

11. / I. 1916

11
162

Die Lösung der Eisenbahnfrage und
der Post- und Fernsprechanlagen

so u. a. in den Abmachungen über die Orientverehre, in welchen von der für alle Wagenladungsklassen einheitlichen Abfertigungsgebühr von 10 Cents 5 Cents der Versand- und 5 Cents der Empfangsbahn zufallen. Abgesehen von der Unbilligkeit, die darin liegt, daß die Eisenbahnen Gebühren für eine Leistung erheben, die sie gar nicht besorgen, spricht auch das deutsche Beispiel entschieden gegen diesen Vorgang. Im innerdeutschen Verkehr wird die Abfertigungsgebühr, gleichviel wie groß die Zahl der am Transport beteiligten Verwaltungen sei, stets nur einmal erhoben und zwischen Versand- und Empfangsbahn hälftig geteilt, während die Durchgangsstrecken von jedem Anteil an der Abfertigungsgebühr ausgeschlossen bleiben.

Im Sinne dieses Vorganges wird auch bei Erstellung internationaler Tarife von den deutschen Bahnen nur eine halbe Abfertigungsgebühr in die Streckenätze bis zur Reichsgrenze eingerechnet, unter der übrigens selbstverständlichen Bedingung, daß der gleiche Vorgang auch seitens der außerdeutschen Verwaltungen beobachtet wird. Der Wert der direkten Tarife, der innerdeutschen sowohl wie der internationalen, besteht demnach neben der raschen Orientierungsmöglichkeit über die Höhe der Frachtsätze und neben der unaufgehaltenen Beförderung (die gebrochene Abfertigung geht durchschnittlich mit einer vierundzwanzigstündigen Verzögerung einher) in dem Vorteil, daß sie nur eine volle Abfertigungsgebühr enthalten, während im gebrochenen Verkehr die Abfertigungsgebühr für jede Tarifabfertigung (Kartierungsstrecke) erhoben wird. In der Erwägung, daß der Mangel direkter Tarife nicht eine Schuld der Verfrachter, sondern der Eisenbahnen ist, sind aber die deutschen Bahnen einen Schritt weitergegangen und haben einen besonderen Umbehandlungstarif (Tarif für Unterwegsabfertigung) eingeführt, durch den der Nachteil der wiederholten Anrechnung der Abfertigungsgebühren bei Teilabfertigungen beseitigt, beziehungsweise gemildert wird.

Anderes bei uns. Sofern man nicht durch besondere Verträge daran behindert ist, rechnet man neuestens — auch bei Vorhandensein direkter Tarife — die Abfertigungsgebühren für jede Bahnstrecke voll an, gerade so, als ob die Sendung auf jeder einzelnen der von ihr berührten Strecken zur **A u f - u n d A b g a b e** gelangt wäre. So wird zum Beispiel für eine Sendung von einer ungarischen Privatbahn über die ungarischen und österreichischen Staatsbahnen nach einer österreichischen Privatbahn die Abfertigungsgebühr statt einfach vierfach berechnet. Es werden eben für jede Teilstrecke ungekürzte Lokaltarife in Anrechnung gebracht, während doch die Abfertigungsleistung, als deren Entgelt die Gebühr zu betrachten ist, nur auf der Bahn stattfindet, auf welcher der Transport beginnt oder endigt. Ein solcher Vorgang mag ja rechtlich zulässig sein, widerspricht aber jedem Billigkeitsgefühl und sollte in Zusammenhang mit der Erhöhung der Abfertigungsgebühren, die besserungsgeachtet den Staatsbahnen bedeutende, auf jährlich etwa 12 bis 15 Millionen Kronen zu veranschlagende Mehreinnahmen bringen würde — nach deutschem Muster — endgültig beseitigt werden. Eine Anlehnung an das deutsche System wäre in diesem Falle mit materiellen Vorteilen für die Bahnen verbunden und würde gleichzeitig — ohne dem verfrachtenden Publikum allzu große Opfer aufzuerlegen — vorhandene Härten und Unbilligkeiten der Tarife aus der Welt schaffen.