

12./VIII. 1917.

### Neuerliche Erhöhung der Gütertarife.

Von Ferdinand Keller,

Direktorstellvertreter a. D. des k. u. k. ungarischen Staatseisenbahnen- und Verkehrspolitischen Konsulenten der Budapest. Handels- und Gewerbesammer.

Budapest, 10. August.

Mit 1. Februar l. J. wurden die Eisenbahngütertarife in Ungarn und in Oesterreich um 30 Prozent erhöht. In Ungarn unter dem Titel Kriegsteuer, in Oesterreich in der Doppelform einer Kriegsteuer von 15 Prozent und eines ebenso hohen Zuschlags zugunsten der Eisenbahnen.

Auch in Deutschland mußte sich der Reichstag entschließen, zur Deckung der Riesenlasten des Krieges den Güterverkehr heranzuziehen. Es geschah dies in der Form einer seit 1. August l. J. zur Einhebung gelangenden Abgabe von 7 Prozent des Beförderungspreises, ohne Rücksicht auf die Natur der Transportmittel, demnach unter Einbeziehung des Wasserstraßen- und Landwegverkehrs.

Der Kohlenverkehr, der bekanntlich vor kurzem mit einer Wertabgabe von 20 Prozent belastet wurde, blieb von dieser Abgabe frei und hat nur den Frachtfuhrfundenstempel in der doppelten Höhe des bisherigen zu entrichten.

In Ungarn scheint die dreißigprozentige Kriegsteuer die daran geknüpften Erwartungen nicht voll befriedigt zu haben. Der zuletzt veröffentlichte Einnahmehausweis für das Staatshaushaltsjahr vom 1. Juli 1916 bis Ende Juni 1917, dessen Ziffern durch die noch rückständige endgültige Abrechnung der letzten Monate kaum wesentlich beeinflusst werden dürften, weist bei den Staatsbahnen eine Gesamteinnahme von rund 571 Millionen Kronen, also — trotz der dreißigprozentigen Steuer ab 1. Februar l. J. — einen Rückgang von nahezu 40 Millionen Kronen aus. Leider fehlt die Bekanntgabe der auf diese Zeit entfallenden Ausgaben, so daß man auf bloße Vermutungen angewiesen ist, wenn man sich ein Bild von der finanziellen Lage der ungarischen Staatsbahnen konstruieren will.

Die Personal- und Materialkosten sind um 80—100 Prozent — für eine große Zahl von Bedarfsgegenständen des Betriebes noch um viel mehr — gestiegen, und neue Zuwendungen an die Bediensteten erweisen sich als unumgänglich notwendig, zu deren Bedeckung, wie der Herr Handelsminister in seiner Putznote Rede erklärte, außer der Erhöhung der Personentaxen, eine abermalige Steigerung der Gütertarife in Aussicht genommen wurde. Die Erhöhungen sollen sich zwischen 30 und 50 Prozent bewegen und nur Massengüter betreffen. Bei Festsetzung der Tarifierhöhung — die Interessenten werden dies gewiß mit einiger Gemütsruhe registrieren — sollen auch die Kreise des Handels, der Industrie und des Ackerbaues gehört werden. Tatsächlich hat an den kürzlich stattgefundenen Beratungen des Bundes der Fabriksindustriellen auch ein Delegierter der Staatsbahnen teilgenommen. Dem Unternehmen nach soll bei diesem Anlasse in erster Reihe den verschiedenen Ausnahmetarifen an den Leib gerückt werden. Man beabsichtigt, alle Ausnahmetarife für die ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht anerkannt werden kann, aufzuheben.

Um es nun offen herauszusagen: dies hätte schon längst geschehen müssen. Wenn man die lange Reihe der in die Ausnahmetarife der ungarischen Staatsbahnen eingereihten Artikel einer flüchtigen Durchsicht unterzieht, muß es — um nur das Allergrößte festzuhalten — unter anderem auffallen, daß beispielsweise Wein und Spiritus (Güter, deren Wert sich seit Kriegsausbruch verzehnfacht hat) im Verhältnis zu ihrem Werte zu Spottpreisen befördert werden.

Auch in Deutschland und Oesterreich ist man hinsichtlich der Ausnahmetarife zur Ueberzeugung ihrer Revisionsbedürftigkeit gelangt. Der Weltkrieg hat eben eine Lage geschaffen, die in allen Staaten die Erkenntnis reifen ließ, daß man einer Neuordnung des Tarifwesens nicht aus dem Wege gehen kann.

Wenn wir aber mit unseren Ausnahmetarifen, denen auch die auf den Lokalbahnen gültigen zuzuzählen sind, im Wege selbständiger Verfügung — allerdings mit der weisen Beschränkung, das Kind nicht mit dem Bade auszugießen — Ordnung machen, so reiht sich hieran die ebenso wichtige, ja die wichtigste Frage, wie die mit Oesterreich gemeinsame, unserem selbständigen Verfügungsrecht entrückte Güterklassifikation, der bekanntermaßen das Wertsystem als Grundlage dient, unter Rücksichtnahme auf die namhaften Wertverschiebungen abgeändert werden soll. Verhandlungen mit Oesterreich, die sich lange Zeit hinziehen würden, versprechen nicht, zum Ziele zu führen, zumindest nicht mit der erwünschten Raschheit, denn — und dies kann nicht nachdrücklich genug betont werden — man wird in allen Fragen der Tarifierhöhungen, gleichviel ob sie durch den Wegfall von Ausnahmetarifen, Ermäßigungen usw. oder durch eine Uenderung des Barometres, durch prozentuale Erhöhungen oder sonstwie herbeigeführt werden, unentwegt an dem Grundsatz festhalten müssen, daß ein Unterschied zu machen ist zwischen dem, was angesichts der augenblicklichen wirtschaftlichen Möglichkeiten schon jetzt durchführbar ist, und dem, was nach dem Kriege als Ergebnis der mit dem Kriegsende eintretenden Verschiebung der Wertverhältnisse endgültig zu gestalten sein wird.

Die endgültige Neuordnung im Wege einer systematischen Revision der mit Oesterreich gemeinsamen Güterklassifikation kann naturgemäß erst nach dem Kriege eintreten und erfordert ein so gründliches Studium unter Zugiehung der Interessenten, daß die Eisenbahnen damit rechnen müssen, daß sie die Früchte dieser Neugestaltung erst geraume Zeit nach dem Friedensschluß werden genießen können.

Was soll aber zwischenzeitlich angesichts der brennenden Frage der Sanierung der Eisenbahnfinanzen geschehen?

Außer der Aufhebung der zurzeit wirtschaftlich unmotivierten Ausnahmetarife, die kaum einem ernstlichen Widerspruch begegnen dürfte, ist auch davon die Rede gewesen, die Frachten der Massengüter neuerlich um 30 bis 50 Prozent zu erhöhen. Wer ein offenes Auge für unsere Wirtschaftslage und deren Abhängigkeit von jener der Nachbarländer hat, muß gegen die Absicht einer solchen Pauschalbehandlung entschieden Verwahrung einlegen. Dieser Weg kann nicht betreten werden, es darf nicht höher tarifiert werden, als der Verkehr es zu ertragen vermag. Als Beispiel diene das Deutsche Reich, das sich zögernd und zagend erst jetzt mit einer siebenprozentigen Abgabe (gegenüber fünf Prozent Transportsteuer und 30 Prozent Kriegsteuer bei uns) an den Verkehr heranzuwagen hat.

Wenn außer der Aufhebung der unbilligen Ausnahmetarife zur Rettung der finanziellen Lage der Staatsbahnen weitere Tarifierhöhungen sich als unerlässliche Notwendigkeiten erweisen, dann wird sich vielleicht der Weg hiezu — allerdings nicht in dem radikalen Ausmaße der dreißig bis fünfzig Prozent — in Änderungen finden, die im Schema der ungarischen Staatsbahnen selbst durchgeführt werden können. Hierzu in nähere Erörterungen einzugehen, ist aber im Rahmen eines Zeitungsartikels nicht gut möglich.

Nun aber zum Kern alles Übels. Die mißliche finanzielle Lage der Staatsbahnen, wie der Eisenbahnen im allgemeinen, stammt nicht vom Zivilverkehr, sondern vom Militärverkehr, wie dies im Bund der Industriellen mit Recht betont wurde.

Die außerordentlichen Anstrengungen der ungarischen Staatsbahnen, der Aufwand aller Kräfte, der zur Bewältigung des Militärverkehrs notwendig war, findet kein entsprechendes Entgelt im Militärtarif, der kaum als vollwertige Entschädigung für den Dienst normaler Zeitleistungen in Anschlag kommen kann. Nur so erklärt es sich, daß die Eisenbahnen bei Inanspruchnahme ihrer ganzen Leistungsfähigkeit so klägliche finanzielle Resultate aufweisen, zu deren Verschlechterung auch noch die einschränkenden Verfügungen beitragen, denen der besser rentierende Zivilverkehr unterworfen werden muß. Es liegt gewiß eine Unbilligkeit darin, dem gedrosselten, mit so vielen Schwierigkeiten kämpfenden Zivilverkehr zuzumuten, alle in für die Mehrkosten aufzukommen, die in erster Reihe dem Militärverkehr entspringen und auf das Konto zu buchen sind, auf das sie eigentlich gehören: — auf das Kriegskonto!

Die Ueberzeugung, daß man die prekäre Lage der Eisenbahnen in erster Linie dem Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung im Militärverkehr und nicht im Zivilverkehr zuschreiben hat, verdrängt sich zur Gewißheit, wenn man einen Blick auf die Bilanzen wirft, welche die Schiffsahrtgesellschaften, die heute gleichfalls im Dienste militärischer Interessen stehen, ihren Aktionären vorzulegen in der Lage waren. Diese Transportanstalten werden zumeist im Wege der Schiffvermietung für ihre Leistungen entschädigt und ziehen aus dem Kriegsverkehr, trotz gesteigerter Personal- und Materialkosten, den ihnen gebührenden Nutzen, während die Bahnen ihre gesamten Einrichtungen, ihren Wagen- und Lokomotivpark zur Verfügung der Heeresverwaltung halten müssen, ohne auf eine andere Entschädigung, als die des unrentablen Militärtarifs Anspruch erheben zu können.

Man wird gut tun, in maßgebenden Kreisen die finanziellen Schwierigkeiten der Bahnen auch von diesem Gesichtspunkte etwas näher ins Auge zu fassen.