

## Die österreichischen Banken nach dem Kriege.

Von geschätzter Seite erhalten wir die hier folgende Zuschrift:

Ueber die Aufgaben der Banken nach dem Kriege hat Herr Direktor Broch in Ihrer Weihnachtsnummer ein weitblickendes Programm entworfen. An eine Aufgabe jedoch, der ich für unser Wirtschaftsleben große Bedeutung beilege, hat der geehrte Verfasser dieses Artikels nicht gedacht, vermutlich deshalb, weil die österreichischen Banken dieses Gebiet als in die Interessensphäre des Staates fallend betrachten und deshalb nicht mehr in den Bereich ihrer Tätigkeit gezogen haben.

Es handelt sich um den Bau von Eisenbahnen. Fast alle großen Bahnen Oesterreichs sind unter Mitwirkung der österreichischen Banken entstanden. Mit dem Beginn der Eisenbahnverstaatlichung hat sich das heimische Kapital vom Eisenbahnbau gänzlich zurückgezogen und ich erblicke darin eine jener Ursachen, warum unser Eisenbahnnetz nicht im Verhältnis zur Dichte der Bevölkerung steht und warum die bestehenden Eisenbahnen so überlastet sind, daß sie den Verkehr kaum bewältigen können. Die Rückständigkeit in dem Ausbau unserer Eisenbahnlinien haben wir gerade während des Krieges am empfindlichsten gefühlt. Es muß nun zugegeben werden, daß die Banken, beziehungsweise das von ihnen geführte Unternehmertum sich deshalb vom selbständigen Eisenbahnbau abgewendet haben, weil das Unternehmertum vom Eisenbahnwesen abgedrängt wurde.

Die Tendenz, welche die Regierung auf diesem Gebiete leitet, geht seit Jahren dahin, das Eisenbahnwesen ausschließlich in die Machtsphäre des Staates zu lenken, und das Abgeordnetenhaus, in dem seit Jahren die Unternehmerfeindlichen Tendenzen vorherrschen, hat diese Richtung der staatlichen Eisenbahnpolitik stark begünstigt. Mit Unrecht, denn die Verstaatlichung bei uns bedeutete auch eine Bureaucratisierung des Eisenbahnwesens. Auf keinem Gebiet ist die kaufmännische Erfassung der gesamten Geschäftsführung so unerlässlich, wie im Eisenbahnwesen, das sich nur dann zur vollen Leistungsfähigkeit und Ertragsfähigkeit entfalten kann, wenn es frei von jeder Schablone auf all die vielfgestaltigen Möglichkeiten Rücksicht nimmt, die zur intensiveren Ausnützung und höheren Gewinnmöglichkeit der Eisenbahn herangezogen werden können. Freilich muß zugegeben werden, daß die staatliche Eisenbahnpolitik auf die gänzliche Beseitigung des privaten Eisenbahnunternehmertums hinwirkt und die Geschäftsführung der noch bestehenden Privatbahnen in einer Richtung beeinflusst, welche die Einschränkung jeder Unternehmerinitiative bewirkt.

Es ist eine notorische Tatsache, daß jede Besserung der Betriebseinnahmen von Seite der Eisenbahnverwaltung mit Maßnahmen beantwortet wird, welche diese Besserung illusorisch zu machen bestimmt ist. Die Staatsverwaltung, für welche die Verstaatlichung ein Leitmotiv ihrer Politik ist, ist naturgemäß bestrebt zu verhindern, daß durch Besserung der Erträgnisse die Verstaatlichungsbedingungen für sie in ungünstigem Sinne verschoben werden. Daraus ergibt sich, daß die Beziehungen zwischen der Staatsverwaltung und den Privatbahnen in den meisten Fällen viele Unebenheiten in sich bergen und schwer in eine gerade Linie zu bringen sind. Diese Verhältnisse haben zweifelsohne dazu beigetragen, daß das private Unternehmertum sich vom Eisenbahnwesen ferne hält.

Es ist wohl richtig, daß militärische Rücksichten es wünschenswert erscheinen lassen, das Eisenbahnwesen in die Hände des Staates zu legen. Es ist aber ebenso richtig, daß, je mehr Bahnen vorhanden sind, desto mehr damit der Vaterlandsverteidigung gedient ist, einerlei, ob diese Bahnen Staatsbahnen oder Privatbahnen sind. Auf diesem Gebiete hat ja die vielbedrängte Südbahn am besten gezeigt, was eine Privatbahn auf diesem Gebiete zu leisten vermag. Die Leistungen der Südbahn in diesem Kriege zählen zweifellos zu den denkwürdigsten des österreichischen Eisenbahnwesens.

29. III. 1917 120

Das Verschwinden des privaten Eisenbahnunternehmertums hat die Aufgabe zum Baue neuer Eisenbahnen ausschließlich in die Hände des Staates gelegt. Der Staat ist jedoch nicht frei in seinen Entschliessungen. In erster Reihe sind es militärische Gründe, die einen Bau bestimmen, in zweiter Reihe die Wünsche von Abgeordneten. In letzterer Hinsicht ist es genug oft vorgekommen, daß der Bau gewisser Eisenbahnlinien eine Kompensation für politische Zugeständnisse geworden ist. Denn oft ist es vorgekommen, daß, um eine notwendige und rentable Lokalbahn von 50 Kilometer durchzubringen, 300 weitere Eisenbahnkilometer weniger wichtiger Linien gebaut werden mußten, um für die betreffende Vorlage die Zustimmung aller Parteien zu erhalten. Im Gegensahe hievon würde das private Unternehmertum von Haus aus bloß solche Linien bauen, die ein Bedürfnis sind und aus sich heraus einen entsprechenden Ertrag liefern. Es würden weniger notwendige Lokalbahnen und mehr ertragsreiche Linien, die zugleich gute Steuerobjekte und mehr ertragsreich, wenn auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dem heimischen Kapital ein Feld zur Betätigung eröffnet werden würde. Dazu ist jedoch eine Abkehr von der bisher in den letzten zwei Jahrzehnten beobachteten Politik notwendig. Der Staat wird im übrigen durch andere große Aufgaben so in Anspruch genommen, daß es nur wünschenswert wäre, wenn er auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Mitarbeit des heimischen Unternehmertums finden würde.

Der Bau neuer Eisenbahnen wäre eine der besten Verwendungen, welche das große flüssige Kapital finden würde, das für die kommende Friedenszeit nach Betätigung sucht. Es genügt jedoch nicht die Forderung der Eisenbahnpolitik, es

muß auch die Gesamtrichtung unserer Wirtschaftspolitik von einem Geiste weitestgehender Förderung des privaten Unternehmertums erfüllt sein. Die Worte, die der Finanzminister bei der Beratung der Kriegsgewinnsteuer über die Förderung des privaten Unternehmertums gesprochen hat, müssen kraftvoll und unbeirrt um alle kleinlichen engherzigen Bestrebungen in die Tat umgesetzt werden.