

Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen. Deutschösterreichische Vermögensinteressen in den Teilstaaten.

Wien, 31. Mai.

Staatsbahn und Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft werden heuer ihre Bilanz voraussichtlich zu dem vor-
geschriebenen Zeitpunkte nicht legen können. Die Donau-
Dampfschiffahrtsgesellschaft hat bereits angekündigt, daß sie
durch die politischen Ereignisse in der Verfügung über ihren
Schiffspark, ihre Anlagen und ihre Kohlengruben behindert
und so außerstande sei, die Grundlagen für die Be-
wertung ihres Eigentums festzustellen. Der Staatsbahn ist
durch den Umsturz in Ungarn ihr wichtigstes Einkommen,
die staatliche Einlösungsrente, bisher vorenthalten, die
Industriebetriebe und die Domänen im Banat sind von den
Serben besetzt, und wenn nicht noch in den nächsten Wochen
der Umschwung in Budapest eintritt, wird wahrscheinlich zum
erstenmal seit dem Bestande der Gesellschaft die Dividende
der Aktien uneingelöst bleiben. Staatsbahn, Dampfschiffahrt,
in jüngster Zeit auch die Petroleumgruben, verkörpern die
größten am deutlichsten in die Augen springenden Kapitals-
interessen Deutschösterreichs, die durch die Willkürakte von
Regierungen der Staaten auf dem Boden der ehemaligen
Monarchie bedroht sind. Der Kapitalswert, der nach dem
Abschlusse der Staatsbahngesellschaft zutage tritt, übersteigt
auch bei den gegenwärtigen, stark herabgesetzten Kursen der
Aktien erheblich den Betrag von einer halben Milliarde
Kronen. Die ehemals sehr große Prioritätsschuld ist durch die
Verstaatlichung bis auf einen Rest von 80 Millionen aus
der Bilanz verschwunden, das finanzielle Engagement
gipfelt in dem Aktienkapital von 235 Millionen Kronen,
dessen Anteile seinerzeit vorübergehend mit 1200 Kronen
bewertet und auch jetzt noch zu 800 Kronen umgesetzt werden.
Von den Einnahmen der Gesellschaft fließt nur ein kleiner
Teil, im letzten Jahre etwa zwei Millionen Kronen, aus
Deutschösterreich als Ertrag der Wiener Maschinenfabrik.
Alle übrigen Einnahmen stammen aus Staaten, die nunmehr
Ausland sind: die Einlösungsrente der an Ungarn verkauften
Linien mit 21 Millionen, der Reingewinn der Berg- und
Hüttenwerke, Domänen, Forste und kleineren Industrien im
Banat mit 5.3 Millionen, der Pachtzins der Kohlengruben in
Brandeisel mit 2 Millionen. Ueber achtzig Prozent des Reingewinnes,
das ganze Erfordernis für die Dividende der
letzten Jahre, wurde aus der ungarischen Verstaatlichungs-
rente bezahlt. Das heimische und das fremde Privatkapital
hatte die Staatsbahnaktien, namentlich seit dem
Verkaufe der gesellschaftlichen Bahnlinien, mit
Vorliebe für seine Anlagen gekauft, als ein
Papier, das seine gesicherte Unterlage in einer staatlichen
Rente, daneben aber den Reiz der Konjunktur in
entwicklungsfähigen Betrieben, Eisenwerken, Kohlen-
gruben, Mühlen und einem riesigen Grundbesitz im Ausmaße
eines ganzen Komitats besitzt. Die nächste Halbjahrsrate der
ungarischen Annuität ist mit 10.4 Millionen Kronen am
1. Juli fällig; trotz aller schönen Versprechungen der unga-
rischen Regierung bestehen aber bisher nicht die geringsten
Anzeichen für eine Einlösung in diesem schon nahgerückten
Zeitpunkt, und wenn die Rente nicht noch eingehen sollte,
dann wird weder die Bilanz aufgestellt noch der Zulicoupon
der Aktien gezahlt werden können.

Wenn die Staatsbahnaktie überwiegend als Anlage-
wert angesehen wurde, so hatte die Aktie der Donau-
Dampfschiffahrtsgesellschaft stets als eines der aussichts-
vollsten Konjunkturpapiere gegolten. Durch den Krieg war
die Gesellschaft nur im ersten Jahre, bis zur Niederwerfung
Serbiens, in ihrer Tätigkeit einigermaßen behindert, und
damals sind auch einige ihrer Schiffe verloren gegangen.
Seither gilt sie als einer der größten Kriegsgewinner, ihre
Schiffe waren durch die Getreidezufuhren aus Rumänien bis
zur äußersten Anspannung der Leistungsfähigkeit beschäftigt,
der Wert eines Schiffsparks von 143 Dampfern schien
vervielfacht, und auch in der ersten Zeit nach dem Zusammen-
bruche wurden die Aussichten des Unternehmens, das nach
dem Verluste der Seeflotte eine der wenigen uns erhalten
gebliebenen Schiffahrtsgesellschaften darstellte, sehr günstig
eingeschätzt. Die Ernüchterung und Enttäuschung trat erst
in den letzten Monaten ein. Durch die inneren Kämpfe
auf dem Boden des alten Ungarn wurde die Freiheit der
Donau ebenso lahmgelegt wie seinerzeit durch die Gewalt-
maßregeln Serbiens und Rumaniens. Nur der geringste
Teil der Schiffe ist auf der oberen Donau beschäftigt und
unserer Gewahrsame erhalten geblieben. Von Preßburg
abwärts wurden die großen Dampfer durch die czecho-
slowakische, zum Teile auch durch die rumänische Regierung
mit Beschlagnahme belegt, die Landungsanlagen, Hafenplätze,
Betriebsgebäude und Werften wurden gleichfalls dem Macht-
bereiche dieser Staaten unterworfen. Die Fünfkirchner
Kohlengruben und die Mohacs-Fünfkirchner Bahn wurden
von der Regierung des neugebildeten südslawischen Staates
besetzt und für ihre Zwecke ausgebeutet. Aus allen diesen
Betrieben, die ehemals alljährlich Einnahmen zwischen 30 und
40 Millionen Kronen geliefert hatten, sind der Gesellschaft
im heurigen Jahre bisher nur sehr verringerte Summen
zugeflossen, die in der letzten Zeit ganz ausblieben, während
die Zentralregie und der kostspielige Apparat bestritten
werden müssen. Immerhin wäre es der Gesellschaft, die
doch das ganze Jahr 1918 hindurch bis zum Ende der
Schiffahrtsperiode ihren Dienst betreiben und auch die
Gruben bis in den Spätherbst für eigene Rechnung aus-
beuten konnte, noch möglich gewesen, eine Bilanz für das
vorige Jahr aufzustellen, wie dies ja auch die Südbahn
getan hat. Die gewaltsamen Maßregeln der jüngsten Zeit
haben jedoch den Wert der Aktiven ganz ins Ungewisse
gestellt. Aufhebung des Privateigentums in Ungarn,
Expropriation und offene Androhung einer Heranziehung
für die Kriegsschädigung im jugoslawischen Staat,
Beschlagnahme der größten Schiffe durch die czecho-
slowakische Regierung sind lauter Elemente, welche die Ent-