

Mehreinnahmen von dreihundert Millionen aus dem Bahnverkehr.

Erhöhung der Verkehrsabgaben und Einführung eines Kriegszuschlages.

Wien, 13. Januar.

Friedrich Freiherr v. Sclay war der letzte Präsident des Verwaltungsrates der Elisabethbahn. Der Betrieb wurde von Alois Freiherrn v. Czedit geleitet. Eine gütige Natur hat ihm die vom hohen Alter unberührte Jugendfrische verliehen und seine lebensvolle Gestalt verkörpert die Erinnerungsbilder von den Märztagen bis in die Gegenwart. Er war stets im Vordergrund wichtiger Ereignisse, im niederösterreichischen Landesausschusse als Nachfolger des Geschichtsschreibers Arneht, im Unterrichtsministerium als Sektionschef bei der Aufhebung des Konkordats, in der Elisabethbahn als Urheber der Verstaatlichung, in der Staatsschulden-Kontrollkommission als Präsident während dieses ersten Krieges. Das Reisen der Personen und das Versenden der Güter auf den Bahnen soll durch Erhöhung der Verkehrsabgaben und der Tarife um dreißig Prozent teurer werden und der Staatsschatz durch diese Maßregel eine Mehreinnahme von dreihundert Millionen Kronen haben. Wenn so schwere Opfer verlangt werden, entsteht das Bedürfnis, die Frage nach der Tragfähigkeit zu prüfen, und bei der Unbestimmtheit der wirtschaftlichen Verhältnisse im Kriege und bei der Schwierigkeit, die Uebergangszustände im Frieden vorauszu sehen, wendet sich der Blick unwillkürlich zur Vergangenheit, zu den Anfängen der Verstaatlichung in Oesterreich. Freiherr v. Czedit war für billige Tarife. Er hat gewußt, daß Oesterreich das Merkmal der großen Entfernungen und der geringen Anzahl von dichtbevölkerten Städten habe, so daß jeder Mensch und jede Ware, die auf den Eisenbahnen befördert werden, im Durchschnitt weitere Strecken zurücklegen müssen als in Deutschland. Der Tarif sollte den Raum überwinden und finanziell durch verhältnismäßiges Sinken mit der steigenden Zahl der Kilometer, durch Zonen und Staffeln über die Natur siegen. Die Staatsbahnen sind damals volkstümlich geworden und in gewissem Sinne kann Freiherr v. Czedit ein Schöpfer der Massenbewegung auf den Bahnen genannt werden, weil der niedrigere Fahrpreis das Salzammergut, Steiermark, Kärnten und Tirol auch dem Mittelstande zugänglich machte. Die Tarife des Freiherrn v. Czedit haben zu Volksgewohnheiten geführt, zu näheren Beziehungen zwischen den Städtern und den Alpentälern, zur Möglichkeit schöner Feiertage auch für den Beamten und den Arbeiter.

Die österreichische Landwirtschaft und Industrie haben nicht weniger triftige Gründe, sich dieser Zeit zu erinnern. Die wichtigsten Standorte der Massenerzeugnisse, die Erweiterung und Vermehrung der Textilfabriken, die Ueberführung der Eisenindustrie zum modernen, kräfteparenden Betriebe, die Einführung der böhmischen Kohle in den großen Verkehr, alles das ist so jung, daß es in die Zeit fällt, als Freiherr v. Czedit sich für die Politik der billigeren Tarife entschied. Sollte es nur ein Zufall sein, daß der industrielle Fortschritt am stärksten gewesen ist, als die Frachtgebühren am niedrigsten waren? Aus den Tabellen, welche die Entwicklung vor mehr als dreißig Jahren schildern, ist deutlich zu erkennen, wie der Gedanke des Freiherrn v. Czedit sich erfüllen durfte und der Satz für die Güterbeförderung sich in sanften Kurven niedersenkte. Das hat nur sieben Jahre gedauert und gerade aus dem Abgeordnetenhaus kam der Widerstand, zuerst vertreten durch den späteren Finanzminister Dr. Raizl, der den Gegensatz zwischen einer im großen Zuge wirtschaftlichen und einer von engeren Auffassungen beherrschten finanziellen Eisenbahnpolitik am schärfsten herausarbeitete. Das klassische

Zeitalter der niedrigeren Frachtgebühren unter Freiherrn v. Czedit war vorüber und die strenge Forschung nach den Selbstkosten, der Wunsch nach Entlastung des allgemeinen Staatshaushaltes und nach Neuerträgen aus den Milliarden des verwendeten Kapitals begann. Wer hat Recht gehabt? Die Aufzählung der Dampfessel und Pferdekräfte würde die Frage am sichersten beantworten.

Vor etwa zwanzig Jahren begann wieder der Aufstieg und die Tabellen zeigen, wie die Kurven der Einheitsätze sich in die Höhe strecken, bis unter dem Drucke der Ausgaben während der Annexionskriege ein stärkerer Eingriff nötig wurde. Allein die Frachtgebühren sind auch in eine Bewegung hineingerissen worden, die schon vor dem Beginne des Krieges eine der ernstesten Sorgen von Oesterreich gewesen ist. Die Aussperrung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Balkans hat die Lebensverhältnisse unbehaglich gemacht und seither sind die Preise ein Gespenst, das der Staat vergeblich durch Gehaltszulagen zu verschrecken sucht und das sich beständig an seine Fersen heftet. Das Netz der Ferdinands-Nordbahn mit Linien, welche die Frachten kaum zu bewältigen vermochten, wurde gekauft und das Ergebnis war, daß der Staat im Gesamtbetriebe von hundert Kronen, die er einnahm, nicht wie im vorausgegangenen Jahre zweiundsechzig Kronen, sondern neunundneunzig Kronen ausgeben mußte. Die Zollpolitik hat durch ihre Folgen ein jähes Anschwellen der Personalausgaben hervorgerufen; auch die Selbstkosten der Industrie sind gestiegen, so daß Kohle und die sonstigen Vorräte der Bahnen teurer wurden. Die Frachtgebühren wurden erhöht und jetzt drängt der Krieg zu einer neuen Maßregel, zu Verkehrsabgaben und Tarifierhöhungen von zusammen dreißig Prozent, mit einem Ertrage von mehr als dreihundert Millionen für die Verteidigung des Landes, für den Schutz der Grenzen, für die Sicherheit von Haus und Herd und für die Verbürgung des öffentlichen Kredit.

Diese dreihundert Millionen werden gerade in diesem Augenblicke eine Kundgebung, die wir gebraucht haben. Denn sie werden gegenüber der Annäherung der Feinde ein Zeugnis sein, daß Oesterreich schon mitten im Kriege für die Ordnung des Budgets zu sorgen vermag und daß es für die Zinsen solcher Anleihen aus den jährlichen Mitteln, die aus Steuern und Betrieben zufließen, aufkommt. Ein Schwung liegt in der Nachricht, daß wir aus einer einzigen Quelle jährlich neue dreihundert Millionen und in Wahrheit mehr als dreihundert Millionen aufbringen. Wieviele Möglichkeiten hat unsere Finanzverwaltung noch immer. Kapital und Zinsen der Schulden, die uns der Krieg aufgebürdet hat, bleiben in festem Schutze, und der finanzielle Ruf unseres Landes, verbrieft durch Rechtsicherheit und getragen von der Steuerfähigkeit, kann nicht angetastet werden. Wir können nicht bis zum Frieden warten, um die Pfeiler unseres Budgets aufzurichten. In wenigen Monaten hat die Bevölkerung mit der rührenden Willfährigkeit, die eine der großartigsten Erscheinungen dieses Krieges ist, die Verfügungen hingenommen, durch welche die finanziellen Mittel des Staates um heiläufig acht hundert Millionen verstärkt werden sollen. Wer hätte das vor dem Kriege auch nur zu denken gewagt. Heute fühlt jeder, daß es zu unserem eigenen Wohl, zu unserem eigenem Leben nicht anders sein könnte und daß der Feind selbst uns durch seine Herausforderungen zum stählernen Willen erzieht, nicht zu weichen und vor der Welt zu beweisen, daß wir uns nicht beugen und nicht brechen lassen. Die Frachtgebühren werden nach dem Zuschlage von dreißig Prozent nicht viel höher sein als vor dreißig Jahren auf der Elisabethbahn in einem wirtschaftlichen Abschnitte, der unter den Nachwehen des unvergeßlichen Krachs voll Kummer war. Viele hunderttausend Familien sind damals verarmt, und trotz der Trübseligkeiten des Niederganges haben wir den Tarif ausgehalten, und jetzt können wir noch mehr aushalten. Wir glauben, daß Freiherr v. Czedit selbst als Präsident der Staatsschuldenkontrollkommission die Erhöhung der Tarife gebilligt habe. Dieses Beispiel ist nach einem solchen Lebenslaufe für jeden von uns zwingend.