

Diese Maßnahmen haben bei steigendem Verkehr dazu geführt, die tonnenkilometrischen Einnahmen aus dem öffentlichen frachtpflichtigen Güter- und Tierverkehr (hier einschließlich Expreßgut und Leichen, jedoch ohne Nebenerträge) von 5,27 *Rpf* im Jahre 1924 auf rund 4,76 *Rpf* im Jahre 1927, d. i. um rund 10 v.H.<sup>1)</sup> zu drücken. Soweit sich zur Zeit übersehen läßt, stellen sich die Frachten des reinen öffentlichen Güter- und Tierverkehrs (ohne Beförderungssteuer, Expreßgut und Leichen) im Durchschnitt jetzt nur um rund 32 v.H. höher als die Vorkriegsfrachten. Sie bleiben also noch unter der Großhandelskennziffer.

Die Aufbringung der erforderlichen 195 Millionen *RM* durch den Güter- und Tier- tarif ist in folgender Weise gedacht:

Der Bedarf würde sich auf 195 + 56,63 (Verkehrsrückgang von 2 v.H. infolge der Tariferhöhung) + 30,8 (in Aussicht genommene Tariferleichterungen) Millionen *RM*, zusammen also auf rund 282,43 Millionen *RM*, stellen. Da unter Berücksichtigung der Wettbewerbstarife, die eine Einnahme von 268,5 Millionen *RM* bringen, eine 1prozentige

Erhöhung rund  $\frac{3\ 100^2 - 268,5}{100} = 28,315$  Millionen *RM* ergeben würde, wäre zur

Deckung des Bedarfs im Güter- und Tierverkehr eine Erhöhung um  $\frac{282,43}{28,315} = 9,97$  oder

rund 10 v.H. erforderlich. Wir haben dabei geglaubt, den aus der Abwanderung auf andere Verkehrsmittel sowie aus sonstigen Verschiebungen entstehenden Verkehrsrückgang nur mit rund 2 v.H. ansetzen zu können. Diese Annahme muß jedoch voraussetzen, daß uns zur Abwehr gegen Abwanderung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel ausreichende Freiheit in der Ausgestaltung der einschlägigen Ausnahmetarife gelassen wird. Bemerket sei noch, daß in Presseveröffentlichungen der Wirtschaft zum Teil mit stärkerer Abwanderung gerechnet wird.

Unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Tariferleichterungen würde sich der Güter- und Tier- tarif künftig ohne Beförderungssteuer durchschnittlich etwa auf das 1,44fache des Vorkriegstarifs stellen; aber selbst bei Einrechnung der Beförderungssteuer für den in Frage kommenden anteiligen Verkehr würde die allgemeine Lebenshaltungskennziffer von zur Zeit rund 151 (gegen 1913 = 100) noch nicht erreicht werden. In den nordischen Ländern, den Niederlanden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten sind die jetzigen Tarife gegenüber der Vorkriegszeit jedenfalls höher; aus England, wo sie sich auf einer Kennziffer von etwa 150 bis 155 halten (die genaue Zahl liegt hier nicht vor), ist uns bereits bekanntgeworden, daß die Bahnen mit den derzeitigen Frachten nicht auf ihre Rechnung kommen.

<sup>1)</sup> Die Einnahme aus dem Güterverkehr (einschließlich Nebenerträge und Dienstgutfracht) auf 1 Tonnenkilometer aller Art betrug 5,08 *Rpf* im Jahre 1924 und 4,44 *Rpf* im Jahre 1927.

<sup>2)</sup> Einnahmesoll aus dem reinen frachtpflichtigen Güter- und Tierverkehr.

Erhöhung der  
Güter- und Tier-  
tarife

