

14. VIII. 1918

Der Ökonomist.

Die Tarifierhöhungen in Oesterreich und Ungarn.

Von Alexander Freund.

Wien, 13. August.

Am 1. September treten auf allen Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns, gleichviel ob im staatlichen oder privaten Betriebe, neuerlich Tarifierhöhungen in Kraft. Es ist bereits mitgeteilt worden, welches Ausmaß diese Erhöhungen haben. Die zurzeit bestehenden Frachtsätze für Kohle werden um 40 Prozent, die Frachtsätze aller übrigen Güter, gleichviel, ob bei eilgutmäßiger oder frachtgutmäßiger Beförderung, um 70 Prozent erhöht; überdies tritt gleichzeitig eine durchaus nicht unbedeutende Steigerung der Manipulationsgebühr ein, das ist jener Gebühr, welche unabhängig von der Länge des Transportweges jedem auf Grund der Einheitsfrachtgebühren Frachtsätze hinzugeschlagen wird. Diese Gebühr wird erhöht bei Eilgütern um 25, bei Frachtstückgütern um 15, bei Wagenladungsgütern um 8 S. für 100 Kilogramm. Hingegen wird der am 1. Januar 1918 eingeführte Betriebskostenzuschlag fallen gelassen. Dadurch vermindert sich die Tarifierhöhung im Nahverkehr auf etwa 47 Prozent, im Fernverkehr auf etwa 67 Prozent.

Diese im Einvernehmen mit Ungarn durchgeführte Tarifierhöhung ist das — vorläufig — letzte Glied einer Kette ähnlicher Maßnahmen, die zu Beginn des Jahres 1917 einander folgend und überholend, begonnen haben. Tarifierhöhungen sind während der Kriegszeit in allen kriegsführenden und neutralen Staaten Europas in großem Maßstabe eingeführt worden. (Schweden hat erst im Juni dieses Jahres seine Friedensstarife — auch diejenigen für Lebensmittel — um 200 Prozent erhöht.) Auch Deutschland ist von dieser Erscheinung nicht verschont geblieben, wenn sich dort auch die Bewegung, vorsichtig tastend, den Ereignissen folgend, vollzieht. Man hat in Deutschland eine größere Anzahl von Ausnahmetarifen aufgehoben und die Tarife vorerst um 7 Prozent und vom 1. April 1918 angefangen um weitere 15 Prozent hinaufgesetzt. Es verlanget, daß auch in Deutschland neuerliche Tarifierhöhungen bevorzuehen. Aber der preussische Staatsminister Herr v. Breitenbach hat bei der Beratung des Budgets eine radikale Aenderung der Tarife abgelehnt und ihre überragende Bedeutung für die Volkswirtschaft weit vor die fiskalischen Interessen gesetzt. In keinem der europäischen Staaten sind Tarifierhöhungen so häufig und so groß wie in Oesterreich. Man darf nicht vergessen, daß die jetzt eintretende Erhöhung von 40, beziehungsweise 70 Prozent als Plus zu jenen Tarifen hinzukommt, die im Kriege schon mehrmals erhöht worden sind.

Im Januar 1917 begann die Serie der Tarifierhöhungen durch Auflassung zahlreicher Ausnahmetarife für den Binnen- und Exportverkehr, dann folgte am 1. Februar 1917 die Einführung der 30prozentigen Verkehrsabgaben, darauf am 1. Januar 1918 die Aufklassifikation, daneben eine 50prozentige Erhöhung der Stückgut- und Eilgutfrachtsätze, darüber hinaus die Einführung des Betriebskostenzuschlages und eine vielfache, zum Teile 100prozentige Erhöhung der Nebengebühren, schließlich Anfang 1918 die vollständige Aufhebung der restlichen Exporttarife. Besonders die Einführung der Aufklassifikation hat die Systematik unseres Tarifwesens gestört. Die Zusammenlegung der heterogensten Güterarten in die gleiche Klasse, die Tatsache, daß, von Ausnahmen abgesehen, die meisten Artikel in Stückgutmengen in die allerhöchste Klasse I versetzt und daß — wieder von Ausnahmen abgesehen — die meisten Güter der Wagenladungsklasse A in die Klasse der Stückgüter verwiesen wurden, hat jede feinere Unterscheidung nach dem Werte und der handelspolitischen Bedeutung der einzelnen Güterarten aufgehoben. Man kann heute in Oesterreich und Ungarn nicht mehr von einem wirtschafts- und handelspolitischen Tarifsystem sprechen. Im Wesen der Tarifpolitik lag es, durch eine möglichst scharfsinnige Unterscheidung in der Anlage und Höhe der einzelnen Tarifbarone die Erzeugung zu fördern und die Preisbildung zu beeinflussen. Daher waren die Güter nach ihrer Tragfähigkeit mit Fracht belastet; daher gab es ein System von Ausnahmetarifen, welches den Bezug von Rohzucker den Zuckerraffinerien, von Rohöl den Petroleumraffinerien, von Rohspiritus den Spiritusraffinerien für den Fall erleichterte, als die Endprodukte zum Export gelangten; daher gab es Ausnahmetarife für Gerste an Malzfabriken, für Rohholz an Sägewerke, für Sensenstahl an Sensenfabriken, für Schleifholz an Zellulosefabriken, wenn die Verarbeitung dieser Produkte im Inlande vor sich ging. Die Tarifpolitik war darauf bedacht, unerwünschten Import durch kluge Tarifmaßnahmen hinauszuhalten, den Export von Endprodukten nach allen Richtungen zu fördern und im Inlande ungünstig situierte Industrieunternehmen durch Sondermaßnahmen in ihrer Existenz zu stärken. Gewiß sind alle diese Ideale auch im Frieden nicht erfüllt worden, aber man kann heute rückschauend sagen, daß der österreichische Lokalgütertarif vom 1. Januar 1910 die Voraussetzungen geboten hatte, in seiner Fortbildung den so vielfach differenzierten Ansprüchen der Handelspolitik möglichst gerecht zu werden.

Von alledem sind heute kaum mehr Reste vorhanden. Der Tarif besteht aus einer stumpfen, jede feinere Unterscheidung vermeidenden Güterklassifikation, die Zahl der Ausnahmetarife ist stark reduziert, die Sondermaßnahmen sind erloschen. Freilich sind alle Kriegstarifmaßnahmen mehr oder weniger gegen die bessere Einsicht der Regierung von den Verhältnissen erzwungen worden. Auch die neueste Tarifierhöhung lag nicht in der Absicht des Eisenbahnministeriums. Eine gleichmäßige, „lineare“ Tarifierhöhung, wie sie nun wieder eingeführt wird, muß jedem Fachmann ein Greuel sein. Daß Zuckerrübenzucker und Raffinadezucker, Eisenerze und Stahlwaren, Bruchsteine und Seidenwaren perzentuell gleichmäßig erhöht werden, ist weder das Ideal der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums noch des Tarifierstellungsbureaus, welches die Sisyphusarbeit der Tarifbildung nach fortgesetzt sich erneuernden Grundlagen besorgt.

Das Streben nach Schaffung von Mehreinnahmen könnte bessere Erfüllung finden durch Wiedererrichtung eines individualisierenden Tarifes. Dieser Weg ist auch im Februar dieses Jahres von dem Leiter der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums als der allerrechtigste bezeichnet worden. Die mühsamen und schwierigen Vorarbeiten zur Ausgabe eines individualisierenden Tarifes sollen auch in Angriff genommen und so weit gediehen sein, daß es möglich schien, den neuen Tarif mit Beginn des kommenden Jahres herauszubringen. Man kennt die Ursachen, die die Vollendung dieses Planes verhinderten. Die sprunghafte Steigerung der sachlichen Auslagen, vor allen Dingen aber die nicht weiter hinauszuschiebende Regelung der persönlichen Auslagen und die parallel laufenden Absichten der ungarischen Regierung nötigten zu einer Maßregel, die die Eignung besitzt, rasch, man könnte sagen, mühelos, ungeheure Mehreinnahmen zu bringen.

An einigen Beispielen soll die Bewegung der Gütertarife im Kriege und das ziffermäßige Ausmaß der Tarifierhöhungen gezeigt werden.

Die Frachtsätze sind in Heller für je 100 Kilogramm angegeben.

Steinkohle, 10.000 Kilogramm, Drauer Bezirk Wien Nordbahnhof:

Januar 1917 83⁶, dann 109, dann 125, dann 132, ab 1. September 1918 161.

Oberösterreichische Steinkohle, 10.000 Kilogramm, nach Wien Nordbahnhof:

1. Januar 1917 104⁴, dann 136⁴, dann 152⁴, dann 156⁹, dann 173⁸, 1. September 1918 voraussichtlich 217.

Braunkohle, 10.000 Kilogramm, Bräu A. L. C. Prag Franz-Josefsbahnhof:

1. Januar 1917 54, dann 71, dann 75, dann 80, dann 96, ab 1. September 1918 120.

Butter, Margarine, Eier, Käse, Fleisch, Wurst als Eilgut:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Kartoffeln, je 1000 bei 10.000 Kilogramm:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Zeitungsdruckpapier, nicht satiniert, in Rollen, 10.000 Kilogramm:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Schnittholz, 10.000 Kilogramm:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Ordinäre Eisenware, 10.000 Kilogramm:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Gerberlöcher, 10.000 Kilogramm:

Table with 6 columns: Auf einer Strecke von Kilometern, Ab 1. Januar 1917, Dann, Dann, Ab 1. September 1918, Erhöhung in Prozenten. Rows for 100, 200, 300 km.

Wenn nun auch eine lineare Tarifierhöhung als handelspolitisch verfehlt bezeichnet werden muß, so wird man — leider — die Anschauung teilen müssen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine Erschütterung des Güterverkehrs nicht zu befürchten ist. Die Tarifpolitik, deren Aufgaben oben in kurzen Umrissen gezeigt wurden, findet in der Gegenwart kein Feld für ihre Betätigung. In einer Zeit, in welcher der Wert der Waren fast täglich steigt, in welcher von einer regelmäßigen Gütererzeugung kaum mehr die Rede sein kann, in welcher die Transportmöglichkeiten alles und die Höhe der Transportkosten beinahe nichts sind, in welcher Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote, Nationierung und zentrale Bewirtschaftung jeden freien Güterverkehr behindern, können auch die neuesten Tarife kaum für die Güterbewegung von großem Nachteil sein.

Was das Ausmaß der Tarifierhöhung betrifft, so ist die Richtigkeit des Arguments unbestritten, daß das Verhältnis zwischen Warenpreis und Frachtpreis trotz dessen Erhöhung noch immer günstiger ist, als es im Frieden war. Die neuen Tarife mögen verdoppelt, verdreifacht, ja selbst verfünffacht sein — nur bei gewissen Eilgütern gehen die Erhöhungen noch darüber — der Preis der verfrachteten Güter hat sich durchschnittlich verzehnfacht, wo nicht hundertfacht. Freilich ein gewichtiges Bedenken kann auch bei dieser nihilistischen Anschauung über die Bedeutung von Transportpreisen nicht unterdrückt werden. Die Tarifierhöhungen sind notwendig geworden, insbesondere weil die Löhne der Eisenbahnbediensteten erhöht werden mußten, und ein großer Teil des Mehrertrages wird diesem Zwecke zugeführt werden. Allein die Produzenten und Händler von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsartikeln sind nicht gehindert, die Tarifierhöhungen zu überwälzen, und so werden die Millionen, welche durch die Tarifierhöhung herbeigeführt werden, in den Preisen alles zum gemeinen Leben Notwendigen zum Ausdruck kommen. So erscheint es nicht ausgeschlossen, daß der Kreislauf sich fortsetzt und die Serie der Tarifierhöhungen Wiederholungen erfährt.

Zur Berechnung des finanziellen Effekts der neuesten Tarifierhöhungen fehlen dem Außenstehenden die Grundlagen. 500 Millionen sind genannt worden. Aber in diesem Betrage ist das Erträgnis der Verkehrsabgaben, die in die Tarife eingerechnet und gleichfalls von den Frachtzählern zu tragen sind, nicht einbezogen. Mit den Verkehrsabgaben wird man den Effekt der Tarifierhöhungen — auf Grund des heutigen Verkehrs — für die Staatsbahnen allein mit 600 Millionen Kronen annehmen dürfen. Die Lage der staatlichen und privaten Bahnen Oesterreichs und in Ungarn hätte nicht so drastischer Mittel zu ihrer Besserung bedurft, wenn der Militärtarif rechtzeitig auf ein den Kosten des Betriebes entsprechendes Niveau gebracht worden wäre. Von Erhöhungen ist der Militärtarif verschont geblieben, nur die 30prozentigen Verkehrsabgaben haben auch ihn he-

troffen. Schon im November 1917 wurde versichert, daß die Verhandlungen wegen Erhöhung des Militärtarifs im Zuge seien. Jetzt endlich stehen sie vor ihrem Abschlusse. Die Erhöhungen sollen sich zwischen 50 und 70 Prozent der heutigen Tarifen bewegen. Die Mehreinnahmen werden für die Staatsbahnen auf 100 Millionen Kronen per Jahr geschätzt.

Die neuen Tarifmaßnahmen werden wahrscheinlich, wie dies auch mit den Verkehrsabgaben und mit der Aufklassifikation der Fall war, mit Gültigkeit bis zu einem bestimmten Termin kundgemacht werden. Das kann nicht hindern, daß neue lineare Erhöhungen kommen könnten oder daß das Provisorium verlängert wird. In das durch den Krieg hereingebrochene Chaos unserer Volkswirtschaft, das in der Geldentwertung seinen schmerzlichsten Ausdruck findet, sind eben auch die Eisenbahntarife mit hineingerissen worden.