

21. XI. 1917

[Die Vorlage über die Erhöhung der Gütertarife.] Den Mitgliedern des Staatseisenbahnrates ist für die am 30. d. stattfindende Sitzung die Vorlage des Eisenbahnministeriums, betreffend die mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1918 in Aussicht genommene Erhöhung der Gütertarife, zugekommen. Die Vorlage enthält wertvolle statistische Daten, die nicht nur das unmittelbare Tarifmaterial behandeln, sondern auch eine Uebersicht über die Preise der wichtigsten Güter in der Zeit vor dem Kriege und im Herbst 1917 bieten. Zunächst werden die Tarifierhöhungen begründet und dargestellt, wobei die finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes den Ausgangspunkt bilden. Sie sind im Jahre 1909 auf einen vorübergehenden Tiefstand gelangt, indem der Betriebsüberschuß nur 69 Millionen, die Verzinsung des Anlagekapitals 1'66 Prozent betrug und ein Staatszuschuß von 114'6 Millionen Kronen erforderlich war. In den folgenden Jahren trat bis zum Kriege rasch eine Erholung ein, die im ersten Kriegsjahre einem Tiefstande Platz machte und aus folgenden Daten ersichtlich ist:

	1913	1915	1917/18
Betriebsüberschuß in Millionen Kronen.....	202	196	51'5
Staatszuschuß	45'5	51	195'5
Verzinsung des Anlagekapitals in Prozenten .	3'5	3'3	0'87

Im weiteren Verlaufe des Krieges ergibt sich ein vollständig geändertes Bild. Die Einnahmen entwickeln sich zwar sehr befriedigend und erreichen 1915/16 978, 1916/17 nach vorläufigen Ermittlungen 1036 Millionen Kronen; die Ausgaben erreichen aber in der letztgenannten Periode die gewaltige Summe von 1046 Millionen, sind um 355 Millionen größer als im Jahre 1913, und als Resultierende ergibt sich ein effektiver Betriebsabgang von 10 Millionen Kronen. Um ihn und das Verzinsungs- und Tilgungserfordernis zu decken, ist für 1916/17 schon ein Zuschuß von 274 Millionen notwendig, der jenen des letzten Friedensjahres (51 Millionen Kronen) um 223 Millionen Kronen übersteigt. Noch weit ungünstiger sind die Aussichten für das Verwaltungsjahr 1917/18. In dem dem Abgeordnetenhaus vorliegenden Budget ist bei den Betriebseinnahmen auf den ganzjährigen Eingang aus den mit 1. Februar 1917 eingeführten Tarifmaßregeln Rücksicht genommen. Die Einnahmen werden mit 1081 Millionen Kronen, die Ausgaben mit 1184 Millionen veranschlagt, und es resultiert ein Betriebsabgang von 103 Millionen. Der Staatszuschuß wird mit 371 Millionen Kronen veranschlagt, um fast 100 Millionen Kronen mehr als 1916/17 und um 320 Millionen mehr als im letzten Friedensjahre 1913. Die ungünstige finanzielle Lage ist hauptsächlich auf die außerordentliche Steigerung der Personalauslagen zurückzuführen. Sie haben sich seit 1913 nicht viel weniger als verdoppelt, da sie sich seither von 343 Millionen pro 1917/18 nach dem Präliminare auf 645 Millionen, das ist um mehr als 300 Millionen erhöht haben. Die tatsächlichen Erfordernisse belaufen sich auf 313 Millionen und sind seit 1913 um 52 Millionen gewachsen. Von den erwähnten Summen haben die Kriegshilfsmaßnahmen von 1915 bis einschließlich 1917 rund 267 1/2 Millionen beansprucht, wobei jedoch die beträchtlichen Aufwendungen für die Ernährungs- und Bekleidungsversorgung nicht inbegriffen sind. Mit der Ab-

hängung der Betriebsausgaben wird insoweit gerechnet, als nicht eine Wiedergesundung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere ein Abbau der Preise, eintritt. Die Grundlagen für den Voranschlag der Staatsbahnen pro 1917/18 haben jedoch eine einschneidende Veränderung durch die Bestimmung des Gesetzes vom 30. Oktober 1917 erfahren, wonach für das Eisenbahnpersonal weitere 100 Millionen zu verwenden sind. Der Jahreskostenaufwand der betreffenden Personalhilfsmaßnahmen ist mit Rücksicht auf ihre Fortwirkung im restlichen Teile des Verwaltungsjahres auf 130 Millionen einzuschätzen. Der vorhin pro 1917/18 mit 371 Millionen berechnete Staatszuschuß wird sich nunmehr auf über 500 Millionen stellen. Aus den gleichen Gründen wie für die Staatsbahnen ist auch für eine Reihe von Privatbahnen eine Tarifierhöhung unvermeidlich. Da ein sehr bedeutender Teil des heutigen Verkehrs auf Militärtransporte entfällt, wurde auch eine Erhöhung des Militärtarifses erwogen, doch ist die Frage, ob und in welchem Ausmaße seine Erhöhung anzustreben ist, noch nicht gelöst. Bei den Vorbereitungen der Gütertarifierform hat das Eisenbahnministerium großen Wert darauf gelegt, daß in Oesterreich und Ungarn, wo sich gleichfalls ein dringendes Bedürfnis nach einer Vermehrung der Einnahmen ergeben hat, einheitlich und nach gleichen Grundjätzen vorgegangen wird, nicht nur zur Ermöglichung von Vereinfachungen bei der Durchführung, sondern insbesondere auch wegen der für jeden der beiden Staaten aus der Gemeinsamkeit des Zollgebietes stichenden Notwendigkeit, im eigenen Interesse in grundlegenden Fragen des Eisenbahntarifwesens einbernehmlich mit dem anderen Staate vorzugehen. In der weiteren Darstellung werden die Grundzüge der geplanten Erhöhung der Gütertarife auseinandergesetzt. Die Vorlage enthält die Mitteilung, daß sämtliche besprochenen Tarifreformen als Maßnahmen, die unter Ausnahmeverhältnissen anlässlich des Krieges getroffen werden, den Charakter eines Provisoriums haben, das bloß so lange in Kraft bleiben soll, bis es die Verhältnisse gestatten, eine grundlegende und systematische Neubearbeitung aller Gütertarife durchzuführen. Dieser provisorische Charakter wird auch den Privatbahnen gegenüber gesichert werden und in den einschlägigen Tarifundmachungen zum Ausdruck kommen. Das Eisenbahnministerium spricht die Ueberzeugung aus, daß sein Weg der richtige ist und daß die bevorstehenden Erhöhungen angesichts der geplanten individuellen Behandlung des Verkehrs nach der Belastungsfähigkeit der Güter und des gesicherten, völlig gleichartigen Vorgehens in Ungarn von der österreicherischen Volkswirtschaft ohne irgendwelche nennenswerte Schädigung getragen werden können, zumal Tarifierhöhungen im gegenwärtigen Zeitpunkt gegenüber den bedeutend gestiegenen Warenpreisen meist eine untergeordnete Rolle spielen werden.