

Busch, Fritz

Article — Digitized Version

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Reichsbahn

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Busch, Fritz (1949) : Die wirtschaftliche Lage der deutschen Reichsbahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 3, pp. 35-37

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130901>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

U M S C H A U

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Reichsbahn

Generaldirektor Dr. Busch, Offenbach

Obwohl die volkswirtschaftliche Struktur Westdeutschlands mit ihrem Wechsel von Industriezentren und Gebieten landwirtschaftlicher Erzeugung und ihrer großen Bevölkerungsdichte für ein wirtschaftlich gesundes Eisenbahnunternehmen geradezu ideale Voraussetzungen bietet, befindet sich die Reichsbahn seit der Währungsreform im Sommer 1948 in einer sehr ernsten wirtschaftlichen Lage. Die Gründe dafür sind zum großen Teil die gleichen, die auch bei fast allen anderen europäischen Eisenbahnen in den Nachkriegsjahren finanzielle und wirtschaftliche Schwierigkeiten hervorgerufen haben. Zum anderen Teil hängen sie jedoch auf das engste mit dem durch zunehmende Störungen beeinträchtigten Gesundungsprozeß der westdeutschen Wirtschaft zusammen.

FINANZIELLE UND WIRTSCHAFTLICHE SCHWIERIGKEITEN

Zu den für die Mehrzahl der europäischen Eisenbahnen charakteristischen Nachkriegssorgen gehören zunächst die Auswirkungen der Kriegsjahre auf ihren umfangreichen und empfindlichen technischen Apparat und auf die Arbeitsleistung ihrer Bediensteten. Hier sind es nicht allein die unmittelbaren Kriegsschäden, die durch Zerstörung und Beschädigung von baulichen Anlagen und Fahrzeugen zu einer Vermehrung der Betriebskosten geführt haben, sondern mehr noch die während der Kriegsjahre unterbliebene Unterhaltung und Erneuerung des gesamten technischen Apparates, die die Selbstkosten der Eisenbahnen infolge Überalterung der Gleisanlagen und Fahrzeuge sehr stark in die Höhe gehen ließen. Da auch die meisten europäischen Bahnen in den letzten zehn Jahren ihren Betrieb nicht so modernisieren konnten, wie es wünschenswert gewesen wäre, ist ihr Kapitalbedarf für Wiederaufbau und Investitionszwecke außerordentlich angewachsen. Ein weiterer für alle Eisenbahnen Europas — man möchte sagen — spezifischer Grund für ihre schwierige Finanzlage liegt in der überall zu beobachtenden Diskrepanz zwischen den seit 1936 eingetretenen Lohn- und Preiserhöhungen einerseits und den von den Regierungen den Eisenbahnunternehmen zugestandenen Tarifierhöhungen andererseits. Der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Fracht- und Beförderungskosten zufolge finden die im Grunde wohl durchaus gerechtfertigten Forderungen der Eisenbahnen nach Tarifierhöhung bei den obersten poli-

tischen Instanzen nur wenig Gegenliebe. Manchmal zahlt man heute sogar lieber Subventionen, als daß man einer Erhöhung der Eisenbahntarife zustimmt. Die außerordentliche Belastung der Eisenbahnen durch Kriegsfolgeschäden im weitesten Sinne des Wortes hat sich besonders in Ländern mit geringer Transportweite der Kraftwagen zunutze gemacht, der frei von allgemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in ständig steigendem Umfang den Eisenbahnen hochwertige Beförderungsleistungen sowohl im Personen- als im Güterverkehr entzieht.

Diese Umstände haben dazu geführt, daß die Nachkriegsjahre für die europäischen Eisenbahnen ausgesprochene Krisenjahre gewesen sind. Sie sind es noch heute. Obwohl die Staaten ihren Bahnen z. T. erhebliche Finanzmittel für Wiederaufbau und Modernisierungszwecke zur Verfügung gestellt haben, und diese Arbeiten zum großen Teil bereits abgeschlossen oder weit fortgeschritten sind, ist es im vergangenen Jahr nur vereinzelten europäischen Bahnen gelungen, ihre Gewinn- und Verlustrechnung auszugleichen. Es wäre daher ein Wunder, wenn angesichts dieser Sachlage die Eisenbahnen in den Westzonen heute frei von wirtschaftlichen Sorgen wären. Wenn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die Betriebsleistungen des Jahres 1936 wieder erreicht worden sind und die Zahl der beförderten Personen heute fast doppelt so groß ist wie damals, wenn daneben auch die Güterwagenumlaufzeit (die ein guter Maßstab für die Wirtschaftsführung einer Eisenbahn ist), wieder auf den Vorkriegsstand herabgedrückt werden konnte und die tägliche Laufleistung der Lokomotiven größer ist als damals, so dürfen diese an sich erfreulichen Ergebnisse doch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Eisenbahnen etwa seit einem Jahr mit außerordentlichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, ohne daß ihnen bisher eine nennenswerte staatliche Unterstützung zuteil geworden wäre. Kriegsfolgeschäden zusammen mit den inzwischen erfolgten Preiserhöhungen für Industriegüter, deren Index zur Zeit 210 % von 1936 beträgt, und den seit damals um etwa 50 % erhöhten Löhnen haben die Selbstkosten der Eisenbahnen für ihre Betriebsleistungen um 80 bis 90 % erhöht. Da den vermehrten Ausgaben jedoch eine Tarifierhöhung von nur 40 % gegenübersteht, wäre ein Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahn allein bei voller Ausnutzung ihrer Kapazität zu erwarten gewesen. Das war bis Ende 1948

noch der Fall. Seit Anfang dieses Jahres ist jedoch die aufsteigende wirtschaftliche Entwicklung von einer zunehmenden Stagnation aufgehalten worden, wodurch auch die Entwicklung des Verkehrsbedarfs zunehmend beeinträchtigt wird. Die Gründe dafür liegen darin, daß es bisher nicht möglich war, die für den Wiederaufbau der Gesamtwirtschaft notwendigen Kredite bereitzustellen. Unter Kapitalmangel leiden heute fast alle großen Wirtschaftszweige, besonders jedoch die Eisen- und Stahlindustrie, der Kohlenbergbau, die Bau- und Landwirtschaft, die Elektrizitätswirtschaft und die Reichsbahn; diese in doppelter Hinsicht, einmal direkt, weil ihr die Geldmittel fehlen, um Wiederaufbau und Nachholbedarf zu finanzieren, und es ihr dadurch nicht möglich ist, ihre Betriebskosten zu senken, daneben indirekt, weil die der Gesamtwirtschaft fehlenden langfristigen Kredite zu einer erheblichen Verminderung des Verkehrsvolumens und damit wegen der ausgesprochenen Fixkostenstruktur der Reichsbahnwirtschaft zu einer Verschlechterung ihrer Ertragslage beigetragen haben. Ebenso wie im Ausland hat auch in Westdeutschland der Kraftwagen während der Kriegsjahre an Bedeutung gewonnen. Im Güterverkehr hat sich seine Tonnage seit 1936 mehr als verdoppelt, auch die Personenbeförderung mit Omnibussen zeigt seit der Währungsreform eine ansteigende Entwicklung. Durch die verhältnismäßig großen Transportweiten in Westdeutschland und die Notwendigkeit, den durch Einfuhr zu deckenden Benzinbedarf niedrig zu halten, sind jedoch der Weiterentwicklung des Straßenverkehrs gewisse Grenzen gesetzt. Trotzdem bedeutet die Konkurrenz des Kraftwagens für die Eisenbahnen eine große Gefahr, da dieser gerade den hochwertigen Verkehr der Schiene entzieht, ohne dem Zwang der Schiene zu unbehaglichen Verkehrsbedingungen unterworfen zu sein.

BETRIEBSKOSTENSENKUNG DURCH INVESTITIONEN

Um ihre durch die Konkurrenz verschärfte wirtschaftliche Lage zu verbessern, steht die Reichsbahn vor der Notwendigkeit, die Betriebskosten so weit wie möglich zu senken. Daneben wird sie alles daransetzen müssen, um durch verbesserte Verkehrsbedienungen eine volle Ausnutzung ihrer Kapazität zu erzielen. Eine Verminderung der Selbstkosten ohne Neuinvestition allein durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen und wirtschaftlichsten Einsatz des Personals bietet keine sofort wirksamen Möglichkeiten mehr. Immerhin werden sich durch weitere Senkung des Kohlenverbrauchs, durch Verminderung der Rangierschäden und bessere Personalausnutzung noch einige Ersparnisse erzielen lassen. Eine ins Gewicht fallende Senkung der Betriebskosten kann jedoch nur erwartet werden, sobald der gesamte Verkehrsapparat der Reichsbahn wieder einen friedensmäßigen Zustand erreicht hat, und wenn darüber hinaus dem technischen Fortschritt entsprechende Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Für dieses Programm sind jedoch erheb-

liche Kapitalien erforderlich. Allein für die Beseitigung der Kriegsschäden werden noch etwa 3 Mrd. DM benötigt. Dazu kommen noch erhebliche Beträge für Nachholung der in den Kriegsjahren unterbliebenen Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge. Damit dürfte sich der jährliche Kapitalbedarf für Wiederaufbau über 10 Jahre hinaus auf etwa 450 Mill. DM stellen. Weitere namhafte Beträge würden notwendig sein, um grundlegende Modernisierungsprogramme verwirklichen zu können. Das größte von diesen ist die Umstellung der Zugförderung im Ruhrgebiet von Dampf auf elektrischen Betrieb. Da die Stromgewinnung in diesem Bereich durch Verwertung von Braunkohle und minderwertiger Steinkohle erfolgen könnte, würde der elektrische Betrieb durch verhältnismäßig niedrige Stromkosten eine wesentliche Senkung der Betriebskosten und eine verbesserte Verkehrsbedienungen ermöglichen. Große Mengen hochwertiger Steinkohle könnten zudem für andere Zwecke freigemacht werden.

Ein erheblicher Kostenaufwand erwächst der Reichsbahn auch durch die Unterhaltung ihrer Fahrbahn, eine Sorge, die andere Verkehrsträger dem Staat überlassen können. Das mühevoll Stopfen der Schwellen auf einer Gesamtgleislänge von 60 000 km wird noch immer in Handarbeit ausgeführt. Durch den Einsatz von etwa 50 Gleisstopfmaschinen wäre es möglich, diese Arbeiten wesentlich schneller, billiger und gleichmäßiger auszuführen. Die Ersparnis an Personalkosten wäre beträchtlich. Weitere Vereinfachungsmöglichkeiten ergeben sich aus der bahnbrechenden Entwicklung der letzten Jahre auf dem Gebiet der Signal- und Fernmeldetechnik. Die ersten Versuchsanlagen haben sich bewährt und zeigen, daß hier erhebliche Einsparungen erzielt werden könnten, wenn es möglich wäre, in großem Umfang Gleisbildstellwerke, Gleisfreimeldeanlagen, Warnsignalanlagen und zahlreiche andere technische Neuerungen auf diesem Gebiet einzuführen.

Zur Verbesserung der Verkehrsbedienungen im Güterverkehr plant die Reichsbahn, durch den Einsatz von Behältern den Haus-Haus-Verkehr besonders zu pflegen, um dadurch zu verhindern, daß durch Abwanderung hochwertiger Güter auf den Straßenverkehr die Reichsbahn ihren allgemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen kann. Da diese Investitionsprogramme in erster Linie dem Ziel dienen, die Selbstkosten der Reichsbahn zu senken und die Reichsbahn damit in den Stand zu setzen, der Wirtschaft möglichst niedrige Tarife zu gewähren, besteht an der Durchführung dieser Pläne ein erhebliches Allgemeininteresse. Ihre Verwirklichung ist jedoch entscheidend abhängig von der zukünftigen Entwicklung der Gesamtwirtschaft, mit der das Verkehrswesen auf Gedeih und Verderb verbunden ist.

KONJUNKTUR UND KREDIT

Wegen seiner hohen Empfindlichkeit auf konjunkturelle Schwankungen kann der Verkehr geradezu als Barometer für die jeweilige wirtschaftliche Entwicklung angesehen werden. Zur Zeit zeigt „das

Barometer Verkehr“ noch fallende Tendenz. Die Schwierigkeiten, Kapital für Wiederaufbauzwecke flüssig zu machen, sind noch nicht überwunden. Die Auswirkungen zeigen sich deutlich darin, daß die Bautätigkeit trotz günstiger Jahreszeit noch nicht recht in Gang gekommen ist, die Zahl der Arbeitslosen ansteigt und die Konkurse weiter zunehmen. Mit den Frachten fehlen den Verkehrsträgern die Einnahmen, was wiederum dazu geführt hat, daß sich die finanzielle Lage der Reichsbahn wegen ihrer hohen Anteile an festen Kosten weiter verschärft hat. Die Reichsbahn bedauert es außerordentlich, daß die seit der Währungsreform fehlenden Rücklagen es ihr nicht ermöglichen, der deutschen Wirtschaft wie früher gerade in schwierigen Zeiten durch vermehrte Aufträge über den Berg zu helfen. Das fehlende Bargeld hat vielmehr zu einer starken Drosselung aller Aufträge geführt, wodurch Tausende von Firmen und Unternehmern, die überwiegend für die Reichsbahn arbeiten, erheblich in Mitleidenschaft gezogen wurden. Mit der Auflegung der 6prozentigen Anleihe ist der Reichsbahn nun jedoch ein erster Erfolg beschieden, nachdem Kommissionen alliierter und deutscher Sachverständiger bereits vor längerer Zeit sowohl die Kreditwürdigkeit der Reichsbahn als auch die Notwendigkeit einer erheblichen Finanzhilfe bestätigt haben.

Eine weitere Hoffnung gründet sich auf eine Anleihe durch die Länder, über die zur Zeit noch Verhandlungen gepflogen werden. Da aber die aus diesen Anleihen zu erwartenden Geldbeträge bestenfalls dazu ausreichen können, um den im abgelaufenen Jahr bereits durchgeführten Wiederaufbau zu finanzieren, also nur eine Umwandlung schon bestehender kurzfristiger Verbindlichkeiten ermöglichen werden, bleibt das Kreditproblem für den Wiederaufbau der Reichsbahn nach wie vor offen. Immerhin kann die angekündigte große Kreditaktion für die verschiedensten Wirtschaftszweige durchaus zu dem von der gesamten Wirtschaft ersehnten Wendepunkt werden.

Voraussetzung dafür, daß die Reichsbahn finanziell gesund und dadurch ihren allgemeinwirtschaftlichen Aufgaben gerecht werden kann, bleibt einmal, daß Mittel und Wege gefunden werden, die in Zukunft eine bessere Ausnutzung der Kapazität des Unternehmens gewährleisten und zum anderen, daß ausreichende Mittel bereitgestellt werden, um den Wiederaufbau des größten der Allgemeinheit gehörenden Verkehrsunternehmens fortzuführen. Geschieht das nicht, dann sind die sich daraus ergebenden Konsequenzen klar.

Die Tendenzen im schwedischen Außenhandel

Von unserem nordeuropäischen Mitarbeiter in Stockholm

Schwedens Wirtschaftskapazität ist von jeher entscheidend durch eine enge Verflechtung mit dem Weltmarkt bestimmt worden. Seit Jahrzehnten gehört Schweden zu den Ländern mit höchster Außenhandelsquote, d. h. den höchsten Außenhandelsumsätzen auf den Kopf der Bevölkerung bezogen. Während der Kriegsjahre sind die Umsätze im Außenhandel aus bekannten Gründen zurückgegangen. Sie stiegen nach Kriegsende jedoch um so nachhaltiger an. Im Trend dieser Entwicklung haben sich eine Reihe von Veränderungen gezeigt, die nicht nur für die schwedische Volkswirtschaft von weittragender Bedeutung sind, sondern auch für die deutsche Außenhandelswirtschaft großes Interesse beanspruchen. Um diese Tendenzen aufzuzeigen, ist es zweckmäßig, zunächst die Außenhandelsentwicklung vor und nach dem Kriege zu vergleichen.

In der Vorkriegszeit schloß Schwedens Außenhandel stets mit einem mehr oder weniger hohen Einfuhrüberschuß ab. Eine Gefahr für die Zahlungsbilanz bildete dies nicht, weil durch Einnahmen aus der Schifffahrt und dem Fremdenverkehr sowie Erträge ausländischer Kapitalanlagen die Fehlbeträge mehr als ausgeglichen werden konnten. Auch während der Kriegsjahre änderte sich hieran kaum etwas. Infolge der guten Beschäftigungsmöglichkeiten eines großen Teiles der Handelsflotte außerhalb der sog. Sperre erfuhr die valutarische Lage sogar noch eine Ver-

besserung, so daß sich bei Kriegsende die schwedischen Reserven an Gold und Devisen gegenüber der Vorkriegszeit um mehr als 2 Mrd. sKr. erhöht hatten.

Schwedens Außenhandel 1939—1948
(in Mill. sKr.)

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo
1939	2498,7	1888,6	— 610,1
1940	2004,5	1327,5	— 677,0
1941	1674,1	1345,2	— 677,0
1942	1780,2	1318,8	— 461,4
1943	1814,2	1172,3	— 641,9
1944	1677,4	853,4	— 824,0
1945	1084,3	1758,1	+ 673,8
1946	3385,6	2546,7	— 838,9
1947	5220,1	3239,8	— 1980,3
1948	4877,3	3963,9	— 913,4
1949 (Jan.—Mai)	1782	1550	— 232

WACHSENDER EINFUHRÜBERSCHUSS

In den Nachkriegsjahren ist, wie sich aus den Daten entnehmen läßt, für den Außenhandel und damit für die Zahlungsbilanz eine tiefgreifende Veränderung eingetreten. Der während des Krieges aufgestaute Warenbedarf führte zu einer ungewöhnlichen Ausweitung der Einfuhr, die besonders im Jahre 1947 den „normalen“ Bedarf weit überschritt. Obgleich die Ausfuhr sich ebenfalls erhöhte, blieb die Steige-