

Noues, Wien

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Geschäftsbericht pro 1916.

Die Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat, wie bereits gemeldet, auf Grund des Rechnungsabchlusses pro 1916, welcher ein Reinertragnis von 10'86 Millionen Kronen ergibt, beschlossen, der am 30. d. stattfindenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 70 K. pro Aktie (gegen 56 K. im Vorjahre) vorzuschlagen. Der nunmehr vorliegende ausführliche Geschäftsbericht für das verflossene Jahr gedenkt zunächst der furchtbaren Schiffslatastrophe, die sich am 11. April d. J. durch Kollision des Personendampfers „Brinji“ ereignet hat und die 145 Personen das Leben kostete, ferner der Widmung eines Betrages von 300,000 K. zu sozialpolitischen Zwecken anlässlich des Ablebens Kaiser Franz Josefs und des Regierungsantrittes des neuen Monarchen. Was die geschäftliche Tätigkeit der Gesellschaft im dritten Kriegsjahre betrifft, so wird konstatiert, daß dieselbe durch die kriegerischen Ereignisse nach wie vor aufs schwerste beeinträchtigt wurde. Seit Kriegsbeginn haben von den Angestellten bereits 22 den Tod für das Vaterland gefunden. Weiter wird mitgeteilt, daß die Gesellschaft und der Pensionsfonds der Angestellten sich an der Emission der vierten und fünften österreichischen und ungarischen Kriegsanleihen mit 10,000,000 K. beteiligt hat. Hierdurch haben diese Zeichnungen auf sämtliche bisherigen österreichischen und ungarischen Kriegsanleihen den Gesamtbetrag von 20,100,000 K. erreicht. Die Betätigung auf humanitären Gebieten durch freiwillige Beistellung von Sanitätsschiffen, Veranlassung von Sonderfahrten zu wohltätigen Zwecken usw. sowie durch Beteiligung an öffentlichen Wohlfahrtsaktionen werden in umfangreichster Ausmaße fortgesetzt. Das Unternehmen hat sich insbesondere an der Aktion zur Erbauung eines Kaiserin Sita-Hospitals mit einem Betrage von 100,000 K. beteiligt. Die im vorjährigen Berichte erwähnten Verfügungen über die Gebührenbehandlung der seit Kriegsbeginn im Felde befindlichen Angestellten blieben auch im Berichtsjahre in Geltung. Neueinrückende werden im Sinne der Dienstordnung behandelt. Den Bediensteten an den durch die kriegerischen Ereignisse am meisten betroffenen Stationen werden die seit Kriegsbeginn bewilligten Kriegszulagen auch weiterhin gewährt. In Anbetracht der sich stetig verschärfenden Teuerung wurde den Angestellten bis einschließlich 9000 K. Jahresgehalt eine fortlaufende Kriegsaushilfe bewilligt, bei deren Bemessung — wie in den früheren Fällen — die mit Kindern gesegneten Familien und die geringer besoldeten Kategorien besondere Berücksichtigung fanden. Dem weiteren Ausbau der schon bestehenden Organisation für die Versorgung des Personals mit Lebensmitteln wurde volle Aufmerksamkeit gewidmet. Im laufenden Jahre wurde in Wien in

einem hiezu eigens hergerichteten Raume eine Kriegsküche für die Angestellten errichtet, in welcher kräftige Mittagkost auch im Wege der Abgabe in die Wohnung zu sehr billigen Preisen verabreicht wird. Die Ausgaben für außerordentliche Unterstützungen an gesellschaftliche Angestellte, Kriegsaushilfen und -unterstützungen, sowie für die Versorgung des Personals mit Lebensmitteln betragen im Jahre 1916 2,358,836 K.

Ueber die Betriebsergebnisse und den Schiffahrtsverkehr führt der Bericht folgendes aus: Weitens schärfer als die vergangenen Jahre zeigt das Berichtsjahr 1916 die Zeichen des Krieges. Im ersten Halbjahr ein Donauverkehr größten Stiles, unter glänzender militärischer Leitung gewaltige Mengen an Nahrungs- und Futtermitteln den Zentralmächten zuführend, im zweiten Halbjahre die Donau wieder mitten in den Krieg geworfen, um schließlich zum glorreichen Schauplatz der Niederwerfung Rumäniens zu werden. Deutlich spiegeln die Ergebnisse dieses Betriebes dieses Bild wider. Auf der einen Seite jäh angestiegene Einnahmeziffern, auf der andern neben gleichzeitige gestiegenen Betriebskosten außerordentliche Entwertungen und Verluste an allen Betriebsmitteln, die Werften in fliegender Haft nur für die notdürftige Erhaltung und Ergänzung der Bestände arbeitend, die Förderung der Kohlenwerke aufs äußerste forciert, der gesamte Apparat bis zur letzten Möglichkeit ausgenutzt, das ist das Bild unseres Betriebes im vergangenen Jahre.

Mit den Wirtschaftsformen des Friedensbetriebes hat es kaum mehr etwas gemein. Unabsehbare Mühe und Arbeit wird es kosten, den Betrieb wieder auf diese Formen einzustellen, gewaltig wird aber auch der finanzielle Aufwand sein, den wir benötigen werden, um unsern gesamten Apparat wieder für einen rationalen und ökonomischen Betrieb instand zu setzen und auf jene Höhe technischer Vollkommenheit zu bringen, die in den bevorstehenden Friedensaufgaben des Donauverkehrs gewachsen zeigt. Dafür Vorproben zu treffen, war eine der wichtigsten Aufgaben des vorliegenden Rechnungsabchlusses.

Das Mehrertragnis im Schiffahrtsdienste ist — abgesehen davon, daß infolge günstiger Witterungsverhältnisse die Schiffahrt auch während der Wintermonate aufrechterhalten werden konnte — dem überwältigend gewaltigen, militärisch organisierten Verkehr zu danken gewesen, der nach Eroberung des serbischen Donauufers eingesetzt und sich in Verbindung mit den großen Importen aus Rumänien zu ganz außerordentlicher Höhe entwickelt hat.

Die Eisenbahn Mofacs-Fünfkirchen zeigt gegenüber dem Vorjahre ein Minderertragnis, welches auf außerordentliche Vorarbeiten für Reparaturen und Erneuerungen zurückzuführen ist, infolge deren die Steigerung der Ausgaben jene der Einnahmen überwiegt. Das Fünfkirchner Kohlenbergwerk hat bei erhöhter Produktion ein besseres Ertragnis gezeigt, das auch den inmitten der Kriegsschwierigkeiten tatkräftig fortgesetzten Investitionen zuzuschreiben ist.

Lauf General-Gewinn- und Verlustkonto beträgt der Reinertrag 10,863,193 K. gegen 5,932,193 K. im Vorjahre, ergibt also eine Zunahme um 4,930,998 K. Unter Berücksichtigung des Vortrages per 1,439,620 K. gegenüber 1,357,155 K. im Vorjahre beträgt die tatsächliche Zunahme des Reingewinnes 4,848,532 K.

Die Güteraufnahme von und nach den Stationen der für den Zivilverkehr freigegebenen Strecke Budapest-Bemun-Belgrad und der Theiß wurde infolge der milden Witterung am 20. Februar eröffnet. Der Güter- und Schleppladungsdienst zwischen Wien-Poszony-Budapest, welcher schon seit dem Jahre 1914 nicht eingestellt worden war, wurde auch im Berichtsjahre ohne Unterbrechung fortgesetzt. Am 27. März wurde auf Grund einer Vereinbarung mit der Heeresverwaltung die Güteraufnahme an den wichtigsten österreichischen und ungarischen Schiffstationen der Strecke von Wien abwärts nach den bedeutenderen bulgarischen und rumänischen Donaustationen — bei Abwicklung des Schiffsdienstes im militärischen Betriebe — eröffnet. Durch die Ausdehnung des militärischen Schiffsbetriebes auf die Strecke oberhalb Wiens ergab sich ab 23. Juli die fallweise Möglichkeit, im Verkehre zwischen den Stationen Regensburg, Passau und Linz untereinander sowie zwischen diesen Stationen und den für den Güterverkehr bereits eröffneten österreichischen und ungarischen Schiffstationen gelegentlich auch Ziviltransporte abzuwickeln. Infolge der durch die Ereignisse in Rumänien bewirkten Entlassung einer größeren Anzahl von Dampfern und Schleppen aus dem Heeresdienste konnte der Güterverkehr mit 23. September auf sämtliche Zwischen-

stationen der für den Zivilverkehr freigegebenen Strecke zwischen Regensburg und Belgrad sowie auf die Stationen der Donau, Theiß, Save und Bega ausgedehnt werden.

Die Personenverkehre wurden, soweit die einzelnen Strecken für den Zivildienst freigegeben waren — namentlich auch auf der oberen Strecke —, trotz der durch höhere Verfügungen bewirkten Verminderung der Fahrzeugbetriebsmittel mit gewissen, durch die Verhältnisse bedingten Einengungen im üblichen fahrplanmäßigen Umfange aufrechterhalten. Infolge der Kriegskürzung Rumäniens mußten mit 28. August die gesamten Personen- und Güterverkehre auf der Strecke von Orfoba abwärts wieder eingestellt werden.

Die seit Kriegsbeginn — mit einigen durch die jeweiligen Ereignisse höherer Gewalt bedingten Schwankungen — anhaltend vertragsmäßige Inanspruchnahme des größten Teiles der gesellschaftlichen Betriebsmittel seitens der Heeresverwaltung — im Zusammenhange mit der Möglichkeit, den Schiffahrtsbetrieb durch volle zwölf Monate aufrechtzuerhalten. — gab dem Berichtsjahre sein auch durch das Hinwegschnellen der Betriebseinnahmen zum Ausdruck gelangendes Gepräge. Die im Heeresdienste gestandenen gesellschaftlichen Fahrzeugbetriebsmittel haben — außer dem eigentlichen Kriegsdienste — im Rahmen der durch die k. u. k. Zentraltransportleitung im militärischen Betriebe bedienten Verkehre namentlich den überaus wichtigen Dienst der Getreideeinfuhr aus der untern Donau nach Oesterreich-Ungarn und Deutschland vermittelt. Der übrige Schiffahrtsverkehr — sowohl im Massengut- wie im Stückgüterdienste und im Remortgeschäfte — war infolge Mangels an verfügbaren Fahrzeugbetriebsmitteln, ferner durch die Einschränkungen der für den Zivilverkehr freigegebenen Strecken sowie durch die zahlreichen Transportverbote schwach. Nur der Güterverkehr auf der Strecke Wien-Budapest, welchem auch im Hinblick auf die erschwerten Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen erhöhte Bedeutung zukommt und welchem besondere Vorzüge gewidmet wurde, hat sich verhältnismäßig lebhaft gestaltet. Der Betrieb konnte — in Ausnützung der Witterungsverhältnisse und den Wünschen der Interessenten entsprechend — bis Jahresabschluss aufrechterhalten werden. Ungeachtet der mit den kriegerischen Ereignissen verbundenen Erschwernisse in der Betriebsführung sowie in der Materialversorgung und ohne Rücksicht auf die zu ungeahnter Höhe aufschwellenden Preise waren wir nach Kräften bemüht, die Erneuerung des Schiffparkes und die Ausgestaltung der mechanischen Verlabemittel fortzusetzen.

Auf den gesellschaftlichen Werften in Korneuburg und Budapest wurden auch im Berichtsjahre umfangreiche Arbeiten durchgeführt. In Anbetracht der Wichtigkeit, unsern Schiffpark nach Möglichkeit auszugestalten, wurden auch im Berichtsjahre fremde Werften herangezogen und bei der Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerfte A. G. zwei Personendampfer mit 450 ind. Pferdekraften neu bestellt. Der im Vorjahre der Austriawerft in Linz übertragene Bau von zwei Doppelschrauben-Fracht-dampfern wurde fortgesetzt. Die letztgenannten Fahrzeuge dürften dem Betriebe übergeben werden. Die im Vorjahre begonnenen Güterverladeanlagen in Pozzony und Győr werden demnächst dem Betrieb übergeben.

Die Einnahmen betragen aus dem Personendienste 2,739,887 K. (+ 247,180 K.), aus dem Güterdienste 44,857,874 K. (+ 19,496,385), sonstige 1,004,076 K. (+ 472,567 K.), zusammen 48,595,838 K. (+ 20,216,132 K.), die Betriebsanlagen 34,175,602 K. (+ 12,825,990 K.), Wertabschreibungen 6,724,872 K. (+ 3,189,751 K.), Beiträge für den Pensionsfonds 1,314,328 K. (+ 36,296 K.), zusammen 42,214,804 K. (+ 16,052,088 K.). Die Steigerung der Gesamteinnahmen des Schiffahrtsdienstes beträgt 71-23 Prozent, die Zunahme der Gesamtausgaben 61-35 Prozent.

Der Gütertransport weist im Gefolge der seit Kriegsbeginn stetig steigenden Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Betriebsmittel durch die Heeresverwaltung die sehr bedeutende Zunahme um 19,496,385 K. auf. Im Eilgutverkehr ist eine Zunahme um 445,200 K. zu verzeichnen. Bei den verschiedenen Einnahmen, die infolge vermehrter Inanspruchnahme der beiden gesellschaftlichen Werften für fremde Rechnung eine Einnahmesteigerung aufweisen, ist auch im Berichtsjahre die frühere Einnahmepost: Agio von den Ueberschüssen der Einnahmen über die Ausgaben in Gold, gänzlich weggefallen. Dagegen ist der aus dem Titel des überwiegenden Disagios entstandene beträchtliche Verlust unter den besonderen Ausgaben und Verlusten des Schiffahrtsdienstes verbucht.

Unter den Ausgaben sind die Personalkosten, das sind die Bezüge der Beamten und Diener, die Gehalte, Löhne und Wohnungsbeiträge der Dampfbootequipagen, die Kilometergelder und Bordgebühren sowie die Löhne der