Südbahn.

Geschäftsbericht pro 1916.

Die Südbahn versendete gestern den Geschäftsbericht über das für das Unternehmen mit einem Verluste schließende Betriebsjahr 1916. Der Bericht charakterisiert die großen Ansprüche, welche an die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gestellt wurden. Die Zahl der auf dem Gesamtnetze geleisteten Bruttotonnenkilometer ist gegenüber dem Jahre 1915 um nicht weniger als 27½ Prozent gewachsen. Es sei klar, daß solche bedeutende Mehrleistungen des Betriebes bereits an sich eine erhebliche Steigerung der Betriebskosten erfordern mußten. Das ungewöhnliche Ausmaß dieser Steigerung, die bedenkliche Tatsache, daß das Anwachsen der Betriebskosten die Zunahme der Betriebsleistungen ganz unverhältnismäßig überragt — die Betriebskostensteigerung stellt sich im Jahre 1916 gegenüber 1915 auf nahezu 40 Prozent — war neben dem Umstand, daß die der Eigenart des Kriegsverkehres entspringenden fortwährenden Schwankungen die Wahrung der Betriebsökonomie vielfach unmöglich machen, durch das beklemmende Fortschreiten der allgemeinen Teuerung bedingt. Die Betriebsausgaben sind vom Jahre 1915 auf 1916 um rund 39¾ Millionen Kronen oder 39·6 Prozent gestiegen, während die Betriebseinnahmen nur um rund 22½ Millionen Kronen oder 13·1 Prozent zugenommen haben. Die in der Betriebsrechnung zum Ausdruck gelangende äußerst ungünstige Gestaltung des Verhältnisses der Kosten, Leistungen und Einnahmen bilde, wie nicht erst besonders betont zu werden braucht, eine unvermeidliche Folge des Kriegszustandes, und man dürfe wohl annehmen, daß bei Wiederkehr normaler Zustände auch in dieser Richtung eine durchgreifende Wendung zum Besseren eintreten werde.

Die neuen Tarife.

Im Geschäftsberichte werden nun im Anschluß hieran die bekannten Maßnahmen auf tarifarischem Gebiete besprochen und zunächst erwähnt, daß sich für den Privatpersonenverkehr auf beiden Netzen im allgemeinen eine mäßige Erhöhung des bisherigen Personentarifbarems ergebe. Bei dem geringen Umfange, den der Zivilpersonenverkehr gegenwärtig besitzt, könne aber diese Erhöhung auf die Ertragsrechnung dermalen kaum einen fühlbaren Einfluß üben. Nach Rückkehr normaler Verkehrsverhältnisse dürfe man allerdings aus diesem Titel auf eine entsprechende Steigerung der Einnahmen rechnen.

Für den Militärpersonenverkehr und ebenso auch für den Militärgüterverkehr wurde gleichfalls mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 in beiden Staaten der Monarchie ein einheitlicher dreißigprozentiger Zuschlag zu den bisherigen Tarifen eingeführt. Für das österreichische Netz ergibt sich im Militärpersonenverkehr infolge der gleichzeitigen Einführung der in diesem Zuschlag bereits inbegriffenen Fahrkartensteuer von 20/120 der die Fahrkartensteuer bereits enthaltenden Beförderungspreise = 21¾ Prozent der bisherigen Tarifsätze noch eine Erhöhung der bisherigen Tarifsätze um 8⅓ Prozent. Im Militärgüterverkehr ergibt sich infolge der gleichzeitigen Einführung der in diesem Zuschlag bereits inbegriffenen Frachtsteuer von 15/115 der die Steuer bereits enthaltenden erhöhten Beförderungspreise = rund 17 Prozent der bisherigen Tarifsätze noch eine Erhöhung der bisherigen Tarifsätze von rund 13 Prozent. Für das ungarische Netz sieht die weitere Regelung sowohl bezüglich des Militärpersonen- als auch des Militärgüterverkehres noch aus.

Besondere Schwierigkeiten bot die Neuregelung der Beförderungspreise für den Zivilgüterverkehr, zumal die beiden Regierungen bei diesem Anlaß im Hinblick auf die außerordentlich gesteigerten staatsfinanziellen Bedürfnisse diesen Verkehr einer ausgiebigen Besteuerung unterziehen wollten, wodurch die Möglichkeit einer ausreichenden Erhöhung der Bahneinnahmen aus diesem Titel vorweg empfindlich eingeschränkt wurde. Abgesehen davon, mußte — wollte man in absehbarer Zeit zu einem praktischen Ergebnis gelangen — von einer organischen Tarifreform vorläufig abgesehen und zunächst nur eine provisorische Vorsorge gleichfalls im Wege der Einführung eines perzentuellen Zuschlages zu den bisherigen Tarifen ins Auge gefaßt werden. Von diesen Gesichtspunkten geleitet, haben sich die Regierungen endlich zu folgenden Maßnahmen für den Zivilgüterverkehr entschlossen, welche mit 1. Februar 1917 in Wirksamkeit getreten sind, und zwar die österreichische Regierung zur Einführung einer neuen Frachtsteuer und eines Kriegszuschlages von zusammen höchstens 30 Prozent der bisherigen Tarife, die ungarische Regierung aber — unter unveränderter Beibehaltung der bisherigen Transportsteuer — zur Einführung einer neuen Eisenbahnkriegssteuer von höchstens 30 Prozent. Die österreichische Frachtsteuer und eine dem Ausmaß dieser Steuer ungefähr gleichkommende Quote der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn sollte unter allen Umständen für Steuerzwecke gebunden sein. Die weitere Verfügung über den Kriegszuschlag in Oesterreich, beziehungsweise über den nicht für Steuerzwecke gebundenen Teil der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn, sollte den beiden Regierungen vorbehalten bleiben. Bei dieser Art der Regelung war es also dem freien Ermessen der Regierungen anheimgestellt, ob und eventuell unter welchen Einschränkungen die Ergebnisse des Kriegszuschlages, beziehungsweise des nicht für Steuerzwecke gebundenen Teiles der Eisenbahnkriegssteuer, den noch im Privatbetrieb stehenden Bahnen je nach ihren finanziellen Bedürfnissen zugewendet werden sollen.

Bei dieser Lösung ergab sich für die Gesellschaft noch eine weitere Schwierigkeit. Da die Zivilgütertarife zum größten Teil höher waren als jene der österreichischen Staatsbahnen, nahmen die beiden Regierungen Anstand, auch bei diesen Sätzen eine Erhöhung im vollen Höchstausmaß von 30 Prozent zuzugestehen. Vielmehr wollten sie ursprünglich nur eine Erhöhung dieser Sätze auf das Ausmaß der neuen Beförderungspreise der österreichischen Staatsbahnen bewilligen, was eine Erhöhung der bisherigen Sätze um nur 21½ Prozent bedeutet hätte. Nach längeren Verhandlungen fanden sich jedoch die Regierungen schließlich bereit, bei diesen Transporten bis auf weiteres eine Erhöhung der Beförderungspreise um 25 Prozent zu genehmigen. Soweit die gesellschaftlichen Tarife nicht höher waren als jene der österreichischen Staatsbahnen, wurden die Beförderungspreise um das volle Höchstausmaß von 30 Prozent erhöht.

Von den erhöhten Beförderungspreisen ist in Oesterreich zunächst die neue Frachtsteuer in der Höhe von 15/115 zu bestreiten, welche somit bei den um 25 Prozent erhöhten Beförderungspreisen rund 16⅓ Prozent der bisherigen Tarifsätze, bei den um 30 Prozent erhöhten Beförderungspreisen rund 17 Prozent der bisherigen Tarifsätze beträgt. Der verbleibende, als Kriegszuschlag bezeichnete Rest beläuft sich demnach bei den um 25 Prozent erhöhten Beförderungspreisen auf rund 8⅓ Prozent der bisherigen Tarifsätze, bei den um 30 Prozent erhöhten Beförderungspreisen auf rund 13 Prozent der bisherigen Tarifsätze. Bezüglich des ungarischen Netzes ist in den einschlägigen gesetzlichen Verfügungen für eine analoge Regelung Vorsorge getroffen.

Hiezu wird im Berichte bemerkt: „Wir haben nun den maßgebenden Stellen wiederholt auf das eingehendste dargelegt und nachgewiesen, daß wir zur Ausgleichung der Betriebsverteuerung den für Steuerzwecke nicht gebundenen Teil des Ergebnisses aus der Erhöhung der Beförderungspreise zur Gänze durchaus benötigen, und dürfen von der Einsicht der beiden Regierungen wohl auch erwarten, daß angesichts der schweren Opfer, die der Krieg für den Betrieb unsres Unternehmens mit sich gebracht hat, unser Standpunkt volle Berücksichtigung finden und uns sohin der mehrfach erwähnte Restbetrag uneingeschränkt überlassen bleiben wird. Die darauf bezügliche Verständigung ist uns allerdings bisher noch nicht zugekommen. Im übrigen besitzen diese Maßnahmen einen ausgesprochenen provisorischen Charakter, indem sie nur „bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Jänner 1920" getroffen wurden, augenscheinlich in der Voraussicht einer zeitgerecht durchzuführenden organischen Tarifreform. Für absehbare Zeit wird demnach die Schlußfassung der Regierungen bezüglich der Beteiligung unsrer Gesellschaft an den Ergebnissen aus der Erhöhung der Beförderungspreise im Güterverkehr für die Gestaltung unsrer Betriebseinnahmen von entscheidender Bedeutung sein. Angesichts der fortschreitenden Betriebsverteuerung und der Unklarheit der künftigen Verkehrsentwicklung haben wir allerdings — solange die durch den Krieg verursachten außerordentlichen Verhältnisse fortdauern — keine Gewähr dafür, daß wir auch im Falle der ungeschmälerten Ueberlassung der Einnahmen aus dem österreichischen Kriegszuschlag, beziehungsweise aus dem nicht für Steuerzwecke gebundenen Teil der ungarischen Eisenbahnkriegssteuer, genügende Deckung für die Steigerung der Betriebsausgaben finden werden. Wir hoffen aber, daß dies der Fall sein wird."

Wiener Fremdenverkehr.

Wien, 21. Mai.

Die Börse bietet heute ein verändertes Gesicht. Das Geschäft rollt täglich in demselben gleichmäßig ruhigen Tempo ab und die Stimmung bewahrt ihren festen Grundton mit einer im Wettbewerb kaum je dagewesenen Stetigkeit. All dies gestattet einen Rückschluß auf die unentwegte Zuversicht der Kundschaft in finanziellen Kreisen, welche ihre Dispositionen auf einen glücklichen Ausgang des Weltkrieges auf den Wert der Wertpapiere übertragen. Auch der Fremdenverkehr [illegible]