

## \* Oesterreichische Südbahn.

W Wien, 23. Mai.

Nach dem Geschäftsbericht der Südbahn wurden im Jahr 1915 25.38 (— 5.72) Mill. Zivilpersonen, 41 000 (— 5600) t Gepäck befördert. Das sonst im Betriebsbericht enthaltene Kapitel über den Militärpersonenverkehr ist ausgefallen. An Eilgütern wurden 238 806 (+ 15 821), an Frachtgütern 12 256 926 (+ 993 607) t befördert. Der mittlere Tonnendurchlauf ging von 161.88 auf 157.50 km zurück, die Durchschnittseinnahme pro Tonne und Kilometer stieg von 5.17 auf 5.73 Heller. Im Triester Verkehr wurden 214 626 (— 869 805) t aufgegeben und 388 889 (— 281 049) abgegeben, im Verkehr mit Fiume 138 896 (— 8921) t aufgegeben und 155 642 (— 121 969) t abgegeben. Die geleisteten Nutzkilometer (Lokomotivkilometer) gingen um 0.67 auf 25.47 Mill. zurück, die Wagenachskilometer stiegen um 88.48 auf 1173.48 Mill., die zurückgelegten Personenkilometer stiegen um 510.49 auf 2017.48 Mill., die Gütertonnenkilometer um 100.65 auf 2232.03 Mill. Ueber die Betriebs-einnahmen wurde schon berichtet. Es entfallen davon K. 139.35 (+ 10.97) Mill. auf das österreichische und K. 31.94 (+ 4.81) Mill. auf das ungarische Netz. Die Ausgaben für Wagenmiete betragen K. 1.52 (— 0.71) Mill., von den Betriebsausgaben entfallen K. 83.89 (+ 4.30) Mill. auf das österreichische und K. 16.40 (+ 0.97) Mill. auf das ungarische Netz. Sie betragen für die allgemeine Verwaltung K. 4.44 (+ 0.37) Mill., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung K. 14.08 (— 2.62) Mill., Darunter Erhaltung des Unterbaues K. 0.85 (— 0.90) Mill., Oberbau K. 3.68 (— 1.90) Mill., Hochbau K. 1.00 (— 0.84) Mill. Daß diese Ersparnisse zu erhöhten Mehrausgaben nach Beendigung des Krieges führen werden, wurde schon berichtet. Die Ausgaben des kommerziellen und Verkehrsdienstes betragen K. 41.01 (+ 2.11) Mill., Zugförderungs- und Werkstattdienst K. 100.29 (+ 5.77) Mill., darunter Brennmaterial K. 15.15 (+ 2.52) Mill., und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel K. 40.75 (+ 5.47) Mill. Die besonderen Ausgaben betragen K. 14.89 (— 3.16) Mill. und zwar K. 12.44 (— 3.39) Mill. für das österreichische und K. 2.45 (+ 0.18) Mill. für das ungarische Netz. Vom Reinertrag der Hauptbahnen per K. 56.10 Mill. entfallen K. 43.01 (+ 10.02) Mill. auf das österreichische und K. 18.09 (+ 3.65) Mill. auf das ungarische Netz.

In der Bilanz sind, wie bereits telegraphisch berichtet, die Änderungen nach dem Sanierungsübereinkommen bereits durchgeführt. Im wesentlichen bestehen sie darin, daß die Aktien von Fr. 500 auf Fr. 200 und die 3proz. Obligationen von Fr. 500 auf Fr. 325 herabgesetzt sind. Danach ist das Gesellschaftskapital eingestellt (nach der gesetzlichen Relation in Kronen) an Aktien von K. 357.09 Mill. auf K. 128.68 Mill. und die 3proz. Obligationen von K. 1801.66 auf K. 1171.08 Mill.; abzüglich der für 1915 zu tilgenden und vorläufig noch unter Verlosungsrückständen verbuchten 3proz. Obligationen per K. 9.39 Mill. bleiben K. 1161.69 Mill. Dazu kommen K. 102.90 (— 0.88) Mill. 3proz. Obligationen, K. 44.01 (unverändert) 4proz. Obligationen Serie E und K. 91.95 (unverändert) 4proz. Obligationen Serie W. Unter den Passiven erscheint ferner unverändert der Beitrag der Staatsverwaltung für den Bau der Linie St. Peter-Fiume und Villach-Franzensteine mit K. 26 Mill. Von den verschiedenen Ausgleichsposten der aus Betriebsüberschüssen und Obligationenrückflüssen bestrittenen Investitionen und Kaufschillingszahlungen sind folgende, die sich auf das Bahnnetz beziehen, in den Passiven geblieben: Aus den Betriebsvorträgen der Jahre 1888—1896 in Investitionen veranlagt K. 24.44 Mill., aus dem Betriebsüberschuß 1896 als Kaufschillingsabzahlung veranlagt K. 1.10 Mill., Reserve zur Deckung der 3proz. Obligationen in Investitionen veranlagt K. 5.67 Mill. und Rücklagen aus den Betriebsergebnissen der Jahre 1897 bis 1914 in Investitionen und Kaufschillingszahlungen veranlagt K. 126.18 Mill. Der letztgenannte Posten hat sich ergeben aus der Zusammenziehung von vier Passivposten mit zusammen K. 161.90 Mill., wogegen die drei in der Vorjahrsbilanz unter den Aktivposten verbuchten Ausgleichsposten für Verlustvorträge und Gebarungsabgänge von zusammen K. 31.43 Mill. verrechnet wurden und die als nötig erkannten erhöhten Wertabschreibungen vom österreichischen Bahnnetz pro 1915 mit K. 4.38 Mill. abgezogen wurden. (Dieser Posten stellt also eine außerordentliche Abschreibung zu Lasten der Gewinnrechnung pro 1915 dar.) Ferner sind zwei Passivposten: gestundete Tilgung der 3- und 4proz. Obligationen pro 1908, bezw. 1910 bis 1914 mit zusammen K. 43.70 Mill. eliminiert, denen bisher entsprechende Ordnungskonten unter den Debitoren auf der Aktivseite gegenüberstanden.

Diesen in den Bahnanlagen investierten Beträgen stehen unter den Aktiven gegenüber der Buchwert des österreichischen Netzes mit K. 770.09 Mill. (bisher 1194.23) Davon entfallen K. 650.09 (658.92) Mill. auf Baukosten, K. 164.75 (164.31) Mill. auf Betriebsmaterial und K. 16.30 (16.87) Mill. auf Materialvorräte. Dazu Wasserleitung Auresina und Kapitalwert des abgetretenen Anteils der Wiener Verbindungsbahn K. 2.51 (4.20) Mill., macht zusammen K. 833.65 Mill., wovon die Wertabschreibungen bis Ende 1914 mit K. 50.42 und pro 1915 mit K. 13.15 Mill. abgehen, sodaß K. 770.09 Mill. wie oben verbleiben. Der Unterschied gegen die frühere Bewertung von K. 1194.23 Mill. liegt hauptsächlich in dem Wegfall des Unterschiedes zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlöse von K. 528.87 Mill., gekürzt um die Abschreibungen von K. 118.53 Mill., also K. 410.33 Mill. Das Anlagekapital der Lokalbahnen erscheint einschließlich K. 0.46 Mill.

Geldbeschaffungskosten und nach Abzug von K. 0.17 Mill. Abschreibungen mit K. 5.67 (unverändert) Mill. Das ungarische Netz steht mit K. 137.80 (137.81) Mill. zu Buch, dazu Betriebsmaterial K. 29.34 (29.07), Materialvorräte K. 3.73 (3.10) Mill., zusammen K. 170.89 Mill. abzüglich Wertabschreibungen bis Ende 1914 K. 12.96 Mill. und pro 1915 K. 2.27 Mill., zusammen K. 155.23 Mill., sodaß ein Nettobuchwert der ungarischen Linien von K. 155.65 Mill. verbleibt. Auch hier liegt der Unterschied gegenüber der früheren Bewertung von K. 242.85 Mill. in dem Wegfall des Verlustes bei der Kapitalbeschaffung von K. 112.69 Mill., abzüglich der Abschreibungen per K. 26.67 Mill., also K. 86.02 Mill. Der Buchwert der italienischen Annuitäten ist mit K. 585.54 Mill., aufgenommen Bisher erschien er mit K. 667.34 Mill. dazu Abzahlungen auf den Kaufschillingsrest per K. 4.26 Mill. und Anteil an dem Kapitalbeschaffungsverlust per K. 562.26 Mill. gekürzt um die Abschreibungen per K. 132.20 Mill., also K. 430.06 Mill., sodaß die italienische Annuität bisher mit K. 1101.67 Mill. zu Buch stand. Der Unterschied zwischen Nennwert und Erlös des Anlagekapitals erscheint in der diesjährigen Bilanz in einem einzigen Posten von K. 192.31 Mill. gegen bisher zusammen für die drei Netze und die Lokalbahnen K. 926.88 Mill. Die Hauptbahnen und Lokalbahnen einschließlich Kapitalbeschaffungsverlust stehen demnach nunmehr mit K. 1709.26 Mill. gegen K. 2544.42 Mill. bisher zu Buch. Dazu kommt der gesellschaftliche Privatbesitz und zwar Walzwerk in Graz K. 0.82 (— 0.25) Mill., Materialvorräte K. 0.83 (— 1.20) Mill., zusammen K. 1.65 (— 1.55) Mill., Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien Anlagekosten K. 0.48 (— 0.10) Mill., Materialvorräte K. 1.01 (0.11) Mill., zusammen K. 1.49 (— 0.21) Mill., Anlagen auf dem Semmering K. 5.78 (plus 0.01) Mill., Arbeiterhäuser und sonstiger Besitz K. 3.06 (plus 0.05) Mill. Ferner erscheint unter den Aktiven der Gegenposten gegen den Beitrag der Staatsverwaltung zu den Baukosten der Tiroler Linien als Anteil der Staatsverwaltung an der 5proz. Anleihe mit K. 25.75 Mill. An liquiden Aktiven sind ausgewiesene Kontokorrentsald und Kassen 85.17 gegen 62.46 Mill., Effekten K. 0.57 Mill., Kautionen (durchlaufender Posten) K. 4.47 Mill., Debitoren K. 42.57 (54.22) Mill. In den Debitoren ist die Forderung an die italienische Regierung für die nicht gezahlte Annuität per K. 23.16 Mill. pro 1915 verbucht. Daß der Posten trotzdem eine Abnahme erfahren hat, ist darauf zurückzuführen, daß der früher erwähnte Bewertungsposten von K. 43.70 Mill. (gestundete Tilgungen) weggefallen ist. Die Steigerung der Kontokorrentsald ist offenbar auf Bankguthaben zurückzuführen, die sich infolge des den Rückstand der italienischen Annuitäten weit aus übersteigenden Rückstands an Kuponszahlungen in Feudland (1½ Jahre) angesammelt haben. Schließlich erscheint in den Aktiven noch ein Posten: „aus der Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen“ mit K. 3.04 Mill. (unverändert), das sind die für diese Reserve angeschafften 3proz. Prioritäten, welche späterhin übereinkommensgemäß vernichtet werden sollen.

In die Passiven sind die Zins- und Tilgungsrückstände mit K. 90.71 gegen 45.08 Mill. aufgenommen. Sie setzen sich zusammen aus unbehobenen Obligationenkupons K. 54.51 (18.43) Mill., fälligen Zinsen auf die Obligationen mit Schluß 1915 K. 24.75 (— 0.08) Mill., unbehobenen verlostten Aktien und Obligationen K. 1.20 (— 0.20) Mill.,

nach dem 1. Januar 1916 durchzuführenden Obligationentilgung, das sind die nach dem neuen Tilgungsplan vorzunehmenden Tilgungen pro 1915, 10.25 Mill., wovon nur die auf die 3proz. Obligationen entfallende Tilgung wirklich vorgenommen werden konnte. Die Kreditoren sind von K. 28.71 Mill. auf K. 42.27 Mill. gestiegen. Die Steigerung erklärt sich durch Aufnahme der Kaufschillingsrestschuld an den Österr. Staat samt Zinsen mit K. 28.98 Mill. Der statutenmäßige Reservefonds beträgt unverändert K. 4.90 Mill. Dazu kommt die schon in der Vorjahrsbilanz ausgewiesene Kriegsverlustreserve pro 1914 von K. 5.5 Mill. und die zur Nachholung der Bahnerhaltungskosten pro 1915 geschaffene außerordentliche Reserve per K. 5.6 Mill. und die neuerliche Kriegsverlustreserve per K. 6.00 Mill. Es verbleibt ein Ertragsüberschuß von K. 294 953, der dem nach dem neuen Sanierungsübereinkommen zu bildenden Ausgleichsfonds zuzuweisen ist, dem auch etwaige aus der Kriegsverlustreserve freibleibenden Beträge zuzuführen sein werden. Der Fahrpark besteht aus 1063 (plus 2) Lokomotiven, 991 (plus 4) Tender, 2842 (plus 11) Personen-, 623 (— 7) Kondukturwagen, 17 326 (— 75) Güterwagen, 404 (plus 82) Schotterwagen usw.