

Zur Tarifpolitik der S.B.B.

Autor(en): **Eder, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **23 (1943-1944)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159060>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Tarifpolitik der S. B. B.

Von Nationalrat C. Eder.

Geschäftsbericht und Rechnungen der S. B. B. über das Jahr 1942 vermitteln wieder ein anschauliches Bild von der Lage dieses größten technischen Unternehmens unseres Landes und den kriegsbedingten Einwirkungen auf seinen Betrieb und Ertrag.

Die Transporteinnahmen erreichten den Betrag von 452 Millionen Franken. Das Verhältnis der Einnahmen zwischen Personenverkehr und Güterverkehr hat sich zu Gunsten des Personenverkehrs verschoben. Das Total der Betriebsausgaben steht mit 288 Millionen Franken um 27 Millionen Fr. oder um 10,7 % über demjenigen des Vorjahres. Der Bericht bemerkt dazu: Daß die Betriebsausgaben des Unternehmens in einer Zeit steter Preissteigerungen, denen notgedrungen allmählich auch die Löhne folgen mußten, eine bedeutende Erhöhung erfuhren, bedarf keiner langen Erklärungen. Aus der gegenläufigen Bewegung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben muß gefolgert werden, daß die Kriegskonjunktur der Bundesbahnen voraussichtlich an einem Wendepunkt angelangt ist. Dies zeigt nichts deutlicher als der Umstand, daß im Vorjahr die Zunahme der Betriebseinnahmen die Erhöhung der Betriebsausgaben noch um 35 Millionen Franken übertraf, während im Berichtsjahr umgekehrt die Erhöhung der Betriebsausgaben die Zunahme der Betriebseinnahmen um 14 Millionen Franken hinter sich ließ.

In den Schlußbemerkungen führt die Generaldirektion aus: Der Einnahmenüberschuß der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahre 1942 beträgt Fr. 2 499 590. Die Verwendung dieses Betrages ist wie während der drei letzten Jahre vorgezeichnet. Er muß zur Nachholung rückständiger Abschreibungen verwendet werden. Wird die Verzinsung des Kriegsdefizites zu Gunsten des aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung fortgesetzt wie bisher, so ergibt sich für das Jahr 1942 ein Zinsbetreffnis von Fr. 8 754 164. Das Kriegsdefizit erhöht sich dadurch auf den 1. Januar 1943 auf Fr. 227 608 276. Ferner ermäßigt sich der aufgelaufene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 247 159 246 auf Fr. 238 405 081.

Vom Ergebnis des Jahres 1941 wurden hauptsächlich für die Nachholung auf aufgespeichertem Ersatzbedarf 14 Millionen Fr. zurückgelegt. Auch im Jahre 1942 konnten die vorgesehenen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten beim Bahnbau bei Weitem nicht im vollen Umfang ausgeführt werden. Im Voranschlag war bei einem Normalprogramm von 120 Km. die Erneuerung von 67 Km. Geleise vorgesehen; weil die

Beschaffung der notwendigen Materialien nicht möglich war, konnten in Wirklichkeit nur 11 km. Geleise erneuert werden. Aus dem gleichen Grunde wurden statt der vorgesehenen 180 Ausweichungen nur deren 65 durch neue ersetzt. Endlich konnten statt für 10,2 Millionen Fr. nur für 5,4 Mill. Franken partielle Schienen- und Schwellenumbauten sowie Einzelauswechslungen durchgeführt werden. Im ganzen ergab sich allein aus diesen Positionen ein Minderaufwand von 12,6 Mill. Fr., der die Rechnungen späterer Jahre belasten wird. Da zudem die Streckenbelastung von 14 Millionen Gütertonnen im Mittel der Vorkriegsjahre auf 22,4 Millionen Tonnen im Jahre 1942, also um 59 % angestiegen ist, entstand auch ein Mehrbedarf an Schienen- und Schwellenerneuerungen, der bei Vorhandensein des Materials im Jahre 1942 zu Mehraufwendungen im Betrag von rund 3,4 Millionen Franken veranlaßt hätte. Der Bericht kommt zum Ergebnis, es sei absolut notwendig, einen Teil des Überschusses aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1942 zur Nachholung der heute wegen Materialbeschaffungsschwierigkeiten zurückgestellten Arbeiten auszuscheiden. Es handelt sich hier nicht um eine stille Reserve, sondern um Mittel für aufgestauten Ersatzbedarf.

Es ist durchaus verständlich, daß die Generaldirektion unter dem Eindruck dieser Entwicklung die Frage von Tarifierhöhungen zur Diskussion gestellt hat. Seit Kriegsausbruch sind sozusagen keine Erhöhungen vorgenommen worden. Einige mit Verfrachtern vereinbarte Ausnahmetarife wurden gekündigt und auf die Ansätze der billigsten Wagenladungs- oder Stückgutklasse erhöht. Neben den S. B. B. sind verschiedene Privatbahnen in eine heikle Lage gekommen. Durch den „Verband Schweizerischer Transportanstalten“ haben sie wiederholt versucht, Tarifierhöhungen erhältlich zu machen. Die Generaldirektion der S. B. B. unterbreitete dem Verwaltungsrat eine Vorlage, wonach folgende Tarifierhöhungen auf den 1. Juli hätten in Kraft gesetzt werden sollen:

Beim Personenverkehr eine Erhöhung der Grundansätze für einfache Fahrt um 20 %, also in der 3. Klasse von 7,5 auf 9 Rp. pro km. Die Erhöhung hätte maximal Fr. 1.50 auf die Fahrkarte betragen, sodaß sie bei 100 km. aufhörte. Für Retourbillette eine Erhöhung um 10 %, also in der 3. Klasse von 12 auf 13,2 Rp. Diese Erhöhung hätte höchstens Fr. 1.20 betragen und bei 100 km. aufgehört. Für den Abonnementverkehr war für kurze Strecken bis 5 km. eine Erhöhung vorgesehen. Der Abonnementstarif wurde neu aufgebaut und stärker degressiv auf die Distanzen abgestimmt. Auf den Gesellschafts- und Familienfahrtausweisen wäre keine Erhöhung eingetreten. Die Berechtigung zum Bezug halber Fahrausweise würde auf das 16. Lebensjahr, diejenige zur freien Fahrt auf 6 Lebensjahre erstreckt.

Im Güterverkehr wären die Tarifen einheitlich um 10 % erhöht worden, aber bis höchstens 10 % des für 150 km. Distanz maßgebenden Ansatzes.

Aus dieser Tarifänderung erwartete man eine Einnahmenvermehrung von 22 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat hat aber das Projekt nicht angenommen, sondern in einem Schreiben vom 24. März an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement folgendes alternative Begehren gestellt: Möglichst rasche Verwirklichung der Bundesbahnsanierung und bis dahin Übernahme der entstehenden Rechnungsfehlbeträge durch den Bund oder aber Bewilligung zur Erhöhung der Bundesbahntarife.

Im Bundeshaus wird geprüft, ob zur Deckung des Sanierungsbedarfs eine Beförderungsteuer eingeführt werden soll. Dieser Vorschlag muß zum mindesten im jetzigen Moment Bedenken erwecken. Wir zweifeln auch, ob eine verfassungsmäßige Grundlage vorhanden ist. Auf jeden Fall käme nach genauer Abklärung nur eine allgemeine Beförderungsteuer in Frage, die alle Transportmittel erfassen würde. Es geht aber nicht an, die Deckung neu entstehender oder drohender Defizite auf den Steuerweg zu verweisen. Dagegen ist unter den gegenwärtigen Umständen die Erhöhung gewisser Tarife kaum zu umgehen.

Einstweilen dürfte der Ausnahmetarif Nr. 31, der für verschiedene Exportgüter gilt, ab 1. September bis auf weiteres außer Kraft gesetzt werden. Die daraus zu erwartenden Mehreinnahmen werden auf eine halbe Million Franken jährlich geschätzt.

Gegen weitere Tarifierhöhungen wird eingewendet, daß in unserm Lande eine Preisstabilisierung angestrebt werden muß und daß die Tarifpolitik mit der allgemeinen Preispolitik übereinstimmen müsse. Von diesem Gesichtspunkte aus kann eine allgemeine Erhöhung der Güterfrachten nicht verantwortet werden. Immerhin wäre die Korrektur gewisser Ansätze im Hinblick auf die stark gestiegenen Beförderungskosten zu verantworten. Gegen solche Maßnahmen ist bereits in der Presse ausgeführt worden, die Tarifierhöhung sei kein Mittel, um eine Gesundung der Bahnen auf längere Sicht herbeizuführen. Sie bleibe eine Augenblicksmaßnahme. Das wird bis zu einem gewissen Grad stimmen.

Von verschiedenen Seiten wird nun der Sanierung der S. B. B. gerufen, vor allem vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen, von den Bundesbahnkommissionen des Nationalrates und des Ständerates, von der Presse usw. Dieser Standpunkt ist richtig. Auch von der Automobilseite wird die Sanierung der S. B. B. verlangt, weil die Befürchtung besteht, daß eventuell die Benützer der Straße mit der Abtragung der Bahnschulden belastet werden könnten. Der Automobilverkehr wünscht die Bundesbahn-Sanierung auch in Rücksicht auf die von den eidgenössischen Räten bereits beschlossene Revision des Verfassungsartikels 23ter, die eine neue Verkehrsordnung einleiten soll; die Sanierung wird als eine der Vorbedingungen zur Schaffung einer gerechten Verkehrsordnung bezeichnet.

Die Notwendigkeit der raschen Sanierung der Bundesbahnen muß also zugegeben werden. Die endgültige Deckung des Sanierungsbedarfs

der S. B. B. soll bei der Deckung des Gesamtfinanzbedarfs des Bundes (inkl. Mobilisationskosten) geregelt werden. Die Schulden der Bundesbahnen sind ja ausgesprochene Bundesschulden. Zu ihrer Deckung sind auch Finanzmaßnahmen notwendig, die in den allgemeinen Finanzplan des Bundes gehören. Trotzdem drängen sich Maßnahmen auf, welche auch sofort gewisse Einnahmequellen erschließen. Auf diese Weise kann die Deckung des Sanierungsbedarfs mindestens eingeleitet werden.

Den Bahnen wird zum Vorwurf gemacht, daß sie allzu lange nach technischen und nicht nach kaufmännischen Gesichtspunkten betrieben worden seien. Nachdem sie den Nachweis leisten können, daß ihre Betriebskosten zwangsläufig gestiegen sind, wäre es kaum verständlich, ihnen auch nicht die kleinste Tarifierhöhung zugestehen zu wollen, wenn sie auf diese Weise selbst einen Beitrag an ihre Sanierung leisten wollen. Eine solche Unterlassung würde die Sanierung noch mehr erschweren und letzten Endes hätte der Steuerzahler für das aufzukommen, was die Wirtschaft, d. h. der Bahnbenützer auch in der Kriegszeit selbst hätte auf sich übernehmen können. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, wäre eine gewisse Revision der Personentarife ohne Zweifel gerechtfertigt und volkswirtschaftlich vertretbar.

Abgesehen von Überlegungen finanzieller Art drängt sich eine, wenn auch beschränkte Tarifrevision noch aus andern Gründen, nämlich von der Warenseite her auf. Verwaltungsrat und Direktion verweisen in ihrem knappen Geschäftsbericht recht häufig und eindringlich auf die Schwierigkeiten der Materialbeschaffung. Da ist die Rede von der notwendigen Schonung des Betriebsapparates und der Betriebsvorräte, von den schwierigen Beschaffungsmöglichkeiten für Eisenbahnbedarfsgüter, von den wachsenden Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung, von Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten, die heute wegen Materialbeschaffungsschwierigkeiten nicht durchführbar seien, von einer starken Verminderung des Kohlenlagerbestandes, von den Schwierigkeiten der Landesversorgung mit Schmiermitteln und anderen Materialien, von der schwierigen Versorgungslage des Landes mit Rohmaterialien und Betriebsstoffen und endlich von einer sich ständig verschärfenden Verknappung der für den Bahnunterhalt notwendigen Materialien und von den Schienen-, Schwellen- und Befestigungsmitteln, die nicht in genügender Menge beschafft werden konnten. Es ist durchaus nicht überraschend, daß auch ein Eisenbahnunternehmen im vierten Kriegsjahr sich technischen Schwierigkeiten gegenüber sieht, welche zu Einsparungen und zu Einschränkungen im Betrieb zwingen.

Vor kurzem hat die Generaldirektion der Eidgenössischen Postverwaltung sich wegen der prekären Lage in der Treibstoff- und Pneuerversorgung unseres Landes gezwungen gesehen, von der Teilnahme am schweizerischen Ferienabonnement zurückzutreten. Begründet wird dieser Beschluß wie folgt:

„Wie alle lebenswichtigen Rohstoffe und Nahrungsmittel sind auch die Treibstoffe und Pneus rationiert, zum Teil gesperrt. Beide, Treibstoff und Gummi, sind zur Aufrechterhaltung eines Automobilbetriebes gleichmäßig nötig. Wo eines fehlt, kommt das andere nicht zur Auswirkung. Die Einfuhr von Treibstoffen ist schon seit Jahren kontingentiert, diejenige von Gummi seit etwa 2½ Jahren sozusagen eingestellt. Daraus ergibt sich, daß mit den heute noch vorhandenen Vorräten so gewirtschaftet werden muß, daß sie möglichst lange, im günstigsten Falle über das Kriegsende hinaus, ausreichen.“

Auch die Verwaltung der S. B. B. hat aus den gleichen Gründen gewisse Einschränkungen vornehmen müssen. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten in der Landesversorgung mit Schmiermitteln und anderen Materialien sind ab 14. bezw. 15. Februar 1942 die für den Wintersportverkehr vorgesehenen Züge unterdrückt und ab 16. März die Reisezugleistungen im Tagesdurchschnitt um weitere 2300 Km. vermindert worden. Diese Einschränkungen sind mit einigen Abweichungen und Ergänzungen hinsichtlich der dem Ausflugsverkehr dienenden Züge in den Jahresfahrplan 1942/43 hinübergenommen worden. Trotzdem wurden aber bis zum 15. März und ab 12. Dezember Sonntagsbillette ausgegeben. Der Bericht bemerkt dazu: „Zusolge der kriegswirtschaftlichen Verhältnisse mußte die Ausgabe dieser Billette auf die eigentliche Sportzeit beschränkt werden“. Wir vermissen nun hier eine konsequente Haltung in Bezug auf die Betriebsweise. Entweder kann es sich die Bahnverwaltung leisten, dem Publikum auch in Zukunft jeden Komfort und jede Bequemlichkeit zu bieten und alle Spezialwünsche in Bezug auf Fahrplangestaltung und Extratarife berücksichtigen, oder aber sie muß Rücksicht nehmen auf die kriegswirtschaftlichen Verhältnisse mit dem Ziel, den Betrieb möglichst lange, auf alle Fälle über das Kriegsende hinaus für lebenswichtige Dienste aufrecht zu erhalten. Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahnverwaltung insofern im Nachteil, als die Post für den Unterhalt der Straßen nicht selbst aufkommt, während die Eisenbahn auch die Bahnanlagen in einem guten Zustand erhalten muß, trotzdem die für den Unterhalt und die Erneuerung der Geleise notwendigen Schienen-, Schwellen- und Befestigungsmittel nicht mehr in genügender Menge beschafft werden können. Das Geleise wurde denn auch so gut als möglich durch vermehrte Schotter- und Regulierungsarbeiten instand gehalten. Eine weitssichtige Verkehrspolitik in Kriegszeiten läßt sich nicht ohne gewisse Härte durchführen. Auch hier gilt es, die vorgebrachten Begehren auf ihre Dringlichkeit zu untersuchen. Es kann heute nicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein, einen Friedensbetrieb vorzutäuschen, auf die Gefahr hin, den Kriegsansprüchen nicht voll gewachsen zu sein. Zudem ist das Interesse der schweizerischen Hotellerie an der Ausgabe von Sonntagsbilletten zum mindesten bestritten. Wir glauben, daß den Fremden- und Sportszentren durch das Ferienabonnement besser geholfen ist. Aus einer amtlichen Verlautbarung vom

25. März ist überdies zu entnehmen, daß eine Verlängerung der Ausgabezeit der Sonntagsbillette über den Monat März hinaus deshalb unterbleiben mußte, weil die außerordentlich starke Beanspruchung der betrieblichen Anlagen und insbesondere des Rollmaterials der Bahnen eine weitere Steigerung der Verkehrsspitzen über das Wochenende nicht gestattet. Es ist anzunehmen, daß diese Feststellung für die Gestaltung der Fahrpläne und Sondertarife in der nächsten Zeit maßgebend ist. Unsere Mahnung geht eindeutig dahin: Völlige Sistierung der Sonntagsbillette während der Kriegszeit, Beibehaltung der Ferienabonnemente als Maßnahme zur Stützung des Fremdenverkehrs und der Hotellerie.

Wenn wir im Vorstehenden einer weisen Einschränkung des Personenverkehrs das Wort geredet haben und auch eine Unterdrückung von Sondervergünstigungen und allenfalls einen mäßigen Tarifaufschlag in Kauf nehmen würden, so lassen wir uns dabei auch noch von psychologischen Erwägungen leiten. Auf allen Gebieten des täglichen Lebens in der Produktion und im Verbrauch begegnen wir den Anforderungen der Kriegswirtschaft eines neutralen Staates in einem doppelten Blockadering. Es geht nicht wohl an, heute einzig und allein an das Verkehrswesen Ansprüche zu stellen, die in der Friedenszeit vernünftig wären und auch erfüllt werden könnten. Gegenwärtig muß der Personenverkehr, abgesehen von der Militärbeförderung, gegenüber dem Güterverkehr zurücktreten. Mit vollem Recht hat die Generaldirektion der Postverwaltung erklärt, es dürfte gegenüber der Allgemeinheit zu verantworten sein, wenn nach bald vier Jahren Krieg, als Sparmaßnahme zu Gunsten der Aufrechterhaltung eines, seinen öffentlichen Zweck noch einigermaßen erfüllenden Automobilbetriebes, in erster Linie der Ausflüglerverkehr eingeschränkt wird. Diese Auffassung dürfen sich auch die Verwaltungen der Eisenbahnen zu eigen machen. Jedermann anerkennt die großen Dienste, welche insbesondere die elektrifizierten Bahnen dem Schweizervolk in dieser schweren Zeit geleistet haben. Ihre Volkstümlichkeit wird nicht darunter leiden, wenn sie sich mit Konsequenz der nationalen Disziplin einfügen.