

Wirtschaftliche Rundschau.

In der Sitzung des Verwaltungsrates einer unserer großen Industrieunternehmungen wurde kürzlich hervorgehoben, daß die Steuerleistung der Gesellschaft für das Jahr 1915 sich auf 26 Millionen, für das Jahr 1916 voraussichtlich auf 73 Millionen beläuft, und für das laufende Jahr nicht weniger als 11 Millionen Kronen betragen dürfte. Die Unternehmung wird somit heuer mehr als viermal so viel an direkten Steuern zu entrichten haben, als zwei Jahre zuvor. Nachdruckvoll ist die Sprache dieser Ziffern! Wissen wir doch, daß bei uns während des Krieges nur ein bescheidener Anfang zur Lösung der zukünftigen Steuerprobleme gemacht worden ist. Die neuen Steuern, die scheinbar alle vorhandenen Möglichkeiten restlos ausschöpfen und, wie dargetan, schon bei einer einzigen Gesellschaft von einem Jahre auf das andere eine Mehrleistung von vier bis fünf Millionen Kronen erfordern, decken bekanntlich nur die Zinsen der vier ersten Kriegsanleihen. Dazu kommt noch die fünfte Anleihe; ihr überaus günstiges Ergebnis hat uns jetzt sehr erfreut — die Steuern zur Zinsbeschaffung werden aber weniger Begeisterung erwecken. Neben der Verzinsung wird überdies, wieder durch neue Steuern, für die Amortisierung aller bisherigen Kriegsanleihen zu sorgen sein, was, wenn auch vorwiegend lange Tilgungstermine in Betracht kommen, doch höchst ansehnliche Beträge erfordern wird. Haben wir endlich die fünf Kriegsanleihen glücklich bewältigt, so erinnern wir uns sofort, daß dadurch nur ein Teil — nach den bisherigen amtlichen Verlautbarungen zu schließen etwa die Hälfte — der gesamten Kriegskosten gedeckt ist. Neue, gewaltige Steuern müssen also aufgelegt werden, um die Verzinsungs- und Tilgungsannuitäten für die zweite Hälfte der Kriegskosten hereinzubringen. Damit wird aber wieder nur für die bisherigen Kriegskosten vorgesorgt; jeder weitere Tag des Feldzuges kostet aber Millionen über Millionen, und bis zu dessen Beendigung werden jedenfalls viele Milliarden daraus werden. Auch ihrer wird der Staat nur durch Besteuerung der Staatsbürger Herr werden können. Die Kriegskosten sind ferner nicht identisch mit den Kriegsschäden, die sich sowohl auf Menschen als auch auf Güter erstrecken; zu deren Behebung wird tief in den Staatskassen gegriffen werden müssen. Und viele weitere Griffe werden sich schon aus dem natürlichen Anwachsen der Staatsausgaben, aus der Steigerung der Personal- und Materialkosten — von den Lasten weitergehender sozialpolitischer und sonstiger Aufwendungen zu schweigen — ganz von selbst ergeben. Werden die Staatskassen geleert, so müssen sie auch gefüllt werden, und dies kann nur durch „Beiträge“ der Bürger, wie Solon die Steuern genannt hat, geschehen. Die nächste Zukunft erscheint uns als ein mit Steuern gepflasterter Weg, und wie dornenbepflanzter sein wird, geht daraus hervor, daß sich schon am Beginn des Weges die öffentlichen Ausgaben einer Aktiengesellschaft innerhalb eines Zeitraumes von bloß zwei Jahren von 26 auf 11 Millionen erhöht haben. Eine völlige Revolutionierung des gesamten Steuerwesens wird als die realste Wirkung des Krieges zurückbleiben, und wenn in letzter Zeit in unserem Nachbarreiche 30prozentige Besitzsteuern allen Ernstes erörtert werden, so spiegelt sich darin sichtbar eine Vorahnung kommender Ereignisse.

Ähnlich wie Steuererhöhungen wirken die Tarifierhöhungen der Eisenbahnen. Sie werden bei uns mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. an in sehr hohem Grade prozentuell vollzogen. Daß die Bahnverwaltungen eine solche Maßregel nicht con amore durchführen, ist einleuchtend. Sie verfügen neben Tausenden von Beamten, die die bestehenden Tarife handhaben, auch über ein großes Heer von Angestellten, denen es obliegt, die Tarife nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen zu „erstellen“. Der Preis, die Absatzfähigkeit jedes einzelnen Artikels, die Konkurrenz des Auslandes, die Verhältnisse jeder Relation, die örtliche Lage der Erzeugungsstätte, die Richtung des Verkehrs — diese und unzählige andere Momente werden vor jeder Tarifänderung auf das sorgfältigste erwogen und geprüft. Jetzt aber wird statt der ursprünglichen Tätigkeit dieser Schar erprobter Fachmänner durch einen kurzen Federstrich jeder Güterverkehr, gleichgültig in welcher Richtung er sich bewegt, gleichgültig ob er eine kurze oder lange Strecke durchläuft, gleichgültig, ob er ein hochwertiges Gut oder den billigsten Massenartikel umfaßt, in demselben prozentuellen Ausmaß verteuert. Welche Verschiebungen in dem Wertverhältnis der einzelnen Waren untereinander, welche Geminnisse daraus dem Verkehr im allgemeinen und dem Bahnverkehr im besonderen entstehen können, ist ganz unabweisbar.

Nur die dringenden Gebote des Krieges können einen derartigen Tarifierungsvorgang rechtfertigen. Mit Friedensbeginn muß er sofort durchbrochen und, sobald es geht, beseitigt werden, gegebenenfalls noch vor der vorgeesehenen dreijährigen Geltungsdauer, die keinesfalls prolongiert werden darf. Es läßt sich zwar nicht vermeiden, daß wir mit einer großen Verkehrsbelastung in die zukünftige Friedenswirtschaft treten. Die Höhe wird deutlich dadurch veranschaulicht, daß der mehrerwähnten Gesellschaft bloß das Frachtkostenplus für die Empfangsgüter eine Mehrauslage von 5 bis 5½ Millionen Kronen im Jahre 1917 verursachen wird. Aber niemals darf es so weit kommen, daß durch eine schematische Handhabung der Gütertarife die Gefahr der völligen Bahmlegung einzelner Verkehrs-

herausbeschworen wird oder eine ungerechtfertigte Bevorzugung gewisser Produktionen erfolgt. Der Krieg rechtfertigt vieles. Im Frieden erwarten wir jedoch ehestens den Wiederaufbau der Bahntarife.