

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 17 (1937-1938)
Heft: 12

Artikel: Die Pensionskasse der Bundesbahnen und ihre Sanierungspolitik
[Schluss]
Autor: Mojonnier, Arthur
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-158370>

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: 29.04.2025

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

tiven Zusammenarbeit auch die Teilnehmer der gegen die Zusammenarbeit gerichteten Verträge seien. „In der Tat erstreben auch diese Mächte Zusammenarbeit, jedoch nur eine solche der einen gegen die anderen.“ Dieses trügerische Spiel ist zur Zeit noch nicht aufgegeben, scheint nun aber doch seinem Verfall entgegenzugehen.

Die Pensionskasse der Bundesbahnen und ihre Sanierungsproblematik.

Von **Arthur Mosonnier.**

II. (Schluß.)

In der Tat bedeutet die Fortdauer von Zuständen, wie wir sie zu schildern versuchten, für die Bundesfinanzen und für die Zukunft unseres Landes schließlich doch eine große Gefahr. Die Politik trägt dafür die Hauptverantwortung. Sie verschuldet die astronomischen Defizite, indem sie von Anfang an durch eine unsolide soziale Vermöhnungspolitik verhinderte, daß die Kassen streng statutengemäß geführt wurden. Politische Erwägungen, Rücksichten und Ängste haben eine rechtzeitige Anpassung der P. S. K. verunmöglicht und sind neuerdings am Werk, die notwendigen Maßnahmen zu hintertreiben. Hätte der Bund nicht schon längst Sonderbeiträge geleistet, die Defizite wären noch höher.

Die Ehe zwischen Pensionskassen und Staat kann nicht geschieden werden. Daher muß man mit aller Entschiedenheit wenigstens eine Trennung von Tisch und Bett fordern. Soll die Reorganisation endgültig sein und die Basis zu einer tatsächlichen Gesundung verbürgen, so müssen wir von der Politik

Unabhängige Kassen

mit scharf umrissener Verantwortlichkeit, mit klar überblickbarer Bilanz, mit Beschränkung auf ihre eigenen Mittel und jederzeitiger Anpassungsfähigkeit an die finanzielle Situation verlangen. Daher erachten wir die Tatsache, daß die Umordnung der Kassen ausschließlich von Leuten durchgeführt wird, die selbst an den Leistungen der Kasse interessiert sind, vom Standpunkt demokratischer Gesinnung für unrichtig und nachteilig. Es besteht die Gefahr einer Schein-Sanierung, und eine für den politischen Augenblick geschaffene, möglichst schmerzlose Behandlung ist naheliegend. Sie wäre aber wie ein schlecht plombierter Zahn, wo unter einer prächtigen Goldkrone der Fäulnis-Prozeß weitergeht.

Das Defizit ist gut ein Drittel des totalen Sanierungsbedarfes der Bundesbahn und damit ein wesentlicher Bestandteil der allgemeinen finanziellen Reorganisation. Die Sanierung muß daher gemeinsam mit dem

Neuaufbau des ganzen Finanzhaushaltes erfolgen. Pensionskasse und Bundesbahnen sind eine untrennbare

Reorganisations- und Sanierungseinheit.

Die Behörden haben diese Notwendigkeit eingesehen. Es ist jedoch an der Platz, sie in dieser Ansicht energisch zu bestärken.

Gesunde Rassen werden wir nur dann haben, wenn das Sanierungswerk entschlossen von der

Ausgaben Seite

her angepackt wird. Die bisherige Methode, zuerst die Ausgaben festzulegen, und nachher zulaufen des Unternehmens die Einnahmen anzupassen, oder wo das nicht mehr geht, ein Defizit aufzubauen, ist endgültig preiszugeben. Die Sanierungs-Richtlinien, die wir im folgenden entwickeln, entsprechen nach unserer Überzeugung der Auffassung jedes soliden, sozial denkenden Wirtschafters.

Die Verteilung des 720 Millionen-Defizits zwischen Bund und Personal war anfänglich vom Bundesrat so vorgesehen, daß das Personal rund einen Viertel hätte übernehmen sollen. Die Art und Weise, wie die Bundesbahner ihren Defizitanteil abtragen, sollte weniger in der Erhöhung der Prämien bestehen, denn hohe Prämien führen erfahrungsgemäß zu Lohnforderungen, als vielmehr in der

Reduktion der übersehten Renten.

Eine Rente, die anfänglich etwa auf 20 % angesetzt, bis zu einem Maximum von 60 % anstiege, ist immer sozial noch sehr vertretbar. Wir weisen in diesem Zusammenhang besonders darauf hin, daß das Gutachten Dumas-Cérenville zu denselben Schlußfolgerungen kommt, und betonen, daß es im Einzelnen nicht so wichtig ist, wie man die Rentenleistungen herabsetzt, sondern daß man sie ausreichend reduziert. Wie der Bund die 480—500 verbleibenden Millionen übernimmt, können wir hier nicht auseinanderlegen. Wir wiederholen nur: die Abwälzung dieser Riesenschuld auf die Allgemeinheit hat eine Voraussetzung, nämlich, daß das große Opfer wirklich seinen Zweck erreicht. Wir fordern eine Reorganisation, die eine Wiederholung ähnlicher Situationen wie der heutigen ein für alle mal verunmöglicht. Der Sanierungsbandwurm soll endlich beseitigt werden. Es muß reiner Tisch gemacht werden. Neue Defizite dürfen nicht mehr entstehen. Deshalb ist die

totale Jahresbelastung

der S. B. B. für soziale Zwecke nach oben zu begrenzen, indem man bestimmt, daß die ganze Jahresaufwendung, die Prämienbeiträge der Bahnen zuzüglich der jährlichen Amortisations-Quote am Defizitanteil ohne die Personalbeiträge einen festgesetzten Prozentsatz der Besoldungssumme, z. B. 15—20 %, nicht überschreiten dürfen.

Die zukünftige Anpassungsfähigkeit der Kasse ist fernerhin zu sichern. Sollten die fixierten Ansätze überschritten werden und neue Fehlbeträge entstehen, so wären sie automatisch durch eine Statutenrevision zu beseitigen. Dabei halten wir die ausdrückliche Bestimmung für unerlässlich, daß in Zukunft keinerlei Mehrbelastung der Bahnen oder des Bundes entstehen darf.

Diese Richtlinien sind keine Theorie. Sie weisen einen tatsächlich gangbaren Weg, den die Privatwirtschaft längst beschritten hat. Solide Fürsorge-Einrichtungen liegen letztlich im Interesse des Personals, das von den Folgen notleidender Bundesfinanzen am schärfsten betroffen würde. Was wir verlangen, hält auch vom sozialen Standpunkt aus jeder ehrlichen Kritik stand. Es ist sogar, weil auf solider Basis errichtet, sozialer als eine übersteigerte Fürsorge-Politik, die sich auf lange Sicht rächen muß. Wir hoffen, daß die politischen Verhältnisse eine richtige Regelung nicht als Utopie erscheinen lassen.

Demgegenüber überluden die im Jahre 1937 veröffentlichten

Sanierungs-Vorschläge des Bundesrates

dem Personal einen Viertel der Kosten. Sie verlangten von ihm die Leistung von 158 Millionen Franken. Die Personalbeiträge sollten von $6\frac{1}{4}$ % auf 7 % erhöht und die Höchstrenten von 75 % auf 65 % herabgesetzt, die laufenden Renten einheitlich um 10 % gekürzt werden. Besonders wichtig aber war, daß der bundesrätliche Vorschlag unter Ausnützung einer in den Statuten vorhandenen Möglichkeit für das neue Personal eine eigene, selbstständige Kasse vorsah mit einer oberen Rentengrenze von 60 % und Halbierung der Kosten. Künftige Defizite wollte man gemeinsam decken, Gewinne jedoch einseitig den Versicherten zugute halten. Die Regelung für das neue Personal wäre sehr gut gewesen. Sie hätte wenigstens für diese Gruppe eine gesunde Basis und für eine weitere Zukunft eine allmähliche Besserung herbeigeführt.

Die Personalverbände haben das bundesrätliche Projekt von Anfang an als unannehmbar und äußerst unsozial bekämpft. Immerhin anerkannten sie das Gutachten Schärtlin-Dumas-Cérenville und erklärten sich angesichts der Tatsachen unter grundsätzlicher Wahrung des Rechtsanspruchs zu einem freiwilligen Opfer bereit, da man sie statutengemäß zu keiner Konzession verpflichten könne. Der Eisenbahnerverband machte einen

Gegenvorschlag.

Das Personal wollte einen Achtel der Kosten übernehmen, also 87 Millionen. Man willigte nur in eine Rentenkürzung bis 70 % ein. Die laufenden Renten hätten keine Kürzung mehr erfahren dürfen, da man sie bereits um 5 % herabgemindert hatte. Wie vorauszusehen, wehrte man sich aus politischen Erwägungen gegen die Sonderkasse für das neue Personal, was eine Spaltung in stark privilegierte und weniger stark privilegierte Eisenbahner gebracht hätte. Man leistete also dem bundesrätlichen

Sanierungsplan in seinen wesentlichsten Punkten energisch und erfolgreich Widerstand.

In dieser gespannten Situation verlief die Bürgenstock-Sitzung der nationalrätlichen Kommission über die Bundesbahn-Sanierung im Sommer 1937 wenig erfreulich, obwohl es der gewerkschaftlichen, von einigen bürgerlichen Politikern unterstützten Opposition nicht gelang, den umstrittenen Personal-Artikel im neuen Bundesbahn-Gesetz zu Fall zu bringen. Auch das Renten-Maximum von 65 % blieb bestehen. Leider wurden diese wichtigen Entscheidungen infolge der bürgerlichen Uneinigkeit so knapp gefällt, daß für die Personalvertreter keine Veranlassung vorlag, die Hoffnung aufzugeben, und anderseits die Regierung die Aussichten für ihr Projekt zusehends schwinden sah. So gingen denn aus der prekären Situation nach der Bürgenstock-Sitzung die sogenannten

Einigungsvorschläge

hervor. Die im Dezember 1937 in Zürich tagende nationalrätliche Kommission hätte dazu Stellung nehmen sollen. Sie beweisen, daß man auf Seiten der Personal-Verbände nicht erfolglos weitergearbeitet hat. Sie bilden das Ergebnis von Verhandlungen zwischen den nächstbeteiligten, der General-Direktion und der Personal-Gewerkschaft. Der Bundesrat hat diese Vorschläge wie übrigens auch das Personal wegen der Stellungnahme zum Personal-Artikel ohne Verbindlichkeit als Vergleichs-Basis angenommen. Danach ist das Personal mit einer Lastenübernahme von einem Sechstel der Kosten oder 120 Millionen einverstanden, nachdem es ursprünglich dem vom Bundesrat geforderten Viertel gegenüber nur einen Achtel hatte zugestehen wollen. Davon stehen allerdings nur 100 Millionen sicher. 20 Millionen müßten erst durch eine vorläufig noch sehr in der Luft hängende, jährliche Lohnverminderung realisiert werden. Das würde einen Besoldungsabbau von 7 Millionen im Jahr bedingen. Im Hinblick auf die Lohnkampf-Tendenzen in der Eisenbahner-Presse erscheint seine Verwirklichung sehr fraglich. Die Prämienbeiträge des Personals sollen 7 % betragen, eine Erhöhung, die wir aus lohnpolitischen Gründen als unwünschbar bezeichneten.

Die Höchstrenten wurden wieder auf 70 % erhöht, wie es der ursprüngliche Personalvorschlag gefordert hatte. Das geschah gegen den Entscheid auf dem Bürgenstock. Diese Rentenkürzung ist absolut unzureichend. Sie ist überdies geeignet, die Öffentlichkeit irre zu führen. Die 70 % werden auf den Bruttolohn berechnet. Maßstab und Niveau des Lohnes für die Lohnbezüger ist jedoch der ausbezahlte Barlohn. Auf diese reale Lohnbasis hin berechnet, würde das Personal nach dem Verständigungsvorschlag immer noch eine Rente von 75 % beziehen.

Die laufenden Renten sollen durchschnittlich um 5 % gesenkt werden, der Abbau sieht eine Abstufung vor, sodaß die höheren Pensionen mehr, die niedrigeren weniger gekürzt würden. Das Prinzip einer progressiven

Reduktion ist immer wieder vertreten worden. Es äußert sich auch in einer Reihe von Anträgen in der nationalrätlichen Kommission. Hierzu gehört die Anregung, die Höchstrenten nach Verdienst zu staffeln, d. h. den niedrigen Stufen 70 %, den höheren 65 % zu geben. Der undurchführbare Vorschlag, die Versicherungsbeiträge nach Verdienststufen zu steigern, oder die Idee von einem oberen Renten=Maximum kommen in das gleiche Kapitel. Der Geist dieser Anträge, die Methode des Renten=Abbaus im Einigungsvorschlag, sind in ihrer Tendenz gefährlich. Sie verletzen den Versicherungsgrundsatz, die Billigkeit, indem sie aus der Versicherung eine Fürsorgeeinrichtung machen und gegen die qualifizierten Angestellten=Kategorien einen unsichtbaren Lohnabbau, eine Sonderbesteuerung durchführen wollen. Solchen

kommunistischen Ribellierungs=Tendenzen

dieser qualitätsfeindlichen Politik muß in den Anfängen Halt geboten werden. Weiterhin fehlt den Einigungsvorschlägen jede Zukunftsgarantie. Sie äußern sich dahin, daß bei erneutem Ansteigen der Fehlbeträge eine Statutenänderung vorzunehmen sei, wozu die Versicherten und Pensionierten in a n g e m e s s e n e r W e i s e beizutragen haben. Man kann sich nach bisherigen Erfahrungen leicht ausmalen, was dieses Kautschukwort „angemessen“ bedeutet, wie es gegebenenfalls in der politischen Diskussion zerlaut würde. Eine derartige Regelung beläßt alle bisherigen wichtigen Mängel. Auch die Frage der Zinsgarantie gibt zu Bedenken Anlaß. Kann gegenüber den in allen bisherigen Sanierungsvorschlägen verbürgten 4% auf die Dauer nur ein Zins von 3½ % oder gar 3 % bezahlt werden, so macht das für ein Deckungs=Kapital von 1 Milliarde einen Zinsgarantie=Zuschuß oder eine Mehrbelastung von jährlich 5 bzw. 10 Millionen aus.

Die finanzielle Tragweite

der Einigungslösung würde das Defizit vom Personal aus um 120 Millionen verringern. Der Bund übernehme einen gesetzlich festgelegten Beitrag von 180 Millionen. Den Bahnen verbliebe ein Rest von 420 Millionen, den sie in zwei Generationen, d. h. in 60 Jahren zu tilgen hätten. Die Verwaltung müßte, alles zusammen genommen, jährlich ungefähr 31 Millionen aufwenden. Dazu kämen die Zinsgarantie und die eventuellen Deckungslasten an weiteren Fehlbeträgen. Das ist wahrlich kein solides Finanzgebaren. Denn — die 420 Millionen, welche die Bahnen übernehmen, lasten angesichts der Tatsache, daß der Bund den S. B. B. ein Dotations=Kapital von 700 bis 800 Millionen übergibt, und das diese praktisch kaum je verzinsen werden, wiederum auf der Allgemeinheit. Schließlich müssen auch diese 420 Millionen vom Volksvermögen, von den Bahnbenützern getilgt werden. Die Einigungsvorschläge brächten

eine Scheinsanierung.

Die Regierung hat die Staatsinteressen wiederum schlecht gewahrt und

steht gegenüber den zielbewußten Anwälten der Personalgewerkschaft in der Defensive. Was hier vorgeschlagen wird, ist absolut ungenügend, und es bleibt unverständlich, wie man ein solches Einigungsprojekt vor die Öffentlichkeit bringen konnte. Man hat vor den Verbänden kapituliert. Der Bundesrat ist der nationalrätlichen Kommission, die am Rentenmaximum von 65 % festgehalten hatte, in den Rücken gefallen, als er sich dem Vorschlag der 70 % igen Renten anschloß.

Noch eine andere wesentliche Sanierungsmaßnahme ist in der Verjüngung verschwunden: die selbständige Kasse für das neue Personal. Man hat darauf verzichtet, von einer wichtigen Abänderungsmöglichkeit Gebrauch zu machen. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, man sei auf dem besten Weg, das Personal um jeden Preis, selbst um den Preis einer richtigen Sanierung, wohl zu stimmen. Die Politik begünstigt illusorische Maßnahmen und schiebt die Angelegenheit auf tote Geleise.

Eingehend werden technische Fragen besprochen, aber vorwiegend vom Standpunkt der Opportunität. Dahin zählen wir die Meinungsverschiedenheiten über das Kapitaldeckungs- oder Umlageverfahren. Man lasse sich durch keinerlei Spiegelfechtereien den Blick vernebeln. Mit dem Gutachten, nach solider Geschäftsauffassung, ist am System der Kapitaldeckung festzuhalten. Die heutige Kassen-Misere hat sich ja nicht zuletzt damit entwickelt, daß man nicht mehr streng am Kapital-Deckungsverfahren festgehalten hat. Das Umlageverfahren verhindert eine unabhängige, übersichtliche Kassenführung; es erschwert die Abgrenzung der Kasse von den Staatsfinanzen und führt in dieser Richtung zu ungünstigen Verquickungen. Eine scheinbare Augenblicksentlastung geht einfach auf Kosten der Zukunft, d. h. der jüngeren Generationen und muß wegen ihrer politischen Folgen abgelehnt werden. Überhaupt ist die Diskussion über Kassen-Systeme unabträglich. Das Wesentliche ist die durchgreifende Sanierung. Der zuverlässige Maßstab dafür ist die ausreichende Herabsetzung der Kassenleistungen. Bezeichnend für die Situation sind die

Worte des Bundesrates,

die dem Einigungsvorschlag für die Kommission im Dezember 1937 mitgegeben wurden. Dort heißt es wörtlich: „Der Bundesrat geht von der Erwägung aus, damit (mit den Einigungsvorschlägen) dem Personal einmal mehr ein Entgegenkommen zu zeigen und eine Verständigungsmöglichkeit nicht von der Hand zu weisen, was in Personalkreisen der Auffassung Vorschub leisten könnte, als ob der Bundesrat nicht volles Verständnis für eine annehmbare Verständigung besäße. Er hofft denn auch mit der Zustimmung zum Verständigungsvorschlag nicht zuletzt die Wege für die Verwirklichung der finanziellen Reorganisation unserer Staatsbahn zu ebnen, aber auch auf das Verständnis, auf die Einsicht und das Entgegenkommen des Personals zählen zu können, wenn es gilt, nach Ablauf des Notrechts seine Bezüge auf dauerhafter Grundlage zu ordnen.“

Wir stellen die Gegenfrage: Hat die bisherige, nachgiebige Politik die Resultate gezeitigt, die den Bundesrat berechtigten, sich in Hoffnungen zu wiegen; hat man damit wirkliche Loyalität erwirkt? Wir zweifeln daran. Jedenfalls müßte sich die Regierung das Entgegenkommen so zuverlässig dokumentieren lassen, wie es seinerzeit die Personalverbände bei der Promesse Comtesse getan haben.

Die politische Situation,

die für die Bundesbahn- und Pensionskassen-Sanierung ausschlaggebend ist, stimmt nicht zuversichtlich. Die bürgerliche Linie ist unsicher, uneinheitlich und ohne Schlagkraft. Man sucht nach Gelegenheitslösungen und lautlosen Hintertüren, anstatt das zu vertreten, was man im Grunde als das Richtige längst schon erkannt hat. Man hat oft gesagt, Politik sei die Kunst des Möglichen. Man muß sich davon hüten, diesen Satz zur Schutzmaske seiner Willensschwäche zu benützen. Bismarck hat diesen Ausdruck geprägt. Die ihn nachsagen, sind meistens keine „Bismarcke“; darin liegt der Unterschied.

Die Personalverbände ihrerseits stehen geschlossen da und wissen genau, was sie wollen. Sie haben einen Großkampf angesagt und ihre Sprache nimmt sich gegenüber dem bundesrätlichen Pastoralen weniger friedlich aus. „Ein Gesetz,“ so heißt es im Eisenbahner, „das die Personalartikel enthält, müßte von uns mit aller Schärfe bekämpft werden.“ Man ist seiner Sache sehr sicher, sonst könnte man nicht über die Bürgenstock-Sitzung schreiben: „Für unsere Organisation bestand kein Anlaß, zu weiteren Verhandlungen die Initiative zu ergreifen. Das umso weniger, als unsere Position in Fragen der Personalartikel durch den Entscheid auf dem Bürgenstock gestärkt worden war. Es lag am Bundesrat, zu zeigen, ob er zu einer Verständigung bereit sei.“ Wir sehen, es tönt nicht immer aus dem Wald, wie man hineinruft.

Die Verantwortung

liegt nunmehr bei den Kommissionen und den Räten. Wir müssen hoffen, daß man diesen neuen, unhaltbaren Kompromiß klar und deutlich verwirft. Wir brauchen heute Volksvertreter, die gewillt sind, so zu handeln, als rechneten sie nicht mit ihrer Wiederwahl. Einwandfreie Lösungen sind mit Rücksicht auf das Volkswohl, die Privatwirtschaft, das schweizerische Sparkapital unerläßlich. Der Staat muß bei uns in seiner Finanzmoral vorbildlich sein. Zweierlei Moral untergräbt das demokratische Rechtsgefühl.

Vor allem hat das Personal das größte Interesse an richtigen Reorganisationen, an gesunden Pensionskassen- und Bahnfinanzen. Es wäre ein folgenschwerer Irrtum, wenn man in diesen Kreisen die Staatsmittel für unerschöpflich hielte. Man darf keine Aufklärungsarbeit scheuen, um in breiten Volkskreisen die sachlich richtige Auffassung durchzusetzen. Rein

Mensch denkt an eine unsoziale Behandlung der Staatsbeamten. Niemand mißgönnt ihnen, was ihnen zukommt, und wir sind überzeugt, daß sie Verständnis für das Wohl des Volkes haben und als richtige Schweizer einen notwendigen Verzicht leisten. Wer aber mit falschen Phrasen das Streben nach endgültigen Lösungen als einen Angriff auf die Werktätigen brandmarkt, verleitet das Volk. Die Broschüre des Förderativverbandes unter dem Titel: „Mit dem Volk oder gegen das Volk“ nennt die Entrechtung der Eisenbahner, die kein Vernünftiger beabsichtigt, den Auftakt zur Unterdrückung staatsbürgerlicher Freiheiten. Man kämpft hier mit einer sozialen Lüge um die Solidarität der Massen.

Unsere Demokratie fordert gebieterisch eine andere Lösung als jene, die sich nach den Einigungsvorschlägen am politischen Horizont abzeichnet. Jeder einsichtige Bürger wird verstehen, daß das Mißlingen einer konstruktiven Sanierung unserem Land neue finanzielle Erschütterungen bringen muß. Man vergegenwärtige sich bei der Behandlung der Pensionskassen-sanierung, daß daneben noch die eidgenössische Versicherungskasse mit einem Fehlbetrag von mehr als 435 Millionen saniert werden muß. Die Probleme liegen hier genau gleich, die Schwierigkeiten sind dieselben.

Außerdem müssen wir die Landwirtschaft entschulden; dem Staatskredit droht der Angriff von Seiten der sozialistischen Arbeitsbeschaffungs-Initiative. Alle diese Vorgänge enthalten die Gefahr eines fortschreitenden

Staatssozialismus.

Wer in der Privatwirtschaft arbeitet, wem an seiner und seiner Nachkommen Unabhängigkeit etwas gelegen ist, wer seine staatsbürgerlichen Entscheidungen uneigennützig und auf lange Sicht treffen kann, der hat allen Anlaß, in Sachen Bundesbahnen und Pensionskassen auf seinem Posten zu stehen. Wir sind überzeugt, daß bei einer Initiative gegen die übersehten Leistungen staatlicher Pensionskassen das schweizerische Volk einer Vorlage im Stile der Einigungsvorschläge nicht zustimmen würde. Vorläufig vertrauen wir auf unsere Räte, daß sie bei jeder Einzelfrage sich für das Ganze einsetzen. Was sich hier abspielt, geht jeden Schweizer an, jeder helfe mit an der Erarbeitung einer einheitlichen sachlichen bürgerlichen Meinung. Denn wenn die Räte nicht richtig befinden, dann entscheidet das Volk.