

Die Erhöhung der Gütertarife.

Der morgige Tag wird uns eine Erhöhung der Gütertarife auf allen Eisenbahnen Oesterreichs bringen. Sie wird, wie bereits berichtet wurde, derart durchgeführt, daß sämtliche Tarife um 70 Prozent hinaufgesetzt werden. Bloß mit Ausnahme des Kohlentarifs, der um 40 Prozent erhöht wird. Neben dem tritt an die Stelle des zu Beginn des Jahres eingeführten Betriebskostenzuschlages, der jetzt aufgelassen wird, eine mäßige Steigerung der Manipulationsgebühren. Das Ergebnis dieser allgemeinen Tarifregelung — sie ist, wenn wir von geringen tarifmäßigen Maßnahmen absehen, die dritte während des Krieges — wird mit 600 Millionen Kronen veranschlagt. Für normale Zeiten wäre dies ein ungeheurer Betrag. Derzeit bringt er leider keine überwältigenden Wirkungen hervor. Das tolle Sinauftreiben der Preise, oder was nahezu dasselbe ist, das Sinken der Kaufkraft des Geldes, führen auf der einen Seite dazu, daß die Frachtkosten bei den meisten Waren keinen anschlagnahenden Faktor mehr bilden. Auf der anderen Seite hinwieder kann die Absicht der staatlichen Eisenbahnverwaltung, durch die Tarifsteigerung zumindest das Gleichgewicht im Staatsbahnhaushalt herzustellen, selbst für die weitere Dauer des Krieges schwerlich verwirklicht werden. Schon jetzt werden Unterhandlungen mit den Eisenbahnangehörigen geführt, die eine weitere Erhöhung der Bezüge dieses sehr großen Personals und somit eine neuerliche erhebliche Belastung der Bahnen zur Folge haben müssen. Dabei ist mit Sicherheit, nach einer größeren oder geringeren Anzahl von Monaten, mit weiteren Gehaltsbereinigungen zu rechnen, da diese den Geldverhältnissen nur nachhinken und nicht vorauseilen. Noch viel schneller steigen die sachlichen Ausgaben, da sich die Materialpreise nicht wie bei Gehältern und Löhnen, in Intervallen von mehreren Monaten, sondern beinahe von Tag zu Tag erhöhen. Wenn daher diesmal darauf verzichtet wurde, die Gütertarife, so wie dies vordem gebräuchlich ist, mit einem individuellen Einschlag zu versehen und demnach nur, um den Bahnen rasch erhebliche Mehreinnahmen zu sichern, eine Unebene Tarifsteigerung gewählt worden ist, so kann man schon jetzt sagen, daß dieses Ziel nicht erreicht werden kann. Die Tarifierhöhungen kommen, so oft sie sich auch wiederholen mögen, doch stets zu spät, um mit der Geldwertverminderung gleichen Schritt zu halten oder ihr gar zuvorzukommen.

Somit eröffnen sich für den weiteren Verlauf des Feldzuges auf diesem Gebiete sehr trübe Aussichten. Sie gestalten sich aber auch, wenn wir in die Kriegesfolgezeit blicken, keineswegs freundlicher. Wir kennen zwar nicht die finanzielle Lage der Staatsbahnen; sie haben während der Kriegszeit keinen Geschäftsbericht veröffentlicht (ihr letzter Bericht behandelt das Kalenderjahr 1913). Der Grund für diese Verschweigungstaktik ist vielleicht der, daß die Staatsbahnverwaltung den während des Krieges mit dringlichen und höchst verantwortlichen Arbeiten belasteten exekutiven Dienststellen die überaus zeitraubenden Arbeiten, die gerade zur Herstellung der mit reichem statistischen Material versehenen Berichte erforderlich sind, vorläufig ersparen will. Aber wie dem auch immer sein mag, so ist es doch bekannt, daß die für die ein-

zelnen Kriegsjahre veröffentlichten Abgänge, die Differenzen zwischen den Ausgaben und den Einnahmen, die Gesamtlage der Staatsbahnen nur sehr schwach beleuchten. Die furchtbare Abnutzung aller Anlagen und des rollenden Materials, die Beschädigungen und die Verluste am Bahneigentum, werden durch die Invektionen der Kriegszeit auch nicht entfernt weitgemacht. Für den Wiederaufbau der Bahnen, die, als ein höchst wichtiges Werkzeug unserer Volkswirtschaft, so rasch als möglich in brauchbaren Zustand versetzt werden müssen, werden mit Rücksicht darauf, daß die Besserung der Valuta nur langsam vor sich gehen kann, Milliarden aufzuwenden sein. Die Notwendigkeit der Tilgung und Verzinsung solcher gewaltigen Beträge wird die Tarifpolitik sehr stark belasten. Es wäre daher eine Selbsttäuschung, wenn man in der Nachkriegszeit mit einer wesentlichen Ermäßigung der Bahnfrachttarife rechnen wollte. Das einzige, was sich tun läßt, ist die Schaffung eines Reformtarifs, der den volkswirtschaftlichen Grundsätzen und den zukünftigen Veränderungen des Weltmarktes so viel als möglich Rechnung trägt.

Aus dem Vorhergesagten geht deutlich hervor, daß man die Eisenbahnen des Staates weder im Kriege noch nach dem Kriege zu sanieren vermag, wenn die finanzielle Lage im allgemeinen viel zu wünschen übrig läßt. Vor allem müssen die Finanzen des Staates gesunden. Sollten dann die Bahnen noch hilfsbedürftig sein, so kann die Krankheit, der in einem solchen Falle gleichsam nur mehr ein lokaler Charakter beizumessen ist, leicht und rasch geheilt werden.