

kammern Hamburg, Bremen und Lübeck ihre Bedenken gegen den Aachen-Rhein-Kanal zum Ausdruck gebracht.

Nach alledem erscheint der Aachen-Rhein-Kanal nicht dasjenige Mittel zu sein, das zur Linderung der Wirtschaftsnöte, die das Aachener Gebiet mit dem übrigen Deutschland teilt, empfohlen werden kann. Die Rückführung des Aachener Hinterlandes in den Verband des Deutschen Reiches und die hilfreiche Unterstützung der westlichen Nachbarländer durch Deutschland bei den Bemühungen um die Stabilisierung ihrer Währung sowie eisenbahntarifarische Maßnahmen dürften weit mehr als die Erbauung eines Aachen-Rhein-Kanals dem Aachener Gebiet und darüber hinaus der Wirtschaft des gesamten Vaterlandes die erhoffte Hilfe bringen.

Die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft und ihre Sonderheiten.

Von Diplomb Kaufmann Dr. Guido Fischer, Mannheim.

Die folgenden Ausführungen beabsichtigen nicht, eine Bilanzkritik zu geben. Dafür ist das Vergleichsmaterial noch zu gering. Wohl liegen jetzt¹⁾, wie die beiden abgedruckten Bilanzschemata beweisen (Anl. 1 und 4), zwei Reichsbahnbilanzen vor, jedoch zeigen diese wesentliche Abweichungen untereinander. Die Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. Oktober 1924 (Anl. 1) ist im allgemeinen die Schlußbilanz des früheren staatlichen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“. In ihren Hauptteilen ist sie aus dem bisherigen staatlich kameralistischen Rechnungswesen der Reichsbahn herausgegangen und trägt daher deutlich dessen Kennzeichen an sich. Die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 31. Dezember 1925 zeigt bereits die Angleichung an kaufmännische Bilanzformen (Anl. 4).

Aus der Eröffnungsbilanz vom 1. Oktober 1924 (Anl. 1) seien zunächst die Verbindlichkeiten betrachtet. Diese — betriebswirtschaftlich ist dafür die Bezeichnung Passiva geläufiger — zerfallen in die Kapitalwerte und die Schulden. Als eigentümliche Gruppierung fällt hier zunächst auf, daß die Reparationsschuldverschreibungen inmitten des Eigenkapitals der Gesellschaft stehen, während sie unter die Schulden zu rechnen sind. Zu erklären ist diese Gruppierung mit dem Charakter der Reichsbahnfinanzierung, auf die ich bei dem Aktivposten „Betriebsrecht“ noch zu sprechen kommen werde.

Zwischen den beiden Aktienarten, die unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen sind, besteht ein wirtschaftlicher Unterschied. Die Stammaktien bedeuten keinen Kapitalsanspruch an die Gesellschaft, da eine Auflösung derselben nicht möglich ist. Die von ihr verwalteten Vermögenswerte sind bei Erlöschen der Reichsbahn-„Gesellschaft“ dem Reich zurückzugeben, dafür erhält sie die Stammaktien im Betrag von 13 Milliarden zurück. Daher bestimmt auch die Gesellschaftssatzung (§ 25, Abs. 2, Ziffer 4), daß die Stammaktien während der Dauer der Gesellschaft unverändert mit diesem Betrag in den Jahresbilanzen eingesetzt werden müssen.

Die Vorzugsaktien in einer Höhe von 2 Milliarden haben einen anderen wirtschaftlichen Charakter. Bei ihnen findet sich eine Unterteilung, die einen Unterschied in der Verwertung des Finanzerlöses ausdrückt. Nach § 5 des Reichsbahngesetzes hat das Reich auf ein Viertel des Erlöses der Vorzugsaktien, die Gesellschaft

¹⁾ Der Aufsatz wurde bereits im Herbst 1926 geschrieben.

auf drei Viertel desselben Anspruch. Die Vorzugsaktien sind bei der Gründung der Reichsbahngesellschaft als Finanzierungsmöglichkeit gedacht gewesen, wenn eine Begebung weiterer Obligationen markttechnisch nicht möglich ist. Außerdem sollten es diese Vorzugsaktien auch dem Reich ermöglichen, seine Reparationsverpflichtungen des ersten Dawesjahres zu erfüllen. Dem Reich ist es jedoch geglückt, aus laufenden Haushaltsmitteln diese Verpflichtungen in einer Höhe von 500 Millionen Reichsmark abzudecken, so daß das Reich nicht gezwungen war, den ihm zustehenden Anteil der Reichsbahnvorzugsaktien zu verkaufen. Daher wurden dem Reich von der Deutschen Reichsbahngesellschaft anstatt der Verkaufssumme diese 500 Millionen Vorzugsaktien in natura übergeben. Die restlichen 1500 Millionen Vorzugsaktien, auf deren Erlös die Reichsbahngesellschaft Anspruch hat, waren am Tag der Bilanzerstellung (1. Oktober 1924) noch nicht begeben. Es ist daher unter den Aktiven ein gleich hoher Betrag als Korrekturposten eingesetzt.

Die „Betriebsrücklage“ der Eröffnungsbilanz in einer Höhe von 756 Millionen Reichsmark stellt eine offene Reserve dar. Dieser Posten ist aus der Schlußbilanz des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ übernommen. Dort ist dieser Betrag als Reingewinn des Unternehmens ausgewiesen.

Die Reparationsschuldverschreibungen in der Höhe von 11 Milliarden sind die Belastung der Reichsbahngesellschaft auf Grund des Dawesplanes, zu dessen Ausführung u. a. bekanntlich die Deutsche Reichsbahngesellschaft ins Leben gerufen worden ist. Die Reparationsschuldverschreibungen müssen jährlich mit 5% verzinst und mit 1% getilgt werden. Jedoch sind für die ersten drei Reparationsjahre die Jahresleistungen auf 200, 595 und 550 Millionen Reichsmark begrenzt.

Bevor die Posten der Verbindlichkeiten weiter untersucht werden können, ist zunächst auf der Vermögensseite der Bilanz das „Betriebsrecht“ näher anzusehen. Dieses ist mit 24,5 Milliarden Reichsmark eingesetzt. Zunächst ist wesentlich, daß die Reichsbahngesellschaft kein Eigentum an dem Reichseisenbahnvermögen besitzt. Es ist ihr nur ein „Betriebsrecht“ auf den und mit den reichseigenen Anlagen eingeräumt. Nach den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes muß die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft diejenigen Beträge nennen, welche die Grundlagen ihres Finanzaufbaues sind. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, ist es nicht notwendig, die verschiedenen Anlagewerte einzeln aufzuführen, die sich zudem nicht im Eigentum der bilanzierenden Gesellschaft befinden. Daher ist auch das „Betriebsrecht“ nicht weiter gegliedert, sondern drückt in einer Summe bilanzmäßig den Gegenposten zu den verschiedenen gesetzlichen Finanzverpflichtungen aus, die der Reichsbahngesellschaft obliegen. Es sind dies:

Stammaktien	13 000 000 000 RM
Vorzugsaktien, deren Erlös der Deutschen Reichsbahngesellschaft zufließt	1 500 000 000 „
Reparationsschuldverschreibungen	11 000 000 000 „
	<hr/>
	24 500 000 000 RM

In dieses Betriebsrecht sind die 500 Millionen Vorzugsaktien, deren Erlös dem Reich zukommt, nicht mit eingerechnet. Denn ein bilanzmäßiger Gegenwert fällt hierfür der Deutschen Reichsbahngesellschaft nicht zu. Somit kann sich daraus auch keine Einwirkung auf das „Betriebsrecht“ ergeben, das nichts anderes als ein rechnungsmäßiger Gegenposten für die verschiedenen Finanzverpflichtungen ist.

Bei der Festlegung ihrer Höhe ging man bei der Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft von dem statistischen Anlagekapital des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ aus. Von dieser Summe ist auch das retrograde Entstehen

der verschiedenen „Verbindlichkeiten“ abzuleiten. Gemäß den von der Deutschen Reichsbahngesellschaft aufzubringenden Reparationsleistungen ist bei einem Jahreszins von 5% eine Kapitalsumme von 11 Milliarden Reichsmark notwendig. Weiterhin wurden für spätere Finanzierungsmöglichkeiten der Gesellschaft 1,5 Milliarden Vorzugsaktien zugebilligt. Der Restbetrag ergibt die Summe der Stammaktien.

Das „Betriebsrecht“ in der Höhe von 24,5 Milliarden Reichsmark setzt sich aus zwei verschiedenartigen Rechnungsgrößen zusammen. Die Stammaktien sind in ihrem Betrag von 13 Milliarden Reichsmark unveränderlich. Dagegen müssen die 11 Milliarden Obligationen innerhalb der Dauer des Betriebsrechts abgeschrieben werden. Während der gleichen Frist müssen außerdem die 500 Millionen Vorzugsaktien eingezogen werden, deren Erlös dem Reich zusteht. Da das Betriebsrecht der Gegenposten der finanziellen Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist, so ergibt sich die Bilanzsonderheit, daß dieses Betriebsrecht entsprechend den jährlichen Tilgungsbeträgen zwangsläufig im Laufe der Jahre abnehmen muß. Nach Ablauf des Betriebsrechts wird dieses somit nur noch mit 14,5 Milliarden Reichsmark bewertet¹⁾ sein. Diese Minderung des Betriebsrechts erscheint auf der Vermögensseite der Reichsbahnbilanz als Abschreibung. Die Reichsbahngesellschaft kommt also zu der Anlage- (= Betriebsrecht-) Abschreibung in umgekehrter Richtung, wie es sonst betriebswirtschaftlich zu sein pflegt. Daß eine solche Abschreibung aber keinen Zusammenhang mit der tatsächlichen Vermögenswertänderung besitzt, braucht nicht besonders betont zu werden.

Als weitere Posten sind auf der Vermögensseite der Eröffnungsbilanz die „Betriebsvorräte“ mit 631,6 Millionen Reichsmark eingesetzt. Dieser Betrag umfaßt die Vorräte des eigentlichen Eisenbahnbetriebes. Ihr Wert wurde aus der Schlußbilanz des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ übernommen und beruht zum größten Teil auf Schätzung.

Die unter den Forderungen stehenden Beträge „Kleiderkasse, Arbeiterpensionskasse, Spar- und Darlehnskassen“ bedeuten Darlehen, die an die Sozialeinrichtungen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ früher gewährt worden waren. Aus den Bilanzzahlen ist zu entnehmen, daß es sich hier um unwesentliche Beträge handelt. Daß diese trotzdem spezialisiert angegeben sind, erklärt sich aus der Eigenart der Kameralaufschreibung, welche für diese Beträge besondere Rechnungstitel führt. Mit einer Höhe von fast 70 Millionen Reichsmark sind unter den Forderungen noch „Arbeitsleistungen zu Lasten Dritter und sonstige Vorschüsse“ angegeben. Die Arbeitsleistungen zu Lasten Dritter nehmen in diesem Sammelposten den größten Teil ein. Sie umfassen u. a. solche Werkstattarbeiten, die nicht für die Reichsbahn selbst vorgenommen wurden, sowie noch nicht bezahlte Frachtstundungen. Der verhältnismäßig kleine Anteil „sonstige Vorschüsse“ besteht hauptsächlich aus Vorschüssen des Nachnahmeverkehrs.

Als letzter Posten der Vermögensseite erscheinen in einer Summe der Kassenbestand und die Bankguthaben. Daß diese beiden, an sich vollständig verschiedenen Betragsarten, in der Eröffnungsbilanz zusammengezogen sind, ist aus dem Wesen der kameralistischen Kassenführung der früheren Reichsbahn zu erklären. Möglicherweise haben auch betriebspolitische Erwägungen zu dem Zusammenwerfen Anlaß gegeben.

Den Forderungen auf der Vermögensseite entsprechen auf der Seite der Verbindlichkeiten die Schulden. Diese zerfallen in drei Teile. Zunächst sind Wechsel-

¹⁾ Gegenwert für 13 Milliarden Stammaktien und 1,5 Milliarden Vorzugsaktien, deren Erlös der Reichsbahngesellschaft zusteht.

verbindlichkeiten in einer Höhe von 85 Millionen Reichsmark eingesetzt, die dem früheren Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ gewährt waren und die daher die Reichsbahngesellschaft übernehmen mußte. Der Posten „Schulden an fremde Verwaltungen und an Beförderungssteuer aus den Verkehrseinnahmen“ besteht aus zwei verschiedenen Bestandteilen. Die Schuld an fremde Verwaltungen entstand durch deren Verkehrsleistungen für die Deutsche Reichsbahngesellschaft, die diese noch zu vergüten hat, bzw. nicht durch eigene Leistungen zu Lasten der betreffenden Verwaltungen abdecken konnte. Die Beförderungssteuer dagegen ist eine Leistung an das Reich, die jetzt für dessen Rechnung direkt an den Reparationsagenten abgeführt wird. Die „Schulden aus der Betriebsführung von Kleinbahnen“ entstehen dadurch, daß die diesbezüglichen Einnahmen, welche die Reichsbahngesellschaft für Rechnung dieser Kleinbahngesellschaften auf deren Linien erzielt hat, noch nicht an die zuständigen Verwaltungen abgeführt sind. Die restlichen Posten, die unter den Schulden aufgeführt werden (Schulden an Betriebskrankenkasse, Verbandskrankenkasse, Beamtenkrankenkassen, Eisenbahntöchterhort, Eisenbahnknabenhort), sind Verbindlichkeiten an die Sozialeinrichtungen des Unternehmens.

Bei dem Vergleich der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. Oktober 1924 mit der Jahresbilanz für 31. Dezember 1925 zeigt sich für letztere eine größere Angleichung an die Grundsätze kaufmännischer Bilanzstellung¹⁾.

Auf der Vermögensseite erscheint das „Betriebsrecht“ noch unverändert mit 24,5 Milliarden Reichsmark. Denn es hat die Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen noch nicht begonnen. Daher ist auch noch keine Abschreibung auf das Betriebsrecht erfolgt. Einen neu hinzu gekommenen Posten stellt das „Betriebsrecht an Anlagezuwachs“ dar, das mit 239 Millionen Reichsmark eingesetzt ist. Die Reichsbahngesellschaft ist verpflichtet, die von ihr verwalteten Reicheisenbahnanlagen entsprechend den Verkehrsverhältnissen auszubauen und zu verbessern. Die somit bedingte Erhöhung des Eisenbahnvermögens ergibt gleichzeitig ein Anwachsen des Betriebsrechtes, das ebenfalls in der Bilanz angegeben sein muß. Die gesonderte Ausweisung dieses Anlagezuwachses in der Reichsbahnbilanz ist zunächst infolge der verschiedenartigen Belastungen notwendig. Das Betriebsrecht stellt den finanziellen Gegenwert für die bei Gründung der Reichsbahngesellschaft vorhandenen Verbindlichkeiten dar. Der Anlagezuwachs dagegen ist von dieser Belastung, die anläßlich des Dawesplanes notwendig wurde, frei. Er drückt gewissermaßen die Wertminderung aus, die sich bei einem freien Handel der Reichsbahnvorzugsaktien als deren Kursagio niederschlagen würde. Außerdem wird durch das spezielle Ausweisen des Anlagezuwachses auch noch besonders deutlich der Öffentlichkeit das fürsorgliche Handeln der Reichsbahnverwaltung vor Augen geführt. Im Gegensatz zu diesem Anlagezuwachs, der aus der laufenden Betriebsgestaltung bestritten wird, ist noch ein Anlagezuwachs denkbar, der durch Anleihen gestaltet wurde. Dieser darf jedoch, sobald er aufgetreten sein wird, nicht mit dem zuvor genannten Posten zusammengeworfen werden, da das Reich bei der Auflösung der Deutschen Reichsbahngesellschaft die dafür aufgenommenen Schuldverschreibungen übernehmen muß. § 8,2 des Reichsbahngesetzes bestimmt daher, daß als Betriebsrecht an Anlagezuwachs keine Mehrungen bilanziert werden dürfen, die nicht aus den laufenden Einnahmen, sondern durch Anleihen finanziert wurden. Ein derartiger Anlagezuwachs wird daher später in einem gesonderten Posten ausgewiesen werden

¹⁾ Sie wurde nach den Ratschlägen von Professor Dr. Schmalenbach, Köln und Direktor Otto Meyer, Berlin aufgestellt.

müssen, wenn er nicht mit additioneller Wirkung in das Betriebsrecht eingestellt wird. Allerdings ist bei diesem Verfahren eine gewisse Verschleierung möglich, da in der Bilanz dann nur die Saldowirkung der gesamten Anlagewertverschiebung (+ Zugang — Abschreibungen) gezeigt wird.

Deutlich ist an diesen Posten der Anlagebewertung der Wesenszweck der Reichsbahnbilanz erkennbar: die Finanzierungsgrundlage sichtbar zu machen. Rücksicht auf die praktische Durchführbarkeit der Verbuchungen wird dabei wenig genommen. So werden in Zukunft dreierlei Anlagebestände getrennt verbucht werden müssen: solche, die zum Betriebsrecht gehören, Neuzugänge, welche aus laufenden Einnahmen finanziert sind, und solche, die durch Anleihen aufgebracht wurden. Welche Schwierigkeiten bei einer derartigen komplizierten Verbuchungsweise entstehen werden, läßt sich leicht voraussehen.

Die „Betriebsvorräte“ sind in der Jahresbilanz 1925 nur noch mit 485,4 Millionen Reichsmark eingesetzt, während sie in der Eröffnungsbilanz in einer Höhe von 631,6 Millionen Reichsmark ausgewiesen waren. Es ist hier eine wertungstechnische Änderung eingetreten. Die im Laufe des Geschäftsjahres 1925 vorgenommene genaue Bestandsaufnahme der Betriebsvorräte hat nämlich ergeben, daß die auf Grund von Schätzungen in der Eröffnungsbilanz genannten Zahlen zu hoch angesetzt waren. Es mußte daher eine außerordentliche Abschreibung auf die Betriebsvorräte vorgenommen werden. Ihre Bewertung erfolgte, wie der Geschäftsbericht sagt, sehr vorsichtig und nach den Grundsätzen des HGB. für Aktiengesellschaften (§ 261, 1). Diese Betriebsvorräte umfassen vor allem Oberbau-, Bau- und Werkstoffe, sowie die für die Aufrechterhaltung des Betriebes notwendigen Rohstoffe, wie Kohle, Öle usw. und Ersatzstücke.

Entsprechend den kaufmännischen Gepflogenheiten ist in der Jahresbilanz 1925 der Kassenbestand von dem Bankguthaben getrennt. Beide Posten weisen gegenüber der Eröffnungsbilanz eine beträchtliche Steigerung auf. Auch dies entspricht der kaufmännischen Gewohnheit. Die Bankguthaben stehen zum großen Teil bei der Deutschen Verkehrskreditbank, von der die Deutsche Reichsbahngesellschaft 75% des Aktienkapitals besitzt, sowie bei der Deutschen Reichsbank und verschiedenen Staatsbanken und den Postscheckkämtern. Der an sich verhältnismäßig hohe Betrag der Bankguthaben ist notwendig, da die Deutsche Reichsbahngesellschaft laufend hohe finanzielle Verpflichtungen erfüllen muß und dabei entsprechend der Verkehrsentwicklung nicht damit rechnen kann, daß sich ständig die Einnahmen proportional den Ausgaben gestalten. Neben den Bankguthaben findet sich ein verhältnismäßig hoher Kassenbestand, der den Grundsätzen der kaufmännischen Kassengestaltung eines Industrieunternehmens nicht entsprechen würde. Es ist aber zu bedenken, daß die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Verkehrsunternehmen örtlich dezentralisiert sein muß, daher auch ein dezentralisiertes Kassenwesen besitzt. Nach Angabe des Geschäftsberichts verteilt sich der bilanzmäßig ausgewiesene Kassenbestand auf ungefähr 15 000 Hauptkassen. Deren jeweiliger Kassenbestand ist daher nicht allzu hoch, zudem auch die Hauptkassen die Spitzendeckung der monatlichen Gehaltszahlungen vornehmen müssen.

Die „Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen“ sind eine spezialisierte Ausweisung von Außenständen aus der Verkehrsleistung für Dritte, die in der Eröffnungsbilanz noch in dem Sammelposten „Arbeitsleistung zu Lasten Dritter und sonstige Vorschüsse“ enthalten waren. Ihre Höhe von 20,8 Millionen Reichsmark läßt sich daraus erklären, daß es nicht möglich ist, bis zum Jahresabschluß den gesamten Verkehr mit fremden Eisenbahnen vollständig abgerechnet und abgeglichen zu haben. Dieser Betrag ist ebenfalls ein Ertrag für die Reichs-

bahn und erhöht somit den bilanzmäßig ausgewiesenen Gewinn des abgerechneten Geschäftsjahres.

Die Forderungen an das Reich in Höhe von 38 Millionen Reichsmark sind bereits am 2. Januar 1926 erloschen, da an diesem Tag der fällige Betrag der Reichsbahngesellschaft bar ausbezahlt wurde.

Die noch in der Eröffnungsbilanz gemäß dem Kameralssystem spezialisiert ausgewiesenen Vorschüsse an die einzelnen Sozialeinrichtungen sind in der Jahresbilanz 1925 entsprechend ihrer geringen finanziellen Bedeutung in einen einzigen Posten zusammengezogen und erscheinen jetzt als „Forderungen an Versicherungs- und Wohlfahrtseinrichtungen“ in einer Höhe von 919,9 Tausend Reichsmark. Gegenüber der Eröffnungsbilanz ist dieser Posten erheblich zurückgegangen.

„Sonstige Forderungen“ weisen eine Höhe von ungefähr 58,6 Millionen Reichsmark auf. Wie der Geschäftsbericht angibt, handelt es sich hier vor allem um Bau- und Arbeitgeberdarlehen, welche die Deutsche Reichsbahngesellschaft zur Finanzierung des Wohnungsbaues an ihre Beamten und Arbeiter ausgeliehen hat.

Als letzter Posten erscheinen auf der Vermögensseite die Beteiligungen mit 6,5 Millionen Reichsmark. Während die vor dem 1. Oktober 1924 erworbenen Beteiligungen — an diesem Tag ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft entstanden — einen Bestandteil des Reichseisenbahnvermögens bilden, das im Eigentum des Reichs verblieben ist, daher in der Reichsbahnbilanz in dem Ausgleichsposten „Betriebsrecht“ enthalten sind, müssen die seither von der Reichsbahngesellschaft erworbenen Beteiligungen gemäß §§ 5 und 6 des Reichsbahngesetzes gesondert ausgewiesen werden. Es handelt sich bei dieser Spezialisierung um dieselben Beweggründe, die ich bereits bei dem Posten „Betriebsrecht am Anlagezuwachs“ erwähnt habe. Wie der Geschäftsbericht angibt, seien diese neuen Beteiligungen sehr vorsichtig bewertet. Dies beweisen auch die folgenden Zahlen, welche insgesamt einen größeren Nominalwertbetrag ergeben, als der Bilanzposten ausweist. Es handelt sich um folgende Neuerwerbungen:

1,5 Millionen RM	Aktien der Bayerischen Kraftwerke A.-G.
3	„ „ der Verkehrskreditbank
1,6	„ „ Aktien der Rhein- und Seeschiffahrt A.-G.
1,6	„ „ Kuxe der Gewerkschaft Glückauf.

5 Millionen Aktien der Mitropa befinden sich zum Teil im Besitz der Reichsbahngesellschaft, zum Teil im Besitz der Transkontinent A. G.

Auf der Seite der Verbindlichkeiten hat sich der Betrag der Vorzugsaktien geändert, deren Erlös der Reichsbahngesellschaft zufließt. Im Jahre 1925 wurden von seiten der Gesellschaft an das Reich freihändig 124 Millionen begeben, so daß sich der noch unbegebene Betrag auf 1,376 Milliarden ermäßigt. Bei diesem Posten zeigt sich auch eine Änderung der Bilanzierungsform. Während in der Eröffnungsbilanz dieser Teil der Vorzugsaktien als Durchgangsposten in gleicher Höhe auf der Soll- und Habenseite der Bilanz erscheint, ist er jetzt als Merkposten in der Vorkolonnen der Habenseite eingesetzt. Unter die Verbindlichkeiten selbst kommt nur der bereits begebene Betrag von 124 Millionen Reichsmark zu stehen. Mit diesen neugegebenen Vorzugsaktien wurden die Reichsdarlehen zurückbezahlt, so daß dieser Betrag nicht mehr in der Jahresbilanz 1925 erscheint. Die überschießenden 38 Millionen Reichsmark, die das Reich bekanntlich erst am 2. Januar 1926 bar bezahlte, sind als Gegenposten auf der Vermögensseite eingestellt.

Gegenüber der Eröffnungsbilanz haben sich die „Rücklagen“ erheblich vermehrt. Zu der Betriebsrücklage, die in gleicher Höhe bestehen blieb, wurde eine

gesetzliche Ausgleichsrücklage dotiert, um den Vorschriften des Reichsbahngesetzes nachzukommen. Außerdem wurde eine Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibung und Verlustgefahren in einer Höhe von 150 Millionen Reichsmark vorgenommen. Damit ist schon Vorsorge getroffen für die in den kommenden Jahren notwendig werdende Abschreibung auf das Betriebsrecht und den Anlagezuwachs. Außerdem gibt die sehr weit reichende Zwecklegung der Reserve selbst das Recht, bei Betriebsverlusten darauf zurückzugreifen.

Die Schulden haben in der Jahresbilanz 1925 nach der Rückzahlung der Reichsdarlehen erheblich abgenommen. Die „Pfand- und Verwahrgelder“ dagegen haben sich von 1,9 auf 2,7 Millionen Reichsmark erhöht; sie hängen eben eng mit dem laufenden Geschäftsbetrieb zusammen. Die noch nicht abgeführte Beförderungssteuer in einer Höhe von fast 25,9 Millionen Reichsmark ist eine Schuld der Reichsbahngesellschaft an die Reichsfinanzverwaltung. Ihre Summe erklärt sich aus den mit dem Generalagenten für Reparationszahlungen vereinbarten Zahlungsterminen, die mit dem Geschäftsjahresabschluß nicht übereinstimmen. Die verschiedenen Verpflichtungen an die Sozialeinrichtungen der Reichsbahngesellschaft wurden entsprechend den gleichartigen Posten auf der Vermögensseite ebenfalls in der Schlußbilanz 1925 zu einem Posten zusammengezogen. Unter den sonstigen Verbindlichkeiten sind Darlehen zu verstehen, welche der Reichsbahngesellschaft zur Fortführung begonnener Bauten von öffentlichen Körperschaften zur Verfügung gestellt wurden.

Den Abgleich der Bilanz bildet ein Reingewinn von 156 Millionen Reichsmark. Davon sind für die Bezahlung fälliger Vorzugsdividende fast 3 Millionen Reichsmark ausgesetzt, die dem Reich für die ihm begebenen Vorzugsaktien zustehen, soweit die gesamtällige Vorzugsdividende nicht durch die Zinsen auf die noch von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ übernommenen Darlehen aufgerechnet wurden. Der Restbetrag des bilanzmäßigen ausgewiesenen Reingewinns in der Höhe von 153 Millionen Reichsmark wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Jahresbilanz 1925 wird noch ergänzt durch den „Betriebsabschluß“ (Anl. 2) und die „Gewinn- und Verlustrechnung“ (Anl. 3) desselben Jahres. In ihnen kommt deutlich der Kompromiß zum Ausdruck, den das bisherige Kameralssystem der Reichsbahn mit den Grundsätzen einer kaufmännischen Bilanz geschlossen hat. Der Betriebsabschluß ist das Sammelergebnis des kameralistischen Rechnungswesens der Reichsbahngesellschaft, er enthält die Summe der Einnahmen und Ausgaben der „Betriebsrechnung“. Wir finden daher die spezifische Gliederung des Etats. Die Einnahmen zerfallen in solche aus dem Personen- und aus dem Güterverkehr und in die sonstigen Einnahmen, unter welchen alle jene Posten stecken, die nicht durch eigentliche Verkehrsleistungen erzielt wurden, wie z. B. Pachtgelder, Mieten usw. Klar zeigen diese Zahlen der Einnahmenseite, daß der Güterverkehr der Hauptträger der finanziellen Ergebnisse der Reichsbahn ist.

Die Ausgaben des Betriebsabschlusses zerfallen in persönliche und sachliche Ausgaben. Da die Eisenbahn als Verkehrsbetrieb stark auf die persönliche Arbeitsleistung eingestellt sein muß, so ist ohne weiteres erklärlich, daß die persönlichen Ausgaben die sachlichen Ausgaben übersteigen. Unter den sachlichen Ausgaben macht sich ebenfalls der Einfluß der neuen Reichsbahnbilanz geltend. Außerordentlich hoch erscheinen die Ausgaben für die Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe¹⁾. Es sind 540 Millionen Reichsmark angegeben, während in der

¹⁾ Verbrauchte Betriebsstoffe werden nicht nur unter dem Kapitel „Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe“ nachgewiesen, sondern auch noch unter den Abschnitten „Bauliche Anlagen“ und „Fahrzeuge und maschinelle Anlagen“.

Bilanz als Betriebsvorräte insgesamt nur 485 Millionen Reichsmark erscheinen. Daraus wäre zunächst zu schließen, daß sich diese Vorräte während des Jahres etwas mehr als einmal umgesetzt hätten. Die bisherigen Erfahrungen lassen aber nur eine Richtzahl von 0,5 erwarten. Der vorhandene scheinbare Gegensatz ist aber leicht zu erklären! Infolge der genauen Bestandaufnahme für die Jahresbilanz 1925 mußte der in der Eröffnungsbilanz genannte Schätzungsbetrag sehr stark von 631 Millionen Reichsmark auf 485 Millionen Reichsmark abgeschrieben werden. Daß dieser außerordentliche Abschreibungsbetrag nichts mit sachlichen Ausgaben zu tun hat, daher dem Wesen der Betriebsrechnung fremd ist, bedarf keiner besonderen Erläuterung. Der volle Abschreibungsbetrag von 146 Millionen Reichsmark, der den Bewertungsunterschied zwischen den beiden Bilanzen 1924 und 1925 darstellt, darf aber nicht restlos mit den „Ausgaben für Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe“ in Verbindung gebracht werden, da diese außerordentliche Abschreibung auch auf sonstige Werkstoffe der Reichsbahn vorgenommen wurde (s. a. Anmerkung S. 30).

Während der Posten „Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe“ den Einfluß der kaufmännischen Bilanz aufstellung verrät, lassen die beiden nächsten Posten „Unterhalt und Erneuerung der baulichen Anlagen, sowie der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen“ wieder den dominierenden Einfluß des kameralistischen Denkens erkennen. Diese hohen Summen können nur aus der Gepflogenheit der kameralistischen Ergänzungswirtschaft erklärt werden, die an Stelle der Abschreibungen die notwendig werdenden Erneuerungen als „Ausgaben“ einsetzt. So entfallen auch tatsächlich von diesen 1177 Millionen Reichsmark 179 Millionen Reichsmark auf Neuanlagen, Erweiterungen und Verbesserungen. Diese Summe stellt daher einen Anlagezuwachs des Jahres 1925 dar. Der übrige Betrag dagegen wurde für eigentliche Reparaturarbeiten verwendet, die zur laufenden Instandsetzung vorhandener Anlagen nötig waren. Bei diesen Summen ist aber zu beachten, daß es sich hier nur um sachlichen Aufwand handelt, da die Löhne und Gehälter, welche die Reichsbahn an ihr eigenes Personal dafür bezahlt hat, bereits unter den persönlichen Ausgaben eingestellt sind. Damit kann mit diesen Zahlen auch nicht die volle Höhe der Reparaturleistungen bzw. des Neuanlagewertes genannt sein. Dies ist auch die Hauptursache für den Bewertungsunterschied, der zwischen der Bilanz und dem Betriebsabschluß zu bemerken ist. In der Bilanz 1925 sind für Anlagezuwachs insgesamt 239 Millionen Reichsmark ausgewiesen, der Betriebsabschluß enthält in den von ihm genannten 1177 Millionen Reichsmark nur 179 Millionen Sachaufwand an eigentlichem Anlagezuwachs.

Der Betriebsabschluß gleicht die Einnahmen und Ausgaben miteinander ab und ergibt auf diese Weise einen Überschuß von fast 818,8 Millionen Reichsmark.

Im Rahmen der Gesamtabrechnung der Deutschen Reichsbahn nimmt dieser Betriebsabschluß die Stellung einer Erfolgsrechnung ein. Da aber seine Wurzeln in die kameralistische Rechnungsweise reichen, so sind die Bezeichnungen der Beständebewegung „Einnahmen und Ausgaben“ geblieben. Aufgabe der Betriebsrechnung ist es, rechnerisch (im Sinne der kameralistischen Rechnungsweise) und kassenmäßig die Einnahmen und Ausgaben festzustellen und zu kontrollieren. Daher zerfällt sie auch in viel mehr Unterpositionen, als der Betriebsabschluß selbst aufzeigt. Diese Bedeutung der Betriebsrechnung für den eisenbahninternen Gebrauch kreuzt sich mit dem für einen externen Anlaß zusammengezogenen Betriebsabschluß, dem ganz wesensfremd die Rolle der Erfolgsrechnung, oder zum mindesten deren näheren Erläuterungen zugeschoben wird.

Für spätere bilanzkritische Untersuchungen der Reichsbahnjahresabschlüsse müssen daher zwei Folgerungen gezogen werden. Die Kritik der Reichsbahnbilanzen erweitert sich von Anfang an gegenüber den sonstigen kaufmännischen Bilanzkritiken dadurch, daß der Betriebsabschluß in den Kreis der Betrachtungen gezogen werden muß. Dabei ist zweitens zu beachten, daß es sich hier um eine kameralistische Abrechnung handelt, die im Sinne des kameralistischen Rechnungswesens bei der kritischen Beurteilung bearbeitet werden muß. Mit rein erfolgstechnischen Maßstäben darf der Betriebsabschluß nicht gemessen werden!

Interessant ist es, dem im Betriebsabschluß genannten Überschuß von 818,8 Millionen Reichsmark den in der Jahresbilanz 1925 ausgewiesenen Reingewinn von 156 Millionen Reichsmark gegenüberzustellen. Über die zwischen den beiden Zahlen bestehende Differenz gibt die „Gewinn- und Verlustrechnung“ (Anl. 3) Aufschluß. Während die Jahresbilanz der Reichsbahngesellschaft hauptsächlich den Zweck verfolgt, die Finanzverhältnisse der Gesellschaft klarzulegen, will die Gewinn- und Verlustrechnung Aufschluß geben über die Auswirkungen der Finanzverpflichtungen. Zur „Finanz“bilanz tritt die „Finanz“verlust- und Gewinnrechnung.

Die Differenz zwischen dem Betriebsüberschuß und dem bilanzierten Reingewinn ergibt sich aus den Leistungen für den Zinsendienst der Reparationsschuldverschreibungen in einer Höhe von fast 400 Millionen Reichsmark, sowie aus den Rückstellungen zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage und der Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibung und Verlustgefahren, die beide in der Jahresbilanz 1925 ausgewiesen sind. Der Vortrag auf neue Rechnung in der Höhe von 153 Millionen Reichsmark ist noch dahin zu erläutern, daß die Reichsbahngesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes verpflichtet ist, im ersten Geschäftsjahr von ihrem Reingewinn 130 Millionen Reichsmark zur Sicherstellung des zweiten Reparaturjahres vorzutragen.

Der Vergleich zwischen der Gewinn- und Verlustrechnung und dem Betriebsabschluß zeigt deutlich den Gegensatz zwischen kaufmännischer und kameralistischer Abschlußtechnik. Die „Gewinn- und Verlustrechnung“ des Kaufmanns, nicht dessen Gewinn- und Verlustkonto, gibt im großen und ganzen nur den Saldo zwischen Kosten und Erträgen an und zeigt die Verwendung des Reingewinns. In gleicher Weise ist auch die Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahngesellschaft aufgestellt, die dabei sogar noch weitergehend saldiert ist. Auf der Habenseite erscheint nur ein einziger Posten: der Betriebsüberschuß, der selbst bereits der Saldo zwischen den verschiedenen, um kameralistisch zu reden, „Einnahmen und Ausgaben“ ist. Erst der kameralistisch aufgestellte Betriebsabschluß nennt das Entstehen dieses Betriebsüberschusses.

Der gesamte Jahresabschluß der Reichsbahngesellschaft läßt deutlich den Hauptzweck der Bilanzaufstellung erkennen, die finanziellen Verpflichtungen und ihre Deckung durch Vermögenswerte aufzuzeigen. Es sind daher offensichtliche Finanzbilanzen, die veröffentlicht werden, um vor allem den Inhabern der Reichsbahnvorzugsaktien und der Reichsbahn-Reparationsschuldverschreibungen einen Überblick über die Rentabilitätsentwicklung zu gewähren. Wenn ich die Schlagworte der betriebswirtschaftlichen Bilanztheorien gebrauchen soll, dann müßte ich die Reichsbahnbilanz als den Typ einer dynamischen Bilanz ansprechen. Dieser dynamische Einfluß macht sich in stärkstem Maße auch in der Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahngesellschaft bemerkbar, viel stärker, als es je bei sonstigen Gewinn- und Verlustrechnungen der Fall ist. Diese gesamte Auswirkung der Bilanzaufstellung ist eben aus ihrem schon genannten Zweck zu erklären.

Die Reichsbahngesellschaft selbst kann sich intern nicht mit solchen Bilanz-

Anlage 1.

I. Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

(1. Oktober 1924.)

Vermögen.		Verbindlichkeiten.	
	RM		RM
Betriebsrecht	24 500 000 000.00	Stammaktien	13 000 000 000.00
Unbegebene Vorzugsaktien, deren Erlös der Reichsbahngesellschaft zufließt	1 500 000 000.00	Vorzugsaktien:	
Betriebsvorräte	631 595 828.80	a) auf deren Erlös der Reichsminister der Finanzen Anspruch hat.	500 000 000.00
Forderungen.		b) deren Erlös der Reichsbahngesellschaft zufließt, noch unbegeben	1 500 000 000.00
an die Kleiderkasse	1 512 475.06	Reparationsschuldverschreibungen	11 000 000 000.00
an die Arbeiterpensionskasse	522 946.43	Betriebsrücklage	756 085 548.72
an die Spar- und Darlehenskassen	920 273.42	Schulden.	
aus Arbeitsleistungen zu Lasten		Wechsel	13 946 250.00
Dritter und sonstigen Vorschüssen	69 674 476.42	Kredite des Reichsfinanzministers:	
Kasse und Bankguthaben	72 630 171.33	Rentenmarkdarlehen	20 000 000.00
	162 826 164.46	zur Notgeldentlösung	25 000 000.00
		zur Verkehrssteuerablösung	40 000 000.00
		an fremde Verwaltungen und an Beförderungssteuer aus den Verkehreinnahmen	6 506 483.20
		an Verwahrgeldern	1 481 583.93
		an Pfandgeldern	510 506.41
		an die Betriebskrankenkasse	2 450 769.98
		an die Verbandskrankenkasse	557 183.14
		an die Beamtenkassen	95 382.48
		aus der Betriebstüftung von Kleinbahnen	412 872.69
		an den Eisenbahnhöckerhort	5 433.19
		an den Eisenbahnknabenhort	150.85
Zusammen	26 867 052 164.59	Zusammen	26 867 052 164.59

Goldmarkbeträge sind eingesetzt mit 1 Goldmark = 1 RM.

Berlin, den 22. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Präsident des Verwaltungsrates.
C. F. v. Siemens.Der Generaldirektor.
Oeser.

zahlen begnügen. Sie muß vielmehr bestrebt sein, auch die Entwicklung ihrer Vermögensmasse, die sie als „Betriebsrecht“ dem Reich gegenüber zu verwalten hat, sowie die ihres Vermögenszugangs zu beobachten. Außerdem kann es ihr nicht genügen, für das ausgedehnte Reichsgebiet summarische Bilanzzahlen zu erhalten. Sie bedarf vielmehr einer direktionsweisen Bilanzabrechnung, um es den einzelnen Direktionspräsidenten zu ermöglichen, für ihren Bezirk die Entwicklung der Geschäftsgebarung erkennen und dementsprechend handeln zu können. Diese direktionsweisen „Bezirksbilanzen“ werden z. Z. eingeführt, ihre Ausgestaltung ist noch im Flusse.

II. Jahresabschluß 1925.

Anlage 2.

Betriebsabschluß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1925.

Einnahmen der Betriebsrechnung.		RM
Personenverkehr		1 710 992 983.84
Güterverkehr		3 536 888 629.76
Sonstige Einnahmen		420 800 905.78
	Zusammen	5 668 682 519.38

Ausgaben der Betriebsrechnung.

a) Persönliche Ausgaben.		RM
Besoldung der Beamten		1 300 577 030.35
Bezüge der Angestellten und Betriebsarbeiter		430 427 574.26
Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter		172 901 844.87
Löhne der Werkstättenarbeiter		329 737 695.94
Ruhegehalt, Wartegeld, Hinterbliebenenbezüge		493 513 438.02
Sonstige persönliche Ausgaben		287 052 610.74
	Summe a: Persönliche Ausgaben	3 014 210 194.18

b) Sächliche Ausgaben.

Ausstattungsgegenstände und Betriebsstoffe	540 177 604.98
Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen	606 913 642.99
Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	571 202 589.57
Sonstige sächliche Ausgaben	117 415 338.34
	Summe b: Sächliche Ausgaben
	1 835 709 175.88
	Zusammen a und b: Ausgaben der Betriebsrechnung
	4 849 919 370.06
	Mithin Überschuß
	818 763 149.32

Anlage 3.

Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1925.

Soll	RM	Haben	RM
Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	399 308 860.00	Betriebsüberschuß	818 763 149.32
Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage	113 373 650.39		
Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibungen und Verlustgefahren	150 000 000.00		
Reingewinn:	RM		
Vorzugsdividende	2 965 666.67		
Vortrag auf neue Rechnung	153 114 972.26		
	156 080 638.93		
	818 763 149.32		818 763 149.32

Anlage 4.

III. Bilanz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für den 31. Dezember 1925.

Vermögen.	RM	Verbindlichkeiten.	RM
Betriebsrecht am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	24 500 000 000.00	Stammaktien	13 000 000 000.00
Betriebsrecht am Anlagezuwachs	239 007 602.02	Vorzugsaktien:	
Betriebsvorräte	485 364 453.64	a) auf deren Erlös das Reich Anspruch hat	500 000 000.00
Kasse	144 170 997.07	b) deren Erlös der Reichsbahngesellschaft zufließt	1 500 000 000.—
Bankguthaben	344 584 323.28	hiervon unbegeben	1 376 000 000.—
		Reparationschuldverschreibungen	124 000 000.00
Forderungen:	RM	Gesetzliche Ausgleichsrücklage	11 000 000 000.00
aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	20 798 170.57	Betriebsrücklage	113 373 650.39
aus der freihändigen Hergabe von Vorzugsaktien an das Reich	38 000 000.00	Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibung und Verlustgefahren	756 085 548.72
an Versicherungs- und Wohlfahrts-einrichtungen	919 928.54		150 000 000.00
sonstige	58 556 185.39	Schulden.	
Beteiligungen	6 500 000.00	Pfand- und Verwahrgelder	2 754 317.01
	118 274 284.50	noch nicht abgeführte Beförderungssteuer	25 868 985.82
	6 500 000.00	Versicherungs- und Wohlfahrts-einrichtungen	5 717 448.96
		sonstige	4 021 670.68
			38 361 822.47
		Reingewinn.	
		Vorzugsdividende	2 965 666.67
		Vortrag auf neue Rechnung	153 114 972.26
		Zusammen	156 080 638.93
			25 837 901 660.51

Zusammen 25 837 901 660.51 Goldmarkbeträge sind eingesetzt mit 1 Goldmark = 1 RM.

Berlin, den 3. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Präsident des Verwaltungsrates.
C. F. v. Siemens.

Für den Generaldirektor.
Dorpmüller.