

Die neuen Tarife in Oesterreich-Ungarn.

Von Alexander Freund.

Mitglied des Staatseisenbahnrates.

Wien, 13. November.

Der Krieg hat in die Gestaltung der Eisenbahntarife aller europäischen Staaten tief eingegriffen. Die gleichen Ursachen haben überall die gleichen Wirkungen ausgelöst. Die Erhöhung der Personalauslagen und der Materialpreise auf der einen Seite, die Verknappung der beförderten Güter auf der anderen haben nicht nur die Krieg führenden, sondern auch die neutral gebliebenen Staaten zu äusserst weitgehenden Tarifierhöhungen veranlaßt. Das Rußland seine Tarife um mehr als 100 Prozent erhöht hat, kann nicht Wunder nehmen, aber selbst das neutrale Norwegen ist eben daran, eine Tarifreform durchzuführen, die einmündig in der Verdoppelung der bisherigen Tarife für Eis- und Frachtgüter besteht. Bei Lebensmitteln soll die Tarifierhöhung „nur“ 70 Prozent, bei lebenden Tieren „nur“ 50 Prozent betragen. Schweden hat seine Tarife um 50 Prozent hinausgesetzt, die Schweiz hat im abgelaufenen Monat 70 Zuschläge, welche in einer gewissen Relation zur Güterart und zur Entfernung stehen, eingeführt. Dabei ist in allen Staaten einem anfänglich zögernden Zugreifen eine radikale Tarifbewegung gefolgt. Schweden und die Schweiz haben ihre Tarife im Kriege schon dreimal erhöht, das gleiche haben die Krieg führenden Staaten Rußland und Italien getan. Am besten gehalten hat sich Deutschland, welches bisher nur eine Reihe von Ausnahmsstarifen aufgehoben und eine bloß 7prozentige Frachtpreuer eingeführt hat. Aber nach Nachrichten, deren Richtigkeit nicht zu bezweifeln ist, plant man auch in Deutschland weitgehende Tarifierhöhungen.

Die finanzielle Lage der österreichischen Staatsbahnen ist bekannt aus dem Budget für das Jahr 1917/18. Die Staatsbahnen präsumierten für das Verwaltungsjahr 1917/18 einen Betriebsabgang von 102,9 Millionen Kronen, so daß gegen das letzte Friedensjahr 1913, in welchem noch ein Betriebsüberschuß von 196 Millionen Kronen erzielt wurde, eine Verschlechterung des Ergebnisses um 298,9 Millionen Kronen zu verzeichnen ist. Die hauptsächlichsten Ursachen dieser Erscheinung liegen in einer ungeheuren Steigerung der Gestehungskosten. Der Eisenbahnminister Baron B a n h a u s hat dem Subkomitee des Eisenbahnausschusses am 4. Oktober mitgeteilt, daß seit Kriegsbeginn die persönlichen Ausgaben von 340 auf 640 Millionen Kronen und die Materialkosten von 261 auf 312 Millionen Kronen gestiegen sind. Diesen Mehrauslagen steht ein starker Rückgang des Zivilgüterverkehrs gegenüber, welcher je nach den militärischen Erfordernissen zeitweilig auf ein Mindestmaß beschränkt werden muß. Ueber den Umfang und die Erträgnisse der Militärtransporte fehlt uns jegliche Kenntnis, allein es scheint, daß der Militärtransport die besonderen Leistungen der Bahnen bei der Beförderung von Militärpersonen und -gütern nicht mehr entspricht und daß in diesem Umstande mit ein gewichtiges Moment für den starken Rückgang der Einnahmen zu finden ist.

In den Jahren 1915 und 1916 hat die finanzielle Situation der Staatsbahnen in deren Tarifen keinen Widerhall gefunden. Erst im Jahre 1917 setzten in Oesterreich und in Ungarn Tarifierhöhungen ein. In Ungarn vorerst nur durch Beseitigung zahlreicher Frachtbegünstigungen. In Oesterreich aber, dessen Tariffsystem — trotz mancher Mängel — ein feinmaschiges Netz individualistischer Wirtschaftsmaßnahmen darstellte, begann man vor allem mit der Beseitigung zahlreicher Ausnahmsstarife, die seinerzeit als dem heimischen wirtschaftlichen Interesse entsprechend aufgestellt worden waren. Es sind zu Beginn dieses Jahres zahlreiche viele Jahre bestandene Ausnahmsstarife für den Binnenvorkehr und Exportverkehr beseitigt worden, darunter die besonderen Tarife für Kohöl, Petroleum und Derivate. Im September wurden die verschiedenen Ausnahmsstarife für Holz zum Versägen, für Schleifholz an Holzstoff- und Papierfabriken adressiert und für Grubenhölzer aufgehoben. Im Oktober folgte die Aufhebung der Ausnahmsstarife für Rohzucker und Raffinade und die Erhöhung der Braunkohlenstarife im Wege der Gleichstellung der Braunkohlenstarife mit jener für Steinkohlen. Neben diesen reinen Tarifierhöhungen werden seit 1. Februar l. J. in Oesterreich-Ungarn sowie Bosnien und der Herzegovina die 30prozentigen Verkehrsabgaben eingehoben.

Alle diese im vorstehenden nur knapp skizzierten Tarifierhöhungen reichten nicht aus, dem zunehmenden Defizit des Betriebes zu steuern, und so wird denn mit 1. Januar 1918 eine neuerliche, und zwar grundlegende Aenderung der Eisenbahntarife geplant.

Bevor auf das Wesen der neuen Tarifmaßnahmen eingegangen wird, sei festgestellt, daß diese im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung festgelegt und in Ungarn gleichzeitig zur Durchführung gelangen werden. Die Notwendigkeit, mit Ungarn Fühlung zu nehmen, ergab sich schon daraus, daß die künftigen Tarifmaßnahmen vorwiegend auf einer Aenderung der Güterklassifikation beruhen und nach Artikel IX der Ausgleichsgesetze die Güterklassifikation nur einverständlich abgeändert werden kann. Ein Einvernehmen war weiter in dem Umstand sachlich begründet, daß durch ein selbstständiges Vorgehen in der Tariffrage in einem der beiden Staaten die wirtschaftlichen Interessen des anderen hätten eine Schädigung erfahren können. Die Verhandlungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung haben zur vollen Uebereinstimmung geführt, und die neuen Maßnahmen werden also hier wie dort am 1. Januar 1918 eingeführt.

*) Als wichtigere Tarifmaßnahme aus dieser Zeit ist bloß die Aufhebung des Kohlenstarifes zu verzeichnen.

14. XI. 1917 201

Diese Maßnahmen bestehen 1. in einer Aenderung der Güterklassifikation durch Aufklassifikation; 2. durch Festsetzung einheitlicher, von der Entfernung unabhängiger Betriebskostenzuschläge; und 3. durch eine Erhöhung des Nebengebührentarifes.

Die Aufklassifikation besteht darin, daß im allgemeinen alle Güter in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Zum Beispiel: Stab- und Fassoneisen (-stahl) aller Art ist jetzt als Stückgut in Klasse II, als halbe Waggonladung in Klasse A und als volle Waggonladung von 10.000 Kilogramm in die Klasse B eingereiht, die künftige Klassifikation lautet dementsprechend I-II-A. Bei einer Entfernung von 300 Kilometer steigt hiedurch die Fracht für 10.000 Kilogramm Fassoneisen von 216 auf 306 Kronen (einschließlich Betriebskostenzuschlag). Die gleiche Erhöhung trifft Gemüse, Tafelglas, Hohlglaswaren, Holzzellstoff (trocken), Kreide, Mühlsteine, Soda, Wasserglas und andere. Eier, Fleisch, Mineralwasser, Obst (frisches, verpackt) und andere Artikel, welche jetzt nach II-A-A taxieren, sind künftig in die Klasse I-II-II versetzt. Das ergibt für 10.000 Kilogramm auf eine Entfernung von 300 Kilometer eine Erhöhung von 280 auf 612 Kronen (einschließlich Betriebskostenzuschlag).

Es muß zugegeben werden, daß die Durchführung von Tarifierhöhungen durch „Drosselung“ der Güterklassifikation ein tariftechnischer Einfall ist, der Fröndigkeit verrät. Er ermöglicht es, ohne nennenswerte tariftechnische Arbeiten den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Die Aenderung des Barèmes hätte ungeheure Rechnungsarbeiten und die Neuausgabe aller Tarife erforderlich gemacht; die Aufklassifikation macht alle tariftechnische Arbeit entbehrlich.

Die mechanische Durchführung der Verschiebungen innerhalb der Klassifikation hätte bei manchen Artikelgruppen zu brüskem Erfolg, bei manchen die beabsichtigte Erhöhung nicht voll herausgebracht. Solche Wirkungen hat man vermieden durch Ausnahme einzelner Artikel von der Aufklassifikation. Besonders diejenigen Artikel wurden nicht aufklassifiziert, bezüglich deren Ausnahmsstarife bestanden haben, die erst zu Beginn dieses Jahres aufgehoben wurden. So werden unter anderen die nachstehenden wichtigeren Artikel nicht aufklassifiziert: Düngemittel, Senfen und Sacheln, Erze, Futterkräuter, Getreide und Hülsenfrüchte, Holz, Kartoffeln, Kohle, Klee, Mahlproukte, Malz, Dextrosen, Delsaaten, Rüben, rohe Steine, Zement, Zuckerrübe, Zucker und Petroleum in Waggonladungen. In Fällen, in welchen ganz besondere Wertsteigerungen vorliegen, soll eine Aufstarifizierung um zwei, auch drei Klassen vorgenommen werden, so zum Beispiel: bei ordinären Baumwollgeweben, Farbhölzern, Gerbstoffen, Harzen, Garnen, Honig, Zitrin usw.

Die Klasse I stellt in der derzeitigen Klassifikation die höchste Klasse dar, hier also war eine Verschiebung in eine höhere nicht möglich. Die Tarifreform hat für diese Güter den Weg gefunden, daß die Frachttarife der Klasse I um 50 Prozent erhöht werden. Dasselbe geschieht aus denselben Gründen mit den Frachttarifen für „gewöhnliche Eilgüter“. Auch einzelne „ermäßigte Eilgüter“ — als Bier, Eier, Fleisch, Wein und andere — werden mit Tarifierhöhungen bis rund 300 Prozent betroffen, dadurch, daß sie vom „ermäßigten Eilgut“ in das um 50 Prozent erhöhte „gewöhnliche Eilgut“ verschoben werden. Uebrigens werden einige Güter, für welche die Versetzung in die Klasse I und in die Klasse für gewöhnliches Eilgut eine zu starke Belastung nach sich ziehen würde, zu den bisherigen Frachttarifen (plus Betriebskostenzuschlag) befördert werden. Sehr groß sind auch die Tarifierhöhungen für lebende Tiere. Sie werden von Klasse II in die um 50 Prozent erhöhte Klasse I aufstarifiziert. Die derzeit auf Grund der Klasse II aufgebauten Bodenflächentarife für lebende Tiere in Wagenladungen müssen demnach ebenfalls auf die erhöhte Klasse I umgerechnet werden. Die Ausnahmsstarife für Zuchtvieh werden gänzlich aufgehoben.

Für die Wahl der Aufklassifikation spricht nicht bloß die vorhin erwähnte Möglichkeit einfachster tariftechnischer Durchführung. Die Regierungen Oesterreichs und Ungarns können sich vielmehr darauf berufen, daß sie hierbei im System der Güterklassifikation geblieben sind. Es ist bekannt, daß die Klassifikation der Güter sich vorwiegend nach deren Wert richtete, und es kann deshalb die Verschiebung in die nächst höhere Klasse mit der Wertsteigerung, welche alle Güterarten erfahren haben, in Zusammenhang gebracht werden. Ob das auch vollständig geglättet ist, läßt sich bei einer so umfassenden Aenderung nicht sogleich durchschauen. Das Eisenbahnministerium legt dem Staatseisenbahnrat ein Verzeichnis mit Vergleichen zwischen Frachtkosten und Warenpreisen 1914 und 1918 vor, in welchem an einer Reihe von Beispielen dargelegt ist, daß trotz der weitgehenden Tarifierhöhungen die erhöhte Fracht zum Warenpreis in einem günstigeren Verhältnis steht als früher. Das Bedenken, daß durch die Aufklassifikation unerwünschte Folgen eintreten könnten, die nicht vorhergesehen werden konnten, scheint auch bei den Regierungen in Oesterreich und Ungarn aufgetreten zu sein. Das geht daraus hervor, daß zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung eine Vereinbarung getroffen worden ist, daß, falls sich in Zukunft eine den Verfrächtern günstige Abänderung der Klassifikation einzelner Artikel als wünschenswert herausstellen sollte und diesbezüglich zwischen beiden Regierungen keine Einigung erzielt werden könnte, jene Auffassung zur Durchführung zu gelangen hat, die die Wiederherstellung der gegenwärtigen Klassifikation oder eine Annäherung an diese bezweckt.

Die Aufklassifikation ist nur eine der Komponenten der Tarifreform. Die zweite besteht in der Einführung des Betriebskostenzuschlages. Für alle Güter, welcher Art immer, die innerhalb Oesterreich-Ungarns, Bosniens und der Herzegovina zur Auf- oder Abgabe gelangen, beziehungsweise diese Gebiete durchlaufen, soll einheitlich einmaliger Zuschlag eingehoben werden, der für die