

Wochenchau.

H. A.—r. Während die verbündeten Armeen in Oberitalien von Erfolg zu Erfolg unaufhaltsam vorwärtsstürmen, sind wir im Hinterlande emsig daran, den Krieg finanziell und wirtschaftlich zu sichern und seinen Folgewirkungen für die kommende Zeit Rechnung zu tragen. Der kreditmäßige Milliarden-Vorausverbrauch dieses Krieges wird der Produktion noch auf Jahrzehnte hinaus schwerste Opfer auferlegen. Opfer, die freilich wieder durchwegs auf den Verbraucher überwältigt werden. Als in Nordamerika der erste Schutzolltarif ins Leben trat, versuchte man in Karikaturen-Flugblättern die Einwirkung dieses Tarifs auf sein Schlachtopfer, auf den Konsumenten, bildlich darzustellen. Da stellte man ihn in seinem Heim bildlich dar und notierte auf jedem Kleidungsstücke, auf jedem Bestandteil der Wohnungseinrichtung ziemlich genau den Zollbetrag, um den die Anschaffung nunmehr verteuert sei. Wollte man das jetzt wiederholen, da böte dieser vielbesteuerter Konsument wohl gar nicht mehr genug Fläche für die Verzeichnung aller der Lasten dar, die ihn jetzt treffen sollen. Die Lohnerhöhungen und Teuerungszulagen, die Abgabesteigerungen, die neuen Steuern und jetzt auch noch die Tarifierhöhungen der Eisenbahnen, all das wird ja schließlich doch nur auf den Rücken der Konsumenten überwältigt. Ein Schulbeispiel dafür bildet die Preisbewegung jener Güter, vor allem Kohle, auf deren Preisbemessung sich die Regierung entscheidenden Einfluß vorbehalten hat. Tatsächlich ist jetzt nur mehr das Mehl und das Brot von der Teuerung freigehalten. Aber auch da nur insoweit, wie sie sonst den Einzelverbraucher trifft. Beim Brot und Mehl leistet der Staat aus seinen Mitteln einen entsprechenden Zuschuß an die Kriegsgetreideverkehrsanstalt, dieser Zuschuß wird aber auch wieder aus den Steuergeldern, also vom Steuerträger aufgebracht. So läßt sich wohl sagen, daß die Steigerung der Warenpreise sich ganz allgemein durchgesetzt hat. Die Geldzeichen sind allerdings nicht abgestempelt worden, aber bei den Waren hat man dafür eine Aufstempelung vollzogen. In der Wirkung auf den Verbrauch kommt dies beiläufig auf das Gleiche hinaus.

Die letzten Tage haben uns nun noch die Tarifierhöhungen der Staatsbahnen gebracht. Wollte man auf sie einmal die Terminologie der Steuerpolitik anwenden, so könnte man eine Erhöhung der Gütertarife als eine neue indirekte Steuer, eine Erhöhung der Personentarife aber als eine neue direkte Abgabe auffassen. Denn eine Erhöhung der Gütertarife wird erst auf den Verbraucher überwältigt, während er von der Verteuerung des Reiseverkehrs, an dem er ja unmittelbar teilnimmt, ebenso unmittelbar betroffen wird. Daß er aber von beiden in vollem Maße, wenn nicht gar in doppeltem und dreifachem Maße getroffen werden wird, das ist gar nicht zu bezweifeln. Auch deshalb nicht, weil die Pflicht zur Auslandskonturrenz ihn da umsoweniger schützen kann, als der Auslandsbezug ja im Inlande von demselben Tarife getroffen würde, ganz abgesehen davon, daß das fremde Erzeugnis auch schon durch die Tarifierhöhungen der Auslandsbahnen getroffen ist. So gibt es also wirklich kein Entrinnen für den Verbraucher. Sein Heil wird einzig in der Einschränkung seines Verbrauches und in der gleichzeitigen Steigerung seiner Erzeugung zu suchen sein, zwei Forderungen, die sich zunächst freilich auszuschließen scheinen. Denn die selbstverständliche Voraussetzung selbst nur der normalen Arbeitsleistung ist der normale Verbrauch. Die Zahlen, die Minister R. v. Sonnann über die Annahme der Tagesleistung der Bergarbeiter mitgeteilt hat, lassen das nur zu klar erkennen.

Welche tiefgehenden Wirkungen diese leider unvermeidlich gewordene Tarifierhöhung für die Warenpreise haben muß, das erhellt, wenn man sich erinnert, daß das Mehrertragnis schon der Erhöhung der Gütertarife und der Nebengebühren bei den Staats- und Privatbahnen auf mehr als dreihundertsechzig Millionen Kronen veranschlagt wird. Dazu kommt nun noch der fünfzigprozentige Zuschlag im Personentarif der Staatsbahnen mit fünfzig bis sechzig Millionen Kronen. Und wenn dieser Zuschlag ganz oder teilweise auch den Privatbahnen bewilligt werden sollte — die Privatbahnen werden dies jedenfalls anstreben — dann würde die Mehrbelastung noch entsprechend höher anwachsen.

Der Effektenmarkt hat die Erhöhung auch des Gütertarifs der Staatsbahnen aus dem Gesichtswinkel vorwiegend der Privatbahnen betrachtet, er hat sich gefragt, ob sie den Privatbahnen die Beseitigung ihres Kriegsnotstandes bringen werde. Diese Frage mußte sich umso mehr aufdrängen, als ja die Februarmaßnahmen eigentlich nur steuerpolitischen Charakter getragen hatten. Das Ergebnis der damaligen Verkehrsbelastung fiel ja auch auf den Privatbahnen dem Staate zu. Es war eisenbahnmäßig gesprochen, eine Art Beage-Verkehr, der Fiskus benötigte die Privatbahnstrecke für seinen Steuerzweck!

Anderes ist es jetzt, denn jetzt handelt es sich um eine tarifmäßige Mehrabgabe. Ihre Uebernahme durch die

Privatbahnen wird diese befähigen, wenn schon nicht die ganze Ausgabensteigerung der Kriegszeit, so doch einen namhaften Teil von ihnen tarifmäßig hereinzubringen. Es ist gar nicht zu leugnen, daß das nötig, ja kaum ausschießbar war, denn die Lage der Privatbahnen hatte sich allmählich immer mißlicher gestaltet. Die Südbahn hatte schon bis Ende Juli d. J. eine Verschlechterung ihrer Gebarung um 18 Millionen K. aufzuweisen und ganz ebenso schlimm erging es der Auffig-Teplitzer Eisenbahn und der Buschtiehrader Bahn.

So wenig man den Anspruch auch der Privatbahnen auf Berücksichtigung der oft weitgehenden Steigerung ihrer Material- und Personalausgaben wegzuwehren kann, so irrig wäre es aber doch vorauszusetzen, diese Tarifierhöhung werde ihnen ganz unverkürzt, ganz vollständig zugute kommen. Man darf doch nicht vergessen, daß der Staat die dreißigprozentige Verkehrssteuer in Anspruch nimmt und daß er diese vom Ergebnis auch der jetzigen Tarifierhöhungen für sich beanspruchen wird. Die Regierung hat sich seinerzeit hinsichtlich der Verwendung des Kriegszuschlages ja bekanntlich die volle Freiheit vorbehalten. Ist nun die Frage, wie die Entscheidung für das laufende Jahr getroffen werden wird, ob und in welchem Maße der Staat also den notleidenden Bahnen heuer entgegenkommen wird, noch offen, so besteht darin hinsichtlich des Jahres 1918 und der späteren Jahre gar kein Zweifel. Im nächsten Jahre wird der Staat seinen dreißigprozentigen Anteil wohl gewiß ganz vollständig beanspruchen. Er wird das mit um so geringerem Zaudern tun, als ja auch den Privatbahnen vom 1. Jänner ab die jetzt angekündigten Tarifierhöhungen zugute kommen werden. Dabei ermöglicht ein Vergleich mit dem Jahre 1913 übrigens auch schon deshalb keine ganz haltbare Schätzung des mutmaßlichen Ergebnisses, als die Bahnen jetzt ganz unverhältnismäßig mit Militärtransporten, also überaus billig geführten Transporten belastet sind.

Für den Staat wird sich die Lage finanziell unstreitig sehr günstig stellen. Vom Jahreswechsel ab wird er bei den Privatbahnen die Verkehrssteuer und den Kriegszuschlag auf Grundlage des alten Tarifs und weiters auch noch von den jetzigen Tarifierhöhungen seinen dreißigprozentigen Anteil ungekürzt einheben. In Oesterreich hat man also, das ist gar nicht zu leugnen, verstanden, selbst den Privatbahnenverkehr zu einem ergiebigen Steuerobjekt zu machen. Ganz anders als in England, wo der Staat alle Privatbahnen auf Kriegsdauer in seinen Betrieb übernommen und ihnen dabei sogar als Mindestertrag das Ertragnis des letzten Friedensjahres verbürgt hat. Das ganze Kriegsrisiko ist in England also vom Staate übernommen worden. Dem Aktionär ist das letzte Ertragnis der Friedenszeit als Mindestbetrag gesichert und er kann sogar noch auf mehr rechnen, wenn der Betrieb etwa mehr abwerfen sollte. Und ebenso fällt den Privatbahnen das Ergebnis der fünfzehnprozentigen Tarifierhöhung fast unverkürzt zu. Denn die aus der Tarifierhöhung resultierenden Mehreinnahmen werden dem Staate nur mit einem Fünftel zugewiesen, während die anderen vier Fünftel an die Privatbahnen nach Maßgabe ihrer durch die Kriegslage bedingten Mehrkosten verteilt werden.

Besonders empfindlich wird die Südbahn getroffen, denn sie hätte aus einer Erhöhung der Staatsbahnentarife, wäre sie nicht so aufgebaut worden, wie die jetzt angekündigte, gewiß größten Vorteil gezogen. Im Sanierungsvertrag ist ihr seinerzeit ja der volle Mitanspruch auf staatliche Tarifierhöhungen zugestanden worden. Da die jetzige Erhöhung aber mit einer staatlichen Abgabe eng, untrennbar verknüpft worden ist, entgeht der Südbahn vom Ergebnis der Tarifierhöhung notwendig jener Teil, der auf den Staat entfällt. Auch da zeigt sich wieder, daß das Eisenbahnministerium bei dieser Tarifierhöhung auch gegenüber den Privatbahnen den Staatsvorteil sehr wirkungsvoll gewahrt hat, viel kräftiger als es den Privatbahnen angemessen erscheinen dürfte und als man es im Auslande als zulässig angesehen hat. Diese neueste Tarifierhöhung bedeutet tatsächlich eine Art Beage-Verhältnis des Fiskus zu den Privatbahnen: er benötigt den Privatbahnverkehr sehr vorteilhaft und einfach für seine Steuerzwecke. Ein Fiskalismus, der allerdings verzeihlich ist, denn der Staat hat für Gegenwart und Zukunft in diesen fast vier Jahren Weltkrieg so viel an Schulden ererbt, daß er, abweichend vom Dichterworte, sehr viel Einkommen zu erwerben haben wird, erwerben mittelst Steuern!, um diese Schulden nicht zu bezahlen, sondern abzustößen.