

## Die finanzielle Entwicklung der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges.

Die infolge der langen Kriegsdauer stetig anwachsenden finanziellen Bedürfnisse des Staates haben es unabweislich erscheinen lassen, auch den Staatsbahnbetrieb zur Deckung der finanziellen Kriegslasten heranzuziehen. Die der österreichischen Eisenbahnverwaltung hiebei erwachsende Aufgabe war um so schwieriger, als das staatliche Eisenbahnverkehrsweesen nicht nur einen einkommenswerbenden, sondern auch einen volkswirtschaftlichen Zweig der Staatsverwaltung bildet und bei den zu treffenden Maßnahmen somit danach getrachtet werden mußte, diese einander oft diametral entgegenstehenden Ziele tunlichst in Einklang zu bringen. Es muß anerkannt werden, daß die österreichische Staatsbahnenverwaltung diese Aufgabe in glücklicher Weise gelöst hat, da es ihr gelungen ist, ohne empfindliche Schädigung unserer volkswirtschaftlichen Interessen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in günstiger Weise zu beeinflussen.

Wie im Motivenberichte zu der vor einigen Tagen im Reichsrate eingebrachten Regierungsvorlage ausgeführt wird, ist der gesamte jährliche Mehrertrag, der sich für den Staatsschatz aus der Einführung oder Erhöhung der Verkehrsabgaben sowie aus der Einführung des Kriegszuschlages auf den Staatsbahnen ergeben wird, bei Zugrundelegung der Statistik des letzten Friedensjahres (1913) mit rund 300 Millionen Kronen zu veranschlagen und dürfte diese Summe bei Hinzurechnung des staatlichen Anteiles an dem Kriegszuschlage zu den Gütertarifen der Privatbahnen sogar nicht unerheblich übersteigen. Der Betrag von rund 300 Millionen Kronen setzt sich, wie folgt, zusammen:

	Mehrertrag in Mill. Kronen
Reform der Fahrkartensteuer	284
Reform der Personentaxen der österreichischen Staatsbahnen	394
Einführung einer Gepäcksteuer	21
Frachtsteuer	1386
Einführung eines Zuschlages zu den Gütertarifen der Staatsbahnen	780
Aufhebung von Ausnahmetarifen der Staatsbahnen	124
<b>Summe jährlich</b>	<b>2989</b>

Unter Berücksichtigung des neuen Aufbaues des Frachtbriefstempels dürfte sich diese Summe um weitere 12 Millionen Kronen erhöhen.

Was die volkswirtschaftlichen Wirkungen der erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen anbelangt, so ist zu bemerken, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit diesen Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehrs mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der dormalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtpreise bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teile überhaupt keine, zum Teile eine nur untergeordnete Rolle spielen. Allerdings dürften die verfügbaren Tarifmaßnahmen ihre volle Wirkung auf die Gestaltung der Staatsfinanzen erst nach Wiedereintritt geordneter Verhältnisse ausüben, da die getroffenen Verfügungen infolge des durch die kriegerischen Ereignisse wesentlich eingeschränkten Zivilverkehrs dormalen nicht im vollen Umfange in Erscheinung treten können, während andererseits die außerordentliche Steigerung der Betriebsausgaben die finanzielle Gebarung schon während des Krieges empfindlich beeinflusst.

Was die vorerwähnte Aufhebung von Ausnahmetarifen betrifft, so hat sich die österreichische Staatsbahnenverwaltung hiebei offenbar vor Augen gehalten, daß eine große Anzahl von Artikeln während des Krieges eine nicht unbedeutende Wertsteigerung erfahren hat und daher diese Artikel einer tariflichen Sonderstellung nicht mehr bedürfen. Im Zuge der durchgeführten Revision gelangte demzufolge eine Anzahl von Ausnahmetarifen und Frachtermäßigungen zur Aufhebung und wurden andere in Anpassung an die geänderten Wirtschaftsverhältnisse einer Abänderung unterzogen.

Von den zur Aufhebung gelangten Ausnahmetarifen der österreichischen Staatsbahnen seien beispielsweise genannt: Ausnahmetarif 1 b für Rots, 4 f für Hornvieh und Kälber nach Wien St. Marg, 22 c und d für Rohpetroleum zur Heizung und zu Motorbetrieb; Exporttarif E 1 a und b für Eier, E 3 a für frisches Obst, E 3 b für getrocknetes Obst, E 4 für Gemüse, E 8 a für Holzstoff, E 8 b für Holzzellstoff, E 9 a für Rohholz und Grubenholz, E 11 für Paraffin, E 14 b für Roheisen, E 16 für Streichhölzer, E 22 a für Rohpetroleum, E 22 b für raffiniertes Petroleum.

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, hat sich die Aufhebung der Exportausnahmetarife nur auf Approvisionierungsartikel, Rohstoffe und Halbfabrikate erstreckt, während die Ausfuhrbegünstigungen für Fertigprodukte schon aus valutaren Gründen zum Großteil unberührt geblieben sind.

Die Inlandsausnahmetarife 22 a und b für Petroleum gelangten mit erhöhten Frachttarifen zur Neuauflage,

140