Finanzen und Verkehr

Autor(en): **Metzger, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun**

Band (Jahr): **12 (1952-1953)**

Heft 4

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-355799

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

ren und den sachgemäßen Unterhalt von Anlagen, Einrichtungen und Rollmaterial sowie die Beibehaltung des heutigen Fahrplanes in Frage stellen müßte.

Diese Tatsachen und Perspektiven hat eine «Eidg. Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufs- und Tarifanpassungsfragen» gewürdigt. Sie hat dem hohen Bundesrat — in voller und ausdrücklicher Anerkennung des «Sonderfalles Graubünden» — empfohlen, die Eingliederung der RhB (und 14 weiterer Privatbahnen) in das Netz der SBB vorzubereiten und der heiklen Lage des Kantons durch zweckdienliche Übergangsmaßnahmen Rechnung zu tragen.

So stehen wir heute noch nicht vor dem Ziel. Wohl aber dürfen wir feststellen, daß sich die Zahl jener Miteidgenossen mehrt, die den Bündner Bahnbegehren Verständnis entgegenbringen und sie zu unterstützen gewillt sind. Die Bundesmühlen mahlen langsam; mögen sie endlich gut mahlen!

Dr. P. Buchli.

Finanzen und Verkehr

Unter den schweizerischen Privatbahnen nimmt die Rhätische Bahn mit ihrer Bau- und Betriebslänge die erste, mit ihrem Finanzhaushalt die zweite Stelle ein. Einzig die Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ist finanzmäßig größer als die Rhätische Bahn. Dagegen bleiben die anderen größeren Privatbahnen, wie die Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und die Montreux Oberland Bernois (MOB) mit ihrem Vermögen und Kapital sowie mit ihren jährlichen Aufwendungen und Erträgnissen stark hinter der RhB zurück. (Siehe Tabelle I.)

Der heutige Finanzaufbau der Rhätischen Bahn geht wie bei den anderen größeren Privatbahnen auf die vom Bunde unter Mitwirkung der Kantone durchgeführte *Privatbahnhilfe* zurück (Bundesgesetz vom 6. April 1939). Bei der RhB kam dazu, daß ihr Netz auf 1. Januar 1942 um die Strecken der Chur-Arosa-Bahn und der Misoxerbahn und auf 1. Januar 1943 um diejenige der Berninabahn *erweitert* wurde.

Durch die Privatbahnhilfe konnten die *Darlehensschulden* der RhB (und ChA) gegenüber dem Kanton um 34 000 000 Fr. *abgebaut* werden. Dennoch *verblieben* dem Kanton nach der Sanierung ein $3^1/_2$%-*Darlehen 1. Ranges* von 30 000 000 Fr. und ein 4 %-*Darlehen 2. Ranges* von 12 957 506 Fr. Darüber hinaus mußten von den bisherigen Darlehens- und Zinsforderungen des Kantons 20 000 000 Fr. in *Prioritätsaktien* umgewandelt werden. Weitere Prioritätsaktien in der Höhe von 1 000 000 Fr. hatte der Kanton bei der Sanierung der Berninabahn zu übernehmen und hiervon 600 000 Fr. in bar zu leisten.

Über die *Beteiligung* der öffentlichen und privaten Hand am heutigen Aktienkapital der RhB gibt die folgende Übersicht ein Bild:

	Prioritätsaktien Fr.	*Stammaktien* Fr.
Bund	12 000 000	—
Kanton Graubünden	21 000 000	1 753 000
Kanton Tessin	—	4 000
Bündner Gemeinden	—	796 500
Tessiner Gemeinden	—	2 500
Banken und Private	1 260 000	1 141 000
	34 260 000	3 697 000

Seit der Privatbahnhilfe blieben die Prioritäts- und Stammaktien ohne Dividende. Von den beiden Darlehen des Kantons ist dasjenge 1. Ranges im Betrage von 30 000 000 Fr. bis Ende 1948, dasjenige 2. Ranges im Betrage von 12 957 506 Fr., dessen Zins vom Betriebsergebnis abhängig ist, bis Ende 1947 verzinst worden.

TABELLE I

	BLS	RhB	BT	MOB
	in 1000 Franken			
A. Bilanz Ende 1951				
a) Vermögen				
Anlagevermögen	149 645	81 757	26 691	11 829
Betriebsvermögen	18 238	10 703	4 193	2 287
	167 883	92 460	30 884	14 116
b) Kapital				
Anleihen, Darlehen	87 527	48 695	14 200	7 104
Betriebsschulden	6 119	2 907	747	263
Aktien	59 783	37 957	12 660	3 542
Rücklagen[1]	14 454	2 901	3 277	3 207
	167 883	92 460	30 884	14 116
B. Betriebsrechnung 1951[2]				
a) Aufwendungen				
Personalkosten	10 327	12 151	2 332	2 273
Sachkosten	7 617	4 195	1 850	699
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	643	1 687	94	35
	18 587	18 033	4 276	3 007
b) Erträgnisse				
Verkehrseinnahmen	22 692	18 274	4 826	2 618
Nebeneinnahmen	1 976	1 229	301	303
	24 668	19 503	5 127	2 921
c) Überschuß oder Fehlbetrag	+ 6 081	+ 1 470	+ 851	— 86

[1] Unter Berücksichtigung der Aktiv- und Passivsaldi des Rechnungsjahres (1951) und der Vorjahre.
[2] Gesetzliches Schema.

Die ungünstiger gewordenen Betriebsergebnisse vom Jahre 1946 an und die Höhe der notwendigen Kredite (erhöhte Kosten für sozusagen alle Bauobjekte) erlaubten es der Bahnunternehmung nicht mehr, aus eigenen Mitteln alle *Anschaffungen* und *Bauten* zu finanzieren. Zur Anschaffung von sechs neuen Lokomotiven und für den Bau von Sicherungsanlagen mußten daher fremde Mittel herangezogen werden. Auf Grund des zweiten Privatbahnhilfegesetzes vom 21. Dezember 1949 ist der RhB ein *Darlehen* des *Bundes* von 5 Millionen Franken zugesichert worden. Der Kanton wird seinen gesetzlich vorgeschriebenen gleich hohen Anteil in der Weise leisten, daß seine *Zinsguthaben* vom 1. Januar 1949 an als *kantonale Leistung* angesehen werden.

Seit der Sanierung in den Jahren 1942 und 1943 haben sich die Aufwendungen und Erträgnisse des *Bahnbetriebes* wie folgt gestaltet:

TABELLE II

Jahr	Aufwendungen			Erträgnisse			Ueberschuß Fehlbetrag
	Personal- und Sachkosten	Abschreibungen und Zinse	Total	Verkehrs-einnahmen	Neben-einnahmen	Total	
	in 1000 Franken						
1943	10 729	4 983	15 712	15 276	689	15 965	+ 253
1944	12 524	5 179	17 703	16 857	952	17 809	+ 106
1945	14 297	5 260	19 557	18 394	1 047	19 441	— 116
1946	16 396	5 061	21 457	19 072	1 079	20 151	— 1 306
1947	17 676	5 273	22 949	20 349	1 132	21 481	— 1 468
1948	19 242	5 161	24 403	19 912	1 077	20 989	— 3 414
1949	19 136	5 342	24 478	18 635	1 081	19 716	— 4 762
1950	18 068	5 463	23 531	17 778	1 162	18 940	— 4 591
1951	18 103	5 974	24 077	18 274	1 175	19 449	— 4 628

Die Übersicht zeigt, daß die *Betriebsausgaben* bis zum Jahre 1948 dauernd und stark gestiegen sind und erst seit dem Jahre 1949 zurückgebildet werden konnten.

An den Mehraufwendungen sind größtenteils die Teuerungszulagen an das Personal und die stark erhöhten Preise der Materialien beteiligt. Kostensteigernd haben aber auch der Ausbau des Fahrplanes und der Mehrverkehr mitgewirkt, die einen größeren Personalbestand bedingten. Die rückläufige Entwicklung des schweizerischen Bahnverkehrs vom Jahre 1948 an und die Fahrplaneinschränkungen außerhalb der Saison und besondere Sparmaßnahmen (Verminderung der Bauarbeiten) haben es erlaubt, die Betriebskosten spürbar herabzusetzen.

Die Verkehrseinnahmen hängen vom Verkehr und von den Tarifen ab. Im *Eisenbahnverkehr* spiegelt sich weitgehend die *wirtschaftliche Entwicklung* eines *Landes* wider. Nicht umsonst gehören daher die Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen der Bahnen zu den besten Konjunkturbarometern. Von Bedeutung ist aber auch der Einfluß des Wettbewerbes anderer Verkehrswege (insbesondere der Straße) und der Tarifpolitik.

Der Verkehr der Rhätischen Bahn weist im großen und ganzen die gleichen Schwankungen wie bei den Schweizerischen Bundesbahnen und den anderen Privatbahnen auf. Dies kann auch gar nicht überraschen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß neun Zehntel des Personenverkehrs und sieben Zehntel des Güterverkehrs mit dem Verkehr nach und von den anderen Transportunternehmungen zusammenhängen.

Der Verkehr und die Verkehrseinnahmen der RhB haben sich seit dem Jahre 1943 wie folgt entwickelt:

TABELLE III

Jahr	Personenverkehr				Güterverkehr[1]			
	Fahrten	Personenkilometer	Ertrag		Menge (t)	Tonnenkilometer	Ertrag	
			Insgesamt	Auf 1 Person'km			Insgesamt	Auf 1 Tkm
	1000	1000	1000 Fr.	Rp.	1000	1000	1000 Fr.	Rp.
1943	4 501	98 086	8 442	8,61	485	20 356	6 834	33,57
1944	4 954	107 253	9 269	8,64	522	20 408	7 588	37,18
1945	5 334	116 597	10 298	8,83	571	23 829	8 096	33 98
1946	5 529	110 965	10 347	9,30	565	24 450	8 725	35,69
1947	5 762	115 337	11 596	10,05	485	19 199	8 754	45,59
1948	5 393	114 032	11 226	9,84	445	17 987	8 686	48,29
1949	5 500	113 804	10 821	9,51	381	14 480	7 814	53,97
1950	5 487	104 444	9 826	9,41	371	15 316	7 952	51,92
1951	5 673	110 591	10 049	9,09	457	17 520	8 225	46,94

[1] Gepäck-, Expreßgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr.

Da der Verkehr und die Verkehrseinnahmen das Ergebnis vieler Einwirkungen sind, kann aus den Verkehrsleistungen und den Verkehrseinnahmen der Rhätischen Bahn nicht ohne weiteres der Einfluß bestimmter Entwicklungen oder Maßnahmen festgestellt werden. Besonders schwer hält es, die Auswirkungen bestimmter Tarifmaßnahmen nachzuweisen.

Die Rhätische Bahn wendet die allgemein schweizerischen Taxschemen an. Werden diese Taxschemen erhöht, so erhöhen sich auch die Taxen im internen und direkten Verkehr der Rhätischen Bahn.

Die seit 1. Januar und 1. April 1952 bestehenden Bahntarife sind im großen Durchschnitt um 25 % höher als vor dem Zweiten Weltkrieg. Demgegenüber sind die Betriebskosten viel mehr gestiegen, so bei der RhB um 68,9 % von 1943 bis 1951. Es kann daher nicht überraschen, daß die Betriebsüberschüsse in der Erfolgsrechnung des Bahnbetriebes sehr niedrig geworden sind (1949: 579 864 Fr., 1950: 872 305 Fr., 1951: 1 346 546 Fr.). Da ein Einnahmenrückgang von nur wenigen Prozenten zu einem Betriebsfehlbetrag führen kann, kann die Bahnunternehmung nicht mehr aus eigener Kraft an eine tarifarische Entlastung der Bündner Volkswirtschaft beitragen. Vielmehr muß sie darauf bedacht sein, doch so viel aus dem Betrieb herauszubringen, daß wenigstens das Personal und die Lieferanten bezahlt werden können.

Die Tarife der RhB waren von Anbeginn an hoch. Sie mußten hoch sein, weil die Jahreskosten einer Gebirgsbahn mit stark verzweigtem Netz eben

besonders groß sind und die einzelnen Strecken einen verhältnismäßig geringen Verkehr aufweisen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben den großen Vorteil, den Verkehr nach Graubünden auf den Strecken Zürich/St. Gallen–Sargans–Chur in wenige Züge zusammenfassen zu können. Im Unterschied dazu hat die RhB einmal die Strecke Landquart–Davos (–Filisur), dann die Linien ab Chur nach Arosa, Disentis/Mustér und St. Moritz und im Engadin die Abzweigungen von Samedan–Pontresina–Poschiavo (–Tirano) und Bever–Scuol/Schuls-Tarasp zu betreiben und zu unterhalten. Jede dieser Strecken verursacht besondere Kosten; jedes Teilstück aber kann unmöglich den Verkehr haben, wie ihn die Zufahrtsstrecken der Bundesbahnen aufweisen.

Die Erträgnisse aus dem direkten Verkehr mit den anderen Bahnen werden tarifkilometrisch geteilt. Einen Anteil an den guten Einnahmen des Verkehrs Zürich–Chur erhält also die RhB nicht, obwohl gerade dank dem Verkehr nach Graubünden diese Einnahmen fließen. Auch im Netz der Schweizerischen Bundesbahnen gibt es Linien, deren Verkehr ungefähr gleich groß oder sogar geringer ist als derjenige der RhB. Finanziell auf sich allein gestellt, müßten diese Strecken ebenfalls höhere Taxen haben. Dies ist aber nicht notwendig, weil sie am *Finanzausgleich* innerhalb des Bundesbahnnetzes teilnehmen. Dieser Finanzausgleich sichert allen an den Bundesbahnstrecken liegenden Orten die gleichen Tarife. Warum aber soll ein großer Landesteil weiterhin doppelt so hohe Taxen auf seinen Bahnstrecken bezahlen müssen? Hat doch das vom Schweizervolk mit großem Mehr am 20. Februar 1898 gutgeheißene Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 in Art. 1, Absatz 1, bestimmt, daß der Bund diejenigen schweizerischen Eisenbahnen erwerben *wird*, «welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismäßige Opfer erreichbar ist».

Dr. R. Metzger.

Der Unterhalt der Bahnanlagen

An allem Menschenwerk nagt der Zahn der Zeit. Nur durch sorgfältige Pflege erhalten wir die Substanz. An diese Erkenntnis hält sich der kluge Privatmann ebensosehr wie der verantwortungsbewußte Betreuer öffentlicher Werke. In ausgeprägtem Maße gilt sie für eine Gebirgsbahn, wie sie — im ganzen gesehen — die Rhätische Bahn darstellt. Bei ihrem Bau mußten schwierige topographische und geologische Verhältnisse gemeistert werden. Der in unseren Verhältnissen nicht vermeidbare Lehnenbau zwang häufig zur Durchquerung von Rutschgebieten. Solche wurden ganz besonders im Mühletobel zwischen Saas und Klosters-Serneus und dann wieder zwischen Sassal und St. Peter angefahren. Durch großzügige Entwässerungen des Berghanges und Schutz seines Fußes gegen die erodierende Wirkung der Landquart konnte das erstere gemeistert werden. Schwieriger lie-