

20. XI. 1917

Die Tarifierhöhungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Von Emil Raut.

Die außerordentliche Zunahme der Lohn- und der sonstigen Personalausgaben sowie die erhebliche Steigerung der Materialpreise, die der Krieg mit sich brachte, hat die finanzielle Lage der österreichisch-ungarischen Bahnen in einem Maße verschlechtert, daß eine Besserung ihrer Einnahmeverhältnisse dringend notwendig wurde. Dann kam noch die Notwendigkeit, die Staatseinnahmen entsprechend zu stärken. Beide Momente boten die Veranlassung, den Personen- und Güterverkehr der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Wege einer Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise und der staatlichen und sonstigen Nebengebühren entsprechend zu belasten. Die Notwendigkeit einer solchen an sich gewiß bedauerlichen Maßnahme ist nicht nur in allen kriegführenden, sondern auch in allen dem Kriege neutral gegenüberstehenden Ländern hervorgetreten. Demgemäß sind auch in den letzteren mehrfach recht empfindliche Erhöhungen der Personen- und Gütertarife durchgeführt worden. Bis zum Ende des Jahres 1916 sind mit Ausnahme der Aufhebung des Ausnahmstarifes für Kots der österreichischen Staatsbahnen wesentliche Tarifierhöhungen nicht durchgeführt worden. Inzwischen hatte sich die finanzielle Lage der österreichischen Staatsbahnen, die ja bekanntlich nie eine gute war, erheblich verschlechtert. Der Ueberschuß, den sie 1913 noch mit 196 Millionen Kronen erzielen konnten, ist mit der Zeit zu einem Betriebsabgang geworden, der für 1917/18 mit 102.9 Millionen Kronen veranschlagt wurde.

Die erste ausgiebige Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise wurde nun durch die kaiserliche Verordnung vom 10. Jänner 1917 angeordnet. Sie führte zunächst eine Frachtsteuer von 15 Prozent für die „entgeltliche Beförderung von Gütern auf österreichischem Staatsgebiete durch eine Eisenbahn“ ein. Diese Steuer hatte aber zunächst den Charakter einer rein staatlichen Finanzmaßnahme. Außerdem wurde neben dieser Staatssteuer auch noch ein Frachtzuschlag eingeführt, dessen Höhe durch die Bestimmung begrenzt wurde, daß Steuer und Frachtzuschlag nicht mehr als 30 Prozent des Beförderungspreises betragen dürfen. Gleichzeitig wurde die bereits bestandene Fahrkartensteuer bei Hauptbahnen auf 20 Prozent, bei Lokalbahnen auf 10 Prozent und bei Nebenbahnen auf 5 Prozent, im Verkehr mit Ungarn und Bosnien auf 18 Prozent erhöht. Für Reisegepäck wurde ein Zuschlag von gleicher Höhe eingeführt, wie er bei der Fahrkartensteuer angegeben wurde. Aus den durch die kaiserliche Verordnung vom 10. Jänner 1917 durchgeführten Frachterhöhungen wird eine jährliche staatliche Mehreinnahme von rund 300 Millionen Kronen erwartet.

Im Jahre 1917 traten nun noch zahlreiche andre und oft recht bedeutende Frachterhöhungen dadurch ein, daß zahlreiche Ausnahmestarife ohne Ersatz aufgehoben wurden. Von besonderer Bedeutung war dabei die Beseitigung der Begünstigungen für Petroleum und Derivate, für Stamm- und Schleifholz, für Zucker und für Braunkohle. Die dadurch eingetretenen Frachterhöhungen waren um so empfindlicher, als die Normalfälle inzwischen von der 30-Prozent-Erhöhung betroffen wurden. Aber auch diese Frachterhöhungen haben nicht genügt, um dem Staat und den Privatbahnen die notwendige Stärkung ihrer Einnahmen zu bringen. Das Bild, das Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus anlässlich der Einbringung des Budgets für 1917/18 von dem finanziellen Stande der Staatsbahnen entworfen hat, war nichts weniger als erfreulich. Danach sind seit Kriegsbeginn die personellen Ausgaben der österreichischen Staatsbahnen um 200, die Materialkosten um 51 Millionen jährlich gestiegen, wogegen die Einnahmen aus dem Zivilgüterverkehr infolge der durch den Krieg erzwungenen Einschränkung desselben

hart zurückgegangen sind. Dem ist beizufügen, daß der Militärtarif mit seinen stark ermäßigten Frachtsätzen keinesfalls geeignet ist, solche Einnahmenverluste auszugleichen.

Es ist daher eine neuerliche ausgiebige Erhöhung der Gütertarife geplant, die am 1. Jänner 1918 in Kraft treten soll. Eine entsprechende Regierungsvorlage wird in der Sitzung des Staatseisenbahnrates am 30. November d. J. zur Verhandlung kommen. Die neuerliche Frachterhöhung besteht aus drei verschiedenen Maßnahmen:

1. In einer Versetzung vieler Güter in eine höhere Tarifklasse, einem Zuschlag für die höchste Tarifklasse und in der Aufhebung von Ausnahmstarifen; 2. in der Einführung von festen Frachtzuschlägen und 3. in der Erhöhung der Nebengebühren.

Die Versetzung der Güter in eine höhere Tarifklasse erfolgt nicht allgemein, sondern nur bei solchen Gütern, bei denen dies nach Meinung des Eisenbahnministeriums infolge der großen Steigerung ihrer Verkaufspreise nicht von Nachteil auf den Verkehr sein kann. Dabei erfolgt bei einigen Gütern die Versetzung nicht in die nächste, sondern in die zweithöchere Tarifklasse. Für Eilgüter und die teuerste Tarifklasse I wird ein Zuschlag von fünf Prozent zu den Beförderungspreisen eingeführt, wobei einige weniger tragfähige Güter vom Zuschlag befreit bleiben. Neben dem werden die Ausnahmstarife noch weiter eingeschränkt.

Bei dem festen Frachtzuschlag, der alle Güter trifft und Betriebskostenzuschlag genannt wird, handelt es sich um eine Erhöhung der Abfertigungsgebühren auf 50 S. für 100 Kilogramm für Eilgüter, 30 S. für 100 Kg. für Frachtstückgüter und 16 S. für 100 Kilogramm für Wagenladungsgüter von mindestens 5000 Kilogramm. Diese Gebühren stellen eine Entschädigung der Eisenbahnen für alle mit der Auf- und Abgabe der Güter verbundenen und bei jeder Sendung vorkommenden Leistungen dar. Die Erhöhung wird durch die Steigerung der einschlägigen Kosten begründet.

Die Erhöhung der Nebengebühren, die die Eisenbahn für Leistungen entschädigen sollen, die wie Verladen und Abladen, Abwiegen und dergleichen, nicht bei jeder Sendung vorkommen, soll bis zu 100 Prozent der bisherigen Sätze betragen. Bei der Festsetzung dieser Gebühren ist bisher nur die Deckung der Selbstkosten angestrebt worden, und es ist anzunehmen, daß dieser Grundsatz auch bei Feststellung der neuen Erhöhungsbeträge beachtet worden ist. Jedenfalls ist nicht anzunehmen, daß den Eisenbahnen trotz der erhöhten Sätze irgend wesentliche Reineinnahmen verbleiben werden.

Außer den Erhöhungen der Gütertarife werden, wie bekannt, auch die Fahrpreise im Personenverkehr, und zwar ab 1. Dezember 1917, um rund 50 Prozent erhöht. Auch diese Erhöhung wird mit den wesentlich gesteigerten Betriebskosten begründet. Voraussetzlich wird die Fahrpreiserhöhung auch eine Einschränkung des Zivilverkehrs bewirken, der auf manchen Strecken infolge der durch die Kriegführung erzwungenen Einschränkung des Zugverkehrs kaum mehr bewältigt werden kann.

Die neue Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise stellt selbstverständlich eine erhebliche Mehrbelastung der Bevölkerung dar, die sich nur durch die unabwiesbaren Erfordernisse der Kriegführung rechtfertigen läßt. Gegen die Form, in der die Erhöhung der Frachtsätze durchgeführt werden soll, ließe sich manches einwenden. Im gegenwärtigen Zeitpunkt lämen aber diese Einwendungen zu spät. Das Augenmerk aller am Frachtgeschäft Interessierten wird also hauptsächlich darauf gerichtet sein müssen, rechtzeitig auf einen Ersatz der Kriegstarife durch solche hinzuwirken, die die Erfordernisse des Güterauslaufes besser berücksichtigen. Ein solcher Ersatz wird mit dem Tage des Friedensschlusses jedenfalls erforderlich werden. Da die Bedürfnisse der Bahnen nach erhöhten Einnahmen gewiß noch lange Zeit nach Friedensschluß bestehen bleiben werden, sollten sich die berufenen wirtschaftlichen Körper schon jetzt mit der Frage beschäftigen, was an Stelle der Kriegstarife seinerzeit treten soll.