

Erhöhung der Frachttarife — Erhöhung der Fahrpreise!

Natürlich mit dem § 14!

Die Regierung Clam-Martinic, die die „Wiederherstellung voller verfassungsmäßiger Zustände“ angekündigt hat, wird morgen eine § 14-Berordnung kundmachen, wodurch alles auf der Eisenbahn verteuert wird. Vor allem wird eine Frachttaxe eingeführt, und zwar beträgt sie 15 Prozent des Beförderungspreises. Das zweite ist die Einführung einer Verkehrssteuer für Personenbeförderung: es werden nämlich die Abgabensätze der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen von 12 auf 20 Prozent, im Verkehr mit Ungarn und Bosnien von 10 auf 18 Prozent, für Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent und für Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent erhöht. Das dritte ist die Einführung einer Gepäcksteuer; im selben Ausmaß bestimmt wie die Fahrkartensteuer. Das sind nun, wie die Regierung mit herzerfrischender Naivität sagt, die „gesetzgeberischen Maßnahmen“; sie wird aber im eigenen Wirkungskreis weiter „reformieren“, nämlich bei den staatlichen Bahnen. Die Personentaxen der Staatsbahnen werden reformiert, indem sie „durchschnittlich“ um dreißig Prozent erhöht werden. Im Güterverkehr wird auf den Staatsbahnen nebst der fünfzehnprozentigen Frachttaxe noch ein fünfzehnprozentiger „Kriegszuschlag“ geplant. Diesen Kriegszuschlag werden auch die Privatbahnen einheben haben; die Regierung wird dann bei jeder Bahn entscheiden, ob sie den Kriegszuschlag nimmt oder ihn der Bahn überläßt. Die Verteuerungen und Erhöhungen treten am 1. Februar 1917 in Kraft; „vorläufig“ auf drei Jahre, also bis 31. Jänner 1920. Den Ertrag aus diesen „Maßnahmen“ schätzt die Regierung auf 300 Millionen, vielleicht noch höher. Dazu bemerkt sie: „Diese gewiß stattliche Zahl bietet einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Elastizität und Ausgestaltungsfähigkeit nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiet

eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Staatswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen.“ Wenn die Volkswirtschaft nicht belastet wird: woher kommt dann die Drittelmilliarde? Die Regierung hat auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage „eingehend geprüft“ und ist beruhigt: „weil unter der Herrschaft der dormalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Veränderung erfahren dürften, die Frachtpreise bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teil überhaupt keine, zum Teil eine nur untergeordnete Rolle spielen“. Also weil alles schon so teuer ist, spielt die Erhöhung der Produktionskosten keine Rolle, und weil auch nach dem Kriege nichts billiger werden wird, fällt diese Erhöhung nicht ins Gewicht. Jedenfalls eine originelle volkswirtschaftliche Auffassung! Die „Berechnungen“ der Regierung haben auch zu dem „Ergebnis“ geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfang nicht gerechtfertigt wären. Aber sie sind schon im kleineren Umfang bitter! Aber die Regierung sieht voraus, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachttaxe und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitimen Gewinn zu benützen“, und so erachtet es sie „als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vorneherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.“ Auf die „Bekämpfung“ sind wir wirklich neugierig!

Wie die Personentaxen verteuert werden.

Aus folgenden Beispielen ist die Verteuerung zu erkennen. Es kostete bis jetzt und wird nun vom 1. Februar 1917 kosten in Kronen die Reise:

| | Wien—St. Pölten, 64 Kilometer | | | Wien—Salzburg, 314 Kilometer | | | Wien—Prag (K. J. B.), 350 Kilometer | | | Wien—Teschen, 458 Kilometer | | |
|----------------|-------------------------------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|-------------------------------------|------------|-----------|-----------------------------|------------|-----------|
| | III. Klasse | II. Klasse | I. Klasse | III. Klasse | II. Klasse | I. Klasse | III. Klasse | II. Klasse | I. Klasse | III. Klasse | II. Klasse | I. Klasse |
| alt | 2.50 | 3.90 | 6.40 | 3.30 | 5.10 | 8.40 | 12.30 | 19.30 | 31.60 | 15.80 | 25.— | 41.10 |
| neu | 3.10 | 4.65 | 7.75 | 3.90 | 5.85 | 9.75 | 15.60 | 23.40 | 39.— | 19.60 | 29.40 | 49.— |
| Erhöhung . . . | —60 | —75 | 1.35 | —60 | —75 | 1.35 | 3.30 | 4.10 | 7.40 | 3.80 | 4.40 | 7.90 |
| in Prozent . . | 24 | 19 | 21 | 18 | 15 | 16 | 29 | 24 | 26 | 24 | 18 | 19 |

Man achte wohl darauf, daß die Erhöhung der dritten Klasse prozentuell höher ist als die in der zweiten und in der ersten. Obwohl die prozentuelle gleiche Belastung das mindeste wäre, es umgekehrt noch eher zu rechtfertigen wäre! Gleichzeitig werden auch die Abonnementskarten reformiert. Im neuen Tarif wird es nur Streckentaxen (entweder nur für Personen oder für alle Plätze); sie werden für beliebige Entfernungen, aber in der Regel nur für einen Monat ausgegeben. Nur bis fünfzig Kilometer Entfernung werden, um das Wohnen in der Nähe von Städten (Wohnungsfürsorge) zu ermöglichen, Jahresstreckentaxen ausgegeben, die gegen die Monatskarten etwa ein Viertel billiger sein werden. Die Arbeiterbegünstigung (die steuerfreien Arbeiterwochen- und Nachfahrkarten und die fünfzigprozentige Ermäßigung des normalen Tarifs für gemeinsame Fahrten und für Zwecke der Arbeitsvermittlung) wurde beibehalten. Die Schülermonatskarten werden dagegen erhöht! Von einer Aufhebung der Freikarten, der Saisonwagen und ähnlicher Dinge ist (natürlich) keine Rede!