Die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen

Vortrag

des Herrn Dr. A. Schrafl, Präsidenten der Generaldirektion der SBB, Bern,
in der Statistisch-volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Basel am 14. Januar 1935

Inhalt

	Seite		Seite
Einleitung	32	b) Die Automobilkonkurrenz	44
a) Die Sünden vergangener Zeit	36	c) Die allgemeine Weltkrise	45

Einleitung

Als mich der Vorstand Ihrer Gesellschaft im letzten Sommer um einen Vortrag über die Sanierung der Bundesbahnen bat, habe ich mit Freuden zugesagt, weil ich weiss, dass in Ihrem Kreise derartige Fragen mit Ernst und Sachlichkeit behandelt werden und ich mir daher kaum ein günstigeres Auditorium denken kann, um meine Auffassungen über das mir so naheliegende Thema auseinanderzusetzen. Seit jener Zeit ist aber so viel über die unglücklichen Bundesbahnen geredet und geschrieben worden, fast zum Überdross der Bevölkerung so viel Kritisches und Unerfreuliches, dass ich fürchte, Ihnen heute nur wenig Neues sagen zu können und kaum in der Lage sein werde, Ihnen einen angenehmen und interessanten Abend zu bereiten. Ich muss daher von vornherein um Ihre Nachsicht bitten. Es gehört eben auch zu den Krisenerscheinungen, dass man sich heute viel mehr als früher mit unerfreulichen wirtschaftlichen Problemen befassen muss, unter denen die Lage der Bundesbahnen eine sehr wichtige, aber — ich möchte fast sagen leider — nicht die wichtigste Rolle spielt. Es handelt sich dabei nur um eine Teilerscheinung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage unseres Landes, die als Ganzes darniederliegt.

Nachdem der Krieg den Bundesbahnen schwere Verluste gebracht hatte, war wieder eine Reihe besserer Jahre gefolgt. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1928 hatte z. B. mit 18 Millionen, diejenige des Jahres 1929 mit 15 Millionen Einnahmenüberschuss abgeschlossen. Im Jahre 1930 war aber dieser Aktivsaldo auf 1,6 Millionen zusammenschmolzen und nun folgten Jahre mit grossen Defiziten:

1931	10	Millionen
1932	49,8	»
1933	48,8	» und
1934 voraussichtlich	42	» infolge des Ab-

baues der Gehalte und Löhne um etwa 8 Millionen. Im Voranschlag für das Jahr 1935 ist wieder ein Defizit von 50 Millionen vorgesehen, und so wie die Dinge

gegenwärtig liegen, ist zu befürchten, dass diese jährlichen Verluste von rund 50 Millionen andauern werden, um so mehr, als bei der heutigen Ordnung diese Verluste nur durch neue Anleihen gedeckt werden können, wodurch sich die Zinsenlast um jährlich 2 Millionen vermehrt. Die ungünstige Entwicklung unseres staatlichen Eisenbahnunternehmens bereitet den verantwortlichen Behörden ernste Sorgen, und da es sich um öffentliches Gut handelt, nimmt die ganze Bevölkerung an diesen Sorgen Anteil und, wie es in solchen Fällen immer zu geschehen pflegt, setzt auch die öffentliche Kritik in verstärktem Masse ein. Diese vergisst bekanntlich sehr leicht Vergangenes, findet nachträglich, man hätte vieles anders machen sollen, sie sucht nach dem Schuldigen und schreckt nicht vor Übertreibungen, unbewussten und sogar bewussten Fehlurteilen zurück, und doch haben wir heute mehr denn je allen Grund, das Urteil, das wir in unseren wirtschaftlichen Fragen fällen, sorgfältig zu prüfen und uns nicht durch blosser Neigungen und Gewohnheiten beeinflussen zu lassen. Auch aus diesem Grunde ist es mir sehr wertvoll, dass ich Gelegenheit erhielt, heute Abend vor Ihnen über unsere Bundesbahnen zu sprechen.

Der Nestor unter unsern schweizerischen Staatsmännern und Staatsrechtslehrern, Ihr hochverdienter Mitbürger Herr Prof. Paul Speiser, der die Entstehung der Bundesbahnen und deren Entwicklung von Anfang an aus nächster Nähe miterlebte, hat im Jahre 1929 vor diesem Kreise einen sehr interessanten Vortrag über die Vorgänge in der Zeit des Eisenbahnrückkaufes gehalten. Er erinnerte dabei einleitend daran, dass die Bahnen auch unter dem Privatbahnsystem sehr schwere Zeiten durchzumachen hatten. Nach seinen Ausführungen war in der zweiten Hälfte der 70er Jahre die Zentralbahn in schwierigen Finanzverhältnissen, die Nordostbahn dem Bankrotte nahe, die Bern-Luzern-Bahn im Falliment, die Nationalbahn in den letzten Zügen, und die Gotthardbahn hatte sich von den Missrechnungen ihres Voranschlages noch nicht erholt. Gleichzeitig und wohl gerade deshalb hatten die Eisenbahnverwaltungen im ganzen Lande jegliche Popularität eingebüsst. Was wir heute bei den Bundesbahnen erleben, ist demnach für unser Land nicht eine ganz neue, noch nie dagewesene Erscheinung.

Und wenn wir über die Grenzen unseres Landes blicken, können wir uns davon überzeugen, dass die Lage unserer Bundesbahnen und diejenige der Eisenbahnen unseres Landes überhaupt nicht schlechter ist als die Lage der Bahnen anderer Länder. In den beiden letzten Jahren haben alle grösseren europäischen Bahnen mit Verlust gearbeitet. Im Jahre 1933 betrug das Defizit der SBB bekanntlich rund 49 Millionen; die Deutsche Reichsbahn hatte, in Schweizerfranken umgerechnet, einen Verlust von 600 Millionen, die französischen Grands Réseaux einen Verlust von 800 Millionen, die italienischen Bahnen von 200 Millionen Schweizerfranken usw. Die Gesamtausgaben überschritten im Jahre 1933 die Einnahmen:

bei den SBB	um 14 %
bei der Deutschen Reichsbahn	» 16 %
bei den italienischen Staatsbahnen	» 24 % und
bei den französischen Grands Réseaux sogar	um 35 %

Besser als die SBB haben in dieser Hinsicht nur die belgischen Bahnen und einige englische Bahnen abgeschlossen, bei denen die Ausgaben die Einnahmen nur um 5 % überschritten. Im Jahre 1934 ist bei den Schweizerischen Bundesbahnen eine bescheidene Besserung eingetreten, die in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, dass im Zusammenhang mit dem eidgenössischen Finanzprogramm vom Oktober 1933 ein bescheidener Besoldungsabbau durchgeführt wurde, durch den die Betriebsausgaben um rund 8 Millionen gesenkt werden konnten. Die Transporteinnahmen hatten sich in der ersten Hälfte des Jahres gegenüber dem Vorjahr um 4 Millionen oder 2,6 % erhöht. In der zweiten Hälfte des Jahres blieben sie aber um 8 Millionen gegenüber dem Vorjahr zurück. Sie werden daher für das ganze Jahr 1934 um 1,2 % geringer sein als im Vorjahre. Bei den französischen Grands Réseaux haben die Einnahmen im Jahre 1934 gegenüber dem Vorjahr um 4,1 %, bei den belgischen Bahnen um 3,2 %, bei den italienischen Bahnen um 5,7 % und bei den holländischen Bahnen sogar um 10,7% abgenommen, während die grossen englischen Bahnen und die Deutsche Reichsbahn den Tiefpunkt bereits überschritten zu haben scheinen. Die Deutsche Reichsbahn hatte eine Vermehrung der Einnahmen von 8 % im Personenverkehr und von 19 % im Güterverkehr, im ganzen um 15 % zu verzeichnen. Dass auch die Schweizerischen Bundesbahnen den Tiefpunkt ihrer Einnahmen erreicht haben, halte ich allerdings nicht für wahrscheinlich.

Die Feststellung, dass die Bahnen aller Länder schwer unter der allgemeinen Wirtschaftskrise gelitten haben, ist nur ein schwacher Trost. Sie zeigt lediglich, dass es im wesentlichen äussere Umstände sind, die die schlimme Lage der Eisenbahnen verursacht haben, dass es sich um eine Welterscheinung handelt, die alle Bahnen traf, gleichgültig, ob es sich um Privatbahnen oder Staatsbahnen handelt. Immerhin muss in diesem Zusammenhang auf eine Besonderheit in den Verhältnissen unserer Bundesbahnen hingewiesen werden, eine Besonderheit, wie man ihr sonst bei kaum einer andern Bahn der Welt begegnet. Die SBB haben während der ganzen Kriegszeit und seither die vollen Zinsen ihres gesamten Anlagekapitals bezahlt, ohne dass ihnen der Staat anders als durch die Anleihsengarantie zu Hilfe gekommen wäre. Die 60 Millionen, die der Bund als Beitrag an die beschleunigte Elektrifizierung leistete, und die 35 Millionen, die die Bundesbahnen als viel zu kleine Abfindung für die Kriegslasten und -leistungen erhielten, können nicht als staatliche Hilfe angesprochen werden, da ihnen viel grössere Gegenleistungen der Bahnverwaltung gegenüberstehen. Im Jahre 1934 brauchten die Bundesbahnen nicht weniger als 37 % ihrer Transporteinnahmen zur Deckung ihrer Zinsenlast. Dieser Prozentsatz ist in den letzten Jahren namentlich infolge des Rückganges der Transporteinnahmen von 27 % im Jahre 1929 auf 37 % im Jahre 1934 angewachsen. Im Gegensatz dazu hat bei den meisten ausländischen Bahnen infolge der Inflation oder auf anderem Wege eine starke Kapitalentlastung stattgefunden. In Italien z. B. stellt der Staat seiner Eisenbahnverwaltung die Bahnanlagen zur Verfügung, ohne einen Zins dafür zu beanspruchen. Die italienischen Staatsbahnen brauchen schon infolgedessen 37 % weniger Transporteinnahmen als die Bundesbahnen. In dieser Tatsache liegt ein wesentlicher Grund, warum die Tarife der ausländischen

Bahnen niedriger sein können als die unsrigen, und trotz dieser Tatsache überschritten, wie ich Ihnen gesagt habe, im Jahre 1933 bei den italienischen Staatsbahnen die Ausgaben die Einnahmen um 24 %, bei den Bundesbahnen jedoch nur um 14 %.

Hält man sich diese Tatsachen vor Augen, so wird man sich unwillkürlich sagen, dass es mit der Finanzlage unserer Bundesbahnen zwar herzlich schlecht steht, dass aber hieran nicht, wie man manchenorts glaubt oder wenigstens glauben machen will, ihre Handlungsweise oder ihre Betriebsorganisation, sondern vielmehr ihr finanzieller Aufbau, ihre konstitutionellen Grundlagen, die Automobilkonkurrenz und die Krise schuld sind.

Man begegnet nicht selten der Ansicht, dass die grosse Zinsenlast der Bundesbahnen hauptsächlich darauf zurückzuführen sei, dass man das Netz üppig ausgebaut, in Bahnhofbauten Luxus getrieben und namentlich den Nebenlinien zuviel Aufmerksamkeit schenkte. Es wäre nicht uninteressant, diese Behauptung näher zu prüfen. Die Zeit reicht hiezu heute Abend leider nicht aus. Man darf nicht vergessen, dass unser Land ein Gebirgsland ist, in welchem der Bahnbau die Herstellung kostspieliger Brücken und Tunnels erfordert, dass sich die in der Regel teuren Stationen bei uns rascher folgen als in andern Ländern, dass ein grosser Teil unserer Bahnen elektrifiziert ist und dass schon deshalb die Anlagekosten höher sein müssen als in andern Staaten. Die Aufwendungen für die Bahnhofgebäude spielen im Verhältnis zu den übrigen Anlagekosten eine sehr geringe Rolle. Leider besitzt unser Eisenbahnnetz im Vergleich zu den Netzen anderer Staaten verhältnismässig wenig zweispurige Linien, was die Einführung des sogenannten Leichtverkehrs erschwert.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen muss man unterscheiden zwischen Schuldkapital und Anlagekapital. Ende 1933 entfielen auf den Kilometer des Bundesbahnnetzes an Schuldkapital 1.059.000 Fr. an Anlagekapital 927.800 Fr. Das Schuldkapital ist grösser als das Anlagekapital, weil auch die Betriebsverluste durch Anleihen gedeckt werden mussten. Bei der Berner Alpenbahngesellschaft, zu der neben den Stammlinien auch die Strecken Bern-Schwarzenburg, Erlenbach-Zweisimmen, Bern-Thun über Belp, Spiez-Erlenbach und Bern-Neuenburg gehören, die zwar elektrifiziert, aber fast durchwegs einspurig sind und keine grossen Bahnhöfe besitzen, beträgt das Anlagekapital pro km 1.013.800 Fr. also 86.000 Fr. mehr als bei den SBB.

Bringt man bei den SBB zu Vergleichszwecken die Elektrifizierung in Abzug, so beträgt das Anlagekapital pro km noch 750.000 Fr. bei den englischen Hauptbahnen erreicht das unabgewertete Anlagekapital pro km den Betrag von 930.000 Fr. und bei der Deutschen Reichsbahn 613.000 Fr.

Diese Überlegungen seien meinen weitem Ausführungen nur im Interesse einer richtigen Würdigung der Sachlage vorausgeschickt. Sie entbinden uns nicht der Aufgabe, den Ursachen der heutigen unerfreulichen Finanzlage des Unternehmens nachzugehen und festzustellen, wo Fehler begangen worden sind oder bestehen und welche Folgerungen daraus abgeleitet werden müssen. Lassen Sie uns daher zu den Ursachen der heutigen Lage des Unternehmens

im einzelnen übergehen, die ich, um eine leichtere Übersicht zu gewinnen und ohne vollständig sein zu können, einteilen möchte in:

- a) Sünden vergangener Zeit,
- b) die Automobilkonkurrenz und
- c) die allgemeine Weltkrise.

a) Die Sünden vergangener Zeit

Der Titel dieses Abschnittes zwingt dazu, daran zu erinnern, dass es bekanntlich nachträglich leicht ist, zu sagen, was man anders hätte machen sollen. Ich muss von vornherein erklären, dass es mir fern liegt, in diesem Zusammenhang Vorwürfe zu erheben gegen diejenigen, die im Lauf der Jahre in das Schicksal der Bundesbahnen eingegriffen haben. Sie waren sicherlich alle und stets vom besten Willen beseelt, und wenn trotzdem Fehler begangen wurden, so hängt dies eben mit der unabänderlichen Tatsache zusammen, dass Irren menschlich ist.

Die Verstaatlichung rechne ich nicht zu den Sünden der Vergangenheit. Wer den erwähnten Vortrag von Professor Speiser über die Vorgänge zur Zeit des Eisenbahnrückkaufes gehört hat oder nachliest, wird nicht mehr darüber im Zweifel sein, dass sich der Rückkauf seinerzeit aufdrängte. Das Volk hat ihm mit 386.000 gegen 182.000 Stimmen beigepflichtet und wenn dies damals nicht geschehen wäre, so wäre sicherlich der Gedanke der Verstaatlichung nie zur Ruhe gekommen. Bei Ausbruch des Krieges wäre der Bund gezwungen gewesen, die Bahnen unter seine Fittiche zu nehmen, und ob er auf diese Weise finanziell ein besseres Geschäft gemacht hätte, ist sehr fraglich. Wie dem aber auch sei, wir müssen mit der vollendeten Tatsache rechnen und wollen uns, schon mit Rücksicht auf unsere Zeit, nicht in Spekulationen darüber verlieren, was geschehen wäre und wie die Zustände wären, wenn man die Bahnen nicht verstaatlicht hätte. Nicht verhehlen will ich, dass ich eine nachträgliche Entstaatlichung für verfehlt und die dahinzielenden Bestrebungen für praktisch aussichtslos betrachte.

Viel fruchtbarer ist es meiner Meinung nach, sich darüber Rechenschaft zu geben, was mit den SBB unter den gegebenen Verhältnissen im Interesse der Wohlfahrt des Landes zu geschehen hat.

Schon der Gesetzesentwurf, der der Rückkaufsbotschaft des Bundesrates vom 18. März 1897 beigelegt war, enthielt einen Artikel 42, der bestimmte:

«Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt», und im endgültigen Rückkaufsgesetze wurde unter den Befugnissen der Bundesversammlung ausdrücklich die Gesetzgebung über die Besoldungen genannt. In der Bundesversammlung ist bei den Beratungen über das Rückkaufsgesetz merkwürdigerweise von keiner Seite gegen diese Vorschrift des Gesetzes Einspruch erhoben worden, obgleich es bekanntlich nicht an ausgesprochenen und lebhaften Gegnern der Vorlage gefehlt hat. Man wird sich dies dadurch erklären müssen, dass die Ziffer 3 von Art. 85 der Bundesverfassung der Bundes-

versammlung die Aufgabe zuweist, über die Errichtung bleibender Beamtungen und die Bestimmung ihrer Gehalte zu entscheiden und dass man in folgedessen glaubte, diese allgemeine Norm auch auf das Personal der Bundesbahnen anwenden zu müssen. Was aber für eine öffentliche Staatsverwaltung passt, schickt sich nicht ohne weiteres für ein kommerziell zu betreibendes Unternehmen und was schliesslich in ruhigen und normalen Zeiten in den Kauf genommen werden konnte, erweist sich in den heutigen Krisenjahren als bedauerlicher Fehler. Das erste Besoldungsgesetz für das Bundesbahnpersonal stammt aus dem Jahre 1900. Nachdem es im Jahre 1910 durch ein neues Gesetz ersetzt worden war, ist bekanntlich im Jahre 1928 ein für das gesamte Bundespersonal gültiges Gesetz an seine Stelle getreten. Landwirtschaft, Gewerbe und Handel wissen heute, dass die 300 Millionen, die der Bund und die Bundesbahnen jährlich für die Belohnung des Personals ausgeben, durch dessen Vermittlung in ihre Hände fliessen und rechnen damit. Daher die grosse Bedeutung, die heute der sogenannten Kaufkrafttheorie beigemessen wird und die ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich einer Senkung der Gehalte und Löhne, wie sie im Interesse der Anpassung unserer Preise und unserer Lebenshaltung an die Verhältnisse anderer Länder dringend geboten wäre, entgegenstellen. Die Tatsache, dass die Gehalte und Löhne der Beamten und Angestellten des Bundes weitgehend durch Gesetze festgelegt sind, die von dem Ergebnis einer Volksbefragung abhängen oder nur durch verfassungsrechtlich anfechtbare, dringende Bundesbeschlüsse geändert werden können, und der Umstand, dass dabei durch die Verkoppelung der Interessen der direkten Bezüger mit denjenigen der indirekten Nutzniesser eine sehr breite Front geschaffen wurde, haben die Handlungsfreiheit der Bundesversammlung und des Bundesrates in einer Weise eingeschränkt, die zu einer ersten Gefahr für unser Land zu werden droht. Angesichts der heute in unserem Lande herrschenden, durch allerlei Krisenerscheinungen nervös gewordenen öffentlichen Meinung ist es sehr fraglich, ob es gelingt, dieser Gefahr wirksam und rechtzeitig zu begegnen und die unheilvollen Folgen dieser Ordnung abzuwehren.

Die Erkenntnis, die ich Ihnen soeben dargelegt habe, war es, die in erster Linie dazu Anlass gab, im Entwurf des Eisenbahndepartements zu einem neuen Bundesbahngesetz vorzusehen, dass künftig die Besoldungen und Löhne des Personals nicht mehr durch ein Gesetz, sondern durch eine vom Bundesrate zu erlassende Verordnung geregelt werden sollen.

Wie zu erwarten war, stösst aber gerade diese Bestimmung auf den stärksten Widerstand von seiten der Vertreter der Personalorganisationen, die behaupten, man entrecte auf diese Weise das Personal und entziehe ihm jeden Schutz. Aber auch das Volk — so wird weiter gefolgert — werde entrectet, indem es den Einfluss auf die Höhe der an das Personal auszurichtenden Gehalt und Löhne verliere. Die Gewerkschaftsführer rechnen dabei nicht ohne Geschick mit dem Zuzug, den sie sich durch diese Argumentation aus den Kreisen der Landwirtschaft, des Gewerbes und des Handels sichern. Näher besehen, handelt es sich aber um eine in der Politik wohl zulässige, aber an sich masslose Übertreibung, wenn von einer Entrectung des Personals gesprochen wird.

Es ist die Meinung des Gesetzesentwurfes, dass das Dienstverhältnis des Bundesbahnpersonals nach wie vor öffentlich-rechtlicher Natur sein soll. Der Gesetzesentwurf sagt ausdrücklich, dass bei der Aufstellung der Reglemente über das Anstellungs- und Dienstverhältnis des Personals die für die allgemeine Bundesverwaltung geltenden Vorschriften berücksichtigt werden sollen, soweit dies mit der wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Selbsterhaltung des Unternehmens vereinbar ist. Die meisten Bestimmungen des geltenden Beamtengesetzes sollen auch auf das Bundesbahnpersonal Anwendung finden. Auch die Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege, sowie die Entscheidung des Bundesgerichts über vermögensrechtliche Ansprüche des Personals sollen bestehen bleiben, nur bezüglich der Gehalte und der Ämtereinreihung wird für die Bundesbahnen als Unternehmen eine grössere Freiheit verlangt. Dies bedeutet aber noch lange nicht, dass die Gehalte und Löhne rücksichtslos gekürzt und immer möglichst tief gehalten werden sollen. Eine Eisenbahnverwaltung, deren Tätigkeit auf das ganze Land ausgedehnt ist, die ihr Personal auf viele grosse und kleine Dienststellen verteilen muss und der Transportgüter von grossem Werte anvertraut werden, ist wie kaum ein anderes Unternehmen auf die Dienstfreudigkeit, den Arbeitswillen und die Ehrlichkeit ihres Personals angewiesen. Sie muss diese Tugenden bei ihrem Personal pflegen und zu erhalten wissen und wird sich daher im eigenen Interesse vor Härten oder gar Ungerechtigkeiten gegenüber ihrem Personal sorgfältig hüten. Das Personal, dem ich das beste Zeugnis ausstellen kann — es ist intelligent, tüchtig, arbeitsam und ehrlich — hat daher keinen Grund, sich wegen einem unangebrachten, zu weitgehenden Lohnabbau zu beunruhigen. Wenn die heutige Lage der Bundesbahnen andauern sollte und nicht rechtzeitig für zweckentsprechende Abhilfe gesorgt werden kann, läuft das Personal Gefahr, in viel schärferer und unangenehmerer Weise in Mitleidenschaft gezogen zu werden.

Die starke Opposition, die von seiten der Gewerkschaften dem neuen Bundesbahngesetzesentwurf gegenüber eingesetzt hat, verbunden mit der Forderung einzelner Kantone, dass der Bund gleichzeitig mit der Sanierung der Bundesbahnfinanzen auch den Privatbahnen oder richtiger den kantonalen Bahnen zu Hilfe kommen müsse, lässt mit Bestimmtheit erwarten, dass die Durchführung dieser Aktion lange Zeit, wahrscheinlich mehrere Jahre, in Anspruch nehmen wird. Es schien daher ratsam, zu einer Übergangsmassnahme zu greifen und so entstand die Vorlage des Bundesrates für einen dringenden Bundesbeschluss zur Einleitung der Bundesbahnsanierung, der die Möglichkeit schafft, einzelne Reorganisationsmassnahmen zur weitem Vereinfachung der Unternehmung zu treffen und das nach dem 1. Januar 1935 in den Dienst der Bundesbahnen tretende Personal statt als Beamte als Angestellte zu betrachten. Gegenüber diesem neu eintretenden Personal sollen also Verwaltungsrat und Generaldirektion die Handlungsfreiheit erhalten, die, wie ich vorhin ausgeführt habe, der Gesetzesentwurf für sämtliches Personal postuliert. Dieser dringende Bundesbeschluss ist, wie Sie wissen, von der Eisenbahnergewerkschaft und mit ihr von der sozialdemokratischen Partei auf das lebhafteste bekämpft worden. Aber auch eine Reihe Vertreter bürgerlicher Parteien hatten Bedenken, nament-

lich der Dringlichkeit des Beschlusses, die die Massnahme dem Referendum entzog, zuzustimmen. Schliesslich kam der Beschluss zustande und die Bundesbahnen sind gegenwärtig mit dessen Durchführung beschäftigt. Es bietet sich ihnen auf diese Weise Gelegenheit, mit der neuen Ordnung einen wertvollen Versuch zu machen.

Gleich nachdem die Absicht des Bundesrates bekannt wurde, mit einem dringenden Bundesbeschluss eine Übergangsordnung zu ermöglichen, machten sich neben der zu erwartenden Abwehr der Eisenbahnergewerkschaft auch da und dort in juristischen Kreisen Bedenken gegen die Verfassungsrechtlichkeit der geplanten Massnahme geltend. Die Eisenbahnergewerkschaft glaubte zu wissen, dass namentlich Herr Professor Burckhardt solche Bedenken hege und bat ihn um ein Gutachten über die Frage, um damit der Abwehraktion der Personalvertreter vermehrten Nachdruck verleihen zu können. Herr Professor Burckhardt lehnte die Ausarbeitung eines Gutachtens ab, erklärte sich aber bereit, seiner Meinung in der Tagespresse Ausdruck zu verleihen. Er tat dies zuerst im Berner «Bund», indem er den dringenden Bundesbeschluss einer Kritik unterzog und u. a. erklärte, er halte es für unbillig, wenn der Bund das Personal seiner Staatsbahn anders behandle als dasjenige der allgemeinen Bundesverwaltung oder der Post- und Telegraphenverwaltung. Darüber herrschte in den Reihen der Gegner des Bundesbeschlusses grosse Freude, die aber bald einer Enttäuschung Platz machen musste, weil Herr Professor Burckhardt kurz darauf in einem öffentlichen Vortrag erklärte, dass er mit der Tendenz des Gesetzesentwurfes Pilet/Schrafl, die dahingeht, die Kompetenzen der Bundesversammlung in den die Bundesbahnen betreffenden Fragen zu beschränken, durchaus einverstanden sei und es für richtig halte, dass sich die Bundesversammlung auch in der Besoldungsfrage Zurückhaltung auferlege, d. h. die Festsetzung der Besoldungsnormen dem Bundesrate überlasse. Wie die Erfahrungen der letzten 10 Jahre bewiesen hätten, sagte Burckhardt, sei es der Bundesversammlung unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr möglich, solche Fragen selbst zu erledigen und feste Grundsätze aufzustellen, sondern es bleibe ihr gar nichts mehr anderes übrig, als den Bundesrat zu ermächtigen, das Nötige anzuordnen. Diese Stellungnahme von Professor Burckhardt deckt sich demnach mit den Absichten des Sanierungsprojektes und hat den Chef des Eisenbahndepartements zu dem Ausspruch veranlasst, er könne sich zur Unterstützung seiner Pläne gar keinen bessern Kronjuristen wünschen.

Allfälligen Bedenken, die sich etwa darauf stützen könnten, dass nach Art. 85 der Bundesverfassung die Errichtung bleibender Beamten und die Bestimmung ihrer Gehalte Sache der Bundesversammlung sein solle, kann dadurch begegnet werden, dass man der Bundesbahnverwaltung die eigene Rechtspersönlichkeit verleiht, wie dies z. B. bei der Schweizerischen Unfallversicherungsgesellschaft in Luzern und bei der Nationalbank geschehen ist, für deren Personal das eidgenössische Beamtengesetz nicht gilt. Schon im Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion vom Februar 1933 über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen ist die Anregung gemacht worden, den Bundesbahnen die eigene Persönlichkeit des öffentlichen

Rechtes zu verleihen, um auf diese Weise die Autonomie der Verwaltung besser zu dokumentieren und die Befugnisse sowie die Verantwortung deutlicher abzugrenzen. In ihrer Vernehmlassung zum Bundesgesetzentwurf sprechen sich die Bundesbahnbehörden noch einlässlicher über diese Frage aus. Sie weisen darauf hin, dass es heute, nachdem die Eisenbahnen das Transportmonopol verloren hätten, eine vom Staate nicht zu verantwortende Ungerechtigkeit darstelle, wenn diejenigen Kreise, die auf die Eisenbahn angewiesen sind und sich nicht des Automobils bedienen können, allein in Form der hohen Tarife die Folgen dafür zu tragen bekämen, dass man in früheren Jahren die Bundesbahnen zum Vorteil des Landes ausgenützt habe. Gegen eine solche Ungerechtigkeit müsse man die Eisenbahnbenutzer schützen und das geschehe am besten dadurch, dass man das nach der Bilanzbereinigung vorhandene Bundesbahnvermögen einer vom Bunde möglichst losgelösten und rechtlich selbständigen Unternehmung anvertraue. Eine durch die Verleihung der Rechtspersönlichkeit verselbständigte Bundesbahnverwaltung werde weit besser als dies heute der Fall ist, nicht nur Treuhänderin eines wichtigen Vermögensteils des Bundes, sondern auch Hüterin der Interessen der Bahnbenutzer gegenüber den Strassenbenutzern sein.

Bei der heutigen unklaren Ordnung kann weder das Parlament, noch der Bundesrat, noch der Verwaltungsrat, noch die Generaldirektion verantwortlich gemacht werden für die Finanzgebarung, weil die Befugnisse und Zuständigkeiten zu stark aufgeteilt und verzettelt sind. Ein höherer Grad der Verantwortlichkeit bei den leitenden Organen wird aber am wirksamsten dadurch erreicht werden können, dass man den Grundsatz der Selbsterhaltungspflicht des Unternehmens auch dadurch dokumentiert, dass man ihm die eigene Rechtspersönlichkeit verleiht.

Zwischen der Post- und Telegraphenverwaltung, die insbesondere vom Personal als Musterstaatsbetrieb angerufen wird, und der Bundesbahnverwaltung besteht bekanntlich ein fundamentaler Unterschied. Post und Telegraph sind Monopolbetriebe, während die Bundesbahnen mit der privaten Wirtschaft auf allen Verkehrsgebieten in Konkurrenz treten müssen. Wo heute durch den Staat, durch Kantone oder Gemeinden eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt wird, geschieht dies in der Regel unter Ausschluss der Handels- und Gewerbefreiheit, d. h. als Monopolbetrieb, wie z. B. bei den Gaswerken, der Wasser-, Licht- und Energieversorgung. Für jene wirtschaftlichen Tätigkeiten dagegen, die nicht unter Ausschluss der Handels- und Gewerbefreiheit ausgeübt werden können, sondern im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Unternehmungen, wie dies z. B. bei den Kantonalbanken der Fall ist, pflegt der Staat besondere Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit zu betrauen. Sie sehen, es gibt gute Gründe genug, die für eine rechtliche Verselbständigung der Bundesbahnen und deren eigene Rechtspersönlichkeit sprechen und es ist durchaus logisch und konsequent, in dieser Richtung vorzugehen, solange man nicht — und dafür besteht bei der in unserem Lande herrschenden Stimmung jedenfalls keine Aussicht — auf dem Wege der Verfassungsrevision ein allgemeines Transportmonopol des Staates schaffen will, wie dies seinerzeit für Post und Telegraph geschehen ist.

Zu den verhängnisvollsten Fehlern des Rückkaufgesetzes des Jahres 1897 sind jedenfalls auch die Bestimmungen über die Amortisationsrücklagen oder wenigstens deren Durchführung zu rechnen. Dabei ist allerdings zu sagen, dass zur Zeit des Erlasses dieses Gesetzes niemand, und zwar auch nicht die Rückkaufgegner, daran dachte, dass ein 4 Jahre dauernder Krieg kommen könnte und dass eines Tages ein neues Verkehrsmittel erfunden werde, das den Eisenbahnen ihr wenn auch nicht rechtliches, so doch faktisches Transportmonopol entzogen hat und ihnen die schärfste Konkurrenz bereitet. Das Rückkaufgesetz verfügte, dass die Anleihen der Bundesbahnen nach einem festen Amortisationsplan binnen längstens 60 Jahren zu tilgen seien. Bei dem Versuch, diese Bestimmung anzuwenden, stellte es sich aber heraus, dass dies wegen der besondern Amortisationspläne der von den Privatbahnen übernommenen Anleihen nicht möglich sei. Man sah sich daher veranlasst, eine andere Amortisationsart zu wählen und zwar begann man im Jahre 1903 mit einer Tilgung von 0,4 % des Anlagekapitals, um dann die Amortisation jedes Jahr um den Zins des getilgten Kapitals zu steigern. Bei diesem Verfahren war die jährliche Tilgungsquote bis zum Jahre 1919 auf 11,4 Millionen oder 0,5 % des Anlagekapitals gestiegen und die Gesamttilgung auf 127 Millionen und damit ein Amortisationsverfahren zur Anwendung gelangt, das im Anfang ausserordentlich wenig tilgte und die Hauptlasten der Tilgung mit sehr hohen Beträgen auf die zweite Hälfte der Amortisationsdauer verlegte. Da die Bundesversammlung diesen verhängnisvollen Amortisationsplan gutgeheissen hatte, machte man sich vorläufig dieser Frage wegen keine grossen Sorgen und als es sich nach dem Kriege zeigte, dass die jährlichen Tilgungsquoten die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes in den Jahresrechnungen erschwerten oder verunmöglichten, entschloss man sich im Jahre 1920, wiederum im Einverständnis der Bundesversammlung, die Amortisationsdauer von 60 auf 100 Jahre zu verlängern, wodurch die Tilgungsquote von etwa 12 Millionen auf etwa 2,8 Millionen oder 1,5 ‰ des Anlagekapitals herabgesetzt wurde. Dieses Vorgehen hatte zur Folge, dass Ende 1933 bei einem Schuldkapital der Bundesbahnen von annähernd 3,2 Milliarden nur 83 Millionen als gesetzliche Tilgung und 42 Millionen an untergegangenen Anlagen, zusammen 125 Millionen oder 4 % des Anlagekapitals getilgt worden waren. Hätte man statt dessen jedes Jahr etwa 1 % des Anlagekapitals abgeschrieben, so wären heute etwa 900 Millionen getilgt, was ungefähr dem Betrag entspricht, den Verwaltungsrat und Generaldirektion in ihrem Finanzbericht vom Februar 1933 als Höhe der Entwertung unseres staatlichen Eisenbahnnetzes bezeichnet haben.

Unsere Privatbahnen sind in dieser Hinsicht womöglich noch schlechter dran, weil sie die im Rückkaufgesetz für die Bundesbahnen vorgesehene Tilgung überhaupt nicht kennen und in der Regel über Mittel verfügten, die zu Abschreibungen hätten verwendet werden können. Dass die Bahnen auf Grund der Vorschriften des Rechnungsgesetzes einen Erneuerungsfonds besitzen, erwähne ich hier nur nebenbei; er spielt bei der Beurteilung ihrer Finanzlage in der Regel nur eine untergeordnete Rolle.

Der Verlauf der Amortisationsverhältnisse der Eisenbahnen, wie man sich ihn zur Zeit des Rückkaufes vorgestellt hatte und wie ihn die Rückkaufsbotschaft

darstellte, ist durch den tatsächlichen Gang der Ereignisse vollständig auf den Kopf gestellt worden und es ist heute unsere Pflicht, die aus dieser Erfahrung sich ergebenden Lehren zu ziehen. Das Automobil kann weitere Vervollkommnungen erfahren und von seiten des Luftverkehrs droht den Bahnen, namentlich im Personenverkehr auf grosse Entfernungen, eine neue, nicht zu unterschätzende Konkurrenz. Es müssen daher in Zukunft ansehnliche Rücklagen gemacht werden, wenn die Enttäuschung, die wir heute mit unsern Eisenbahnen erleben, sich nicht wiederholen soll.

In dem schon erwähnten Finanzbericht der Bundesbahnen vom Februar 1933 wurde eine ganze Reihe weiterer Sünden vergangener Zeit aufgeführt. So die Verschiebung der Tariferhöhungen während der Kriegsjahre, die Einstellung des Bundes und der Bundesbahnen zu regionalen Eisenbahnfragen, -wünschen und -begehren, die Nachteile der ersten Verwaltungsorganisation, auf die ich aber hier nur der Vollständigkeit halber hinweisen will. Sie sind nur Erscheinungen und Folgewirkungen des konstitutionellen Aufbaues der Bundesbahnen mit ihrer mangelnden Konzentration der Verantwortung und brauchen hier nicht im einzelnen besprochen zu werden. Aufmerksam machen will ich in diesem Zusammenhang nur noch kurz auf die Nachteile, die sich für die SBB daraus ergaben, dass man ihnen nicht von Anfang an ein Eigenkapital gegeben hat. Diese Nachteile machten sich zunächst psychologisch dadurch geltend, dass die Bundesbahnen von Anfang an den Charakter und den Geist einer Verwaltung erhielten und nicht denjenigen einer Unternehmung, ein Zustand, gegen den wir auch heute noch anzukämpfen haben.

Der finanzielle Ertrag einer Eisenbahn ist begreiflicherweise starken Schwankungen unterworfen. Die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen sind z. B. vom Jahre 1918 auf 1919, d. h. nach Beendigung des Krieges in einem Jahre um 102 Millionen gestiegen, vom Jahre 1920—1921 um 41 Millionen wieder zurückgegangen, haben im Jahre 1922—1924 wieder um 16 Millionen zugenommen und vom Jahre 1929—1934 sind sie wieder um 100 Millionen gesunken. Vor dem Kriege waren diese Schwankungen in den Einnahmen allerdings geringer. Sie bewegten sich immerhin zwischen 10 und 20 Millionen von Jahr zu Jahr. Der Finanzaufbau der Bundesbahnen erschwert es aber sehr, sich auch diesen verhältnismässig kleinen Schwankungen anzupassen. Wenn sich in guten Jahren Überschüsse zeigten, so machten sich sofort die Wünsche auf Tarifabbau, auf Vermehrung der Fahrleistungen, für neue Bauten, sowie die Forderung auf Verbesserung der Lage des Personals geltend und erschwerten so die Durchführung eines soliden Finanzhaushaltes.

Um in dieser Hinsicht im finanziellen Aufbau der Bundesbahnen eine zweckmässige Änderung herbeizuführen, sieht das Projekt des Eisenbahndepartements für ein neues Bundesbahngesetz vor, dass der Betrag von 2,4 Milliarden, auf den die Bundesbahnschuld anlässlich der Sanierung herabgesetzt werden soll, aus einem Schuldanteil von 2 Milliarden bestehen soll, für den die Bundesbahnen einen festen Zins von 4% zu entrichten haben, und aus einem zweiten Schuldkapitalteil von 400 Millionen, für den der Bund einen vom Ertragswert des Unternehmens abhängigen, veränderlichen Zins von im Maximum 4% erhalten

würde. Die Zinsenlast der Bundesbahnen wäre demnach, je nach dem jährlichen Ertrag, um 16 Millionen grösser oder kleiner und es würde damit eine gewisse Bewegungsfreiheit geschaffen, die den Geschäftssinn des ganzen Unternehmens anzuspornen und auch gleichzeitig die Schwächen des gegenwärtigen Finanzaufbaues zu mildern geeignet ist.

In diesem Zusammenhange ist auch der irrigen, aber weit verbreiteten Meinung entgegenzutreten, dass es sich bei der Sanierung der Bundesbahnen darum handle, den Bundesbahnen gewissermassen ein Geschenk zu machen. Die Bundesbahnen sind ein Vermögensteil des Bundes, der mit der Sanierung seine eigene Bilanz zu ordnen und der aus diesem Grunde die nötigen Abschreibungen vorzunehmen hat.

Eine sehr wichtige Bestimmung des erwähnten Gesetzesentwurfes, auf die ich aufmerksam machen will, besteht darin, dass die Bundesbahnen künftig für den Ausbau ihres Netzes und für Neuanschaffungen nicht mehr sollen aufwenden dürfen als sie aus dem Unternehmen selbst herauszuwirtschaften imstande sind. Hierher gehören die aus den Abschreibungen, Tilgungen und Rücklagen, welche sie selbst durchführen, gewonnenen Mittel. Die beim Inkrafttreten des Gesetzes festzusetzende Nettoschuld soll nur durch einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erhöht werden dürfen. Diese Bestimmungen wurden vom Verwaltungsrat und der Generaldirektion der SBB selbst vorgeschlagen und sollen als Garantie für ökonomische Haushaltung dienen und vor neuen Überraschungen bezüglich der Finanzlage des Unternehmens schützen.

Die weiteren Bestimmungen des Gesetzesentwurfes sind nicht von sehr grossem Interesse und ich darf daher heute davon absehen, sie weiter zu erörtern. Über einen Punkt möchte ich mich aber doch noch etwas einlässlicher aussprechen, nämlich über den Einfluss der Politik auf die Bundesbahnen, eine Frage, über die heute viel geredet wird, über die aber jedenfalls sehr divergierende, zum Teil auch unklare Auffassungen bestehen.

Einer Ihrer Basler Herren Nationalräte hat schon wiederholt der Ansicht Ausdruck verliehen, der Vorwurf, dass die Bundesversammlung auf die Bundesbahnen politischen Einfluss ausgeübt habe, sei ganz ungerechtfertigt. Die Bundesversammlung habe die vom Verwaltungsrat aufgestellten und vom Bundesrat vorgelegten Voranschläge und Rechnungen nie beanstandet, sondern immer die Genehmigung ausgesprochen. Diese Feststellung ist richtig, sagt aber noch nicht, dass diese willige Zustimmung der Bundesversammlung für das Unternehmen von gutem war. Sie hat Bundesrat und Verwaltungsrat von der Verantwortung entlastet und damit deren Verantwortung zum Nachteil des Unternehmens geschwächt. Über die unheilvolle Wirkung, die darauf zurückzuführen ist, dass die Besoldungen des Personals bis in die Einzelheiten durch ein Gesetz bestimmt werden, habe ich mich in anderem Zusammenhang ausgesprochen. In einer Zeit scheinbarer Prosperität wurde das neue Beamten- und Besoldungsgesetz geschaffen, das die Freiheit der Verwaltung, die Ausgaben mit den jeweiligen Einnahmen einigermaßen in Einklang zu bringen, stark einschränkte und heute die Anpassung der Gehälter und Löhne an die wirklichen Kosten der Lebenshaltung ausserordentlich erschwert. Der Erlass des

Besoldungsgesetzes war eine Aktion, mit der sich die Öffentlichkeit lebhaft beschäftigte und mit der sich auch die politischen Parteien in ihrem parteipolitischen Interesse intensiv befassten. Das politische Spiel, das hier getrieben wurde, wird niemand in Abrede stellen, es ist noch zu frisch in aller Erinnerung.

Wenn in der Bundesversammlung mit Leichtigkeit Unterschriften gesammelt werden können für ein Postulat auf Herabsetzung der Preise der Generalabonnements, wenn in den eidgenössischen Räten darüber diskutiert wird, ob den Bundesbahnen nicht die Veranstaltung von Extrazügen und Gesellschaftsfahrten an Sonn- und Feiertagen zu verbieten sei, wenn daselbst trotz der heutigen Finanzlage der Umbau der Brünigbahn auf Normalspur verlangt und mit grossem Mehr ein bezügliches Postulat angenommen wird, so sind, um nur einige wenige Beispiele zu nennen, dies auch Kundgebungen der Politik. Sie sind aber nicht derart, dass die SBB-Verwaltung nicht verhältnismässig leicht damit fertig werden könnte. Viel wichtiger ist, dass die für die SBB in erster Linie verantwortlichen Behörden sehr oft und in weitgehendem Masse auf die politischen Verhältnisse der Stunde und die öffentliche Meinung Rücksicht zu nehmen haben. Jedenfalls wäre es unrichtig, anzunehmen, dass der politische Einfluss bei den Bundesbahnen nicht manches auf dem Gewissen hat.

Ogleich Verwaltungsrat und Generaldirektion schon im Jahre 1927 und seither in jedem Geschäftsbericht auf die drohende, unerfreuliche Entwicklung der Finanzlage aufmerksam gemacht haben, überwog doch immer der Optimismus. Diesem ist es auch zuzuschreiben, dass die ausserordentlichen Lasten und Leistungen der Bundesbahnen während des Krieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit, die auf 259 Millionen bewertet worden waren, im Jahre 1929 durch eine Zahlung des Bundes von 35 Millionen abgetan wurden. Richtiger wäre es jedenfalls gewesen, wenn man damals einen mindestens 10mal höheren Betrag in die Kriegskosten des Bundes aufgenommen und mit diesen getilgt hätte. Dann wäre heute die Sanierung der Finanzlage des Unternehmens leichter durchzuführen.

b) Die Automobilkonkurrenz

Und nun noch ein Wort über die zweite Hauptursache der schlechten Finanzlage unserer Eisenbahnen, die Automobilkonkurrenz, die den Eisenbahnen ihre frühere Monopolstellung im Transportwesen entzogen und sie vor eine Situation gestellt hat, auf die sie nicht vorbereitet waren. Bei den Bundesbahnen ist man auf Grund vorsichtiger Berechnungen zur Überzeugung gelangt, dass der Einnahmenverlust, den das Unternehmen infolge dieser Konkurrenz erleidet, mindestens 50 Millionen im Jahr ausmacht, also ziemlich genau den Betrag, der heute fehlt, um das finanzielle Gleichgewicht herzustellen. Wir haben gegenwärtig in unserem Lande 70.000 Personenautomobile. Geht man davon aus, dass jedes dieser Automobile einen Einnahmehausfall von Fr. 250 im Jahr verursacht, und nimmt man weiter an, dass die rund 227.000 Personenautomobile, die jährlich aus dem Ausland in die Schweiz einfahren, für die Bundesbahnen einen Einnahmenverlust von je Fr. 25 bedeuten, so gelangt man zu einem Gesamtverlust von rund 20 Millionen im Personenverkehr. In ähnlicher Weise

findet man, dass der Güterverkehr mit Automobilen auf der Strasse den Bundesbahnen jährlich mindestens 30 Millionen an Einnahmen entzieht. Zusammen also ein Einnahmenverlust von 50 Millionen.

Man ist sich bei den Bundesbahnen aber auch klar darüber, dass man sich dieser Konkurrenz anzupassen hat und zwar in erster Linie durch Verbesserung des eigenen Betriebes, wobei hauptsächlich eine Vermehrung der Fahrgelegenheit, eine Beschleunigung der Personenzüge und, soweit möglich, eine Herabsetzung der Tarife in Frage kommt.

Zur Regelung der Konkurrenz im Güterverkehr hat man sich mit den Automobilinteressenten zu verständigen gesucht und diese Verständigung hat in den eidgenössischen Räten im sogenannten Verkehrsteilungsgesetz seine rechtliche Form erhalten. Leider sind aber von einigen allzu sehr auf ihre Sonderinteressen bedachten Automobilunternehmern unter Zuzug anderer Unzufriedener, an denen es heute nicht fehlt, die für ein Referendum notwendigen Unterschriften gesammelt worden und bei der in unserer Bevölkerung gegenwärtig herrschenden Nervosität ist das Schicksal dieses sowohl für die Eisenbahnen wie auch für die Automobilunternehmer wohltätigen Gesetzes sehr gefährdet. Sollte das Gesetz in der Volksabstimmung verworfen werden, so muss der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Entwurf für ein Sanierungsgesetz einer Umarbeitung unterzogen werden, weil die darin vorgesehene Schuldentlastung im Falle der Verwerfung des Gesetzes nicht mehr ausreichend wäre. Man rechnet damit, dass die Entwertung des Bundesbahnnetzes bei einer Verwerfung des Verkehrsteilungsgesetzes um 300—400 Millionen grösser sein wird als bei Annahme des Gesetzes.

c) Die allgemeine Weltkrise

Über den Einfluss der Krise auf unsere Eisenbahnen und speziell die Bundesbahnen, den dritten Hauptgrund der heutigen ungünstigen Finanzlage, brauche ich kaum viel Worte zu verlieren. Die meisten von Ihnen haben die Wirkung der Krise am eigenen Leibe erfahren. Ich habe schon erwähnt, dass die Transporteinnahmen der Bundesbahnen im Zusammenhang mit der Krise seit dem Jahre 1929 um 82 Millionen Franken oder um 20 % zurückgegangen sind, während die Betriebsausgaben vom Jahre 1930—1934 nur um 42 Millionen Franken oder um 15 % gesenkt werden konnten und in der gleichen Periode die Zinsenlast um 3 Millionen gestiegen ist. Ob die Krise ihren Tiefpunkt erreicht hat, wissen wir nicht und jedenfalls liegen zurzeit noch keine Anzeichen vor, die zu der Annahme berechtigen würden, ein neuer Verkehrsaufschwung werde an die Stelle der heutigen Depression treten und rasch zu einer wesentlichen Besserung der heutigen Lage unserer Eisenbahnen führen.

Diese wenig erfreuliche Zuversicht würde es nahelegen, bei den Bundesbahnen möglichst rasch helfend und ordnend einzugreifen und einem wirksamen Sanierungsgesetz zur Annahme zu verhelfen. Die Behörden sind sich der Dringlichkeit dieser Massnahme bewusst.

Wie ich Ihnen aber schon sagte, verlangen verschiedene Kantone, dass der Bund gleichzeitig mit der Sanierung der Finanzen der Bundesbahnen auch eine

Hilfsaktion für die notleidenden Privatbahnen durchführt. Solange es sich dabei um Bahnen handelt, die dem allgemeinen Landesinteresse dienen und die mehr zufällig in der Hand der Kantone und nicht des Bundes sind, kann dieser Forderung eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Eine gerechte Erledigung dieser kantonalen Begehren ist aber namentlich der herrschenden Rivalitäten und des gegenwärtigen Geldmangels wegen nicht leicht durchzuführen. Sie wird jedenfalls die Bundesbahnsanierung nicht erleichtern und kann sie um Monate, ja sogar um Jahre verzögern. Sie bildet auch den Hauptgrund dafür, dass sich der Bundesrat gezwungen sah, zu dem nicht in jeder Hinsicht befriedigenden Ausweg des dringenden Bundesbeschlusses zu greifen, über den ich mich schon geäußert habe und zu dem ich nur noch beifügen möchte, dass es ein Irrtum wäre, auf dessen unmittelbare Wirkung allzu grosse Hoffnungen zu setzen. Er wird den Bundesbahnen einige sehr willkommene Entlastungen bringen; es wäre aber unrichtig, zu glauben, dass durch eine blosser Änderung oder Vereinfachung der Verwaltungsorganisation der Bundesbahnen noch grosse, in die Millionen gehende Einsparungen zu erzielen seien und es möglich wäre, auf diese Weise das Gleichgewicht der Bundesbahnrechnung zu erreichen. Die Verwaltungsorganisation, die die Bundesbahnen im Jahre 1923 erhielten, hat sich im grossen und ganzen bewährt und durch die Rationalisierungsmassnahmen der letzten Jahre ist sehr viel vereinfacht und verbessert worden. Sie wissen, dass der Personalbestand trotz einer starken Zunahme der Fahrleistungen und trotz der Verkürzung der Arbeitszeit von 10½ Stunden auf 8 Stunden um annähernd 20 % oder 10.000 Mann gesenkt worden ist und dass damit jährliche Einsparungen von annähernd 50 Millionen erzielt worden sind. Diese Bemühungen werden fortgesetzt. Der Personalabbau wird aber bald die mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit zulässige Grenze erreicht haben. Wenn heute von einer weiteren Reorganisation der Bundesbahnen die Rede ist, so verstehen wir, bei den SBB wenigstens, darunter nicht eine Änderung der innern Verwaltungsorganisation, sondern die Umgestaltung des finanziellen Aufbaues des Unternehmens und seiner Bindungen gegenüber den politischen Behörden des Bundes, sowie die Anpassung des Betriebes an neue Formen.

Ich fürchte, meine Herren, dass ich Ihre Geduld schon allzu lange in Anspruch genommen habe und ich eile daher zum Schlusse, indem ich den mir sehr willkommenen Anlass, in Ihrer Mitte reden zu dürfen, noch dazu benütze, um Ihnen das Interesse, das Sie der Sanierung der Bundesbahnen entgegenbringen, aufrichtig zu verdanken und Sie um Ihre wohlwollende Unterstützung bei der Lösung des schwierigen Problems zu bitten. Die verantwortlichen Behörden, die sich mit dieser Aufgabe zu befassen haben: Bundesrat, Verwaltungsrat und Generaldirektion, sind gewillt und entschlossen, gute, gründliche, aber auch dem Personal gegenüber gerechte Arbeit zum Wohl des Landes zu leisten.