

Der Ökonomist.

Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen.

Die Bahnen im Kriege.

Wien, 13. April.

Die reichste böhmische Kohlenbahn zahlt für das Jahr 1917 keine Dividende; die Aussig-Teplitzer Bahn, die in früheren, schöneren Zeiten ihre Aktien mit 20 Prozent und darüber verzinst hatte, schließt das letzte Jahr mit einem Abgange von fast zwei Millionen Kronen ab, den sie, um die künftige Entwicklung nicht weiter zu belasten, aus angesammelten Vermögensrücklagen tilgen will. Die Banken und die Bahnen, diese größten Kapitalorganisationen der modernen Wirtschaft, hatten im Kriege ganz verschiedenartige Schicksale. Die Lasten des Krieges, drückende Steuererhöhung, vermehrter Aufwand für ein nach vielen Tausenden zählendes Personal und harte Steuern, treffen beide. Die Banken vermochten aber diese schädigenden Einflüsse durch vervielfachte Umsätze und die Ausnützung der beispiellosen Geldfülle rasch zu überwinden und im Kriege früher nie für möglich gehaltene Gewinne einzuheimen. Die wenigen noch erhalten gebliebenen Privatbahnen konnten von keinem Verkehrsausschmunge Nutzen ziehen, wurden durch die von allen Seiten zusammenströmenden Lasten erdrückt und können ihren Aktionären keine oder nur höchst magere Zinsen bieten. Im letzten Jahre vor dem Kriege hatte die Aussig-Teplitzer Bahn den Aktiencoupon noch mit 105 Kronen eingelöst. Für das Jahr 1916 war die Dividende auf 30 Kronen gesunken, das Jahr 1917 ist ganz zinsenlos geblieben. Für das laufende Jahr besteht wieder die Aussicht auf ein Erträgnis der Aktien, denn die erhöhten Tarife werden der Gesellschaft zugute kommen. Ihre Wirkung machte sich im ersten Vierteljahr in Mehreinnahmen geltend, die, wenn die Entwicklung die gleiche bleibt, für das ganze Jahr eine Erhöhung der Bruttoerträgnisse um 6-4 Millionen Kronen in Aussicht stellen können. Von diesem Betrage dürfte reichlich die Hälfte durch die neuerliche Steigerung der Personalauswendungen aufgezehrt werden, die im vorigen Jahre nur das zweite Semester belasteten. Immerhin besteht die Aussicht auf eine Dividende, die sich aber zunächst nur in bescheidenen Grenzen halten kann, zumal auch die Dotierung des durch das Defizit des Jahres 1917 geschmälernten Reservefonds wieder aufgenommen werden muß. Die Buschtiehrader Bahn wird für das Jahr 1917 die Dividende der A-Aktien, die im vorigen Jahre 125 Kronen betragen hatte, auf höchstens 60 Kronen festsetzen können. Die Dividende der B-Aktien war im Jahre 1916 auf 36 Kronen aufgebessert worden, wird aber für das Jahr 1917 wieder auf 16 Kronen sinken, wozu jedoch der Reservefonds herangezogen werden muß. Für das laufende Jahr wird die Wirkung der Tarifierhöhung, gleichfalls an den Einnahmen des ersten Quartals gemessen, für beide Netze mit 8 Millionen Kronen veranschlagt, wovon indessen über 6 Millionen und vielleicht der ganze Zufluß durch die Mehrausgaben aufgezehrt werden dürften, so daß die Aktionäre im besten Falle nur auf eine sehr bescheidene Steigerung der Dividende rechnen können. Am schwersten getroffen ist unter allen Bahnen die Südbahn. Ihr Verkehr war lange Zeit durch den Krieg mit Italien gelähmt, die Rückwirkung der Mehrlasten war bei ihren Betrieben, die nächst den Staatsbahnen das größte Personal besitzen, am stärksten. Die Südbahn hatte im Jahre 1916 einen Gebarungsausgang von 5-89 Millionen Kronen. Der Ausfall muß aber für das Jahr 1917 erheblich größer sein. Zu Ende Oktober waren in der Verwaltung die Mehreinnahmen für zehn Monate mit 12, die Mehrausgaben mit 32 Millionen Kronen geschätzt worden. Die definitiven Aufstellungen werden wegen technischer Schwierigkeiten später als sonst, erst im nächsten Monate, vorgelegt werden können. Die Schlussziffern stehen noch nicht annähernd fest, es ist aber sicher, daß das Defizit des Jahres 1917 den Abgang des vorigen Jahres erheblich übertreffen, vielleicht über den doppelten Betrag hinausgehen dürfte. Für das heurige Jahr ist mit neuerlich erhöhten Lasten für das Personal, die für das Semester mit 8 Millionen Kronen veranschlagt wurden, zu rechnen. Die Ausgleichung sollen die Tarifierhöhungen bieten, deren Wirkung der Summe des Defizits gleichkommen dürfte. Da jedoch der größere Teil der Transporte jetzt Güter für das Heer sind, ist die Herstellung des Gleichgewichtes von der angestrebten Hinaussetzung des Militärtarifes abhängig, über welche zwischen den beiden Regierungen bereits seit einiger Zeit die Verhandlungen schweben.

Die starke Verschlechterung der Bahnergebnisse während des Krieges hat ihre Ursache in der weitgehenden Verschiebung des Verkehrs und in noch höherem Maße in der außerordentlichen Steigerung aller Betriebskosten. Die Leistungen der Bahnen haben im letzten Jahre eine noch nie dagewesene Höhe erreicht; die Transporte sind auf den meisten Linien vervielfacht, ihr Charakter ist aber notgedrungen ein ganz anders gearteter, weil das Schwergewicht auf der Beförderung von Truppen und Kriegsmaterialien zu den billigen Sägen des wenig rentierenden Militärtarifs ruht und sich so die vermehrten Transporte und Lüge nicht in gleichem Verhältnisse in gesteigerte Einnahmen umsetzen. Die einschneidenden Veränderungen der wirtschaftlichen Tätigkeit konnten auch die Transportanstalten nicht unberührt lassen. Die Kohlenförderung war namentlich auf den Braunkohlensetzen eingeschränkt, die Ausfuhr vermindert, weil die vorhandene Erzeugung in erster Reihe der heimischen Wirtschaft zugeführt werden muß. Darunter leidet besonders die Aussig-Teplitzer Bahn, deren Verkehr sein Schwergewicht in der Beförderung der Kohle zu den Umschlagplätzen der Elbehäfen hat. Die Erzeugung von Zucker ist seit Jahren eingeschränkt, die Zuckerausfuhr auf einen geringen Bruchteil des früheren Umfangs zusammengeschrumpft. Von den privaten Gesellschaften ist hiedurch die Buschtiehrader Bahn und die Südbahn empfindlich betroffen. Die ganze Abwicklung des Bahnverkehrs ist im Kriege auf eine einheitliche Grundlage gestellt; Lokomotiven und Waggons aller Bahnen sind gemeinsam, werden von der militärischen Transportleitung verwaltet, welche die vorhandenen Fahrzeugmittel unausgesetzt an die Orte des dringendsten, in erster Linie durch die Ziele des

Krieges bestimmten Bedarfes zuweist. Die böhmischen Bahnen, namentlich die Aussig-Teplitzer Bahn, haben den reichsten Fahrpark, die meisten modernen Wagen und Maschinen. Das war in Friedenszeiten ihre Stärke, weil sie nie unter Waggonmangel litten und den Verkehr stets in der wirtschaftlichsten Weise bedienen konnten. Im Kriege hat sich dieses Verhältnis gewendet, die böhmischen Bahnen müssen an andere minder gut versorgte Strecken beträchtliche Teile ihres Fahrparks abgeben, leiden gleichmäßig wie andere unter der Unzulänglichkeit an Betriebsmitteln und die Mietgelder, die sie für die verborgten Waggons erhalten, sind kein auch nur halbwegs zureichender Ersatz für die Gewinne aus der ehemaligen vollen Ausnützung im eigenen Verkehr.

Weit stärker fiel aber für die Bahnen die Verteuerung der Ausgaben ins Gewicht. Seit der Verstaatlichung der großen privaten Gesellschaften ist die Stellung der Staatsbahnen eine derart beherrschende, daß die Privatbahnen die von den Staatsbetrieben zugunsten der Angestellten getroffenen Maßregeln willenlos übernehmen müssen. Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans hat im letzten Herbst im Abgeordnetenhaus mitgeteilt, daß die Personalauslagen der Staatsbahnen seit dem Beginne des Krieges um dreihundert Millionen Kronen oder fast neunzig Prozent gestiegen sind. Das gleiche Verhältnis besteht bei den Privatbahnen. Die Betriebsausgaben der Südbahn betragen im Jahre vor dem Kriege 100 Millionen, stellten sich im Jahre 1916 auf 134 Millionen und dürften im Jahre 1917 die Höhe von 150 Millionen Kronen bereits überschritten haben. Bei der Aussig-Teplitzer Bahn sind die besonderen Ausgaben, unter denen die Aufwendungen für Kriegsfürsorgezwecke gebucht werden, im letzten Jahre allein um 73 Prozent gestiegen. Die österreichischen Eisenbahnen beschäftigen etwa 500.000 Angestellte. Dieses riesige Heer macht es begreiflich, daß selbst die allerdringendsten, durch die unbedingte Notwendigkeit der Lebenshaltung bewirkten Aufbesserungen der Bezüge sich sofort in viele Millionen umsetzen. Alle Materialien sind manhaft teurer geworden, die Kohlenbeschaffung kostet doppelt so viel wie in Friedenszeiten. Holz, Schmier- und Heizöl, zahlreiche andere Bedarfsartikel sind um ein Mehrfaches im Preise gestiegen. Der Güterverkehr wird immer unökonomischer, weil die Erneuerung des im Kriege so ungemein abgenutzten Bahnkörpers und des Fahrparks nur auf das Maß des unbedingt Unentbehrlichen beschränkt wird. Die Zahl der Lokomotiven in Reparatur nimmt zunehmend, neue Brennstoff sparende Maschinen werden mit Rücksicht auf die verhältnismäßig nicht bedeutende Leistungsfähigkeit der bestehenden Fabriken heimlich nicht in dem Verhältnisse gebaut, wie es der gesteigerte Verkehr erfordert hätte. Zur Frieden wird die vollständige Neuanschaffung der Fahrzeugmittel die Bahnen vor ernste finanzielle Probleme stellen; gegenwärtig mindert das Arbeiten mit mühsam geflickten, in der Leistungsfähigkeit geschwächten Maschinen die Ertragsfähigkeit des Betriebes. Die Mehrausgaben sind bei der fortwährenden Steigerung der Preise eine Schraube ohne Ende; aber auch wenn ein allmählicher Abbau einsetzt, werden die Bezüge des Personals nur in den Ausnahmefällen wieder herabgemindert werden können, vielmehr fast ansatzlos auf ihrer gegenwärtigen Höhe verbleiben. Die Bahnen werden noch auf lange Zeit mit den hohen Lasten zu rechnen haben, während es anderseits ungewiß ist, ob die Rückschlüsse zu den Frachten von der künftigen Friedenswirtschaft ohne Schwächung ihrer Konkurrenzfähigkeit verringert und unvermindert werden festgehalten werden können.

Ehedem, in halbvergessenen Zeiten, waren die Aktien der Privatbahnen die beliebtesten, wegen ihrer relativen Sicherheit des Ertrages bei gleichzeitiger Anreizung der Phantasie am höchsten geschätzten Papiere. Gerade die böhmischen Kohlenbahnen waren am meisten bevorzugt; seit einer Reihe von Jahren und bereits vor dem Kriege haben die Besitzer aber die ärgsten Enttäuschungen erlitten. Der Aufschwung der Umsätze und Ziffern hat im Kriege eine phantastische Höhe, die Bahnen haben aber hievon in geringerem Maße Nutzen gezogen, weil der ertragreiche Frachtenverkehr durch die zunehmende Entgüterung der Volkswirtschaft einschrumpft und die Wucht der stetig wachsenden Ausgaben immer größere Quoten der Einnahmen aufzehrt. Auch die Tarifierhöhungen waren im Kriege radikal; wenn früher einer Frachtensteigerung um wenige Kronen für den Wagen umfangreiche Enqueten vorangingen, hat sich die Eisenbahnverwaltung im Kriege über Bedenken hinweggesetzt und einen allgemeinen zwanzigprozentigen Zuschlag diktiert. Die Zukunft der Bahnen, der Staats- wie der Privatbetriebe, wird naturgemäß von dem Tempo und der Stärke des Wiederaufbaues bedingt sein. Ein großer Verkehrsausschmunge, ein rasches Aufleben der normalen Gütererzeugung kann zur Folge haben, daß die Entwicklung der Verkehrsunternehmungen in die gesteigerten Lasten hineinwächst und allmählich die frühere Rente hergestellt wird. Das erfordert aber naturgemäß mehrere Jahre; erst muß die Wirtschaft mit Ware gefüllt sein, wenn wieder Ware in den früheren Mengen auf den Bahnen rollen soll, und die Schwierigkeit der Rohstoffbeschaffung wird eine rasche Entfaltung der Gütererzeugung wie des Bahnverkehrs eine natürliche Schranke setzen. Ob die letzten vorhandenen Privatbahnen diese Wiedergeburt noch erleben oder nicht vorher vom Staate an sich gezogen werden, ist eine offene Frage. An den Staat werden wohl die tiefsten, alle Kapitalien aufzehrenden Ausgaben herantreten, bei den gewaltigen Ziffern, mit denen wir zu rechnen gelernt haben, können aber die Summen, die für die Einlösungsrenten in Betracht kommen, nicht entscheidend ins Gewicht fallen, wenn durch die Verstaatlichung höhere Zwecke der Allgemeinheit gefördert würden. Trotz des einschneidenden Rückschlages in den Dividenden sind die Kurse der Bahnaktien kaum zurückgegangen, die Bewertungen im freien Verkehr entsprechen ungefähr den Preisen vor dem Ausbruch des Krieges. Die Eigentümer sind von Ertragslosigkeit, aber nicht von eingreifenden Verlusten ihres Vermögens betroffen worden. Das beweist, daß ein nennenswertes Besitzwechsel nicht erfolgt ist, daß vielmehr das Kapital die Zukunft der Bahnen und der Wirtschaft mit Vertrauen beurteilt.