatbahnen.

Als nach der Gründung des Bundesstaates die Schweiz mit 20jähriger Verspätung an das Problem des Eisenbahnbaus herantrat, stellte sich sofort die Frage, ob sich der junge *Bundesstaat* mit dieser Aufgabe befassen solle oder ob man sie der *Privatwirtschaft*, bzw. soweit die Konzessionen in Frage kamen, den *Kantonen* überlassen soll.

Der weitsichtige Berner *Jakob Stämpfli* stellte sich entschlossen auf den Boden des *staatlichen* Eisenbahnbaus. Er kämpfte für die-

sen Standpunkt während mehr als 20 Jahren, ohne dass er sich hätte durchsetzen können. Er ist gegenüber dem Zürcher *Alfred Escher* unterlegen, der die *grösseren Banken* im Rücken hatte und der die Bahnen als ein Objekt ansah, das, wie irgendein anderes, der Ausbeutung durch das private Kapital zu dienen habe.

Nachdem auch noch der freisinnige Aargauer *Wolti* mit seinem Verstaatlichungsprojekt im Jahre 1891 gescheitert war, gelang der Wurf dem katholisch-konservativen Luzerner *Zemp*. Die Lage war so *prekär* geworden, dass sich die Verstaatlichung *aufdrängte*. Das Volk stimmte im Februar 1898 dem Rückkauf zu. Die Schweiz wechselte damit in die Gruppe der Staatsbahnländer wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien, Schweden und viele andere.

Sie ging auch den gleichen Weg wie diese Staaten, indem sie darauf verzichtete, *alle* Bahnen zu verstaatlichen. Der Rückkauf sollte sich auf die *Hauptbahnen* beschränken. Er blieb damit eine *Halbheit*, deren Nachteile durch die Art der Durchführung des Rückkaufs noch verschärft wurden. Der Begriff Hauptbahn wurde nämlich *nicht nach der verkehrspolitischen* Bedeutung einer Linie ausgelegt, sondern nach der Grösse und Bedeutung der privaten Gesellschaft, die im Besitz einer Linie war. Verstaatlicht wurden grundsätzlich alle Linien, die im Zeitpunkt des Rückkaufs zufällig im Besitz der damaligen fünf grossen Gesellschaften: Jura-Simplon-Bahn mit Sitz in Lausanne, Zentralbahn mit Sitz in Basel, Gotthardbahn mit Sitz in Luzern (Verstaatlichung im Jahre 1909), Nordostbahn mit Sitz in Zürich und Vereinigte Schweizer Bahnen mit Sitz in St. Gallen, waren. Die *Bedeutung* der einzelnen Linie spielte dabei keine Rolle. Andererseits wurden alle Bahnen, die nicht im Besitze dieser Gesellschaften waren, *nicht* zurückgekauft. Dadurch entstanden grosse Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten. Weniger wichtige Linien wurden Bundesbahnen, weil ihr Eigentümer eine grosse Gesellschaft war, wichtigere Linien blieben vom Rückkauf ausgeschlossen, weil sie einen andern Eigentümer hatten. Sicher hat man die Schwierigkeiten, die sich aus dieser dem Zufall so stark ausgesetzten Rückkaufsaktion später zeigen mussten, schon in den neunziger Jahren *vorausgesehen*. Man rechnete aber damit, dass die Rückkaufsaktion später *fortgesetzt* würde.

Das schweizerische Eisenbahnnetz war um die Jahrhundertwende in den grossen Umrissen *vorhanden*. Spätere Bauten stellten mehr noch *Ergänzungen* dar, die das Gesamtbild nicht stark beeinflussten. Der Bau des Simplontunnels durch die Bundesbahnen war bereits im Zeitpunkt des Rückkaufs vorgesehen. Bern erstellte dazu die Lötschbergbahn mit der Linie Münster—Lengnau, als Zufahrtslinien von Norden her. Die Eröffnung der Lötschbergbahn erfolgte während des Ersten Weltkriegs. Spätere Neubauten von allgemeiner schweizerischer Bedeutung sind *nicht mehr* erfolgt. Solothurn war

mit einer normalspurigen Linie mit dem Jura (Münster) und mit einer schmalspurigen Linie direkt mit Bern verbunden worden. Graubünden hatte sich sein eigenes Schmalspurnetz von rund 400 Kilometer schaffen müssen. Dagegen musste die Ostschweiz auf die Durchführung der Ostalpenbahn, die im Rückkaufsgesetz ebenfalls in Aussicht genommen war, *verzichten*. St. Gallen stellte mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn die Verbindung zwischen Bodensee und dem obern Zürichsee her. Mit Hilfe der süddeutschen Kleinbahnen wurde die Linie Kreuzlingen (Konstanz)—Weinfelden—Wil gebaut.

Die Verstaatlichungsaktion wurde aber *nicht* mehr weitergeführt. Ausser der früheren Neuenburg-Jura-Bahn und der Seetalbahn wurden keine Bahnen mehr verstaatlicht.

Damit war ein Zustand geschaffen, der in Zeiten wirtschaftlicher Rückschläge und daheriger Schwierigkeiten für die Eisenbahnen zu *unerträglichen Ungleichheiten* führen musste.

Diese Zeiten stellten sich während und nach dem Ersten Weltkrieg ein. Der Verkehr hatte als Folge von Krieg und Krisen an Umfang *abgenommen*. Neben der Eisenbahn, die bis dahin eine Art Monopolstellung im Verkehrswesen eingenommen hatte, trat das Motorfahrzeug auf der Strasse, das bald einen wesentlichen Teil des Verkehrs an sich zog. Die Folgen zeigten sich in grossen *Defiziten der Bundesbahnen* und in wachsenden *Schwierigkeiten* der andern Eisenbahnen. Verschiedene Privatbahnen wären ausserstande gewesen, ihren Betrieb aufrechtzuerhalten, wenn der *Bund* nicht eingegriffen hätte. Er erleichterte nach dem Ersten Weltkrieg die Durchführung der *Elektrifikation* durch Vorschüsse zu niedrigem Zins und ermöglichte in verschiedenen Fällen die Aufrechterhaltung des Betriebes durch Gewährung von Beiträgen. In der Zwischenkriegszeit hat der Bund verschiedene *Hilfsaktionen für die Privatbahnen* durchgeführt, die zum Teil auf die Tätigkeit des schweizerischen Eisenbahner-Verbandes und auf den Einfluss seiner Vertreter im Nationalrat zurückzuführen waren. Die bedeutendste Aktion dieser Art war das Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939, das neben den Anstrengungen der Privatbahnen auf ein Postulat des Verfassers dieser Zeilen zurückzuführen war und durch das seitens des Bundes 140 Millionen Franken zur Verfügung gestellt worden sind. Die Mittel konnten unter der Bedingung eingesetzt werden, dass die beteiligten Kantone jeweilen ebensoviel leisteten wie der Bund. Den Kantonen wurde diese Leistung dadurch erleichtert, dass ihre früheren Aufwendungen für die entsprechenden Bahnen angerechnet werden konnten. So wurden 125 Millionen Franken Bundesgelder eingesetzt, um die finanzielle Lage der grösseren Bahnen zu verbessern. Der grösste Teil der Bundesgelder floss in die Kantone Bern und Graubünden als die weitaus wichtigsten Träger schweizerischer Privatbahnen. 15 Millionen wurden für die Durchführung technischer Verbesserungen kleinerer Be-

triebe eingesetzt. Nachdem sich zeigte, dass diese Aktion *nicht genügte*, wurde im letzten Jahre ein neues Bundesgesetz angenommen, das weitere 15 Millionen Franken für technische Verbesserungen kleinerer Bahnunternehmungen zur Verfügung stellt. Gegebenenfalls können solche Mittel auch für die Umstellung des Eisenbahnbetriebes auf andere Verkehrsarten (Autobus- oder Trolleybusbetriebe) verwendet werden.

Trotz dieser sicher nicht nebensächlichen Leistungen des Bundes kann das Problem *nicht als gelöst* bezeichnet werden. Im Gegenteil drängen sich neue Massnahmen auf.

Wenn man an sie herantritt, muss man sich vergegenwärtigen, dass von den 5775 km Eisenbahnen, die nach Massgabe der schweizerischen Eisenbahnstatistik in unserem Lande bestehen, nur 2925 km im Besitze des Bundes sind. Nach der kilometrischen Länge sind die Privatbahnen mit ihren 2850 km also fast so wichtig wie die Bundesbahnen.

Diese Zahlen ergeben aber kein richtiges Bild. Einmal ist nicht zu übersehen, dass nur 770 km Normalspurbahnen im Besitze privater Unternehmungen sind. Dazu kommen 1509 km Schmalspurbahnen und 571 km Spezialbahnen. Ein grosser Teil der Privatbahnen dient dem Lokalverkehr. Zahlreiche Unternehmungen wie Strassenbahnen, Seilbahnen usw. gehen sogar über den Verkehr innerhalb eines Ortes nicht hinaus.

Die Bedeutung der Bundesbahnen einerseits und der übrigen Bahnen andererseits geht aus dem *Umfang des Verkehrs* hervor, der sich in den *Einnahmen und Ausgaben* widerspiegelt. Wir setzen die Zahlen des Jahres 1948 nachstehend hin:

	Bundesbahnen	Uebrige Bahnen einschliesslich städtische Strassen- bahnen
	in Millionen Franken	
Personenverkehr	276,4	169,8
Güterverkehr	343	47,9
Verschiedene Einnahmen . .	57	11,7
Total Einnahmen	676,4	229,4
Betriebsausgaben	490	197
Betriebsüberschuss	186,4	32,4

Die hohen Einnahmen, die die «übrigen Eisenbahnen» im Personenverkehr aufweisen, rühren zum grossen Teil von den städtischen *Strassenbahnen* her. Die Einnahmen im Güterverkehr zeigen, wieviel grösser die Bedeutung der Bundesbahnen als diejenige aller übrigen in der Schweiz bestehenden Bahnen ist. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass die *Tarife* der Bundesbahnen *niedriger* sind als diejenigen zahlreicher Privatbahnen. Die Einnahmen je

Verkehrseinheit sind also bei den Bundesbahnen kleiner, mit andern Worten, der Unterschied der Leistungen ist noch grösser als die vorstehenden Zahlen angeben.

Aus dem Betriebsüberschuss müssen die Kosten der Gewinn- und Verlustrechnung bezahlt werden. Die wichtigsten Kosten sind die Verzinsung des Kapitals und die Abschreibungen. Ueber alle diese Kosten hinaus haben die Bundesbahnen im Jahre 1948 noch einen Reingewinn von 15 Millionen Franken erzielt, wovon die Hälfte dem Bund als Dividende für das sogenannte Dotationskapital abgeliefert werden musste. In den Jahren 1946 und 1947 wurde dieses Kapital zur gesetzlich höchstzulässigen Dividende von 4 Prozent verzinst.

Von Wichtigkeit für die Beurteilung der Bedeutung der Bundesbahnen einerseits und der übrigen Bahnen, einschliesslich Strassenbahnen, andererseits, ist auch der *Personalbestand*. Er betrug bei den Bundesbahnen im Jahre 1948 37 418, bei den übrigen Bahnen 16 299 Personen, wovon aber 6621 Personen allein bei den städtischen Strassenbahnen beschäftigt waren.

Das Jahr 1949 hat eine vollständige Veränderung gebracht. Konnten die *Bundesbahnen* im Jahre 1948 nach dem Buchstaben des Gesetzes noch gezwungen werden, dem Bund eine Dividende zu entrichten, so werden sie im Jahre 1949 voraussichtlich mit einem *Defizit* von ungefähr 38 Millionen Franken abschliessen. Nach dem Gesetz sind für die Deckung von Defiziten in erster Linie die vorhandenen *Reserven* heranzuziehen. Wenn sie nicht ausreichen, so muss die Bundesversammlung bei Anlass der Genehmigung der Rechnung über die Deckung des verbleibenden Fehlbetrags Beschluss fassen. Dabei ist eine Uebertragung auf neue Rechnung ausdrücklich verboten. Seit der Annahme des neuen Bundesbahngesetzes im Jahre 1945 hat die Unternehmung Reserven im Betrage von 28 Millionen Franken anlegen können. Sie genügen also nicht, um das Defizit des Jahres 1949 zu decken. Die restlichen 10 Millionen Franken wird der *Bund* übernehmen müssen.

Bei verschiedenen *Privatbahnen* war die Lage schon im Jahre 1948 *prekär*. Einige konnten die Betriebskosten nicht mehr decken. Ihnen wurden Zuschüsse aus einem besonderen Fonds gewährt, der in den besseren Jahren der Nachkriegszeit von den SBB und den Privatbahnen angelegt worden war. Zahlreiche Bahnen konnten ihr Fremdkapital (Obligationen) nicht mehr verzinsen, erst recht erhielten natürlich die Aktionäre keine Dividende.

Gläubiger der wichtigsten Privatbahnen aber sind nicht irgendwelche Kapitalisten, sondern in den meisten Fällen die *Kantone und Gemeinden*. Bei verschiedenen Bahnen ist auch der *Bund* mit wesentlichen Beträgen beteiligt. Besonders trifft das für die *Lötschbergbahn* und die *Rhätische Bahn* zu.

Aber nicht nur das Kapital der Bahnen bleibt ohne, oder doch

ohne angemessene Verzinsung, die Bahnen sind mehr und mehr ausserstande, den Anforderungen baulicher und betrieblicher Art noch gerecht zu werden. In der Kriegszeit fehlte es vielfach an *Material*, um den nötigen Unterhalt von Anlagen und Rollmaterial sowie deren Erneuerung durchzuführen. Seit das Material wieder erhältlich wäre, fehlt es an *Geld*.

Allerdings muss sofort beigelegt werden, dass die Bahnen *nicht unschuldig* sind an diesem Zustand. Vorab die Behörden der *Bundesbahnen* haben es unterlassen, rechtzeitig auf eine bescheidene Taxerhöhung zu drängen. Aber auch die *Privatbahnen* haben das nicht mit dem nötigen Nachdruck getan. Wären die Bahnen rechtzeitig und gemeinsam bei den Bundesbehörden vorstellig geworden, so hätte man ihnen sicher nicht verweigern können, was man in den übrigen Zweigen der Wirtschaft *ohne weiteres* gestattet hat, das heisst man hätte ihnen wenigstens eine bescheidene *Anpassung der Tarife an die Teuerung* erlauben müssen. Wir stellen uns vor, dass etwa die Hälfte der am Index gemessenen Teuerung durch Erhöhung der Taxen hätte ausgeglichen werden sollen. Wäre das *rechtzeitig* geschehen, so würden die Bahnen, ähnlich wie die Privatwirtschaft, über Reserven verfügen. Sie könnten heute ihre Anlagen modernisieren, was *dringend nötig* wäre. Sie wären sogar in der Lage, *jetzt* die Tarife etwas zu *senken*, um damit *der Konkurrenz von der Strasse her* zu begegnen. Dabei wäre den Bahnbenützern in der Kriegs- und Nachkriegszeit nichts zugemutet worden, was nicht ohne weiteres *tragbar* gewesen wäre. Die Verantwortung der Bahnen ist um so grösser, als sie wiederholt und dringend auf die Notwendigkeit solcher Massnahmen aufmerksam gemacht worden sind. Der Schweizerische Eisenbahner-Verband und der Verfasser dieser Zeilen haben bei allen sich bietenden Gelegenheiten darauf hingewiesen. Wenn die Bahnen, wieder vorab die Bundesbahnen, in dieser Hinsicht das gefordert hätten, was ihnen *niemand* mit guten Gründen hätte verweigern können, so wäre ihre Lage heute ungleich besser, als sie in Wirklichkeit ist. Das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement hat berechnet, dass die Einnahmen sämtlicher Bahnen in den Jahren 1941 bis 1947 um mehr als 2 Milliarden Franken höher gewesen wären, wenn die Taxen ungefähr der Teuerung nach Index gefolgt wären. Wäre man den Bahnen nur im Rahmen der *Hälfte* entgegengekommen, so wären die Einnahmen bis heute immer noch um weit mehr als eine Milliarde Franken höher gewesen. Wenn die Bundesbehörden aber kategorische Begehren der Bahnen abgelehnt hätten, so würden sie *allein* die Verantwortung für die schwere Unterlassung tragen. Heute machen sie immer wieder darauf aufmerksam, dass die Bahnen selbst solche Begehren *überhaupt nicht gestellt*, oder doch nicht mit *dem* Nachdruck vertreten hätten, der nötig gewesen wäre, um im Bundeshaus verstanden zu werden.

Dabei ist zuzugeben, dass eine rechtzeitige Taxerhöhung im oben erwähnten Umfang für eine Anzahl von Privatbahnen insofern zu grösseren Schwierigkeiten Anlass gegeben hätte, als sie schon höhere Tarife haben als die Bundesbahnen. In besonderem Masse trifft das für die *Bergbahnen* zu. Als solche sind aber alle Bahnen des Kantons Graubünden zu betrachten. Um überhaupt die Einnahmen decken zu können, waren die Rhätischen Bahnen immer gezwungen, sehr hohe Tarife zu erheben. Entsprechend war natürlich die Belastung der ohnehin sehr schwachen Volkswirtschaft dieses Gebirgskantons. Aehnlich, wenn im Ausmass auch nicht gleich ausgeprägt, liegen die Dinge bei anderen Bahnen.

Seit vielen Jahren, mit besonderem Nachdruck seit dem Jahre 1941, drängt der Kanton Graubünden auf den *Rückkauf der Rhätischen Bahnen* durch den Bund. Er macht geltend, dass dieser an Fläche grösste Schweizer Kanton ganze 19 km Bundesbahnen aufweist und sein gesamtes übriges Eisenbahnnetz von 400 km im grossen und ganzen aus den Mitteln des Kantons habe schaffen müssen. Mit seiner Eingabe vom Jahre 1941 weist der Kleine Rat des Kantons Graubünden darauf hin, dass Kanton und Gemeinden für die gegenwärtige Rhätische Bahn bis zum Zeitpunkt der Eingabe 141 Millionen Franken aufgewendet hätten. Gleichzeitig wird erklärt, dass der Durchschnitt der Steuereinnahmen des Kantons von 1921 bis 1941 5 Millionen im Jahr betragen habe. Es braucht wohl keine weiteren Erklärungen, um die Bedeutung des Eisenbahnproblems für diesen Kanton ins Licht zu rücken. Wohl ist seither eine *Sanierung* der Rhätischen Bahn eingetreten, und der Kanton ist im Rahmen des Privatbahnhilfegesetzes mit annähernd 40 Millionen Franken Bundesmitteln *entlastet* worden. Die Lage hat sich aber in den letzten Jahren wieder so *verschlimmert*, dass das Verstaatlichungsbegehren der Bündner zum eigentlichen *Notschrei* geworden ist. Sofern ein Rückkauf nicht in Frage kommt, so wird als Notmassnahme eine *Bundeshilfe* verlangt, um die Taxen herabsetzen und damit der bündnerischen Volkswirtschaft entgegenkommen zu können.

Die langjährigen und kategorischen Forderungen Graubündens, deren Berechtigung im Grunde genommen *niemand* ernsthaft bestreiten kann, hat im letzten Jahre aber auch anderen Begehren gerufen. Vor allem fordert der Kanton Bern für seine Bahnen die Gleichbehandlung. Es wird nicht anerkannt, dass Graubünden einen «Sonderfall» darstelle, und gefordert, dass eine Verstaatlichungsaktion auch die Lötschberggruppe und andere bernische Bahnen erfassen müsse, nachdem allerdings die Lötschbergbahn und die Berner Regierung der Verstaatlichung gegenüber noch vor wenigen Jahren die kalte Schulter gezeigt hatten. Darüber zu streiten, ob Graubünden ein «Sonderfall» sei, ist sicher müssig. Viel wichtiger wäre, dass sich die Beteiligten so rasch wie möglich *verständigen*

würden, um die Fragen, die sich stellen, in der *Reihenfolge ihrer Dringlichkeit* zu lösen. Dem bernischen Beispiel sind inzwischen andere Bahnen gefolgt, so dass zurzeit 16 Bahnen die Verstaatlichung verlangen. Es handelt sich dabei sowohl um Normalspur- als um Schmalspurbahnen. Viele der Linien, für die das Verstaatlichungsbegehren gestellt wird, sind sicher *nicht weniger wichtig* als zahlreiche Linien der fünf grossen Gesellschaften, die um die Jahrhundertwende an den Bund übergingen.

Die 16 Bahnen, von denen die Rede ist, besitzen ein Netz von 1322 km, wovon ungefähr die Hälfte normalspurig ist. Würden diese Verstaatlichungsbegehren verwirklicht, so würde das Netz der Bundesbahnen auf 4246 km steigen.

Die Verstaatlichung dieser Bahnen wird gefordert, weil sie für die betreffenden Kantone und Gemeinden eine Last darstellen; das heisst die Bahnen rentieren nicht. Nach dem Art. 19 des Bundesbahngesetzes vom Jahre 1944 soll die Verstaatlichung weiterer Linien von den Bundesbahnen *nur auf Grund des kommerziellen Wertes* durchgeführt werden. Wenn keine Rendite erzielt wird, so fehlt also auch der kommerzielle Wert. Es bleibt in diesem Falle nichts anderes übrig, als dass der Bund sich mit den Eigentümern über die Bedingungen der Uebernahme verständigt, um nachher die so erworbenen Bahnen den Bundesbahnen zum kommerziellen Wert abzutreten. Die Differenz hätte natürlich der Bund zu tragen. Wie gross angesichts des Verlaufes der Beratungen über die Bundesfinanzreform die Geneigtheit dazu besteht, ist hier nicht zu untersuchen.

Dass der Bund darüber im klaren ist, dass er seine Pflichten gegenüber den Bahnen, bzw. ihren gegenwärtigen Eigentümern, *noch nicht restlos* erfüllt hat, geht daraus hervor, dass ein vom Verfasser dieser Zeilen angeregtes Postulat vom Nationalrat angenommen und vom Bundesrat ohne Widerspruch entgegengenommen worden ist. Das Postulat wurde von der Kommission eingebracht, welche den neuen Bundesbeschluss über die ergänzende Privatbahnhilfe von 15 Millionen Franken vorbereitete. Es fordert, dass der Bundesrat über weitere Massnahmen zugunsten der Bahnen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, Bericht und Antrag stelle. Weiter wurde im Rahmen der Beratungen der Bundesfinanzreform eingehend über das Eisenbahnproblem gesprochen. Zu Entscheidungen kam es dabei allerdings nicht, wenn auch die moralische und politische Verpflichtung des Bundes, in dieser Sache ein mehreres zu tun, von keiner Seite bestritten wurde.

Wir stehen auf dem Standpunkt, dass der Bund den Privatbahnen, bzw. den betreffenden Kantonen, weiter entgegenkommen muss, als er das bis jetzt getan hat, auch wenn damit erhebliche finanzielle Aufwendungen notwendig sind.

Die ungleiche Behandlung der verschiedenen Landesgegenden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens muss einer *Ordnung höherer Gerechtigkeit* Platz machen. Indessen kommt man mit Schlagworten und mit Polemik in dieser Sache nicht weiter. Vor allem nützt es nichts, wenn sich die Bahnen nach altem Brauch *unter sich selbst* herumstreiten. Es ist der Sache auch nicht dienlich, wenn sie sich ängstlich davor hüten, in der wichtigen Angelegenheit etwa mit der Gewerkschaft des Personals, also dem Schweizerischen Eisenbahner-Verband, zusammenzuarbeiten. Sie beweisen damit nur, dass sie in solchen Dingen die Ewiggestrigen geblieben sind und im Gegensatz zu einigen anderen Zweigen der Wirtschaft, zum Beispiel zum Strassenverkehr, noch *nichts gelernt* haben.

Der sogenannte System-Zwiespalt wird bleiben, weil auch dann, wenn die 16 Bahnen, die in jüngster Zeit entsprechende Begehren stellen, verstaatlicht wären, immer noch rund 1500 km Privatbahnen bleiben. Diese Bahnen werden für die Verstaatlichung auf lange Zeit *nicht* in Frage kommen. Aber es ist nicht gesagt, dass die Organisation der verbleibenden Bahnen nicht besser sein könnte, als die bisherige Organisation der Privatbahnen ist. Wir haben schon vor mehr als 20 Jahren auf die Möglichkeit hingewiesen, die bestehenden schweizerischen Privatbahnen *in sechs bis acht Betriebsgruppen zusammenzufassen*. Das wäre organisatorisch ohne weiteres durchführbar und könnte *erst recht* verwirklicht werden, wenn die grösseren Betriebe verstaatlicht wären. Gewisse Vorteile wären damit sicher verbunden, wenn auch zuzugeben ist, dass sie *nicht entscheidend* sein könnten. Aber auch diese Verbesserung der Organisation würde in der Zukunft wohl wie in der Vergangenheit an den Widerständen des Kirchturms, das heisst an Schwierigkeiten lokalpolitischer und regionaler Art, scheitern.

Besonders ist aber darauf hinzuweisen, dass durch die Verstaatlichung der 16 Bahnen, die in neuester Zeit genannt worden sind, und die bessere Organisation der übrigbleibenden Privatbahnen die schweizerischen Verkehrsprobleme keineswegs gelöst wären.

Es würde damit den beteiligten Kantonen und Gemeinden geholfen, was *gerecht* wäre. Das aber wäre *mehr Finanz-* als Verkehrspolitik. Es wäre ein Stück Finanzausgleich zwischen dem Bund und den beteiligten Kantonen, wobei die sogenannten Privatbahnkantone ungefähr gleichgestellt würden wie die Kantone, die bei der grossen Verstaatlichungsaktion mehr Glück hatten, weil die Bahnen auf ihrem Gebiet einer der fünf grossen Gesellschaften gehörten.

Die Eisenbahnlast als solche aber würde durch eine Massnahme dieser Art *nicht* kleiner. Sie würde nur von einem Nagel an den

ändern gehängt, das heisst der Bund hätte sie den betroffenen Kantonen und Gemeinden abzunehmen.

Das *wirkliche Verkehrsproblem* unseres Landes aber, dessen Lösung volkswirtschaftlich dringend notwendig ist und das so grosse Schwierigkeiten bietet, liegt auf einer ganz anderen Ebene. Es ist *die vernünftige Koordination aller Verkehrsmittel*, die herbeigeführt werden muss und die jedes Verkehrsmittel an seinen Platz stellt.

Diese Hauptaufgabe der schweizerischen Verkehrspolitik darf nicht im Streit der Kantone und in der Rivalität der Landesgegenden um die Verstaatlichungsfragen untergehen, so wichtig diese Fragen an sich auch sind. Das *Hauptproblem* muss an *erster Stelle* bleiben, und zwar im Interesse aller Verkehrsmittel, vorab im Interesse aller Bahnen, gleichgültig, ob sie Staatsbahnen im Besitze des Bundes oder der Kantone oder, wie in einigen Ausnahmefällen, wirkliche Privatbahnen seien. (Schluss im Mai-Heft.)

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund zum 1. Mai 1950

Werkstätige in Stadt und Land!

Fünf Jahre nach Kriegsende harren die Völker noch immer vergebens der Früchte des Friedens.

Wohl wurden viele Ruinen weggeräumt, und wohl ist die Produktion in weiten, vom Kriege heimgesuchten Gebieten wieder in Gang gekommen; aber zugleich haben sich die Gegensätze unter den einstigen siegreichen Alliierten unheilvoll verschärft und legen sich lähmend auf alle Anstrengungen, die zum wirtschaftlichen Wiederaufbau der Welt unternommen werden.

Ein wachsender Teil der Produktion dient nicht der Hebung des Volkswohlstandes, sondern wird von neuen, immer gewaltigeren Kriegsrüstungen verschlungen. Gleichzeitig sind dem internationalen Warenaustausch durch die Zweiteilung der Welt in Ost und West neue grosse Hemmnisse entstanden, die dem Gedeihen der nationalen Wirtschaften abträglich sind. Noch immer besteht mit Deutschland, Oesterreich und Japan faktisch der Kriegszustand, was ständig gefährliche Reibungen zur Folge hat. Grund zu grössten Besorgnissen liefert sodann der gewaltige Strom von Flüchtlingen, der sich ohne Unterbruch von Ost nach West ergiesst und der den Ländern diesseits des eisernen Vorhangs die harte Aufgabe aufbürdet, für die Unglücklichen zu sorgen und ihnen neue Heimstätten und Arbeitsplätze zu schaffen.

Auch unser Land bleibt von diesen beunruhigenden Erscheinungen nicht unberührt. Mitten im Herzen Europas gelegen, bekommt