

Die neuen Tarife.

Die Erhöhung der Beförderungspreise der Eisenbahnen stellt in ihrem Wesen keine verkehrspolitische, sondern lediglich eine steuertechnische, eine einschneidende fiskalische Maßnahme dar. Daran ändert nichts der Umstand, daß auch den Privatbahnen, deren kilometrische Länge im Verhältnis zum Gesamtneze Österreichs derzeit geringfügig ist, ein sehr kleiner Bruchteil des Ertrages zugewiesen wird. Der weitaus überwiegende Teil der aus der Steigerung der Tarife zu erwartenden Bruttoeinnahmen kommt durch Vermittlung der Bahnen dem Fiskus zu Gute. Er ist es, der der Bevölkerung eine neue Last von mehreren hundert Millionen Kronen jährlich auferlegt. Der gesamten Bevölkerung, und nicht etwa bloß den Verfrächtern. Denn wenn auch die Behörden willens sind, alles mögliche anzubieten, um „unbegründeten Preiserhöhungen“ und „illegitimen Gewinnen“ vorzubeugen, die sich an die Erhöhung der Gütertarife anschließen könnten — ein Ziel, das, nebenbei bemerkt, nicht gar so leicht zu erreichen ist —, so können sie doch gegen berechnete Preiserhöhungen nicht das geringste anwenden. Mit anderen Worten: Die zum Verkauf bestimmten Waren werden um 30 Prozent der für sie in Betracht kommenden Frachtkosten teurer werden, und es ist auch dafür Sorge zu tragen, daß dieser Preiszuschlag nicht die bis Ende dieses Monats bereits beförderten, im Verkaufsort vorhandenen Güter umfaßt, sondern sich lediglich auf die Artikel erstreckt, die vom 1. Februar an zur Verfrachtung gelangen werden. Die Möglichkeit einer leichten Ueberwälzung der Tarifsteigerung auf die Konsumenten wird selbst in der offiziellen Begründung durch den Hinweis darauf angedeutet, daß der österreichische Handelsverkehr derzeit die Konkurrenz des Auslandes fast gar nicht zu fürchten habe. Auch wird bemerkt, daß bei der herrschenden Teuerung die Anschaffungskosten einer Ware durch die Frachtauslagen nur unwesentlich beeinflusst werden und daß die bestehenden Preisverhältnisse „aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften“. Damit soll wohl die Festsetzung des Trienniums gerechtfertigt werden, innerhob dessen den neuen Tarifmaßnahmen Gültigkeit verliehen ist. Dennoch dürfte es sich unseres Erachtens hierbei nur um einen Maximalzeitraum handeln. Allzu groß sind die Gefahren, die sich aus einer bloß schematischen Regelung der Tarife für die Volkswirtschaft ergeben. Es ist zwar richtig, daß auch andere Staaten in ähnlicher Weise wie wir vorgegangen sind oder demnächst vorgehen werden. Aber maßgebend ist für uns vor allem die Regelung der Bahntarife im Deutschen Reich, da wir mit diesem in regster Geschäftsverbindung stehen. Deutschland unterläßt es aber, provisorische Tarifausschlüsse einzuführen, sondern bereitet schon jetzt eine systematische, auf Erzielung höher Einnahmen bedachte Tarifreform vor. Es wird deshalb auch bei uns geboten sein, gleich bei Beginn der Friedenswirtschaft durch die zugesagte rationale und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Freilich darf man nicht an die Herabsetzung des Bares denken: der Staat wird nicht nur auf die zu erhoffenden Mehrerträge nicht verzichten, sondern womöglich deren weitere Erhöhung erzielen wollen. Ferner dürfte früher oder später dem von den Eisenbahnen gegebenen Beispiel die Binnenschifffahrt folgen und auf dem über ein Provisorium führenden Wege zu einer endgültigen, den Geboten der Volkswirtschaft angemessenen Tarifregelung gelangen.

Im Personenverkehr bewegt sich die Erhöhung der Beförderungspreise in mehrfacher Richtung. Vor allem wird die Fahrkartensteuer bei Hauptbahnen um 8 Prozent (bei Lokalbahnen um 4 und bei Nebenbahnen um 2 Prozent) erhöht. Außerdem erfahren die Personentarife als solche eine beträchtliche Steigerung, die, im Gegensatz zur prozentuellen Regelung der Güterfrachttarife, auf individualisierender Grundlage erfolgt. Wir haben es somit hier nicht mit einem Provisorium, sondern allem Anschein nach mit einer endgültigen Tarifreform zu tun. Für das Klassenverhältnis ist die Formel 1 : 1½ : 2½ gewählt, die leider eine etwas zu geringe Heranziehung der Passagiere erster Klasse ergibt. Wer in Kriegszeiten viel zu Reisen Gelegenheit hat, konnte nämlich bemerken, daß derzeit diese Klasse von zahlenden Reisenden in unvergleichlich höherem Maß benützt wird, als dies früher der Fall war. Gar viele sind im Kriege reich geworden, und sie benützen bei Fahrten mit der Eisenbahn samt ihren Familienmitgliedern selbstverständlich die erste Wagenklasse; auch höhere Fahrpreise würden sie davon nicht abhalten.

Ein weiteres Mittel zur Erzielung von Mehreinnahmen im Personenverkehr ist die Aufhebung von Begünstigungen, besonders der Zeittarife und der sogenannten Musterkofferbegünstigung. Die letzterwähnte, an die Einführung einer neuen „Gepäcksteuer“ sich anschließende Maßregel erscheint uns wenig glücklich. Daß die ausländischen Bahnen eine derartige Begünstigung nicht kennen und insofern sie unseren Handlungsreisenden nicht zu gewähren vermögen (ebenso wenig wie den übrigen), ist kein stichhaltiger Beweggrund für die Aufhebung. Denn wenn auch für die Tätigkeit der Reisenden bei der herrschenden Warenknappheit in Kriegszeiten ein sehr geringer Spielraum gegeben ist — im Frieden werden Handel und Industrie eine energische Tätigkeit entfalten müssen, um sich trotz der großen Lasten und Hemmnisse siegreich zu behaupten. Deshalb sollte alles, was die Agitationskraft unserer Produktion stärken, die Werbetätigkeit entfal-

ten könnte, mit aller Macht gefördert werden. Der Handlungsreisende ist der beste Agitator, und der große Musterkoffer seine Waffe. Man möge ihn in deren Gebrauch nicht stören. Abgesehen von der Regelung der Beförderungspreise im Zivilverkehr ist, ebenso wie in Ungarn, auch bei uns der Militärtarif erhöht worden. Wäre das nicht der Fall, so würde sich daraus eine finanzielle Benachteiligung Österreichs ergeben. Denn die Kosten der Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern werden unter die beiden Staaten der Monarchie quotenmäßig aufgeteilt. Die Unterlassung einer (in dem anderen Staat annähernd durchgeführten) erheblichen Erhöhung hätte also für die hauptsächlich in Betracht kommenden Staatsbahnen einen Einnahmefall zur Folge, während die quotenmäßigen Ausgaben infolge der Steigerung des Militärtarifs in dem anderen Staate eine Steigerung erfahren würden. Einer solchen doppelten Benachteiligung wird durch die auch sonst sachlich vollauf gerechtfertigte Reformierung des Militärtarifwesens vorgebeugt.