

1062
XVIII.

2.

XVIII

B 17265

Das

Uebereinkommen des Staates

mit der

Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Wien, 1875.

Druck von L. C. Zamarski, k. k. Hof-Buchdruckerei und Hof-Lithografie.

Im Selbstverlage des Verfassers.

Das
Uebereinkommen des Staates

mit der

Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

B. P. u. W.
N^o 1062
XVIII.



Wien, 1875.

Druck von L. C. Zamarski, k. k. Hof-Buchdruckerei und Hof-Lithografie.

Im Selbstverlage des Verfassers.

Bz 58653
64333 F III

B 17265



15,-

In kurzer Zeit wird die Regierung dem Reichsrathe ein Uebereinkommen vorlegen, das zwischen der Regierung einerseits, und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn*) anderseits am 27. September d. J. vereinbart wurde.

Diesem Uebereinkommen zu Folge soll die Dux-Bodenbacher Eisenbahn in den Besitz des Staates oder an eine von der Regierung zu bildende neue Unternehmung übergehen, der Staat jedoch den Reinertrag von mindestens jährlich 900.000 Gulden garantiren.**)

*) Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn besteht aus 2 Linien, und zwar der Linie Dux-Bodenbach 6-526 Meilen lang, und der Linie Dfegg-Komotau 4-679 Meilen lang.

Zum Eigenthum der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gehören noch Schlepfbahnen in der Gesamtausdehnung von 3-0953 Meilen, daher das Betriebsgebiet der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gegenwärtig eine Ausdehnung von 14-3 Meilen hat.

Zum Eigenthum dieser Bahn gehören ferner noch mehrere Braunkohlengruben in Dux.

**) Die Regierung übernimmt die Verpflichtung folgende Beträge zu verzinsen:

Prioritäten I. und II Emission	fl. 9,900.000
„ III. Emission	405.000
Actien statt 4 Stück nur 1 Stück	1,650.000
Schuld an den Staat	1,210.000
Schuld an Klett und Sigl	1,797.000
Grundrentenlösung	167.000
Diverse	688.000
Summa	fl. 15,817.000

Ferner die Verzinsung folgender Beträge, die die Bahn laut ihrem Geschäftsbericht vom Jahre 1874 benöthigt und zwar:

Für Erweiterung der Stationen sammt Werkstättenbau	fl. 514.542
Herstellung der Werkstätte	21.122
Bahn-Anschlüsse	137.000
Ausbau der Schlepfbahn zum Franziska-Schacht	43.000
Ausbau der Haltstelle Telnitz	31.860
Umlegung der Raabener Straße	7.000
	754.524
somit österr. Währ.	fl. 16,571.524

Diezu kommen noch mehrere namhafte Beträge für die Erneuerung des schadhaften Oberbaues und die Ausrichtung der Kohlenschächte der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, die sich noch nicht ziffermäßig feststellen lassen, aber mit einer Million Gulden gering veranschlagt sind fl. 1,000.000

somit österr. Währ. fl. 17,571.524

Die fünfprocentigen Zinsen dieses Capitals in Silber zum Course von 103 umgerechnet betragen Banknoten österr. Währ. fl. 904.906.

Der Geschäftsbericht der Dux-Bodenbacher Eisenbahn für das Jahr 1874

weist an Einnahmen	fl. 1,368.367
„ Ausgaben	„ 586,486
	somit einen Ueberschuß per fl. 781.882

Von der letztgenannten Summe müssen mindestens 50.000 fl.*) für einen Erneuerungs- und Reservefond **) zurückgelegt werden.

Es verbleibt dann für die Verzinsung der Obligationen und Actien ein Betrag von fl. 730.000, d. i. um fl. 170.000 weniger, als die Regierung zu garantiren beabsichtigt ***).

Man wird sagen, der Verkehr der Dux-Bodenbacher-Eisenbahn, die ja erst

*) Zum Beispiel hat die Graz-Köflacher Bahn (12 Meilen lang) im Jahre 1873 fl. 117.000, die Aussig-Teplitzer Bahn (20 Meilen lang) in demselben Jahre fl. 80.000, die Turnau-Kraluper Bahn (16 Meilen lang) fl. 53.000 zur Dotirung eines Erneuerungs- und Reservefonds verwendet.

**) Die Concessions-Urkunde der Dux-Bodenbacher Eisenbahn für ihre Strecke von Osseg nach Komotau enthält auch eine derartige Bestimmung. §. 8 dieser Concessions-Urkunde vom 20. Mai 1871, N.-G.-Bl. Nr. 64, sagt:

Nach Ablauf des ersten Betriebsjahres wird ein Reservefond gebildet, der zur Deckung außergewöhnlicher Ausgaben, Nachschaffungen von Betriebsmitteln und Betriebsvorkehrungen, sowie zu kleineren Neubauten und Erweiterungen bestimmt ist.

Denselben wird überwiesen:

- a) Der etwaige Rest des Baucapitals;
- b) der Betrag verfallender Zinsen und Dividenden;
- c) ein Zuschuß aus den Betriebseinnahmen, der nicht unter $\frac{1}{10}$ Percent des gesammten nominellen Baucapitals sein soll. Diese Beträge fließen in den Reservefond, bis derselbe die Höhe von 4 Percent des Baucapitals erreicht hat.

Ferner ist nach Ablauf des ersten Betriebsjahres ein Erneuerungsfond zu bilden, aus welchem die Erneuerung der sämmtlichen Oberbau- und Betriebsmittel, sowie der Objecte, die durch den Gebrauch schadhast werden, zu bestreiten ist.

In denselben fließen:

- d) Die Erlöse aus dem Verkaufe alter Materialien des Oberbaues und der Betriebsmittel;
- e) ein Zuschuß aus den Betriebseinnahmen, der nach Maßgabe von Werthabschreibungen vom Preise der Oberbau- und Betriebsmittel, dann der Objecte normirt wird, welche auf Vorschlag des Verwaltungsrathes vom k. k. Handelsministerium festgesetzt werden sollen.

Die in den Reserve- und Erneuerungsfond zu leistenden Zuschüsse werden von den Erträgen der Bahn lediglich nach Befreiung der Betriebs- und Erhaltungskosten, Verluste und Abschreibungen, dann nach Zahlung der Zinsen und der Tilgungsquote für die hinausgegebenen Prioritäts-Obligationen vorweg genommen.

***). Für das Jahr 1875 gehen von diesem Betrage noch fl. 270.000 ab, die die Dux-Bodenbacher Bahn der Sächsischen Creditbank schuldet und durch die Eingänge für Kohle nach Deutschland pro Juni, Juli, August, September und October d. J. getilgt werden müssen. Die Sächsische Creditbank ist auch factisch Pfandnehmerin dieser Eingänge.

im Jahre 1872 vollendet wurde, hat bis jetzt rapid zugenommen und wird wahrscheinlich während der nächsten Jahre in gleicher Proportion steigen.*)

Für die Erfüllung dieser Hoffnungen ist keine Aussicht vorhanden. Viel sicherer ist die Annahme, daß der Frachtenverkehr der Dux-Bodenbacher Eisenbahn eine empfindliche Abnahme zu erleiden haben wird, sobald die Prag-Duxer Bahn ihre kurze und im Bau begriffene Strecke an die sächsische Grenze und hiermit ihre zweifache Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Bahn fertiggestellt haben wird.

Dem von den 15 Millionen Centnern, die auf der Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Jahre 1874 verführt wurden, sind es allein 7.5 Millionen, die ihren Weg von Dux aus über Bodenbach nach Sachsen und über Sachsen nach Norddeutschland genommen haben.

Diese Frachten müssen der Prag-Duxer Bahn als der kürzesten Verbindung des Duxer Kohlenbeckens mit den sächsischen Industriebezirken und Norddeutschland überhaupt, zufallen.

Uebrigens ist, abgesehen von diesem für die Dux-Bodenbacher Eisenbahn gewiß sehr fatalen Umstande, der vielgerühmte Aufschwung dieser Bahn nur ein scheinbarer. Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn ist fast ausschließlich Kohlenbahn und schöpft als solche ihre Frachten aus dem ihr zunächst liegenden Kohlenwerken, mit denen sie verbunden ist. Von den 30 Verbindungen, die die Dux-Bodenbacher Eisenbahn heute besitzt, waren Ende 1872 erst 10 fertig, weitere 13 kamen im Jahre 1873 und die letzten 7 im Jahre 1874 hinzu.

Der Verkehr dieser Bahn ist eigentlich erst jetzt in sein normales Stadium getreten, und man darf den winzigen Verkehr der früheren Jahre nicht dazu ausbeuten, um für die Zukunft eine ähnliche Steigerung der Frachten zu prophezeien.

Die Differenz zwischen Reinerträgniß der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Garantie (die dem Uebereinkommen nach) vom Staate geleistet werden soll, erscheint vielleicht unbedeutend.

Es sind aber nicht allein die fl. 170.000, die der Staat zu tragen haben wird, die bei der Beurtheilung des obengenannten Uebereinkommens maßgebend sind; viel wichtigere Gründe sprechen gegen dasselbe.

*) In der That weisen auch die Berichte des laufenden Jahres eine kleine Zunahme der Betriebs-Einnahmen aus, die jedoch auch mit der Tarifierhöhung, welche (entgegen den Bestimmungen der Concessions-Urkunde) für gewisse Strecken dieser Bahn stattgefunden hat, zusammenhängt.

Auf unserer Industrie lasten schwer die hohen Eisenbahn-Tarife. Man hat es in letzter Zeit oft genug gehört, daß unsere Industrien der hohen Eisenbahn-Tarife und Steuern wegen die ausländische Concurrrenz nicht vertragen können.

Die hohen Tarife sind eine Folge der enormen Capitalien, die in den österreichischen Bahnen investirt sind und die, wenn sie auch nicht ausschließlich Eisenbahn-zwecken gedient haben, so doch aus den Betriebs-einnahmen der Bahnen verzinst werden wollen.

Auch der Staat wird, mit Rücksicht auf die zu leistende Garantie, nur dann niedere Frachtsätze gewähren können, wenn es ihm gelingt, Bahnen entweder billig zu bauen oder billig zu erwerben.

Jetzt bietet sich der Regierung eine solche Gelegenheit. Warum sollte sie dieselbe nicht zum Besten unserer Industrie ausnützen?

Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn ist heute billig zu haben; sie benöthigt fünf Millionen Gulden, wovon allein zwei Millionen zur Einlösung fälliger Accepte dienen müssen und deren Beschaffung der Gesellschaft unmöglich werden dürfte.

Der Geschäfts-Bericht für das Jahr 1874 sagt:

„Durchdrungen von dem Bewußtsein der Schwierigkeit der Lage und seiner Aufgabe hat der Verwaltungsrath alle Mittel und Auswege gewissenhaft erwogen, wie, ohne das Unternehmen zu gefährden, dessen Bedürfnisse im Laufe der nächsten Jahre gedeckt werden könnten, um schließlich zu der Ueberzeugung zu gelangen, daß dies nur vermittelt der Hilfe des Staates möglich wäre.

Nur wenn der Staat entweder direct auf die Geldbeschaffung Einfluß nimmt, oder wenn er seine Unterstützung dem Unternehmen in einer Form zu Theil werden läßt, daß dieses sein neues Ansehen anderweit und hier zum Paricourfe oder doch nur wenig unter demselben zu begeben in die Lage versetzt wird, erscheint die Aufnahme eines Capitals in der Höhe von 5 Millionen denkbar und vernünftig, es müßte somit die Hilfe des Staates seitens der Gesellschaft angerufen werden.“

Man sieht, der Verwaltungsrath und die Direction der Dux-Bodenbacher Eisenbahn wissen recht gut, daß die Bahn, ohne Unterstützung von Seiten des Staates einer unvermeidlichen Krise entgegengeht.

Ebenso beweisen die Course der Actien und Prioritäten dieser Bahn, daß ihre Besitzer kein großes Vertrauen zu der Solidität ihres Unternehmens haben.

Sollten sich Actien- und Prioritätenbesitzer trotzdem gegen einen billigen Verkauf ihrer Bahn sträuben, so lasse man die Frucht reifen und warte, bis sie

dem Staate in den Schooß fällt, und die Regierung wird, wenn sie denselben Vorgang bei der Prag-Duxer Bahn beobachtet, dem Staate in kurzer Zeit eine Bahn von Prag nach Bodenbach, die im Stande sein wird, mäßige Frachtsätze zu berechnen, erwerben können.

Direction und Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Eisenbahn haben (vielleicht ohne jede schlechte Absicht) ihr Möglichstes gethan, um das Unternehmen dem Ruin zuzuführen, aber auch von Seite der Actionäre und Prioritätenbesitzer ist selbst gegen die ärgsten Mißgriffe niemals Einsprache erhoben worden.

Sie haben Alle getrenlich zusammengewirkt, um in eine Bahn von 13 Meilen Länge, die keine Terrainschwierigkeiten, kein Tunnel, keine Brücke hat, keine Werkstätte, keinen großen Bahnhof, kein eigenes Administrations-Gebäude besitzt, keine Steuer zahlt, nie einen Reserve- und Erneuerungsfond dotirt, nie einen Coupon der Actien eingelöst hat, in eine solche Bahn 22 Millionen zu investieren.

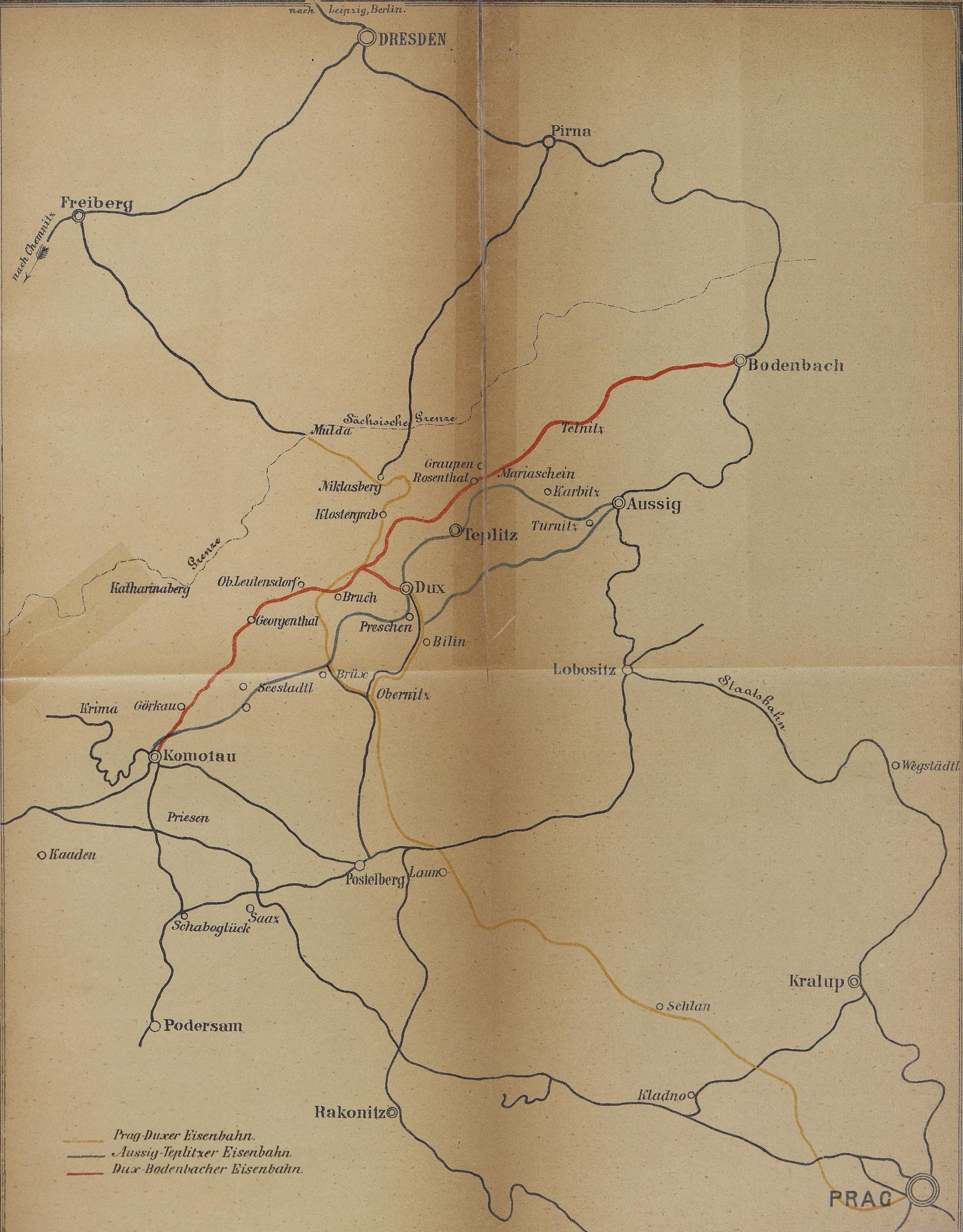
Sie können nicht erwarten, daß der Staat die Verluste, die sie selbst verschuldet haben, auf sich nehme, und die Regierung darf sie dem Staate nicht aufbürden, denn das hieße eine Prämie auf schlechtes und leichtsinniges Gebahren setzen.

Das Bestreben der Regierung, die nothleidenden Bahnen aus der Welt zu schaffen, ist gewiß ein lobenswerthes und kann nicht genug unterstützt werden; aber in dieser Weise darf es nicht geschehen.

Wenn der Staat Bahnen um 1½ Millionen per Meile ankaufen soll, dann werden freilich die nothleidenden Bahnen verschwinden, aber unsere Industrien werden für immer nothleidend bleiben.

Es steht schwerlich zu befürchten, daß der Reichsrath dieses hier oft erwähnte Uebereinkommen gutheißen wird; es sind jedoch manchem unserer Abgeordneten die Verhältnisse der Dux-Bodenbacher Eisenbahn fremd, so daß es vielleicht nicht überflüssig ist, wenn sich eine Stimme, zur Warnung erhebt.





nach Leipzig, Berlin.

DRESDEN

Pirna

Freiberg

nach Chemnitz

Bodenbach

Milda Sächsische Grenze

Teplitz

Graupen Rosenthal

Mariaschein

Niklasberg

Karbitz

Klostergrab

Teplitz

Turnitz

Aussig

Grenze

Katharinaberg

Ob. Leutensdorf

Dux

Bruch

Georgenthal

Preschen

Bilin

Lobositz

Staatsbahn

Krima

Görkau

Seestadt

Brüx

Obernitz

Komotau

Wegstädtl

Priesen

Kaaden

Postelberg

Laun

Schabogluck

Saax

Podersam

Kralup

Schlan

Rakonitz

Kladno

PRAG

- Prag-Duxer Eisenbahn.
- Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
- Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

