

Abm. 30. XI. 1914

262

Der Gütertarif im Tariffkomitee.

Budapest, 30. November.

Das Tariffkomitee des Landes-Kommunikationsrates hielt heute unter dem Präsidium des Handelsministers Grafen Béla Serényi eine Sitzung, auf deren Tagesordnung der Entwurf des neuen Gütertarifes der Staatsbahnen stand.

Die Reform des Gütertarifes sucht die finanzielle Lösung diesmal nicht auf dem Gebiete des Lokaltarif (Teil II), sondern auf jenem des Tarifs Teil I, besonders aber in der gemeinsamen Güterklassifikation dieses Tarifs. Die Vorlage der im Tarif (Teil II) durchführbaren Erhöhungsmodalitäten aus dem Grunde, weil der eine Modus, der in einer linearen Erhöhung der Frachtsätze um ein gewisses Prozent besteht, schon damals Veranlassung zu berechtigten Klagen gegeben hat, als ihn das Gesetz über die Eisenbahnkriegssteuer zur Geltung brachte. Die dreißigprozentige Eisenbahnkriegssteuer hat nämlich unverhältnismäßig den Güterverkehr der großen Entfernungen getroffen, während sie den Verkehr der geringen Entfernungen, dessen Tragfähigkeit jedenfalls bedeutend größer ist, kaum belastet hat. Dies hatte dann den finanziellen Nachteil, daß die veranschlagten Einnahmen hinter den tatsächlich erzielten Ergebnissen zurückgeblieben sind, weil die Masse des Güterverkehrs der Staatsbahnen sich im allgemeinen innerhalb kleiner Entfernungsstrecken abwickelt. Den im Tarif Teil II durchführbaren anderen Modus, der in der Erhöhung der als Grundlage der Frachtberechnung dienenden Einheitsätze und Manipulationsgebühren (Bareme) besteht, wollte die Reformvorlage hinwiederum deshalb vermeiden, weil diese Tarifierhöhungsmaßnahme die Umarbeitung sämtlicher Tarife notwendig gemacht hätte, wodurch das dringende Inkrafttreten der Reform verzögert worden wäre. Ein größerer Nachteil dieser Maßnahme besteht indessen darin, daß die Baremeerhöhung die Gesamtheit der in eine und dieselbe Warenklasse gehörigen Artikel mit höheren Frachtsätzen belastet, das heißt ohne Rücksicht darauf, ob die wirtschaftlichen Konjunktoren der letzten Jahre dem einen oder anderen Artikel günstig waren oder nicht. Es müßte jedoch von dieser Maßnahme schließlich auch deswegen Umgang genommen werden, weil die ungarische Regierung hutzuhalten trachtete, daß die österreichischen Staatsbahnen, die sich ebenfalls mit der Erhöhung ihrer Tarife befassen, uns eventuell mit einer solchen Reform überraschen, die den ungarischen Wirtschaftskreisen zu lauten Demonstrationen Anlaß geben könnte, wie dies anlässlich der einseitigen Tarifierform Oesterreichs vom Jahre 1910 der Fall war. Diese Erwägungen haben den Gedanken gezeitigt, demalsten die Art der Lösung im Einverständnis mit den österreichischen Staatsbahnen im Rahmen des Tarifs Teil I zu suchen.

Der Grundgedanke der hier durchgeführten Tarifierhöhungen ist, daß die gemeinschaftliche Güterklassifikation in ihrer heutigen Form nahezu vierzig Jahre besteht und daher wegen der in dieser langen Zeit, namentlich aber seit Ausbruch des Krieges in den Wertverhältnissen eingetretenen Verschiebungen schon längst reif ist zur Revision in einer solchen Richtung, wie sie die darin zur Geltung kommenden Gesichtspunkte des Wertsystems und der Wagnisausnutzung fordern. Aus diesem Grunde wurden mithin jene Artikel, deren Wertverhältnisse sich wesentlich gebessert haben, aus ihrer heutzutage Warenklasse in eine höhere Warenklasse überführt. Bei diesem „Aufklassifizierung“ genannten Vorgange war man nicht ausschließlich auf die heutigen günstigen Konjunktur-Preisverhältnisse der betreffenden Artikel, sondern auch darauf bedacht, wie weit das heutige Preisniveau der einzelnen Artikel in der wirtschaftlichen Uebergangs- und der hierauf folgenden Zeit voraussichtlich sinken oder eventuell noch höhersteigen wird.

Bei der Aufklassifizierung gelangten im übrigen nachfolgende Prinzipien zur Geltung: 1. das Tariffschema wurde unverändert beibehalten; 2. die heutige Konstruktion und Nomenklatur der Güterklassifikation hat man nur in zwingenden Fällen berührt; 3. unter den ermäßigten Gütern wurden bloß jene Nahrungsmittel belassen, die infolge ihrer raschen Verderblichkeit tatsächlich auf eine außerordentliche Beförderung angewiesen sind, die übrigen Artikel dieser Warenklasse wurden in die Klasse für gewöhnliches Güter versetzt; 4. aus der Reihe der besonders ermäßigten Güter hat man alle Verpackungsmittel und Emballagen ausgenommen und ebenfalls in die Klasse der gewöhnlichen Güter eingereiht, weil die Rücksendung der minderwertigen Emballagen vom eisenbahnwirtschaftlichen Gesichtspunkte keine Unterstützung verdient, die höherwertigen jedoch die teureren Frachtsätze der gewöhnlichen Güter ertragen; 5. die Frachtdrücker der Klasse II wurden prinzipiell im überwiegenden Teile der Fälle in die Klasse I überführt; 6. die Anwendung der Wagenladungs-Klasse A bei Stücksendungen wurde eingestellt und die betreffenden Artikel in die Klasse II eingereiht; 7. die Klasse A wurde bei halben Wagenladungen aus Wagnisausnutzungsrücksichten nur bei jenen Massengütern beibehalten, die bei Auslieferung von ganzen Wagenladungen in die Klasse B) oder in eine noch billigere Tarifklasse (oder Spezialtarif) gehören; 8. die Tarifierung nachstehender Waren in vollen Wagenladungen wurde unberührt belassen:

a) In der Klasse A): Umzugsgut, Wein, Rohzucker, Rüsse, Öl, Gemüse gedörrt, Obst verpackt, Brot, Steine bearbeitet, Samen, Haselnüsse und Luzernekleesaat, Maschinenteile, Papier, Woll, Mineralöl, Klee, Pflanzennus, Melasse, Seifen und Seife, usw.; b) in der Klasse B): Holzkohle verpackt, Erde in Fässern, Gemüse, Obst unverpackt, usw.; c) in der Klasse C) beziehungsweise im Spezialtarif 2: Schamotte, Zement, Zuckerrüben, Dolomit, Baugeräte, Brennholz, Rundholz, Schleifholz, Zellulosepulver, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Erde unverpackt, Gips, Fässer, Steine, roh behauen, Quarz, Klee, Magnesit, Kalk, Kesseln, Spat, Futterrüben, Senf, Stroh, Ziegel usw. d) In dem Spezialtarif 1: Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl- und sonstige Mahlprodukte, entölte Samen, Malz, Delfaaten, gebrauchte Säcke usw. e) In dem Spezialtarif 3: Erze, Erde (Adererde und Sand), Eis, Brauchsteine, Schieferen, Schlacke, Torf, Düngemittel und Rohstoffe zur Kunstdüngerherzeugung. 9. Die Frachtsätze der Güter, der Klasse I der sperrigen Güter und der Sammeltarife werden um 50 Prozent erhöht, weil die Artikel dieser Güterklassen mangels teurerer Wagenklassen nicht aufqualifiziert werden können. 10. Jene Begünstigungen, die im Rahmen der Güterklassifikation im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragsgebiete der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie für einzelne Artikel derzeit bestehen, werden infolge der eigenen Unterbindung des Ausfuhrverkehrs außer Kraft gesetzt. Das Maß der Frachterhöhung, das bei den aufstufierten Wagenladungsgütern eintritt, ist das folgende:

	Prozent
a) Bei Gütern aus der Klasse A in die Klasse I	168-282
b) " " " " " A in die Klasse II	52- 87
c) " " " " " A in den A. T. III b)	88-112
d) " " " " " B in die Klasse A	47- 81
e) " " " " " C bezm. Sp. 2 in die Kl. A	75-135
f) " " " " " C bezm. Sp. 2 in die Kl. B	18- 36
g) " " " " " Sp. 1 in die Klasse A	22- 64
h) " " " " " Sp. 2 in die Klasse B	48- 72

Außer den Aufstufierungen werden im Tarif Teil I und im Lokaltarif noch folgende wichtigere Frachterhöhungen durchgeführt: a) bei Gütern die Aufhebung des frachtzahlenden Gewichtes auf 10 Kilogramm; b) die Anwendung der Klasse II für gebrauchte Emballagen als Frachtgut; c) die Festsetzung eines Mindestgewichtes von 5000 Kilogramm für die in der Anlage C), Punkt Ia und Ib, Gruppe 2 des Eisenbahnbetriebsreglements angeführten feuergefährlichen Güter; d) die Erhöhung der Mindestfrachten bei gewöhnlichen Gütern auf 140, bei anderweitigen Gütern und Frachtgütern auf 100 Heller; e) die Anwendung der Frachtsätze für gewöhnliche Güter, beziehungsweise der Klasse I bei den auf Grund der Einheitsgewichte zu berechnenden lebenden Tieren; f) die Aufhebung der Frachtermäßigung für Kumpferde und Zuchttiere; g) die Erhöhung des Nebengebührentarifes um 50 bis 100 Prozent.

Die finanziellen Bedürfnisse der Staatsbahnen einerseits und die im Teil I geplanten Änderungen andererseits bewirken auch eine Revision der im Lokaltarif, Teil II, enthaltenen Ausnahmetarife. Die Ergebnisse dieser Revision sind die folgenden:

a) Es werden außer Kraft gesetzt: der Ausnahmetarif IV (Güter der Klasse A in Wagenladungen), A. T. VIII (für Schmelz- und Schafe nach Budapest bestimmt), A. T. IX (für Kohle und Holz), A. T. XIII (für Kalk, gebrannt), A. T. XV (für Getreide, Mehl, Reis usw.), A. T. XVII (für Asphalt), A. T. XVIII (für Mineralwasser), A. T. XIX (für Wein und Most), A. T. XX (für Segelung von Obst- und Waldbäumen), A. T. XXI (für Papier), A. T. XXIV (für Kupfererz), A. T. XXVI (für arabischen Tabak), und A. T. XXVIII (für Feuerlöscherqualitäten).

b) Folgende Artikel sollen aus den Ausnahmetarifen ausgeschieden werden: Aus dem Ausnahmetarif I: Holz zu Grubenarbeiten, Knochen, Moosholzfaser, Holzkohlenbriketts, Gips, roh behauene Steine, Magnesit, Weinpfeile, Ziegel, Dachziegel, Brennholz bis zu 250 Kilometer Entfernung und Wästel. Die Begünstigung des Ausnahmetarifs soll hingegen auf Brennholz über 250 Kilometer Entfernung Anwendung finden, auf welche Entfernung bisher der Ausnahmetarif II bewilligt war. Aus dem Ausnahmetarif II werden ferner in den Ausnahmetarif I versetzt: Pflastersteine, Chlorsilber, Dolomit und Glasand. Aus dem Ausnahmetarif II: Braunkohle, Dolomit, Schwefelkiesabbrände, Eisenerz und Eisenkladen. Aus dem Ausnahmetarif XVI: neue Fässer und Bottiche. Um die Fracht der aus den Ausnahmetarifen ausgeschiedenen Artikel nicht übermäßig zu verteuern, wurde die tarifmäßige Klassifikation dieser Artikel unverändert gelassen.

c) Das Ausmaß der Begünstigung soll in den folgenden Ausnahmetarifen beschränkt werden: Im A. T. XVI (sperrige Güter in Wagenladungen), A. T. XXII (Zanwaren) und A. T. XXIII (Hohlglaswaren).

d) Die Erhöhung der Frachtsätze ist bei folgenden Ausnahmetarifen geplant: Im A. T. VI (Pferde in Wagenladungen), A. T. VII (Hornvieh, Vorkstvieh und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen) und A. T. IX (Geflügel in Wagenladungen).

e) Nachstehende Ausnahmetarife bleiben unverändert: Der A. T. V (Salz), A. T. XII (Gestof), A. T. XIV (Milch), A. T. XXV (Seidenraupenfäden) und A. T. XXVII (arabische Telegraphen- und Telefonbaumaterialien).

Im Anhang zum Lokaltarif endlich werden die Begünstigungen teilweise aufgehoben, teilweise aber beschränkt.

Da die auf Grund all dieser im Rahmen des Tarifs Teil I und II geplanten Frachterhöhungen zu erwartende Bruttomehreinnahme von rund 140 Millionen Kronen jenen Ausfall, mit welchem die Staatsbahnen in der nächsten Zukunft rechnen müssen, nicht zu decken vermag, mußte im Zusammenhange mit der Tarifierform für eine neue Einnahmequelle Vorsorge getroffen werden. Diese Einnahmequelle wurde in der Form eines Betriebskostenzuschlages geschaffen, der auf sämtlichen ungarischen und österreichischen Eisenbahnen in folgender Höhe zur Anwendung gebracht wird:

bei Gütern	50 Heller	} pro 100 Kilo.
Frachtdrücker	30	
Wagenladungsgütern	16	} pro
Pferde in Wagenladungen	100	
sonstigen Tieren in Wagenladungen	60	Quadratmeter

Dieser Zuschlag wird nur einmal, und zwar ohne Rücksicht auf die Anzahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen eingehoben und die Hälfte hiebon der Aufgabebahn, die andere Hälfte der Abgabebahn zugute kommen.

Für die königlich ungarischen Staatsbahnen bedeutet die Einführung dieser neuen Gebühr eine Brutto-Mehreinnahme von rund 35 Millionen Kronen. Es kann somit konstatiert werden, daß die am 1. Januar 1918 ins Leben tretende Tarifierform die Geschäftsbilanz der königlich ungarischen Staatsbahnen jährlich um 175 Millionen Kronen aufbessern wird.

Die Sitzung, die von 11 Uhr bis nach halb 3 Uhr dauerte, nahm einen bewegten Verlauf. Zahlreiche angefehene Mitglieder des Komitees erhoben gegen den neuen Tarif ernste Einwendungen und übten an der Vorlage eingehende, mitunter recht scharfe Kritik. Auf die vorgebrachten Bemerkungen reflektierten von seiten der Regierung der Präsident des Tariffkomitees Staatssekretär Dr. Elemér Hantos und von seiten der königlich ungarischen Staatsbahnen Oberinspektor Kapus. Beschlüsse wurden naturgemäß nicht gefaßt. Ueber den Verlauf der Sitzung berichten wir im Morgenblatte.