

14. I. 1917

161

## Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife und des Frachtkundenstempels.

Von Ferdinand Keller,

Direktorstellvertreter a. D. der kön. ungarischen Staatsbahnen.

Budapest, 13. Januar.

Der Finanzminister hat im Abgeordnetenhaus einen Gesetzentwurf in zwei Abschnitten unterbreitet, deren erster die Eisenbahnkriegssteuer, der zweite die Erhöhung des bisherigen Frachtkundenstempels behandelt. Zu dem letzteren Teil des Gesetzentwurfes ist kaum etwas zu bemerken. Er ist die getreue Kopie der zuerst in Deutschland und dann in Oesterreich getroffenen gleichartigen Verfügung. Dem ersten Abschnitt über die Eisenbahnkriegssteuer und dem bezüglichen Motivenbericht entnehmen wir, daß es sich nur um eine Uebergangsmassnahme handelt und daß nach Ablauf von drei Jahren eine grundlegende Reform der Gütertarife unter Berücksichtigung der nach dem Kriege zu Tage tretenden Bedürfnisse der Volkswirtschaft und des Staatshaushaltes eintreten soll.

Diese Erklärung wird nicht verschlen, in den interessierten Kreisen Befriedigung zu wecken, denn die Form einer allgemeinen prozentualen Erhöhung der Eisenbahntarife kann weder vom volkswirtschaftlichen noch vom eisenbahnfiskalischen Standpunkte als einwandfrei betrachtet werden, da die normalen Abstufungen der Tarife den Wertverhältnissen der beförderten Artikel jetzt während der Kriegszeit und voraussichtlich auch in der darauffolgenden Friedenszeit nicht entsprechen werden. Für die Kriegszeit allerdings, in der es gilt, dem Staate möglichst rasch zu den Mitteln zu verhelfen, welche die gesteigerten Anforderungen der Kriegsführung an ihn stellen, kann, soweit es sich um die Heranziehung des Bahnverkehrs handelt, die prozentuale Erhöhung der Eisenbahntarife als das einzige wirksame und rasch zum Ziele führende Auskunftsmittel betrachtet werden und die beteiligten Kreise werden sich für die Kriegszeit damit abzufinden wissen, umso mehr als die Bedeutung der Eisenbahntarife als preisbildenden Faktors in dieser Zeit in den Hintergrund tritt.

Aber — wird man sich fragen — warum soll denn die Kriegssteuer durch drei Jahre, also voraussichtlich über die Kriegsdauer hinaus erhoben werden? Diese Unbilligkeit erklärt der Motivenbericht damit, daß die drei Jahre der Vorbereitung der künftigen Tarifreform dienen sollen. Ein so ungebührlich langer Zeitraum scheint indessen in den tatsächlichen Verhältnissen nicht begründet. Wissen wir doch, daß sich die königlich ungarischen Staatsbahnen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres sehr eifrig mit dem Sammeln statistischen Materials beschäftigten, das die Grundlagen für eine Tarifreform bilden soll. Die Verkehrsgestaltung unmittelbar nach dem Kriege dürfte aber mit Rücksicht auf die Erschöpfung aller Vorräte und die Wiederherstellung der Kriegsschäden ein weniger verlässliches Gesamtbild der normalen Verkehrsbewegung der Staatsbahnen liefern als die Zeit vor dem Kriege, für welche die notwendigen Unterlagen bereits vorhanden sind oder binnen kurzem beschafft werden können. Die Kriegssteuer sollte, ihrem Namen getreu, nur für die Kriegszeit gelten. Eine Befristung mit drei Jahren erscheint uns — und wir glauben uns hierin mit der Mehrzahl der Interessenten einig — über das Bedürfnis hinauszugehen. Zeit für die Vorbereitung einer allgemeinen Tarifreform zu gewinnen. Das ist vielleicht der anscheinbarste Punkt des Entwurfes, der aber mit Rücksicht darauf, daß diese Befristung auf einem Abkommen mit der österreichischen Regierung zu beruhen scheint, im Laufe der Parliamentsverhandlungen kaum abgeändert werden dürfte.

Trotz der Steuerform, die der Tarifserhöhung gegeben wurde, gewinnt man aus dem Gesetzentwurf und dessen Motivierung den Eindruck, daß die Erhöhung der Gütertarife auch ein Entgelt für die bedeutend angewachsenen Mehrkosten des Eisenbahnbetriebes zu bilden bestimmt ist, da eine Beteiligung der Privatbahnen an dem Steuerergebnis bis zum Ausmaße der Hälfte der Steuer vorgesehen wird. Die Bahnen im Eigenbetrieb, dies wird unumwunden zugegeben, sehen sich nicht nur größeren Personalausgaben und Materialpreisen gegenüber, sondern sie werden nach dem Kriege die ihnen durch die Kriegslage aufgezwungenen Verschämnisse im Werkstätten- und Bahnerhaltungsdienst mit ungeheuren Kosten nachzuholen haben. Ungeachtet der den Bahnen mit eigenem Betrieb voll zuzulegenden Erhöhung der Personentarife kann die Hälfte der Kriegssteuer, die als Ergänzung der Mehreinnahmen des Personenverkehrs gedacht ist, nur eine unzureichende Deckung für die vorerwähnten Auslagen bieten, so daß es gewiß kein Vorzug des Entwurfes ist, wenn bei dieser Sachlage das Ausmaß der aus der Gütertariferhöhung den Bahnen mit eigenem Betrieb zu überlassenden Quote jeweiligen Sonderverhandlungen und ministeriellen Einzelentscheidungen vorbehalten wird.

Die Bestimmung im Artikel 5, wonach unter Voraussetzung der Reziprozität die laut Vertrags der beiderseitigen Regierungen vom 8. Oktober 1907 im Export aus Ungarn nach Passau und Simbach und im Export aus Oesterreich nach Orsova und Remun bis Ende 1917 zugestandenen sogenannten gebundenen Taren von der Kriegssteuer befreit bleiben sollen, ist zurzeit praktisch belanglos, da die Artikel: Getreide, Eier, Wein, Felle, Obst, Fleisch usw. aus Ungarn nach Deutschland und die Artikel: Zucker, Glas, Papier, Eisen usw. aus Oesterreich nach den Balkanländern während der kurzen Vertragsdauer bis Ende dieses Jahres kaum noch Gegenstand befänglicher Transporte bilden dürften. Dagegen wird die im letzten Abschnitte dieses Artikels im Einvernehmen mit Oesterreich getroffene Verfügung hinsichtlich der

Rußbarmachung der Tarife in fremder Gelbwährung gewiß dankbar begrüßt werden.

Was nun die im Motivenbericht des Gesetzentwurfes angekündigte zukünftige allgemeine Reform der Gütertarife betrifft, so soll vor allem festgestellt werden, daß man sich mehr als bisher an das von Professor W. M. Neworth in seinem Werke „Die Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre“ in so trefflicher und überzeugender Weise entwickelte System wird halten müssen, so hoch zu tarifieren als der Verkehr es erträgt, ein Grundsatz, von dem Neworth mit Recht behauptet, er müsse jederzeit auf allen Eisenbahnen zur Anwendung gelangen, seien es Staatsanstalten oder Privatunternehmen. Um nicht mißverstanden zu werden, fügt Professor Neworth jedoch hinzu, so hoch tarifieren als der Verkehr es erträgt, heißt mit anderen Worten: nicht so hoch tarifieren, daß der Verkehr es nicht zu ertragen vermag. Es wird wohl ohne weiteres als zutreffend erkannt werden müssen, daß die Staatsbahnen neben dem mit der Eisenbahnverstaatlichung verfolgten Zweck der Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen bei dieser Reform es nicht werden unterlassen können, auch auf den finanziellen Gesichtspunkt Bedacht zu nehmen, der es ihnen zur Pflicht macht, die Tarife so festzusetzen, daß nicht allein die Gesamtkosten der Erhaltung und Betriebsführung, sondern auch eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals aus den Einnahmen gedeckt wird. Die für die Zeit nach dem Kriege im Motivenberichte in Aussicht gestellte Reform der Tarife wird aber nur auf der Grundlage der Belastungsfähigkeit der Güter (tarifieren, so weit der Verkehr es trägt) erfolgen dürfen, — eine Arbeit, bei der die Staatsbahnen, sofern sie zu einem befriedigendem Ergebnis zu gelangen wünschen, die werktätige Mithilfe der interessierten Kreise der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie nicht werden entbehren können. Der Exportverkehr soll jedoch — und dies kann nicht nachdrücklich genug betont werden — zunächst von Tarifserhöhungen befreit bleiben und es wäre, wie schon in einem im Poster Lloyd veröffentlichten Artikel \*) hervorgehoben wurde, ein bedauerlicher Irrtum, wenn angenommen würde, daß sich auch der Exportverkehr mit namhaften Tarifserhöhungen abfinden müsse. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Fällen des Wettbewerbes, wo die Gewinnung oder Erhaltung der Transporte für den Bahnweg zu Ausnahmeverfügungen zwingt, ein Fall, der unter anderem bei Schaffung transkontinentaler Verkehrswege, wie Hamburg—Bagdad, zu Tage treten dürfte. Für diese Verkehre gilt der Ausspruch Neworths: „Der schlechteste Frachttarif ist besser als kein Fracht.“

Zur materiellen Seite der Frage, d. i. zum Ausmaße einer künftigen Tarifserhöhung sei bemerkt, daß bei einem Neuaufbau der Tarife darauf Rücksicht zu nehmen sein wird, daß die Manipulationsgebühren, für die der deutsche Sprachgebrauch den zutreffenderen Ausdruck „Abfertigungsgebühren“ geprägt hat, einer ausgiebigen Steigerung fähig sind. Zum Verständnis der folgenden Zeilen muß man sich vor Augen halten, daß jeder Tarifsatz außer dem Streckentarif, also außer der eigentlichen Transportgebühr, die durch die Entfernung und den Einheitsfrachttarif bestimmt wird, einen von der Entfernung unabhängigen festen Zuschlag, die Abfertigungsgebühr, enthält, als Entgelt für die Leistung der Eisenbahn auf der Versand- und der Bestimmungsstation. Bei einem Vergleich der Abfertigungsgebühren der kön. ungar. Staatsbahnen mit jenen der deutschen Eisenbahnen findet man, daß letztere für Wagenladungsgüter, die ja ausschlaggebend sind, im großen und ganzen 12 Pfennig = 17—18 h (Kurs 145) an Abfertigungsgebühr berechnen, während bei den kön. ungarischen Staatsbahnen die Abfertigungsgebühr bei Gütern des Spezialtarifes 1 (z. B. Getreide, Mehl usw.) 10 h, bei Gütern der Klasse B O und des Spezialtarifes 2 (z. B. ordinäre Eisenwaren, Bauholz, Wertholz aller Art etc.) 8 h und endlich für Güter des Spezialtarifes 3 und der Ausnahmestufe I und II (Dünger, Steine, Brennholz, etc.) 6 h pro 100 Kilogramm beträgt. Eine Erhöhung dieser Gebühren von 10 h auf etwa 16 h und von 8 und 6 h auf 12 h wäre unter den gegenwärtigen Verhältnissen vollaus begründet, da die Leistungen der Eisenbahn gerade beim Versand und Empfang der Güter infolge der vermehrten Personalauslagen auf eine höhere Entschädigung Anspruch erheben können, zumal aus den gleichen Gründen auch alle besonders zur Aufrechnung gelangenden Nebengebühren, wie z. B. Wagegeld, Lagergeld etc. schon mit 1. Januar 1914 erhöht wurden. Führt die kön. ungar. Staatsbahnen mit einem Jahresverkehr von rund 5 Millionen zehntonigen Wagen würde sich aus dieser Erhöhung der Abfertigungsgebühren allein eine bedeutende, Millionen betragende Mehreinnahme ergeben. Zudem wäre diese Maßnahme mit dem Vorteil verbunden, daß sie für kurze Entfernungen derzeit gültigen, völlig unrentablen Frachttarife, die bei vielen Gütern nur 10 Kronen pro Wagen betragen, endgültig beseitigt würden.

Im Zusammenhang hiemit müßte aber die wiederholte Anrechnung der Abfertigungsgebühren, wie sie in letzter Zeit in Ungarn und in Oesterreich Platz gegriffen hat, vermieden werden. Die Abfertigungsgebühr ist nach Auffassung aller Fachschriftsteller eine terminus duty im vollen Sinne dieses Ausdruckes, eine Gebühr also, die zwischen den Bahnen, auf welchen der Transport beginnt und auf welchen er endigt, zu teilen ist. Diese Auffassung war durch Jahrzehnte die herrschende. Ihre Spuren finden sich in verschiedenen, auch heute noch gültigen Verträgen,

\*) Ungarns Auslandsverkehr vom eisenbahntariflichen Gesichtspunkte, Morgenblatt vom 26. Januar 1916.