

Zur Finanzlage der Bundesbahnen

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **26 (1923-1924)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-748348>

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 FINANZLAGE DER BUNDESBAHNEN

Das dritte Heft enthält über die Lage der Bundesbahnen eine Schilderung, die gewiss viel Richtiges enthält, namentlich, wenn man sich den Stand der Dinge von 1921 vergegenwärtigt. Für heute stimmt aber manches nicht mehr. Ohne auf den Artikel und die Kontroverse Staats- oder Privatbetrieb näher einzutreten, möchten wir den Stand der Dinge darlegen, wie er sich nach amtlichen Rechnungen auf Ende 1923 ergibt.

	1913		1918		1921		1922	
	Schuld	Zinsenlast	Schuld	Zinsenlast	Schuld	Zinsenlast	Schuld	Zinsenlast
	Mill. Fr.		Mill. Fr.		Mill. Fr.		Mill. Fr.	
Feste Anleihen . . .	1 494,4	52,9	1 637,4	58,5	2 009,1	76,3	2 153,6	85,7
Schwebende Schulden .	69,6	2,0	175,7	8,9	274,5	13,6	230,4	7,5
	1 564,0	54,9	1 813,1	67,4	2 283,6	89,9	2 384,0	93,2
<i>Betriebsüberschuss</i> .	—	70,3	—	21,5	—	12,0	—	30,5
Durch den Betriebs- überschuss verzinste Schulden der SBB .	1 564,0	—	594,3	—	299,8	—	736,7	—
In Prozenten der Bundes- bahnschulden . . .	100 0/0	—	33 0/0	—	13 0/0	—	31 0/0	—
Bleiben bei den Bundes- bahnschulden zu ver- zinsen aus allgemeinen Bundesmitteln (Dar- lehen der Nationalbank usw)	—	—	1 218,7	—	1 983,7	—	1 647,2	—
In Prozenten der Bundes- bahnschulden . . .	—	—	67 0/0	—	87 0/0	—	69 0/0	—
Zinsendienst ungedeckt durch Betriebsüber- schuss	—	—	—	45,8	—	77,9	—	62,8

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Lage der Dinge Ende 1921 eine sehr bedrohliche war, als die Bundesbahnen nur noch 13% ihrer Schulden selbst verzinsen konnten, d. h., ohne beim Bund und bei der Nationalbank Hilfe zu suchen. Die finanzielle Sanierung der schweizerischen Staatsbahnen hat aber in diesem und im letzten Jahr erhebliche Fortschritte gemacht. Dies vor allem dank der bedeutenden Steigerung des Verkehrs in Verbindung mit konsequenten Sparmaßnahmen. Beides wäre allein

nicht hinreichend gewesen, um das finanzielle Gleichgewicht herzustellen, ohne die enorm erhöhten Taxen.

Die erfreulichen Fortschritte bei den Bundesbahnen in den ersten neun Monaten von 1923 ergeben sich aus folgenden Ziffern:

	1913	Millionen 1922	1923
Zahl der beförderten Personen	69.47	60.02	64.28
Güterverkehr in Tonnen	10.8	9.45	10.78

Für den Güterverkehr ist 1923 die Verkehrsmenge von 1913 bereits erreicht, für den Personenverkehr bis Ende September noch nicht. Man spürt das Ausbleiben der Deutschen gegenüber früher.

Es wird uns bemerkt, dass nur der Personenverkehr mit dem Jahr 1913 verglichen werden kann, *nicht* aber der Güterverkehr, der lediglich deshalb die Ziffer von 10 Millionen Tonnen erreicht habe, weil die Betriebsschwierigkeiten in Deutschland den Verkehr Elsass-Österreich *nach der Schweiz* (Basel-Buchs) gedrängt haben. Heute gehen sogar Güter aus dem besetzten deutschen Gebiet via Schweiz nach Deutschland.

Beim Transitverkehr Basel-Buchs handelt es sich hauptsächlich um Massengüter im Transit (Eisen, Kohlen, Holz). Auch die Taxen seien in der Schweiz heute billiger. Der Güterverkehr über Genf, Luino, Chiasso scheint nur gering zu sein, jedenfalls in keinem Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr.

* * *

Bedeutungsvoll sind folgende Ziffern:

	1913	Millionen 1922	1923
Einnahmen: Personenverkehr Fr.	67.28	94.31	98.73
« Güter	„ 88.24	149.06	158.94
	Fr. 155.52	243.37	257.67

Was geht hieraus hervor? Dass bei gleichem Güterverkehr und bei geringerem Personenverkehr die Bundesbahnen in den ersten neun Monaten 1923 102 Millionen Fr. mehr eingenommen haben als 1913 infolge der Taxenerhöhung, die das Land wie eine

indirekte Steuer schwer belastet. Auf das ganze Jahr 1923 gerechnet, dürfte die Belastung wenigstens 130 Millionen Fr. betragen.

Die erwähnten 102 Millionen Fr. haben mehr als ausgereicht, um die Ausgabenvermehrung (Personalausgaben, Brennmaterial) seit 1913 zu decken. Die Betriebsausgaben betragen in Millionen Fr.:

1913	1922	1923
98.99	233.48	191.1

Die Betriebsausgaben differieren gegenüber 1913 um 92 Millionen Franken. Seit 1922 haben sie erfreulicherweise um 42 Millionen Fr. abgenommen.

* * *

Dank der enormen Taxenerhöhung übertrifft bei ungefähr gleichem Güterverkehr der Betriebseinnahmenüberschuss Ende September 1923 den der ersten neun Monate von 1913.

	1913	1922	Jan.-Okt. 1923
Betriebseinnahmenüberschuss			
Januar-September . .	60.44	23.06	94.4

Man rechnet auf Ende 1923 auf einen Betriebseinnahmenüberschuss von gegen 110 Millionen Fr., also 40 Mill. Fr. mehr als vor dem Krieg. Das gibt einen Sprung von 1922 auf 1923 von 80—90 Mill. Fr. Mehrertrag.

Das wäre in diesem Umfang unmöglich gewesen, wenn man nicht die frühere Bilanz künstlich verschlechtert hätte mit der bekannten, die Aktionäre der Kohlengenossenschaft entlastenden Kohlenoperation. (Überweisung großer Kohlenlager an die Bundesbahnen zu gegenüber den Tagespreisen abnormalen Ansätzen — im Grunde ein unlauteres Manöver.)

Die *Anleihenszinse* (per Monat ca. 8 Millionen Fr.) sind 1923 zum erstenmal seit dem Krieg wieder gedeckt worden, noch nicht aber die *Amortisation der sogenannten Kriegsdefizite* von ca. 210 Millionen Fr.

Inwiefern die weitere günstige Entwicklung und die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen durch den beschlossenen Taxabbau und durch die Elektri-

fikation beeinflusst werden wird, lässt sich heute noch nicht übersehen.

Im allgemeinen ist zuzugeben, dass die Bundesbahnen nahe daran sind, ihr finanzielles Gleichgewicht, das sie 1913 (siehe obige Aufstellung) besessen haben, wieder zu erreichen, dank dem stärkeren Verkehr, dank vor allem den zum Teil exorbitanten Taxen, dank auch den energischen Sparmaßnahmen, die die Bundesbahnen im Einverständnis mit dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes, mit Bundesrat und Bundesversammlung verfügt haben. *Normal* ist die Situation aber erst, wenn das finanzielle Gleichgewicht einbehalten werden kann, auch wenn die Taxen auf ein *vernünftiges* Maß reduziert worden sind.

J. STEIGER