

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen

Eisenbahn-Direktion Oldenburg

Oldenburg, [1892?]

Finanzielle Ergebnisse.

urn:nbn:de:gbv:45:1-20742

Finanzielle Ergebnisse.

Es ist bereits wiederholt hervorgehoben worden, daß bei Anlage der ersten Eisenbahnen an maßgebender Stelle die Annahme fern lag, eine auch nur mäßige Verzinsung des Anlagekapitals erzielen zu können. Von der Aufstellung specieller Stats wurde in der ersten Finanzperiode abgesehen, weil die Erfahrung längst erwiesen hatte, daß bei jungen Bahnen — es lagen beispielsweise die Ausweise der Rhein-Naherbahn und anderer Bahnen vor — die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben sich auch nicht annähernd schätzen lassen. In den Voranschlag des Herzogthums für die ersten Finanzperioden wurden deshalb als Eisenbahn-Betriebsüberschüsse nur geringfügige Summen eingestellt.

In den ersten Betriebsjahren lieferte der Personenverkehr die verhältnißmäßig höchsten Erträgnisse. Diese betrug etwa das anderthalbfache der Einnahmen aus dem Güterverkehr und mehr als die Hälfte der Gesamteinnahmen. In Folge der bei Ausdehnung des Netzes erreichten Anschlüsse an auswärtige Verkehrsgebiete, besonders aber durch die Annäherung an Westfalen und Rheinland gewann der Güterverkehr eine stets wachsende Bedeutung, so daß die Einnahmen des Jahres 1891 sich wie folgt stellten:

	in Procenten der Gesamteinnahme
Personenverkehr . . .	2 372 338 <i>M.</i> 37,8
Güterverkehr . . .	3 269 255 " 52,1
Viehverkehr . . .	322 479 " 5,2
Sonstige Einnahmen .	309 768 " 4,9
Zusammen	6 273 840 <i>M.</i> 100,0

Als auffällig darf bezeichnet werden, daß der Viehverkehr, welcher den Betrieb in erheblicher Weise belastet, in Folge verhältnißmäßig sehr niedriger Frachtsätze nur geringe Erträgnisse liefert.

Als Anlage G. ist eine bildliche Darstellung der Betriebsergebnisse der Jahre 1868—1891 beigelegt, in welchem auch die Betriebskosten zur Erscheinung kommen. Diese Darstellung ergibt, daß im Jahre 1878 trotz der erfolgten Erweiterung des Bahnnetzes ein plötzlicher Rückgang der Einnahmen eintrat, und erst im Jahre 1884 die Einnahme des Jahres 1877 wieder erreicht bzw. überholt wurde. Derselben Erscheinungen traten in Folge eines krankhaften Zustandes des Handels und der Industrie bei sämtlichen Eisenbahnen des Europäischen Kontinents — bei vielen in noch erheblicherem Umfange — hervor.

Durch thunlichste Einschränkung der Betriebsausgaben wurde dennoch das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben annähernd gewahrt.

Schon vor dem Eintritt dieser ungünstigen Verkehrsverhältnisse wurde im Jahre 1876 ein Reserve-Erneuerungs- und Ergänzungsfonds gebildet, welcher bestimmt war, bei günstigen Finanzergebnissen Mittel zu gewinnen, um auch in etwa kommenden mageren Jahren für nothwendige außerordentliche Aufwendungen die nöthigen Mittel zur Verfügung zu haben. Es wurden zur Dotirung dieses Fonds 8% der Bruttoeinnahme bewilligt, welche aber nicht genügten, um einen ansehnlichen Fonds zu sammeln, so daß die Aufhebung desselben in Aussicht genommen ist. Dagegen ist beschlossen, von den Betriebsüberschüssen der Eisenbahn-Verwaltung dem allgemeinen Staatshaushalte nur denjenigen Betrag zuzuführen, welcher zur Verzinsung des Anlage-Kapitals erforderlich ist, die weiteren Ueberschüsse aber einem Eisenbahn-Baufonds zu überweisen.

Nicht ohne Einwirkung auf die Finanzergebnisse der Oldenburgischen Bahnen blieb die Mitbenutzung fremder Anlagen bzw. die Uebernahme des Betriebes nicht Oldenburgischer Staatsbahnen.

Es sind in dieser Beziehung zunächst die theilweise kostspieligen Anlagen in Bremen, Osnabrück, Leer, Irlhove und Neuschanz zu erwähnen, deren nothwendige Mitbenutzung nicht ohne erhebliche Geldopfer ermöglicht werden konnte.

Der Betrieb der für Rechnung des Preussischen Fiskus erbauten Bahn Wilhelmshaven-Oldenburg hat, soweit es sich übersehen läßt (der Reinertrag einer einzelnen Strecke eines größeren Bahnnetzes läßt sich mit Sicherheit nicht feststellen) für Oldenburg bis jetzt besondere Opfer nicht erfordert, doch steht diese Gefahr in naher Aussicht, da nach den Vertragsbestimmungen von den erwachsenden Mehreinnahmen Preußen 60, Oldenburg 40% beziehen, und die Betriebskosten erheblich mehr als 40% betragen, zumal der Güterverkehr sich wesentlich nur in einer Richtung bewegt, in der anderen Richtung aber fast ausschließlich todte Last zu befördern ist. Dagegen tritt mit dem Wachsen des Verkehrs für das Preussische Anlagekapital eine stets wachsende Verzinsung ein.

Verhältnißmäßig ungünstiger als die Betriebsübernahme der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg wirkt jedenfalls die Betriebsführung der Kommunal- bzw. Privatbahnen Essen-Löningen und Zeven-Carolinensiel. Von der Brutto-Einnahme dieser Bahnen erhalten die Eigenthümer 47 $\frac{1}{2}$ %, die betriebsführende Oldenburgische Verwaltung 47 $\frac{1}{2}$ % und der Erneuerungsfonds den recht geringfügigen Zuschuß von 5%. Während der Antheil der betriebsführenden Verwaltung nicht annähernd ausreicht, die Betriebskosten zu decken, haben die Eigenthümer im Jahre 1891 eine Verzinsung des Anlagekapitals von rund 5,3 bzw. 3,2% des aufgewendeten Anlagekapitals erzielt. Indessen können diese Umstände bei dem geringen Umfange der beiden Unternehmungen nicht von erheblichem Einfluß auf das Gesammtergebniß des Oldenburgischen Eisenbahnbetriebes sein.

Der Oldenburgische Staat erzielte an Betriebsüberschüssen zu Gunsten des eigenen Anlagekapitals:

1867 = 4,27 %	1876 = 5,97 %	1885 = 4,60 %
1868 = 4,20 %	1877 = 4,71 %	1886 = 4,34 %
1869 = 5,80 %	1878 = 3,94 %	1887 = 4,60 %
1870 = 6,88 %	1879 = 4,00 %	1888 = 5,58 %
1871 = 7,13 %	1880 = 3,69 %	1889 = 4,10 %
1872 = 7,43 %	1881 = 3,74 %	1890 = 4,10 %
1873 = 5,67 %	1882 = 4,37 %	1891 = 4,22 %
1874 = 5,86 %	1883 = 4,54 %	
1875 = 6,05 %	1884 = 5,22 %	



Personalien und Hilfskassen.

Am 1. April 1892 waren im Oldenburgischen Eisenbahndienste in Thätigkeit:

	etatmäßige Beamte	Diätare	Arbeiter	Zu- sammen
Allgemeine Verwaltung	69	86	23	178
Bahn-Verwaltung	38	218	898	1154
Transport-Verwaltung	267	437	361	1065
Werkstätten-Verwaltung	13	5	361	379
Im Ganzen	387	746	1643	2776

Darunter befanden sich 6 Arbeiterinnen (Wittwen).

Unter dem Gesamt-Personale waren:

Verheirathet	1953
Unverheirathet	753
Wittwer	64
Wittwen	6
	= 2776

Beforgt wurden von denselben:

1953 Ehefrauen,
4791 unverförgte Kinder,
444 sonstige Familien-
angehörige,

so daß durch den Oldenburgischen Eisenbahndienst direkt ihren Unterhalt fanden 9964 Personen.

Die Beamten und Arbeiter bezogen ein Jahres-Einkommen von 2 611 822 *M.*