

Die Erhöhung der Gütertarife in Oesterreich-Ungarn.

Wir erhalten folgende amtliche Verlautbarung:

Die fortschreitende Preissteigerung aller Betriebsmittel und das Anwachsen der Personalausgaben haben eine derartige Vertenerung des Eisenbahnbetriebes herbeigeführt, daß eine Vermehrung der Einnahmen der Eisenbahnen durch eine weitere Erhöhung der Gütertarife unerlässlich geworden ist. Die in Aussicht genommene Tarifierhöhung besteht im wesentlichen darin, daß die nach der Güterklassifikation der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen in die verschiedenen Tarifklassen eingereihten Artikel im allgemeinen in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Von dieser allgemeinen Aufklassifikation werden jedoch alle jene allerdings ziemlich zahlreichen Güter ausgenommen, die wie zum Beispiel Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kohle usw. wegen ihrer Bedeutung für die Volksernährung eine stärkere Mehrbelastung nicht gerechtfertigt erscheinen lassen. Um auch jene Artikel in die Tarifierhöhung einzubeziehen, die schon gegenwärtig nach der höchsten Klasse tarifieren, sollen die Sätze für die Klasse I sowie für gewöhnliches Eilgut um fünfzig Prozent erhöht werden. Auch werden im Hinblick auf die übermäßige Belastung der für die Eilgutbeförderung verwendeten Züge nur solche Artikel in der Gruppe der ermäßigten Eilgüter belassen, die wegen ihrer leichten Verderblichkeit der eilgemäßen Beförderung unter allen Umständen bedürfen. Ferner soll bis auf Widerruf von allen Sendungen ein einheitlicher einmaliger Betriebskostenzuschlag eingehoben werden, der ohne Rücksicht auf die Entfernungen für Eilgüter 50 S., für Frachtstückgüter 30 S. und für Wagenladungsgüter 16 S. für je 100 Kg. beträgt. Endlich wird auch eine Reihe von Ausnahmetarifen außer Kraft gesetzt, eingeschränkt oder erhöht und der Nebengebührentarif mit Rücksicht auf die gesteigerten Selbstkosten der Eisenbahnen einer Revision unterzogen werden.

* * *

Wie wir vernehmen, wird die Wirkung der erwähnten Maßnahmen für die österreichischen Staatsbahnen bei normalem Güterverkehr in Regierungskreisen auf vierhundert Millionen Kronen jährlich geschätzt. Die Veränderungen der Güterklassifikation, Erhöhung der Nebengebühren, Betriebskostenzuschlag usw. müssen sich naturgemäß auch auf die Privatbahnen erstrecken, denen die Tarifreform in vollem Umfang zugute kommen wird. Von besonderer Bedeutung ist dies für die Südbahn, die damit aus ihrer gegenwärtigen bedrängten finanziellen Lage befreit werden dürfte, aber auch für die Russig-Teplice und für die Buschtiehrader Eisenbahn sowie die Tarifierhöhungen von größter Wichtigkeit.

Günstige Einnahmementwicklung auf den Staatsbahnen.

Schon im Vebahrungsjahre Juli 1915 bis Juni 1916 war in den Transporteinnahmen der Staatsbahnen im Vergleich zum letzten Friedensjahre eine Besserung von rund 68 Millionen Kronen eingetreten. Das Vebahrungsjahr 1916/17 brachte mit der Gesamteinnahmeneziffer von rund 930.8 Millionen Kronen gegenüber dem Vorjahr eine abermalige Zunahme von rund 66 Millionen Kronen. Diese Ziffern übersteigen die Einnahmen des letzten Friedensjahres (1913) um 132 Millionen Kronen und stellen die höchste Einnahme der österreichischen Staatsbahnen seit ihrem Bestande dar. Diese stetige

Steigerung der Einnahmen hält, begünstigt durch die im Laufe des Jahres 1917 getroffenen Tarifmaßnahmen auch in den bisher zur vorläufigen Ermittlung gelangten Einnahmen der Monate Juli-September 1917 an, indem die bisherige Ausweisung mit dem Gesamtbetrage von 247.9 Millionen Kronen gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 21.5 Millionen Kronen ergibt.