

Die Jahresergebnisse der Südbahn.

Die erste Bilanz nach der Sanierung.

Die Südbahngesellschaft hat, wie bekannt, im abgelaufenen Jahre eine grundlegende Veränderung ihrer finanziellen Konstruktion erfahren, indem die seit Jahrzehnten angestrebte Sanierung durch die erfolgte Verständigung mit ihren Prioritätsgläubigern zur Durchführung gelangte und seither auch die Genehmigung der Regierung gefunden

hat. Aus diesem Grunde sah man den Rechnungsabslüssen für das Jahr 1915, beziehungsweise der Einwirkung der Sanierungsbestimmungen auf die letzteren mit großem Interesse entgegen. Heute liegt nun der im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Sanierungsvorschriften aufgestellte Rechnungsüberschuß von Kr. 294.953 ergibt, während im Jahre 1914 ein Gebarungsausgang von rund 12 Millionen sich ergeben hatte. In Wirklichkeit waren jedoch die Ergebnisse wesentlich günstigere, da der Ertragsrechnung als neue besondere Last für die durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten hervorgerufene Wertverminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln ein Betrag von 5,6 Millionen Kronen angelastet wurde. Selbstverständlich haben die abnormalen Verhältnisse, wie sie der Krieg geschaffen hat, nach verschiedenen Richtungen auch auf die Ergebnisse der Südbahngesellschaft empfindlich eingewirkt.

Der große Effekt der Sanierung wird sich in vollem Maße erst einstellen, wenn wieder normale Verhältnisse eingetreten sein werden. Für die Beurteilung der Gebarung im abgelaufenen Jahre ist es auch von großem Belang, daß die gesamten Kosten der Sanierungsaktion im Betrage von 7,8 Millionen Kronen aus den Erträgen des abgelaufenen Jahres bestritten wurden.

Wir lassen nunmehr die Ertragsrechnung für das Jahr 1915 folgen:

	1915	Kronen
Erträge:		
Betriebs-einnahmen	171.287.515	+ 15.786.890
ab:		
Betriebsausgaben	100.293.952	+ 5.273.902
Besondere Ausgaben (Gebühren-äquivalent, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw., österr. Erwerbsteuer, ungarische Gesellschaftsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb)	14.889.445	
Daher Reinertrag der Hauptbahnen	56.104.118	+ 13.874.147
unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lokal und Pachtbahnen einschließlich der Rente für den veräußerten Anteil an der Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von	413.366	- 848.375
Verbleiben	55.690.753	+ 14.522.522
Hiezu:		
Erträge des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering	1.173.165	+ 585.274
Summe der Erträge	56.863.918	+ 15.107.796
Lasten:		
Erfordernis für die Verzinsung der Anleihen und Wertabschreibungen Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3proz. Obligationen i. J. 1914	68.434.407	- 1.067.563
		- 6.751.988
	68.434.407	- 7.819.549
ab:		
Beitragsleistung zur Verzinsung und Tilgung des 3proz. Anleihen, der Annuität der ungarischen Regierung und der Annuität der italienischen Regierung per	30.253.687	unverändert
Verbleiben	38.180.810	- 7.819.549
Cote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen	1.771.059	+ 5.041
Den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungslosten	674.449	- 142.311
Bezüge des Verwaltungsrates	117.601	unverändert
Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen usw.	4.30.046	+ 4.756.963
Außerordentliche Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln	5.600.000	+ 5.600.000
Kriegsverlustreserve	6.000.000	+ 500.000
Summe der Lasten	56.568.965	+ 2.900.144
Ertragsüberschuß	294.953	+ 12.207.652

Die Betriebs-einnahmen, die im Jahre 1914 gegenüber dem letzten Normaljahr 1913 einen Rückgang um rund 13,3 Millionen Kronen erfahren hatten, zeigten im Berichtsjahr 1915 eine Zunahme um rund 15,8 Millionen Kronen, die ausschließlich auf den Güterverkehr, und zwar vornehmlich auf Militärtransporte entfällt. Der Zivilpersonenverkehr sank auf einen nun schon seit vielen Jahren nicht mehr beobachteten Tiefstand. Der Einnahmerückgang gegenüber dem Jahre 1914, das in seiner ersten Hälfte noch unter normalen Verhältnissen stand, beträgt etwa 11 Millionen Kronen oder mehr als 25 Prozent, wird jedoch völlig aufgewogen durch die gleichzeitigen Mehreinnahmen des Militärpersonenverkehrs. Schon aus diesem Umstand gewinnt man — da die Militärtransporte zu sehr ermäßigten Taren vollzogen werden und daher den gleichen Einnahmen ein wesentlich größerer Verkehrsumfang gegenübersteht — ein Bild davon, welche gewaltige Leistungen die Südbahn insbesondere seit Ausbruch des Krieges mit Italien auf diesem Verkehrsgebiet zu bewältigen hatte. Auch in den Ziffern des Güterverkehrs, der 12 Millionen Tonnen umfaßte — an Kohle wurde um 18 Prozent, an Heu und Stroh um 162 Prozent, an Zucker um 25 Prozent mehr, dagegen an Reis um 9 Prozent, an Getreide um 28 Prozent weniger erbracht, und der Postverkehr an der Adria sank auf die Hälfte — spielen die Militärtransporte die entscheidende Rolle. Ueberdies findet darin die aufs höchste gesteigerte Tätigkeit aller für die Verpflegung, Bewaffnung und sonstige Ausrüstung des Heeres in Betracht kommenden Erwerbszweige ihren Ausdruck.

Die Betriebsausgaben sind um rund 3 Millionen Kronen gewachsen. Von dieser Steigerung entfallen etwa zwei Fünftel auf die persönlichen, drei Fünftel auf die sachlichen Ausgaben. Die Steigerung der Betriebsausgaben eilweise auf die durch die erhöhte Verkehrsleistung bedingten M