

Staatsbahnenrat.

Gestern ist, wie berichtet, im Sitzungssaal des niederösterreichischen Landhauses unter dem Vorsitz des Obmannes Leopold von Baczewski der Ausschuss für die Angelegenheiten des Güterverkehrs zusammengetreten. Den wichtigsten Punkt der Tagesordnung bildete die Begutachtung der vom Eisenbahnministerium mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1918 in Aussicht genommenen Erhöhung der Gütertariife.

Die Verhandlung wurde durch den Sektionschef Ritter v. Solbis mit nachstehendem Erpose über die Tätigkeit der Staatsbahnenverwaltung im Kriege auf kommerziellem Gebiete eingeleitet.

Die Tätigkeit der Staatsbahnenverwaltung im Kriege auf kommerziellem Gebiete.

Der Krieg hat die Staatsbahnenverwaltung auch in kommerzieller Beziehung vor eine Reihe schwieriger und umfassender Aufgaben gestellt. Auf dem Gebiete des Transportwesens wie auch auf jenem der Eisenbahntariife sind infolge der außerordentlichen Verhältnisse Erscheinungen zutage getreten, gegenüber denen die geltenden Normen und Vorschriften sich als unzulänglich erwiesen haben. Um die Regelmäßigkeit und Ordnung in der Abwicklung des kommerziellen Eisenbahndienstes nicht in Frage zu stellen, hat sich demnach die Notwendigkeit ergeben, besondere, den außerordentlichen Verhältnissen Rechnung tragende Verfügungen und Anordnungen zu erlassen. Darüber hinausgehend oblag der Staatsbahnenverwaltung die weitere Aufgabe, auf die Bedeckung der Betriebskosten der Staatsbahnen Bedacht zu sein, die infolge der namhaften Verteuerung der Materialien und der wiederholten unvermeidlichen Aufbesserung der Gehälter und Löhne im Verlaufe des Krieges außerordentlich gestiegen waren. Bei der allgemeinen Finanzlage des Staates konnte die Staatsbahnenverwaltung dieser Verpflichtung nur durch eine Erhöhung der Einnahmen gerecht werden. Die Lösung dieses Problems war um so schwieriger, als sich die Wirtschaftsverhältnisse während des Krieges fast bei jedem einzelnen Wirtschaftszweige in einschneidender Weise geändert haben. Auf diese neuen Verhältnisse hatte die Staatsbahnenverwaltung Bedacht zu nehmen, damit Maßnahmen vermieden werden, die eine Schädigung unserer Volkswirtschaft zur Folge gehabt und anstatt einer Einnahmesteigerung eine Verminderung der Einnahmen ergeben hätten. Die Staatsbahnenverwaltung darf für sich wohl in Anspruch nehmen, diese Aufgabe einer Lösung zugeführt zu haben, die den richtigen Mittelweg darstellt und — wenn auch einige Härten nicht zu vermeiden waren — doch keine nachteiligen Folgen für die Produktion und den Handel im Gefolge haben wird.

Die Einnahmen der Staatsbahnen.

In den dem Kriege unmittelbar vorhergegangenen Jahren bot die Entwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen ein ziemlich erfreuliches Bild. Dierin trat ein störische Veränderung ein, als die Mobilisierung begann und dies sowie die Stilllegung vieler Betriebe den Güterverkehr lähmte, während sich gleichzeitig eine außerordentliche Steigerung der Betriebskosten bemerkbar machte. Lange Zeit hat sich die Staatsbahnenverwaltung darauf beschränkt, zur Verbesserung des finanziellen Ergebnisses der Staatsbahnen die schon früher angewandten beschriebenen Mittel heranzuziehen. Diese Mittel bestanden in weiteren Einschränkungen der in den Anhängen zu den Lokal- und Verbandstariifen sowie im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt gewährten Frachtermäßigungen und in der Aufhebung einzelner Exporttariife für Lebensmittel und Rohstoffe. Die Revisionen der Frachtermäßigungen wurden nach dem wirtschaftlichen Gesichtspunkte durchgeführt. Viele der gewährten Ermäßigungen beruhten auf der Uebernahme von Uch- und Aufschlüssen. Da diese Konventionen mit Ausbruch des Krieges aufhörten, weil Bespannung und Klöcher mobilisiert wurden, so war die Aufhebung der betreffenden Frachtermäßigungen nur gerechtfertigt. Andere Frachtermäßigungen konnten aus dem Grunde zur Aufhebung gelangen, weil entweder die Absatzverhältnisse des begünstigten Produktionszweiges sich verbessert hatten, oder die sonstigen Zwecke des eingeräumten Nachlasses erreicht waren, oder endlich die weitgehende Individualisierung der Tariffälle für bestimmte Transporte sich mit der ungünstigen finanziellen Lage der österreichischen Staatsbahnen nicht mehr vertrug. Ganz ähnlich lagen aber die Verhältnisse bei den Exporttariifen für einige Lebensmittel und Rohstoffe insofern, als die durch den Krieg erhöhte Nachfrage nach diesen Artikeln im Inlande die Aufrechterhaltung der ermäßigten Ausfußtarife entbehrlich machte.

Zur Aufhebung der Ausfußtarife für Eier, für Gemüse, für Holzstoff und

Holzstoff, für Rohholz und Grubenholz und für Roheisen, die mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1916 erfolgte, vermochte sich daher die Staatsbahnenverwaltung unschwer zu entschließen. Im übrigen nahm jedoch die Staatsbahnenverwaltung zunächst noch eine abwartende Haltung ein, da sie für eine individualisierende, die tragfähigeren Verkehre stärker heranziehende Tarifierhöhung angesichts der ungelärten Verhältnisse den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachtete. Die weitere Einnahmen- und Ausgabenentwicklung ließ aber schon in der zweiten Hälfte des Jahre 1916 ein derart ungünstiges Ergebnis des Budgetjahres befürchten, daß es geboten erschien, die Revision der Ausnahmestariife nunmehr auch auf jene für den Inlandsverkehr auszudehnen. Gegenstand der Aufhebung waren vor allem die Ausnahmestariife für jene tarifmäßig begünstigten Produktionszweige, bezüglich deren sich durch den Krieg die Frachterhältnisse dermaßen geändert hatten, daß das allgemeine wirtschaftliche, eine Staatsaushilfe fordernde Bedürfnis nicht mehr zu erkennen war. Von diesem Gesichtspunkt erfolgte am 1. Oktober 1916 die Aufhebung der ermäßigten Tarife für Holz von inländischen Erzeugungstätten, an die sich am 1. Jänner 1917, um nur die wichtigeren Maßnahmen zu nennen, die Aufhebung der Ausnahmestariife für gewöhnliche Güter in Wagenladungen, für Zementblockziegel, Borke und Lohse, für Schiffsbauweisen, Tiefbohrgeräte und Tiefbohrwerkzeuge, Aluminium, Möbel und Möbelbestandteile aus gebogenem Holz, Flach-, Sopfen, Glas und Hohlglaswaren sowie Glassallons und am 1. Februar 1917 die Aufhebung des Exportausnahmestariifs für rohes und raffiniertes Petroleum sowie eine Erhöhung der Petroleumtariife für den Inlandsverkehr anschloß.

Mit der zunehmenden Dauer und Ausbreitung des Krieges mußte man jedoch bald zu der Ueberzeugung gelangen, daß mit Einzelmaßnahmen nicht mehr das Auslangen zu finden sein werde, zumal die Staats- und Privatbahnen der meisten feindlichen und neutralen Länder des Kontinents bereits im Laufe der Jahre 1915 und 1916 mit ausgiebigen Erhöhungen ihrer Gütertariife und ebenso auch mit Erhöhungen ihrer Personen- und Gepäcktariife vorgegangen waren.

Die Tarifierhöhungen.

Für Oesterreich war die Frage einer ausgiebigeren Erhöhung der Staatseinnahmen nicht so leicht zu lösen, da im Interesse der Vermeidung einer stärkeren Belastung der österreichischen Volkswirtschaft mit der ungarischen Regierung wegen eines gleichartigen Vorgehens in Ungarn verhandelt werden mußte, und weil staatsfinanzielle Erwägungen es zur gebieterischen Notwendigkeit machten, den zu treffenden Maßnahmen einen solchen Inhalt zu geben, daß nicht nur die Einnahmen der Staatsbahnen, sondern auch die Einnahmen des Staates aus andern Titeln, insbesondere aus der Besteuerung der Privatbahnen, gesteigert würden. In dieser Erwägung wurde die Fahrkartensteuer erhöht, die auf Hauptbahnen mit 20 Prozent, auf Lokalbahnen mit 10 Prozent und auf Kleinbahnen mit 5 Prozent des Fahrpreises festgesetzt wurde, und eine Gepäcksteuer von 20 Prozent der Fracht auf Hauptbahnen, 10 Prozent auf Lokalbahnen und 5 Prozent auf Kleinbahnen sowie eine Frachtksteuer im Betrage von 15 Prozent des Beförderungsbreises eingeführt. Mit der Frachtksteuer wurde ein Kriegszuschlag mit der Maßgabe zur Einführung gebracht, daß Frachtksteuer und Kriegszuschlag zusammen genommen nicht mehr als 30 Prozent der Beförderungsgeld betragen. Unter einem wurde eine Reform der Personentariife durchgeführt, bei der die Tarifmaterien zunächst vereinfacht und durch Schaffung eines einheitlichen Klassenverhältnisses für alle Zustellungen und Staffeln bedeutende Vereinfachungen des Abfertigungs- und Nachzahlungswesens herbeigeführt wurden. Die Einrichtung der Jahres-, Halbjahres- und Abonnementarten wurde abgeschafft, wofür einerseits die äußerst niedrigen, in gar keinem Verhältnis zu ihrer oftmaligen Ausnutzung stehenden Preisanfätze, andererseits die zahlreichen bei ihrer Benutzung vorkommenden Mängel maßgebend waren. Endlich wurde auch die Gepäcktariifbegünstigung für Musterkoffer von Handlungsreisenden außer Kraft gesetzt, eine Begünstigung, die nicht nur vielfach durch widerrechtliche Inanspruchnahme zu Hinterziehungen der normalen Gepäckfracht führte, sondern da sie auf Grund der Handelsverträge auch den Handlungsreisenden der zur Monarchie im Vertragsverhältnis stehenden Staaten zugänglich war, bei dem Mangel reziproker Tarifbestimmungen der ausländischen Bahnen eine einseitige Bevorzugung der bezeichneten Personen auf Kosten der Staatsbahnenverwaltung darstellte. Die bezeichneten Steuer- und Tarifmaßnahmen traten sämtlich am 1. Februar 1917 in Kraft.

Hiermit hatte die erste Periode der auf die Herabminderung des staatlichen Betriebsaufwandes oder besser gesagt auf die Verlangsamung seines Anwachsenden Fortschritts der Staatsbahnenverwaltung ihren Abschluß gefunden, da die mit gleichartigen Maßnahmen der deutschen und schweizerischen Eisenbahnenverwaltungen, insbesondere aber der preussischen und bayerischen Staatsbahnen