

Die keramische Industrie und die Gütertarife der Staaten: Tschechoslowakei, Deutschland, Österreich, Polen und Ungarn.

Eine vergleichende Tarifstudie.

zusammengestellt und vorgetragen von Anton Stauda, Verkehrsökonom in Eger.

Dem besonderen Wunsche der geehrten Keramischen Fachgruppe, in der heutigen Festsetzung von der keramischen Industrie und deren Verhältnis zu den Gütertarifen der Staaten: Tschechoslowakei, Deutschland, Österreich, Polen, Ungarn und Rumänien zu sprechen, komme ich gerne nach. Eine gar schwere Aufgabe habe ich da übernommen, das Material ist zu umfangreich, ich werde mich daher nur auf das Wichtigste beschränken müssen. Ich will Ihnen zeigen, wie sich für Ihre Artikel unsere Gütertarife zu denen der Nachbarstaaten verhalten, welche besonderen Vorschriften im Verkehre mit den einzelnen Staaten bestehen usw.

Aus dem Vergleiche dieser Frachten miteinander wollen wir dann sehen, welches Land die billigsten Frachten für den einen oder anderen Artikel hat, inwieweit das Ausland dabei im Vorteile ist und was bei uns allenfalls nötig ist, um der Konkurrenz des Auslandes zu begegnen.

Ich habe die Eisenbahnfrachten der für die keramische Industrie in Betracht kommenden Artikel in Deutschland, Österreich, Polen, Ungarn und Rumänien näher geprüft, dabei aber nicht allein die normalen Klassentarife, sondern alle Sondertarife, Artikeltarife, Ausfuhrtarife, alle sonstigen in den offiziellen Verordnungsblättern veröffentlichten Frachtermäßigungen usw. berücksichtigt und dabei gefunden, daß wir nicht, wie das Eisenbahnministerium kürzlich behauptete, von den mitteleuropäischen Eisenbahnen die billigsten sind, sondern erst an vierter Stelle stehen.

Es ist Ihnen wohlbekannt, daß das tschechosl. Eisenbahnministerium in der letzten Zeit vor neue und unerwartete finanzielle Aufgaben gestellt worden ist, welche es im Rahmen seines eigenen Budgets lösen soll. Es betrifft dies die Regelung der Altpensionistenbezüge und der Gehälter der Eisenbahnbediensteten. Diese Regelung erfordert einen Betrag von über 200 Millionen Kronen. Zur Deckung dieses Betrages sollten die Eisenbahntarife erhöht werden. Um nun zu ersehen, um wieviel die Eisenbahntarife anderer Länder teurer sind und um wieviel unsere inländischen Tarife erhöht werden können, hat das Eisenbahnministerium die Frachtsätze der normalen Tarifklassen nach den Güterklassifikationen der einzelnen Staaten mit unseren normalen Frachtsätzen verglichen und dabei soll es gefunden haben, daß unsere Frachten in vielen Fällen unter dem mitteleuropäischen Niveau stehen.

Das Eisenbahnministerium hat aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht; erst als ihm das Gegenteil nachgewiesen wurde, kam es darauf, daß es die Hauptsache — die vielen Tarifermäßigungen in den Ausnahme-, Artikel-, Ausfuhr- und sonstigen Sondertarifen — unbeachtet ließ.

Geehrte Damen und Herren! Der Verkehr ist es, der allein das wirtschaftliche Leben beherrscht; ist der Verkehr gut geregelt, dann blühen auch Handel und Industrie. Zur guten Regelung des Verkehrs gehören aber auch gut geregelte, den wirtschaftlichen Verhältnissen richtig angepasste Frachten.

Ich habe Ihnen Tabellen der billigsten Frachten bei Ladungen von 10.000, 15.000 kg oder bei Ladegewicht des verwendeten Wagens, je nachdem dieser oder jener Staat derlei Frachten besitzt, ausgearbeitet. In diesen Tabellen finden Sie also für Inland und zur Ausfuhr die errechneten billigsten Frachtsätze für den dabei genannten Artikel für fünf Staaten. Für Rumänien habe ich die Frachten wohl ausgearbeitet, doch in den Tabellen nicht notiert, denn Rumänien ist in der Frachtwegs am teuersten. Die billigste Fracht ist in den Tabellen fett gedruckt.

Alle ausländischen Frachten sind dabei zu einem feststehenden, einheitlichen Kurs in tschechische Heller umgerechnet (Mark = 810 h, Schilling = 477 h, Poln. Gulden = 381 h, Pengö = 593 h), so daß die Tabellen sehr übersichtlich sind. Sie finden dabei auch die Differenz zwischen dem billigsten Frachtsatz (fett gedruckt) und dem höheren tschechischen Frachtsatz nicht nur in Hellern, sondern auch in Prozenten berechnet. Bei den wenigen Fällen, in welchen die tschechischen Frachten wirklich billiger sind, ist selbstverständlich eine Differenz entfallen. Außerdem finden Sie vorangestellt die Frachten für den Hauptverbrauchsstoff der Industrie, für Braun- und Steinkohle.