

Entwicklung und Aufbau des österreichischen Eisenbahn-Gütertarifwesens.

Von Dipl. Kaufmann Leopold Mayer, Dozent der Hochschule für Welthandel in Wien.

Inhalt.

- I. Historisch-wirtschaftliche Übersicht.
- II. Grundzüge des österreichischen Eisenbahn-Gütertarifwesens.
 1. Allgemeiner Aufbau.
 2. Wirtschaftliche Struktur.
 - a) Die horizontale Gliederung.
 - b) Die vertikale Gliederung.
 - c) Die handelspolitische Ausgestaltung.
- III. Tarifstatistik.

I. Historisch-wirtschaftliche Übersicht.

Die wirtschaftliche Situation Österreichs hat durch die politischen Ereignisse des Jahres 1918 eine grundlegende Veränderung erfahren. Zu den Maßnahmen der Wiederherstellung des ökonomischen Gleichgewichtes gehören neben der Neugestaltung der Handelsverträge, der Einführung eines neuen Zolltarifes, der Regelung des Währungswesens und der Umstellung der Einzelwirtschaften auch die Reorganisation der Staatsbahnen und die Neuordnung der Eisenbahngütertarife. Das Eisenbahnnetz der österreichischen Reichshälfte der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie hatte zu Ende 1913 eine Streckenlänge von 23 420 km, wovon 19 417 km = 82,9 % durch den Staat betrieben wurden¹⁾. Zu Ende 1924 betrug die Gesamtlänge der neuösterreichischen Eisenbahnen 6639 km, davon 5813 km = 87,6 % im Betrieb der österreichischen Bundesbahnen²⁾. Der Rückgang in der Streckenlänge auf mehr als ein Viertel steht annähernd im Verhältnis zum Rückgang des Flächeninhaltes des Landes auf mehr als ein Viertel und der Bevölkerung auf weniger als ein Viertel, die Betriebsführung hat jedoch unter der Zerreißung des einheitlichen Netzes wesentlich gelitten³⁾. Der hervortretende Gebirgscharakter des Landes verursacht erhöhten Bau- und Betriebsaufwand (Überwachung und Instandhaltung der Strecken, größerer Kohlenverbrauch infolge der Steigungen und der dadurch verminderten Fahrgeschwindigkeit, Behinderung des Lokalverkehrs usw.), überdies waren seinerzeit für die bauliche Anlage eines größeren Teiles des Eisenbahnnetzes weit mehr strategische als wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend, wodurch sich die Betriebsführung gleichfalls verteuert. Die Betriebsführung leidet auch darunter, daß von den Wien aus nach Nordwesten, Norden und Osten führenden Linien bei Neuösterreich nur Stümpfe verblieben sind. Zu den Behinderungen in der Betriebsführung und der Steigerung der Betriebsausgaben kommt schließlich noch ein Rückgang in den Betriebseinnahmen durch den

¹⁾ Vgl. Kompaß, Finanzielles Jahrbuch, 1916, Bd. II.

²⁾ Vgl. Kompaß, 1926, Band Österreich.

³⁾ Vgl. den Bericht von Sir William Acworth über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen, Wien 1923, S. I—II. Nach diesem (S. 123) betrug der Frachtenverkehr zur Zeit der Berichterstattung auf den neuösterreichischen Eisenbahnlinien ungefähr 80% im Verhältnis zur Vorkriegsleistung. Über den Personenverkehr fehlt eine Statistik.

Wegfall von Gebieten des dichtesten Verkehrs (Tschechoslowakei) und der freien Zufahrtsstraße zur Adria. Wesentliche Nachteile ergaben sich bis Mitte 1923 auch aus den Bestimmungen des Vertrages von St. Germain, wie noch später ausgeführt wird. An Vorteilen stehen den erwähnten Nachteilen gegenüber: der dem Fremden- und damit dem Personenverkehr förderliche landschaftliche Charakter Österreichs und der Umstand, daß die wichtigsten Durchgangslinien von West- nach Osteuropa, zwischen Norden und der Adria zum großen Teile über österreichisches Gebiet führen. Tariftechnisch ist die ausgeprägte Westostrichtung Österreichs und das Überwiegen der kurzen Strecken im Verkehrsnetz bedeutsam.

Der Bundesbahnbetrieb schloß in den ersten Jahren des Bestandes der österreichischen Republik infolge verschiedener Ursachen wie: Währungsverfall, Brachliegens der wirtschaftlichen Tätigkeit, Absperrungspolitik der Nachbarstaaten, unrationeller Personalarbeitswirtschaft, betriebstechnischer und betriebswirtschaftlicher Mangel, Behinderung der Tarifpolitik durch den Friedensvertrag usw. mit einem ständig wachsenden Defizit, das nach dem Bundesvorschlages für 1923 die Höhe von 1911,3 Milliarden Kronen⁴⁾ = 71,7 % des budgetären Gesamtdéfizits von 2664 Milliarden Kronen erreichte⁵⁾. Die ersten Versuche zur Beseitigung des Betriebsabganges wurden 1921 von der sogenannten „Ersparungskommission“ unternommen, welche in den Jahren 1921 und 1922 Untersuchungen über die Ursache des Defizits anstellte und Vorschläge zur Reorganisation der Bundesbahnverwaltung erstellte. Diese Bemühungen wurden in der ersten Hälfte 1923 fortgesetzt, hierbei wurde zur Expertise u. a. auch der englische Eisenbahnamtmann Sir William Acworth, Generalkommissär des Völkerbundes, beigezogen, der am 9. August den in Anmerkung 3 zitierten Bericht erstattete. Die österreichische Regierung hatte im Rahmen der Genfer Protokolle Nr. I—III vom 4. Oktober 1922⁶⁾ und auf Grund des § 2 des österreichischen Wiederaufbaugesetzes vom 27. September 1922⁷⁾ die Verpflichtung übernommen, gewisse Verwaltungszweige, darunter auch die Bundesbahnen, getrennt von der Hoheitsverwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die rechtliche Grundlage für die Umwandlung der Bundesbahnen in einen eigenen Wirtschaftskörper bilden das Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz)⁸⁾ und die Verordnung der Bundesregierung vom 19. Juli 1923 (enthalten das Statut der österreichischen Bundesbahnen⁹⁾). Die Übergabe der Verwaltung am 1. Oktober 1923¹⁰⁾. zufolge Artikel 10 des Abkommens vom 3. Oktober 1923¹¹⁾ und der Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 15. Dezember 1923¹²⁾ ging mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924 der Betrieb

⁴⁾ D. i. 191 150 000 (öster. S.).

⁵⁾ Vgl. Sarter-Wittke, Die Eisenbahnreform in Deutschland und Österreich, Berlin 1924, S. 27 ff. Nach dem offiziellen Geschäftsberichte der österreichischen Bundesbahnen betrug der Abgang im letzten Quartal 1923 23 500 000 S. und für das ganze Jahr 1924 134 000 S. Für 1925 liegt ein Rechnungsschluß zur Zeit nicht vor. Vgl. auch Dr. Alfred Buschman, Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Österreich, Wien 1925.

⁶⁾ BGBl. Nr. 842 ex 1922.

⁷⁾ BGBl. Nr. 843 ex 1922.

⁸⁾ BGBl. Nr. 407 ex 1923.

⁹⁾ BGBl. Nr. 453 ex 1923.

¹⁰⁾ Bundesbahn-Übergabe-Verordnung vom 28. September 1923, BGBl. Nr. 530 ex 1923.

¹¹⁾ BGBl. Nr. 546 ex 1923.

¹²⁾ BGBl. Nr. 625 ex 1923.

der österreichischen Linien der ehemaligen Südbahngesellschaft (jetzt Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft) an die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ über.

Zu den besonderen Aufgaben der Leitung des neuen Unternehmens gehörte auch die Durchführung einer Reform der Gütertarife. Der Aufbau der Güterklassifikation im Zeitpunkt der Betriebsübernahme war im wesentlichen noch derselbe wie zur Zeit des Bestandes der österreichisch-ungarischen Monarchie und beruhte auf dem österreichisch-ungarischen Reformtarifschema vom Jahre 1910. Die Gütereinteilung war daher noch nicht den wirtschaftlichen Bedürfnissen Neuesterreichs angepaßt, dafür stimmte sie im großen und ganzen mit der Gütereinteilung der Tschechoslowakei, Ungarns und eines Teiles Südslawiens überein. Die Tarifsätze wurden in den Jahren 1918—1923 wiederholt und fast durchwegs linear erhöht¹⁾. Die Erhöhung wurde entweder in der Form prozentueller Zuschläge oder durch zeitweise Neuauflistung des Tarifrahmens vorgenommen. Die handelspolitische Ausgestaltung des österreichischen Gütertarifwesens litt einerseits unter den Bestimmungen des Friedensvertrages, anderseits unter dem Währungsverfall Österreichs und seiner Nachbarstaaten. Der Staatsvertrag von St. Germain-en-Laye vom 15. September 1919, S.L.G.B. Nr. 303 ex 1920 behandelt im Teil XII: Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen; von diesen Bestimmungen sind die nachfolgenden hier von Interesse. Artikel 284 stellt das Paritätsprinzip auf, wonach Österreich verpflichtet ist, den ausländischen Personen-, Güter-, Schiffs-, Boots-, Eisenbahnwagen- und Postverkehr in bezug auf Gebühren und Verkehrsleichterungen und in jeder anderen Hinsicht so zu behandeln wie den innerösterreichischen Verkehr. Artikel 311 sichert Österreich die Freiheit der Durchfuhr gegen das Adriatische Meer zu. Artikel 312 regelt die zwischenstaatliche Beförderung von Gütern im Verkehr mit den alliierten und assoziierten Mächten auf den österreichischen Bahnen und bestimmt, daß ohne Anspruch auf Gegenseitigkeit Güter im österreichischen Binnenverkehr oder zum Zwecke der Ausfuhr, Ein- oder Durchfuhr wieder in den Gebühren noch in anderer Hinsicht eine günstigere Behandlung genießen dürfen, als Güter im zwischenstaatlichen Verkehre. Ferner wurde Österreich die Aufrechterhaltung der vor dem Kriege für den Verkehr der Adriaufhäfen und der Schwarzen Meerhäfen bestehenden Art der Tarifbildung, „aus dem Gesichtspunkte des Wettbewerbs mit den deutschen Nordseehäfen“ auferlegt. Zu Folge Artikel 330 waren die Bestimmungen des Artikels 312 auf drei Jahre vom Inkrafttreten des Friedensvertrages beschränkt, eine Frist, welche am 16. Juli 1923 zu Ende ging. Die praktische Wirkung der Vorschriften des Artikels 312 bestand für Österreich darin, daß einerseits eine Valorisierung der Gütertarife mit Rücksicht auf die heimische Wirtschaft erschwert war, während andererseits die Teilvalorisierung beziehliche Verluste beim Durchgangsverkehr zur Folge hatte, weil die handelspolitische Ausgestaltung der Tarife behindert war²⁾.

Die Stabilisierung der österreichischen Währung und der Wegfall der Beschränkungen in der Tarifhöhe ermöglichten erst eine grundlegende Tarifreform,

¹⁾ Erhöhungen von österreichischen Eisenbahngütertarifen bedürfen auf Grund des Gesetzes vom 30. April 1920, S.G.B. Nr. 180, der Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates. Die Veröffentlichung von Eisenbahntarifen ist in der Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 8. Mai 1924, S.G.B. Nr. 144, festgelegt. Pflichtblatt ist das „Anzeigeblatt für Verkehre“, im Regelfalle müssen Tarif- und Gebührensicherungen sowie Erschwerungen der Beförderungsbedingungen spätestens 14 Tage, andere Maßnahmen spätestens 3 Tage vor dem Wirksamkeitsbeginn veröffentlicht werden.

²⁾ Vgl. Allgemeiner Tarifanzeiger, Wien 1923, S. 639 ff.

welche mit Wirkung vom 1. Januar 1924 zur Durchführung gelangte. Die Tarifreform, namentlich die neue Gütereinteilung, verursachte umfangreiche Vorarbeiten. Jedes Gut wurde nach dem Verhältnis von Fracht und Preis sowie nach dem seit dem Kriege wesentlich geänderten Produktions- und Absatzverhältnissen eingereiht³⁾. Die handelspolitische Ausgestaltung fand ihren Ausdruck in der Erstellung von Sondertarifen für den Verkehr mit Tirol und Vorarlberg, in der Schaffung von Spezial-, Artikel- und Ausfuhrtarifen und in der Begünstigung des Nahverkehrs im Tarifrahme. Die Aufnahme der Tarifreform war im allgemeinen eine günstige⁴⁾. Die Gütertarife erfuhren durch die Reform (einschließlich der 30%igen Verkehrssteuer) eine durchschnittliche Erhöhung auf das 16 000 fache Friedensausmaß⁵⁾. Durch die Gebühren- und Eisenbahnverkehrssteuernovelle 1924⁶⁾ wurde ab 1. September 1924 das Ausmaß der Verkehrssteuer von 30% auf 5% des Beförderungspreises⁷⁾ ermäßigt, ohne daß eine Verbilligung der Frachtsätze, welche die Verkehrssteuer bereits einschloß, vorgenommen wurde. Die Steuerermäßigung bedeutete daher praktisch einen Verzicht des Bundes gegenüber den Bahnen⁸⁾. Am 1. September 1924 trat der österreichisch-tschechoslowakische Verbands tariff in Kraft⁹⁾. Mit 1. Januar 1925 wurden die Linien des österreichischen Südbahnnetzes, welche bereits seit 1. Januar 1924 durch die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ betrieben wurden, in die Durchrechnung einbezogen. Der Ausfall von rund 15 000 000 S.⁸⁾ wurde durch eine rund 30%ige Erhöhung der Personentarife zu decken gesucht. Der Gütertarifindex ermäßigte sich damit auf 15 418 bei einem Index der Personentarife von 12 700⁹⁾. Am 18. 31. Januar 1925 wurde mit Italien ein Abkommen über einen direkten Güterverkehr zwischen Venezia Marittima und der Republik Österreich abgeschlossen¹⁰⁾, das auch für die deutschen Frachttariffinteressenten Bedeutung besitzt, weil die direkten Frachtsätze nicht nur für den Verkehr zwischen Österreich und Italien gelten, sondern auch für den italienischen Transitverkehr über Venedig und italienisches Gebiet oder über Österreich für Güter an der Linie Brenner-Kufstein und westlich davon, Anwendung finden. Der zweite Adriatirrat kam am 15. Oktober 1925 in Kraft. Am 1. Juli 1925 kam auch ein Verbands tariff mit Ungarn zustande. Zum 1. Januar 1926 wurde eine Reihe formaler Änderungen im Tarifrahme und in der Gütereinteilung durchgeführt.

¹⁾ Vgl. A. T. A. S. 971 ex 1926.

²⁾ Vgl. A. T. A. S. 439 ex 1926, ferner Zoll-, Speditions- und Schifffahrtzeitung, Wien, Nr. 8 ex 1926.

³⁾ Bei einer Goldparität von 14 400.

⁴⁾ Gesetz vom 29. Juli 1924, S.G.B. Nr. 286, neu verfaßt als Eisenbahnverkehrssteuergesetz, S.G.B. Nr. 288 vom 6. August 1924, Durchführungsverordnung vom 5. August 1924, S.G.B. Nr. 289.

⁵⁾ Fracht- und Manipulationsgebühr ohne Gebühr für Nebenleistungen.

⁶⁾ A. T. A. S. 439 ex 1926, ferner Berichte die vollständige Aufhebung der Verkehrssteuer, deren Ausmaß ungefähr 66 000 000 S. betrug.

⁷⁾ Der erste Verbands tariff des neuen Österreich war der provisorische Adriatirrat vom 1. Februar 1924, der mit Wirkung vom 1. Januar 1923 zu einem direkten Gütertarif zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno d'Istria und der Republik Österreich ausgestellt wurde. Ein gleiches Tarifabkommen schloß Italien mit der Tschechoslowakei ab.

⁸⁾ Vgl. A. T. A. S. 439 ex 1926.

⁹⁾ Vgl. den Geschäftsbericht der Bundesbahnen für 1924. Die Personentarife erfuhren mit 1. Januar 1926 eine weitere ca. 30%ige Erhöhung.

¹⁰⁾ Der Index der Gütertarife der deutschen Reichsbahn betrug im ersten Halbjahr 1925 = 147,5 (gegenüber einem Großhandelsindex von 134,5). Vgl. Wirtschaft und Statistik, Berlin, S. 311 ex 1926.

¹¹⁾ S.G.B. Nr. 121 vom 6. April 1925.

Die wirtschaftliche Lage Österreichs hatte seit der Tarifreform vom 1. Januar 1924 derartige Veränderungen erfahren, daß im Frühjahr 1926 die Vorarbeiten zu einem Neuaufbau der Tarife begonnen werden mußten. Im neuen Gütertarif, welcher seit 1. Juli 1926 in Kraft steht, wurde sowohl die Gütereinteilung formal und materiell umgestaltet, wie auch das Tarifräumneugeordnet, so daß die Tarifaufgabe je nach der Art der Güter und der Neueinteilungen sowohl Erhöhungen wie auch Ermäßigungen erfahren haben¹⁾.

II. Grundzüge des österreichischen Eisenbahntarifwesens.

1. Allgemeiner Aufbau.

Die österreichischen Eisenbahngütertarife gliedern sich in die Tarife der österreichischen Bundes-, Landes- und Privatbahnen einerseits und in Lokal- und Verbandsgütertarife andererseits.

Die Lokalgütertarife der österreichischen Bahnen umfassen zwei Teile. Der erste Teil führt die Bezeichnung **Österreichischer Eisenbahngütertarif Teil I** und hat für die österreichischen Bundesbahnen und die größeren, darunter alle regelspurigen Landes- und Privatbahnen Geltung. Er beinhaltet in der Abteilung A samt Nachträgen, gültig seit 1. November 1921, die allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und in der Abteilung B, gültig seit 1. Juli 1926, die tarifarischen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern (allgemeine Bestimmungen, besondere Bestimmungen für einzelne Güter, Gütereinteilung bzw. Klassifikation und Anlagen). Der Gütertarif Teil II wird für die Bundes-, Landes- und Privatbahnen in besonderen Heften ausgegeben. Der Gütertarif Teil II der österreichischen Bundesbahnen, gültig seit 1. Juli 1926, umfaßt zwei Hefte. Hiervon enthält Heft A ergänzende reglementarische und tarifarische Bestimmungen für die regel- und schmalspurigen Bahnen, ferner die Artikel- und Ausfahrtsätze, und Heft B die Gebührenberechnungstafeln. Der Kilometerzeiger der österreichischen Bundesbahnen vom 1. Januar 1925 sowie das Bahnhofverzeichnis der österreichischen Eisenbahnen bilden weitere Sonderteile des Gütertarifs. Die Landes- und Privatbahnen veröffentlichen den Gütertarif Teil II (Sonderbestimmungen, Gebührenberechnungstafeln und Kilometerzeiger) in der Regel in einem Heft.

Verbandstarife. Am 1. Oktober 1926 standen folgende Verbandstarife in Geltung:

1. Der österreichische Eisenbahn-Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1926 für den Verkehr zwischen den Bundesbahnen und bestimmten Privatbahnen.
2. Der Eisenbahngütertarif zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno d'Istria und der Republik Österreich in einem Sondertarifhefte vom 1. Juli 1925, samt Nachträgen mit Frachtsätzen in Goldlire.

¹⁾ Vgl. A.T.A. Nr. 12-99 ex 1926. Die Aufnahme der neuen Tarife ist im A.T.A. (S. 420) eine günstige, während sich die Zoll-, Speditions- und Schiffsahrtszeitung in Nr. 18 ex 1926 ablehnend verhält. Der A.T.A. bringt auf S. 471 ex 1926 eine vergleichende Darstellung über die relative Höhe der Frachtsätze vor und nach der Reform und gegenüber den Nachbarstaaten. Danach sind die Frachtsätze der Schweiz durchwegs und Deutschlands, mit Ausnahme der Kohlentransporte auf größere Entfernungen, höher, während die Frachtsätze der Nachbarstaaten teils höher und teils niedriger sind.

3. Der Eisenbahngütertarif zwischen Venedig Marittima und der Republik Österreich in einem Sondertarifhefte (Ausgabe Oktober 1926), mit Frachtsätzen in Goldlire.
4. Der tschechoslowakische-österreichische Eisenbahn-Verbandsgütertarif (Ausgabe August 1926), umfassend einen allgemeinen Eisenbahngütertarif in drei Heften (reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Gütereinteilung, Kilometerzeiger, Serientarife, Ausnahmestarife) und einen Spezialtarif für den Kohlenverkehr. Beide Tarife sind Schnittarife in Kč und ö. S., durchgerechnet in Kč.
5. Der deutsch-österreichische Eisenbahn-Verbandsgütertarif (Ausgaben Juli und August 1926), umfassend einen allgemeinen Eisenbahngütertarif in zwei Heften (1: Bayern, West- und Nordwestdeutschland; 2: Mittel-, Ost- und Norddeutschland) und einen Spezialtarif für den Durchzugsverkehr auf der Mittenwaldbahn (sog. Außerfernverkehr). Der allgemeine Tarif ist ein in Mark-Währung durchgerechneter Schnittarif.
6. Der ungarisch-österreichische Eisenbahn-Verbandsgütertarif (Ausgabe August 1926) in drei Teilen (reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze, Verkehrsleitungsverschriften), ein Schnittarif, in Schillingwährung durchgerechnet.

2. Wirtschaftliche Struktur.

Die wirtschaftliche Struktur von Eisenbahngütertarifen findet allgemein ihren Ausdruck in deren horizontaler und vertikaler Gliederung und in der handelspolitischen Ausgestaltung des Tarifwesens¹⁾. Die horizontale Gliederung trägt sich in der Gütereinteilung (Klassifikation) aus, wobei neben der Beförderungsgeschwindigkeit (Eilgut und Frachtgut) entweder der Wert oder die Menge bzw. der Laderaum der zu befördernden Güter, gewöhnlich aber beide (gemischtes System) für die Einreihung in eine bestimmte Tarifklasse entscheidend sind. Unter vertikaler Gliederung ist die Abstufung der Tarifsätze nach der Entfernung zu verstehen. Die handelspolitische Ausgestaltung des Tarifwesens besteht in dessen Auswertung zum Nutzen der heimischen Wirtschaft²⁾.

a) Die horizontale Gliederung.

Die österreichische Gütereinteilung (Tarif Teil I, Abteilung B) nimmt Rücksicht auf die Beförderungsgeschwindigkeit, auf den Wert, die Menge und den Laderaum der Güter (gemischtes System). Durch die Tarifreform vom 1. Juli 1926 ist das Tarifschema durchgreifend verändert und die seit Jahrzehnten bestehende Gütereinteilung vollständig aufgegeben worden³⁾. Tabelle I orientiert über die Wandlungen, welche das österreichische Tarifschema in den Normklassen durchge-

¹⁾ Untersuchungen über die deutschen Reichsbahnen finden sich bei Niemack, Die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft seit ihrer Gründung, Jahrbuch für Eisenbahnen, 1925/26, S. 277 ff.

²⁾ Vgl. Seidler-Freud, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, Leipzig 1924; ferner Dr. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin 1922.

³⁾ Das neue Tarifschema weicht von dem der Nachbarstaaten vollständig ab und zeigt eine Anlehnung an das italienische Klassifikationssystem. Nach dem A.T.A. S. 420 ex 1926 soll für das neue System die Rücksichtnahme auf den statistischen Dienst der Bundesbahnen maßgebend gewesen sein. Die Z.S.S.Z., Wien, wendet sich in Nr. 18 ex 1926 energisch gegen das neue System mit dem Hinweis, daß die neue Klasseneinteilung nicht so wie früher bestimmte Begriffe verwendete, was die Orientierung erschwere. Auch wird eine Annäherung an die deutsche Gütereinteilung verlangt.

macht hat. Das deutsche Normaltarifschema zeigt dem gegenüber einen wesentlich einfacheren Aufbau. Es enthält Stückgut- und Wagenladungsklassen. Ersterer umfassen je eine allgemeine und ermäßigte Eilgutklasse (I u. II e)¹⁾ und Frachtgutklasse (I u. II), letztere die Klassen A—E mit den Nebenklassen A5—E5 und A10—E10 und Klasse F mit der Nebenkategorie F10²⁾. Vergleicht man die wiedergegebenen Schemata, so läßt sich unschwer erkennen, daß zwar eine allmähliche Verfeinerung stattgefunden hat, daß die Gliederung aber auch viel komplizierter geworden ist, namentlich durch die Einführung eines reinen Reihensystems, bei welchem Zahlen an Stelle bestimmter Klassenbezeichnungen nach der Beförderungsschnelligkeit, dem Werte und dem Gewichte getreten sind. Die Bedürfnisse der Praxis (rasche Orientierung über die Gütereinteilung) und der Bahnverwaltungen (Erleichterung des statistischen Dienstes) hätten sich wohl auch so vereinfachen lassen, daß für interne Zwecke die Klassen mit Zahlen bezeichnet worden wären, ein Vorgang, der in der Güterklassifikation vom 1. Januar 1924 eingehalten wurde, wo die Waren alphabetisch und mit fortlaufenden Zahlen bezeichnet waren. Der gleiche Vorgang hätte auch für den Aufbau des Tarifschemas eingehalten werden können. Neben dem Tarifschema für die regelspurigen Bahnen besteht noch ein zweites für die schmalspurigen und einige Lokalbahnen, welches folgende Klassen umfaßt: gewöhnliche und ermäßigte Eilgüter, allgemeine Stückgutklasse, gewöhnliche und ermäßigte (a und b) Wagenladungsklasse und Spezialtarife.

Tabelle I.

Osterreichisch-ungarisches Reformtarifschema	Tarifreform vom 1. Januar 1924	Formale Tarifreform vom 1. Januar 1926	Tarifreform vom 1. Juli 1926
	I. Stückgüter.		
	a) Eilgüter:		
gewöhnliche ermäßigte ¹⁾ besonders ermäßigte ²⁾	Klasse Eg — ³⁾ Ee	Klasse Eg — ³⁾ Ee	Klasse I * 4
	b) Frachtgüter:		
1 ⁴⁾ II	1 ⁴⁾ II—V	1 ⁴⁾ II—V	8 ⁵⁾ 10, 12, 13
	c) Sperrige Güter:		
— ³⁾	1 ⁴⁾ Ia—IIa	Ia—IIa	7, 9, 11
	II. Wagenladungen.		
	a) Eilgüter:		
—	Eg 5 und 10 Ee 3 und 10	Eg 5 und 10 Ee 5 und 10	2, 3 5, 6

¹⁾ Frachtsatz der Klasse I.²⁾ P5 = E5.³⁾ Besonders verzeichnet.⁴⁾ Aufgelassen.⁵⁾ Normalklasse. Die Gütereinteilung umfaßt nach der letzten Tarifreform 1134 Posten. Alle im Güterverzeichnis nicht angeführten Waren fallen in die Normalklasse 8 bzw. in die Klassen 14 und 15, je nachdem, ob die Frachtmenge weniger als 5000 kg, weniger als 10000 kg oder mindestens 10000 kg beträgt.

Ausnahmetarife: 3a, b, c, 4 A B C	b) Frachtgüter:		
	15 und 110	15 und 110	14, 15
	H5 und H10	H5 und H10	16, 17
	A5 und A10	A5 und A10	18, 19
	B	B5 und H10	20, 21
	C	C5 und C10	22, 23
	c) Spezialtarife:		
1—3	1—9	1—9	24—31

Neben dem normalen Aufbau des Tarifschemas erscheint die Stafflung der Tarifsätze innerhalb der einzelnen Tarifklassen von besonderem wirtschaftlichem Interesse¹⁾. Die Tarifsätze für die einzelnen Klassen sind teils ziffermäßig festgesetzt, teils werden sie durch prozentuelle Zuschläge auf die Tarifsätze bestimmter Klassen gebildet.

Die Einheitsätze der Stückgutklassen und zwar: 1 u. 4 (gewöhnliche und ermäßigte Eilgüter); 7, 9, 11 (sperrige Güter); 8, 10, 12 u. 13 (allgemeine Frachtgut-Stückgutklassen) zeigen eine verschiedenartige Stafflung. Das Tarifschema enthält namentlich Frachtsätze für die 4 allgemeinen Stückgutklassen, welche sich mit Einheitsätzen von 3,29, 2,52, 2,12 und 1,02 Groschen für 1 km und 100 kg wie 100:76,41:62,60:31,— verhalten. Durch die vertikale Gliederung erfahren die Einheitsätze der höheren Klassen noch eine weitere Verbilligung. Die Einheitsätze der beiden Eilgutklassen betragen 160 % und 102 % der Frachtsätze der Normalstückgutklasse 8, die Einheitsätze der Klassen für sperrige Güter sind um 50 % höher als die Frachtsätze der Klassen 8, 10 und 12 und betragen 150 %, 114,61 % und 93,90 % der Normalklasse 8.

Die Einheitsätze der 5t-Wagenladungsklassen 14, 16, 18, 20 und 22 für Frachtgüter betragen 2,86, 1,90, 1,445 (Klasse 19 plus 12 %), 1,10 (Klasse 21 plus 34 %), 0,93 (Klasse 23 plus 35 %) Groschen und verhalten sich zueinander wie 100:66,44:50,53:38,46:32,50. Die Einheitsätze der 5t-Eilgutklassen 2 und 5 betragen 160 % und 102 % der Klasse 14. In Prozenten der Normalstückgutklasse 8 entsprechen diese Sätze: 138,72, 88,43, 86,70, 57,62, 43,80, 33,37, 28,17 %.

Die Einheitsätze der 10t-Wagenladungsklassen 15, 17, 19, 21 und 23 für Frachtgüter sind mit 2,34, 1,68, 1,29, 0,97 und 0,69 Groschen festgesetzt, so daß ihre Verhältniszahlen 100, 71,80, 55,13, 41,45 und 29,90 betragen. Die Einheitsätze der 10t-Eilgutklassen entsprechen 160 % und 102 % der Klasse 15. Die Frachtsätze der 10t-Klassen sind gegenüber den korrespondierenden 5t-Klassen 18,2, 11,6, 11,3 und 35,8 % billiger und entsprechen 113,79, 72,54, 71,12, 51,06, 39,21, 29,47 und 21,26 % der Sätze der Normalstückgutklasse 8.

Die Einheitsätze der Spezialtarife für bestimmte Güter in Wagenladungen sind weiter verbilligt und betragen in den 5t-Klassen 28 und 30: 0,855 und 0,46; das ist 26 und 14 % der Normalstückgutklasse 8. Die Sätze der 10t-Klassen 24—27, 29 und 31 entsprechen mit 0,99, 0,74, 0,72, 0,71, 0,59 und 0,33 g = 30,2, 25,2, 22,2, 22, 18 und 10 % der Sätze der Normalstückgutklasse 8.

Die Einheitsätze der Sonder-, Artikel- und Ausfuhrtarife²⁾ (Klasse 101—126, 151—164, 51—74, 81—89) bauen sich auf den Tarifsätzen der Klassen 1—31 auf und zeigen bei verschiedenen Höhen prozentuelle Ermäßigungen und eine regelmäßige Durchbildung.

¹⁾ Vgl. die Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 9. Juni 1926 über die Neufestsetzung der Grundlängen des Gütertarifs der österreichischen Bundesbahnen und der für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen, BGBl. Nr. 151.²⁾ Vgl. die späteren Ausführungen.

Zusammenfassend läßt sich über die horizontale Gliederung der Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen sagen, daß diese sowohl hinsichtlich der Zahl der Tarifklassen, wie auch in der Staffelung der Einheitsätze, die sich zwischen 160 und 10% der Sätze der Normalstückgutklasse bewegen, sehr weitgehend spezialisiert sind. Die Anpassung der Frachtbelastung an die Frachtleistung und den Güterwert wird dadurch wesentlich gefördert, hingegen die Übersicht erschwert und die Aufstellung der Gebührenerrechnungstabellen kompliziert.

b) Die vertikale Gliederung.

Das Tarifbarème der österreichischen Bundesbahnen und der größeren österreichischen Privatbahnen ist nicht nur horizontal, sondern auch vertikal gegliedert, das heißt, es wurde bei der Bildung der Tarifsätze auch auf die Entfernung Rücksicht genommen. Die österreichischen Eisenbahngütertarife sind daher fast durchwegs Staffeltarife, während sich reine Kilometertarife mit gleichbleibenden Einheitsätzen nur bei Kleinbahnen finden. Das Prinzip des Zonentarifes ist insoweit verwertet, als die Fracht für mindestens 6 km berechnet wird und bei Strecken von über 100 km je angefangene 10 km voll gerechnet werden.

Die Frachtsätze für bestimmte Klassen und Strecken setzen sich zusammen aus dem nach der Wegstrecke abgestuften Kilometereinheitsatz¹⁾ und aus einem festen Satzzuschlag. Im Nahverkehr kommen davon noch bestimmte Ermäßigungen ab. Für den praktischen Gebrauch sind sämtliche Frachtsätze in den Gebührenberechnungstabellen (Gütertarif Teil II, Heft B) zusammengestellt. Zur Orientierung über den Vorgang bei der Berechnung der Frachtsätze diene das folgende Beispiel über den Frachtsatz für eine Strecke von 100 km in der Normalstückgutklasse 8. Berechnungselemente:

1. Einheitsatz der Klasse 8 für 1—300 km = 3.29 g.
2. Satzzuschlag 47 g.
3. generelle Ermäßigung für eine Entfernung von 1—170 km = 5 %.

Frachtberechnung: $100 \times 3.29 = 329 \text{ g} + 47 \text{ g}$ Satzzuschlag = 376 g = 5 % Ermäßigung, das ist 18.8 g = 357.2 g, aufgerundet auf 358 g.

Die Kilometerabschnitte in der vertikalen Staffelung der Einheitsätze sind in den einzelnen Tarifklassen nicht gleichmäßig durchgebildet. Über die vertikale Staffelung der Einheitsätze in den drei Hauptklassen 8 (ebenso 1, 4, 7), 14 (ebenso 2 und 5) und 15 (ebenso 3 und 6) orientiert Tabelle II. In den Klassen 9—12 ist die vertikale Staffelung ähnlich, jedoch sinken die Einheitsätze

Tabelle II.

km	Klasse 8		Klasse 14		Klasse 15		km
	Einheitsatz in g	Index- zahl	Einheitsatz in g	Index- zahl	Einheitsatz in g	Index- zahl	
1—300	3.29	100	2.86	100	2.34	100	1—300
301—400	2.15	65.3	1.88	65.7	1.54	65.8	301—400
401—500	2.—	60.9	1.75	61.2	1.43	61.1	401—500
501—550	1.49	55.7	1.50	55.9	1.32	56.4	501—550
551—850	1.56	47.5	0.34	11.9	0.38	16.3	551—850
851—1200	1.80	55.7	1.60	55.9	1.32	56.4	851—1200

¹⁾ Die vertikale Staffelung reicht bis 1200 km.

²⁾ Verlaufsart im BGBI. Nr. 151 ex 1936.

auch bei Entfernungen von 850—1200 km und betragen nach zirka 48—50 % der Anfangssätze. In den Klassen 13 und 16—19 tritt bei wechsellagerter Staffelung für die langen Strecken eine Erhöhung der Einheitsätze ein, während in den Klassen 21—31 die Sätze durchlaufend mit der Länge der Strecke und zwar bis auf zirka 30 % der Anfangssätze sinken. Eigentümlich ist die vertikale Gliederung der Klasse 20, deren Sätze aus der Klasse 21 wie folgt gebildet sind: 1—40 km Satz der Klasse 21 + 30 %, 41—1200 km Satz der Klasse 21 + 34 %. In diese Klasse fallen u. a. frisches unverpacktes Obst, Melasse, verschiedene Metalle, Rohpetroleum u. a. Typisch ist im allgemeinen das Sinken der Einheitsätze bis zur 800—900 km-Grenze, namentlich in den Wagenladungsklassen, während darüber hinaus in den meisten Klassen die Einheitsätze erhöht sind. Hierin liegt eine ausgesprochene Begünstigung des österreichischen Binnenverkehrs, für welchen Strecken über 800 km kaum in Betracht kommen, während die höheren Einheitsätze bis zur 1200 km-Grenze fast nur für den Transitverkehr in Betracht kommen. Wieweit die Aufspaltung in den Einheitsätzen reicht, zeigt die Gegenüberstellung des teuersten und billigsten Satzes: Klasse 1 Einheitsatz für 1—300 km = 3.29 g plus 60 % = 5.264 g und Klasse 29 Einheitsatz für 701—1200 km = 0.24 g, das ist 160 und 7.3 % des Anfangssatzes der Normalstückgutklasse 8.

Die festen Satzzuschläge, durch welche das Staffelsystem noch ausgeprägter wird, betragen in den 3 Normalklassen 8, 14 und 15 je 47, 40 und 24 g. Der höchste Satzzuschlag beträgt 75.2 g (Klasse 1) und der niedrigste 9 g (Klasse 31).

Der Nahverkehr wird begünstigt durch generelle prozentuelle Ermäßigungen. Diese betragen von 1—170 km = 5 %, von 171—180 km = 4 %, von 181—190 km = 3 %, von 191—200 km = 2 % und 201—210 km = 1 %.

Tabelle III gibt Aufschluß über die durchgerechneten Frachtsätze der drei wichtigsten Tarifklassen.

Tabelle III.¹⁾

km	Klasse 8		Klasse 14		Klasse 15		km
	Gesamtfracht	Kilometer-satz	Gesamtfracht	Kilometer-satz	Gesamtfracht	Kilometer-satz	
50	202	4.04	174	3.80	144	2.88	50
100	358	3.58	310	3.10	255	2.55	100
200	691	3.46	600	3.00	492	2.46	200
300	1029	3.43	893	2.98	734	2.45	300
400	1249	3.16	1086	2.72	890	2.23	400
500	1449	2.90	1261	2.52	1033	2.07	500
800	1929	2.41	1426	1.78	1194	1.49	800
1000	2277	2.28	1683	1.68	1411	1.41	1000
1200	2637	2.20	2003	1.67	1675	1.39	1200

Auf einzelnen Strecken, deren Betrieb sich besonders kostspielig gestaltet, werden verschiedentlich an Stelle der wirklichen, rechnungsmäßige (erhöhte) oder virtuelle Kilometerlängen der Frachtberechnung zugrunde gelegt, die bereits im Kilometerzeiger berücksichtigt erscheinen. So werden u. a. virtuelle Kilometerlängen im Verkehre der Wiener Bahnhöfe und auf der Semmeringstrecke (Zuschlag 25 km) angewendet.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die vertikale Gliederung der Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen zwar in hohem Maße den geographischen

¹⁾ Groschen für 100 kg.

und wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten des Landes gerecht zu werden sucht, aber überaus kompliziert ist. Der Grund hierfür liegt einerseits in der Kompliziertheit der horizontalen Gliederung und andererseits in der stark wechselnden Abstufung der Zonen und der Einheitsätze, die einen organischen Zusammenhang vielfach vermissen lassen. Für die Praxis spielt diese Kompliziertheit allerdings keine Rolle, weil diese die durchgerechneten Gebührenrechnungstabellen verwendet, jedoch gestaltet sich die Aufstellung der Gebührenrechnungstabellen zu einer überaus zeitraubenden und damit kostspieligen Arbeitsleistung.

c) Die handelspolitische Ausgestaltung.

Bei der Besprechung der horizontalen und vertikalen Gliederung der österreichischen Gütertarife ist bereits auf die Berücksichtigung wirtschaftlicher Momente bei der Tarifbildung wie Warenpreis und Entfernung hingewiesen worden. Durch die Schaffung eines Sondertarifes für den Verkehr mit Tirol und Vorarlberg, durch die Begünstigung des Reexpeditionsverkehrs und durch die Schaffung besonderer Artikel- und Ausfuhrtarife erfahren die Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen eine besondere handelspolitische Ausgestaltung im Interesse der heimischen Wirtschaft. Formell sind die hierauf bezüglichen Bestimmungen im Gütertarif Teil II Heft A festgelegt und in der Aufstellung besonderer Gebührenrechnungstabellen im Heft B des Gütertarifs Teil II zum Ausdruck gebracht.

Der Sondertarif für Tirol und Vorarlberg ist ein Spezialtarif für den Verkehr zwischen den östlich von Leogang (Grenze zwischen Tirol und Salzburg) gelegenen Stationen und den westlich hiervon gelegenen Stationen. Er enthält in den Klassen 101—126 und 151—164 ermäßigte Frachtsätze, durch welche die ungünstige Verkehrslage von Tirol und Vorarlberg infolge der ausgeprägten Westosterstreckung Österreichs teilweise ausgeglichen werden soll¹⁾. Der Sondertarif beginnt bei Kilometer 301 und mündet bei Kilometer 901 wieder in das Normaltarife ein. Die prozentuellen Ermäßigungen gegenüber den Normaltarifsätzen betragen in den Klassen 8 (Stückgut) und 15 (10 t): bis 300 km 0 %; 301—310 km: 1,4 und 1,9 %; 400 km: 7,9 und 12,9 %; 500 km: 11,5 und 20,5 %; 600 km: 12,3 und 22,1 %; 700 km: 11,6 und 18,1 %; 800 km: 8,2 und 9,8 % und 891—900 km: 0,9 und 0,5 %. Der Spezialcharakter des Sondertarifs kommt insbesondere darin zum Ausdruck, daß in der Richtung nach Tirol die Sendungen in den Bestimmungstationen mit Straßenfuhrwerk oder Schlepplahn abgehört werden oder auf bestimmte Schmalspurbahnen übergehen müssen. Zum größeren Teile gelten die Sondertarifsätze auch nur bis zur österreichischen Grenzstation, dagegen nicht für den Transitverkehr, z. B. bis Steinach am Brenner, dagegen nicht mehr für die Station Brenner, sonst käme dem Importgute und dem Transitverkehr der gleiche Frachtvorteil zu wie dem inländischen Gute bzw. dem Binnenverkehr.

Die Reexpeditionsbegünstigungen beziehen sich auf Güter, welche in öffentlichen Lagerhäusern²⁾ untergebracht sind und innerhalb der Zeit von 12 Monaten vom Tage des Einlangens der Sendung in der Reexpeditionstation gerechnet weiterverandt werden. Der Gütertarif Teil II Heft A verzeichnet einerseits die reexpeditionsfähigen Güter: Düngemittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Holz, Ölkuchen, Ölsaaten, Samen und Sämereien, Spiritus und Zucker in Mengen von 5000—10000 kg und andererseits jene Lagerhäuser, von wel-

chen Reexpeditionen vorgenommen werden können³⁾. Die Fracht wird bei Reexpeditionen nicht gebrochen, sondern direkt berechnet und die Differenz teils im Kartierungs-, teils im Rückvergütungswege ausgeglichen. Die Begünstigung des Reexpeditionsverkehrs bedeutet eine Erleichterung für den Transitverkehr und den Binnenhandel, die sich aus Gründen der Anonymität der Bezugs- und Absatzquellen der Lagerhäuser bei Güterverfrachtungen bedienen.

Die Artikeltarife sind Vorzugstarife zur Förderung der heimischen Wirtschaft, die jedoch nur unter den im Gütertarife bestimmten Voraussetzungen und zwar fast ausnahmslos im Kartierungswege Anwendung finden. Der Gütertarif vom 1. Juli 1926 weist 38 Artikeltarife mit den speziellen Tarifklassen 51—74 auf, die fast durchwegs den Charakter von Richtungstarifen tragen, das heißt, sie haben nur von bzw. nach oder von und nach bestimmten Stationen Geltung. Kommt die Anwendung von bestimmten Stationen in Betracht, so muß sie vom Absender im Frachtbriefe vorgeschrieben werden, kommt die Anwendung nach bestimmten Stationen in Frage, so muß die Abfuhr in der Bestimmungsstation mit Straßenfuhrwerk oder Schlepplahn oder durch eine lokale Schmalspurbahn geschehen. Für einzelne Artikeltarife bestehen außerdem besondere Anwendungsvorschriften. Die Voraussetzungsbestimmungen bei den Artikeltarifen haben den Zweck, die Anwendung nach Möglichkeit nur zum Nutzen der heimischen Wirtschaft zu ermöglichen, also den Import- und Transitverkehr auszuschließen. Die überwiegende Zahl und zwar die Artikeltarife 1, 3—6, 8—16, 18, 29—31 und 33—37 begünstigen Transporte von bestimmten Stationen nach allen Stationen. Es handelt sich durchwegs um Tarifsätze zur Förderung bestimmter Industrien. Begünstigt erscheinen derzeit die Textilindustrie (bestimmte Garne und Zwirne), die Maschinen- und Metallindustrie (bestimmte Maschinen, Kessel, Eisen- und Stahlwaren, Eisenlegierungen), die Papierindustrie (Holzstoff in Platten, Druck- und Schreibpapier), die chemische Industrie (Kaliumkarbid, Soda, Salpeter, Salz- und Schwefelsäure, Superphosphate), die Glas- und Malzindustrie, die keramische Industrie (keramische Materialien und Waren, Kalk, Marmorplatten, Tonwaren, Ziegel, Zement), die Kohlenbergwerke (Kohle, Lignit, Torf) und die Kokereien. Der Artikeltarif 7 begünstigt die Beförderung von zerfasertem Holzstoff von und nach bestimmten Stationen. Zur Orientierung folgen zwei Beispiele:

1. Malz der Post 609 ist im Artikeltarif 18 begünstigt von bestimmten Stationen (Produktionsorte) nach allen Stationen und in der Klasse 54 anstatt 24 eingereiht. Es stellt sich daher die Fracht für einen Wagon Malz von Linz (begünstigt) nach Salzburg = 125 km auf S 130.— (normal S 144.—), d. i. um zirka 10 % billiger.
2. Einheimische Kohle ist im Artikeltarif 90 begünstigt und in die Klasse 67 anstatt 27 eingereiht. Die folgende Tabelle zeigt die Frachtunterschiede zwischen in- und ausländischer Kohle (in g per q):

km	Inländische Kohle	Ausländische Kohle
50	50	55
100	71	79
200	161	177
300	221	240

¹⁾ Derzeit 17 Lagerhäuser in 13 Orten. Vgl. Leopold Mayer, Betriebswirtschaftslehre des Lagergeschäftes, Verlag Leopold Weiß, Berlin 1927.

Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft. 4. Jahrg. Heft VI.

¹⁾ Vgl. die Verkehrslage von Innsbruck zu München, Zürich, Mailand und Wien.

²⁾ Vgl. das österreichische Lagerhausgesetz vom Jahre 1889.

Die Artikeltarife 2 (Flachs, Hanf und Jute) und 5 (Holzkohle) begünstigen Materialtransporte von allen nach bestimmten Stationen. So zählt man beispielsweise für den Transport von Rohjute der Post 767 für den Transport von Lundenburg (tschechische Grenze) nach Floridsdorf (begünstigt) = 79 km S 71.— Fracht (Klasse 23 zufolge Artikeltarif 2), hingegen normal S 118.— (Klasse 19). Die Ermäßigung beträgt daher fast 40 %. Die Landwirtschaft erscheint begünstigt durch die Artikeltarife 17 (Brot, Milch und deren leerbekommende Umschließungen), 19—23 (lebende Tiere), 24 (Haar zur Verwendung als Futter und Stromittel), 25 (Kopferwird zur Bekämpfung von Pflanzenschädlingen), 26 (landwirtschaftliche Maschinen zur Reparatur gehend und aus der Reparatur kommend), 27 (anerkanntes Getreidesaatgut), 28 (Düngemittel, ausgenommen Superphosphate) und 32 (Holz). Für die meisten Artikeltarife dieser Gruppen gelten besondere Anwendungsbestimmungen. Es finden Anwendung die Tarife 19—23 und 26 von und nach allen Stationen, während die übrigen von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen und Staatsgrenzen gelten (Erswerung des Importes). Der Artikeltarif 38 gilt von und nach allen Stationen für Zeitungen in Ballen als Schnellzuggut.

Die Ausfuhrtarife sind ausgesprochene Exportförderungsstarife, die gewöhnlich im Kartierungswege Anwendung finden (Sendungen mit durchgehendem Frachtbrief nach dem Auslande, Sendungen nach Grenz- oder Übergangsbahnhöfen mit dem Vermerk: „Zur Ausfuhr nach dem Auslande“, wenn die Neuauflieferung nicht später als drei Tage nach dem Aviso erfolgt). Soweit die Ausfuhrtarifsätze nur von bestimmten Stationen gelten, muß die Von-Station im Frachtbriefe angegeben werden. In gewissen Fällen ist auch die Rückvergütung beim Verkehrseinnahmendienst der österreichischen Bundesbahnen, Wien XX., möglich. Der gegenwärtige Gütertarif kennt 9 Ausfuhrtarife mit den laufenden Zahlen 39—47 und den Tarifklassen 81—89. Von allen Stationen gelten die Ausfuhrtarife 43—46 für bestimmte Holzwaren und Eisenbahnachswellen, während die Ausfuhrtarife 39—42 und 47; bestimmte Eisen- und Metallwaren, Streichhölzer, Benzin, Schmieröle, Graphit, landwirtschaftliche Maschinen, Seiden- und Zigarettenpapier und Tonwaren (43) nur von bestimmten Stationen gelten. (Schutz des heimischen Exportes vor der ausländischen Durchfuhrware). Zur Orientierung folgen zwei Beispiele:

1. Graphit der Post 356 ist im Ausfuhrtarif 42 begünstigt von bestimmten Stationen und in die Klasse 62 anstatt 23 eingereiht. Die Fracht für einen Waggon von Kapfenberg (begünstigt) bis Spielfeld-Strass (südslawische Grenze) = 106 km beträgt daher nur S 81.— anstatt S 89.—, was einer Ermäßigung von rund 9% entspricht.
2. Die Fracht für den Transport von einem Waggon landwirtschaftlicher Maschinen der Post 616 von St. Pölten nach Passau = 234 km beträgt:
 - a) im Normalfalle nach Klasse 19 = S 318.—;
 - b) begünstigt nach Artikeltarif 4, ohne Ausfuhrpflicht, nach Klasse 21 = S 241.—;
 - c) zur Reparatur gehend gemäß Artikeltarif 26 nach Klasse 21 = S 241.—;
 - d) als Ausfuhrgut gemäß Artikeltarif 40 nach Klasse 84 = S 193.—.

III. Tarifstatistik.

Die Statistik hat die Aufgabe, zahlenmäßige Feststellungen durch Vergleich zur Gewinnung von Zusammenhängen auszuwerten. Die Eisenbahntarife sind einer statistischen Bearbeitung nicht nur fähig, sondern wegen ihrer großen wirtschaft-

lichen Bedeutung für die Eisenbahnverwaltungen und für die gesamte Wirtschaft einer statistischen Bearbeitung geradezu bedürftig. Die Einnahmewirtschaft der Eisenbahnen wird nicht nur durch die Schwankungen der Konjunktur, sondern auch durch ihre Tarif(Preis)Politik beeinflusst, daher ist für diese eine durchgebildete Tarifstatistik eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Das Interesse der Allgemeinheit beruht hauptsächlich auf der Kenntnis der Zusammenhänge zwischen der Bewegung der Güterpreise und der Güterbeförderungspreise (Frachtsätze). Die Gütertarifstatistik hat u. a. zu erfassen: die Güterbewegung, die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die Verteilung der Güterbewegung und allenfalls auch der Einnahmen aus dem Güterverkehr auf die einzelnen Tarifklassen, die allgemeine Preisbewegung und die Preisbewegung der Güter der einzelnen Tarifklassen. — Das von den österreichischen Bundesbahnen bisher veröffentlichte statistische Material berücksichtigt die spezielle Tarifstatistik nur in sehr bescheidenem Maße¹⁾.

Tabelle IV orientiert über die Verkehrsleistungen im Güterverkehr und die Einnahmen hieraus. Sie läßt zunächst erkennen, daß sich die Verkehrsleistungen in Nutzlasttonnenkilometern in den Jahren 1923—1925 wie 100:106.2:109.5 und die Einnahmen aus dem Güterverkehr wie 100:115.6:115.9 verhalten. Die Steigerung der Einnahmen im Jahre 1924 entspricht ungefähr den Tarifierhöhungen am 1. Januar 1924 und der Verkehrssteigerung im Laufe des Jahres 1924, hingegen bleiben die Verkehrseinnahmen des Jahres 1925 hinter der Verkehrssteigerung

Tabelle IV.
1924

Monate	Güterverkehr in		Einnahmen aus dem Güterverkehr in		Monate
	Millionen Nutzlasttonnenkilometer	Prozent des Gesamtverkehrs	Millionen Schilling	Prozent des Gesamtverkehrs	
Januar	313.6	90.—	27.—	79.5	Januar
Februar	330.9	91.2	27.6	79.7	Februar
März	355.1	90.8	28.8	79.9	März
April	338.3	87.2	26.3	72.9	April
Mai	296.—	88.3	24.9	69.2	Mai
Juni	270.4	86.1	24.1	64.—	Juni
Juli	262.6	82.7	22.1	56.7	Juli
August	254.4	81.2	20.4	51.9	August
September	264.2	83.3	24.9	63.1	September
Oktober	315.—	87.5	30.7	73.5	Oktober
November	273.3	89.6	26.3	77.5	November
Dezember	312.5 ²⁾	88.8	28.— ³⁾	78.—	Dezember
	3574.5	87.2	316.1	68.3	

¹⁾ Als Quellen für statistisches Material über die österreichischen Bundesbahnen kommen in Betracht: die Geschäftsberichte der österreichischen Bundesbahnen, Wien 1925 ff., das Wirtschaftliche Jahrbuch, herausgegeben von der Kammer für Arbeiter und Angestellte, Wien 1925 ff., der Kompaß, finanzielles Jahrbuch, Jahrg. 1919 ff., Band Österreich, die statistischen Nachrichten, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, Wien 1925 ff., und die Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung. Statistische Daten über die Deutsche Reichsbahngesellschaft werden fortlaufend veröffentlicht in „Wirtschaft und Statistik“, Berlin, und „Die Reichsbahn“, Berlin.

²⁾ 1923 = 3365 Mill. Tonnenkilometer. Die gesamte Güterbeförderung betrug in Millionen Tonnen in den Jahren 1921—1924: 22.1, 27.4, 23.9 und 22.7.

³⁾ 1923 = 274.3 Mill. S = 72.6 %.

Tabelle IV.
1925

Monate	Güterverkehr in		Einnahmen aus dem Güterverkehr in		Monate
	Millionen Nutzkilometer	Prozenten des Gesamtverkehrs	Millionen Schillingen	Prozenten des Gesamtverkehrs	
Januar	298,3	89—	25,9	72,1	Januar
Februar	276,—	89—	24,6	72,2	Februar
März	308,8	88,9	25,5	70,9	März
April	292,6	87,8	23,—	64,1	April
Mai	304,4	87,1	23,7	63,3	Mai
Juni	291,1	85,5	25,7	61,1	Juni
Juli	305,6	84,7	26,2	57,1	Juli
August	317,7	79,9	27,1	56,2	August
September	304,4	85,1	27,—	61,5	September
Oktober	344,9	88,5	30,9	70,5	Oktober
November	325,4	88,7	28,2	65,6	November
Dezember	316,9 ¹⁾	86,—	28,— ²⁾	65,3	Dezember
	3686,1	86,7	316,8	64,7	

wesentlich zurück. Die Einnahmen in den ersten drei Monaten des Jahres 1926 lassen einen weiteren Rückgang erkennen. Die Verkehrsleistungen aus dem Güterverkehr unterliegen beträchtlichen Schwankungen und zeigen namentlich in den Sommermonaten starke Rückgänge, so daß sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Güter- und dem Personenverkehr von 4:1 im Januar 1924 auf nahezu 1:1 im August 1924 (gegenüber durchschnittlich 3:1) verschiebt. Die Ursachen der Verschiebungen liegen im Verlaufe der österreichischen Wirtschaftskrise und in den Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftslage (Erntemonate, tote Saison, Fremdenverkehr).

Tabelle V zeigt die Entwicklung der Frachtsätze der 3 Normalklassen für Stückgüter, halbe und ganze Wagenladungen seit 1924. Die Goldindexziffern bewegen sich zwischen 160,2 und 237,5 und erscheinen gegenüber dem Index der Großhandelspreise von 126 (Juli 1926) übervalorisiert. Aus raumtechnischen Gründen muß hier auf eine nähere Untersuchung der Entwicklung der Frachtsätze der übrigen Tarifklassen verzichtet werden, die übrigens durch den mehrfachen Wechsel im Tarifschema erschwert erscheint. Die Frachtsätze schwanken zwischen 110—160 % der Vorkriegssätze. Während anlässlich der letzten Tarifierform in den Normalklassen keine Erhöhung vorgenommen wurde, betrug diese in den übrigen Klassen 1/2—50 %.

Der Index der Frachtsätze, der sich durchschnittlich zwischen 100 und 240 bewegt, gibt an und für sich kein vollständiges Bild über das Ausmaß der Tarifierhöhungen, weil hierfür auch die Verschiebungen in der Güterklassifikation maßgebend sind. Jede Aufklassifikation oder Deklassifikation bedeutet bereits bei gleichbleibenden Frachtsätzen Erhöhungen bzw. Ermäßigungen in der Frachtbelastung, das österreichische Tarifschema und die Güterklassifikation haben aber

¹⁾ Januar bis Juli 1926 in Millionen Tonnenkilometer: 304,4 = 87,3%; 299,3 = 80%; 305,2 = 87,4%; 293,6 = 88,4%; 314,6 = 86,8%; 332,5 = 87,8%; 308,5 = 84,0%.

²⁾ Januar bis Juli 1926 in Millionen S: 25,8 = 68,7%; 25,4 = 70,4%; 28,0 = 70,1%; 25,1 = 64,3%; 26,0 = 60,5%; 26,6 = 61,1%; 28,1 = 63,9%.

Tabelle V.

a) Frachtsätze.

km	Klasse 8 (=1)								Klasse 14 (=15 =3a)				Klasse 15 (=110 =3b)				km
	1914 ¹⁾		1923 ²⁾		1924 ³⁾		1926 ⁴⁾		1914		1923		1924		1926		
50	81	199	202	202	73	171	174	174	68	143	144	144	50				
100	146	354	358	358	130	307	310	310	130	251	256	256	100				
300	386	1018	1029	1029	329	833	833	833	298	719	734	734	300				
500	622	1516	1449	1449	499	1308	1261	1261	447	1064	1033	1033	500				
b) Indexzahlen: ⁵⁾																	
50	100	170,1	172,1	172,1	100	162,9	165,7	165,7	100	175,2	176,4	176,4	50				
100	100	168,6	170,5	170,5	100	164,—	165,6	165,6	100	145,3	147,7	147,7	100				
300	100	183,2	185,1	185,1	100	186,4	188,6	188,6	100	232,6	237,5	237,5	300				
500	100	169,2	160,8	160,8	100	182,1	170,3	170,3	100	166,1	161,2	161,2	500				

eine vollständige Umarbeitung erfahren. Hierzu kommen noch die Begünstigungen des Inlandsmarktes durch Sonder-, Artikel- und Ausfuhrtarife, so daß sich der durchschnittliche Frachtindex aller Klassen im Verhältnis zu den Warenpreisen verändert hat. In Tabelle VI ist daher zum Abschluß dieser Ausführungen noch die Bewegung in den Warenpreisen und Frachtsätzen einiger wichtiger Waren dargestellt.

Tabelle VI.

Weizen¹⁾.Marktpreis 1914: 24,60 K
1926: 46,50 S
Preisindex 1926: 131,2

km	1914 ²⁾			1926 ³⁾				km
	Frachtsatz	%		Juni		Juli		
				Frachtsatz	%	Frachtsatz	%	
50	43	1,74	49	1,07	55	1,18	50	
100	74	2,96	80	1,72	90	1,93	100	
300	168	6,78	201	4,32	224	4,82	300	
500	264	10,70	291	6,28	314	6,97	500	

Durchschnittlicher Frachtindex⁴⁾: 86,3.

¹⁾ Satz in Goldhellern à 1,44 g.

²⁾ Satz in 100 K à 1 g.

³⁾ Satz nach der Tarifierform in 100 K à 1 g.

⁴⁾ Satz in g nach der Tarifierform.

⁵⁾ In Gold. Großhandelsindex: 1914 = 100, Dezember 1923 = 126,3, Januar 1924 = 130,2, Juni 1926 = 126.

⁶⁾ Großhandelspreis für 100 kg nach den Statistischen Nachrichten, Wien, 1914 = Durchschnitt des ersten Halbjahres, 1926 = Juni, 1 Goldkrone = 1,44 S.

⁷⁾ Die Frachtsätze verstehen sich für Beförderungen in ganzen Wagenladungen und für 100 kg (1914 = Heller, 1926 = Groschen). Die Prozente beziehen sich auf den Warenpreis.

⁸⁾ Vor und nach der Tarifierform.

⁹⁾ Juli 1926.

Kaffee.

Marktpreis 1914: 249 K
 " 1926: 640 S
 Preisindex 1926: 256,4

1914			1926 ¹⁾		
km	Frachtsatz	%	Frachtsatz	%	km
50	88	0,27	144	0,23	50
100	130	0,48	255	0,40	100
300	298	1,19	734	1,15	300
500	447	1,79	1033	1,65	500

Durchschnittlicher Frachtindex: 161,2.

Baumwolle.

Marktpreis 1914: 137 K
 " 1926: 287,90 S
 Preisindex 1926: 146,—

1914			1926				
km	Frachtsatz	%	Juni		Juli		km
			Frachtsatz	%	Frachtsatz	%	
50	53	0,39	76	0,27	83	0,29	50
100	92	0,68	133	0,46	144	0,50	100
300	215	1,57	344	1,19	375	1,30	300
500	324	2,37	486	1,83	503	1,75	500

Durchschnittlicher Frachtindex: 112,3.

Stabisen.

Marktpreis 1914: 22 K
 " 1926: 31,50 S
 Preisindex 1926: 99,5

1914			1926				
km	Frachtsatz	%	Juni		Juli		km
			Frachtsatz	%	Frachtsatz	%	
50	54	2,45	76	2,40	83	2,62	50
100	94	4,27	133	4,21	144	4,53	100
300	223	10,45	344	10,82	375	11,80	300
500	336	15,37	486	15,23	503	15,78	500

Durchschnittlicher Frachtindex: 108,5.

Stahkohle²⁾.

Marktpreis 1914: 3,10 K
 " 1926: 6,84 S
 Preisindex 1926: 153,2

1914			1926				
km	Frachtsatz	%	Juni		Juli		km
			Frachtsatz	%	Frachtsatz	%	
50	43	13,90	46	6,90	51	7,04	50
100	62	20,—	67	9,9	73	10,00	100
300	101	32,6	149	21,8	161	23,7	300
500	137	44,3	205	30,1	221	32,5	500

Durchschnittlicher Frachtindex: 102,2.

¹⁾ Juni und Juli unverändert.²⁾ Frachtsatz für inländische Kohle.**Posthaftung bei unrichtiger Auskunft.**

Von Postrat Dr. jur. Staedler, Berlin.

Die Postordnung vom 22. Dezember 1921 (Reichsgesetzblatt S. 1609) hat folgenden Zusatz erhalten:

§ 64. „Die Deutsche Reichspost¹⁾ haftet nicht für Schäden, die durch Erteilung einer unrichtigen Auskunft entstehen.“

(Verordnung vom 19. März 1926, Postamtsbl. S. 141, ergangen auf Grund des § 2 RPostfinanzG vom 18. März 1924, Reichsgesetzbl. I, S. 287.)

I.

Durch die neue Vorschrift hat die Reihe der postseitigen Haftungsablehnungen aus jüngerer Zeit eine abnormale Verlängerung erfahren²⁾. Unmethodisch ist sie dennoch nicht, und namentlich braucht man in dem neuen § 64 PostO keine Bestätigung jener bekannten Auffassung des preussischen Kammergerichts zu sehen, nach der von einer grundsätzlichen Ablehnung jeglicher Haftpflicht im geltenden Postrecht zu sprechen wäre³⁾. Denn der Schaden aus unrichtiger Auskunft kann stets nur ein mittelbarer sein: die Ablehnung der Haftung für mittelbaren Schaden bildet aber seit 1859 das Rückgrat des preussisch-deutschen Posthaftsrechts. Im geltenden RPostG 1871 (RGBL. S. 347), das den Haftbereich bei der einfachen Postbeförderung ordnet, findet er sich in den §§ 6 und 12 ausgesprochen.

Eine grundsätzliche Neuerung ist demnach mit der neuen Vorschrift nicht geschaffen worden. Dementsprechend wird amtlich zutreffend erklärt (Postamtsbl. a. a. O., S. 142), daß durch die Einfügung des § 64 in die PostO „an dem bestehenden Rechtszustande nichts geändert wird“. In welchem Umfange die Frage einer postseitigen Auskunftshaftung bisher praktisch geworden ist, läßt sich nicht deutlich übersehen. Die Fachliteratur läßt den Gegenstand unerörtert. Die Gerichte scheinen mit einschlägigen Ersatzansprüchen bisher nicht befaßt worden zu sein. Außergerichtlich etwa gegen die Post erhobene Ersatzansprüche dieser Art dürften im Verwaltungswege regelmäßig zurückgewiesen worden sein.

II.

Das engere Rechtsgebiet, auf dem die neue Vorschrift sich auswirkt, ist dasselbe, auf dem auch § 839 BGB. und das RHaftpflichtG vom 22. Mai 1910 (RGL. S. 798) liegen.

Die Lehre von der öffentlich-rechtlichen Amtshaftung hat der Ersatzpflicht aus unrichtiger Auskunftserteilung längst einen gesicherten Platz angewiesen. Der Gegenstand ist, wie das öffentliche Recht im wesentlichen auch

¹⁾ Eine Abweichung gegen die Bezeichnungswiese „Post“ in den Haftungsvorschriften der §§ 18 XV, 19 X, 21 I und V PostO ist mit dem neuen Ausdruck nicht bezweckt. Die Bezeichnungswiese „Deutsche Reichspost“ führt, hinsichtlich ihrer ausschließlichen Anwendbarkeit, auf administrative Anordnung (Postamtsbl. 1924, S. 705), im übrigen auf § 1 PostfinanzG zurück.

²⁾ Vgl. Fernspruch vom 21. Dezember 1922 (RGL. I, S. 931) § 29; Bek. d. d. Unterhaltungsgrundruch vom 24. August 1925 (Reichsministerialbl. S. 1001). Wegen der neueren Haftungsablehnungen durch die PostO s. meine Arbeit in Hirth's Annalen 1923, S. 274.

³⁾ Vgl. u. a. Erz. d. II. Zivilsais vom 8. Juli 1924, 11 U 3445/24, JW 1924, S. 1615; vgl. meine Arbeit in Egers Abhandlungen, Bd. 42 (1925), S. 30, Anm. 4.