

26. IV. 1919

152

Die finanziellen Aussichten der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Vom Eisenbahnminister a. D. Ludwig Weba.

Der Staatssekretär für Verkehrsweisen Dr. Paul hat in jüngster Zeit wiederholt mündlich und schriftlich die dermaligen Verhältnisse der deutschösterreichischen Staatsbahnverwaltung, insbesondere die der letzteren obliegenden schwierigen und umfangreichen Aufgaben des Wiederaufbaues, der Wiederherstellung der durch die Kriegsereignisse und deren Folgen vielfach beschädigten Bahnanlagen, der Erneuerung und Ergänzung des zermürbten Fahrparcs ausführlich erörtert, im ganzen ein Programm für die weitere Tätigkeit des Verkehrsamtes aufgestellt, dem man im Interesse einer günstigen Entwicklung unseres heimischen Eisenbahnwesens nur vollen Erfolg wünschen kann.

Der Staatssekretär hat aber hierbei nicht unterlassen, auch auf die besonderen Schwierigkeiten, zumal in finanzieller Hinsicht, die einer erfolgreichen Wirksamkeit der ihm unterstellten Verwaltung entgegenstehen, hinzuweisen und in allgemeiner Andeutung, leider als Vorbereitung und Begründung neuerlich bevorstehender, einschneidender Tarifierhöhungen, auch die bedauerliche Verschlechterung des Ertrages der Staatsbahnen, die von früher erzielten erheblichen Ueberschüssen zu beträchtlichen Gebahrungsausfällen gelangt sind, hervorzuheben.

Die dem leitenden Staatsmanne auferlegte Bürde, vielleicht auch die Unmöglichkeit, verlässliche rechnungsmäßige Grundlagen vorzubringen, hat den Staatssekretär wohl abgehalten, auf die dem Ansehen nach geradezu trostlose finanzielle Lage der Staatsbahnen näher einzugehen und dieselbe klar und offen darzulegen.

Die eingehende Erörterung der finanziellen Verhältnisse unserer Staatsbahnen wird allerdings der großen Mehrheit jener näheren und ferneren Interessenten nicht besonders willkommen sein, die aus derselben zur unliebsamen Erkenntnis gelangen müssen, daß sie auf die Erfüllung so mancher ihrer sonst berechtigten und berechtigten Wünsche und Forderungen infolge der so ungünstigen Finanzlage der Staatsbahnen derzeit und vielfach auch in fernerer Zukunft verzichten müssen.

Unmittelbare praktische Folgerungen sind von einer solchen finanziellen Auseinandersetzung leider nicht zu erhoffen, wenn, wie dies derzeit zumeist der Fall ist, Entscheidungen und Verfügungen nicht auf Grund nüchternen Erwägung und klarer Rechnung sondern vorwiegend im Sinne partei- und sozialpolitischer Strömungen und Bestrebungen getroffen werden müssen und hierbei vielfach der richtige Blick für das ohne Schädigung des Gesamtorganismus finanziell Zulässige und Erreichbare zu fehlen scheint.

Eine ziffermäßig bestimmte, einwandfreie Aufstellung über die voraussichtliche finanzielle Entwicklung unseres Staatsbahnwesens ist bei der auch vom Staatssekretär hervorgehobenen Unbestimmtheit aller grundlegenden Verhältnisse (Staatsgrenzen, Ausdehnung des Bahnnetzes, Anteil an den Kapitallasten etc.) wegen der Unzulänglichkeit der zur Veranschaulichung erforderlichen Daten über die Betriebsergebnisse des bestanden österreichischen Bahnnetzes und der vollen Ungewißheit über so manche Zukunftsaussichten derzeit wohl nicht möglich.

Gleichwohl dürfen die vorliegenden beschränkten Daten für das gesamte Staatsbahnnetz der bestanden österreichischen Monarchie (Geschäftsbericht 1916/17, Voranschläge 1917/18 und 1918/19) in Verbindung mit den in die Öffentlichkeit gedruckten Mitteilungen über die deutschösterreichischen allein treffenden voraussichtlichen Mehrkosten der lehrverfügbaren und weiter im Zuge befindlichen Maßnahmen der Fürsorge für die Staatsbahnbediensteten immerhin ausreichen, um wenigstens schätzungsweise ein für eine allgemeine Beurteilung ausreichendes Bild über die künftige Gestaltung der finanziellen Verhältnisse unserer Staatsbahnen zu gewinnen, welches nicht allzu erheblich von den zu gewärtigenden wirklichen Ergebnissen abweichen dürfte.

Die vorangeführten amtlichen Aufstellungen über das gesamte Staatsbahnnetz der bestanden Monarchie und die denselben beigegebenen Nachweisungen zeigen, wie leicht begreiflich, seit Kriegsbeginn eine fortschreitende beträchtliche Verschlechterung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Gebahrung, und zwar ungeachtet wiederholter einschneidender Tarifierhöhungen, lediglich infolge der außerordentlich gesteigerten Betriebskosten, der sachlichen, wie vor allem der persönlichen Auslagen. Die für 1912 und 1913 nachgewiesenen Betriebsüberschüsse von rund 202 und 196 Millionen Kronen sind für das letzt abgerechnete Betriebsjahr 1916/17 auf rund 10 Millionen Kronen herabgesunken, dementsprechend hat sich der sogenannte Staatszuschuß von rund 45, beziehungsweise 51 Millionen Kronen auf 228 Millionen Kronen erhöht. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist von 3.53, beziehungsweise 3.36 auf 0.17 Prozent gesunken. Eine nähere Analyse der Ziffern des Geschäftsberichtes zeigt, daß dieses so ungünstige Ergebnis vor allem auf die außerordentliche Steigerung der Betriebskosten (der Materialkosten sowohl wie ganz besonders der Personalauslagen) von 676, beziehungsweise 691, auf 1042 Millionen Kronen, also um rund 50 Prozent zurückzuführen ist, welche die durch Tarifmaßnahmen bewirkte Erhöhung der Transporteinnahmen um rund 17, beziehungsweise 18 Prozent nicht auszugleichen vermochte.

Für die folgenden Jahre liegen meines Wissens keine einigermaßen verlässliche Nachweisungen über das Gesamtneß der bestanden einheitlichen Staatsbahnverwaltung, sondern nur Voranschläge vor, welche wegen der seither erfolgten Auflösung der Monarchie und der Aufteilung des früher einheitlichen Staatsbahnnetzes auf die Nationalstaaten wohl nur geringe Anhaltspunkte für eine ernst zu nehmende Erörterung der finanziellen Zukunftsaussichten des reduzierten deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes zu bieten vermögen. Man ist also bei dem Fehlen amtlicher Daten in dieser Hinsicht mehr auf gefühlsmäßige Schätzungen angewiesen.

Nach diesen, wie erwähnt, derzeit eigentlich gegenstandslosen Voranschlägen würde sich für das bestandene gesamte Staatsbahnnetz trotz bedeutend erhöhter Einnahmen von 1235 und 1494 Millionen Kronen, darunter 927 und 1070 Millionen Kronen an Transporteinnahmen, bei Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgabensteigerung auf 1345, beziehungsweise 1412 Millionen Kronen für das vorletzte Jahr ein Betriebsabgang von rund 110 Millionen Kronen und ein Staatszuschuß von 374 Millionen Kronen, für das letzte Jahr ein Ueberschuß von 81 und ein Staatszuschuß von 190 Millionen Kronen sowie eine Kapitallastvermehrung von 1.27 Prozent ergeben. Mit einiger Besorgnis hervorzuheben ist hierbei die so beträchtliche Steigerung der in den Voranschlägen ausgewiesenen Personalkosten, die von 343 Millionen Kronen im letzten Friedensjahr 1913 für die beiden Rechnungsjahre auf 741 und 819 Millionen Kronen (55, beziehungsweise 58 Prozent der Gesamtausgaben), also um 476 Millionen Kronen (139 Prozent) erhöht werden müßten.

Man wird in eingeweihten Fachkreisen wohl kaum einem Widerspruch begegnen, wenn man annimmt, daß die beiden mehrerwähnten Voranschläge schon zur Zeit der bestanden Monarchie und vollends nach Auflösung der letzteren unter den hierauf eingetretenen chaotischen Zuständen auch bezüglich des auf deutschösterreich entfallenden Anteiles — etwa ein Drittel — des früheren gesamten Staatsbahnnetzes nicht nur nicht eingehalten, sondern sehr erheblich überschritten worden sind. (Im letztabgerechneten Betriebsjahr 1916/17 betrug die Ueberschreitung 74 Millionen Kronen, zirka 7 Prozent.)

Wenn dem Bernehmen nach die dem Personal neuerlich zugewendeten finanziellen Begünstigungen allein schon eine jährliche Mehrausgabe von 250 bis 300 Millionen Kronen erfordern, so wird man nicht fehlgehen, wenn man, von der Beurteilung der Finanzlage des früheren Staatsbahnnetzes ausgehend, den jährlichen Gebahrungsausgang des deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes für die nähere Zukunft mit rund 500 bis 600 Millionen Kronen einschätzt, eine Schätzung, die allerdings nicht auf rechnungsmäßigen Grundlagen, sondern mehr auf

subjektiven Annahmen beruht und vielleicht von besser informierten Fachleuten einigermaßen berichtigt werden könnte, im wesentlichen aber doch zutreffen dürfte.

Eine ausschlaggebende Besserung dieser wahrhaft trostlosen finanziellen Lage unseres reduzierten Staatsbahnnetzes ist nach meiner Ueberzeugung in absehbarer Zukunft weder durch eine ausreichende Erhöhung der Einnahmen noch durch eine wirksame Herabminderung der Betriebsauslagen zu erhoffen. Auf der Einnahmenseite zunächst schon aus dem Grunde nicht, weil das Mittelmittel fort-dauernder Tarifierhöhungen schließlich und endlich doch versagen wird, teils weil die verarmte Bevölkerung die erhöhten Tarife für die Dauer nicht ertragen kann, teils weil im Gegenteil gewichtige wirtschaftspolitische Rücksichten (Erleichterung des Imports von Lebensmitteln und Rohstoffen, des Exports von Halb- und Ganzfabrikaten, Besorgnis vor der voraussichtlichen Ueberwälzung erhöhter Fahr- und Frachtpreise als Ursache zunehmender allgemeiner Teuerung usw.), wenn schon nicht für die ehemöglichste Herabminderung der Bahntarife, so doch mindestens für den Verzicht auf weitere Tarifierhöhungen geltend zu machen sind.

Auch auf die sonst zu erwartende normale Verkehrssteigerung ist meines Erachtens in absehbarer Zukunft nicht zu rechnen, und zwar teils wegen der vielfach bereits wahrnehmbaren zunehmenden Verarmung weicher Kreise der Bevölkerung, teils wegen der mannigfachen künstlichen Verkehrshindernisse (Beschwerlichkeit und Beschränkung des Reiseverkehrs, Paß- und Einreisewierigkeiten, Zollschranken, Ein- und Ausfuhrverbote, Behinderung des freien Handels, Valutarschwernisse und dergleichen).

Auf der Ausgaben Seite steht es meiner Meinung nach nicht besser.

Was die geplante Reorganisation der Staatsbahnverwaltung anlangt, so wird das Verkehrsamt die größte Mühe haben, auch nur jene Ersparnisse zu erzielen, die der Anpassung des auf das frühere Gesamtneß eingestellten Organismus auf das so bedeutend verkleinerte deutschösterreichische Staatsbahnnetz entsprechen.

Von Verwaltungsreformen und Ersparungsmaßnahmen im Sinne der bekannten, vielversprechenden Schlagworte: weniger, aber besser bezahlte Bedienstete, dem Tüchtigen freie Bahn, größere Selbständigkeit unter erhöhter Verantwortung, Einschränkung der Kontrolle, kaufmännischer Betrieb usw., kann ich mir keine besonderen Erfolge versprechen, weil diese Grundsätze, so richtig sie im allgemeinen erscheinen mögen, bei der Anwendung in den Einzelfällen, auf die es ja hauptsächlich ankommt, der verschiedenartigsten, durch Sonderinteressen und politische Rücksichten bedingten Auslegung fähig sind. Ob die verschiedenen Beratungskörper, Staatseisenbahnrat, der vom Staatssekretär Dr. Paul in Aussicht genommene ständige Beirat, Personalkommissionen usw., günstige Einwirkungen auf die Betriebseinrichtungen aufweisen werden, wird sich ja zeigen.

Für die dringend erwünschte Herabminderung der Betriebskosten unserer Staatsbahnen scheinen mir in näherer Zukunft sehr geringe Aussichten zu bestehen, vor allem schon im Hinblick auf die vom Staatssekretär selbst hervorgehobenen schwierigen und äußerst kostspieligen Aufgaben der Wiederherstellung und Instandsetzung der durch die Kriegsereignisse so schwer geschädigten Bahnanlagen und ihres Zugehörs und außerdem, weil meines Erachtens nicht leicht einzusehen ist, wie bei den bestehenden und noch weiter zu gewärtigenden Produktions-, Verkehrs-, Zahlungs- und Valutarschwierigkeiten ein Abbau der so außerordentlich erhöhten Materialpreise und eine Verminderung der durch die Lebensmittelerhöhung bedingten gesteigerten Personalkosten ermöglicht werden könnte. Auch von der mehrfach versprochenen Elektrifizierung der Bahnen, die übrigens viel Zeit, Arbeit und Geldaufwand erfordern wird, sind, abgesehen von der anzustrebenden Unabhängigkeit von ausländischen Kohlenbezügen, zwar sehr beachtenswerte betriebs- und verkehrstechnische Vorteile, keinesfalls aber irgendwelche nennenswerte Kostenersparnisse zu erhoffen.

Die deutschösterreichischen Staatsbahnen sind demnach bei einem voraussichtlichen noch durch viele Jahre andauernden Gebahrungsaus-