

27. XI. 1918

258

Staatseisenbahnrat.

Zusammenfallenden weiteren Aufhebungen von Ausnahmstarifen, namentlich des Ausnahmstarifes für Braunkohle von inländischen Werken unter Einwirkung dieses Artikels in den höheren Ausnahmstarif für inländische Steinkohle, die Aufhebung des Inlandstarifes für raffinierten Zucker und die Aufhebung des Ausnahmstarifes für Staumholz beim Bezuge durch inländische Sägen, für Schleifholz beim Bezuge durch inländische Holzstoff-, Zellulose- und Papierfabriken, für Eisenbahnschwellen, für Stäbe und Brettchen, für Holzpfasterstübel und für Grubenholz bereits als Vorläufer der zur Beratung stehenden allgemeinen Tarifierhebungen zu betrachten sind.

Die tarifarische Kriegsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung.

Bevor ich auf diese übergehe, möchte ich noch der tarifarischen Kriegsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung, die infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Umwälzung des gesamten Wirtschaftslebens allerdings eine sehr mannigfaltige war, zurückkommen. So wurden die Requisitionen und Zwischenlagerungsfristen erstreckt, damit die Verfrachter nicht der Nachteile der direkten Tarife verlustig würden. Ebenso wurden bei den an den Nachweis der Ausfuhr des Finalproduktes geknüpften ermäßigten Tarifen für die betreffenden Rohprodukte die Fristen für den Export des Finalproduktes verlängert. Für Sendungen, die nach Unterbrechung des Transports durch Zwischenlagerung auf einer Unterwegsstation ihren ursprünglichen Bestimmungsort erreichten, sowie für Sendungen, die unterwegs angehalten und später in die ursprüngliche Versandstation zurück geleitet wurden, wurden Erleichterungen bezüglich der Frachtabrechnung gewährt. In diesem Zusammenhange verdienen auch jene Maßnahmen Erwähnung, die während des Krieges im Interesse der Aufrechterhaltung des Verkehrs und der Pflege des Exports der Monarchie getroffen wurden.

Um auch hier nur einige der in dieser Richtung getroffenen Verfügungen anzuführen, sei erwähnt, daß, so lange im Hinblick auf die zunehmende Ausbreitung des Krieges an einen Export nach überseeischen Ländern überhaupt noch zu denken war, für Exportgüter der Monarchie nach heimischen, deutschen und neutralen Häfen, ferner für die überseeische Ausfuhr über Zwischenstapellplätze bedeutende Frachtnachlässe gewährt wurden, die bei Wagenladungsgut 30 Prozent der auf die österreichischen und ungarischen Verwaltungen entfallenden Frachttanteile betragen und bei Stückgütern in der Einräumung der nächstniedrigeren Tarifklasse bestanden. Hierdurch erfuhr unser Export in kritischer Zeit eine um so wirksamere Unterstützung, als die deutschen Bahnen für den Export der Monarchie über See die gleichen Frachtnachlässe zur Verfügung stellten. Für Exportgüter, die im Zeitpunkt des Kriegsausbruches in Triest oder Fiume lagerten, wurden die an die Verschiffung über Triest gebundenen Exporttarife auch dann gewährt, wenn die Ausfuhr dieser Güter mit der Bahn nach oder über Italien erfolgte. Bei jenen Transporten, die ab Triest weiterwärts via Sueskanal oder via Gibraltar oder nach bestimmten andern überseeischen Destinationen direkt zu verschiffen gewesen wären, begnügten sich die am Triester Verkehr beteiligten Bahnen mit dem Nachweise der Verfrachtung nach Venedig und der erst in diesem Hafen erfolgten destinationsgemäßen Verschiffung. Der Import überseeischer Rohstoffe über neutrale Häfen wurde durch die Einräumung weitgehender Frachtermäßigungen im Verkehre über den Hafen Genua und über die übrigen italienischen Häfen unterstützt. Durch die Zugestellung ähnlicher Ermäßigungen in der umgekehrten Richtung wurde auch dem Export der Monarchie, für den der Hafen Genua damals hauptsächlich in Betracht kam, Förderung zuteil. In diesem Zusammenhange verdienen auch die zur Belebung unseres Exports nach Rumänien vor Eintritt dieses Landes in den Krieg im Rahmen der Dienstorganisation der Merkursendungen getroffenen transporttechnischen und tarifarischen Vorstufen, die nunmehr nach Zulassung eines beschränkten Zivillüterverkehrs nach dem eroberten Rumänien wieder ins Leben treten sollen, und die auf ähnlicher Grundlage getroffenen Maßnahmen im Verkehre mit Mazedonien, Bulgarien und der Türkei Erwähnung. Mit Serbien und den von den I. u. I. Militärbehörden verwalteten Teilen des Königreiches Polen wurde der Verkehr freigegeben und durch direkte, jedermann zugängliche Tarife gedeckt. Für die Getreide- und Futtermittelversorgung der Monarchie und Deutschlands wurde im Rahmen der Organisation für den Ceres- und Prädaverkehr vorgesorgt.

Demit ist jedoch auch bei einer Darstellung in großen Zügen die Aufzählung der in das Gebiet der Kriegsfürsorge fallenden Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung noch nicht erschöpft. Der Krieg hat nicht bloß einzelnen Gebieten die gewohnten Bezugsquellen abgeschnitten, sondern auch zum Aufbruche der erheblichen Rohstoffe und zur Heranziehung von Erfas aller Art geführt. Auch hier hat die Staatseisenbahnverwaltung durch Ein-

gelindert. Für den Kohlenbezug der Hauptstadt und anderer inländischer, zum Teile sehr exponierter Plätze aus Revieren, die unter normalen Verhältnissen für die Versorgung dieser Plätze nicht in Betracht kommen, wurden ermäßigte Frachttarife erstellt, die beispielsweise im Verkehre nach Triest und nach Istrien einer Ermäßigung der tarifmäßigen Frachttarife bis auf die Selbstkosten gleichstamen. Zur Erleichterung der Lebensmittelversorgung der Städte wurden Frachtermäßigungen für Milch, Kartoffeln und Wurzeln gewährt. Durch die Frachtermäßigungen für Brennnesseln, Parietaria, Seidenpflanzen, für Hopfenstengel, für Weidenrinde und Weidenrindefaser hat die Staatseisenbahnverwaltung zur Ermöglichung der Heranziehung neuer Rohstoffe für die Textilindustrie beigetragen. Die neu entstandenen Papiergründindustrien wurden durch Begünstigung ihrer Finalprodukte unterstützt. Für das warme Interesse der Staatseisenbahnverwaltung an den auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Landwirtschaft und Viehzucht gerichteten Bestrebungen gehen die zahlreichen Kriegsausnahmstarife für Düngemittel, Futter- und Streumittel sowie für Saatgüter Zeugnis. Von den aus öffentlichen Mitteln getroffenen Verfügungen wäre die fünfzigprozentige Frachtermäßigung für Material zum Wiederaufbau Kalziens und der Dolomina hervorzuheben.

Die Bedeutung der steigenden Ausgaben.

Der Staatseisenbahnrat ist in einem Zeitpunkt einberufen worden, in dem das Eisenbahnministerium vor dringenden und äußerst wichtigen Entscheidungen steht. Der Krieg dauert fort, und die Bedeckung der erwachsenden Mehrausgaben zwingt die Staatseisenbahnverwaltung, den Verkehr neuerlich und einschneidend zu belasten. Wohl machen sich die günstigen Wirkungen der während des Krieges durchgeführten Tarifierhebungen geltend, indem sich gegenüber den Ergebnissen des letzten Friedensjahres die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr im Budgetjahr 1915/16 um 17 Prozent und im Budgetjahr 1916/17 um 35,3 Prozent und die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Budgetjahr 1915/16 um 62 Prozent und im Budgetjahr 1916/17 um 95 Prozent steigerten, und es ist gewiß eine beachtenswerte Erscheinung, daß die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im letzten Budgetjahr, obwohl sich der Verkehr ganz beträchtlich verringerte, seit der Einführung der großen Privatbahnen durch den Staat den höchsten Stand erreicht haben. Trotz dieser überaus erfreulichen Ergebnisse können wir uns jedoch nicht der Erkenntnis verschließen, daß die schwierige Finanzlage des Staates ein adäquate Verbesserung der Einnahmenseite nicht zuläßt, und so kommt es, daß wir nunmehr vor der Aufgabe stehen, neue bedeutende Mehreinnahmen zu beschaffen und durch Uebertragung der zu diesem Zweck in Aussicht zu nehmenden Maßnahmen auf die Privatbahnen die Zuzüsse an den Finanzetat aus der Besteuerung des Eisenbahnverkehrs steigern müssen.

Die Erfüllung dieser Aufgabe ist im vorliegenden Falle um so schwieriger, als die Staatseisenbahnverwaltung bei der Wahl der zu ergreifenden Mittel sowohl auf die Belastungsfähigkeit der einzelnen Verkehre, als auch auf die besondere Dringlichkeit der Erschließung der neuen Einnahmquellen Rücksicht nehmen muß. Von letzterem Gesichtspunkte können Maßnahmen, deren Durchführung die mehrmonatige Arbeit von Tarifumrechnungen erfordern würde, von vornherein nicht in Erwägung gezogen werden. Für die Erzielung des angestrebten finanziellen Effektes kommen daher nur mechanische oder automatisch wirkende Tarifierhebungsmaßnahmen in Betracht. Nichtsdestoweniger glaubt jedoch die Staatseisenbahnverwaltung, solche Mittel gefunden zu haben, daß die erforderlichen Mehreinnahmen ohne Außerachtlassung der Tragfähigkeit der einzelnen Artikel und Verkehre und ohne Schädigung unserer Volkswirtschaft gesichert werden. In dieser Hinsicht beehre ich mich, nachstehendes anzuführen:

Die richtige Erstellung der Tarife.

Einer der wichtigsten Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik besteht in der Anpassung der Tarife an die jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse. Vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte aus betrachtet, ist in diesem Grundsatze ausgesprochen, daß für die Höhe der Tarife die Selbstkosten der Eisenbahnunternehmung und der Wert der zur Beförderung gelangenden Waren mitbestimmend sind. Durch die Selbstkosten ist die unterste Grenze des Frachtpreises gegeben, der Wert der zur Beförderung gelangenden Waren seinerseits ist ein Faktor für die Bemessung des Frachtpreises nach oben hin. Sowohl Selbstkosten als auch Warenwert finden ihren Ausdruck in Geldwerten, und aus diesem Grunde ist in eisenbahnfinanzieller Beziehung die Basis einer rationalen Tarifpolitik vor allem auch die Einschätzung der Kaufkraft des Geldes, denn das Steigen oder Sinken der Kaufkraft des Geldes hat zur Folge, daß die Tarife, obschon ziffernmäßig unverändert, dennoch teurer oder billiger werden.

Wenn wir aber in Betracht ziehen, wie sich in diesem Sinne die Faktoren für die richtige Erstellung der Tarife während des Krieges gestaltet haben, so

kommen wir zu folgendem Ergebnis: Die Selbstkosten haben sich bedeutend gesteigert und haben ihren Höhepunkt noch nicht erreicht. Die Erfordernisse für das Personal sind in fortwährendem Anwachsen begriffen. Das Betriebsmaterial hat sich enorm verteuert. Es ist ferner für den Erfas der Abnutzung des Bahnkörpers und der Fahrzeugbetriebsmittel zu sorgen sowie auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen Bedacht zu nehmen. Im Werte der Artikel ist eine bedeutende Verschiebung eingetreten. Waren, die früher nur zu Ausnahmstarifen befördert werden konnten, gehen heute zu Eilguttarifen, bei höherwertigen Waren haben die Tarife überhaupt jeden Einfluß auf die Preisbildung eingebüßt. Die Voraussetzungen für eine umfassende Erhöhung der Tarife sind also gegeben, und wir können an eine solche Erhöhung mit um so größerer Veruhigung herantreten, als die verringerte Kaufkraft des Geldes geeignet ist, uns in der nächsten Zeit über jene Bedenken hinwegzuhelfen, die eine einschneidende Erhöhung der Tarife vom Gesichtspunkte unserer Handelsbeziehungen mit dem Auslande etwa hervorrufen könnte.

Ich erlaube mir bereits darauf hinzuweisen, daß die finanziellen Anforderungen an die Staatseisenbahnverwaltung diesmal sehr einschneidende sind und daß diesen Anforderungen schon von einem sehr frühen Zeitpunkt an Rechnung getragen werden muß. Es würde daher gewiß nicht unverständlich sein, wenn die Staatseisenbahnverwaltung im Hinblick auf die Zwangslage, in der sie sich befindet, wie in der Zeit der Einführung der Frachtsteuer und des Kriegszuschlages zu linearen Tarifierhebungen gegriffen hätte, wozu sie sich um so leichter hätte entschließen können, als die zu treffenden Maßnahmen bloß vorübergehenden Charakter tragen sollen. Nichtsdestoweniger hat jedoch die Staatseisenbahnverwaltung nach solchen Maßnahmen gesucht, durch welche den dargelegten eisenbahnfinanziellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen wird, ohne daß seitens der Verfrachter auf die Berücksichtigung der für eine Individualisierung von Tarifierhebungen sprechenden Momente verzichtet werden muß.

Zu den Maßnahmen, mit welchem das finanzielle Erträgnis der Staatsbahnen neuerdings erhöht werden soll, gehört auch diesmal wieder die Aufhebung von Ausnahmstarifen, ein Auskunftsmitglied, über dessen sachliche Berechtigung mich zu äußern ich bereits Gelegenheit hatte. Im Zuge der gegenwärtigen Maßnahmen werden sowohl auf den österreichischen wie auf den ungarischen Staatsbahnen von der Aufhebung der Ausnahmstarife für Dachsalzriegel, Zementdachziegel und andres hochwertiges Ziegelmateriale, der Ausnahmstarif für Güter der Klasse A in ganzen Wagenladungen, der Ausnahmstarif für ermäßigte Eilgüter in Wagenladungen, die Ausnahmstarife für Gips, Kalk, Zement und Mörtel, der Ausnahmstarif für Brennholz, für Zeitungsdruckpapier, für Seilen- und Sichelstahl andre Ausnahmstarife getroffen.

Der Betriebskostenzuschlag.

Ihre Ergänzung finden die im Rahmen der Tarife, Teil II, in Aussicht genommenen Frachterhöhungen in der Einführung eines Betriebskostenzuschlages. Der lineare Prozentsatzige Frachtsteuer- und Kriegszuschlag vom 1. Februar 1917 hatte den Nachteil, daß er eine prozentuelle Belastung der Fracht bildete und daher die Fernverkehre ungleich stärker heranzog als die Nahverkehre, während im Gegenteile gerade der frachtlieh günstigste Nahverkehr für Tarifierhebungen den größeren Spielraum bietet. In Berücksichtigung dieses Umstandes wurde der Betriebskostenzuschlag mit einem einheitlichen Betrag für alle Frachttarife, und zwar mit 50 S. pro 100 Kilogramm für Eilgut, 30 S. für Frachtliefergut und 16 S. für Wagenladungsgut bemessen, wobei sich eine stärkere prozentuelle Belastung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehre ergibt. Der Betriebskostenzuschlag wird für jede Sendung bei Aufgabe oder Abgabe in einer österreichischen oder ungarischen oder bosnisch-herzegowinischen Station oder im Durchzuge durch die österreichisch-ungarische Monarchie erhoben und ohne Rücksicht auf die Zahl der angewendeten Tarife jeder Sendung nur einmal angelastet.

Der gemeinsame Reformtarif aus dem Jahre 1876.

Zu diesen in den Rahmen der Binnen- und Verbandtarife fallenden Maßnahmen treten solche auf dem Gebiete der allgemeinen Tarifbestimmungen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen. Im Jahre 1876 ist eine Vereinbarung zwischen der Regierung und den Privatbahnen zustande gekommen, der sogenannte Reformtarif, dormalen österreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahngütertarif, Teil I genannt. Dieser Tarif, dessen Abteilung B eine einheitliche Güterklassifikation und einen Nebengebührentarif enthält, ist ein gemeinsamer Tarif aller österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, und durch Artikel IX des Ausgleiches mit Ungarn ist die gleiche Anwendung seiner Bestimmungen auf alle Bahnen in der Monarchie auch gesetzlich verbürgt. Die Staatseisenbahnverwaltung konnte daran nicht vorbeigehen, daß weder der Nebengebührentarif noch die Güterklassifikation des genannten gemeinsamen Tarifs den durch den Krieg geänderten Verhältnissen Rechnung trägt. Die Ansätze des Nebengebührentarifs deckten schon vor dem Kriege kaum