

Die Tarifierhöhungen auf den Staatsbahnen und die Südbahn.

Es ist bekannt, daß in dem Finanzprogramm, das der frühere Finanzminister Dr. v. Peth zur Deckung des Zinsendienstes der vier ersten Kriegsanleihen entworfen hat, Einnahmenerhöhungen aus dem Eisenbahnverkehr eine wichtige Rolle spielten. Dabei gab es zwei Möglichkeiten, diese Erhöhungen zu gewinnen: Eine Transportsteuer, die in Form eines prozentuellen Zuschlages zu allen Tarifen, auf den Staatsbahnen wie auf den Privatbahnen zugunsten des Staates eingehoben wird oder Erhöhungen der Tarife der Staatsbahnen. Die Entscheidung, welcher Weg zur Erzielung neuer staatlichen Zuflüsse aus dem Eisenbahnverkehr zu wählen ist, hat sich lange verzögert, zuletzt auch durch den Kabinettswechsel. Jetzt aber scheint die Entscheidung gefallen zu sein oder wenigstens nahe bevorzustehen, und zwar, wie aus gut unterrichteten Kreisen verlautet, in der Weise, daß die Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen im allgemeinen eine *Hinaufsetzung* erfahren, deren Ausmaß wohl mindestens 20 Prozent betragen dürfte, vielleicht aber bis zur Grenze von 30 Prozent reichen wird. Die Tarifierhöhung soll spätestens am 1. Februar 1917, vielleicht aber schon zu einem früheren Zeitpunkt in Kraft treten.

Was die Personentarife anbelangt, so ist auch hier mit einer Verteuerung der Fahrpreise zu rechnen. Bei den Personentarifen besteht bereits gegenwärtig ein staatlicher Zuschlag, der zu den Fahrpreisen sowohl der Staats- wie der Privatbahnen eingehoben wird: die sogenannte *Fahrkartensteuer*. Es ist anzunehmen, daß diese Fahrkartensteuer jetzt eine nennenswerte Steigerung und möglicherweise außerdem der Fahrpreis selbst eine Erhöhung erfahren wird.

Die Maßnahmen der Regierung hinsichtlich der Gütertarife erstrecken sich, wie erwähnt, direkt nur auf die Staatsbahnen. Aber sie wird nicht ohne Rückwirkung auch auf die Tarife der Privatbahnen bleiben, die bereits seit langem unter den Folgen der stetig wachsenden und ihre Betriebsergebnisse stark beeinträchtigen Personal- und Materialauslagen eine Erhöhung ihrer Frachtsätze anstreben. Von wesentlichster, unmittelbarer Bedeutung ist die Angelegenheit der Tarifregelung für die größte Privatbahn Österreichs, für die *Südbahn*. Die Südbahn leidet im laufenden Jahre ganz besonders unter der Erhöhung der Auslagen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß sie trotz der ihr so außerordentliche Erleichterungen im finanziellen Dienst gewährenden Sanierungsarrangements die Betriebsrechnung für das Jahr 1916 mit einem namhaften Verlust abschließen wird. Das erwähnte Sanierungsarrangement enthält jedoch Bestimmungen in der Tariffrage, die der Gesellschaft jetzt sehr gute Dienste leisten werden. Das Übereinkommen gibt nämlich (im Artikel XXXI) der Südbahn „das Recht, das jeweilige Niveau der Gütertarife der k. k. Staatsbahnen zu übernehmen“. Die Gütertarife der Südbahn sind gegenwärtig infolge des sogenannten „*Tarifzuschlages*“ im allgemeinen um 7 Prozent höher als jene der Staatsbahnen. Werden demnach die Staatsbahntarife beispielsweise um 20 Prozent erhöht, so kann die Südbahn ihre Gütertarife noch um 13 Prozent der jetzigen Staatsbahntarife hinaufsetzen, da sie erst dann das gleiche Niveau wie die Staatsbahnen beistehen würde. Im Sinne des zitierten Übereinkommens bedarf die Südbahn zu dieser Tarifierhöhung keiner erst zu erwerbenden speziellen Zustimmung der Staatsbahnenver-

waltung, ihr Tarifierhöhungsrecht gründet sich auf seinerzeit getroffene Vereinbarungen zwischen Regierung und Gesellschaft, von denen die letztere im Hinblick auf ihre finanziellen Bedürfnisse zweifellos Gebrauch machen wird. Ob die von der Südbahn durchzuführende Tarifregulierung genügen wird, um das Unternehmen vor einem Defizit in seiner Ertragsrechnung zu bewahren, ist vorläufig, da der Umfang der Gütertarifierhöhungen auf den Staatsbahnen noch unbekannt ist, nicht verlässlich abzuschätzen. Aber jedenfalls dürfte der Südbahn aus der zu gewärtigenden Tarifierhöhung eine Mehreinnahme erwachsen, deren Betrag sich kaum unter 10 Millionen bewegen wird.