

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alternativ-Trassen der Arlberg-Bahn

Nördling, Wilhelm von

Wien, 1879

IX. Die Sparsamkeit im Staatshaushalte

IX. Die Sparsamkeit im Staatshaushalte.

Wir kennen kein zweites Reich, welches so grosse Aufgaben mit verhältnissmässig so geringen Mitteln zu lösen hätte, wie Oesterreich-Ungarn. Ein Theil dieser Aufgaben muss gelöst werden, sollen die Existenzbedingungen der Monarchie nicht gefährdet werden. Wenn wir die natürlichen Reichthümer Oesterreichs und die Begabung seiner verschiedenen Volksstämme in Betracht ziehen und mit denen anderer blühender Staaten vergleichen, so fühlen wir uns in dem festen Glauben bestärkt, dass Oesterreich die zur Lösung seiner Aufgaben nöthige innere Kraft besitzt, dass es aber, um dieselbe nach aussen zu entfalten und zu entwickeln, noth thut, die durch eine Reihe widriger Umstände verzögerten Reformen auf dem Gebiete des Steuerwesens, der Rechtspflege, der Verwaltung, auf's Aeusserste zu beschleunigen. Bis diese Reformen durchgeführt sind, bis der Ueberschuss, nicht nur das Gleichgewicht im Staatshaushalte wieder hergestellt ist, muss auf allen Gebieten die äusserste zulässige Sparsamkeit geübt werden.

Prinzipiell sind hierüber Alle einig, aber sehen wir uns etwas näher an, wie es in der Praxis mit der Sparsamkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bestellt ist.

Kann der Staat etwa die von ihm übernommene drückende Garantielast durch Interpretationen reduzieren, wie dies seiner Zeit durch die Weigerung, die Betriebskosten-Abgänge zu decken, geschehen ist? Der Verfasser, der es sich zur Ehre rechnet, zur Beseitigung dieser Differenz das Seinige beigetragen zu haben, will nicht annehmen, dass je wieder von irgend einer Seite ein ähnlicher, den Staatskredit im höchsten Grade schädigender Vorschlag gemacht werden könnte.

Die Staatsgarantielast kann also neben der selbstverständlichen Kontrolle der Rechnungslegung, wesentlich nur im Wege der Erhöhung des Reinertrags vermindert werden. Soweit dies unter Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Zerstückelung der Bahn-Verwaltungen und Linien möglich ist, ist in dieser Richtung in den letzten Jahren schon Manches geschehen, Manches auch fernerhin anzustreben; grosse Resultate werden aber auf diesem Wege schwer zu erzielen sein. Zur

Umgestaltung der Bahnnetze, zur Verbesserung des status quo im grossen Style bedarf es vor allen Dingen einer starken, zielbewussten, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Hand in Hand mit einer sicheren Majorität in beiden Häusern des Reichsrathes vorgehenden Regierung.

In sehr engem Rahmen bewegen sich die Sparsamkeitsbestrebungen auf dem Felde der laufenden Verwaltung.

Reduzirt man z. B. den Kredit für die Reisekosten der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, so hören deren Organe auf, zum Frommen des Handels, des reisenden Publikums und des Aerars ihre Kontrolle an Ort und Stelle zu üben; sie bleiben gelähmt an ihren Amtstisch gefesselt.

Oder wollte man das mit der Prüfung der Garantie-Rechnungen betraute Personal reduzieren? Dann liefe man Gefahr, dass für je 1000 fl., die an Gehalten erspart würden, die zehner- oder hundertfache Summe an Staatsgarantie mehr zu zahlen wäre.

Man veriele in den Abweg, den die Engländer „Pfennigsparsamkeit und Pfundvergeudung“ nennen.

Nun verbleibt als Feld der Sparsamkeit nur noch das Feld der Investitionen.

Nicht selten begegnet man sowohl bei Bahnverwaltungen als bei Staatsbeamten der Anschauung, als wäre Ersparnissen bei Investitionen ein geringerer Werth beizulegen, als Ersparnissen in den laufenden Auslagen, ganz abgesehen von der regelmässigen Wiederkehr der letzteren. Diese Unterscheidung hat offenbar ihre Berechtigung, wenn es sich um produktive Investitionen handelt, um solche, welche 5, 6 oder mehr Perzent Reinertrag abwerfen. Wenn es sich aber um solche Investitionen handelt, von denen absolut nicht nur keinerlei Schaffung oder Erhöhung eines Reinertrags, sondern auch nicht einmal die bessere Befriedigung öffentlicher Bedürfnisse zu erwarten ist, so vermögen wir keinen Unterschied zu erblicken, ob 6 Millionen Staatsanlehen zu einer solchen „Investition“ oder zur Deckung eines Defizits im Ordinarium des Staatshaushaltes aufgenommen werden.

Eisenbahn-Investitionen bezwecken entweder den Ankauf bestehender Bahnen oder den Bau neuer.

Was wurde nicht geschrien, als es sich um den Ankauf einiger nothleidend gewordener Bahnen handelte, darüber, dass die Staatsverwaltung diese meist als Spekulations-Objekte gebauten Bahnen nicht zu ihrem Baukosten-Preise übernehmen wollte, wie es ihre Besitzer zum Theil wünschten, sondern den Ankaufspreis nach dem dereinst zu erhoffenden Erträgniss bemass. Wir sagen:

«dem einst zu erhoffenden Reinertrag», denn der damals vorhandene Reinertrag war ein negativer, d. h. die in Rede stehenden Bahnen deckten ihre Betriebskosten nicht. Wir brauchen aber den «kommerziellen Werth» nicht nachträglich zu rechtfertigen, denn derselbe wurde vom Reichsrathe noch strenger gebandhabt, als von der Regierung; Zeuge: die niederösterreichischen Südwestbahnen, deren Aktien mit 10 fl. zur Einlösung gelangen, statt der vom Ministerium vorgeschlagenen 35 fl. Wenn wir hier auf den «kommerziellen Werth» zurückkommen, so geschieht es nur, um darzuthun, wie auf allen Gebieten die Sparsamkeit zu Gunsten des Staats-Aerars schwer fällt. Bald sind es entlassene, brodlose Familienväter, welche Mitleid erregen, bald sind es Aktien- oder Obligations-Besitzer, welche, ihren eigenen Leichtsinn vergessend, sich in ihren Ansprüchen verletzt glauben und ihren Verlust auf den, wenn auch noch unschuldigeren Steuerträger überwälzen möchten!

Nur in einem einzigen Falle kann die Sparsamkeit, ohne irgend Jemand wehe zu thun, geübt werden, in dem Falle einer unnöthigen Bau-Investition, wie derjenigen, die bei der Wahl zwischen unsern beiden Alternativ-Trassen in Frage steht.

In der That glauben wir gezeigt zu haben, dass die 6 Millionen Mehrausgaben, welche für die untere Trasse gemacht werden müssten, als rein verloren zu betrachten wären. Die obere Trasse entspricht allen vernünftigen gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen und ist doch — in Folge ihrer Betriebs-Erschwernisse — solange der Verkehr (wie es wahrscheinlich ist) ein mässiger bleibt, nur um $\frac{1}{4}$ Million, beziehungsweise falls der Verkehr den grössten Umfang annimmt, nur um 1 Million Gulden weniger werth, als die untere Trasse, so dass die reine Ersparniss, je nach der Entwicklung des Verkehrs, wahrscheinlich $5\frac{3}{4}$, im schlimmsten Falle 5 Millionen beträgt.

Diese 5 bis $5\frac{3}{4}$ Millionen sollen der blossen Klassizität eines Ingenieur-Werks oder dem Vorurtheile einer Weltbahn zum Opfer gebracht werden!

Wir möchten die Sanguiniker, die den letzteren Standpunkt vertreten, mit einem Baumeister vergleichen, der für einen in knappen Geldverhältnissen befindlichen Geschäftsmann in einer abgelegenen Ortschaft ein Wohnhaus bauen soll. Unser Geschäftsmann beabsichtigt, sich zu verheiraten, und verlangt in dem Gebäude den nöthigen Raum für eventuelle Nachkommenschaft. Der Baumeister will zwanzig Kinder in Aussicht nehmen und den Bauherrn überreden, zugleich auch noch Raum für seine künftigen Schwiegersöhne und Enkel zu schaffen, all das in einer Lokalität, wo von Miethsparteien keine Rede sein kann!