

27. IV. 1917

83

### Südbahn.

#### Rechnungsabschluss für 1916.

Die Südbahngesellschaft veröffentlicht ihre Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1916, die mit einem Gebirgsabgang von R. 5.897.442 abschließt. Das Jahr 1915 hatte einen Gebirgsüberschuß von R. 294.953 gebracht. Es ergibt sich also für das Berichtsjahr rechnungsmäßig eine Verschlechterung um R. 6.192.395. Das Ergebnis des Jahres 1915 war jedoch mit der Rückstellung von 5.6 Millionen Kronen für außerordentliche Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln sowie von 6 Millionen Kronen Kriegsverlustreserve belastet, während im Jahre 1916 derartige Rückstellungen nicht vorgenommen wurden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Ergebnisse:

Erträge: Betriebseinnahmen R. 193.743.040 (+ 22.455.526), ab: Betriebsausgaben 139.098.174 (+ 39.704.222), besondere Ausgaben, und zwar: Gebührenäquivalent, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw. 10.740.663 (+ 2.110.180), österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb 5.068.544 (+ 72.666), ungarische Gesellschaftsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb 1.282.872 (+ 14.788). Daher Reinertrag der Hauptbahnen R. 36.657.787 (- 10.446.231) unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen, einschließlich der Anteile für den verkauften ein Sechstel Anteil an der Wiener Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von 898.599 (+ 390.233), verbleiben 35.854.188 (- 19.836.564), hierzu: Erträge des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering 1.336.633 (+ 168.527), Summe der Erträge 37.190.821 (- 19.678.037).

Lasten: Erfordernis für die Verzinsung der Anleihen und Beitragsrückstellungen R. 68.837.710 (+ 408.213), ab: Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5proz. Anleihen 1.524.095 (unverändert), Annuität der ungarischen Regierung 571.429 (unverändert), Annuität der italienischen Regierung 28.158.163 (unverändert), verbleiben 38.584.023 (+ 403.213), Rote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen 1.802.582 (+ 31.523), den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungskosten 769.874 (+ 95.425), Bezüge des Verwaltungsrates 117.600 (unverändert), Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen, usw. 1.814.244 (- 2.410.802), außerordentliche, durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln 0 (- 5.000.000), Kriegsverlustreserve 0 (- 6.000.000) Summe der Lasten 43.083.323 (- 18.480.641), Gebirgsabgang R. 5.897.442 (+ 6.192.396).

Die Südbahn ist im Berichtsjahre in weit höherem Maße Kriegsinstrument geworden, als sie es schon im Vorjahr gewesen ist. In den ersten fünf Monaten des Jahres 1915, vor dem Eintritt Italiens in den Weltkrieg, hatte die Südbahn sehr große Transporte von Zivilgütern auf ihren Linien, namentlich von den beiden Seehäfen, zu bewältigen. Das Berichtsjahr stand dagegen ganz im Zeichen des Krieges. Der Rechnungsabschluss ist infolgedessen ein nach jeder Richtung hin abnormaler. Ein Vergleich der Geschäftsergebnisse mit denen des vorangegangenen Jahres oder gar des letzten Friedensjahres würde nur zu irrigen Schlüssen führen. Die ungewöhnlichen Verhältnisse und die vollständige Ungewißheit über die Gestaltung selbst der allernächsten Zukunft machen auch einen Rückschluß auf die Entwicklung der Bahn ganz unmöglich. Trotz aller widerwertigen Umstände hat jedoch die Südbahn im Jahre 1916 aufs neue ihre ungewöhnliche Lebenskraft bewiesen, indem sie ihre Betriebsleistung um mehr als 27 Prozent gesteigert hat. Dieser Rekord konnte nur unter Anspannung aller Kräfte des Personals, das unter den schwierigsten Verhältnissen Erstaunliches geleistet hat, und mit voller Ausnützung aller Anlagen und des rollenden Materials erzielt werden.

Die geschäftlichen Ergebnisse sind dadurch ungünstig beeinflusst worden, daß für die Entwicklung des Verkehrs nicht die wirtschaftlichen Bedürfnisse, sondern vielfach die Wünsche und Bedürfnisse der militärischen Faktoren maßgebend waren. Dies war nach beiden Richtungen hin von unangünstigen Folgen begleitet; zunächst in der Richtung, daß die Einnahmen im Verhältnis zum Verkehr sich um so ungünstiger gestalten, je größer der Militärverkehr war, da dieser bekanntlich zu ermäßigten Sätzen geleistet wird. In anderer Richtung wurden aber auch die Ausgaben ungünstig beeinflusst. Die Kalkulation der Ausgaben, die in normalen Zeiten auf einem möglichst gleichmäßigen Verkehr aufgebaut ist, wird naturgemäß umgeworfen, wenn der Militärverkehr eine Hauptrolle spielt. Man muß in diesem Falle auf ein Maximum der Leistungsfähigkeit vorbereitet sein, die manchmal nur von kurzer Dauer ist oder überhaupt nicht eintritt. Der Militärverkehr hat aber noch eine unangenehme Folge. Er geht zumeist nur in eine Richtung und verursacht daher eine unverhältnismäßige Steigerung der Betriebskosten. Ständen somit die Einnahmen zu den Leistungen in einem ungünstigen Verhältnis, so wurden die finanziellen Ergebnisse noch wesentlich durch die ungeheure Steigerung der Betriebskosten beeinflusst. Das Erfordernis für Kohle allein hat sich verdoppelt und ist von 15 auf 30 Millionen Kronen gestiegen. Alle anderen Betriebsmaterialien, wie Holz, Öle, Legierungen, sind nicht nur im Preise um mehrere 100 Prozent gestiegen, sondern wiesen eine Qualitätsverschlechterung auf, die nur zum Teil durch einen Mehrverbrauch ausgeglichen werden konnte. Die Preissteigerung aller Lebensmittel und notwendigen Bedarfsgegenstände machte sich weiter indirekt in einer Zunahme der Personalauslagen geltend. Die Zahl der von der Südbahn beschäftigten An-

gestellten und Arbeiter beträgt 45.000. Die geringste Aufbesserung erfordert daher sehr bedeutende Beträge.

Die Betriebseinnahmen, die im Jahre 1915 gegenüber dem ersten Kriegsjahr 1914 eine Steigerung um rund 15.8 Millionen Kronen erfahren hatten, zeigten im Berichtsjahre eine weitere Zunahme um rund 22.5 Millionen Kronen oder rund 13 Prozent, die wieder fast ausschließlich aus Militärtransporten stammt. Der Zivilpersonenverkehr hat sich über den Tiefstand des Jahres 1915 nur unwesentlich gehoben. Auch in den Einnahmen des Zivilgüterverkehrs ist keine erhebliche Veränderung eingetreten. Der Steigerung der Betriebseinnahmen um rund 22 1/2 Millionen steht eine Steigerung der Betriebsausgaben um fast 39 1/4 Millionen gegenüber. Dabei muß noch bedacht werden, daß auch im Berichtsjahre die Erhaltungsarbeiten, wiewohl sie einen weit größeren Kostenaufwand erforderten als in den beiden vorangegangenen Jahren, noch wesentlich hinter dem normalen Ausmaß zurückgeblieben sind. Von der Steigerung der Betriebsausgaben entfallen etwa drei Siebtel auf die Steigerung der Personalkosten und rund vier Siebtel auf die Zunahme der sachlichen Auslagen. Die Steigerung der Personalkosten ist durch die bedeutend erhöhte Betriebsleistung, sodann — abgesehen von der automatischen Fortwirkung bereits in früheren Jahren getroffener Verfügungen — durch weitere nach dem Vorgange der Staatseisenbahnbewirtschaftungen zugunsten des von der Leuerung hart betroffenen Personals vorgenommene Maßnahmen verursacht worden.

Die besonderen Ausgaben, die der Hauptsache nach den Aufwand für Wohlfahrts-einrichtungen und Steuern darstellen, sind im Berichtsjahre um rund 2.2 Millionen Kronen gestiegen. Die Zunahme entfällt fast ausschließlich auf die Wohlfahrtsauslagen, und zwar größtenteils auf besondere Maßnahmen zur Erleichterung der Lebensführung des Personals. Das Erfordernis für die Pensionsfonds ist im normalen Ausmaß gewachsen. Das erhebliche Mehrerfordernis für die Unfallversicherungsanstalt erklärt sich im wesentlichen aus der infolge der erhöhten Personalbezüge erheblich gestiegenen Lohnsumme, auf der die Beitragsleistung an die genannte Anstalt beruht, sowie aus dem Umstand, daß dem Berichtsjahre 1915 eine Entlastung aus der nachträglichen Abrechnung pro 1914 in der Höhe von R. 700.000 zufließen gekommen war. Die österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb wurde, da die Vorschreibung für das Steuerjahr 1916 noch nicht eingelangt ist, in jenem Ausmaß entrichtet, das im Gesetz für die Fälle verspätet einlangender Steuer-vorschreibungen vorgeesehen ist, und somit auch in dieser Höhe in Rechnung gestellt. Der gleiche Vorrang wurde bei der ungarischen Gesellschaftsteuer eingehalten, wofür auch die Vorschreibung für das Steuerjahr 1915 noch anharrt. Die Änderungen, die eventuell die Steuer-vorschreibung bezüglich dieser Ziffern bringen wird, werden erst in unserer nächst-jährigen Gewinn- und Verlustrechnung wirken.

Die Ergebnisse im Betrieb der Lokalbahnen, namentlich aber der Pachtbahnen, haben sich im allgemeinen aus den gleichen Ursachen, die für den Rückgang des Ertrages der Hauptbahn entscheidend waren, ungünstiger gestaltet, und zwar haben weniger erbracht als im Vorjahre die Linien Wien-Pottendorf R. 142.000, Graz-Köflach R. 143.000, Leoben-Borderberg R. 85.000, Radkersburg-Luttendorf R. 7000, Barcs-Pastraz R. 3000, die Lokalbahnen R. 7000. Unter den gesellschaftlichen Industrien zeigen das Grazer Walzwerk ein Mehrerträgnis von R. 74.000 und die Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien ein solches von R. 64.000, während der Geschäftsgang der Hotelanlagen auf dem Semmering bereits merklich durch die Einschränkungen des Reiseverkehrs beeinflusst, erlitten und ein um R. 55.000 geringeres Erträgnis lieferte.

Das Erfordernis für den Anleihen dient ist im Sinne des Sanierungsübereinkommens ermittelt und gleich wie im Vorjahr zur geschäftlichen Relation eingestellt. Die als Bedienungsdienst dienenden italienischen Annuitätsraten, die auch im Jahre 1916 unberichtigt geblieben sind, wurden gleichfalls zur geschäftlichen Relation in die Jahresrechnung aufgenommen. Die Zinsen und Tilgungsrückstände belaufen sich nunmehr auf 139 Millionen Kronen, denen die nicht gezahlten italienischen Annuitäten gegenüberstehen. Der durch die konzeptionsmäßigen Zinsen für die noch unberichtigte Restzahlung auf den Ablösungsbetrag für die ehemaligen lombardisch-venezianischen Staatseisenbahnen belastete Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen z. bildet auch im Berichtsjahre eine Passivpost. Doch erscheint die Verlustziffer — wenn auch die Gebirgsabgang des Jahres 1916 einen höheren Agiraufwand ergab — niedriger als im Vorjahr, weil andererseits die Zinseinnahmen aus der gesellschaftlichen Selbstwirtschaft im Zusammenhang mit dem Anwachsen der Zahlungsrückstände des Obligationendienstes höher waren und überdies unter den Ausgaben die Kosten der Sanierungsaktion, die das Konto im Vorjahr belastet hatten, diesmal nur mit einem geringen Restbetrag eingestellt sind.

Zur Deckung des aus der Gewinn- und Verlustrechnung sich ergebenden Gebirgsabganges ist zunächst übereinkommensgemäß der Ausgleichsfonds pro R. 294.953 heranzuziehen, während der restliche Gehbetrag pro R. 5.602.489 auf neue Rechnung vorzutragen sein wird. Der Aufwand für Inventionen, die seit Kriegsausbruch auf den unabwieslichen Bedarf eingeschränkt wurden, belief sich im Jahre 1916 auf rund 2 Millionen Kronen. Da die nach dem Übereinkommen zur Deckung des Inventionbedarfs ab 1. Januar 1915 vorgehene 4 1/2proz. Anleihe noch nicht begeben werden konnte, wurde der erwähnte Aufwand vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten.