

29. IV. 1919

Die Bilanz der Südbahn.

Wien, 28. April.

Der Abschluß des Krieges bedeutet für die Südbahn, deren Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1918 heute veröffentlicht werden, die gewaltigste Steigerung der Einnahmen und Ausgaben und einen Wendepunkt in ihrer ganzen finanziellen Situation. Das rechnermäßige Ergebnis des Jahres 1918 ist ein Gebärungsabgang von 12'159 Millionen Kronen, der hinter dem Defizit des Jahres 1917 um 1'14 Millionen Kronen zurückbleibt und das Gesamtdefizit der Bilanz auf 31 Millionen Kronen erhöht. Dieses Resultat wurde erzielt bei einer noch nicht dagewesenen Anspannung der Einnahmen und Ausgaben, von denen die ersteren um 132, die letzteren um 126 Millionen Kronen stiegen. Im Jahre 1918 waren die ersten zehn Monate noch von dem Kriegsverkehr erfüllt und zeigten ungefähr die gleichen Ergebnisse wie im vorausgegangenen Jahre. Im November kam die überstürzte Demobilisierung, welche starken Verluste, daneben aber auch große Vorteile und Fortschritte brachte. Mit dem Dezember trat dann die Wendung zum Schlechteren ein, indem die Einnahmen vollständig ausließen, die Ausgaben aber in rapid steigender Tendenz verharteten. Diese Entwicklung hat heuer in verstärktem Maße angehalten, die ersten Monate brachten neuerlich sehr bedeutende Abgänge und das Defizit des ersten Quartals umfaßt bereits ein Mehrfaches jener Summe, welche als Gebärungsabgang des Jahres 1918 geachtet wird. Die Steigerung der Einnahmen im Jahre 1918 hat ihre Ursache in den durchgreifenden Tarifserhöhungen und in nachgeholtten Zahlungen der Militärverwaltung. Von der Erhöhung der Ausgaben entfielen 72 Millionen Kronen auf die Personalausgaben und 54 Millionen Kronen auf die Sachausgaben, insbesondere auf die Kohle, deren Beschaffungskosten von 35 auf 80 Millionen Kronen gewachsen sind, während sie im letzten Friedensjahre 1913 bei gleicher Verbrauchsmenge nur 13 Millionen Kronen ausgemacht hatten. Die steigende Bewegung der Personalausgaben hat auch heuer noch in verstärktem Umfange angehalten. Der Südbahn fielen hieraus neuerlich bedeutende Aufwendungen zu, welche nur zum Teile durch die in Aussicht genommene Erhöhung der Personalrate und den Kriegszuschlag gedeckt sind. Die Staatsverwaltung hat sich bereit erklärt, der Südbahn zu diesem Zwecke vorläufige Zuschüsse zu gewähren, wodurch es der Gesellschaft ermöglicht wurde, die gleichen Zuwendungen an das Personal, die in der jüngsten Zeit bei den Staatsbahnen zugebilligt worden sind, auch für ihr Vieh zu übernehmen. Die Entwicklung gescheit im heutigen Jahre besonders kritisch, weil die Militärtransporte aufgehört haben, der Zuwachse erst langsam zu erwarten beginnt, wichtige Steuern durch die penible Bewegung vom Verlehte ausgeglichen sind und die Progression der Ausgaben unvermindert anhält.

An einem Wendepunkt befindet sich die Südbahn auch in ihrer finanziellen Lage. Während des Krieges sind für die im feindlichen Zustande befindlichen Prioritäten Zinsen und Rückzahlungquoten nicht geleistet worden, während andererseits auch die italienische Annuität nicht eingeworfen ist. Die unberichtigten Rückstände erreichen die Höhe von 228 Millionen Francs, die unbeglichenen Daten der italienischen Annuität von 118 Millionen Francs, so daß die Südbahn mit mehr als 100 Millionen Francs in ausländischer Valuta im Rückstande ist. Die allmähliche Abtragung dieser offen gebliebenen Schuldzinsen wird ohne Zweifel in den Friedensvereinbarungen geregelt werden. Die Südbahn hat sich mit ihren französischen Prioritäten ins Einvernehmen gesetzt. In der letzten Zeit haben mit dem hier amtierenden Direktor Chevalier von der Banque de Paris verbindliche Besprechungen stattgefunden und da die französischen Prioritäten die Lage als ungelöst erachteten, wurde die Einlösung des Apricoupons und des Maicoupons, welche bisher zugunsten der inländischen, der deutschen und der neutralen Besitzer erfolgt war, vorläufig hinausgeschoben. Die Frage wird, da die Coupons von April und Mai nur relativ mäßige Beträge umfassen, zum Zulstermin, wo die großen Massen der Prioritäten ihre Zinscheine haben, starke Aktualität erlangen und man glaubt, daß bis zu diesem Zeitpunkt eine Vereinbarung mit den Prioritäten möglich sein wird, welche die Fortführung des Zinsdienstes sichert. Allerdings hat sich die gesamte Situation der Südbahn durch die schwere Verschlechterung der Währungsverhältnisse ganz außerordentlich verschoben, da die Prioritätenschuld ein Kapital von rund 1400 Millionen Francs umfaßt, welches bei dem hohen Stande des Agios eine ganz enorme, durch die normalen Ausgaben kaum zu deckende Mehrbelastung bedeutet. Die Südbahn wird in der Frage der Währung jedenfalls zu Vereinbarungen mit ihren Gläubigern gezwungen sein. Auch ihr Klassendienst hat sich in den letzten Monaten sehr ungünstig entwickelt, weil durch den gewaltigen Umfang des ganzen Dienstes, durch die großen Zahlungen für die Materialvorräte, durch die Betriebsabgänge von vier Jahren, endlich durch die Bestreitung der Investitionen aus den normalen Kasseneingängen sehr bedeutende Mittel in Anspruch genommen und die freien Gelder der Südbahn vollständig aufgezehrt wurden. Jedenfalls wird die Südbahn auf eine Neuordnung ihrer Verhältnisse bedacht sein, da ihre Linien durch die Gebiete von vier Staaten laufen, und entweder eine Aufteilung des Netzes nach der territorialen Zugehörigkeit oder eine Internationalisierung der ganzen Betriebe erfolgen muß. Was bereits nach zwei früheren Kriegen wird auch diesmal das Geschick der Südbahn durch internationale Vereinbarungen im kommenden Frieden geregelt werden.

Die Schlüsselsätze der Ertragsrechnung sind aus der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

Table with columns for 1918 and 1917, showing revenue and expenses for the railway. Includes sections for 'Erträge', 'Aufgaben', and 'Verbleiben'.

Durch die Ereignisse des letzten Herbstes war eine genaue Rechnungslegung nur bis zum Ende des dritten Quartals möglich. Zur vorletzten Quartal war die Verwaltung sowohl hinsichtlich der Einnahmen als der Ausgaben nach auf Sagungen angewiesen, zumal ein Teil ihres Netzes durch die italienischen Besetzten und der Beschäftigung hierdurch die Einwirkung der Ereignisse in den Rechnungsabgang unmöglich gemacht worden ist. Der Gebärungsabgang von 121 Millionen Kronen ist um 114 Millionen kleiner als im Vorjahre und heuer die bisherige Verluste auf 31 Millionen Kronen. Die Einnahmen haben um 132 Millionen Kronen zugenommen. Die maßgebende Ursache bildet die Erhöhung aller Tarife im Zivil- und Militärverkehr. Dazu kommt noch eine außerordentliche Einnahmehöhe, welche sich daraus ergab, daß die Südbahn in der vorjährigen Bilanz aus noch nicht abgerechneten Militärtransporten eine Zahlungswaise Einnahme von 164 Millionen Kronen gebührt hatte, welche sich als zu gering erwiesen hat, so daß im heutigen Jahre eine bedeutende Nachzahlung eingekommen ist. Die Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehr sind trotz der Hemmungen aus dem Kriegszustand, dem Kohlenmangel und den Absperrungen durch die Erhöhung der Tarife beträchtlich größer geworden. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Zivilgüterverkehr neuerlich stark zurückgefallen, zumal die Südbahn mit sehr bedeutenden Ersatzleistungen aus dem gewaltigen Umfange erfolgten Behebungen der Sendungen von Gepäck und Frachtgütern belastet ist. Die Schwierigkeiten des Betriebes waren durch den Mangel an Kohle, durch den schlechten Zustand des Fahrzeuges und durch die Verwirrung bei Abwicklung des Demobilisierungsverkehrs auf eine noch nie dagewesene Höhe gelangt. An das Personal, die Betriebsanlagen und den Fahrpark wurden die höchsten Anforderungen gestellt.

Die Betriebslasten erreichten 3197 Millionen Kronen und sind um 1263 Millionen Kronen gewachsen. Die Personalausgaben zeigen eine Vermehrung um 72, die Sachausgaben um 24 Millionen Kronen. Das Erfordernis für die Anschaffung der Kohle ist von 35 auf 80 Millionen Kronen gestiegen. Die heftigen Verkehrserschwerungen, welche der Krieg brachte, haben die Wahrung der Betriebsökonomie vielfach unmöglich gemacht. Betriebsmittel und Bahnanlagen wurden weit über das gewöhnliche Ausmaß ausgenutzt, die Erhaltungsarbeiten konnten aber nur in notdürftigem Umfange fortgeführt werden. Der Aufwand für Investitionen betrug 116 Millionen Kronen und mußte abermals, da die Behebung der Anleihe nicht möglich war, aus dem Betriebe bestritten werden. Unter den besonderen Auslagen sind die Erfordernisse für Wohlhabenseinrichtungen um rund 36 Millionen Kronen gestiegen. Die Zunahme entfällt im wesentlichen auf ein Mehrerfordernis für die Unfallversicherung infolge der höheren Lohnsumme sowie auf die Versorgung des Personals mit Bekleidungs- und auf höhere Zuwendungen für die Personalausgaben. Auch die Aufwendungen für die Krankenkassen zwecks Erhöhung der Krankengelder sowie für Unterstützungen sind nicht unbeträchtlich gewachsen. Dagegen ist der Aufwand an Steuern zurückgegangen. Die österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb wurde für das Jahr 1918 auf Grund der letzten vorliegenden Vorschreibung, die für das Steuerjahr 1916 gilt, entrichtet und in dieser Höhe auch in Rechnung gestellt. Diese Vorschreibung war niedriger als jene für das Steuerjahr 1915. Daraus, sowie aus dem Umstand, daß sich für die Jahre 1916 und 1917 Steuerüberzahlungen ergeben, die dem Berichtsjahre zugute kommen, erklärt sich die geringere Steuerlast der diesjährigen Jahresrechnung.

Die Ergebnisse im Betrieb der Lokalbahn haben sich etwas gebessert, dagegen jene im Betrieb der Pachtbahnen infolge der empfindlichen Steigerung der Betriebskosten neuerlich sehr erheblich verschlechtert. Die gesellschaftlichen Industrien, das sind die Südbahnwerke in Wien und Grog, hatten unter dem Mangel an Rohstoffen und Betriebsmaterialien, insbesondere an Kohle empfindlich zu leiden. Die Betriebsergebnisse wurden überdies durch die bedeutende Steigerung der Personal- und Materialkosten sowie durch die plötzliche Einstellung aller Aufträge der Heeresverwaltung gegen Ende des Berichtsjahres abträglich beeinflusst. Der Geschäftsgang der Hotelanlagen auf dem Semmering litt noch mehr als in den Vorjahren durch die Einschränkungen des Reiseverkehrs und insbesondere auch durch die wachsenden Schwierigkeiten der Lebensmittelbeschaffung.

Table showing development of the railway during the war years (1914-1918) in million Kronen.

Die Entwicklung der Südbahn während der fünf Kriegsjahre ist aus der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen: Der Prioritätenendienst der Südbahn erfordert einen Aufwand von 572 Millionen Kronen. Die Erfordernisse sind in Kronen nach der gesetzlichen Relation eingestellt. Ebenso ist auch die italienische Annuität, welche in Gold zahlbar ist, mit 28'15 Millionen Kronen gleichfalls nach der Relation der Parität des Jahres 1892 bewertet. Die italienische Annuität haftet seit Kriegsausbruch unberichtigt aus und es sind 118 Millionen Francs rückständig. Andererseits wurden infolge des Zahlungsverbotes die Prioritätencoupons feindlicher Ausländer nicht eingelöst; der bilanzmäßige Rückstand erhöht sich diesmal auf 228 Millionen Francs. Die Post 'Saldo der Zinsen und diverse Abrechnungen', welche die Zinsen für die noch nicht bezahlten Reste der Kaufschillingsschuld enthält, ist auf 3'5 Millionen Kronen angewachsen und zeigt eine Erhöhung um 1'3 Millionen Kronen. Zunächst war das Agio aus der Prioritätenrückzahlung in Deutschland, der Schweiz und Holland etwas höher als im Vorjahre. Weiter sind die Kontokorrentzinsen durch die Anlagerung der verfügbaren Geldmittel stark zurückgegangen und erst am Jahreschlusse hat die Staatsverwaltung auf die Forderungen der Gesellschaft aus den Militärtransporten größere Rückzahlungen geleistet. Diese Forderungen sind jetzt im Wesen vollkommen beglichen.

Die Mitteilung der Verwaltung.

In der heutigen Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Rechnungsabluß pro 1918 festgestellt. Bezüglich der Einlösung des Maicoupons 1919 der 4prozentigen Südbahnobligationen hat der Verwaltungsrat, da es bisher noch nicht möglich war, hinsichtlich des von der Vertretung der französischen Prioritäten eroberten Protektors die gewünschte Klärung herbeizuführen, seine Beschlüßfassung einstweilen verschoben. Mit Rücksicht darauf, daß sich die deutsch-österreichische Staatsverwaltung bereit erklärt hat, für die aus der Übernahme der von ihr in jüngster Zeit dem staatlichen Eisenbahnpersonal zugestanden Personalmaßnahmen durch die Südbahn dieser erwachsenen finanziellen Lasten, soweit sie nicht durch die neue Erhöhung der Personalarife und durch die Ueberlassung des Kriegszuschlages pro 1919 bedeckt sind, vergünstigte Vorzüge zu gewähren, hat der Verwaltungsrat beschlossen, diese Maßnahmen für das Südbahnpersonal der im deutsch-österreichischen Staatsgebiet (ausgenommen die von anderen Staaten besetzten Gebiete) gelegenen Strecken mit Wirksamkeit zu den gleichen Terminen durchzuführen, zu denen diese Maßnahmen von den deutsch-österreichischen Staatsbahnen durchgeführt worden sind oder noch durchgeführt werden. Bezüglich des Personals der im damaligen Dienstbereich des Betriebsinspektors Laibach gelegenen Strecken wurde beschlossen, jene Personalmaßnahmen zu übernehmen, die für das Staatsbahnpersonal in Slowenien werden ihre Deckung in der für das jugoslawische Netz bewilligten Tarifierhöhung finden.

Der Rücktritt des Generaldirektors Dr. Weber.

Der Verwaltungsrat hat ferner beschlossen, dem Präsidenten Dr. August Weber über sein aus zwingenden Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen unter wärmster Anerkennung seiner hingebungsvollen und hervorragenden Dienstleistung von der Funktion eines Generaldirektors zu entlassen und in den Ruhestand zu versetzen. Weiter wurde beschlossen, von der Wiederbesetzung des Generaldirektorpostens im Hinblick auf die infolge der staatlichen Veränderungen durchzuführenden Neuordnung des Dienstes Umgang zu nehmen und mit der Leitung der Generaldirektion unbeschadet der dem Präsidenten des Verwaltungsrates vorbehaltenen Ingerenz den Direktor des finanziellen Dienstes Dr. Gustav Hall zu betrauen.

Zum Gesamtcharakter der Lage der Südbahn bemerkt die Verwaltung noch das Folgende:

Das unglückliche Ergebnis des Berichtsjahres zeigt, daß auch die nach so langen Mühen endlich erwirkten Maßnahmen tarifartiger Natur wieder zu spät und noch immer in zu geringem Ausmaß vollzogen wurden, so daß der Südbahn, die seit Beginn des Weltkrieges fast völlig in den Dienst der Staatsgewalt gestellt erscheint und deren Verwaltung auf die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des Unternehmens kaum mehr einen bestimmenden Einfluß zu nehmen vermag, auch im Berichtsjahre das traurige Los eines neuerlichen überaus empfindlichen Gebärungsabganges nicht erspart blieb. Dabei muß noch folgendes erwogen werden: Fast während des ganzen Jahres 1918 hatte die Südbahn noch gewaltige Militärtransporte zu besorgen, aus denen sich auch sehr beträchtliche Einnahmen ergaben. Die Einnahmen aus dem Demobilisierungsverkehr, der sich infolge des regellosen Zurückfahrens der Armeen im großen Ganzen auf den Monat November zusammengeedrängt und daher der Südbahn auch bei weitem nicht jene Einnahmen gebracht hat, die bei geordneter Abwicklung zu erwarten gewesen wären, sind fast ausschließlich dem Berichtsjahre zugunsten gekommen. Ueberdies ist der Südbahnverkehr im Berichtsjahre nur während eines einzigen, des letzten Monats, von den Lähmungserscheinungen getroffen worden, die der Zusammenbruch der Monarchie auf wirtschaftlichem Gebiete nach sich gezogen hat. Um so empfindlicher sind die verheerenden Folgen dieser Katastrophe für die Südbahn im laufenden Betriebsjahr zum Ausdruck gelangt, zumal die Militärtransporte aufgehört haben, der Zivilverkehr infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und des Kohlenmangels sowie der im Bereich der Südbahnlinien verhängten staatlichen Sperrmaßnahmen sich erst in der jüngsten Zeit wieder etwas zu beleben vermochte, und die noch immer fortschreitende Feuerung des Mißverhältnisses zwischen den Betriebsergebnissen und den Betriebskosten weiterhin vergrößert hat. Es ist begreiflich, daß sich unter diesen Umständen die