

Schweizerisches Bundesblatt.

66. Jahrgang.

4. November 1914.

Band IV.

Jahrespreis (postfrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.*Eintrückungsgebühr*: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Zu 47

Nachtrags-Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 27. Oktober 1914.)

Mit unserer Botschaft vom 3. Dezember 1909 haben wir Ihnen empfohlen, einem Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen auf Änderung des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 im Sinne einer Erhöhung der Personentaxen für Hin- und Rückfahrt zuzustimmen. Es war in Aussicht genommen, das Gesetz in der Weise zu ändern, dass darin, in Übereinstimmung mit dem Inhalt der Konzessionen für Privatbahnen, nur noch Ansätze für die Fahrpreise einfacher Fahrt aufgenommen würden, mit der Verpflichtung, für Hin- und Rückfahrten mindestens 20 % Ermässigung auf den doppelten Fahrpreisen einfacher Fahrt eintreten zu lassen. Die genaue Festsetzung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt innerhalb dieser durch das Gesetz gezogenen Schranke wäre dann Sache der Bundesbahnverwaltung gewesen, unter Vorbehalt der bundesrätlichen Genehmigung.

Veranlasst war der Antrag durch die im Jahre 1907 eingetretene ungünstige Gestaltung der Betriebsergebnisse. Die Überschüsse genügten nicht mehr zur gänzlichen Deckung der im Rückkaufgesetz vorgeschriebenen Anleihenstilgungen, und die Bilanzen der Bundesbahnen wiesen infolgedessen während mehrerer Jahre Passivsaldo auf. Die erwiesene Tatsache, dass der Personenverkehr weit geringere Betriebsüberschüsse als der Güterverkehr liefert, veranlassten den Antrag, die allzu niedrig bemessenen Personentaxen für Hin- und Rückfahrt zu erhöhen.

Unsere Botschaft vom 3. Dezember 1909 ist bis heute von den eidgenössischen Räten nicht behandelt worden. Der Grund liegt darin, dass die Bundesbahnkommission des Nationalrates vor einer bestimmten Stellungnahme zu der Vorlage zunächst den Erfolg der von den Bundesbahnen eingeleiteten Sparmassnahmen abzuwarten wünschte. Sie rechnete mit der Möglichkeit, dass dieser Erfolg die geplante Taxerhöhung als unnötig erweisen werde. Im fernern war sie der Ansicht, dass eine Fahrpreiserhöhung nicht ohne gleichzeitige starke Einschränkung des bei den Bundesbahnen allzusehr entwickelten Freifahrtwesens vorgenommen werden sollte. Obschon grundsätzlich mit der Kommission einverstanden, vermochten wir jedoch ihrer Anregung, es sollte diese Einschränkung durch einen besondern Artikel des Tarifgesetzes erfolgen, nicht zuzustimmen. Wir hielten dafür, dass ein solcher Artikel richtiger *im* zu revidierenden Rückkaufgesetz Platz finden sollte.

Mit den Rechnungsergebnissen der folgenden Jahre schienen sich die Erwartungen der nationalrätlichen Bundesbahnkommission zu erfüllen. Wenn sich auch die kilometrischen Betriebsausgaben infolge einer starken Verkehrsentwicklung und der Verstaatlichung der Gotthardbahn nicht verminderten, so stiegen sie doch nicht mehr im gleichen Verhältnisse wie die Einnahmen. Die Betriebszahl (Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen) nahm bis 1911 rasch ab.

Es betragen

im Jahre	die Betriebs- einnahmen Fr.	die Betriebs- ausgaben Fr.	der Betriebs- überschuss Fr.	die Betriebs- zahl
1907	142,934,991	98,874,782	44,060,209	0,8922
1908	142,129,314	103,498,226	38,631,088	0,7232
1909	165,540,622	116,415,799	49,124,823	0,7032
1910	187,604,055	122,852,190	64,751,865	0,6548
1911	196,511,857	126,286,945	70,224,912	0,6426
1912	206,056,419	137,556,989	68,499,430	0,6676
1913	212,721,315	142,405,716	70,315,599	0,6694

Die kleine Wiedererhöhung der Betriebszahl in den Jahren 1912 und 1913 ist hauptsächlich der periodischen Gehaltserhöhung für das Personal und einer Erhöhung der Nebenbezüge für das Fahrpersonal zuzuschreiben; bei regelmässiger Verkehrsentwicklung wäre dies als eine vorübergehende Erscheinung zu betrachten gewesen. Es wies aber schon das Jahr 1913 die zur Vorsicht mahnende Tatsache auf, dass sich der gewinnbringende Güterverkehr viel langsamer als der Personenverkehr entwickelte. Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr um 6,08 % zunahmen, betrug die Zunahme im

Güterverkehr nur 1,05 %/o. Die Gründe sind bekannt. Der anhaltend hohe Zinsfuss machte sich zunächst durch verminderte Bautätigkeit geltend, dehnte aber seinen ungünstigen Einfluss allmählich auf das ganze Geschäftsleben aus. Die ersten sechs Monate des Jahres 1914 brachten, ungeachtet der Erweiterung des Bundesbahnnetzes durch die Verstaatlichung der Neuenburger Jurabahn und ungeachtet der schweizerischen Landesausstellung in Bern, gegen das Vorjahr nur eine unwesentliche Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, während der Güterverkehr eine Einnahmenverminderung um 1½ Millionen Franken zeigte. Im gleichen Zeitraum wiesen dagegen die Betriebsausgaben, hauptsächlich infolge vermehrter Fahrleistungen, eine Zunahme von 2½ Millionen Franken auf. Ein Grund zu starker Beunruhigung lag immerhin noch nicht vor. Günstige Witterung während der Hauptreisezeit und eine gute Ernte hätten bis zu Ende des Jahres das Ergebnis wieder verbessern können.

Der zu Anfang August ausgebrochene Weltkrieg hat aber solche Erwartungen nicht in Erfüllung gehen lassen. Die Betriebseinnahmen sind im August gegenüber dem Vorjahr auf die Hälfte, d. h. von 20 auf 10 Millionen Franken, gesunken, während die Ausgaben nur um 1 Million vermindert werden konnten. An eine durchgreifende Besserung dieser Verhältnisse ist während der Kriegsdauer nicht zu denken, und es steht daher auf Ende des Jahres ein ganz schlimmes Rechnungsergebnis in Aussicht. Der vorjährige Aktivsaldo von rund 8 Millionen Franken wird bei weitem nicht genügen, um den Ausfall des diesjährigen Betriebsergebnisses zu decken, und die Bilanz für das Jahr 1914 wird, da weitere Reserven nicht zur Verfügung stehen, ohne Zweifel einen grossen Passivsaldo aufweisen.

Die Bundesbahnen stehen nun vor der schwierigen Aufgabe, den ungünstigen Einfluss der Kriegswirren auf ihren Finanzhaushalt möglichst auszugleichen. In erster Linie kommt die Durchführung von Sparmassnahmen in Betracht. Solche sind denn auch nach Ausbruch des Krieges sofort getroffen worden, vor allem durch starke Verminderung der Zugzahl. Andere Massnahmen sind noch in Aussicht genommen. Sie werden aber zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts bei weitem nicht genügen. Die Verwaltung der Bundesbahnen findet es daher nötig, und wir schliessen uns dieser Ansicht an, rasch auf eine erhebliche Einnahmenvermehrung hinzuwirken, wobei vor allem die schon im Jahre 1909 in Aussicht genommene Erhöhung der Personentaxen für Hin- und Rückfahrt in Betracht gezogen wird.

Wir haben schon in unserer Botschaft vom 3. Dezember 1909 nachgewiesen, dass die Personenbeförderung zum Betriebs-

überschuss der Bundesbahnen zu wenig beiträgt, und dass hauptsächlich der Güterverkehr für die Verzinsung und Tilgung der Bundesbahnschuld aufzukommen hat. Die damals als Beweismittel angeführten Zahlen stimmen aber heute nicht mehr ganz. Die Betriebsverhältnisse haben Änderungen erfahren, wie die nachstehende Vergleichung der auf den Wagenachsenkilometer bezogenen Transporteinnahmen in den Jahren 1908 und 1913 zeigt.

Diese betragen:

im Jahre	im Personenverkehr	im Güterverkehr (einschliesslich Gepäck und Tiere)	durchschnittlich
1908	17,47 Cts.	14,08 Cts.	15,36 Cts.
1913	19,2 Cts.	13,92 Cts.	16,77 Cts.
Unterschied	+ 1,73 Cts.	— 0,16 Cts.	+ 1,41 Cts.

Diese Zahlen geben nun allerdings keine genaue Auskunft über das Ertragsverhältnis der beiden Verkehrsgattungen. Sie lassen aber doch erkennen, dass die Durchschnittseinnahme aus dem Personenverkehr zugenommen hat, während im Güterverkehr eine Verminderung eingetreten ist. Die Verbesserung, die der Personenverkehr aufweist, ist zum Teil der Verstaatlichung der Gotthardbahn zuzuschreiben, die etwas günstigere Ertragsverhältnisse als die Bundesbahnen aufwies, zum Teil aber auch den von den Bundesbahnen getroffenen Sparmassnahmen. Die Zugzahl hat sich seit 1908 nicht in gleichem Masse wie die Einnahmen vermehrt.

Diese Ertragsverhältnisse lassen sich richtiger beurteilen, wenn die Einnahmen nach Zuggattungen, Personenzügen und Güterzügen, ausgeschieden werden, wobei man aber mangels ausreichender statistischer Erhebungen zum Teil auf Schätzungen angewiesen ist.

Es betragen:

A. Die Transporteinnahmen.

1. Die Personenzugseinnahmen

aus dem	1908 Fr.	1913 Fr.	Zunahme in %
Personenverkehr . . .	58,046,388	84,589,152	45,7
Gepäckverkehr . . .	5,670,988	8,522,597	50,3
Postpaketverkehr . . .	1,279,024	2,214,711	73,2
Tier- und Güterverkehr (in Eilfracht mit Personenzügen) . . .	4,350,000 ¹	7,300,000 ¹	67,8
im ganzen	69,346,400	102,626,460	48,0

¹ schätzungsweise.

2. Die Güterzugseinnahmen

aus dem	1908 Fr.	1913 Fr.	Zunahme in %
Tier- und Güterverkehr mit Güterzügen . . .	66,356,597	101,162,803	52,5

3. Die gesamten Transporteinnahmen

aus dem	1908 Fr.	1913 Fr.	Zunahme in %
Personen-, Gepäck-, Post- paket-, Tier- und Güter- verkehr	135,702,997	203,789,263	50,2

B. Die Zugsleistungen.

	1908 Zugskilometer	1913 Zugskilometer	Zunahme in %
Personenzüge	22,738,712	25,668,244	12,9
Güterzüge	7,177,962	11,156,754	55,4
im ganzen	29,916,674	36,824,998	23,1

C. Die Wagenleistungen.

1. Personenzugsverkehr

	in Wagenachsenkilometern		1913	
	1908		1913	
	im ganzen	auf den Zugskilometer	im ganzen	auf den Zugskilometer
Personenwagen	331,508,998	14,6	438,750,514	17,1
Gepäckwagen	60,300,000 ¹	2,6	80,845,000 ¹	3,1
Postwagen	41,647,561	1,9	54,449,403	2,1
Güterwagen	60,000,000 ²	2,6	80,000,000 ²	3,1
Zusammen	493,456,559	21,7	654,044,917	25,4

¹ 85 % der Gepäckwagen.

² schätzungsweise.

2. Güterzugsverkehr

	in Wagenachsenkilometern		1913	
	1908		1913	
	im ganzen	auf den Zugskilometer	im ganzen	auf den Zugskilometer
Güterwagen	386,967,413	53,9	554,524,963	49,7

3. Gesamtleistung

	in Wagenachsenkilometern		1913	
	1908	1913	1908	1913
	im ganzen	auf den Zugskilometer	im ganzen	auf den Zugskilometer
Sämtliche Wagen	880,423,972	29, ₈	1,208,569,880	32, ₈

D. Durchschnittliche Transporteinnahmen

	auf den Zugskilometer		auf den Wagenachsenkilometer	
	1908	1913	1908	1913
aus den Personenzügen	Fr. 3. 05	Fr. 4. —	14, ₁₆ Cts.	15, ₇ Cts.
aus den Güterzügen	Fr. 9. 24	Fr. 9. 20	17, ₁ Cts.	18, ₂ Cts.
im Durchschnitt	Fr. 4. 86	Fr. 5. 53	15, ₉₆ Cts.	16, ₇₇ Cts.

Die Tatsache, dass im Personenzugsverkehr die Einnahmen von 1908—1913 um 48 %, die Zugskilometer dagegen nur um 12,₉ % gestiegen sind, ferner die Steigerung der auf den Zugskilometer entfallenden durchschnittlichen Einnahme von Fr. 3. 05 auf Fr. 4 und die Zunahme der auf einen Zug durchschnittlich entfallenden Wagenachsen von 21,₇ auf 25,₄ beweisen deutlich die Verbesserung der Verhältnisse. Im Güterverkehr weisen die Ertragsverhältnisse nur geringe Änderungen, die mehr zufälliger Natur zu sein scheinen, auf.

Die Betriebsausgaben stiegen, auf den Zugskilometer bezogen, in den Jahren 1908—1913 von Fr. 3. 37 auf Fr. 3. 86. Wünschbar wäre es, auch diese Kosten ebenfalls für Personen- und Güterzüge getrennt ermitteln zu können. Allein man ist bei solchen Rechnungen zu sehr auf Schätzungen angewiesen, um zuverlässige Ergebnisse zu erhalten. Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, für den Expeditions- und Zugsdienst, sowie die verschiedenen Ausgaben betreffen zum grösseren Teil den Güterzugsverkehr, während im Gegensatz hierzu die Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, sowie für den Fahrdienst zum grösseren Teil vom Personenzugsverkehr herrühren. Eine genaue Bestimmung der einzelnen Teilungsverhältnisse ist nicht möglich. Soviel steht aber fest, dass die Ausgaben für den Personenzugsdienst, auf den Zugskilometer bezogen, niedriger sind als für den Güterzugsdienst, während, auf den Wagenachsenkilometer berechnet, das umgekehrte Verhältnis besteht. Nachdem nun nach obiger Zusammenstellung die Güterzugeinnahmen, nicht

nur auf den Zugskilometer, sondern auch auf den Wagenachsenkilometer berechnet, sich höher stellen, so muss daraus geschlossen werden, dass der Güterzugsverkehr einen erheblich grösseren Betriebsüberschuss aufweist. An dem ungünstigen Ertragnis des Personenzugsverkehrs sind aber nicht nur die zu niedrigen Personentarife schuld; es wirken, wie aus den obigen statistischen Erhebungen zu entnehmen ist, auch die ungenügenden Ertragnisse aus dem Post-, Gepäck- und Eilgutverkehr mit. Während sich, auf die Wagenachse bezogen, die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf rund 20 Cts. stellen, trägt der Gepäck- und Eilgutverkehr nur rund 10 Cts. ein. Die niedrigen Einnahmen aus letzterem Verkehr rühren von der schwachen Ausnutzung des Laderaumes der Wagen her.

Eine Erhöhung der Gepäck- und Eilguttaxen könnte aber die Betriebsergebnisse der Personenzüge nicht in genügender Weise verbessern. Hierfür ist eine Erhöhung der Personentaxen unumgänglich nötig.

Die jetzigen, zu niedrigen Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt sind bekanntlich darauf zurückzuführen, dass die ehemalige Zentralbahn auf den 1. Januar 1896 ihre Ansätze hierfür bedeutend herabsetzte und man anlässlich der Verstaatlichung die niedrigsten der bei den Privatbahnen bestehenden Tarifgrundlagen annahm. Man glaubte dies umso eher tun zu können, als die Zentralbahn mit ihrer Taxherabsetzung scheinbar gute Erfahrungen gemacht hatte. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr wiesen im ersten Jahre (1896) der Tarifreform nur eine geringe Verminderung auf und nahmen vom folgenden Jahre an rasch zu. Unrichtigerweise hielt man diese Zunahme für eine Folge der Taxherabsetzung, während sie in Wirklichkeit von einer sich bei allen schweizerischen Hauptbahnen geltend machenden starken Verkehrsentwicklung herrührte. Die eigentliche Wirkung der Taxherabsetzung zeigt sich am besten, wenn man die Einnahmen der Zentralbahn aus dem Verkehr mit Hin- und Rückfahrtsbilletten in den Jahren 1895 und 1901 mit denjenigen der Jura-Simplon-Bahn, die ihre hohen Fahrpreise beibehielt, vergleicht.

Es betrug im Verkehr mit Hin- und Rückfahrtsbilletten:

Die Zahl der Reisenden (doppelt gerechnet):

	1895	1901	Zunahme	%
bei der S. C. B. . . .	2,606,286	4,675,638	2,069,352	79,4
bei der J. S.	3,895,297	5,483,542	1,588,245	40,8

Die Einnahmen in Franken:

	1895	1901	Zunahme	%
bei der S. C. B. . . .	2,458,617	2,810,965	352,348	14,3
bei der J. S.	3,601,299	5,738,944	2,137,645	59,4

Es geht hieraus hervor, dass die Taxherabsetzung zwar eine Zunahme der Fahrten bewirkt hat, eine genügende Einnahmenvermehrung aber ausgeblieben ist. Die im Jahre 1901 um etwa 80 % erhöhte Anzahl von Reisenden brachte der Zentralbahn eine nur um 14 % höhere Einnahme, während die Jura-Simplon-Bahn bei einer um 41 % erhöhten Reisendenzahl eine Vermehrung der Einnahmen um 59 % zu verzeichnen hatte. Die Mehreinnahme der Zentralbahn genügte auf keinen Fall zur Deckung der beträchtlichen Kosten der neuen Zugleistungen, die zur Bewältigung des vermehrten Personenverkehrs nötig waren. Ihr Gewinn aus dem Verkauf von Hin- und Rückfahrtsbilletten musste daher abnehmen.

Die Übertragung der zu niedrigen Zentralbahntaxen auf das ganze Netz der schweizerischen Bundesbahnen brachte den ungünstigen finanziellen Einfluss dieser Massnahme noch in weit höherem Masse zur Geltung. Der unbefriedigende Ertrag der Personenbeförderung muss ihr hauptsächlich zugeschrieben werden. Daneben hat sich auch der Einfluss der Betriebsverteuerung bemerkbar gemacht. Von 1902 bis 1913 sind die durchschnittlichen Ausgaben für den Zugskilometer von Fr. 3.14 auf Fr. 3.86, also um über 20 % gestiegen. Wenn nun auch die Kosten der Personenzüge diesen Durchschnittsbetrag nicht erreichen, und daher nicht ohne weiteres behauptet werden darf, dass der Personenverkehr die Selbstkosten kaum decke, so darf doch als sicher angenommen werden, dass wenigstens die Einnahmen aus Hin- und Rückfahrt ungenügend sind.

Die Bundesbahnen haben seinerzeit die jährlichen Mehreinnahmen, die ihnen aus der geplanten Taxerhöhung erwachsen sollten, auf den Verkehr des Jahres 1908 (unter Einschluss der Gotthardbahn) bezogen, auf 3 $\frac{1}{4}$ Millionen Franken geschätzt. Infolge der seither eingetretenen Verkehrsentwicklung darf heute, unter normalen Verhältnissen, diese Steigerung auf über 4 Millionen Franken veranschlagt werden. Auf diese Zunahme kann jedoch während der Dauer der Kriegswirren nicht gerechnet werden; höchstens wird sich der Einnahmenrückgang etwas weniger empfindlich gestalten.

Die Notwendigkeit, die Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt zu erhöhen, hat sich übrigens nicht allein in der Schweiz gezeigt.

In andern Ländern sind ähnliche Erfahrungen gemacht worden, vor allem in Österreich und Ungarn, wo zu Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts die Personenfahrpreise durch Einführung von Zonentarifen ausserordentlich verbilligt wurden. Nähere Einzelheiten über diese Verhältnisse sind in dem Bericht der Bundesbahnverwaltung zu dem Voranschlag für das Jahr 1915 enthalten, auf den wir uns noch besonders zu verweisen erlauben.

Nachdem bei den frühern Beratungen der nationalrätlichen Kommission die Behandlung der Tariferhöhungsfrage mit derjenigen der Einschränkung des Freifahrtwesens in Verbindung gebracht worden war, haben wir uns veranlasst gesehen, von neuem zu untersuchen, in welcher Weise den bestehenden Missständen am schnellsten und wirksamsten gesteuert werden könnte. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird den Gegenstand einer besondern Beschlussfassung bilden.

Im Hinblick auf vorstehende Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen die baldige Behandlung und unveränderte Annahme des Ihnen mit unserer Botschaft vom 3. Dezember 1909 vorgelegten Entwurfes eines Bundesbeschlusses betreffend die Änderung des Tarifgesetzes der schweizerischen Bundesbahnen dringend zu empfehlen.

Wir benützen auch diesen Anlass, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. Oktober 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Nachtrags-Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 27. Oktober 1914.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	47
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.11.1914
Date	
Data	
Seite	215-223
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 533

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.