

10. / X. 1917

7

Die Notlage der Privatbahnen.

Aus Prag wird uns geschrieben: Die Südbahn sieht sich in schwerer Notlage. So schlimm, wie bei der Südbahn, ist nun allerdings die Lage bei den anderen Privatbahnen Oesterreichs nicht. Nach dem Abschluß der großen Verstaatlichungsaktion kommen als Unternehmungen von allgemeinem Interesse hier eigentlich nur die beiden großen böhmischen Privatbahnen, Buschtiehrader und Aussig-Teplitzer Bahn, in Betracht. Diese Bahnen waren vor dem Kriege sehr konsolidierte Unternehmungen, welche die Grundlage ihrer Rentabilität in dem regen Personenverkehr des dichtbesiedelten Landes und in der Kohlenverfrachtung von den Gruben zum Verbrauchsort, zur Anschlußbahn oder zur Elbe fanden. Die Aktien der böhmischen Privatbahnen waren in den letzten Jahren zu Anlagepapieren geworden, die der vorsichtige Bankier einem Kunden empfahl, der „weniger gut essen, als gut schlafen wollte“. Die Zeiten, in denen die Aussig-Teplitzer oder die Buschtiehrader Aktien ein Spielpapier darstellten, sind endgiltig vorüber. Wer in den letzten Jahren Privatbahnpapiere erwarb, rechnete nicht mit Kursgewinnen, sondern im besten Falle mit einer stetigen Dividendenentwicklung.

Diese Dividendenentwicklung hat nun auch bei den Privatbahnen durch den Krieg einen sehr empfindlichen Abbruch erlitten. Die Buschtiehrader Aktien, die vor dem Kriege auf beiden Linien stets mehr als zehn Prozent abwarfen, gingen für 1914 auf drei Prozent für A, ja für B sogar auf zwei Prozent herunter. Erst im folgenden Jahr konnte wieder eine Erholung platzgreifen, die insbesondere der A-Linie zugute kam, während die B-Linie mit $6\frac{1}{2}$ Prozent für 1915 und 9 Prozent für 1916 noch immer hinter den Friedensjahren zurückbleibt. Die Aussig-Teplitzer Bahn ist von $10\frac{1}{2}$ Prozent, die sie für 1913 zahlte, auf 4,2 Prozent, 5,5 Prozent und für 1916 gar auf 3 Prozent gesunken. In der Tat, die Eisenbahnen gehören nicht zu den Kriegsgewinnern. Durch die enorme Erhöhung aller Materialpreise, durch die sozialen Lasten, welche sie, mit den Staatsbahnen gleichen Schritt haltend, im Interesse der Angestellten auf sich nehmen, stark betroffen (bei der Buschtiehrader Bahn allein machte die Steigerung der sozialen Lasten im letzten Jahre nicht weniger als acht Millionen Kronen aus), sind sie nicht in der Lage, auf entsprechend erhöhte Einnahmen hinzuweisen. Die Steigerung der Erträge aus den Wagenmieten kommt gegenüber dem Katarakt der Lastensteigerung kaum zur Geltung.

Wenn nicht auch diesen Privatbahnen gleich der Südbahn eine Erhöhung der Tarife zugestanden wird, so muß mit einer vollständigen Zerrüttung des Privatbahnwesens in Oesterreich gerechnet werden, welche im ureigensten Interesse des Staates vermieden werden müßte. Gewiß ist hier wie bei allen derartigen Maßnahmen der Konsumentenstandpunkt, also das Interesse des reisenden Publikums und der Verfrächter, nicht außer acht zu lassen.

Aber es darf nicht übersehen werden, daß die allgemeine Umwertung aller Werte, die in unserer Währung zum Ausdruck kommt, vor den Eisenbahntarifen allein nicht Halt machen kann. Schließlich handelt es sich auch darum, das Privatkapital (nicht die Spekulation), welches die Eisenbahnwerte unter Zugrundelegung einer sicher scheinenden Verzinsung zu vernünftigen Kursen angelauft hat, nicht zu Verkäufen zu veranlassen, deren Rückwirkung auf den Unternehmungsgeist, aber auch auf den Staatskredit un-aussprechlich wäre.