



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die Fahrkartensteuer und ihre Reform

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

es klüger ist, sich mit ihm zu vereinigen, um mit ihm gemeinsam zu herrschen. Aus diesem Bunde heraus wächst die englisch-holländische, die holländisch-englische Afrikanernation mit deutschem Einschlag. Weder englisch noch holländisch noch gar deutsch wird das junge Staatswesen sein, sondern eben afrikanisch. Aus dem Bunde heraus ist der Einheitsgedanke gekommen, und der wird im Einheitsstaat oder im Bundesstaat nach einem, längstens nach zwei Jahren praktische Gestalt gewonnen haben.

Wir Deutschen freuen uns an allem werdenden; wir, die wir so hart um eine Wiedergeburt selbst gerungen haben, gönnen sie besonders den so sehr von uns mißverstandnen Buren, für die wir ohne Rücksicht auf unsern politischen Nutzen viel Empfindung verschwendet haben. Wir bewundern die fast übermenschliche Realitätspolitik ihrer Jungmannschaften, weil ein so kühles, kluges und verbissenes Niederkämpfen aller und jeder Sentimentalität nach einem Kriege uns Träumern unmöglich wäre.

Doch solche törichte Träumer sind wir nicht, daß wir dächten, diese in der Bildung begriffnen „Vereinigten Staaten“ da unten würden uns Deutschen freundlich sein. Um Engländer und Buren abzuschrecken, hat es nicht des Kaisergesprächs bedurft, worin versichert wird, daß die Majorität des deutschen Volkes England feindlich sei, und daß der Herrscher einen Kriegsplan gegen die Buren selbst entworfen habe. Die praktischen Gründe für die Abneigung gegen Deutschland sind weniger zufällig.

Africa for the Afrianders ist ein alter Schlachtruf. Ist der Einheitsstaat erst gebildet, dann wird er Deutschland und Portugal stark in die Ohren klingen. Weder die holländischen Afriander noch die englischen Afrikaner sahen Deutschland freudig in Südwestafrika erscheinen, und bevor die Engländer den Union Jack über den „Vereinigten Staaten von Südafrika“ einholen lassen, werden sie nachhaltigst versuchen, dem neuen südafrikanischen Patriotismus eine ihnen erfreuliche und „englische“ Wendung zu geben. Sie haben ganz recht, jeder hat von seinem Standpunkt recht. Hans Grimm



## Die Fahrkartensteuer und ihre Reform



ur Reichsfinanzreform des neuen Herrn Staatssekretärs des Reichsschatzamtes gehört auch die Abschaffung der Fahrkartensteuer. Wennschon die Aufhebung einer bestehenden Steuer eine ganz ungewöhnliche Maßnahme an und für sich ist, so wird sie fast unverständlich bei einer so ungünstigen Finanzlage, in der sich das Reich und mit ihm die Bundesstaaten befinden, und bei dem Widerwillen der einzelnen Interessenten beim Vorschlag einer neuen Steuer. Es sei

deshalb einmal eingehender über die Fahrkartensteuer und über ihre Abänderung gesprochen.

Die Fahrkartensteuer gehört zu den wenigen Steuern, deren Erhebung und Berechnung nur ganz geringe Kosten verursacht, und das ist ein großer Vorteil; sie wird von den Eisenbahnverwaltungen durch ihre Beamten zugleich mit dem Eisenbahnfahrgeld — ähnlich wie die Wechselstempelsteuer durch die Postbeamten — erhoben. Es können daher bei ihr keine Hinterziehungen und Unterschlagungen vorkommen, denn die Eisenbahnverwaltungen haften dem Reiche für die Steuer. Wenn die Fahrkartensteuer so unbeliebt ist — das hat sich übrigens schon bedeutend gezeigt —, so liegt es in der Hauptsache daran, daß sie zugleich mit der Erhöhung der Fahrpreise für die Rückfahrkarten und der Gepäckfracht eingeführt wurde, und daß ihre Staffelung in den einzelnen Wagenklassen ganz verschieden, in der obersten ungemein hoch ist. Das geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor, in der in Prozenten die Höhe der Steuer vom Fahrkartenpreise in den drei Wagenklassen berechnet ist.

Die Fahrkartensteuer beträgt

bei einem Fahrpreise	in I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
von 60 Pf. bis 2 Mark: 20 Pf. = $33\frac{1}{3}\%$ bis $10\%$		10 Pf. = $16\frac{2}{3}\%$ bis $5\%$	5 Pf. = $8\frac{1}{3}\%$ bis $2\frac{1}{2}\%$
über 2 Mark „ 5 „ : 40 „ = 20 „ $8\%$		20 „ = 10 „ $4\%$	10 „ = 5 „ $2\%$
„ 5 „ „ 10 „ : 80 „ = 16 „ $8\%$		40 „ = 6 „ $4\%$	20 „ = 4 „ $2\%$
„ 10 „ „ 20 „ : 160 „ = 16 „ $8\%$		80 „ = 8 „ $4\%$	40 „ = 4 „ $2\%$
„ 20 „ „ 30 „ : 240 „ = 12 „ $8\%$		120 „ = 6 „ $4\%$	60 „ = 3 „ $2\%$
„ 30 „ „ 40 „ : 360 „ = 12 „ $9\%$		180 „ = 6 „ $4\frac{1}{2}\%$	90 „ = 3 „ $2\frac{1}{4}\%$
„ 40 „ „ 50 „ : 540 „ = $13\frac{1}{2}\%$ „ $10\frac{4}{5}\%$		270 „ = $6\frac{3}{4}\%$ „ $5\frac{2}{3}\%$	140 „ = $3\frac{1}{2}\%$ „ $2\frac{4}{5}\%$
„ 50 „ . . . . . : 800 „ = $16\%$		600 „ = $8\%$	200 „ = $4\%$

Die Steuer beträgt in der ersten Klasse immer das vierfache der Steuer in der dritten Klasse. Gewiß wird jeder Reisende der dritten Klasse bei einem Fahrpreise von 60 Pfennigen für eine Fahrkarte gern und ohne Murren die mäßige Steuer von 5 Pfennigen zahlen; wenn aber der Reisende der ersten Klasse für eine Fahrkarte zu demselben Preise (60 Pfennig) 20 Pfennig Steuer zahlen muß, so ist das, gelinde gesagt, etwas „happig“ und nicht gerecht. Die 60 Pfennig des Reisenden erster Klasse sind doch nicht mehr wert als die des Reisenden dritter Klasse, und dann zahlt doch der Reisende schon für seine Fahrkarte einen höhern Preis. Es war wohl nicht richtig, die verschiedenen Klassen verschieden zu besteuern, es hätte vielmehr, unabhängig davon, welche Klasse der Reisende benutzt, die Steuer nach der Höhe des Fahrpreises für jede Fahrkarte festgesetzt werden müssen. Hierbei hätten Fahrpreise bis 100 Pfennig ausschließlich unbesteuert bleiben sollen. Freilich hätte auch — es muß gewagt werden, es auszusprechen — die vierte Wagenklasse mit herangezogen werden müssen, dann würde auch das Ergebnis der Steuer ganz anders gewesen sein. Die Angst davor, den Arbeiter mit der Fahrkartensteuer mit zu treffen, und zwar in seinen Erverbsverhältnissen, ist ganz unberechtigt; denn der Arbeiter, der unter Benutzung der vierten Wagenklasse täglich zu

seiner Arbeitsstätte fährt, wird nie für eine Fahrt 100 Pfennig ausgeben, er müßte denn fünfzig Kilometer sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt zurücklegen. Das verbietet sich schon deshalb, weil die Zurücklegung dieser Strecke täglich zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Muß er aber, wie es an verschiedenen Orten der Fall ist, wöchentlich einmal den Betrag aufwenden, weil er während der Woche am fernen Arbeitsorte verbleibt, dann ist die Steuer für eine Woche so gering, daß sie der Arbeiter wohl zahlen kann, oder aber er erhebt sie, wie den ganzen Fahrkartenpreis, von seinem Arbeitgeber durch höhere Lohnforderung wieder. Reisende vierter Klasse dagegen, die Vergnügungs- oder sonstige Fahrten auf weite Entfernungen unternehmen, können die Fahrkartensteuer ebensogut bezahlen wie die Reisenden der andern Wagenklassen (1. bis 3.). Es liegt also gar kein Grund vor, diese Reisenden von der Besteuerung auszunehmen. Und wie bei jeder Steuer, so können auch bei der Fahrkartensteuer nur die Massen die Einnahmen bringen, die Massen aber fahren in der vierten und in der dritten Klasse. Weiter darf nicht außer acht gelassen werden, daß einen Teil der Fahrkartensteuer die Ausländer bezahlen, die im Sommer zahlreich die schönen Gegenden usw. unsers deutschen Vaterlandes besuchen, und daß die Deutschen bei Reisen in fremden Ländern in einer Anzahl dieser Länder die Fahrkartensteuer, die dort seit einer langen Reihe von Jahren besteht, ebenfalls zahlen müssen und ohne Anstand zahlen, weil man es nicht anders weiß oder es überhaupt nicht inne wird. Es ist leicht gesagt, daß bei der Reichsfinanzreform ein Ersatz für die Fahrkartensteuer gefunden werden könnte: die Herren Schatzsekretäre wissen aber, welche Schwierigkeiten es bereitet, neue Steuern zu finden, die gern gezahlt werden, die niemand drücken, die die Zustimmung aller beteiligten Faktoren finden, die dabei so ergiebig sind, daß sie alle Bedürfnisse des Reichs befriedigen, und die außerdem schon eingeführte Steuern entbehrlich machen. Schaffen wir die Fahrkartensteuer, die im Rechnungsjahre 1907 rund siebzehn Millionen erbracht haben soll, ganz ab, dann müssen diese Millionen auf andre Weise aufgebracht werden, und das wird wohl sehr schwer sein. Schon jetzt wehren sich alle Berufsclassen, die sich von den vom neuen Staatssekretär vorgeschlagenen Steuern getroffen glauben, gegen jede Steuer, alle meinen, daß die auf ihre Erzeugnisse gelegten Steuern sie persönlich und auch die ganze von der Steuer getroffene Industrie ruinieren werde. Dabei bedenken sie nicht, daß keiner der Erzeuger eines von einer Steuer betroffenen Gegenstandes diese Steuer selbst zahlt, daß er vielmehr die Steuer auf die Abnehmer abwälzt.

Daß die Fahrkartensteuer die Abwanderung der Reisenden aus den höhern Klassen in die niedrigeren herbeigeführt haben soll, ist noch niemals bewiesen worden; vielmehr wird die Erhöhung des Fahrpreises für Hin- und Rückfahrten die Veranlassung sein. Weiter aber darf als sicher angenommen werden, daß die gegen früher bedeutend bessere Ausstattung der Wagen vierter Klasse,

die sich teilweise nur durch die außen angeschriebene „IV“ von der dritten Wagenklasse unterscheidet, die Abwanderung aus der dritten in die vierte Klasse veranlaßt hat. Ist doch auf verschiedenen Eisenbahnlinien noch ein Unterschied bei der vierten Wagenklasse gemacht worden, es sind da besondere Wagen dieser Klasse für Reisende mit Traglasten eingeführt, sodaß die andern Reisenden vierter Klasse fast genau so fahren wie die in der dritten Klasse und wenn nicht gar besser, so doch weit billiger.

Es wird wohl zweckmäßig sein — und die Finanzlage des Reichs gebietet es geradezu —, die Fahrkartensteuer beizubehalten. Baut sie sich nun wie folgt auf, dann kann sie nicht als drückend empfunden werden, und der Reichskasse wird die Einnahme wie bisher erhalten bleiben, ja die Steuer wird unter Umständen mehr erbringen.

Die Fahrkartensteuer müßte ohne Unterschied in allen vier Wagenklassen folgendermaßen festgesetzt werden:

Bei einem Fahrpreise von

1 Mark bis 5 Mark . . .	5 Pf.	über 20 Mark bis 25 Mark . . .	25 Pf.
über 5 " " 10 " . . .	10 "	" 25 " " 30 " . . .	30 "
" 10 " " 15 " . . .	15 "	" 30 " " 35 " . . .	35 "
" 15 " " 20 " . . .	20 "	" 35 " " 40 " . . .	40 "
			u. s. f.

Sollten bei einer solchen Gestaltung der Fahrkartensteuer die Einnahmen zu gering werden, was zu bezweifeln ist, so könnte entweder eine mäßige Steigerung bei den Fahrpreisen über zehn Mark eintreten — vielleicht Verdoppelung —, oder man müßte für die zweite und die erste Klasse eine Verdoppelung aller vorstehend aufgeführten Sätze vornehmen. Jedenfalls empfiehlt es sich nicht, die bestehende Fahrkartensteuer ohne weiteres aufzugeben; ihre Reform aber erscheint unbedingt notwendig.



## Ein Lesebuch der Sozialstatistik



er im März 1904 im Alter von achtundfünfzig Jahren verstorben Dr. Gottlieb Schnapper-Arndt war in seiner Jugend als Sprößling einer reichen Frankfurter Judenfamilie der Sorge um das tägliche Brot überhoben und durfte bei der Wahl seiner Beschäftigung seiner Neigung folgen. Diese bestimmte ihn zu gemeinnützigen Bestrebungen und sozialwissenschaftlichen Untersuchungen, deren Früchte er zuletzt als Dozent an der Akademie für Sozial- und Handelswissenschaft in seiner Vaterstadt verwertete. Vorher hatte er einige Monographien herausgegeben, die auf eingehenden Untersuchungen an Ort und