

* Die Oesterreichische Südbahn im Jahre 1915.

W Wien, 26. April.

Zu einer Zeit, wo wie im ganzen Wirtschaftsleben so auch im Betrieb der Südbahn die größten Umwälzungen eingetreten sind, ist die vor Kriegsausbruch vereinbarte Sanierungsaktion in Kraft getreten. Ihr Einfluß verschwindet in den Ertragsziffern neben den Veränderungen, die durch den Krieg verursacht worden sind; stärker wird sie sich natürlich in den Bilanzziffern ausdrücken mit ihrer Verminderung des Nominalbetrages der Aktien und Prioritäten und des Buchwertes der Anlagen um viele hundert Millionen. Vorläufig liegen aber nur die Ertragsziffern vor, deren telegraphische Uebersmittlung der nachfolgenden Ergänzungen bedarf. Die Betriebseinnahmen haben im Jahr 1914 einen Ausfall von K 13.32 Mill. erlitten, den sie heuer durch eine Zunahme von K 15.78 Mill. mehr als eingeholt haben. Die Südbahn hat im Krieg eine Rekorderinnahme von K 171.28 Mill. erzielen können. Ihre Zusammenfassung hat sich allerdings sehr geändert. Der Zivilpersonenverkehr, der schon im Vorjahr einen Ausfall von K 84 Mill. erfahren hatte, ist weiter um etwa K 11 Mill. auf K 32 Mill., einen seit vielen Jahren nicht beobachteten Tiefstand, zurückgegangen. Der Ausfall wurde aber vollständig ausgeglichen durch eine ebenso große Zunahme im Militärpersonenverkehr, der im Vorjahr von K 1.69 auf 4.59 Mill. gestiegen war und heuer eine weitere Zunahme auf etwa K 15.5 Mill. erfahren hat. Seit Ausbruch des italienischen Krieges ist die Südbahn mit großen Teilen ihres Netzes im engeren Kriegsbereich gelegen und das steigert ebenso sehr den Militärverkehr, als es den Zivilverkehr aufs äußerste behindert. Während also der Zivil- und Militärpersonenverkehr zusammen ungefährt dieselben Einnahmen wie im Vorjahre erbracht haben, ist der Güterverkehr, der nicht nach Zivil- und Militär gut getrennt ist, bei einer Zunahme der Frachtmengen von etwa 11 auf 12 Mill. Tonnen (1913 12.7 Mill. t) um K 16½ auf 110½ Mill. (1913 K 102.2 Mill.) gestiegen. Auch der Eilgutverkehr zeigt eine Zunahme um K 0.6 auf K 8.6 Mill. (1913 K 7.1 Mill.), während die übrigen Einnahmeweige einen Ausfall erbracht haben. Die Verkehrsleistungen sind natürlich noch viel stärker gestiegen als die Einnahmen, da ja Militärpersonen und Güter weitaus niedrigere Tarife zahlen als der Zivilverkehr und auch im Güterverkehr die Militärfrachten eine entscheidende Rolle spielen. Den niedrigen Militärtarifen steht mildernd in ihrer Wirkung auf die Einnahmen die Abwicklung des Verkehrs in geschlossenen, durchgehenden Zügen gegenüber, allerdings auch schädigend die überaus starke Abnutzung des Fuhrparks und der Anlagen bei gleichzeitig notwendigerweise verminderter Vorsorge für ihre Instandhaltung.

Im Güterverkehr haben folgende Warengattungen bedeutende Zunahmen der Frachtmengen in Prozenten der Vorjahrssumme erfahren: Kohle um 18, Vegetabilien (Heu, Stroh, Futtermittel ohne Zuckerrüben) 1.62, Eisen und Stahl 33, Eisen und Stahl fassoniert 30, Roheisen und Rohstahl 25, Zucker 25, andere Rohmetalle und Erze 24, Wein 16, Brennholz 16, Manufakturwaren 64, außerdem weisen größere Zunahmen Lebensmittel, Papier, Spiritus, Oel und lebende Tiere aus. Größere Minderungsverfrachtungen zeigen in Prozenten: Bau- und Werkholz um 25, Getreide 28, Gips, Kalk, Zement 31, Steine 52, Reis 59, Hauf, Flachs, Jute 37, Webstoffe 28, Baumwolle 16. Der Hafenverkehr, der schon im Vorjahr eine Abnahme um 17.6 pCt. erfahren hat, ist weiter um etwa 50 pCt. zurückgegangen. Der Hafenverkehr war natürlich neben den Tiroler Linien, die bis zum Ausbruch des italienischen Krieges im Grenz- und Durchzugsverkehr zwischen Italien und Deutschland außerordentlich angespannt, am stärksten gehemmt. Auch sonst haben die zahlreichen Au- und Durchfahrverbote natürlich den Verkehr sehr beeinträchtigt. Im gleichen Sinn wirkte das Darniedertreten der Bautätigkeit, während alle Unternehmungen, welche für Verpflegung, Bewaffnung und sonstige Ausrüstung des Heeres in Betracht kommen, ihre Frachtmengen aufs äußerste gesteigert haben.

Die Betriebsausgaben, die im Vorjahr eine Abnahme um K 5.7 Mill. erfahren hatten, sind heuer um K 5.3 auf 100.3 Mill. gestiegen. Von der Steigerung entfallen etwa zwei Fünftel auf die Personallasten, drei Fünftel auf die sachlichen Ausgaben. Die Steigerung ist teilweise auf durch die erhöhten Verkehrsleistungen bedingte Mehrkosten zurückzuführen. Weit stärker wirkte aber die allgemeine Preissteigerung, die eine Erhöhung der Personalbezüge erfordert und die Kosten der Materialversorgung empfindlich erhöht hat. Dabei konnte ein großer Teil der Materialien noch zu verhältnismäßig niedrigen Preisen auf Grund alter Schlüsse gedeckt werden, so daß die Umwälzung der Preise erst in künftigen Jahren voll zum Ausdruck gelangt wird. Ausgeglichen wurde die Verteuerung zum Teil wie schon im Vorjahr durch die wesentliche Verringerung der Erhaltungskosten für die Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel, die jedoch natürlich nur eine sehr unliebsame Hinausschiebung dieser Ausgaben bedeutet, die überdies dann in forcierter und teurerer Weise zur Durchführung gelangen werden. Wie im Vorjahr hat die Südbahn für diese künftigen Lasten aus dem Betriebsüberschuß Reserven geschaffen. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 58.55 gegen 61 und 59.7 Prozent in den beiden Vorjahren. Die besonderen Ausgaben zeigen eine bedeutende Verminderung. In den Wohlfahrtsauslagen ist der Aufwand für den Pensionsfonds, auf den die voranrangigen Bezugs-

regulierungen nun allmählich wirksam werden, um etwa K 800 000 gestiegen. Dagegen waren die Beiträge zur Unfallversicherungsanstalt um etwa 1¼ Mill. K geringer, was gut die infolge der Einberufungen zum Militärdienst eingetretene Verringerung des Personalstandes und die damit zusammenhängende Abnahme der Unfälle zurückzuführen ist. Auch hier handelt es sich nur um vorübergehende Ersparnisse, während die Pensionslasten dauernd steigen. Eine besonders große Entlastung erfuhr das Steuerkonto. Die österreichische Erwerbssteuer ist um K 2.76 auf 4.99 Mill. zurückgegangen, da im vorigen Jahr der Betriebsüberschuß sich stark vermindert hat. Dagegen wurde die ungarische Gesellschaftsteuer, da eine Vorschreibung noch nicht eingelangt war, mit der im vorigen Jahr gezahlten Summe von K 127 Mill. eingesetzt. Der Koeffizient der Ausgaben einschließlich der besonderen zu den Betriebseinnahmen stellt sich demnach auf 67.24 gegen 72.7 und 71 pCt. in den beiden Vorjahren. Der Reinertrag der Hauptbahnen ist um 13.67 auf 56.10 Mill. K gestiegen (1913 K 42.48 Mill.).

Die Lokal- und Pachtbahnen haben unwesentlich günstigeres Ergebnis erbracht als im Vorjahr aus den gleichen Gründen wie die Hauptbahnen. Ihr Betriebsabgang ist um K 0.85 auf 0.41 Mill. zurückgegangen. Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg erzielte einen Überschuß von K 225 000 (— 18 000). Die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl von K 60 000 (+ 15 000). Die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben ein Defizit von K 1000 (— K 15 000), sodaß die Lokalbahn mit einem Überschuß von K 285 000 (+ 108 000) schließt. Von den Pachtbahnen hat Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt einen Überschuß von K 405 000 (+ 473 000) ergeben. Leoben Vordernberg schließt mit einem Defizit von K 63 000 (— 61 000). Graz-Köflach von K 677 000 (— 142 000). Radkersburg-Luttenberg von K 90 000 (— 20 000) und Barcs-Pakratz von K 340 000 (— 44 000). Der Betrieb der Pachtbahnen läßt also ein Defizit von K 780 000 (— 740 000). Wesentlich gehoben hat sich auch das Ergebnis der Industriebetriebe der Südbahn, insbesondere das Grazer Walzwerk und die Wiener Fabrik für Sicherheitsanlagen waren für Bahn und Militärbedarf bis aufs äußerste beschäftigt, aber auch das Ergebnis der Hotelanlagen am Semmering hat sich durch den sehr starken Besuch trotz gesteigerter Ausgaben erheblich verbessert. Die Industrien erbrachten K 1.17 (+ 0.58) Mill. gegen K 1.26 Mill. im Jahre 1913.

Unter den Erträgen war im vorigen Jahr noch ein Aktivsaldo der Zinsen und Abrechnungen von K 582 000, während heuer ein sehr bedeutender Passivsaldo sich ergibt, von dem weiter unten gesprochen werden wird. Die Summe der Erträge beträgt demnach K 56.86 (+ 15.11) Mill. gegen K 48.81 Mill. im Jahr 1913.

In den Lasten ist das Erfordernis der Anleihezinsen und Wertabschreibungen um K. 1.07 Mill. auf K. 68.43 Mill. zurückgegangen. Die Zinsen sind nur um den Wegfall durch die fortschreitende Tilgung der 5prozentigen Obligationen und durch die Einstellung der Verzinsung der in der Spezialreserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen erliegenden F. 4.8 Mill. 3proz. Prioritäten vermindert, welche nach dem neuen Sanierungsübereinkommen vermindert werden sollen. Die Postrücklässe aus der Einschränkung der Obligationentilgung i. V. K. 6.75 Mill. entfällt. Auf rund K. 7½ Mill. beläuft sich demnach die durch das neue Übereinkommen bewirkte Ermäßigung der Tilgungslasten der Südbahn. Der Dienst der Prioritäten ist nach der gesetzlichen Relation der Francs und Mark eingestellt, unbekümmert um das Disagio der Währung und unbekümmert darum, ob die Zahlung tatsächlich geleistet worden ist oder nicht. Das gezahlte Aufgeld ist in der Post Zinssaldo verrechnet. Der Obligationendienst ergibt demnach eine Verminderung der Ausgaben um K. 7.82 auf K. 68.43 Mill. Davon gehen die Beträge der österreichischen, ungarischen und italienischen Annuität in unveränderter Höhe von K. 30.25 Millionen ab. Die Annuität der italien-