

Fusion von Privatbahn-Unternehmungen — ja oder nein?

Von Dr. rer. pol. Hans Schaub, Arlesheim

Der schweizerische Bundesrat hat in seinen Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, vom 23. April 1937, in Art. 13, Abs. 1, folgende Bestimmung aufgenommen:

Der Bund kann durch eine Hilfeleistung im Sinne dieses Gesetzes die Fusion notleidender Unternehmungen, von denen jede für sich allein die Voraussetzungen des Art. 1 (volkswirtschaftliche oder militärische Bedeutung für die Eidgenossenschaft oder einen grösseren Teil derselben) nicht erfüllt, fördern, sofern durch eine solche Fusion eine Unternehmung gebildet wird, die den Anforderungen des Art. 1 entspricht, und dadurch sichere und erhebliche Vorteile für den Betrieb erzielbar sind.

Im Hinblick darauf, dass diese Vorlage noch die Beratung durch den Nationalrat — vom Ständerat ist sie bereits in der Märzsession 1938 behandelt worden — zu passieren haben wird, dürfte es interessant sein, zu prüfen, inwieweit derartige Zusammenlegungen von Eisenbahntransportanstalten wirklich gerechtfertigt sind. Wie in der zugehörigen Botschaft an die Bundesversammlung (S. 49) u. a. dargelegt wird, ist der Bundesrat selbst der Ansicht, dass solche Fusionen angestrebt und erleichtert werden sollten, namentlich in Zeiten, wo die Volkswirtschaft immer mehr darauf angewiesen sei, aus allen Anstrengungen den höchstmöglichen Nutzen herauszubringen. Obwohl die betreffende Gesetzesbestimmung der Natur der Dinge nach immerhin kaum häufig werde angewendet werden können, erachte er sie doch für nützlich und gegeben, da sie sich durchaus in den Gesamtrahmen des Gesetzes einfügen lasse.

Bekanntlich verteilt sich das zirka 2780 Bahnkilometer, d. h. lediglich rund 200 km weniger als die Schweizerischen Bundesbahnen umfassende schweizerische Privatbahnnetz — von den ungefähr 50 Draht- oder Standseilbahnen ganz abgesehen — auf über 140 Aktiengesellschaften; neben ihm existieren ausser den Schweizerischen Bundesbahnen noch neun — faktisch oft auch zu den Privatbahnen gerechnete, rechtlich jedoch keineswegs deren Charaktermerkmale aufweisende — kommunal bzw. kantonale in Regie betriebene Tram- und Eisenbahnunternehmungen mit einem Betriebsnetz von insgesamt über 200 km. Von den in Betracht zu ziehenden Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad- und privaten Strassenbahnen ist allerdings eine ansehnliche Anzahl meist unter sich, teilweise aber auch mit städtischen bzw. kantonalen Trambahnunternehmungen durch bereits in irgendeiner Form bestehende Betriebsgemeinschaften, d. h. durch gemeinsame Betriebsdirektionen (Personalunion des Betriebsdirektors) und fast ausnahmslos auch durch einen gemeinsamen all-

gemeinen Verwaltungsapparat — die Verwaltungsbehörden ausgenommen — miteinander verbunden. Diese Feststellung ist aus einem weiter unten zu erörternden Grunde wichtig.

Jede rechtliche Zusammenlegung mehrerer bisher juristisch selbständig gewesener Unternehmungen — hier also Eisenbahntransportanstalten — besitzt vom privatwirtschaftlichen Standpunkt aus nur dann einen Sinn, wenn aus ihr — insbesondere im Betrieb — dauernd wesentliche finanzielle Vorteile resultieren. Was lehren nun hinsichtlich einer eventuell rationelleren Betriebsführung die seit dem Weltkrieg schon erfolgten Fusionen von Bahngesellschaften? Von den seit Weltkriegsende praktisch gewordenen Fällen kommen hier das Aufgehen der Huttwil-Eriswil-Bahn (4,9 Bkm) in der Langenthal-Huttwil-Bahn (14,1 Bkm) zugunsten eines grösseren LHB-Unternehmens (19 Bkm) anfangs 1927, die Fusionen der Bern-Zollikofen- (8 Bkm) und der Solothurn-Bern-Bahn (26,3 Bkm) zum Unternehmen der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (34,3 Bkm) im Jahre 1922, der Bern-Worb- (9,7 Bkm) und der Worblental-Bahn (14,9 Bkm) zu demjenigen der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (24,6 Bkm) seit 1927, der Tramelan-Tavannes- (8,7 Bkm) und der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn (14,3 Bkm) zur Gesellschaft der Tavannes-Noirmont-Bahn (23 Bkm) von demselben Zeitpunkt an, sowie der Ankauf der privaten Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach (10,4 Bkm) und der desgleichen privat betriebenen Limmattal-Strassenbahn (12 Bkm) durch die Stadt Zürich bzw. die Städtische Strassenbahn Zürich (51, erweitert netto 63 Bkm) im Jahre 1931 in Frage. Die in Art. 1 des eingangs erwähnten Gesetzesentwurfs angeführten Voraussetzungen dürften bestenfalls nur auf die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und die Tavannes-Noirmont-Bahn zutreffen.

In erster Linie interessiert natürlich der Abschluss der Betriebsrechnung, d. h. das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebskosten bzw. die Betriebszahl oder der Betriebskoeffizient. Ein anhand der Geschäftsberichte oder der eidgenössischen Eisenbahnstatistik vorgenommener Vergleich der Betriebszahlen der nach dem Weltkrieg durch Fusion entstandenen Eisenbahntransportanstalten mit den auf die noch nicht zusammengelegten Unternehmungen Bezug nehmenden Koeffizienten zeigt nun, dass sich jene nach verschiedener Richtung hin entwickelt haben; das Verhältnis der nachfusionären Betriebszahlen zu den vorfusionären ist in jeder Gruppe wieder anders. Nur der Fall der erweiterten Langenthal-Huttwil-Bahn kann als erwartungsgemäss, wenn auch gleichwohl keineswegs als besonders günstig bewertet werden, indem die Betriebskoeffizienten der fusionierten Langenthal-Huttwil-Bahn die Betriebszahlen beider im neuen Unternehmen aufgegangenen Gesellschaften im Durchschnitt zwar unterschritten, diejenigen der alten Langenthal-Huttwil-Bahn indes doch nur in verschwindend geringfügigem Mass unterboten haben. Bei der Tavannes-Noirmont-Bahn und der Städtischen Strassenbahn Zürich ist die direkt entgegengesetzte Entwicklung eingetreten, während sich die Betriebszahlwerte der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen zwischen denjenigen der noch nicht zusammengelegten Gesellschaften halten. Diese Ergebnisse sprechen nicht gerade für eine vorteilhafte

Beeinflussung der Betriebsrechnung von Eisenbahntransportanstalten durch deren Fusion. Es ist übrigens dazu zu bemerken, dass in den Betriebszahlwerten auch die Wirkungen des Ablaufs der Wirtschaftskonjunktur zum Ausdruck kommen, und in diesem Zusammenhang speziell auf die in gewissen Rechnungsperioden bei der Huttwil-Eriswil-Bahn, der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn und der Tavannes-Noirmont-Bahn unmittelbar vor bzw. auch noch nach der Fusion aufgetretenen, allerdings bloss relativ kleinen Betriebsausgabenüberschüsse hinzuweisen. Ferner kommt es natürlich sehr auf das mit der Grösse der zu fusionierenden Unternehmungen variierende Gewicht der Betriebszahlen an, wie sich diese nach der Fusion weiterentwickeln. Während der zweiten Nachkriegskrise mit ihren nachteiligen Rückwirkungen auf die gesamte Finanzlage der einzelnen Bahnunternehmungen ist das Verhältnis der Betriebs-einnahmen zu den Betriebsausgaben begreiflicherweise auch bei den fusionierten Bahnen nicht günstiger geworden; vielmehr bestätigen die Geschäftsberichte dieser Verkehrsanstalten, dass deren Einkünfte aus dem Betrieb — nicht anders wie bei den übrigen Unternehmungen — ebenfalls eine stärker sinkende Tendenz zeigten als die Betriebskosten.

Es wäre ganz interessant, untersuchen zu können, inwieweit bei den oben erwähnten Eisenbahntransportanstalten infolge ihrer Fusion im Rahmen der gesamten Betriebsausgaben eventuell eine Verschiebung des Gewichts der bedeutendsten Kostenfaktoren, namentlich der Aufwendungen für das Bahnpersonal, stattgefunden hat. Weil jedoch das geltende Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 27. März 1896, sowie die zugehörige Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen, vom 7. November 1913, keine reinliche Scheidung zwischen Personal- und Sachkosten vorschreiben, sondern es zulassen, dass die auf den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen, der mechanischen und elektrischen Einrichtungen, sowie des Rollmaterials verwendeten Personalausgaben zusammen mit den betreffenden Sachaufwendungen in einem Posten unausgeschieden verbucht werden, und da die Bahnverwaltungen nur ziemlich vereinzelt von sich aus weiter zu gehen pflegten, muss wenigstens bis zur Revision der einschlägigen Bundesgesetzgebung im vornherein auf die obige Anregung verzichtet werden. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen usw. unterliegen übrigens von Jahr zu Jahr vielfach starken Schwankungen; darum kann von den offen verbuchten Personalkosten um so weniger auf deren Gesamtbetrag im Rahmen des Totals der Betriebsausgaben geschlossen werden.

Die Versuchung liegt nahe, als einen gewissen Ersatz für die hier versagende Statistik der Personalausgaben diejenige der Personalbestände — sie ist in der vom eidgenössischen Amt für Verkehr jährlich herausgegebenen Eisenbahnstatistik enthalten — zu Hilfe zu ziehen; aber auch dieser Weg führt zu keinen gleichartigen Ergebnissen. Was zunächst die absoluten Personalbestandszahlen der seit dem Weltkrieg zusammengelegten Eisenbahntransportanstalten betrifft, so tendieren schon sie nach verschiedenen Richtungen: Bei der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und der erweiterten Städtischen Strassenbahn

Zürich halten sie sich im Vergleich mit den addierten zusammengehörigen vorfusionären Beständen auf einem mehr oder minder stark erhöhten, in den übrigen drei Fällen hingegen auf einem niedrigeren Niveau. Hieraus könnte geschlossen werden, ein für die fusionierten Bahnunternehmungen günstiges Resultat habe sich lediglich bei diesen drei, nicht aber bei jenen zwei umgebildeten Eisenbahntransportanstalten eingestellt. Eine derartige Schlussfolgerung wäre aber zumindest voreilig; denn sobald die Personalbestände auf einen Bahnkilometer bzw. z. B. auf Fr. 10 000 Betriebseinnahmen umgerechnet werden, tritt in allen Fällen mit Ausnahme desjenigen der Städtischen Strassenbahn Zürich, für welche besondere Verhältnisse bestimmend gewesen sind, gerade das umgekehrte Bild in die Erscheinung. Nicht zu vergessen ist der Umstand, dass die Verwaltungen der Bern-Zollikofen- und der Solothurn-Bern-Bahn deren Personal bis ins Jahr 1919 hinsichtlich der Arbeitszeit unter für diese Unternehmungen als Arbeitgeber günstigeren Bedingungen (tägliche Arbeitszeit über 8 bzw. 9 Stunden) beschäftigten durften als ihre gemeinsame Nachfolgerin, d. h. dass sich infolgedessen nach 1919 die Zahl der Bediensteten nicht allein schon der drei Jahre später fusionierten, sondern nachher auch diejenige der neuen Gesellschaft bei mindestens nicht reduzierten Verkehrsleistungen naturgemäss erhöhen musste. Ähnlich erfreut sich das Personal der früheren Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach und der Limmattal-Strassenbahn unter seiner neuen Arbeitgeberin — wie deren Funktionäre spätestens bereits vom Jahre 1919 an — seit 1931 einer kürzeren Arbeitszeit (8 anstatt 9 Stunden); allerdings spielten in diesem Fall hinsichtlich der Erhöhung des Personalbestandes auch noch andere, hier nicht weiter zu erörternde Gründe eine mindestens ebenso wichtige Rolle.

Damit steht vorderhand fest, dass auf Grund der Betriebsrechnungen und der Personalbestandsstatistik kein eindeutiges, objektives Urteil über die Zweckmässigkeit von Bahnfusionen bezüglich einer wirtschaftlicheren Betriebsführung als statthaft erscheint. In diesem Zusammenhang ist nun auch hervorzuheben, dass — mit Ausnahme des Sonderfalles der Städtischen Strassenbahn Zürich bzw. der zwei ihr einverleibten Trambahnunternehmungen, in welchem lediglich diese beiden bereits vor ihrem Ankauf mittels einer betriebsdirektorial-zentraladministrativen Personalunion liiert waren — alle in den Nachkriegsjahren zusammengelegten Eisenbahntransportanstalten schon vor ihrer Vereinigung je eine Betriebsgemeinschaft mit gemeinsamem Zentralverwaltungsapparat bildeten. Dadurch wird die offenbare Unterschiedlichkeit des «Erfolgs» der bisherigen Bahnfusionen im Hinblick auf eine rationellere Betriebsführung erklärlich. Hieran hat nämlich in diesen Fällen die Zusammenlegung von Eisenbahntransportanstalten zu einem neuen Unternehmen faktisch nichts mehr oder nur noch sehr wenig zu ändern vermocht, weil die eigentlich von ihr zu erwartenden Betriebsvorteile — freizügigere Verwendbarkeit des Personals usw. — bereits vorweg ausgenützt worden sind; sie diente hier vielmehr lediglich der Konsolidierung von durch den Betrieb nicht oder bloss indirekt verursachten finanziellen Verbindlichkeiten notleidend gewordener Bahnunternehmungen. Wenn dem aber so ist, erhebt sich sogleich die Frage, ob und inwieweit die durch

Betriebsgemeinschaften miteinander verbundenen Verkehrsanstalten den «Einzelgängern» mit Bezug auf den Betrieb wirklich überlegen sind. Werden die Geschäftsberichte der Eisenbahntransportanstalten daraufhin geprüft, so zeigt sich indes überraschenderweise, dass die Gemeinschaftsbahnen — es sei z. B. lediglich an den sogenannten Lötschberg-Konzern (7 Bahnen) sowie an die nach dem betriebführenden Unternehmen bezeichneten Gruppen der Emmental-Bahn (3), der Langenthal-Huttwil-Bahn (3), der Saignelégier-Glovelier-Bahn (2), der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn (2), der Wynental-Bahn (2), der (Wohlen-)Bremgarten-Dietikon-Bahn (2), der Wengernalp-Bahn (2) und der Rheintalischen Strassenbahn (2) erinnert — vor den übrigen Verkehrsanstalten keine unbedingte betrieblich-administrative Vorzugsstellung einnehmen. Es gibt allerdings zahlreiche «Einzelgänger», welche pro Bahnkilometer oder pro Kopf des Verwaltungspersonals bzw. der Mitglieder der Verwaltungsbehörden — die betreffenden, übrigens allgemein nur einen relativ sehr bescheidenen Anteil der gesamten Betriebsausgaben absorbierenden Nominalbeträge eignen sich naturgemäss nicht für einen Vergleich — zugunsten ihrer Zentralverwaltung mehr aufzuwenden haben als die einzelnen Gemeinschaftsbahnen zu Lasten ihrer Betriebsrechnungen; das direkte Gegenteil kommt aber nichtsdestoweniger desgleichen gar nicht selten vor. Demnach sind auch da wiederum Verallgemeinerungen keinesfalls am Platz!

Trotzdem sich die Kosten der allgemeinen Verwaltung fast durchwegs in bescheidenem Rahmen halten und speziell die Aufwendungen für die Verwaltungsbehörden, insbesondere für die Verwaltungsratsmitglieder meist sehr gering sind, gibt in der Öffentlichkeit doch vor allem die Grösse der Eisenbahnverwaltungsräte als Verwaltungsorgane hin und wieder Anlass zur Kritik. Es lässt sich nämlich — und zwar keineswegs mit Unrecht — gegen die betreffenden Verwaltungsbehörden einwenden, die Zahl ihrer Mitglieder stehe vielfach zur Ausdehnung und volkswirtschaftlichen Bedeutung der Verkehrsanstalten in einem offenbaren Missverhältnis. Tatsächlich berührt es merkwürdig, dass die Schweizerischen Bundesbahnen bei einem Betriebsnetz von beinahe 3000 km mit einem Verwaltungsrat — seine Existenzberechtigung ist übrigens erst neuerdings in der Tagespresse überhaupt angezweifelt worden — von 15 Mitgliedern auskommen, während anderseits z. B. die Lötschberg-Bahn (118 Bkm) 31, die Emmental-Bahn (43 Bkm) 25, die von ihr mitbetriebenen Burgdorf-Thun- (41 Bkm) und Solothurn-Münster-Bahnen (23 Bkm) 21 bzw. 26, die Trambahn Altdorf-Flüelen (4 Bkm) 11 und die Altstätten-Gais-Bahn (10 Bkm) 13 Verwaltungsratssitze zu vergeben haben. Käme bei diesen und weiteren Verkehrsunternehmungen eine Fusion mit anderen Eisenbahntransportanstalten zustande, so sollte — falls die neuen Verwaltungsratssitze mit fachkundigen Leuten besetzt würden — eine Beschränkung der Zahl der Sitze auf 8—9, allerhöchstens 10—11 ohne privatwirtschaftlichen Schaden für die durch eine Fusion entstandenen Unternehmungen bei allseitigem gutem Willen ohne weiteres möglich sein. Angenommen z. B., die den beiden bisherigen Betriebsgemeinschaften der Emmental-Bahn und der Langenthal-Huttwil-Bahn angehörenden, verkehrspolitisch ohnehin aufeinander angewiesenen sechs Ver-

kehrsanstalten könnten zu einem einzigen neuen Unternehmen zusammengeschweisst werden, so würde dieses, dem als solchem sowohl eine relativ grössere volkswirtschaftliche wie auch militärische Bedeutung zukäme, ein weitere Betriebsverbesserungen zulassendes Verkehrsnetz von total 178 Bkm besitzen und dürfte sich damit, von einem maximal 11köpfigen — anstatt, wie bis dahin, insgesamt 108 (hundertundacht) Sitze aufweisenden — Verwaltungsrat betreut, recht wohl sehen lassen. Nicht nur könnten auf diese Weise privatwirtschaftlich — wenn auch eventuell bloss verhältnismässig bescheidene — Einsparungen zumindest im Betrieb erzielt werden, sondern ausserdem würden, was gewiss im Interesse des ganzen Landes viel wichtiger und ja im eingangs erwähnten Gesetzesentwurf als erstrebenswert bezeichnet worden ist, Eisenbahnunternehmungen von volkswirtschaftlich und militärisch bedeutenderem Wert geschaffen. Wenn zuvor noch die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung einen entsprechenden Ausbau erföhre, brauchte auch keineswegs das Entstehen neuer «Staaten im Staate» unseligen Angedenkens befürchtet zu werden.

Zugunsten einer Fusion von Eisenbahnunternehmungen, zumindest aber für deren Zusammenfassung zu einer Betriebsgemeinschaft sprechen auch Konkurrenzverhältnisse, wie sie vor allem zwischen den innerschweizerischen Bergbahnen (krasses Beispiel: [Vitznau-]Rigi-/Arth-Rigi-Bahn) bestehen; ihre Nachteile könnten auf solchem Wege bestimmt behoben werden. Übrigens sind Hilfsgelder des Bundes nicht dazu da, ihren Empfängern die gegenseitige Konkurrenzierung tunlichst lange zu ermöglichen.

Unter den Einwänden gegen die Durchführbarkeit von Bahnfusionen oder die Gründung von Bahnbetriebsgemeinschaften sind diejenigen, das räumliche Auseinandergelegensein, die unterschiedliche Spurweite oder der verschiedene betriebliche Charakter der unter einen Hut zu bringenden Verkehrsanstalten seien einer durchrationalisierten Betriebsführung hinderlich, nicht ernst zu nehmen, indem die Praxis selbst sie längst widerlegt hat. Es sei bloss an die Betriebsgemeinschaften der Saignelégier-Glovelier-/Porrentruy-Bonfol-Bahnen, der Wengernalp-/Jungfrau-Bahnen sowie der Montreux-Berner Oberland-Bahn und der von ihr mitbetriebenen Unternehmungen erinnert. Es ist nicht einzusehen, weshalb in erster Linie derartige Eisenbahntransportanstalten nicht auch rechtlich in ein einziges Bahnunternehmen zusammengefasst werden können. Allgemein ist bei der beabsichtigten Verschmelzung von Verkehrsanstalten allerdings mit dem — eventuell erfolgreichen — Widerstand der Inhaber von Werttiteln der zu fusionierenden Bahnen zu rechnen; so ist im Jahre 1921 aus diesem Grunde die Zusammenlegung der Trambahngesellschaft Basel-Aesch mit der Birseck-Bahn gescheitert.

Noch ein weiterer Einwand, nämlich der, die Personal-, insbesondere die Besoldungspolitik werde in einem Grossverkehrsunternehmen gründlich revidiert werden müssen, indem die hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, namentlich im Gehalt oder Lohn schlechter gestellten Bediensteten einer fusionierten Eisenbahntransportanstalt dem Personal einer mitfusionierten, jedoch günstigere Arbeitsbedingungen bietenden Bahn gleichgestellt zu werden trachten, was die Finanzlage des neuen Unternehmens ungünstig beeinflusse, vermag

keineswegs zu überzeugen. Die bisherige Praxis beweist auch da, dass eine differenzierte Behandlung der Funktionäre verschiedener, ein und derselben Betriebsgemeinschaft angehörender Bahnen sehr wohl möglich ist. So wird z. B. das Personal der Solothurn-Münster-Bahn nach einer ungünstigeren Skala besoldet als dasjenige der Burgdorf-Thun- und der betriebführenden Emmental-Bahn; ebenso existiert für die Bediensteten der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn eine Besoldungsskala mit niedrigeren Ansätzen als sie für die Funktionäre der Huttwil-Wolhusen- und der Langenthal-Huttwil-Bahn gelten. Es besteht gar kein Grund, in einem durch den rechtlichen Zusammenschluss von Bahnen neu entstandenen Unternehmen vom Prinzip der differenzierten Entschädigung der in ein und derselben Berufsstellung geleisteten Arbeit abzugehen, wenn anhand objektiver Beobachtungen (Achsenkilometer, tägliche Arbeitsdauer) eine unterschiedliche gewogene Arbeitsleistung des auf verschiedenen Linien verwendeten Bahnpersonals, sowie falls ausserdem zugleich entsprechend wesentlich differenzierte Lebenshaltungskosten feststellbar sind. In den massgebenden Eisenbahnergewerkschaftskreisen dürfte übrigens heutzutage genügend Einsicht und Verständnis vorhanden sein, um dieses Prinzip einer mit sachlichen Argumenten arbeitenden Personal- bzw. Besoldungspolitik — bei loyaler Anwendung durch die Bahnverwaltungen — als berechtigt anzuerkennen.

Dagegen sind die beiden Einwände, bei einer kleinen Eisenbahntransportanstalt bestehe eine engere Verbundenheit des Personals mit dem Unternehmen und der Bevölkerung, sowie, die Direktion eines Kleinbetriebes vermöge die den Verkehr alimentierende Kundschaft der Bahn, gegebenenfalls durch persönliche Bearbeitung, besser bei der Stange zu halten als diejenige eines Grossverkehrsunternehmens, immerhin bis zu einem gewissen Grade, indes desgleichen nicht unbedingt zutreffend. Denn es dürfte doch wohl niemand ernstlich bestreiten wollen, die Schicksalsverbundenheit mit ihrem Unternehmen werde vom Personal der grössten Eisenbahntransportanstalt unseres Landes, der Schweizerischen Bundesbahnen, weniger empfunden als anderswo, und deren Funktionäre seien vom Volk minder geachtet als andere Erwerbstätige. Sodann geschieht hinsichtlich der Kundenwerbung gerade bei den Schweizerischen Bundesbahnen keineswegs weniger und mit geringerem Erfolg als bei den übrigen Transportunternehmungen, und zwar auf dem Wege der vertrauensvollen Überlassung der Werbetätigkeit an untergeordnete Dienststellen durch die leitenden Bahnorgane. Sofern also eine wirklich Autorität besitzende, von einem Stab tüchtiger Funktionäre unterstützte, geschäftlich weitblickende, ökonomisch und psychologisch geschulte Direktion für das Bestehenbleiben des notwendigen Kontakts zwischen Personal und Unternehmen einer-, sowie zwischen Personal und Bevölkerung andererseits sorgt, wird auch da der Fusion kleinerer Eisenbahntransportanstalten zu einem grösseren Verkehrsunternehmen nichts im Wege stehen.

Abschliessend lässt sich zunächst einmal konstatieren, dass es nicht allein Gründe für, sondern auch gegen die wirtschaftliche und rechtliche Verschmelzung von Bahnunternehmungen gibt, und zwar beiderseits solche, deren Auswirkungen auf das neue Gebilde zahlenmässig messbar, wie überdies solche, die unwägbar

sind. Sie wollen alle — ist die Fusion beabsichtigt — jedenfalls nach Möglichkeit gewissenhaft gegeneinander abgeschätzt werden; immerhin dürften — so gesehen — meist mehr Gründe für eine Zusammenlegung von Bahnen als dagegen sprechen. Mögen die aus deren Verschmelzung für die neue Verkehrsanstalt resultierenden Vorteile einzeln als verhältnismässig noch so geringfügig erscheinen, so sollten sie dennoch ausgenützt werden, weil sie sich gesamthaft entsprechend stärker fühlbar machen, und da ja die eingangs erwähnte bundesrätliche Botschaft selbst darauf hinweist, es gelte, aus allen Anstrengungen den höchstmöglichen Nutzen zu ziehen. Allerdings darf hierbei der Begriff des Eisenbahnbetriebs nicht zu eng interpretiert, sowie nicht allzusehr auf die materielle Greifbarkeit der mit einer Bahnfusion verbundenen Betriebsvorteile gedrungen werden; in diesem Zusammenhang wäre nicht zuletzt eine Präzisierung der in Art. 13, Abs. 1, des Gesetzesentwurfs vom 23. April 1937 enthaltenen Bestimmungen am Platz, und zwar in dem Sinne, dass der durch die bessere Betriebsorganisation erwachsende Nutzen nicht direkt realisierbar zu sein brauche. Unter diesen Voraussetzungen würde die Durchführung von Bahnfusionen nicht unerheblich erleichtert werden.

Nachschrift: Der vorstehende Aufsatz ist vor November 1938 geschrieben worden, und zwar in der Annahme, seine Veröffentlichung sei noch vor der Beratung der betreffenden bundesrätlichen Gesetzesvorlage durch den Nationalrat möglich. Nachdem der Nationalrat aber inzwischen schon in der ausserordentlichen Novembersession der Bundesversammlung das Privatbahnhilfegesetz ebenfalls verabschiedet hat, bleibt lediglich zu hoffen, das Eidgenössische Amt für Verkehr werde durch eine nicht zu enge Interpretation des Art. 13, Abs. 1, in dem am Schluss des Aufsatzes angeregten Sinne die Fusion von Privatbahnunternehmungen von sich aus tunlichst erleichtern.
