

(Staatsminister v. Sendewitz.)

- (A) nahmen zuzukommen, da es auf die Dauer unmöglich ist, die Lasten des Eisenbahnverkehrs den Steuerzahlern aufzubürden.

(Sehr richtig! in der Mitte.)

Hierzu war es nötig, Tarifierhöhungen ins Auge zu fassen. Die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen haben daher beschlossen, für die Zeit ab 1. April 1918 im Personenverkehr gleichzeitig mit Einführung der Verkehrssteuer eine Erhöhung der Personentarife um durchschnittlich 10 Prozent durchzuführen. Auch eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife kann nicht länger aufgeschoben werden, jedoch schweben hierüber noch die Verhandlungen zwischen den Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz, die sämtlich das dringende Bedürfnis zu dieser Maßregel anerkennen. Dem sächsischen Eisenbahnrat liegt es ob, sich zu der Frage noch gutachtlich zu äußern; in Aussicht genommen ist eine Erhöhung der Frachtsätze um 15 Prozent.

- Bei der Veranschlagung unter Tit. 1 und 2 des Kap. 16 für den Finanzzeitraum 1918/19 ist mit diesen Tarifierhöhungen bereits gerechnet worden. Sie müssen im Vergleich zu den sonstigen enormen Preissteigerungen, wie wir sie jetzt auf fast allen Gebieten der Volkswirtschaft erleben, als äußerst mäßig bezeichnet werden. Ein Vergleich mit dem feindlichen und neutralen Auslande ergibt übrigens, daß dort schon seit längerer Zeit viel stärkere Frachterhöhungen durchgeführt worden sind. Die Ursachen, die uns zur Erhöhung der Tarife drängen, treten eben außerhalb Deutschlands in gleicher Weise, nur in weit stärkerem Maße hervor.

In der Voraussetzung der Durchführung der bezeichneten Tarifierhöhungen und in der Annahme, daß uns ein baldiger siegreicher Frieden und damit ein starker Verkehrsaufschwung zuteil wird, sind im künftigen Haushaltsplan die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf gemeinjährig 79 000 000 M., das sind 8 500 000 M. mehr als im laufenden Haushalt, und die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf gemeinjährig 145 500 000 M., das sind 21 500 000 M. mehr als im laufenden Haushalt, veranschlagt worden. Die Gesamteinnahmen unter Tit. 1 bis 6 sind mit 244 558 000 M. angenommen. Dem stehen 194 963 000 M. Ausgaben gegenüber, so daß sich für die Staatseisenbahnverwaltung ein Betriebsüberschuß von 49 595 000 M. ergibt. Unter Berücksichtigung des Überschusses bei den staatlichen Straßenbahnen und nach Abzug der Beiträge zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden im Gesamtbetrage von 40 504 379 M. verbleibt ein Überschuß von 9 297 621 M. An und für sich fallen aber dem Kap. 16, Staatseisenbahnen, noch gemeinjährig 18 750 000 M. für Teuerungszulagen, besondere Kriegs-

teuerungszulagen, Beihilfen an die Familien der zum Kriegsdienste einberufenen Lohnempfänger sowie Ruhegeld-erhöhungen und Unterstützungen an Ruhegeldempfänger zur Last, die zunächst mit unter Kap. 110 veranschlagt worden sind. Bei deren Berücksichtigung sinkt der Betriebsüberschuß auf 30 845 000 M. und bei Einrechnung der Beträge für den Schuldendienst ergeben die Staatseisenbahnen nicht einen Überschuß von 9 297 621 M., sondern einen Fehlbetrag von 9 452 379 M.

Ungeachtet dieser zurzeit wenig günstigen Verhältnisse hat aber die Verwaltung nicht verabsäumt, alles das vorzulehren, was zur Erhaltung der für unser Heer wie für unsere Zivilbevölkerung so überaus wichtigen Staatseisenbahnen auf der Höhe der Leistungsfähigkeit nötig ist. So sind unter diesem Gesichtspunkt nicht weniger als 1862 neue Stellen, im wesentlichen für untere Beamte, vorgesehen worden. Auch für die Arbeiter sind hohe Beträge eingestellt worden, um die umfassenden Lohnerhöhungen zu decken, die außer den Teuerungszulagen bewilligt wurden. Lohnerhöhungen sind im Jahre 1917 mit einem veranschlagten Jahresaufwand von 9 500 000 M. durchgeführt worden. Darüber hinaus ist aber für die Zeit ab 1. Januar 1918 eine wesentliche Verbesserung der Lohnstaffel für die Betriebsarbeiter usw. in Aussicht genommen worden, womit ein weiterer Aufwand von etwa 3,5 Millionen Mark verknüpft sein wird. Dazu treten — und zwar bereits vom 1. Dezember dieses Jahres an — gewisse Kriegslohnzulagen und Erhöhungen der laufenden Teuerungszulagen in größeren Städten, wodurch außerdem ein jährlicher Aufwand von rund 2 Millionen Mark eintritt. Dieser Betrag sowie die eben erwähnte Summe von 3,5 Millionen Mark, zusammen also 5,5 Millionen Mark, sind im Haushaltplan noch nicht vorgesehen, so daß zunächst mit einer Überschreitung der Anschlagbeträge unter den betreffenden Lohn Titeln gerechnet werden muß, ein Umstand, der — neben den anderen in derselben Richtung liegenden Tatsachen — den Staatshaushalt dieses Mal als besonders gespannt erscheinen läßt.

Schließlich will ich noch erwähnen, daß es gelungen ist, eine wesentliche Steigerung der Leistungen der bei der Staatseisenbahnverwaltung eingerichteten Arbeiterpensionskasse herbeizuführen. Früher betrug die dort erreichbare höchste Rente 1320 M. für das Jahr. Vom Jahre 1918 an kann eine Jahresrente von 1560 M. erreicht werden. Das bedeutet für zahlreiche Bedienstete eine wesentliche Verbesserung. Der Staatseisenbahnverwaltung erwächst dadurch weiter ein jährlicher Mehraufwand von rund 400 000 M., der unter Tit. 10,4 vorgesehen worden ist.