

Kontakt:

Dr. Petr Popelka
Department of History
Faculty of Philosophy
University of Ostrava
Reální 7. Ostrava
Czech republic

Motivation und Rentabilität des Eisenbahngewerbes in der Habsburgermonarchie auf dem Beispiel der Eisenbahngesellschaften in Österreichisch-Schlesien

Die meisten Wirtschaftshistoriker und Volkswirtschaftler halten Eisenbahnnetzausbau und Eisenbahnbetrieb in 19. Jahrhundert für Schlüsselprozess mit einem aussergewöhnlichen Einfluss auf Tempo und Dynamik des gesamten Wirtschaftswachstums und auf den Ablauf des Industrialisierungsprozesses in einzelnen Staaten Europas.¹ Eine wichtige Frage stellt in diesem Sinne das Problem der Motivation und der Rentabilität des privaten Eisenbahnausbaus in der Habsburgermonarchie des 19. und Anfangs des 20. Jahrhunderts.

Schon seit der Zeit der ersten Eisenbahnprojekten in der Habsburgermonarchie wurden die Staatsorgane mit der Frage konfrontiert, ob der Eisenbahnausbau den Privatsubjekten überlassen werden soll, oder ob die Rolle des Eisenbahnerbauers und -Betreibers dem Staat gehören soll. Mit Rücksicht auf Finanzansprüche und auf Unternehmersrisiken hat in 30er Jahren des 19. Jahrhunderts der Privatausbau, in mährisch-schlesischen Umgebung vor allem von Kaiser Ferdinands Nordbahn repräsentiert, der zu Wirbelsäule des inländischen Verkehrssystems geworden ist, grün bekommen.² Dieser, ursprünglich von Rothschild besitzte Betrieb bezog eine ausserordentlich vorteilhafte strategische Position im Rahmen des ganzen Eisenbahnnetz in Österreich-Ungarn und beherrschte Schritt für Schritt fast ganzen Verkehr in Mähren und Schlesien. Obwohl die Gesellschaft nur geringe staatliche Unterstützung bekam, nutzte sie die Absenz einer alternativen Verkehrsform und die dominante Stellung auf dem Markt zur Sicherung ihrer hohen Rentabilität aus. Schon in 50er Jahren des 19. Jahrhunderts erreichten Nordbahnaktien hohe Werte (gegen 15%) und dieser Trend hielt sich auch in der Folgezeit (am Ende 60er Jahren bis 19%) an.³ Positive Betriebsentwicklung unterbrach im 1873 die Wirtschaftskrise, die eine zeitweise Senkung der Passagierbeförderung (Warentransport stieg auch trotz der Wirtschaftskrise) und zeitweise Aktienbaisse ungefähr um 16% verursachte. Anfangs 80er Jahren des 19. Jahrhunderts erlebte die Gesellschaft neuen Boom.

Hohe Rentabilität des Bahnes wurde durch Transporttarife, die zu den höchsten Tarifen in der ganzen Monarchie gezählt wurden, gesichert. Am meisten wurde der Kohlentarif, dank dem der Bahn Kohlenabsatz aus den Bergbauen des Reviers bei Ostrau und Karvina besorgte und sich gezielt dem Zufluss von billigerer Kohle aus Oberschlesien währte, kritisiert.⁴

Volle Unterstützung erfuhren private Eisenbahngesellschaften nach relativ kurzer Phase des staatlichen Eisenbahnausbaus, die im Jahre 1854 mit Ausverkauf der Staatsbahnen beschlossen wurde. Im selben Jahr kam es zum Erlass des Konzessionsgesetzes, der den Eisenbahnprivatausbau wesentlich begünstigte.

Staatsgarantien- und Steuernachlässensystem stellte genügenden Stimul für einen umfangreichen Eisenbahnprivatbau dar. Als Beweis sollte der Boom in Eisenbahnaufbau, der mit bestimmten Pausen seit zweiter Hälfte der 50er Jahren bis zu dem kritischen Jahr 1873 dauerte, dienen. Die Staatsgarantien, ursprünglich nur für Sonderfälle bestimmt, wurden zum unentbehrlichen Instrument der staatlichen Verkehrspolitik und wurden dann den meisten entstehenden Eisenbahngesellschaften erteilt. Nur die Kohlen- und Wirtschaftsbahnen konnten auf die Staatsgarantie ganz verzichten (z.B. K. k. Ostrau – Friedlander Bahn), die aber ihre Sonderstellung nützten und ihre hohe Gewinne durch unangemessene Tariffe sicherten.

Im Raum Österreichisch-Schlesiens kam es vor allem zwischen 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts zum Aufschwung des Eisenbahnausbaus, bei dem ein Viertel aller Eisenbahnen, die bis 1914 in Betrieb gesetzt wurden, realisiert worden war. Die Eisenbahnen wurden auf dem betrachteten Raum von mehreren Eisenbahngesellschaften in Betrieb genommen. Zu den grössten gehörten die Kaschau – Oderberger Bahn und die Mährisch-schlesische Centralbahn.

Die Kaschau – Oderberger Bahn stellte eine Schlüsselverbindung zwischen tschechischen Ländern und Oberungarn dar. Ihr Prestige stieg nach Ersterung des selbstständigen Staates Tschechoslowakei. Die Bahn spielte eine wichtige Rolle beim Getreide-, Eisenerz- und Raueisentransport nach Mähren und Schlesien, und auch umgekehrt öffnete sie den Weg für Kohle und Koks aus dem Revier Ostrau – Karvina nach Oberungarn.⁵ Die Wirtschaftspolitik der Kaschau – Oderberger Bahn war in Bezug auf die ungünstigen Anfangsbedingungen erfolgreich. Schon seit 80er Jahren des 19. Jahrhunderts gehörte die österreichische Etappe der Kaschau – Oderberger Bahn zu den rentabelsten Eisenbahnen in der ganzen Monarchie und brauchte keine staatliche Unterstützung. Auf der ungarischen Seite war die Situation schon nicht so positiv. Die Bahn lief da durch ein weniger attraktives Gebiet. Im Ganzen genommen wirtschaftete aber die Bahn mit einem genügenden Überschuss, woran sich vor allem die entwickelte Güterbeförderung, die von gewissermaßen niedrigeren Transporttarifen als zum Beispiel bei Nordbahn unterstützt wurde, beteiligte. Die Bahnführung versuchte auf weite Sicht denken, und in Folge dessen schüttete sie von Anfang an nur niedrige Dividenden (gegen 14%) aus. Damit sicherte sie sich Kapitalreserve für relativ ausgeglichene Wirtschaft.⁶

Mährisch-schlesische Centralbahn spielte eine wichtige Rolle bei Konstituierung des Verkehrsnetzes in Westschlesien. Die Gesellschaft stellte ein typischer Spekulationsbetrieb der Gründerer, der von Anfang an von einer ganzen Reihe finanziellen Unklarheiten und Nichtstandardmethoden begleitet wurde, dar. Viele Unstimmigkeiten entdeckten Debatten im Reichsrath, die das Hilfsprogramm für Mährisch-schlesische Centralbahn im Laufe der krisenhaften 70er Jahren des 19. Jahrhunderts begleiteten. Die Wirtschaftsführung balancierte bis zum Sociéte Belge-Beitritt an der Bruchgrenze. Die Gesellschaft wurde stark von der Wirtschaftskrise betroffen und im Laufe der 70er Jahren verloren die Aktien der Centralbahn 95% ihres Ursprungswertes. Die Situation im Betrieb stabilisierte sich zwar in 80er Jahren, aber bis zur Verstaatlichung im 1894 kämpfte die Bahn mit einer ganzen Reihe von Problemen.⁷

Die Wirtschaftskrise brachte eine wesentliche Initiativedämpfung der Privateisenbahngesellschaften, die minimal bis Ende der 70er Jahren des 19. Jahrhunderts dauerte. Viele halbfertige Projekte wurden nie realisiert (zum Beispiel die Bahn Troppau – Trenčín der Mährisch-schlesische Centralbahn). Die Kostenexplosion der ausgezahlten Garantien zwang die Staatsorgane zur rasanten Lösung der Eisenbahnfrage. Der Staat nahm schon im Laufe der 70er Jahren an dem Eisenbahnausbau wieder teil und es wurden Massnahmen eingelitten, die Privateisenbahnaufsicht verschärften. Ab Mitte der 80er Jahren verliefen mehrere Wellen, in denen die meisten Privateisenbahngesellschaften verstaatlicht wurden. Im Privatbesitz blieb nur die Südbahn, die Kaschau – Oderberger Bahn und einige Industriebahnen.⁸

Seit Beginn der 80er Jahren des 19. Jahrhunderts wandten der Staat und die Unternehmer ihre Aufmerksamkeit zur Unterstützung eines neuen Eisenbahntyps – zu Lokalbahnen. Im 1880 wurde der Lokalbahnenförderungsgesetz erlassen, auf Grunde dessen die Gesellschaften, die Lokalbahnen betrieben, eine Steuerbefreiung bis zu 30 Jahren erhalten konnten. Noch vor Gesetzerlass hat der Staat Ausbau von einigen

Lokalbahnen initiiert (zum Beispiel die Bahnen: Valšov – Rýmařov, Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem). Es handelte sich aber um Notbauten, auf die sich spezifische Kriterien bezogen.

Der Lokalbahnnetz diente vor allem dem Ortsverkehr. Zu Vorteilen der Lokalbahnen gehörten niedrigere Aufbaukosten, auf der anderen Seite zeichneten sich aber die Bahnen durch niedrige Rentabilität auf und profitierten nur sehr gering. Beim Lokalbahnausbau engagierten sich neben dem Staat sowohl etablierte Eisenbahngesellschaften (in Österreichischem Schlesien die Ferdinandsbahn), als auch neu entstandene Gesellschaften, die sich auf Lokalbahnausbau konzentrierten ((Österreichische Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft).⁹

Auch trotz niedriger Rentabilität entwickelten sich einige Lokalbahnen zu hoch rentablen Betrieben. Einen wesentlichen Einfluss hatten dabei die spezifische Ortsbedingungen. Es lässt sich sagen, dass hohe Rentabilitätschancen vor allem Bahnen mit entwickeltem Schwertransport hatten. Solcher Betriebstyp stellte zum Beispiel Lokalbahn Stauding-Stramberg dar, die von der Unternehmersfamilie Gebrüder Gutmanns an der Grenze Mährens und Schlesiens erbaut wurde. Die Bahn prosperierte während der ganzen Zeit ihrer Existenz dank dem Kalksteintransport aus den Kalksteinbrüchen, die die Gebrüder Gutmanns kurz vor Eisenbahnausbau kauften. Die entscheidende Rolle des Schwertransports, der am Gesellschaftsgewinn mit 85% partizipierte, dokumentiert der Graf. Einen höheren Gewinn wiesen auch die Lokalbahnen, die auf dem Gebiet sich konstituierten Gewerbegebieten mit Massenverkehr aufgebaut wurden (Lokalbahnen Ostrauer Raum), aus.

Bei Lokalbahnen, die in Gebieten mit geringem oder stagnierendem Gewerbebetrieb (das Gebiet in Gebirge Nizký Jeseník in Österreichisch-Schlesien und Troppauer Land) aufgebaut wurden, registrieren wir im Gegenteil nur sehr kleine Rentabilität, die von kleinem Schwerverkehrsanteil und von durchschnittlichem oder unterdurchschnittlichem Personenfernverkehrsumfang verursacht wurde.¹⁰ Die Situation in wenig rentablen Bahnen dokumentiert gut der Graf, der die Finanzbilanz der Lokalbahn Troppau – Grätz seit ihrem Gründungsjahr bis 1913 zeigt. Am Rande bemerkt: die Lokalbahn Troppau – Grätz wies ungefähr dreifach kleineren Gewinn, umgerechnet auf Kilometr, als Lokalbahn Stauding-Stramberg.

Ein wichtiger Impuls für neue Lokalverkehrsnetzausbauwelle der Wende des 19. und 20. Jahrhunderts stellte die Annahme der Landesgesetze, die die Unterstützung der Eisenbahnen niedrigeren Rangs sichern sollten (für Mähren und Schlesien in 1895), dar. Die Gesetze unterstützten den „Selbsthilfeisenbahnausbau“, der sowohl von Ortsinteressenten (Gemeinde, Unternehmer, usw.), als auch von einzelnen Ländern und teilweise auch von Staat finanziell gesichert wurde. Zwischen 1895-1914 erlebten auf dem Gebiet Mährens und Schlesiens ihre Realisation mehr als dreißig Ortsbahnprojekte, unterstützt in verschiedenen Ausmass von Staat, Landesorganen oder Ortsinteressenten.

Die Bedingungen für Eisenbahnunternehmen in der Habsburgermonarchie lassen sich zumindest nach 1854 als günstig bezeichnen. Auf Grunde der direkten und indirekten staatlichen Unterstützung der Eisenbahnprojekten und der Absenz von Alternativformen entstanden im Gewerbeumfeld geeignete Bedingungen für Eisenbahngewerbe. Das ermöglichte den Verkehrsgesellschaften hohe Transportstarife zu halten, was aber schlussendlich einen negativen Einfluss auf Wirtschaft der ganzen Monarchie hatte. Der Staat spielte neben der aktiven Teilnahme am Eisenbahnausbau und neben Unterstützung der Privateisenbahngesellschaften auch eine negative Rolle. Zum Beispiel im 1866 blockierte er systematisch die Eisenbahnverbindung mit Preussen. Auf Grunde dessen kamen dann vor allem Westschlesien und Nordböhmen wirtschaftlich zu kurz. Auf der anderen Seite organisierte der Staat in der Zeit der Wende des 19. und 20. Jahrhunderts Eisenbahnausbau in Mikroregionen, die von der bisweiligen Konjunktur in der Eisenbahnaufbau noch nicht getroffen wurden (zum Beispiel das Gebiet in Altvatergebirge in Österreichisch-Schlesien) und in denen der Eisenbahnverkehr fast unrentabel war.

Damit wurde bis Anfang des ersten Weltkriegs die vollständige moderne Verkehrsinfrastruktur in Österreichisch-Schlesien geschafft. Laut Kalkulationen wurde in diesem Region gemeinsam mit Tschechien eine von den dichtesten Eisenbahnnetzen in

ganz Cisleithanien erbaut. Diese Behauptung bestätigt auch die Tatsache, dass die erbaute Eisenbahnnetz in den kommenden Jahren nur minimal geändert wurde.

¹ Myška, M.: Eisenbahnen – Eisenhüttenindustrie – Wirtschaftswachstum. (Der Einfluss des Ausbaus des Eisenbahnnetzes auf die Entwicklung des Eisenhüttenwesens in der Habsburgermonarchie 1830 – 1914). In: Prager wirtschafts- und sozialhistorische Mitteilungen, Band 7, 2004/2005, s. 9 – 13..

² Hons, J.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově (Lesen über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn). Praha 1990. Záfický, A.: Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou. (Geschichte des „Big Business“ in Österreichisch-Schlesien vor dem Erster Weltkrieg). Ostrava 2005.

³ Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836 – 1886. Wien 1886, Tafeln I. und II.

⁴ Bericht zur Berathung der Nordbahnfrage eingesetzten Kommission des Wiener Gemeinderathes. Wien 1884.

⁵ Szojka, L. – Kukučik, R. – Kukučik, P.: Košicko-bohumínská železnica. (Die Kaschau-Oderberger Bahn). Bratislava 2002.

⁶ Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien 1868 – 1892. Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien 1883, s. 852 – 853.

⁷ Popelka, P.: Moravsko-slezská centrální dráha a vznik železniční sítě v západním Slezsku (Die Mährisch-schlesische Centralbahn und die Entstehung des Eisenbahnnetzes in Westschlesien) In: Časopis Matice moravské 125, Nr. 1, 2006, in der Presse.

⁸ Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918. Band 1. Die wirtschaftliche Entwicklung. Wien 1973, s. 292 – 298.

⁹ Pavlíček, S.: Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (Unsere Lokalbahnen. Die Lokalbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien). Praha 2002.

¹⁰ Popelka, P.: Geneze dopravního systému v Rakouském Slezsku v letech 1742 – 1914. Rukopis disertační práce. (Die Genese des Verkehrssystems in Österreichisch-Schlesien in den Jahren 1742 – 1914. Die Dissertation). Ostrava 2005.