

(Die Erhöhung der Gütertarife und die Verbandstarife.) Zur Erhöhung der Gütertarife auf den österreichischen und ungarischen Staats- und Privatbahnen, die, wie gestern ausführlich mitgeteilt, im wesentlichen dadurch erreicht werden soll, daß in niedrigere Tarifklassen eingereihte Artikel in die nächst höhere Klasse versetzt, also aufklassifiziert werden sollen, wird uns von sachmännischer Seite geschrieben: Bei den im Zuge befindlichen Gütertariferhöhungen sind staatsfinanzielle Gesichtspunkte entscheidend gewesen, und die in Anwendung kommende Güteraufklassifikation erscheint als ein einfaches Mittel zur raschen Verwirklichung der Erhöhung. Die erste Klasse mit den höchst tarifierenden Waren wird eine 50prozentige Verteuerung erfahren. Der finanzielle Effekt soll ferner durch die Erhebung eines Betriebskostenzuschlages für alle Sendungen in Oesterreich-Ungarn gesteigert werden, der für Eilgüter mit 50 S., für Frachttüdgüter mit 30 S. und für Wagenladungsgüter mit 16 S. pro Meterzentner bemessen ist. Außerdem sollen noch eine Reihe von Ausnahmestärifen reguliert und auch der Nebengebührentarif revidiert werden. Welche Wirkungen hieraus für den Frachtenverkehr sich ergeben werden, läßt sich derzeit noch nicht überblicken, da die Aufklassifikationen nicht in vollem Umfang bekannt sind und die diesbezügliche Publikation erst abgewartet werden muß. Eine wichtige Frage bezieht sich bei der ab 1. Jänner 1918 gedachten

Tariferhöhung auf die Gestaltung der Verbandstarife im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den ausländischen Bahnen. Der Verbandstarif enthält gleichfalls eine Güterklassifikation. Diese Güterklassifikation mußte nach der bevorstehenden Aufklassifikation in Oesterreich-Ungarn außer Kraft gesetzt werden. So zum Beispiel ist die billigste Klasse Spezialtarif III, dieser basiert auf Klasse O und dem deutschen Spezialtarif III. Wenn nun die Güter der Klasse O der Klasse B eingereiht werden, so muß dieser Spezialtarif im Verband entfallen. Es wäre jedoch möglich, daß der Verbandstarif zunächst für einige Zeit noch unverändert in Geltung bleibt, falls die Bahnen nicht in der Lage wären, die Verbandstarife am 1. Jänner 1918 außer Kraft zu setzen. Nach dem internationalen Übereinkommen müssen nämlich bei Tariferhöhungen die Verbandstarife zwei Monate vorher gekündigt werden. Bleiben die direkten Verbandstarife zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Auslande über den 1. Jänner 1918 bestehen, so würden sich hieraus günstigere Transportchancen ergeben als bei der gebrochenen Abfertigung bis und ab österreichisch-ungarische Grenze. So zum Beispiel kostet die direkte Fracht von Wien nach Berlin für 10,000 Kilogramm Petroleumbech 175 Pfennig einschließlich der deutschen Verkehrssteuer, die im gegebenen Fall übrigens nur 5 Pfennig beträgt. Wenn Petroleumbech aus der Klasse O in Klasse B versetzt wird, so berechnet sich die gebrochene Abfertigung einschließlich der deutschen Verkehrssteuer mit 248 Pfennig. Selbstverständlich kann die vorteilhaftere Verfrachtung nur eine vorübergehende Erscheinung bleiben. Es ist übrigens bemerkenswert, daß der 30prozentige Kriegszuschlag zu den Tarifen bis heute in den Verbandstarifen nicht zum Ausdruck gebracht wurde, da die fremde Valuta eine Entschädigung für die Anrechnung des Kriegszuschlages bietet.