

Aufhebung der ermäßigten Frachtsätze für böhmische Braunkohle nach Wien, Prag und Pilsen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden, wie wir erfahren, die im Lokalgütertarif der österreichischen Staatsbahnen vorgesehenen ermäßigten Frachtsätze für Braunkohle im Verkehre aus dem nordwestböhmischem Braunkohlenreviere nach Wien, Prag und Pilsen aufgehoben. Die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen sind im Vergleiche zu den gegenwärtigen Kohlenpreisen sehr geringfügig — sie betragen im Verkehre nach Wien 8 Heller, nach Prag 7 Heller und nach Pilsen 9 Heller für 100 Kilogramm — und können daher bei der dermaligen Lage des Kohlenmarktes nicht in die Waagschale fallen, zumal, wenn berücksichtigt wird, das die durch die deutsche Kohlensteuer bedingte Preissteigerung der oberschlesischen Kohle ungefähr 40 bis 45 Heller für 100 Kilogramm beträgt. Für die österreichische Staatsbahnverwaltung bedeutet aber diese Tarifmaßnahme eine immerhin ins Gewicht fallende Mehreinnahme.

Von anderer Seite wird uns hiezu berichtet: Bemerkenswert ist, daß auch schon die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft veranlaßt war, in einer vor einiger Zeit an amtlicher Stelle überreichten Eingabe auf die bisherige Disparität der Braunkohlentarife der Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Bahn hinzuweisen. In dieser Eingabe wurde hervorgehoben, daß die Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wesentlich niedriger als die der Staatsbahnen sind. Es gehe nicht an, diese offenbar im Interesse der Produzenten geschaffene Disparität aufrecht zu halten. Ein Vergleich der Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Bahn und der Staatsbahnen in einigen Relationen gibt nun folgendes Bild:

Km.	Braunkohlentarif	
	Aussig-Teplitzer Bahn.	K. I. Staatsbahnen
	K r o n e n	
13:	22	24
21:	27	30
29:	31	36
44:	35	47
52:	37	52

Schon aus dem vorstehenden Vergleiche geht hervor, daß die Braunkohlentarife der Aussig-Teplitzer Bahn wesentlich niedriger als die der Staatsbahnen sind. Diese Abweichungen sind darauf zurückzuführen, daß in der Konzessionsurkunde der Unternehmung der Tarifbildung gewisse Grenzen gesetzt sind, Grenzen, innerhalb derer sich eben auch die jetzt geltenden Tarife halten mußten. Das erklärt es denn auch, daß die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn für diese, dem Interesse der Unternehmung abträglichen Disparitäten nicht verantwortlich gemacht werden kann, da sie ja kein Verschulden trifft. Im übrigen verweist man darauf, daß jene Tarifdifferenzen den Staatsbahnen selbst keineswegs Vorteil bringen, da diese letzteren schließlich, um von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nicht konkurrenzirt zu werden, schließlich vielfach deren niedrigere Braunkohlentarifsätze wieder selbst übernehmen müssen. Wie die Verwaltung der Unternehmung an diesen Tarifanomalien aus den angegebenen, mit den Konzessionsbedingungen zusammenhängenden Gründen nichts ändern konnte, ist es andererseits anzunehmen, daß die Regierung diese Anomalien und deren für die Staatsbahnen schadenbringende Wirkung erkannt hat, indem sie in der Verordnung über die Frachtssteuer die Möglichkeit vorgesehen hat, die Privatbahnen notwendigenfalls auch zum Ueberschreiten der Konzessions-Höchsttarife zu ermächtigen (§ 15 der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner d. J. über die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr.) Die nunmehrige Aufhebung der ermäßigten Braunkohlenfrachtsätze der Staatsbahnen wird nun jene Tarifdisparität wohl wenigstens teilweise ausgleichen.