

Wochenchau.

H. A.—r. Mag die Kriegsgewinnsteuer jetzt oder späterhin auch noch so hoch hinauf gesetzt werden und gleichzeitig auch die kleinsten Beträge an Mehreinnahmen erlassen, Eines ist sicher: auf die Südbahn wird die Kriegsgewinnsteuer in keinem Falle eine Anwendung finden! Denn die Südbahn zählt wirklich nicht zu den Kriegsgewinnern! Im Gegenteil, man kann sagen, daß die Südbahn zu den wenigen Unternehmungen zu rechnen ist, die vom Kriege nicht Gewinn, sondern geradezu Schaden, sogar sehr großen Schaden gehabt haben. Die letzte Mittellung der Südbahn läßt das noch deutlicher erkennen. War die Entwicklung der Einnahmen gegenüber den Ausgaben schon im vorigen Jahre sehr ungünstig, so hat sich dieses Mißverhältnis heuer noch ganz wesentlich gesteigert. Die Südbahn leidet darunter, daß der größte Teil ihres Netzes in das Kriegsgebiet und da wieder sogar in das engere Kriegsgebiet fällt. Das bringt es mit sich, daß der Personenverkehr, soweit von ihm überhaupt noch zu sprechen ist, seinen normalen Charakter ganz eingebüßt hat und daß auch der für das finanzielle Ergebnis einer Bahn eigentlich entscheidende Güterverkehr jetzt unter ganz anderen Voraussetzungen abgewickelt werden muß. So ist die Südbahn gegenwärtig ganz und gar auf den militärischen Verkehr gestellt und dieser widelt sich ja naturgemäß je nach der Gestaltung der Operationen nur unter den größten Schwankungen ab. Während die Betriebsmittel ganz ebenso wie die Personalkräfte dauernd im Höchstmaße bereitgestellt bleiben müssen, ergibt sich häufig von Woche zu Woche oder von Monat zu Monat ein jäher Wechsel von Ansteigen und tiefem Sinken der Verkehrsansforderungen und damit auch der Verkehrsleistungen, also auch der Betriebseinnahmen.

So konnte es nicht ausbleiben, daß die finanzielle Lage der Südbahn bei dieser problematischen Gestaltung der Einnahme sich sehr ungünstig entwickeln mußte, umso ungünstiger, als gleichzeitig die Betriebsausgaben, so die Arbeitslöhne, die Steuerzulagen für alle Angestellten, ferner die Materialkosten und da wieder die Preise der Kohle, der Schmiermittel und einer ganzen Reihe anderer Bedarfsartikel auf ein früher wohl als ganz unmöglich angesehenes Maß gestiegen sind. Hatte sich schon im vorigen Jahre, wenn man das damalige Unterbleiben gewisser Reservierungen mit in Betracht zieht, die Bilanz um fast 18.000.000 Kronen verschlechtert, so ist darin im ersten Semester des laufenden Jahres noch eine weitere, sehr beträchtliche Verschlechterung eingetreten. Die Südbahn hat sich nun an die Regierung mit der Bitte um Ausgleichung dieses immer wachsenden Mißverhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben gewendet. Was am nächsten läge, die Anforderung einer Entschädigung dafür, daß die Südbahn während des Weltkrieges im größten Teil ihres Netzes faktisch zu einer reinen Militärbahn geworden ist, das ist durch den Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen des Betriebsreglements freilich unmöglich gemacht. Denn die dort enthaltenen Bestimmungen sehen die Gewährung einer staatlichen Entschädigung ja doch nur für den Fall vor, daß eine Bahnunternehmung wirklich ganz, also auch formell in militärischen Betrieb auf Kriegsdauer übernommen worden ist. Der § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung besagt darüber: „Im Belagerungszustande, sowie in Kriegszeiten steht der Hezu berufenen Militärbehörde das Recht zu, soweit es strategische oder sonst militärische Rücksichten gebieten, die Bahnen gegen angemessene Entschädigung ganz oder zum Teile zu militärischen Zwecken zu benützen oder auch einzustellen.“ Das trifft aber im vorliegenden Falle tatsächlich nicht zu. Von rein finanziellen Standpunkte der Südbahn wäre es unter diesen Umständen vielleicht wirklich besser für sie gewesen, wenn der Staat ihren Betrieb auf Kriegsdauer übernommen hätte. Und da drängt sich eigentlich auch der Vergleich mit einer anderen Transportunternehmung auf, bei der das vom Krieg hervorgerufene, fast völlige Stocken des privaten Verkehrs finanziell doch nicht so viel geschadet hat wie bei der Südbahn, der Vergleich mit dem Oesterreichischen Lloyd. Auf Grund ihres Schiffahrts- und Postvertrages steht dieser Unternehmung während des Krieges der Anspruch auf den Erhalt einer ansehnlichen Subvention zu, wobei noch in Betracht kommt, daß die Ausgaben für den jetzt ja sehr verringerten Betrieb immerhin sehr beträchtlich abgenommen haben müssen. Bei der Südbahn aber bewegen sich die Ausgaben fortwährend noch in steigender Richtung, die Einnahmen aber unterliegen, wie wir schon dargelegt haben, geradezu sprunghaften Schwankungen.

Es ist wohl nicht wahrscheinlich, daß die etwa im August einzuleitenden Verhandlungen der Regierung und der Südbahn auf die Gewährung einer staatlichen Gelbbauschilfe für die Einbuße hinauslaufen werden, welche die Südbahn schon in diesen drei Kriegsjahren finanziell erfahren hat. Weit eher läßt sich voraussagen, daß der Ausweg auf tarifarischem Wege gesucht werden wird, schon deshalb, weil ja auch die Staatsbahnen selbst, sie, an deren Tarifentwicklung auch die Tarifgestaltung der Südbahn gebunden ist, sich vor der großen Frage sehen, ob und wie sie ihre Einnahmen etwa neuerlich durch Tarifierhöhungen steigern sollten. Ausweise über die Einnahmen der Staatsbahnen sind schon lange nicht veröffentlicht worden. Oesterreich unterscheidet sich darin auch von Ungarn, wo dies ja in regelmäßigen Zeitabschnitten geschieht. Aber das Eine ist doch bekannt, daß selbst die im heurigen Winter verfügte Tarifierhöhung die Erwartungen, die man im Frieden an sie knüpfen hätte können, nicht erfüllt hat, oder besser und richtiger: nicht erfüllen konnte. Wären wir jetzt schon wenigstens in der Uebergangswirtschaft, dann hätte diese Tarifreform ja gewiß ganz anders gewirkt und eingeschlagen, denn unter

auch bloß halbwegs normalen Verhältnissen hätten diese neuen Tarife unbedingt eine große Einnahmensteigerung bringen müssen. Unter den gegebenen Umständen haben die neuen Tarife dagegen im Personen- und Güterverkehr mit ihrem Kriegszusatzlage eigentlich nur das Eine zu bringen vermocht, daß sie jenen Rückgang der Einnahmen, wie er beim Unterbleiben der Tarifmaßnahmen gewiß eingetreten wäre, rechtzeitig und wirksam verhindert haben. Und so ist die übrigens ja doch auch sehr erwünschte Wirkung der neuen Tarife eigentlich nur im Unterbleiben eines Einnahmerückganges wahrzunehmen.

Den bevorstehenden Tarifmaßnahmen, der Aufhebung einer Anzahl von Ausnahmetarifen und Begünstigungen für Holz und Braunkohle und anderen Maßnahmen, so unter anderen auch einer Erhöhung der Zuckertarife, soll es nun vorbehalten sein, noch während des Krieges, also in einer Zeit, in der die Betriebseinnahmen sonst zurückgehen müßten, doch noch eine Einnahmensteigerung herbeizuführen. Wenn diese neuen Maßnahmen in die Erscheinung getreten sein werden, dann werden sie automatisch auch für die Südbahn Geltung bekommen und dort ein Gegengewicht gegen das täglich zunehmende Anwachsen der Betriebsausgaben bringen. Die Ausgleichung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben hat übrigens auch noch für die anderen Privatbahnen ganz so große Bedeutung wie für die Südbahn. Auch die Buchtiehrader und die Lusfig-Deplinger Eisenbahn leiden unter den Rückwirkungen des Krieges, wie sie in der Verkehrsentwicklung ebenso wie in der Gestaltung der Betriebsausgaben zutage treten. Bei diesen böhmischen Bahnen kommt allerdings nicht der Krieg allein in Betracht, denn ihre Lage inmitten großer ergiebiger Kohlenreviere läßt diese Unternehmungen mit teilnehmender an der Gestaltung auch der Kohlenkonjunktur. Wenn es nun wirklich gelingen sollte, mittelst der Maßnahmen, die das Ministerium für öffentliche Arbeiten teils eingeleitet, teils schon durchgeführt hat, die Kohlenförderung ausgiebig zu vermehren, und wenn etwa die Bahnunternehmungen selbst imstande sein sollten, auf diesem Gebiete auch noch schöpferisch vorzugehen, so würde das bei der Entwicklung, welche die Kohlenkonjunktur während des Krieges genommen hat und wohl noch lange Zeit festhalten wird, unzweifelhaft ein sehr ausgleichendes, wenn schon nicht ausschlaggebendes Gegengewicht gegen die unvermeidlichen Schadenswirkungen des Krieges bieten.

An der Börse war das Geschäft jetzt drei Tage lang unterbrochen und schon vorher war der Verkehr wohl gerade wegen dieser bevorstehenden Sperre durchaus nicht mehr so lebhaft wie in der vorigen Woche. Auch die Beratungen über die Kriegsgewinnsteuer, die scharfgegnertischen Ausführungen im Parlamente gegen das mobile Kapital haben die Börse gewiß ebenfalls zum Mahhalten gemahnt, umso mehr, als man ja auch mit dem nahen Vorstehen einer Erhöhung der Effektenumsatzsteuer zu rechnen haben wird. Unregelmäßig wirkte dagegen die weitgehende Besserung der Berichte über den Verlauf der Ernte. Denn es unterliegt ja gar keinem Zweifel, daß das Ergebnis der Ernte jetzt für uns wie für Deutschland als das geradezu Entscheidende anerkannt werden muß.