Die Reduktion der Bergzuschläge und die Festlegung der Transittarife im Lichte unserer offiziellen Bundesbahnliteratur

Autor(en): **Boller, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **7 (1910-1911)**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-750451

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE REDUKTION DER BERGZUSCHLÄGE UND DIE FESTLEGUNG DER TRANSITTARIFE

IM LICHTE UNSERER OFFIZIELLEN BUNDESBAHNLITERATUR

Je häufiger man sich mit der Frage befasst, um so mehr wundert man sich, dass die schweizerischen Unterhändler an der Gotthardkonferenz 1909 eine Reduktion der Bergzuschläge und eine Festlegung der heute geltenden Tarife in jenem Umfange zugestehen konnten, wie er in Artikel 12 und 11 des neuen Vertrages umschrieben ist. Denn was der Bundesrat in seiner Botschaft vom 9. November 1909 der Bundesversammlung zur Genehmigung empfiehlt, was die Mitglieder der Generaldirektion in ihren Reden zugunsten des Gotthardvertrages befürworten, haben sie in andern, gleichzeitig erschienenen Berichten und Botschaften über den Betrieb und die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen selbst deutlich verurteilt.

Liegt nicht eine Verurteilung der Bergzuschlagsermäßigung schon in den Worten, mit welchen der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen in seinem Berichte vom 29. April 1910 des Gotthardvertrages Erwähnung tut? „Die Folgen des Gotthardvertrages... sind ebenfalls nicht geeignet, die künftige Finanzlage zu verbessern," heißt es im Schweizerischen Bundesblatt vom 25. Mai 1910, auf Seite 315. Und widerspricht die *Festlegung* der Tarife nicht seiner Ermahnung auf derselben Seite dieses Berichtes: „Wir sind... darum heute noch der Ansicht, dass auch mit den einschneidendsten Sparmaßnahmen allein das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen auf die Dauer nicht erreicht werden kann, dass denselben vielmehr neue *erhöhte Einnahmen* zugeführt werden müssten. Es geht nicht an, dem Unternehmen immer neue, die Kosten des Betriebes verteuernde Lasten aufzuerlegen, ohne dass anderseits *auch die Transportleistungen höher bewertet werden.*"?

Wenn unsere Tariffachleute erklären, dass die Bergzuschlagsreduktionen sehr bald wieder durch den Verkehrszuwachs wett-

gemacht werden dürfte, wenn sie auf die Wirkungen verweisen, die die ermäßigten Südfrüchtentarife auf den Südfrüchtentransport über die Gotthardbahn ausübte und die auch tatsächlich sehr günstig waren, vergessen sie dabei nicht, dass sie noch vor nicht allzuferner Zeit mit solchen Verallgemeinerungen sehr schlechte Erfahrungen gemacht und an anderer Stelle geradezu davor gewarnt haben? In seiner Botschaft vom *15. Dezember 1909* sagt doch der *Bundesrat* im Anschluss an eine ähnliche bei Ausarbeitung des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 begangene Unvorsichtigkeit selbst, „dass die günstigen Erfahrungen, welche die Zentralbahn mit ihren Taxreduktionen gemacht hatte, nicht ohne weiteres für alle anderen in Frage kommenden Linien als maßgebend angesehen werden könnten, und *dass es unrichtig wäre, den Verkehrs- und Einnahmenzuwachs . . . ausschließlich der Taxreduktion zuzuschreiben . . .*" Auch „sei nicht zu übersehen, *dass die . . .* zu erwartende *Frequenzzunahme* in Verbindung mit der ohnedies eintretenden Verkehrssteigerung in nicht ferner Zeit *auch eine Vermehrung der Züge* bedinge" *und* dass letztere, sowie der allgemeine Drang nach möglichst rascher Beförderung mit verbesserten Einrichtungen *eine ganz bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben im Gefolge haben* müsse". Diese Vermehrung der Betriebskosten ist dann tatsächlich auch eingetreten und die früheren Überschüsse schlugen in das bekannte zehn Millionen-Defizit der Jahre 1908 und 1909 um.

Erscheint es nicht unklug, sich auf Jahre hinaus zu Taxreduktionen zu verpflichten und die gegenwärtig geltenden Tarife festzulegen, so lange die Bahnbehörden nicht imstande sind, die Betriebsergebnisse auch nur auf kurze Zeit und nur annähernd im voraus zu schätzen? Dass sie das nicht können, dafür haben wir doch gute Belege. Nur zwei Beispiele:

1. Noch in seiner Botschaft vom 17. November 1909 erklärt der Bundesrat, dass eine Dividende von7 % in Zukunft auf der Gotthardbahn nicht mehr erreicht werden dürfte. Dieselbe Ansicht ließ er durch seine Delegierten an der Berner Konferenz des entschiedensten vertreten, und auch der Verwaltungsrat der ehemaligen Gotthardbahngesellschaft war derselben Meinung. Und schon am 18. Dezember 1910, noch bevor der Vertrag ratifiziert ist, kaum ein Jahr nach Erscheinen der Botschaft, gibt das Eisenbahndepartement durch

seinen Vorsteher bekannt, dass die Dividenden pro 1909—1910 die 7 % nicht nur erreichen, sondern sogar auf 8,9 und 8,94 % angewachsen seien. Zwar wird dabei nicht bekannt gegeben, ob die nach Seite 148 des Bundesblattes vom 17. November 1909 notwendigen außerordentlichen Abschreibungen, sowie die Ende 1910 beschlossene Gehaltszulage an das Gotthardbahnpersonal und endlich die Zinsen auf dem Rückkaufspreise bei der Berechnung dieser Dividenden schon Berücksichtigung gefunden haben. Sollten sie tatsächlich nicht mit einbezogen worden sein, so wäre das ein Beweis mehr für die Schwierigkeit, alle Verhältnisse im voraus richtig zu bewerten.

2. Ähnliche Erfahrungen machten die Schweizerischen Bundesbahnen mit den Retourbillettaxen. 1901 wurden sie reduziert. Damals herrschte „bei den Bundesbehörden hinsichtlich des Erfolges eine zuversichtliche Stimmung. Die Botschaft des Bundesrates glaubte, dass die beabsichtigte Herabsetzung der Taxen mit voller Beruhigung vorgenommen werden dürfte". Auch in „der Bundesversammlung wurden dagegen keine Bedenken laut" und „die ersten Jahre des Bundesbahnbetriebes schienen diese optimistischen Ansichten zu rechtfertigen!" Doch die Prophezeiungen erwiesen sich nur zu bald als unrichtig. „Der in der Verkehrsentwicklung eingetretene Stillstand zeigte, dass die Einnahmen nicht genügten, um die wachsenden Ausgaben zu decken" und „heute unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass die im Tarifgesetz für den Personenverkehr vorgesehenen Maximalansätze der Retourtaxen *zu niedrig* bemessen sind" (Bundesblatt vom 15. Dezember 1909, Seite 408).

Und endlich: Ist die Notwendigkeit einer allgemeinen Erhöhung der Tarife für das allernächste Jahrzehnt überhaupt ausgeschlossen? Im Gegenteil! Dieselben Behörden, welche Artikel 11 und 12 des neuen Abkommens zur Genehmigung empfehlen, betonen doch in andern Veröffentlichungen die Möglichkeit einer Betriebsverteuerung ausdrücklich. Nach den Berichten der Schweizerischen Bundesbahnen stieg der Betriebskoeffizient von 65,53 im Jahre 1903 auf 72,82 im Jahre 1908. 1909 ging er zwar auf 70,32 zurück, doch nur infolge außerordentlicher Sparmaßnahmen, über welche schon heute halboffiziell erklärt wird: „mit den Zugs- und Personalreduktionen dürften die Bundesbahnen nunmehr an

der Grenze des Möglichen angelangt sein und über kurz oder lang wird sich das Bedürfnis zeigen, *die unterdrückten Züge wieder in den Fahrplan aufzunehmen und das Personal wieder auf den frühern Bestand zu bringen*" (aus dem Wortlaut der in der Presse erschienenen Begründung der Erhöhung unserer Retourtaxen). Und dass es sich um eine allgemeine Erscheinung handelt, wird uns in der Botschaft vom 3. Dezember 1909 nachgewiesen, wo es heißt: „Die Schweizerischen Bundesbahnen sind übrigens nicht die einzige Verwaltung, bei der sich im Laufe der letzten Jahre ein Missverhältnis zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebsausgaben eingestellt hat. Eine größere Anzahl schweizerischer Bahnunternehmungen weisen die gleiche Erscheinung auf, und auch *große ausländische Verwaltungen*, wie zum Beispiel die Österreichischen Staatsbahnen, die Österreichische Südbahn und die Württembergischen Staatsbahnen *haben zu dem Mittel der Tariferhöhung greifen müssen*, um den wachsenden Ausgaben zu genügen." Auf das Jahr 1912 erwarten die Bundesbahnen außerdem eine alljährlich wiederkehrende Mehrausgabe von $11^1/_2$ beziehungsweise sieben Millionen Franken. Auch die italiänischen Bahnen stehen nicht besser. Sie erzielten 1909/1910 einen Reinertrag von nur 1,43 % ihres Anlagekapitals, das der Staat mit 3,5 % verzinsen muss, so dass sie in Wirklichkeit mit einem *Verluste* von 2,07 % arbeiteten und sich über kurz oder lang wohl auch zu Tariferhöhungen bequemen werden.

Ja, noch in der letzten Eisenbahnbotschaft des Bundesrates spricht dieser von der bevorstehenden Betriebsverteuerung, mit besonderer Berücksichtigung der Gotthardbahn. „Er macht darauf aufmerksam, dass für die Verzinsung des zurzeit noch nicht feststehenden Rückkaufspreises der Gotthardbahn auf jeden Fall ein höherer als der im Budget vorgesehene Betrag nötig erscheine", und dass „die bevorstehende Umwandlung der Teuerungszulage für das Personal in eine Gehaltserhöhung eine vermehrte Einlage in die Pensions- und Hilfskasse" erfordere. So lesen wir wenigstens wörtlich im Bundesblatt vom 16. November 1910, S. 244. Er ist sogar der Meinung, dass die Retourtaxen erhöht werden müssen und das trotzdem auf derselben Seite den Bundesbahnen für das Jahr 1911 ein Überschuss von 2 007 680 Franken prophezeit wird.

Die Bundesbahnbehörden wissen eben sehr genau, dass dieser Überschuss eigentlich ein fiktiver, künstlich erzwungener ist. Er wurde erzielt einmal durch Sparmaßnahmen, hauptsächlich aber durch eine im Jahre 1909 vorgenommene Rückbuchung der Amortisationen am italiänischen Teil des Simplontunnels für die Jahre 1903—1907 im Betrage von 941 000 Franken. Hätte man diese Amortisationen bis und mit 1911 fortgesetzt, so wären sie auf wenigstens das Doppelte, also auf 1 882 000 Franken angewachsen und nun gerade hoch genug, um jene zwei Millionen Überschuss wieder aufzuzehren. Auch jene Rückbuchung war nicht einwandfrei. Sie widersprach jenen Regeln eines vorsichtigen Finanzgebahrens, zu denen sich der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen in seinem Bericht vom 29. April 1909 mit den Worten persönlich bekannt hatte: „So verlockend auch im Falle eines Rechnungsdefizites die Möglickkeit sein mag, vorübergehend auf die Amortisation zu verzichten, so halten wir doch dafür, dass an derselben unter allen Umständen festgehalten werden soll." Die Rückbuchung hat darum auch in Bankkreisen damals lebhaftes Bedauern hervorgerufen (siehe Monatsbericht des Bankvereins vom 1. Mai 1909, Seite 4). Mit Recht, denn die „Tilgung des Anlagekapitals innert 60 Jahren galt als eines der vornehmsten Ziele der Eisenbahnverstaatlichung". („Bundesblatt" vom 26. Mai 1909, Seite 375.) Gerechtfertigt wäre sie nur für den Fall, dass Italien den auf seinem Gebiete gelegenen Teil des Simplontunnels tatsächlich zurückkaufte. Und auch dann könnte der inzwischen angehäufte Reservefonds den Schweizerischen Bundesbahnen für andere Zwecke, zum Beispiel zur Amortisation des inzwischen erbauten zweiten Parallelstollens, sehr willkommen sein.

Was soll man von der Festlegung der Tarife erst denken, wenn man die Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1909 mit derjenigen der italiänischen Regierung vom 3. Mai 1910 vergleicht? In der ersteren liest man auf Seite 406: Wenn im Güterverkehr eine Mehreinnahme erzielt werden müsste, so käme zunächst eine Erhöhung der Ausnahmetarife in Betracht. Mit andern Worten: Falls der Güterverkehr sich verteuert, wird die Schweiz in erster Linie zu einer *Erhöhung der Ausnahmetarife* Zuflucht nehmen müssen.

In der italiänischen Botschaft dagegen wird erklärt: „Für

die Grundtaxen wurde eine *Festlegung* der gegenwärtig geltenden Tarife erreicht und zwar sowohl der Normal- als auch der Spezial- und der *Ausnahme*tarife". Mit andern Worten: die Schweiz hat auf jenen Ausweg im vorneherein verzichtet.

Aber nicht nur alle offiziellen Berichte, auch die Erfahrungen der Wirtschaftsgeschichte beweisen uns, dass große Umwälzungen nicht ausgeschlossen sind, welche den Betrieb vorübergehend oder dauernd bedeutend belasten dürften. Man denke nur an die Preisbewegungen. Im letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts machte sich in beinahe allen Gebieten des Handels und der Industrie ein Preisrückgang geltend, der zu großen Hoffnungen Anlass gab. Aber nur zu bald erwies sich das als ein vorübergehendes Ereignis, und seit der Mitte der neunziger Jahre hat jenes allgemeine Steigen der Preise wieder eingesetzt, das die Wirtschaftsgeschichte der vorhergehenden Jahrzehnte und Jahrhunderte charakterisiert und das schließlich auch den Bedarf der Bahnen erfassen muss. Wie vollständig die Verhältnisse umschlagen können, lehren uns ferner die Erfahrungen der lateinischen Münzunion. Sie wurde gegründet, als das Verhältnis zwischen Gold und Silber mindestens sechs Jahrzente vollkommen stabil geblieben war. Doch schon wenige Jahre nachher kam ihre Grundlage ins Wanken, und nur heroische Maßregeln, wie die Reduktion des Silbergehaltes der Scheidemünzen und später die Einstellung der Silberprägung, konnten ihr aus der Verlegenheit helfen.

Und nicht allein wirtschaftliche Umwälzungen, allgemeine Verteuerung des Betriebes überhaupt und eine allgemeine Geldentwertung, sondern auch technische Umwälzungen dürften unsern Bahnen bevorstehen. Wie wird sich die Finanzlage gestalten, wenn der elektrische Betrieb eingeführt wird? Auf dem Simplon ist er es bereits. Auch für den Mont-Cenis ist er projektiert und schon seit Jahren beschäftigen sich die Bundesbahnen mit Vorstudien zu seiner allgemeinen Ausdehnung auf das gesamte schweizerische Bahnnetz oder doch eines wesentlichen Teiles derselben. Werden mit dieser Einführung nicht große Mehrausgaben verbunden sein? Wird sie nicht wesentlich höhere Abschreibungen an Rollmaterial, Schienen und Bauten bedingen, für die man heute schon die nötigen Reserven bilden sollte? Wer wollte diese Fragen verneinen? „Wir halten dafür, dass es nicht genüge im Betrieb des schweize-

rischen Eisenbahnnetzes das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, sondern dass einmal ernstlich daran gedacht werden sollte, den im Gesetz von 1897 vorgesehenen Reservefonds zu bilden, damit in Zukunft die Bundesbahnen in der Lage seien, allfällige Defizite aus eigenen Mitteln zu decken." So äußerte sich schon im Jahre 1908 die Bundesbahnkommission des Nationalrates. Der Reservefonds ist inzwischen nicht gebildet worden, wohl aber erlitten die Schweizerischen Bundesbahnen gewaltige Betriebsdefizite, und trotzdem will man heute die Tarife durch Staatsvertrag auf unbestimmte Zeit festlegen und reduzieren?!

Alle diese Betrachtungen führen nur zu einem einzigen Schlusse. Er lautet:

Nach den bisherigen Erfahrungen sind die Eisenbahnverwaltungen nicht imstande, die mutmaßliche Entwicklung des Verkehrs und vor allem die Gestaltung der Betriebsergebnisse auch nur auf einige Jahre hinaus mit Sicherheit einzuschätzen. Niemand wird ihnen das zumuten, aber solange sie das nicht tun können und so lange nach *ihren eigenen Berichten*, nach ihren eigenen bisherigen Erfahrungen eine erhebliche Verteuerung des Bahnbetriebes vorauszusehen oder doch nicht ausgeschlossen ist, solange bleibt eine Festlegung der Tarife und eine Reduktion der Bergzuschläge, wie sie der Schweiz in Artikel 11 und 12 des Gotthardvertrages vom 13. Oktober 1909 aufgebürdet werden, eine wirtschaftliche Inkonsequenz, gegen welche sich die Bundesversammlung im Interesse der Erhaltung und Entwicklung unserer Bahnen mit aller Macht sträuben sollte. Man forsche ein wenig in unsern Bahnberichten, und man findet Material genug, um die Ablehnung des Gotthardvertrages vor dem Auslande auch in diesem Punkte sachlich und würdig zu vertreten.

WINTERTHUR Dr. HANS BOLLER