

### Tarifierhöhungen und Notenpresse.

In wenigen Tagen wird die angekündigte Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Geltung gesetzt werden, eine Maßnahme, die von einschneidender Bedeutung für unsere heimische Volkswirtschaft sich erweist, welche einer neuen empfindlichen Belastung ausgesetzt wird. Die Tarifierhöhungen treten auf den Linien der Staats- und Privatbahnen für den inneren Verkehr Oesterreichs und für den inneren Verkehr Ungarns sowie für den Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn am 1. September in Kraft. Im Verkehr mit dem Auslande sollen sie ab 1. Oktober Wirksamkeit erlangen. Das Wesen der Tarifierhöhungen besteht darin, daß die Frachttätze für Eil- und Frachtgüter um 70 Prozent, jene für Kohle und Holz um 40 Prozent hinaufgesetzt werden. Weiter erfolgt eine Steigerung der Manipulationsgebühren, und zwar jener für Eilgüter um 25 S., für Frachtfrüdgüter um 15 S. und für Wagenladungsgüter um 8 S. für je 100 Kilogramm. Andererseits wird der Betriebskostenzuschlag aufgehoben und dafür eine Erhöhung der Manipulationsgebühren (das sind die fixen Zuschläge zu den Einheitsätzen) eingeführt. Die Wirkungen des Betriebskostenzuschlages erwiesen sich als eine Belastung des Nahverkehrs, der nunmehr gegenüber dem Fernverkehr erleichtert werden soll. Die Berechnung der neuen Frachtgebühren erfolgt für den Lokalverkehr der L. L. Staatsbahnen und für die österreichischen und österreichisch-ungarischen Verbandstarife mit Zuhilfenahme von Umrechnungstabellen, welche für alle um 70 Prozent gesteigerten Güter und für die um 40 Prozent gesteigerte Kohle den bisherigen und den neuen Frachttatz enthalten.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die neuerlichen Frachterhöhungen geeignet sind, Produktion und Handel stark zu belasten. Andererseits bezeichnete die Staatseisenbahnverwaltung diese Maßnahmen als den wenn auch mit abermaligen Verteuerungen des Verkehrs verbundenen, so doch raschesten Weg, um den ins Ungemessene steigenden finanziellen Bedürfnissen des Staates im allgemeinen und dem der Eisenbahnen im besonderen rasch und in nennenswertem Umfang gerecht werden zu können. Obwohl sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges infolge der bisherigen Maßnahmen verdoppelt haben, würde der Staatszuschuß für die Staatsbahnen für das Verwaltungsjahr 1918/19 infolge der Steigerung der Personalausgaben und der Materialkosten auf etwa eine halbe Milliarde anwachsen, wenn, wie es in der Verlautbarung hieß, nicht neuerliche Tarifmaßnahmen in Geltung gesetzt würden. Nach dem Staatsvoranschlag für das Jahr 1918/19 weisen die Einnahmen der L. L. Staatsbahnen während des Krieges eine Steigerung von 715 auf 1493 Millionen Kronen auf. Durch die jetzigen neuen Tarifmaßnahmen soll eine Mehreinnahme von rund 500 Millionen geschaffen werden. Wenn noch berücksichtigt wird, daß außerdem während des Krieges Verkehrssteuern eingeführt wurden, deren Erträgnis mit der Steigerung der Tarife wächst und gegenwärtig bereits mit wenigstens 300 Millionen jährlich veranschlagt werden kann, so resultiert als Rißer der neuen Einnahmen, welche die Regierung während des Krieges aus dem Eisenbahnverkehr geschöpft hat, der außerordentlich hohe Betrag von 1 1/2 Milliarden. Die Bedachtsnahme auf die staatsfinanzielle Lage, somit ein Faktor, der außerhalb der tarifpolitischen Erwägungen gelegen ist, war es demnach, der zu neuen einschneidenden Maßnahmen drängte. Die Tarifpolitik hätte die Schaffung eines neuen individualisierenden Lokalgütertarifs gefordert, der den einzelnen Zweigen der Volkswirtschaft mehr Rechnung getragen hätte. Aber die Zwangslage, in welcher sich die Staatseisenbahnverwaltung befindet, eine Zwangslage, die in der finanziellen Situation ihre eigentliche Ursache hat, nötigte zu sofortigen Maßnahmen und ließ es nicht mehr möglich erscheinen, die Erlassung eines neuen Lokaltarifs, der mit Rücksicht auf die erforderlichen Vorarbeiten und Durchrechnungen im heurigen Jahre nicht mehr hätte erstellt werden können, abzuwarten, - zumal die auf

den neuen Lokaltarif aufzubauende Neuregelung der Verbandstarife wohl eine noch weitere Zeitspanne erfordert haben würde.

Die Erhöhungen der Bahntarife ebenso wie der Post- und Telegraphengebühren sind eben eine Folge des Umstandes, daß es an einer energischen und planmäßigen Steuer-gesetzgebung zur Deckung der staatlichen Erfordernisse gefehlt hat. Hätte dieselbe rechtzeitig eingegriffen, so wären derart einschneidende Maßnahmen auf administrativem Wege überflüssig erschienen. So aber griff man auf dem tarifarischen Gebiete zu dem Auskunftsmitel einer rein linearen Tarifierhöhung, in deren rein mechanischem Wesen es liegt, daß sie volkswirtschaftlichen Erwägungen Rechnung zu tragen nicht geeignet ist. So begründet aber die Kritik der neuen Tarifierhöhungen, insbesondere der mechanischen, rein linearen Steigerungen ist, welche, wie auseinandergesetzt, vom nationalökonomischen Standpunkt nicht zu rechtfertigen sind, so schwer fallen andererseits die staatsfinanziellen Erwägungen in die Waagschale. Wie soll der stets drohenden Notwendigkeit, den Staatszuschuß für die Staatsbahnen erhöhen zu müssen, begegnet werden, wenn auf der andern Seite die Material- und Personalausgaben der Bahnen kontinuierlich und rapid ansteigen, und wie sollen die Erhöhungen der Personallasten vermieden werden, wenn die allgemeine Teuerung aller Waren so unheimliche Fortschritte macht und, als einer ihrer wesentlichen Ursachen, der andauernden Inflation, nicht radikal entgegengewirkt wird! Wenn die Notenpresse unausgesetzt arbeitet, kommt in weiterer mittelbarer Folge auch die Tariffschraube nicht zur Ruhe, ein Circulus vitiosus, der sich immer weiter fortsetzt und verzweigt und dessen letztes Opfer immer wieder der wehrlose Verbraucher, insbesondere der städtische Konsument, ist.