Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 48 (1956)

Heft: 7-8

Artikel: Zur Problematik der Sozialermässigung der Arbeiterabonnemente

Autor: Fallet, E.M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-353748

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

MONATSSCHRIFT DES SCHWEIZERISCHEN GEWERKSCHAFTSBUNDES
ZWEIMONATLICHE BEILAGEN: «BILDUNGSARBEIT» UND «GESETZ UND RECHT»

HEFT 7/8 - JULI/AUGUST 1956 - 48. JAHRGANG

Zur Problematik der Sozialermäßigung der Arbeiterabonnemente

Seit einiger Zeit steht das Problem der *Lohngrenze für den Bezug von Arbeiterabonnementen* bei den Schweiz. Transportanstalten wieder zur Diskussion. Im Nationalrat ist es durch ein Postulat Schütz vom 20. Juni 1955 aufgeworfen worden. Auch das Bundeskomitee des Schweiz. Gewerkschaftsbundes hat sich verschiedentlich mit all den damit zusammenhängenden Fragen befaßt. Als Folge der mit der Generaldirektion gepflogenen Verhandlungen ist uns der nachfolgende Aufsatz über die Problematik der Sozialermäßigung der Arbeiterabonnemente zugegangen, dem wir hier in der Verwirklichung des Grundsatzes «audiatur et altera pars» (auch die Gegenseite zu hören) Raum geben. Der Aufsatz stellt vor allem die *betriebswirtschaftliche* Seite des Problems in den Vordergrund. Wir hoffen, in späteren Nummern Diskussionsartikel bringen zu können, die vor allem auch zur hier gestreiften *Problematik* der Sozialermäßigungen Stellung nehmen. Sehr interessant wäre es, von berufener Seite Genaueres darüber zu hören, ob tatsächlich heute in erheblichem Maße Fahrkosten des Berufsverkehrs vom *Unternehmer* getragen werden.

Redaktion «Gewerkschaftliche Rundschau».

I. Einleitung

Die Schweizerischen Bundesbahnen geben für den Berufsverkehr (regelmäßige Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsort) vier verschiedene Sorten von Streckenabonnementen aus:

Allgemein erhältliche Abonnemente:

Serie 10 Abonnement für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten
Serie 11 Abonnement für täglich eine Hin- und Rückfahrt (oder zwei einfache Fahrten)

Abonnemente für Arbeiter (gegen Lohnausweis):

Serie 30 Abonnement für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten an Werktagen
Serie 31 Abonnement für werktäglich eine Hin- und Rückfahrt

Die Preise der Abonnemente der Serien 30 und 31 sind aus denen der Serien 10 und 11 abgeleitet unter Anwendung einer sogenannten Sozialermäßigung von 30 Prozent, die zu einem kleinen Teil allerdings auch der etwas geringeren Ausnützungsmöglichkeit der nur an Werktagen gültigen Arbeiterabonnemente Rechnung trägt. Die rechtliche Grundlage der Sozialermäßigung auf Arbeiterabonnemente ist der Bundesratsbeschluß vom 16. August 1950 über die Tarifbildungsgrundsätze der Eisenbahnunternehmungen, der eine besondere Ermäßigung für Arbeiter wohl vorschreibt, ihr Ausmaß aber nicht bestimmt.

II. Die Probleme zur Monopolzeit

1. Einführung des Arbeiterabonnements zur Zeit der privaten Hauptbahnen

Die meisten Fahrpreisermäßigungen sozialer Natur stammen aus der Zeit, da die Eisenbahnen noch über das *faktische Transportmonopol* verfügten. Viele wurden schon von den schweizerischen Hauptbahnen vor ihrer Verstaaatlichung gewährt, andere wurden von den Schweizerischen Bundesbahnen eingeführt oder mit dem neuen Personentarif vom 1. Mai 1903 auf das ganze verstaatlichte Netz übertragen. Die meisten Sozialermäßigungen wurden den Bahnen durch das Gesetz und die Konzessionen vorgeschrieben. In der Monopolzeit war das noch einigermaßen verständlich, weil die Eisenbahngesellschaften — theoretisch wenigstens — ohne weiteres den Ausgleich auf andern, weniger fahrpreisempfindlichen Verkehrspositionen finden konnten. Die Einführung des Arbeiterabonnements bereitete indessen schon den Privatbahnen keine geringen Sorgen.

Den ersten Vorstoß unternahm die Bundesversammlung im Herbst 1873 mit einem Postulat, das den damaligen Hauptbahnen zur Vernehmlassung zugestellt wurde. Schon damals war man sich der Tatsache bewußt, daß billigere Preise für die tägliche Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht nur im Interesse des Arbeiters, sondern *auch des Unternehmers* liegen; ja es zeigte sich, daß das Interesse des Unternehmers sogar *überwiegen kann.* Gewisse Hauptbahnen führten daher in den von ihnen bedienten Industriegegenden sogenannte Arbeiterbillette ein, die sie *den Fabrikanten* und industriellen Etablissementen in Paketen zu mehreren hundert Stück mit einer Ermäßigung verkauften, die *von der abgenommenen Menge sowie der Länge der zurückzulegenden Strecke* abhing und die sich zwischen 15 und höchstens 50 Prozent des Normaltarifs bewegte.

Die auf den 1. Januar 1902 verstaatlichten vier Hauptbahnen verkauften Abonnemente des allgemeinen Verkehrs und für Schüler, wobei sie eine mit der Benützungszeit wachsende Ermäßigung – eine Art *Treuerabatt* – gewährten. Eigentliche *Arbeiterabonnemente* mit

einer besondern Sozialermäßigung kannten nur die Schweizerische Centralbahn und die Jura-Simplon-Bahn. Beide Gesellschaften hatten sie 1890 auf Drängen von Industriefirmen eingeführt. Bei der die vornehmlich landwirtschaftlich orientierte Westschweiz bedienenden Jura-Simplon-Bahn gelangte das Arbeiterabonnement zu geringerer Bedeutung als bei der damals industriell bereits hochentwicktelte Gebiete bedienenden Schweizerischen Centralbahn. Diese hatte das Arbeiterabonnement auf Anregung verschiedener Firmen in Olten eingeführt, um in erster Linie den in den Ortschaften des Gäus wohnhaften Arbeitern der Oltener Fabriken zu ermöglichen, den Weg zu und von der Arbeit mit der Bahn zurückzulegen. Die Ausdehnung auf andere Strecken lag auf der Hand, und die Centralbahn-Gesellschaft hoffte, daß «in der Umgebung der größeren Centren viele Arbeiter diese Abonnemente benützen werden, um in den nächsten Dörfern billiger leben und besonders billiger wohnen zu können» [1].

Das Problem der Verstädterung war damals noch nicht so akut wie heute. Das Arbeiterabonnement hat ja auch die Zunahme der Landflucht nicht zu verhindern vermocht. Den Unternehmern ging es indessen schon damals um die *Tiefhaltung der Löhne*, um die *möglichst billige Arbeitskraft*. Daß mittels besonders billiger Abonnemente dem Verkehr erschlossene Siedlungsgebiete früher oder später das Betätigungsfeld der Boden- und Bauspekulation werden und daß die Grundrente dort in engstem Zusammenhang mit der gewährten Fahrpreisermäßigung steht, dessen war sich bei der Einführung des Arbeiterabonnements offenbar noch niemand bewußt.

Das Arbeiterabonnement der Schweizerischen Centralbahn berechtigte zu einer werktäglichen Hin- und Rückfahrt in dritter Klasse, und zwar auf der Hinfahrt in den Zügen, welche die Bestimmungsstation *vor 8 Uhr morgens* erreichten, und auf der Rückfahrt in den Zügen, welche die Abgangsstation *nach 6 Uhr abends* verließen. Die Höchstdistanz, für die es ausgegeben wurde, betrug anfänglich 15 km, wurde dann aber allmählich auf 40 km erhöht. Die Arbeiterabonnementskarten wurden nur für je einen oder mehrere ganze Kalendermonate gültig ausgestellt. Die Taxe betrug 1,5 Rp. je Kilometer Hin- und Rückfahrt (= 0,75 Rp. je Personenkilometer), und der Monat wurde zu 26 Tagen gerechnet, so daß sich die Monatstaxe je Kilometer auf 39 Rp. stellte. Das einmonatige Arbeiterabonnement Muttenz–Basel (5 km) kostete Fr. 1.95. Diese äußerst niedrigen Taxen unterboten sogar die der Großherzoglich-Badischen Eisenbahn ganz erheblich. Zur Lösung der Abonnemente war ein Ausweis über die Eigenschaft als Arbeiter nicht erforderlich. Wer sich mit den vorgeschriebenen Zeitgrenzen für die Ausführung der Hin- wie der Rückfahrt und den übrigen einschränken-

---

[1] 39. Jahresbericht der SCB.

den Bedingungen abfinden konnte, dem stand das Arbeiterabonnement *ohne weiteres* offen.

Die Einführung des Arbeiterabonnements auf 1. Oktober 1890 hatte bei der Schweizerischen Centralbahn verschiedene Auswirkungen. So stieg zum Beispiel die Anzahl der im Abonnementsverkehr beförderten Personen von 420 227 im Jahre 1889 auf 1 950 446 im Jahre 1895 und die entsprechenden Einnahmen von 64 600 auf 248 993 Franken. Der prozentuale Anteil der im Abonnementsverkehr beförderten Personen und erzielten Einnahmen an den Gesamtergebnissen des Personenverkehrs betrug 1889 10,95 bzw. 1,35 Prozent und 1895 31 bzw. 4,13 Prozent. Die durchschnittliche Einnahme je Reisenden sank von Fr. 1.25 im Jahre 1889 auf Fr. –.96 am Jahre 1895 und die durchschnittliche Einnahme je Personenkilometer von 5,06 auf 4,45 Rp. Mit der ferneren Zunahme des Arbeiterabonnementsverkehrs sanken diese Durchschnittseinnahmen sogar noch weiter ab und erreichten 1899 nur noch Fr. –.82 je Reisenden und 3,95 Rp. je Personenkilometer.

Das starke Absinken dieser Durchschnittseinnahmen wäre an und für sich noch kein Beweis für ein mit der Einführung von Arbeiterabonnementen eingegangenes Risiko; denn solange der neugewonnene Verkehr in den vorgesehenen Zügen als sogenannter *Mitläuferverkehr* befördert werden konnte, mag der Schaden gering oder bestenfalls gleich null gewesen sein. In der Handhabung der Theorie des Mitläuferverkehrs für die Rechtfertigung und Festsetzung der tarifarischen Begünstigung eines bedeutenden Verkehrs ist indessen äußerste Vorsicht geboten. Ohne genaueste Kenntnis der Selbstkostenstruktur – und so weit war man selbst bei den Schweizerischen Bundesbahnen wegen der Kompliziertheit des Problems vor fünf Jahren noch nicht – geht man auf diesem Gebiet meistens ein Abenteuer ein. Diese Erfahrung machte auch die Schweizerische Centralbahn. Die neue Einrichtung des Arbeiterabonnements wurde vor allem auf der Gäubahn mit den Endpunkten Olten und Olten-Hammer sofort sehr stark benützt, weil dort die Züge mit der Arbeitszeit wohl harmonierten. Der Zudrang war jedoch so groß, daß für die Abonnenten *besondere Züge* eingelegt werden mußten. Auch auf andern Strecken mußten besondere Arbeiterzüge eingeführt werden. Diese *betrieblichen Mehrleistungen* (Vermehrung der Zugskilometer) hatten nur allzubald eine solche Steigerung des Aufwandes zur Folge, daß der Ertrag aus den zu billigen Arbeiterabonnementspreisen die Kosten nicht mehr zu decken vermochte. Im Jahresbericht pro 1892 drückte sich die Direktion allerdings etwas vorsichtiger aus, indem sie schrieb: «Die Taxen sind indessen bekanntlich so niedrig, daß das finanzielle Resultat ein äußerst bescheidenes ist und, besonders wenn die Kosten der verschiedenen speziell eingelegten Arbeiterzüge in Rechnung gebracht werden, von einem Reinertrag kaum kann gesprochen werden.»

2. *Uebernahme des Arbeiterabonnements der JS und SCB durch die Schweizerischen Bundesbahnen*

Daß das Arbeiterabonnement auch ins Tarifgesetz der SBB von 1901 aufgenommen wurde, ist ohne weiteres verständlich. Bei der Beratung des bundesrätlichen Entwurfes im Ständerat äußerte sich Ständerat *von Arx*, Olten, als Berichterstatter der Kommission wie folgt:

> Zu begrüßen ist dann ferner, daß die sogenannten Arbeiterbillette (lies jeweils -abonnemente), wie sie bei der Jura–Simplon- und der Schweizerischen Central-Bahn eingeführt sind, auf die ganze Schweiz ausgedehnt werden sollen. Von welcher Wohltat dieselben sind, kann ich Ihnen aus Erfahrung sagen, indem in meinem Heimatort die Arbeiterbillette alle Tage von 1500–2000 Personen benützt werden. Statt im Regen, Sturm und Schnee morgens und abends 5, 10 und 15 km weit zu wandern, werden die Arbeiter für einige Rappen in ihre Dorfschaften geführt. Dadurch wird weiten Kreisen das Leben auf dem Land ermöglicht. Neben der Arbeit in den industriellen Etablissementen pflegen diese Leute etwas Landwirtschaft, haben damit einen etwas größeren Verdienst bei verminderten Ausgaben und leben viel glücklicher und zufriedener als das in den Städten der Fall ist. Die Erweiterung der Ausgabe von Arbeiterbilletten auf das ganze Bundesbahnnetz ist daher von eminent sozialwirtschaftlicher Bedeutung.

Das Tarifgesetz von 1901 verpflichtete die Schweizerischen Bundesbahnen zur Gewährung einer besondern Ermäßigung für Arbeiterabonnemente. Sie wird in der Fachsprache der Tarifleute «Sozialrabatt» genannt. Die im Bundesratsbeschluß vom 16. August 1950 enthaltenen Tarifbildungsgrundsätze halten, wie wir bereits gesehen haben, ebenfalls noch an dieser Differenzierung fest. Die Schweizerischen Bundesbahnen führten auf 1. Mai 1903 das zu einer werktäglichen Hin- und Rückfahrt berechtigende Arbeiterabonnement nach den bei der Jura-Simplon-Bahn und der Schweizerischen Centralbahn geltenden Modalitäten auf dem ganzen Netze ein und schufen während des Ersten Weltkrieges noch das Arbeiterabonnement für *zwei* werktägliche Hin- und Rückfahrten.

In einem wichtigen Punkte mußten sie indessen von der bei den beiden privaten Hauptbahnen geltenden äußerst liberalen Regelung von Anfang an abweichen: Sie mußten dafür sorgen, daß die besonders verbilligten Arbeiterabonnemente auch nur von Leuten benützt werden, deren bescheidene Einkommensverhältnisse die Gewährung eines sehr weitgehenden Sozialrabattes *rechtfertigen.* Die beiden Privatbahnen hatten, wie bereits erwähnt, von den Benützern von Arbeiterabonnementen *keinen Nachweis* verlangt, daß sie einer *bestimmten Berufs- oder Einkommensklasse* angehören, und tatsächlich wurden denn diese Abonnemente auch von auswärts wohnenden Büroangestellten, Geschäftsleuten u. a. m. benützt. Da-

mit konnte die Staatsbahnverwaltung wegen der gesetzlichen Regelung, die ausdrücklich eine Sozialermäßigung *für Arbeiter* forderte, nicht einverstanden sein; sie machte daher die Ausgabe der Arbeiterabonnemente von einer *Lohngrenze* und der Vorlage eines *Lohnausweises* abhängig, auf dem der Arbeitgeber zu bestätigen hat, daß der Lohn des Abonnenten die vorgeschriebene Grenze nicht übersteigt.

Die Einführung der Lohngrenze und des Lohnausweises brachten Komplikationen mit sich, auf die wohl alle Beteiligten gerne verzichten würden. Solange aber auf Arbeiterabonnemente eine Sozialermäßigung gewährt werden muß, ist dies unmöglich. Es ist damit aber auch gesagt, daß alle mit der Lohngrenze zusammenhängenden Härten und andern Unannehmlichkeiten im Grunde genommen *durch das System an sich:* durch den Grundsatz der *Sozialermäßigung* bedingt sind.

III. Die Probleme heute

3. Problematik zu niederer SBB-Streckenabonnementspreise

Daß zu niedere Preise Probleme der verschiedensten Art aufwerfen, weiß der Betriebs- wie der Volkswirtschafter zur Genüge. Die Problematik zu niederer Streckenabonnementspreise kam vor allem während der Wirtschaftsdepression der dreißiger Jahre zum Ausdruck, als die ohnehin notleidenden Verkehrsbetriebe unserer Großstädte im Berufsverkehr von den Schweizerischen Bundesbahnen sehr scharf konkurrenziert wurden. Besonders kraß lagen die Verhältnisse in Groß-Zürich mit seinen zahlreichen SBB-Bahnhöfen. Als Schulbeispiel, das seinerzeit sehr viel von sich reden machte, darf die Strecke Zürich-Wipkingen–Zürich-HB genannt werden, auf welcher die SBB den Berufsverkehr weitgehend an sich gerissen hatten. Dabei mußten sie in den Zügen von Winterthur oder weiter her jeweils für etliche hundert Abonnenten ab Zürich-Wipkingen nach Zürich-HB, also für die kurze Endstrecke von 3 km, Plätze bereithalten, was zu den Abonnementspreisen von dazumal ein doppelter betriebswirtschaftlicher Unsinn war.

Eine *Reform* des Streckenabonnementstarifs im Sinne einer stärkern preislichen Belastung des Nahverkehrs und einer gewissen Reduktion der Sozialermäßigung wurde angestrebt, um die *natürliche Arbeitsteilung* zwischen der Fernbahn und den kommunalen Verkehrsmitteln zu fördern. Der Bundesrat wies allerdings 1944, als die ersten kriegsbedingten Taxzuschläge eingeführt wurden, die Verwirklichung des neuen Taxaufbaus mit Rücksicht auf die Wahrung des sozialen Friedens ab und ließ nur eine lineare Erhöhung der Streckenabonnementspreise zu. Erst bei Anlaß der Tarifreform des Jahres 1948 gelang es, den *betriebswirtschaftlichen* Erkenntnissen

im Taxaufbau der Streckenabonnemente einigermaßen zum Durchbruch zu verhelfen, obgleich die Lösung noch nicht ganz befriedigen kann. Die Tariferhöhung vom Jahre 1952 war im Prinzip nur eine lineare.

Ein Vergleich ergibt, daß die Preise der einzelnen Fahrt mit Arbeiterabonnementen bei den SBB auch heute noch bedeutend billiger sind als bei den städtischen Verkehrsmitteln, Vorortsbahnen und Vororts-Autobuslinien. Es ist dies eine Anomalie, die um so schwerer wiegen muß, als der Taxaufbau den betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen und Gegebenheiten tatsächlich noch nicht voll und ganz entspricht. Als Beispiel diene die lapidare Feststellung, daß die durchschnittliche Einnahme je Personenkilometer bei den Arbeiterabonnementen nur ungefähr einen Drittel der durchschnittlichen Selbstkosten je Leistungseinheit des Personenverkehrs beträgt.

Zur Monopolzeit hätte man sich darob wenig Kummer und Sorgen gemacht. Der Ausgleich war in der Regel irgendwie möglich entweder *innerhalb des Personenverkehrs* selbst oder innerhalb der Gesamtrechnung der Transporteinnahmen, indem *der Güterverkehr* das Defizit des Personenverkehrs decken half. Diese Tarifpolitik führte jedoch einerseits zu viel zu niedrigen und anderseits zu viel zu hohen Tarifpositionen, mit welch letztern seit dem Verlust des faktischen Transportmonopols die Eisenbahn den Konkurrenzkampf nicht bestehen kann. Die Bundesbahnen sind von Gesetzes wegen zur *Eigenwirtschaftlichkeit* verpflichtet und können, obschon sie keine Zweckgesellschaft sind, mit Rücksicht auf den starken Wettbewerb im Verkehr nur noch in beschränktem Maße gemeinwirtschaftliche Lasten tragen. Das Gesetz der kommunizierenden Röhren kann nicht mehr spielen wie zur Monopolzeit. Kein im Wettbewerb stehender Betrieb kann sich auf die Länge unbeschadet Preise leisten, die nach unten und nach oben zu stark von den Selbstkosten abweichen. Mit Beförderungspreisen, die über denen der Konkurrenz liegen, verliert man in der Regel den Verkehr. Wenn die hochtarifierten Positionen weniger abwerfen, muß der Verlust bei den niedertarifierten tunlichst eingeschränkt werden. An einer möglichst gesunden Wirtschaftspolitik der Staatsbahn ist aber auch das werktätige Volk interessiert.

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß in den sozial aufgeschlossenen Niederlanden, deren Lohnniveau der billigeren Lebenshaltungskosten wegen erheblich unter dem der Schweiz liegt (rund 54 Prozent unseres durchschnittlichen Stundenverdienstes), die Einnahme je Personenkilometer bei den vier verschiedenen Kategorien von Streckenabonnementen der NS um 15 bis 50 Prozent höher liegt als bei der entsprechenden Serie des Streckenabonnementstarifs der SBB.

4. *Wer ist der Nutznießer der Sozialermäßigung?*

Zur Problematik des Sozialrabattes zählt ferner die Frage, ob die Ermäßigung auch *wirklich dem Arbeitnehmer* als regelmäßigem Bahnbenützer *oder nicht eher dem Arbeitgeber* zugute kommt. Letzteres wäre der Fall, wenn der Arbeitgeber die Kosten des Arbeiterabonnements teilweis oder ganz zu seinen Lasten übernähme. In den Niederlanden ist dies zum Beispiel die Regel. Wir haben indessen guten Grund zur Annahme, daß auch in der Schweiz die Abonnementskosten sehr häufig entweder voll oder zu einem guten Teil vom Arbeitgeber getragen werden. In einer Zeit höchster Wirtschaftsblüte und des Mangels an geeigneten Arbeitskräften wäre das Gegenteil geradezu unvorstellbar.

Mit der Frage der Fahrvergütungen an auswärts wohnende Arbeitnehmer befaßte sich denn auch bereits 1948 ein Artikel in Nr. 12 der Zeitschrift «Industrielle Organisation» (S. 371 u. ff.). Er beleuchtet vor allem die Verhältnisse in der Maschinen- und Metallindustrie. Stichproben haben ergeben, daß auch in andern Industrien Beiträge an die Fahrkosten geleistet werden, obschon weder in den Gesamtarbeitsverträgen noch in den Betriebsordnungen irgendwelche Zusagen für Fahrspesen bestehen und obschon die Verbandsleitungen den Arbeitgebern abraten, Sonderleistungen in dieser Richtung zu machen. Eine gesamtschweizerische Erhebung wäre selbstverständlich von größtem Interesse für alle Beteiligten. Sie wird aber kaum durchführbar sein, da es sich hier um Fragen der privaten Sphäre der Unternehmungspolitik (Arbeiterwerbung) sowie der Sozialpolitik des Unternehmens handelt. Das vorliegende Aktenmaterial läßt indessen den Schluß zu, daß auch in der Schweiz die Beihilfe an die Transportspesen weit verbreitet ist und daß dem Arbeitnehmer in diesen Fällen über einen relativ bescheidenen Selbstbehalt hinaus (6 bis 10 Franken monatlich) die Auslagen für das Streckenabonnement abgenommen werden.

Es liegt auf der Hand, daß der Sozialrabatt seinen Sinn völlig verliert, wenn der *Arbeitgeber* diese Kosten trägt. Von diesem Augenblickt an bedeutet die ganze Spezialtarifierung der dem Berufsverkehr dienenden Streckenabonnemente und der Sozialrabatt auf Arbeiterabonnemente insbesondere eine *verkappte Subvention an die Industrie.* Daß sich unter diesen Umständen das Problem für die Bahnen ganz anders stellt, dürfte ohne weiteres klar sein.

5. *Mißbräuchliche Inanspruchnahme der Sozialermäßigung*

Zur Problematik der Sozialermäßigungen zählt auch ihre mißbräuchliche Inanspruchnahme. Es muß immer wieder festgestellt werden, daß die Lohnangaben in vielen Fällen einfach den bestehenden Lohngrenzen angepaßt werden, wozu die Arbeitgeber

leider oft Hand bieten, indem sie sich zum Beispiel damit begnügen, den Lohnausweis nur mit der Unterschrift zu versehen und ihn im übrigen unausgefüllt dem Arbeitnehmer überlassen, dem es dann freisteht, einzusetzen, was er für gut findet. Es sei hier nicht verschwiegen, daß schon verschiedene am Tarif für Streckenabonnemente beteiligte Transportunternehmungen schwere Bedenken geäußert haben in bezug auf den Umfang der mißbräuchlichen Inanspruchnahme der Arbeiterabonnemente durch Personen, deren Lohn über der vorgeschriebenen Grenze liegt.

Diese Mißbräuche stehen in der Regel im Zusammenhang mit der Problematik der Lohngrenze an und für sich. Jede künstlich gezogene Grenze führt zu Härtefällen. Soll sie aber wirklich ihren Zweck erfüllen, sind Toleranzen ausgeschlossen. Die Versuchung, sich einen Vorteil zu wahren, obschon die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dazu nicht mehr vorhanden sind, ist groß. Es dürfte in diesem Zusammenhang aber immerhin interessieren, zu wissen, daß der Abonnent, der seit dem Krieg von seinem Arbeiterabonnement zu einem allgemein erhältlichen Abonnement übergehen mußte, auf mittlere und größere Entfernungen (Schnellzüge) für seine Berufsfahrten gegenüber 1939 nicht einmal im Ausmaß der allgemeinen Teuerung Mehrauslagen auf sich nehmen muß. Er reist in diesen Fällen heute also auch ohne Arbeiterabonnement relativ billiger als vor dem Krieg!

6. Relative Verbilligung der Berufsfahrten mit der Bahn gegenüber den Vorkriegstaxen

Bekanntlich sind die Fahrpreise der öffentlichen Transportunternehmungen der seit 1939 eingetretenen Teuerung nicht gefolgt. Ein genaueres Bild über die relative Verbilligung der Berufsfahrten mit der Bahn ergibt sich aus folgenden Indices:

Index der Konsumentenpreise (Stand Mai 1956) . .	175
Fahrpreisindex der Streckenabonnemente für tägliche Fahrten (Arbeiter- und allgemein erhältliche Abonnemente) . . . . . rund	140
Lohnindex (Durchschnitt 1955):	
gelernte Arbeiter	210
ungelernte und angelernte Arbeiter	230
Arbeiterinnen	252

Die Verteuerung der Streckenabonnemente fällt vor allem auf die kürzeren Entfernungen, wo indessen die absoluten Beträge nicht erheblich sind und wo die einzelne Fahrt den Abonnenten auch heute noch nicht mehr kostet als die Zigarette, die er dabei raucht. Auf mittlere und größere Entfernungen, wo man auf Schnellzüge ange-

wiesen ist, beträgt die Verteuerung gegenüber 1939 zum Teil weniger als 20 Prozent und sogar weniger als 10 Prozent; ja es gibt sogar Entfernungen, wo man heute mit einem Vierfahrtenabonnement absolut billiger fährt als vor 17 Jahren.

Die durchschnittliche relative Verbilligung der Berufsfahrten mit der Bahn beträgt gegenüber dem Index der Konsumentenpreise 20 Prozent und gegenüber dem Lohnindex (gelernte Arbeiter) 33⅓ Prozent. Auch diese Tatsachen müssen bei der Beurteilung der ganzen Frage mitberücksichtigt werden.

7. *Notwendigkeit der Vereinfachung des Tarifsystems*

Die Entwicklung des Finanzhaushaltes der Schweizerischen Bundesbahnen – vor allem das starke Ansteigen des Personalaufwandes seit 1. Januar 1956 – läßt es nicht als ausgeschlossen erscheinen, daß die Tarife früher oder später wieder einmal erhöht werden müssen. Es ist im gegenwärtigen Zeitpunkt mehr denn je Pflicht der Staatsbahnverwaltung, jede unnötige Steigerung des Aufwandes zu verhindern und eingehend zu prüfen, welche Vereinfachungen zur Verringerung des Aufwandes durchgeführt werden können. Der betriebswirtschaftlichen Seite der Personentarife (Auswirkung auf die Betriebs- und Arbeitsgestaltung) wird dabei besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein.

Das Personentarifsystem der SBB gilt als kompliziert. Tiefgreifende Reformen und Vereinfachungen, bei denen es ohne ein Geben und Nehmen nicht abgeht, zögen aber so einschneidende finanzielle Folgen für das Unternehmen wie für die Bahnbenützer nach sich, daß zumindest im gegenwärtigen Zeitpunkt kaum an eine Verwirklichung entsprechender Projekte gedacht werden kann. Es sollten aber auf keinen Fall neue Komplikationen geschaffen werden wie die Wiedereinführung einer unterschiedlichen Lohngrenze für Verheiratete und Ledige, womit bereits 1945/46 schlechte Erfahrungen gemacht wurden, oder die Abstufung der Lohngrenze nach der Kinderzahl (Konsumeinheiten einer Familie). Diese Dinge würden einem heillosen Papierkrieg rufen; denn es ginge ohne genaue amtliche Bescheinigungen und Bestätigungen nicht ab, wenn das Ganze nicht nur Farce werden soll. Die Kontrolle von Ausweisen und Bescheinigungen und die damit oft verbundenen Diskussionen, wenn jeweils etwas nicht klappt, bedeuten eine absolut unproduktive Arbeit, die heute mehr denn je vermieden werden muß. Da auch bei den Billettausgabestellen die Intensitätsschwelle längst erreicht ist, würde die Einführung von Komplikationen der erwähnten Art – drastisch ausgedrückt – bedeuten, die Bahn solle mehr Leute anstellen, damit gewisse Bahnbenützer in den Genuß der Sozialermäßigung kommen können.

8. Lückenbüßerverkehr

Wer, wie der Schreibende, regelmäßig seine Vorortsbahn benützt, der kann feststellen, daß der Berufsverkehr außerordentlich starken saisonalen Schwankungen unterworfen ist. Im Winter sind die Vorortszüge voll besetzt; es muß sogar mit Stehplätzen vorlieb genommen werden. Im Sommer dagegen sind dieselben Züge nur schwach besetzt, weil sich der Berufsverkehr zu einem großen Teil auf der Straße abwickelt. Das Fahrrad war von jeher ein starker Konkurrent des Abonnementsverkehrs der Bahnen. Die Kosten dieses Vehikels sind so gering, daß sie für seinen Benützer praktisch überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Die Motorisierung hat eine Fülle von zwei-, drei- und vierrädrigen Transportmitteln geschaffen, deren Anschaffungspreise und Betriebskosten jeder Börse gerecht zu werden versuchen. Der Berufsverkehr hat sich bereits stark motorisiert, in der Regel aber mehr aus Gründen der Bequemlichkeit als der Wirtschaftlichkeit. Die Bahn oder das öffentliche Verkehrsmittel ganz allgemein – es kann ja auch eine regelmäßig betriebene Autolinie sein – wird damit immer mehr zum Lückenbüßer und ein großer Teil des Berufsverkehrs zum Lückenbüßerverkehr.

Auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wirkt sich diese Erscheinung so aus, daß während der sechs Monate der guten Jahreszeit der Berufsverkehr ungefähr in dem Maße abnimmt, in welchem der Fremdenverkehr wächst. Da aber der letztere ganz andere Züge benützt, bleibt das Problem des Lückenbüßerverkehrs offen. Es ist klar, daß schlecht ausgenützte Betriebsleistungen die Selbstkosten der Verkehrsleistungseinheit, des Personenkilometers, stark in die Höhe drücken.

IV. Schlußfolgerung

Es ist eine alltägliche Erscheinung, daß die Verkehrsinteressenten, die es im allgemeinen nicht schlecht verstehen, auf zwei Klavieren zu spielen (auf dem des öffentlichen wie auf dem des privaten Verkehrs), sobald es sich um die Tarife der Eisenbahn handelt, plötzlich vergessen, daß diese in einen gewaltigen Konkurrenzkampf verwickelt ist und das faktische *Transportmonopol*, nach welchem sich während beinahe eines Jahrhunderts ihre ganze Tarifpolitik ausrichtete, *verloren* hat. Die Umstellung auf die neue Sachlage geht in der Schweiz nur sehr langsam vor sich. Die relativ guten Ergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen wirken in vielen Kreisen beruhigend, um nicht mehr zu sagen. Man läßt sich gerne über die wahre Situation hinwegtäuschen, was indessen gefährlich werden könnte.

Es ist eine unumstößliche Tatsache, daß der Verlust des Transportmonopols die Möglichkeit der Bahnen, für Verluste auf gewissen Sparten des Verkehrs den Ausgleich auf andern Verkehrspositionen

zu finden, außerordentlich stark beschnitten hat. Die Preise der Konkurrenz bedingen die obere Grenze der Tarifierung der Bahn, die selbstkostenmäßig an und für sich gut dasteht. Der Abbau der Tarife im Sinne einer Annäherung an die Selbstkosten muß aber an beiden Enden der Tarifskala beginnen, wenn das finanzielle Gleichgewicht einigermaßen gewahrt werden soll. Die schweizerische Verkehrspolitik bietet keine Anhaltspunkte, aus denen geschlossen werden könnte, daß der Konkurrenzkampf in absehbarer Zeit aus irgendeinem Grunde für die Bahnen tragbarere Formen annähme. Die ganze soziale Tarifierung muß daher so bald wie möglich auf für das Unternehmen wirtschaftlich tragbare Proportionen zurückgeführt werden. Zahlreiche Beispiele anderer Transportunternehmungen des In- und Auslandes beweisen, daß dies auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen möglich sein muß. Auch sogenannte kommerzielle Tarife gehen auf die Tragbarkeit der Fahrpreise ein und sind daher nicht im vornherein als unsozial anzusprechen.

Mit jedem Tage zeigt es sich indessen deutlicher, daß die Personentarife unter der durch den Verlust des Transportmonopols geschaffenen Konstellation zu *untauglichen Objekten der Sozialpolitik* geworden sind. Besonders drastisch läßt sich dies an der Sozialermäßigung der SBB-Arbeiterabonnemente nachweisen. An ihr ist, wie wir gesehen haben, so vieles problematisch, daß man wohl die Haltung des Fachdienstes verstehen kann, der auf ihre völlige Abschaffung tendiert. Wenn die Preisdifferenz zwischen den heute allgemein erhältlichen Streckenabonnementen und den Arbeiterabonnementen nur noch der auf die Werktage begrenzten und deshalb etwas geringeren Benützungsmöglichkeit der Arbeiterabonnemente entspricht, kann auf den Lohnausweis und jegliche Lohngrenze sowie auf alle damit zusammenhängenden Unannehmlichkeiten verzichtet werden. Das wäre ein erstrebenswertes Nahziel, und als Fernziel könnte dann eines Tages allenfalls sogar die Zusammenlegung der Abonnementsserien 10 und 30 bzw. 11 und 31 erwogen werden.

Dr. Ed. M. Fallet, Bern

Jahresbericht und Jahresrechnung 1955 der SUVA

Zwei Fragen haben im Berichtsjahr die Anstalt und die Oeffentlichkeit stark beschäftigt, die beide auf Ende des Jahres offen geblieben sind. Die eine betrifft die *Streichung der Fahrten auf Motorrädern und Rollern auf der Liste der außergewöhnlichen Gefahren.* In der Märznummer unserer «Rundschau» wurde das Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes bekanntgegeben, in welchem der Ausschluß als gerechtfertigt bezeichnet, die Anstalt aber eingeladen wird, zu prüfen, ob nicht wenigstens die *Fahrten zu und von*