

9. II. 1917

## Der preussische Eisenbahnetat.

## Verkehrssteuern und Tarifierhöhung in Aussicht.

N. Berlin, 8. Febr. (Priv.-Tel.) In der fortgesetzten Debatte des Eisenbahnetats durch den verstärkten Staats-  
haushaltsausschuss des Abgeordnetenhauses am Don-  
nerstag brachte der Berichterstatter zunächst die Gestal-  
tung der Eisenbahntarife zur Sprache.

Der Minister führte aus: Die Bautätigkeit der Eisen-  
bahnen nehme zurzeit erheblich ab, da sowohl Mangel an  
Arbeitskräften als auch an Rohmaterial bestehe. Es würden aber  
Mittel zum weiteren Ausbau stets bereit gehalten werden.  
Vor allem werde mit Nachdruck gearbeitet an dem vier-  
gleisigen Ausbau der Strecke Hannover—Min-  
den und Berlin—Galle. Bedauerlicherweise hätten die  
Anfälle auf der Eisenbahn zugenommen. Der Minister führte  
dies in der Hauptsache zurück auf weniger geschultes Per-  
sonal und auf Verstärkung des Betriebes. Nach dem Kriege  
werde man um eine Tarifierhöhung nicht herum-  
kommen, da sowohl der Betrieb, als auch die Rohmaterialien  
und die Löhne erhebliche Mehrkosten erforderten, wie auch  
während des Krieges mit weiteren Erhöhungen der Kriegs-  
steuerungszulagen für Beamte und Arbeiter zu rechnen sei.  
England erhebe schon jetzt Zuzuläge bis zu 20 Prozent, Rus-  
land und Italien zweimal fünf, Oesterreich und Ungarn 10  
Prozent, Württemberg 2 Pfennig für 100 Kg. Schweden  
ebenfalls zweimal fünf Prozent. Die Frage der Erhöhung  
werde aber erst nach dem Kriege in Angriff genommen wer-  
den, weil alle Momente hierbei berücksichtigt werden müssten.  
Der Minister stellte mit Freuden fest, daß die Einnahmen  
während des Krieges höher gewesen seien als man erwartet  
habe. Auch der Landesbahnetat sei durchweg der Ansicht,  
daß eine allgemeine Tarifierhöhung nicht zu umgehen sei. Wie  
die Spezialtarife nach dem Kriege gestaltet würden,  
stehe dahin. Die Tarife für den Verkehr von Koh-  
len und Eisen würden zurzeit einer Nachprüfung unter-  
zogen. Die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der  
Eisenbahnen solle aber nicht nur durch Tarifierhöhungen, son-  
dern auch durch Verminderung der Ausgaben er-  
reicht werden. Es werde ja jetzt eine neue Güterzweck-  
bremse erprobt, die sich bei den preussischen und den öster-  
reichischen Bahnen sowohl in der flachen, als auf der Gebirgs-  
strecke glänzend bewährt habe. Wenn zuerst auch die Aus-  
gaben dafür höher sein würden, so werde doch in ganz kurzer  
Zeit eine ganz bedeutende Ersparnis an Betriebskosten da-  
durch eintreten. Der Minister erklärte, er könnte jetzt schon  
sagen, daß an einer großen Menge von Ausnahmetarifen nicht  
gerührt werden solle, sondern die Ausnahmetarife von ge-  
ringerer Bedeutung nach Möglichkeit beseitigt werden. Des-  
gleichen bestehe nicht die Absicht, die Ausfuhrtarife  
zu beseitigen. Der Minister vertrat den Standpunkt,  
daß die Ausfuhrtarife nach den Seehäfen nicht nur wie jetzt  
bleiben, sondern weiter ausgebaut werden müssten.

Ein Freikonservativer meinte, daß, wenn die  
Eisenbahnverwaltung jetzt nur die notwendigsten Tarifierhö-  
hungen ohne Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen  
vornehme, nichts dagegen einzuwenden sei. Ein national-  
liberaler Redner wünschte, daß eine Verbitterung der  
Wirtschaftskreise durch die Regelung der Tarifffrage vermei-  
den werde. Ein Zentrumsabgeordneter verlangte,  
daß die Eisenbahnverwaltung den Grunderwerb auch jetzt nicht  
vernachlässigen solle. Eine allgemeine Tarifierhöhung könne  
auf die Dauer nicht vermieden werden, bescheiden auch eine  
Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife.  
Es stehe zu erwarten, daß das Reich an den Einnahmen aus  
dem Verkehr nicht vorübergehen werde. Ein Konservativer  
billigte den weiteren Ausbau der Eisenbahneisen und  
erklärte, daß die Tarifierhöhung abhängig sein müsse von der  
künftigen Gestaltung der Handelsverträge, weshalb man sich  
Zeit lassen müsse. Er nahm Stellung gegen einen eventuellen  
Eintritt des Reichs in die Tarifhoheit Preußens. Ausnahme-  
tarife würden leider nicht ganz zu vermeiden sein, sie seien  
aber eine Gefahr. Eine weitere Belastung der Verkehrsein-  
nahmen durch das Reich würde für Preußen allenfalls erträg-  
lich sein, aber die Rücksicht auf die süddeutschen Bundes-  
staaten drängen zu einer Stellungnahme gegen eine solche  
Belastung. Ein Volksparteiler betonte, daß alle  
Tariffragen abhängig seien von dem Ergebnis der Eisenbah-  
nen. Er warnte vor jeder Uebersetzung in diesen Fragen.  
Der Minister selbst habe erklärt, daß die Ueberschüsse aus den  
Eisenbahnen höher geworden seien. Daher könne er zurzeit  
eine generelle Zustimmung zur Tarifierhöhung nicht befür-  
worten, und wenn eine solche notwendig werde, so dürfe sie  
sich nur in geringen Grenzen halten. Er wünschte, daß die  
Ausfuhrtarife für die Zufuhr nach den Seehäfen bestehen  
bleiben und weiter ausgebaut würden, die Ausfuhrtarife durch

Tarife nicht getroffen und gehindert würden, denn gute Ta-  
rife erzeugten erhöhten Verkehr und bessere Einnahmen. Der  
Redner glaubt, daß das Reich sicher sich Einnahmen aus dem  
Verkehr schaffen werde und auch schaffen müsse; da aber durch  
Tarifierhöhung und Verkehrssteuern eine doppelte Belastung  
eintrete, sei doppelte Vorsicht geboten. Das sozialdemo-  
kratische Mitglied wünschte Vereinfachung genügender  
Mittel, nach dem Kriege sofort mit der Bautätigkeit beginnen  
zu können und so einer Arbeitslosigkeit entgegenzutreten.  
Sollte eine Erhöhung der Personentarife notwendig sein, so  
müßten die Arbeiter- und Sonntagskarten, die dritte und  
vierte Wagenklasse befreit bleiben. Er reate die Einfüh-  
rung von Kilometerbesten an. Auch ein nation-  
alliberaler trat für die Beibehaltung der Ausfuhr-  
tarife nach den Seehäfen ein, denn dem durch den Krieg bei-  
wiesentlich geschädigten Reederverkehr müsse unter allen Um-  
ständen Rücksicht zuteil werden.

Der Minister sagte zu, daß die Frage der Ausfuhr-  
tarife im Sinne des Beredners Friedigung und Behandlung  
finden werde. Er werde bestreben sein Rohmaterialien vorrätig  
zu halten, damit nach dem Kriege alsbald Bauten in Angriff  
genommen werden könnten. Er könne jetzt schon sagen, daß  
sicher eine Reichsverkehrssteuer und Tarifier-  
höhungen kommen würden. Man müsse unter allen Um-  
ständen damit rechnen. Der Zeitpunkt der Einführung würde  
abhängen von der Belastung des Reiches. Es sei aber erwünscht,  
daß diese Steuer vor der Tarifierhöhung der einzelnen Staats-  
bahnen eingeführt werde. Eine Trennung beider Maßregeln  
sei notwendig. Die Bestimmungen müßten so gestaltet werden,  
daß möglichst alles, was transportiert werde, ge-  
troffen werde, Personen und Güter. Es werde  
angestrebt werden, daß das Reich nicht aus jeder einzelnen Ein-  
nahme einen Gewinn ziehe, sondern daß von dem Gesamtüber-  
schuß ein gewisser Prozentsatz abgeführt werde. Zur Zeit be-  
sitze der Staat schon Braunkohlenfelder mit einem Inhalt von  
450 Millionen Tonnen.