

18

Äußerungen von Fachmännern.

Die Tarifierhöhung für die Baumwollindustrie.

Von Artur Zemberger.

Präsident des Vereines österreichischer Baumwollweber.

Die schon seit Monaten angekündigten Eisenbahntarifierhöhungen wurden von den kaufmännischen und industriellen Kreisen als nicht unerwartet mit stiller Duldung aufgenommen. Da es sich um eine ausgesprochene Kriegsteuer handelt, wurde vermieden, gegen diese Maßnahmen in der Öffentlichkeit Stellung zu nehmen, zumal man überdies bei dem wesentlich gedrosselten und eingeschränkten Personen- und Güterverkehr in gewissem Sinne von einem augenblicklichen Desinteressententum sprechen kann. Die Verarbeitung- und Veräußerungsverbote in der Baumwollindustrie haben die Verfrachtung von Gütern wie den Geschäftsreiserverkehr auf ein Minimum, wenn nicht ganz zur Einstellung gebracht, so daß sich während der Kriegszeit die Tarifierhöhungen nicht sonderlich bemerkbar machen werden.

Da aber die neuen Sätze bis zum 31. Januar 1920 festgelegt sind, werden solche aller menschlichen Voraussicht nach in die Uebergangszeit und, wenn sich die Einrentung in das normale Wirtschaftsleben mit einem nicht zu erhoffenden rascheren Tempo vollziehen würde, möglicherweise in die Friedenswirtschaft fallen. Für diese Zeit müßte man allerdings mit dem inzwischen fertiggestellten, gründlich durazurechnenden reformierten Tarife rechnen dürfen. Der Eisenbahnkriegstarif, wie ich ihn nennen möchte, zerfällt in folgende Erhöhungen: Im Gütertarif (auf Grund der bestehenden Eisenbahntarife, allerdings unter Aufhebung von zahlreichen Ausnahmestärken): 17 Prozent Frachtsteuer, 13 Prozent Kriegszuschlag, zusammen 30 Prozent Zuschlag; im Personenverkehr: 20 Prozent Gepäcksteuer, 20 Prozent Fahrkartensteuer (gegen 12 Prozent bisher), hierbei für den Geschäftsreiserverkehr ein Wegfall der Musterkofferbegünstigung von 0,2 Heller per 10 Kilo und bei einem Kilometer und ein Wegfall der Zeitkarten. Die neuen Streckenkarten für eine Entfernung bis zu 50 Kilometer mit 20prozentiger Ermäßigung und einmonatiger Gültigkeit sind nur für den Nahverkehr gedacht, hingegen bleiben die Arbeiterbegünstigungen auf Grund von Legitimationskarten aufrecht. Die meisten neutralen und feindlichen Staaten haben gleichfalls ihre Eisenbahntarife mit Zuschlägen, allerdings von nur 5 bis höchstens 25 Prozent belegt. Deutschland ist bisher mit einer Erhöhung nicht hervorgetreten. Was nun den Gütertarif anbelangt, so umfaßt die Erhöhung von 30 Prozent auch alle Manipulations- und Nebengebühren und stellt sich durch die Aufhebung von ungefähr 300 Ausnahmestärken in manchen Artikeln auf 60 bis 90 Prozent, wobei eine weitere Beseitigung von Ausnahmestärken nicht ausgeschlossen erscheint. Daß eine so schablonenhafte 30prozentige Erhöhung der Frachtsätze für alle Güter (Wert und Massengüter) sicherlich als eine nicht gerechte Belastung wirken muß, braucht wohl nicht erst erwähnt werden. Ich möchte hier nicht erörtern, in welchem Maße Eisenbahntarife industriefördernd wirken können und wie das Instrument der Tarifierhöhungen geradezu vernichtend werden kann, wenn der Einfluß dieser Erhöhungen nicht sorgsam erwogen wird. Ich verweise nur kurz darauf, wie die Konkurrenzfähigkeit von industriellen Unternehmungen durch Tarife gefährdet werden kann. Die geplante Tarifierform wird also sicherlich an allen diesen Momenten nicht achtlos vorbeigehen, ebenso wie die Frachtberechnung aufhören müßte, eine Maßgabe für das verfrachtende Publikum zu sein, weil doch nur ein kleiner Kreis der Segnung einer sachmännischen Frachtverrechnungskontrolle und Reklamation teilhaftig wird.

Bei dem gegenwärtig ganz lächerhaften Verkehr ist es schwer zu schätzen, was die besprochenen Erhöhungen für die österreichisch-ungarische Baumwollindustrie bedeuten. Nach Friedensvoraussetzungen taxiere ich diese Verteuerung im Frachtverkehr für die Baumwollgarne und -gewebe per Jahr auf über drei Millionen Kronen. Dabei habe ich lediglich die Fracht für die Rohware berücksichtigt. Die Verfrachtung der fertigen Waren aus den Veredlungsanstalten in die Verkaufsstätten und der Versand an die Kunden kann mit weit über fünf Millionen Kronen angenommen werden. Ich schätze ferner die vermehrten Frachtkosten eines mittleren Unternehmens der Baumwollindustrie auf ungefähr 30.000 Kronen. Naturgemäß werden Tarifierhöhungen von solchem Umfange im Frieden zu einer Umformung der Verkaufskonditionen, zu einem Wegfall der Franko-lieferungen führen müssen. Empfindlich wird auch die Mehrbelastung des Geschäftsreisenden werden, welche ich bei 100 Kilo Musterkoffergewicht und 200 durchschnittlichen Reisetagen auf 1500 bis 2000 Kronen per Jahr und Reisenden schätze. Für das oben angegebene Beispiel eines Unternehmens von mittlerem Umfange dürfte sich die jährliche Erhöhung für die Diäten der Geschäftsreisenden auf 15.000 bis 20.000 Kronen belaufen. Die Kriegszeit ist nicht angetan, Erwägungen über die Tragfähigkeit der Industrie Raum zu geben, aber die Friedenszeit und ihre gesteigerten Anforderungen an industrielle Konkurrenzfähigkeit auch auf dem Weltmarkte werden von den Eisenbahntarifen mit Recht verlangen dürfen, daß bei deren Erstellung alle die Volkswirtschaft fördernde Faktoren in richtigen Einklang gebracht werden mit dem Interesse des Staates an seinen Mehretragnissen. Nur ein belibter Verkehr kann die Einnahmen der Eisenbahnen steigern, und schließlich ist ja der Kompagnon Staat der nämliche bei der Eisenbahn wie bei der Industrie.

Die Tarife für Zement und Zementwaren.

Von Kommerzialrat Artur Wittner.

Die bevorstehenden Tarifierhöhungen sind in erster Reihe als eine Neubelastung des Konsums anzusehen; besonders solche Industrien, welche an der Kriegskonjunktur nicht teilgenommen oder durch den Krieg gelitten haben — und hiezu zählen so ziemlich alle Produktionszweige der Baustoffindustrie — werden schwer instande sein, die Frachtmehrkosten auf sich zu nehmen. Soweit es sich nicht

um faktellierte Betriebe handelt, wird durch die in Prozenten ausgedrückte Erhöhung auch die Konkurrenzfähigkeit der frachtlieh vom Verbrauchsorte ferner gelegenen Fabriken empfindlich berührt; solche Erzeugungsräume werden wohl die Preisgleichstellung durch Uebernahme des entsprechenden Anteiles der Mehrfracht vornehmen müssen. Der gleiche Vorgang wird sich bei Exportgütern vollziehen, insofern das konkurrierende Ausland in den Exporttarifen selbst oder in der geographischen Lage günstiger gestellt ist. Für einen großen Teil des österreichischen Zementexportes, der sich per mare abwickelt und der hoffentlich nach Friedensschluß wieder zu gewinnen sein wird, kommen wohl die erhöhten Bahnfrachten kaum in Betracht; doch wird mit Hinblick auf den reduzierten Schiffsraum und die zu erwartenden hohen Seefrachten dem Export aus dem Binnenlande um so größere Aufmerksamkeit zu schenken sein. Exportgüter, für welche alle Rohstoffe und Hilfsstoffe im Inlande zu beschaffen sind, werden sicher für die Hebung unserer Währung die größte Rolle spielen. Zurzeit kommen diese Fragen wohl nicht in Betracht, doch müssen die für längere Dauer geplanten Tarifierhöhungen auch vom Standpunkt der kommenden Friedenswirtschaft gewürdigt werden.

Auf die Zementverbrauchenden Gewerbe, das sind also Bauunternehmungen im engeren und weiteren Sinne, und die Erzeugung von Baumaterialien aus Zement und Beton ist die Frachterhöhung um so mehr von Einfluß, als ihr auch beträchtliche Preissteigerungen für Zement selbst vorangegangen sind und bekanntlich auch die Kosten für den Abtransport von den Bahnhöfen zu den Baustellen um ein Vielfaches gestiegen sind. Eine weitere Belastung dringt für den Verbraucher der um das Siebenfache gestiegene Preis der Packfäcke mit sich; diese werden wohl von den Fabriken leihweise beigegeben, doch müssen die während der Arbeit in Verlust geratenden Säcke ersetzt, das heißt bezahlt werden. Portlandzement wird sich somit, zur Baustelle geliefert, um mehr als das Doppelte gegenüber den noch vor zwei Jahren herrschenden Preisen verteuern. Der Einfluß auf die — mit Ausnahme von Arbeiten für direkten und indirekten Kriegsbedarf — derzeit auf ein Minimum gesunkene Bautätigkeit ergibt sich von selbst. Die Industrie, welche ihren Friedensabsatz im Auge hat, wird genau so wie der Konsum an dem Verlangen festhalten, daß die Tarifierhöhungen als Provisorium betrachtet werden und sobald als irgend möglich dem früheren Zustand wieder Platz machen.

Die Tarifierhöhung bei Lebensmitteln.

Von Emil Mischel.

Direktor der Oesterreichischen Verkaufsgesellschaft für landwirtschaftliche Produkte, G. m. b. H.

Infolge der jetzt in Kraft tretenden Verordnung, betreffend die Erhöhung der Tarife im Zivil- und Militär-güterverkehr, sind viele vor dem Kriege dringlich laut gewordene Wünsche auch aus der Gruppe der Obst- und Gemüseproduzenten sowie aus jener der Händlerchaft bezüglich Herabsetzung der Frachtsätze zumindest für die Dauer einer Reihe von Jahren beinahe gegenstandslos geworden. Manche Kreise, die in der Herabsetzung gewisser Frachtsätze ein besonderes Mittel zur Erreichung der Gemüse- und Obstverbilligung sahen, werden jetzt einen anderen Weg gehen müssen, um dem vermeintlichen Ziele näher zu kommen. Bekanntlich gipfelten alle diesbezüglichen Anträge zumeist in der Aufforderung an die maßgebenden Stellen, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, daß eine Ermäßigung der Frachtsätze für den Transport von Obst und Gemüse auf den österreichischen Eisenbahnen erwirkt werde, während des zunächst weitläufigeren Umstandes, Hebung der inländischen Produktion und aller damit in Zusammenhang stehenden Fragen, in nur wenigen Fällen Erwähnung getan wurde.

Es ist klar, daß durch diese Frachterhöhung eine neuerliche Belastung der Produzenten, Händler und Konsumenten herbeigeführt wird, die aber hoffentlich in nicht allzuferner Zeit durch einen entsprechenden Abbau eine nennenswerte Verringerung erfahren dürfte. Trotzdem verdient vermerkt zu werden, daß sowohl in Ungarn als auch in anderen Obst und Gemüse exportierenden Ländern bedeutend billigere Frachtgebühren als hierzulande für Obst und Gemüse zur Einhebung gelangen, wobei derartige Transporte überdies noch raschmöglichst befördert werden, was in Oesterreich auch im tiefsten Frieden sehr oft nicht der Fall war. Es liegt auf der Hand, daß bei langsamen Transporten gewisse Obst- und Gemüsesorten schnell verderben, weshalb ein schnellerer Transport sicherlich im Interesse aller Interessenten liegt. Da nun statt der seit erloschen Frachtsatzermäßigung eine Erhöhung eingetreten ist, die bei langsame Beförderung eine wesentliche Steigerung des Verderbverlustes bedingt, so wäre es in hohem Maße wünschenswert, wenn in Oesterreich, ähnlich wie in anderen Staaten, die Beförderung dieser leicht verderblichen Waren durch Post, nötigenfalls auch Eilzüge allgemein zur Einführung gelangen würde.