

— (Warenpreis und Gütertarife.) Unter den achsellosen Momenten, die für die Aufstellung von Gütertarifen im Bahnverkehr maßgebend sind, spielt der Warenpreis wenn auch nicht eine ausschlaggebende, so doch eine sehr wichtige Rolle. Die hochwertigeren, in verhältnismäßig geringfügigen Mengen zur Beförderung gelangenden Waren werden durch die Höhe der Tarife allerdings in ihrer Verkaufsfähigkeit wenig behindert. Die Massenartikel von geringerem und zumal die von sehr niedrigem Werte sind jedoch gegenüber jeglicher Tarifänderung überaus empfindlich. Wenn daher neuerdings erhebliche Tarifierhöhungen vorgenommen werden, so kann dies ohne Schädigung der Volkswirtschaft nur deshalb geschehen, weil während des Krieges die Warenpreise in horrender Weise gestiegen sind und die Frachtheimerung verhältnismäßig noch immer übertreffen. Freilich könnte die Bahn diese Situation sehr gut ausnützen und beliebig hohe Frachtsätze diktieren, ebenso wie die Produzenten, wenn ihnen der Staat nicht entgegengetreten würde, in ihrer Preisfixierung nicht beschränkt wären. Daß an eine solche Politik nicht gedacht wird, daß die Tarife nur im Rahmen des Allernotwendigsten hinaufgesetzt

werden und prozentuell hinter der Wertsteigerung der Waren zurückbleiben, beweisen die dem Staatseisenbahnrat zur Verfügung gestellten statistischen Tabellen. Danach hat beispielsweise der Preis des Bieres vor dem Kriege R. 16, im Herbst 1917 aber R. 80 pro Hektoliter betragen, während sich die Eilgutfracht vor dem Kriege — stets für eine Strecke von 150 Kilometer gerechnet — auf R. 2.77 belief und nach dem 1. Januar 1918 R. 10.90 betragen wird. Der Anteil der Fracht an dem Warenpreis wird mithin von 17.3 auf 13.6 Prozent sinken. Bei Rindfleisch ist in den angegebenen Zeiträumen der Preis von R. 165 auf R. 1000 für 100 Kilogramm gestiegen, der Frachtanteil (für Einzelsendungen) wird hingegen von 1.7 auf 1 Prozent hinuntergleiten. Bei Weizen ist eine Steigerung von R. 27 auf R. 42 eingetreten, Frachtanteil früher 6.2 Prozent, nach dem 1. Januar 1918 6.4 Prozent. Bei Hafer: Erhöhung von R. 17 auf R. 41; Frachtanteil früher 9.9 Prozent, später 6.5 Prozent. Bei Butter: Friedenspreis (stets für 100 Kilogramm gerechnet) R. 360, Preis im vergangenen Herbst R. 1580; der Frachtanteil wird von 0.7 auf 0.3 Prozent sinken. Kalbleder: Preiserhöhung von R. 500 auf R. 2500; Frachtanteil 0.5 gegen 0.2 Prozent. Zucker: Preis von R. 96 auf R. 147 gestiegen; prozentueller Frachtanteil früher 2.5 Prozent, später 3 Prozent. Bei halben Wagenladungen belief sich der Frachtanteil an dem Preise von Rindschuhleder (Steigerung von R. 500 bis 550 auf R. 900 bis 1300) früher auf 0.5 Prozent, während er nach der Tarifregulierung bloß 0.3 Prozent betragen wird. Bei Schweinefleisch Preis R. 160 gegen 880, Frachtanteil 1 gegen 3 Prozent. Frische Pflaumen: Preis R. 10 gegen 100, Frachtanteil 16.8 gegen bloß 2.6 Prozent. Bei ganzen Wagenladungen: Hoher Weizen, Preis R. 450 gegen 40.—; Frachtanteil 2.6 gegen 2.1 Prozent. Eisenbahn, Preis R. 26 gegen 60; Frachtanteil 5 gegen 3.2 Prozent. Stabeisen, Preis R. 22 gegen 40; Frachtanteil 5.9 gegen 4.7 Prozent. Glaswaren, Preis R. 12 gegen 25; Frachtanteil 10.8 gegen 7.5 Prozent. Landwirtschaftliche Maschinen, Preis R. 130 gegen 450; Frachtanteil 1 gegen 0.4 Prozent. Briefpapier, Preis R. 160 gegen 700; Frachtanteil 1 gegen 0.4 Prozent. Kristallisierte Soda, Preis R. 8 gegen 24; Frachtanteil 16.3 gegen 7.8 Prozent. Schmalz, Preis R. 32 gegen 144; Frachtanteil 6.3 gegen 2.4 Prozent. Da jedoch die vorstehende Preisbewegung ganz unnatürlich ist, so kann sie keineswegs die Grundlage für eine dauernde Tarifierung bilden. Wir haben es demnach, wie es die Staatsbahnverwaltung selber betont, bloß mit provisorischen Tarifmaßnahmen zu tun, die sofort nach Eintritt normaler Verhältnisse von volkswirtschaftlich durchdachten Tarifen abgelöst sein werden.