

Steht eine Erhöhung der Eisenbahngütertarife bevor?

Die namhafte Verteuerung aller Betriebsmaterialien hatte mannigfache Befürchtungen geweckt, daß die staatlichen Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reich zu einer allgemeinen Erhöhung der Tarife, insbesondere der Gütertarife, ihre Zuflucht nehmen müßten, um die Quelle der Eisenbahneinnahmen nicht versiegen zu lassen. Demgegenüber wurde halbamtlich versichert, daß eine Abänderung der Normaltarife nicht beabsichtigt würde, dagegen habe sich der preussische Landeseisenbahnrat bereits mit der Frage befaßt, wie die überaus zahlreichen Ausnahmetarife im Güterverkehr nach dem Kriege neu zu regeln sein würden; diese Frage werde in Gemeinschaft mit den zuständigen Behörden weiterhin verfolgt werden.

Hiernach kann es kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß die Beförderung der weitaus meisten Frachtgüter auf den Eisenbahnen eine Verteuerung erfahren wird, denn die Massengüter, namentlich die industriellen und landwirtschaftlichen Rohstoffe sowie Halbfabrikate erfreuen sich in Deutschland durchweg sehr mäßiger Ausnahmetarife, die zum Teil der Staatskasse gar keinen oder doch nur einen recht bescheidenen Reingewinn ließen. Man darf deshalb rückhaltlos anerkennen, daß diese von der Regierung befolgte Tarifpolitik in erheblichem Umfange zur Entwicklung und Blüte unserer Gewerbetätigkeit beigetragen hat. Die Ende der 70er Jahre vorigen Jahrhunderts begonnene und in etwa zwanzigjährigem Zeitraum beendete Eisenbahnverstaatlichung in Preußen verfolgte ja nach der Denkschrift der Regierung vom 29. Oktober 1876 gerade den Zweck „der Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen“; es hieß weiterhin: „Nur im Staatsbahnsystem bietet sich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationaler Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differentialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung“.

Wenn es trotz der staatswirtschaftlichen Fürsorge ermöglicht wurde, die Staatsbahnen in den Dienst unserer Finanzwirtschaft zu stellen — die Reineinnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe bezifferten sich in den letzten Jahren auf 600 bis 700 Mill. M. —, so legt diese Tatsache beredtes Zeugnis von dem deutschen Gewerbesinn ab. Mit dem mächtigen Anwachsen der Kohlen-, Kalk-, Erze-, Eisengewinnung, der landwirtschaftlichen Gütererzeugung sowie der Ein- und Ausfuhr steigerten sich naturgemäß auch die Einnahmen aus dem Eisenbetriebe, ohne daß der Verwaltung übertriebener Formalismus zum Vorwurf gemacht werden könnte. Nur ganz vereinzelt trifft man noch die Meinung an, daß der Staat darauf verzichten müsse, aus dem Eisenbahnbetriebe Reineinnahmen zu erzielen. Vielmehr wird die Finanzpolitik darauf gerichtet sein müssen, neben allmählicher Tilgung der Staatseisenbahnschulden, die jetzt buchmäßig nur noch etwa 8 Milliarden Mark betragen gegenüber einem geschätzten Werte der Anlagen von 18—20 Milliarden, die Erwerbseinkünfte aus den Staatsbahnen nach Maßgabe der Wirtschaftslagen möglichst zu erhalten. Denn es wäre gar nicht abzusehen, wie ohne sie der preussische und wohl auch der Etat anderer deutscher Bundesstaaten im Gleichgewicht gehalten werden könnte.

Wenn jetzt ernstlich an eine Reform der Ausnahmetarife gedacht wird, so ist damit keineswegs beabsichtigt, etwa sämtliche Vergünstigungen für Massengüter kurzerhand aufzuheben. Damit könnte leicht sehr vielen Industriezweigen der Lebensnerven abgeschritten werden, und damit würde der Staat die Hühner schlachten, die ihm die goldenen Eier legen. Immerhin wird in zahlreichen Fällen ein Ausgleich der erhöhten Beförderungskosten angestrebt werden können ohne die Unternehmungen empfindlich zu schädigen. Man verkenne aber nicht, daß es sich angesichts der gewaltigen Zahl der Ausnahmetarife um eine Riesenarbeit handelt, die um so schwieriger sein wird, als sie auf die Umstellung der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft weitgehende Rücksicht nehmen muß. Wie sich die Preisbildung nach dem Kriege gestalten wird, ist zunächst noch nicht mit einiger Sicherheit zu bestimmen, ebenso auch nicht, inwieweit die deutsche Industrie in der Lage sein wird, die auswärtigen Handelsbeziehungen wieder aufzunehmen. Grundsätzlich wird man davon auszugehen haben, daß die Tarifreform die überseeische Aus- und Einfuhr nicht unterbinden dürfe. Unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt wird zu einem erheblichen Teile gerade durch die Frachttarife auf den heimischen Eisenbahnen bedingt. Und die Erzeugnisse der Landwirtschaft im Verkehr vom Osten nach dem Westen der preussischen Monarchie dürfen auch keiner übermäßig starken Belastungsprobe ausgesetzt werden. Das sind nur wenige Gesichtspunkte, die bei der Tarifreform Berücksichtigung verdienen.

Mit einiger Befriedigung wird die Binnenschifffahrt von den Tarifveränderungen Vermerk nehmen. Bekannt sind die Klagen dieses Verkehrszweiges, der unter der stetigen Vermehrung der Ausnahmetarife der Eisenbahnverwaltung empfindlich geschädigt worden ist. Die Schifffahrtsunternehmungen auf den Hauptströmen, namentlich dem Rhein und der Elbe, waren seit Jahren genötigt, ohne Gewinn, teils sogar mit beträchtlichen Verlusten zu arbeiten, weil sie gegen die billigen Ausnahmetarife nicht auskommen konnten. Es wäre wohl denkbar, daß ihre Leistungsfähigkeit in Zukunft voll ausgenützt werden könnte, wenn die Eisenbahnfrachten in angemessener Weise für gewisse Massengüter erhöht würden. Damit würde vermutlich auch der Wider-

stand abgeschwächt, der gerade von den Schifffahrtsunternehmungen gegen die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den freien Strömen geleistet worden ist. Aber alle diese Fragen bedürfen sorgfältigster Erwägung, denn Tarifveränderungen in dem beabsichtigten Umfange sind für das gesamte Wirtschaftsleben von tief-einschneidender Bedeutung.