

Politikai  
röpiratok

114.



117  
—  
944

# Zur Frage der Pester städtischen Gebühren

von

Ludwig Schödl.

9.

---

Separatabdruck aus dem „Ungarischen Lloyd.“

---

Pest, 1871.

Selbstverlag des Verfassers.

DEBALLAGI MÓR.

## I.

Wir glauben der Nothwendigkeit einer Beweisführung überhoben zu sein, wenn wir die Behauptung aufstellen, daß Pest seinen überraschenden Aufschwung in früheren Zeiten ganz überwiegend den Vortheilen seiner günstigen Lage zu verdanken hatte, welche die ungarische Landeshauptstadt schon vor dem Bau von Eisenbahnen zum Centrum eines relativ bedeutenden Verkehrs gemacht haben. Oftmalige schwere Beschädigungen durch Feindeshand so wenig wie verheerende Wasserfluthen haben vermocht, diesem Aufblühen Pest's Schranken zu setzen; die ungarische Landeshauptstadt hat sich aus ihren Ruinen nur immer schöner wieder erhoben, und ihre Bedeutung als Handelsplatz hat sich von Jahr zu Jahr in großem Maßstabe gesteigert. Alles das ist unsern Lesern wohl bekannt, und wir selbst haben uns in unseren regelmäßigen Jahresberichten bemüht, dieses Wachsthum ziffermäßig nachzuweisen.

Wenn wir trotzdem heute von Neuem auf diesen Gegenstand zurückkommen, so geschieht es, weil wir wahrzunehmen glauben, daß die Bedingungen der Blüthe und des Gedeihens unserer Landeshauptstadt leider besonders in denjenigen Kreisen, welche berufen wären, zur Förderung der Wohlfahrt Pest's nach Kräften beizutragen, vielseitig nicht richtig erkannt werden. Man hat sich in diesen Kreisen daran gewöhnt, die Gunst der commerziellen Lage Pest's als etwas von der Natur Gegebenes zu betrachten, an welchem weder die Zeit, noch Verhältnisse etwas zu ändern vermögen. Es dürfte sich für den Zweck, den wir im Auge haben, lohnen, zu untersuchen, in wiefern diese Ansicht eine berechtigte ist und indem wir uns dieser Aufgabe unterziehen, drängt sich

uns zunächst die Frage auf: Welche Verhältnisse sind es, auf denen im Wesentlichen die günstige Handelslage Pests beruht? Die Antwort hierauf wird uns nicht schwer fallen; offenbar ist es die unmittelbare Lage an der besten Wasserstraße Europa's, der bis zu unserem Plage selbst in den wasserarmen Monaten des Spätsommers mit schweren Ladungen schiffbaren Donau und die Nähe eines der reichsten Produktionsgebiete Europa's bei dem Fehlen aller größeren Handelsemporien zur Vermittelung des Verkehrs mit den nicht minder reichen Hinterländern des untern Donaugebietes, welche das Aufblühen unseres Plages vorzugsweise begünstigt haben. Zu den Zeiten, als noch die Wasserstraßen die vorzüglichsten Vermittler des großen Handelsverkehrs bildeten, mußte irgendwo an dem mittleren Laufe der Donau unterhalb Wien, weit genug entfernt von diesem großen Plage, um sich dessen Anziehungskraft zu entziehen, eine große Handelsniederlassung entstehen und ein Blick auf eine gute Karte lehrt, daß kein Ort dazu ein geeigneterer war, als der, an welchem sich Pest angesiedelt hat, gerade gegenüber dem Punkte, an welchem schon in den frühesten Zeiten die warmen Heilquellen des Ofner Gebietes Kolonisten herbeizogen. Es würde dies noch marquanter hervorgetreten sein, wenn nicht an dem südöstlichen Austritte der Donau aus dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone in den bekannten Stromschnellen des sogenannten „Eisernen Thores“ eine Schranke bestände, welche bei dem früheren Zustande unserer Flußschiffahrt fast als eine für den großen Verkehr unübersteigliche betrachtet werden mußte.

In so weit diese Verhältnisse dazu beigetragen haben, die Bedeutung Pests als Handelsplatz zu begründen, ist man berechtigt, sie als dauernde zu betrachten; indessen ist in unseren Zeiten der Besitz einer guten Wasserstraße für die Sicherung der Bedeutung eines Handelsplatzes nicht mehr der allein maßgebenden Vorbedingung, vielmehr ist als wesentlicher Faktor des Kommunikationswesens in neuester Zeit ein Umstand hinzugetreten, welcher begonnen hat, alle Verhältnisse des Verkehrs in einer früher nicht geahnten Weise umzugestalten, und ist den Wasserstraßen jetzt ein Konkurrent an die Seite getreten, welcher die Bedeutung der ersteren in den Schatten zu stellen

begonnen hat. Wir meinen das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahnen, deren Einwirkung sich auch im Verkehr unseres Platzes deutlich nachweisen läßt. Der Verkehr einzelner Branchen, besonders in Getreide, hat sich seit der Vollendung der in Pest mündenden und sich in dem ganzen Lande verzweigenden Bahnen, also seit 20 Jahren geradezu verzehnfacht, und doch sind es in vier Linien nur vier Richtungen, nach denen sich diese abzweigen, viel zu wenig für das Bedürfniß unseres Platzes, der unter dem Einflusse des Mangels an Kommunikationen — Zeuge dessen die beständigen Klagen über mangelhafte Verkehrsmittel — in seiner Entwicklung wesentlich beeinträchtigt wird.

So umgestaltend wirkt nun aber schon jetzt der Bau von Eisenbahnen auf das gesammte Verkehrswesen, daß man mit aller Sicherheit voraussagen kann, es werde in Zukunft nicht derjenige Platz den ersten Rang als Vermittler des kontinentalen Handels einnehmen, welcher dem Schiffsverkehrs die günstigen Bedingungen zu bieten im Stande ist, sondern derjenige, an welchem eine möglichste Konzentration der Schienentrassen sich mit Einrichtungen vereinigt, welche die Schifffahrt in ausgedehntester Weise begünstigen, und an denen endlich — und hier kommen wir auf den Punkt, der an unserem Orte am leichtesten übersehen wird — der Verkehr möglichst wenig durch hemmende und mit dem Zeitgeist nicht mehr in Einklang stehende Abgaben und Erschwerungen aller Art belastet wird. Wir werden darauf noch spezieller zurückkommen.

Untersuchen wir nun, in wiefern gegenüber der die modernen Handelsverhältnisse total umgestaltenden Natur der Eisenbahnen das natürliche Monopol Pest's als Vermittler des Verkehrs der Länder des nicht russischen europäischen Südostrans heute noch besteht, so gewahren wir, daß, Dank der Zauberpolitik der ungarischen Regierung, welche sich nicht dazu entschließen kann, die für unseren Platz wichtigsten Verkehrslinien zu konzessiren oder selbst zu bauen, als Knotenpunkt des südosteuropäischen Eisenbahnnetzes Pest schon heute durch das mächtig emporstrebende Wien in den Schatten gestellt ist, und was für Pest gleich verhängnißvoll werden kann und sicherlich werden muß, wenn von

hier aus nicht eine bessere Erkenntniß dessen, was uns Noth thut, Platz greift, daß binnen Kurzem auch der Uebelstand beseitigt sein wird, der die Entwicklung des Wiener Handels bisher hemmte. Wien ist heute schon der Knotenpunkt für sechs große Verkehrslinien, während in Pest-Ofen deren nur vier einmünden, und die Wiener Donauregulirung verschafft Wien die Vortheile einer bequemen Verbindung mit der Hauptwasserstraße der Monarchie, der Donau, und somit wird nach den in einigen Jahren vollendeten Regulirungsarbeiten das natürliche Monopol der günstigeren Lage des Pester Platzes zu Gunsten unseres Handels nicht mehr in die Waagschale fallen. Wien hat, wenn nicht Pest alle zu Gebote stehenden loyalen Mittel anwendet, um seinen Rang als Centralpunkt des südosteuropäischen Handels zu behaupten, die Bestimmung, der Haupthandelsplatz des europäischen Südostens zu werden, wozu es ganz besonders auch noch seine im Verhältniß zu Pest viel bedeutendere Kapitalkraft befähigt.

Leider scheint man in Pest die Gefahr, die unserem Handel von der strebsameren cisleithanischen Kapitale droht, durchaus noch nicht nach Gebühr zu würdigen. Die Schlassheit, welche wir in den Kreisen unserer Handelswelt, einschließlich der Pest-Ofener Handelskammer, wahrnehmen, in Verbindung mit der gänzlichen Einsichtslosigkeit im Schoße der städtischen Repräsentanz, des Magistrats und der Regierung rechtfertigt die schlimmsten Befürchtungen, und wenn irgend etwas geeignet ist, in dieser Beziehung trübe Vorahnung zu erwecken, so ist es das Verhalten des hiesigen Handelsstandes gegenüber den Maßregelungen, mit denen die städtische Behörde den hiesigen Handel in so ausgiebiger Weise bedrückt. Wir wollen von der Angelegenheit der städtischen Gebühren auf die unseren Platz berührenden Güter sprechen und behalten uns vor, darauf in einigen weitem Artikeln zurückzukommen.

## II.

Zur Deckung der Kosten des städtischen Haushaltes hat die Bester Kommune sich veranlaßt gesehen, die in Pest ein- und durchgehenden Güter unter dem Titel der Verkaufsgebühr und des Pfastermauth mit gewissen Abgaben zu belasten, außerdem besteht noch für die die Kettenbrücke passirenden Güter der Kettenbrückenzoll, Abgaben, die seit Jahren einen stehenden Grund der Beschwerde des hiesigen Handels bilden, theils weil sie an und für sich für den Handel eine drückende Last sind, ganz besonders aber wegen der lästigen Modalität der Erhebung derselben. Anstatt nämlich die Erhebung der Abgabe in eigener Regie besorgen zu lassen, zieht die Bester Kommune es vor, einen Theil derselben im Wege der Verpachtung erheben zu lassen, und giebt dadurch Veranlassung zu stetigen Uebergriffen und endlosen Streitigkeiten zwischen dem Pächter dieser Gebühren und den zahlungspflichtigen Empfängern der Waaren. Dies ist nämlich der Fall mit derjenigen Abgabe, welche hier unter dem Titel der Platz-, Stand- und Marktgebühr bei dem Verkaufe einer Waare auf städtischem Grund und Boden erhoben wird. Die Verkaufsgebühr stellt vom rechtlichen Gesichtspunkte eine Abgabe dar, welche die Stadt sich für die Benützung ihres Territoriums bei dem Verkaufe auf öffentlichem Markt bezahlen läßt, und der, da der Verkauf auf öffentlichem Markte in früheren Zeiten die gewöhnlichste Art des Verkaufes war, der größte Theil aller Boden-Produkte unterlag. Sie war, der Natur des früheren Handels entsprechend, eine Konsumtionssteuer, deren Betrag nicht den dieselbe bezahlenden Verkäufer, sondern in letzter Instanz den Käufer belastete, in sofern ersterer unter allen Umständen bemüht war, in dem Preise der Waare sich für die entrichtete Abgabe bezahlt zu machen. Die Frage, ob es klug und weise ist, den Konsum mit einer derartigen Steuer zu belasten, wollen wir nicht eingehender erörtern. Wir sind keine Freunde von Besteuerungen allen und jeden Bedarfes, weil diese dazu beitragen, den Preis der Lebensbedürfnisse zu erhöhen, doch mag zur Entschuldigimg dieser städtischen Abgabe die Geringfügigkeit derselben angeführt werden.

Sicher war denn auch der Ertrag derselben in früheren Zeiten ein verhältnißmäßig ganz unbedeutender, bis die Uebergriffe der Pächter dieser Abgabe bei dem bedeutenden Aufschwunge unseres Verkehrs dieselbe immer höher hinaufzuschrauben verstanden.

Wir möchten, ehe wir auf die weiteren Details dieser Frage eingehen; zunächst einige Worte über das Verpachtungssystem bei städtischen Abgaben oder Staatseinkünften bemerken. Gesiehn wir es nur, wir treiben da ein Bischen türkische Wirthschaft, wenn wir die Erhebung derartiger Gebühren im Wege der Verpachtung besorgen lassen und damit den Bürger einem Ausfaugungssystem preisgeben, das sich in Nichts von dem Gebaren türkischer Pascha's unterscheidet; qualitativ gewiß nicht, der Unterschied ist nur der, daß der hohe Beamte des Beherrschers aller Gläubigen mehr en gros arbeitet, unser Gefällspächter aber nur das Detailgeschäft kultivirt. Auf denselben Wege fortschreitend, würde man dahin gelangen, die Verwaltung der ganzen städtischen Kommune oder des gesammten Staatshaushaltes dem Mindestfordernden in Pacht zu geben, sicher der wohlfeilste Weg der Verwaltung, und wenn derselbe in civilisirten Staaten nicht beschritten wird, so sind es gewiß höhere Rücksichten, welche davon abhalten, diesen Modus zu acceptiren, die Rücksichten nämlich auf das Wohlergehen der Bürger eines Staates, welches unter einem derartigen System unheilbar beschädigt werden würde. Diese Rücksichten bestehen aber auch für eine Stadtgemeinde, und es heißt die Korruption fördern, es heißt Bedrückungen der steuerzahlenden Bürger Vorschub leisten, ein solches System fortbestehen zu lassen. Alle Autoritäten sind darüber einig und die an unserem Orte gemachten Erfahrungen bestätigen es tausendfältig, daß die Verpachtung derartiger Gefälle die aller schlechteste Art der Steuererhebung ist; die Pester städtische Kommune thut daher sehr übel daran, dieses allseitig verurtheilte System beizubehalten.

Wenn wir weiter oben bemerkten, die städtische Verkaufsgebühr habe ursprünglich nur den Charakter einer relativ niederen Konsumtionssteuer gehabt, so hat sich dies mit der Ausdehnung unserer Verkehrsbeziehungen wesentlich geändert. Die bereits erwähnten Uebergriffe

der Pächter — sie sind ganz unvermeidlich mit dem Verpachtungssystem verbunden, weil der Gebührenpächter nicht den schönen Augen der Stadt Pest zu Liebe sich einer so unangenehmen Aufgabe unterzieht, sondern aus dem nicht immer ganz sauberen Geschäft so viel wie möglich herauszuschlagen sich bemühen muß — diese Uebergriffe haben im Laufe der Zeit dahin geführt, daß diese Gebühr ihren ursprünglichen Charakter allmählig verloren hat. Es muß dieselbe nämlich jetzt auch von solchen Gütern bezahlt werden, welche nicht auf dem öffentlichen Markte der Stadt Pest feilgeboten werden, sondern mittelst Dampfschiffen und Eisenbahnen anlangen, um hier verkauft zu werden, trotz des klaren Wortlautes des von der Regierung sanktionirten Tarifes, welcher besagt:

„Die unter Post 1—40 enthaltenen (es sind darunter die per Eisenbahn und Dampfschiffe anlangenden Güter inbegriffen) Gebühren sind nur für die Benützung des Standes und Platzes am Ort des Verkaufes oder am Stande zu bezahlen, können daher weder bei den Mauthen, noch bei der Einfuhr an der Kettenbrücke, am allerwenigsten aber von solchen Artikeln abgenommen werden, welche nicht wegen Verkaufes nach Pest gebracht werden“, denn wenn hier von einer Vergütung für die Benützung des städtischen Grundes die Rede ist, so muß doch einleuchten, daß wenn der Verkauf auf dem Grunde der Staatsbahn oder einem Donaudampfschiffe stattfindet, eine Gebühr für dessen Benützung von der Stadt, die nicht Eigenthümerin desselben ist, nicht gefordert werden kann. So einleuchtend dies für jeden Unbefangenen auch erscheint, so wird der hiesige Händler doch gezwungen, auch in derartigen Fällen die städtische Verkaufsgebühr zu bezahlen, ja selbst in solchen Fällen, wo ein Verkauf gar nicht stattgefunden hat, sondern die betreffende Sendung Expeditionsgut ist, daß, wie oben bemerkt, von der Gebühr ausdrücklich ausgeschlossen sein soll. Dem Magistrate fällt die Verschuldung zur Last, diese Ausdehnung der Befugnisse des Pächters sanktionirt, und der Regierung, sie geduldet zu haben. Man schmeichelt sich hier, wenn man, was wir nicht genau wissen, in dieser Frage überhaupt etwas denkt, und nicht schablonenmäßig im alten Geleise fortwirthschaftet,

wohl mit der Hoffnung, daß dies für unseren Handel keine Nachteile haben werde, daß vielmehr die günstige Lage Pest's auch in Zukunft ihr Schwergewicht geltend machen wird, um Pest seine Bedeutung als Handelsplatz zu sichern, eine verhängnißvolle Täuschung, die sich in nicht ferner Zeit schrecklich rächen könnte. Alle Beschwerden gegen das von uns geschilderte Verfahren sind fruchtlos geblieben, was übrigens nicht befremden kann, wenn man den Instanzenzug, welcher dabei Platz greift, ins Auge faßt, denn es ist einleuchtend, daß, wenn die Regierung ihre Informationen an der Stelle sucht, über die eben Beschwerde geführt wird, der Bescheid nicht zu Gunsten des Klägers ausfallen kann.

Dies hat nun aber die Folge, daß der auswärtige Handel, der nicht absolut an die Vermittlung Pest's gebunden ist, diese zu umgehen sucht, und dies um so sicherer, als die Tarifpolitik unserer wichtigsten Bahn dem Plaze ohnedies feindlich ist, indem sie die Pest berührenden Güter mit höheren Frachtsätzen belegt. Alle diese kleinen Beträge summiren sich zu einer Höhe, die es Pest auf die Dauer absolut unmöglich macht, die Konkurrenz anderer Plätze zu bestehen und haben die Folge gehabt, daß schon jetzt ein großer Rückgang unseres auswärtigen Handels zu konstatiren ist, der nur durch die mit allen möglichen Schwierigkeiten kämpfenden Dampfmühlen für den Unkundigen noch verdeckt wird. An dem nicht fernen Tage, wo Wien mit Pest in ernste Konkurrenz treten wird, dürfte, wenn nicht recht bald in maßgebenden Pesther Kreisen eine richtige Anschauung sich Bahn bricht, dieser Rückgang größere Dimensionen annehmen, und Pest zu einem Plaze zweiten oder dritten Ranges herabsinken. Dann werden die gewaltigen Hafenanlagen unserem Handel nicht das verlorene Terrain zurückerobern, und Gras wird auf der projektierten prächtigen Ringstraße Andrásy's wachsen, auf jener Anlage, die, wenn der Pesther Handel gelähmt wird, wohl nie zur Vollendung gelangen dürfte.

---

## III.

Wenn, wie wir gesehen haben, die an unserem Plage für ein- und durchgehende Güter zur Erhebung gelangende Verkaufsgebühr mehr durch die Art und Weise ihrer Aufbringung im Wege der Verpachtung, als durch die Höhe an und für sich dem Handel lästig wird, so verhält es sich mit der sogenannten Pflastermauth etwas anders. Diese Abgabe gelangt direkt durch die Kommunikationsanstalten mit der Fracht der ankommenden Waare zur Erhebung; in der Art und Weise der Berichtigung derselben ist also eine Belästigung des Verkehrs nicht gegeben, wohl aber wirkt dieselbe eben in Verbindung mit den verschiedenartigen anderen Abgaben, denen der Handel unseres Platzes unterliegt, erschwerend. Die Pflastermauth beträgt nämlich im Allgemeinen per Ztr 2 fr. und für Getreide  $1\frac{1}{10}$  fr. Wer da glaubt, daß dieser Betrag zu gering sei, um als eine Erschwerung betrachtet werden zu können befindet sich im Irrthum, denn nur die zu Wasser ankommenden Güter unterliegen einfach nur dieser Abgabe (sowie der Verkaufsgebühr), während die per Bahn ankommenden Sendungen bereits mit der Frachterhöhung belastet sind, durch welche die Staatsbahn den direkten Verkehr mit dem Auslande zum Nachtheile Pest's zu fördern sucht. Es liegt nicht in der Macht einer Kommune, eben so wenig wie in der des Staates, den inländischen Bahnen Tariffkonzessionen aufzuzwingen, wenn schon wir der Ansicht sind, daß, wenn der Staat den Eisenbahnen gegenüber sich seiner Aufgabe, den Handel zu fördern, besser bewußt gewesen wäre, schon längst die Beseitigung der Differentialfrachten der Staatsbahn hätte erreicht werden können. Daraus ist nun momentan nichts zu ändern, aber weil dies der Fall, sollte die Staatsverwaltung darauf bedacht sein, wenigstens diejenigen Hindernisse zu beseitigen, welche aus dem Wege zu räumen in seiner Macht steht. Dahin gehören eben die sogenannten städtischen Gebühren, welche nichts anderes sind, als eine Veraubung des legitimen Handels, in Nichts verschieden von dem früheren Raubritterthum, wie denn bekanntlich das gesammte Zollwesen in diesem seine Wurzel findet. In anderen civilisirten Städten und Ländern hat man dies längst aner-

kannt und diese zum größten Schaden des Handels eingeführten Abgaben einfach abgeschafft. \*) Sollte dies nicht auch in Pest möglich sein?

Man macht wohl von gewisser Seite — und es geschieht dies von denjenigen Personen, welche in allen Fällen die sogenannte „goldene“ Mittelstraße einschlagen — geltend, daß die Zeit in welcher unsere Stadt genöthigt ist, sich zum Zwecke der Verschönerung und der Anlage von Einrichtungen, welche auch dem Handel zu Gute kommen in Schulden zu stürzen, nicht geeignet ist, eine Forderung wie die Abschaffung dieser Gebühren zu erfüllen. Dagegen ist geltend zu machen, daß, da es notorisch ist, daß die erwähnten Abgaben die Lebensadern unseres Handels unterbinden nur der Ruin desselben und zwar in ganz direkter Weise durch diese Abgabe befördert wird, in demselben Verhältnisse in dem der Handel unseres Ortes seine Bedeutung verliert, auch der Ertrag dieser Abgabe sinken muß, ganz abgesehen davon, daß durch diese Abnahme unseres Verkehrs die Steuerfähigkeit der Bevölkerung nicht erhöht, sondern vermindert und hierdurch eine weitere Verminderung der städtischen Einkünfte herbeigeführt wird. Uebrigens bestreiten wir der Stadt geradezu den Rechtstitel zur Auferlegung dieser Lasten. Wir haben gesehen, daß die sogenannte Verkaufsgebühr nicht mehr das ist, was sie ursprünglich gewesen, und für den Wochenmarktverkehr auch noch ist, eine eigentliche Marktgebühr. Der Willkür und Eigenmacht der Pächter, welchen die städtische Behörde in engherzigem Egoismus gern durch die Finger gesehen, verdankt diese Abgabe in ihrer jetzigen Form ihre Entstehung. Sind nun wohl diese Faktoren ein Rechtstitel zur Begründung der Ansprüche auf die Beibe-

---

\*) In Hamburg besteht unter dem Titel Importzoll eine ähnliche Abgabe wie die Pesther Pflastermauth, aber nur für die zur See ankommenden Güter; es muß aber bemerkt werden, daß der kleinen Hamburger Kommune die beträchtliche Last der Instandhaltung des Hamburger Hafens, welche dem gesammten deutschen Handel zu Gute kommt, obliegt. Der Hamburger Importzoll unterscheidet sich dadurch wesentlich von der Pesther Gebühr, daß der einen Leistung des Verkehrs eine beträchtliche Gegenleistung der Kommune gegenüber steht. Trotzdem dürfte über kurz oder lang die Beseitigung dieser Abgabe erfolgen.

haltung dieser Abgabe? Wir glauben nicht. Nicht besser bestellt ist es mit der Rechtsbasis für die Erhebung der Pflastermauth. Es ist bekannt, daß der hiesige Handelsstand mit nicht geringen städtischen Steuern belastet wird. In Ofen hat man die dortige Großindustrie zu hohen direkten Leistungen für Neupflasterungen herbeigezogen; ein dortiges Etablissement hat auf seine eigenen Unkosten die Neupflasterung einer ganzen Strasse durchgeführt. Es ist ein schreiendes Unrecht, dieser aufs Höchste belasteten Industrie noch die Bezahlung einer Pflastermauth aufzubürden. Den diplomatisirenden Vermittlungssüchtigen erwidern wir übrigens, daß es gar nicht Sache des Pesther Handelsstandes ist, darauf Bedacht zu nehmen, daß die Einnahmen der Stadt keine Schmälerung erfahren. Wir fordern im Interesse desselben einfach die Abstellung verjährten Unrechts, und Sache der Stadtverwaltung ist es, sich für daraus erwachsende eventuelle Einnahmeausfälle auf anderem Wege schadlos zu halten.

Die städtische Wirthschaftskommission konnte auf die Dauer die vielfältigen Beschwerden unseres Handelsstandes, welche sich besonders gegen die sogenannte Verkaufsgebühr richten, nicht länger ignoriren, sie hat sich für die Aufhebung derselben entschieden. Leider wird aber diese an Bedingungen geknüpft, welche die gewährte Erleichterung nicht nur völlig illusorisch machen, sondern die sogar eine Erschwerung der bisherigen Last in sich schließen, und mit der wir uns daher in keiner Weise einverstanden erklären können. Die städtische Wirthschaftskommission will nämlich an die Stelle der nur theilweise aufzuhebenden Verkaufsgebühr eine Erhöhung der Pflastermauth treten lassen, um das Einkommen der städtischen Kommune nicht der Gefahr einer Einbuße auszusetzen, und zwar befürwortet sie die Einführung verschiedener Gebührenklassen von 2 bis zu 5 fr. per Ztr., ein Vorschlag, dem auch die Pest-Ofner Handelskammer in bedauerlicher Weise sich angeschlossen hat, indem dieselbe nur die ohnedies schon große Komplizirung der Einteilung durch Schaffung neuer Abstufungen von 1 bis zu 6 fr. noch vermehrte. Wir finden, daß die Pest-Ofner Handelskammer durch diese Konnivenz gegenüber den abenteuerlichen Plänen der städtischen Wirthschaftskommission, sowie der „Pester Lloyd“ der sich zum Verthei-

diger dieser Pläne aufwirft, dem hiesigen Handel ein schlechten Dienst geleistet haben, und werden dies in einem folgenden Artikel noch etwas näher erörtern.

#### IV.

Unserem bescheidenen Dafürhalten nach bestand für die verehrlichen Rätbe und Beisizer der Pest-Ofner Handelskammer nicht die geringste Nöthigung, sich ihre respektiven Köpfe zu zerbrechen, um einen Ersaz für die Einbuße auszuküßeln, welche der Stadt Pest aus der Aufhebung der Verkaufsgebühr erwachsen kann, wenigstens in keinem Falle, soweit dabei der Großhandel betbeiligt erscheint. Die Belastung des Großhandels durch diese Gebühr entbehrt, wie wir gesehen haben, der gesetzlichen Basis, und sie würde schon längst nicht mehr bestehen, ja es würde überhaupt nicht die Möglichkeit vorhanden gewesen sein, sie einzuführen, wenn im Schoße unseres Handelsstandes derjenige Grad des Gemeinfinns vorhanden wäre, welcher erforderlich ist, um die Träger unseres Handels zu einem korporativen Zusammenwirken gegenüber der steigenden Anmaßung und den beständigen Uebergriffen der städtischen Gefällspächter, sowie der Konnivenz des Magistrates, der stets bereit war, zu diesem die beiden Augen zuzudrücken, zu veranlassen. Das ist ja auch die Wurzel des Uebels bei den Bedrückungen, denen unser Handel seit Jahren durch die Eisenbahnverwaltungen ausgesetzt ist. Würde der Pester Produktenhandel im Wege der Selbsthilfe dazu geschritten sein, einen Verein zu gründen zur thunlichsten Beseitigung aller dieser Bedrückungen und unter Anstellung eines tüchtigen Rechtsverständigen, dem die Aufgabe zugefallen wäre, alle die einzelnen, aber so außerordentlich häufigen Eisenbahndiebstahlsfälle und die nicht weniger zahlreichen Fälle der gesetzwidrigen sonstigen Benachtheiligung der Waarenversender oder Empfänger (Bestechungsfälle 2c.) im gerichtlichen Wege zu verfolgen, es stände längst besser in dieser Beziehung, denn trotz des dem Handel sehr ungünstigen Eisenbahnbetriebsreglements ist unsere bürgerliche Gesetzge-

bung vollkommen ausreichend, eine gesetzliche Abndung in derartigen Fällen, besonders bei offenbarem Diebstahl gegenüber den Eisenbahnen zu erzwingen. Schon das bloße Bestehen eines derartigen, den gesammten Pester Handel vertretenden Reklamationsbureaus würde genügt haben, eine heilsame PreSSION auf die Bahnverwaltungen auszuüben, um diese zu veranlassen, ihren Organen eine sorgsamere und gewissenhaftere Behandlung der Güter zur Pflicht zu machen. Ganz derselbe Fall würde es mit den städtischen Gefällen gewesen sein, deren Pächter sich die Sache reißlich überlegt haben würde, ehe er sich in Differenzen mit einer derartigen, von der Autorität der gesammten hiesigen Handelsinteressenten getragenen Vereine eingelassen hätte. Vereinzelt war der Händler beinahe schutzlos allen diesen Uebergriffen und Bedrückungen preisgegeben, seine Beschwerden blieben entweder gänzlich unbeachtet, oder sie wurden nach Monate langem Warten von den Gewaltigen im Eisenbahn- und städtischen Dienste vom hohen Kopfe herab als unmotivirt zurückgewiesen, und bei nächster Gelegenheit mußte wohl der Beschwerdeführende durch verdoppelte Schikanen seine Redlichkeit um so härter büßen. Wir haben in den Zeiten der größten Transportkalamitäten einmal die Gründung eines ähnlichen Vereins, leider erfolglos, befürwortet. Man scheute die Ausgabe von Kreuzern und mußte gute Miene zum bösen Spiele machen, wenn sich beim Jahreschlusse die durch die erwähnten Uebervortheilungen entstandenen Verluste auf Summen berechneten, die auch bei großem Betriebe schwer ins Gewicht fielen. Ein solcher Verein wäre auch jetzt noch das geeignete Mittel, die in ihrer Wurzel bedrohte Existenz unseres Pester Handels zu sichern.

Daß die sogenannte Verkaufsgebühr, soweit sie den Großhandel betrifft, endlich aufgehoben werden soll, ist das Einzige, was wir in den Vorschlägen der städtischen Wirthschaftskommission mit Freude begrüßen; aber wir können uns dabei nicht beruhigen, einerseits weil die Stadt für den Entgang dieser Gebühren einen Ersatz fordert, den zu begehren sie nicht berechtigt ist, und dann, weil die auf dem *Kleinhandel*, dem eigentlichen Wochenmarktverkehr ruhenden Lasten beibehalten werden sollen. Man beliebe sich doch darüber klar zu werden,

daß damit höchst wahrscheinlich nur momentan eine Erleichterung herbeigeführt, sonst aber nicht das Mindeste an der Sache geändert werden würde. Denn die jetzt zur Erhebung gelangende Verkaufsgebühr hat, wie wir gesehen haben, ja auch keinen besseren Rechtstitel, als den einer Abgabe vom eigentlichen Wochenmarktverkehr vom *Reinhandel* in Victualien etc. also, und der Verzicht auf die Eintreibung dieser Gebühr vom Großhandel dürfte bei den annexionistischen Tendenzen der städtischen Behörde in nicht sehr ferner Zeit nur als eine dem hiesigen Handel in der Zeit der Noth gemachte Konzession bezeichnet und wieder zurückkommen werden. Mit aller Bestimmtheit können wir, gestützt auf die schlimmen Erfahrungen der Vergangenheit, die Behauptung aussprechen, daß für den Fall, als das Verpachtungssystem bei den erwähnten Gebühren trotz aller der Gehässigkeit welche diesem Erhebungsmodus anhaftet, beibehalten würde, der permanente Krieg der Handeltreibenden mit den Gefällspächtern nicht aus der Welt geschafft werden würde.

Wir können es uns nicht versagen, an dieser Stelle noch einen Umstand zu berühren, dessen wir bisher noch nicht gedacht haben, wir meinen die offenbare Willkür, daß die städtische Behörde berechtigt zu sein glaubte, gerade nur den *Handel* mit derartigen Abgaben zu belasten. Wir wissen nichts davon, daß vorzugsweise der Handel die Verpflichtung hat, für den eventuellen Riß im städtischen Budget einzustehen und scheint es beinahe, als ob der löbliche Magistrat dem Grundsatz huldige, das Geld zu nehmen, wo immer es zu finden ist. Es ist dies eine Abirrung von den natürlichen Rechtsbegriffen, welche wenn ihr nicht Einhalt gethan wird, zu völliger Rechtslosigkeit führen müßte. Mit Recht bemerkte uns darüber eine Persönlichkeit, die wir als eine Autorität in solchen Fragen bezeichnen können, man könne genau mit dem gleichen Rechte zur Einführung einer *Hausherrensteuer* schreiten oder die Pesther Juden mit einer *Toleranzsteuer* belegen; für die letztere würde sich sogar in der Vergangenheit eine Art historischer Begründung finden lassen.

Wir wollen nun die Abänderungs-Vorschläge der Pest-Ofener Handelskammer etwas näher beleuchten. Da diese Kritik jedoch voraus-

sichtlich einen größeren Raum in Anspruch nehmen wird, so werden wir genöthigt sein, in einem folgenden Artikel darauf zurückzukommen.

## V.

Wir haben gesehen, daß sowohl der sogenannten Verkaufsgebühr in ihrer Anwendung auf den Großhandel, als auch der hier in Pest im Gegensatz zu anderen Handelsstädten noch immer bestehenden Pflastermauth die gesetzliche Basis abgesprochen werden muß. Wenn nun, wie sich nicht in Abrede stellen läßt, Pest sein wirthschaftliches Emporblühen wesentlich dem Handel und in neuerer Zeit in nicht geringem Grade auch der Industrie verdankt, welche hier ihren größten Konzentrationspunkt auf dem Gebiete der ungarischen Krone finden, und wenn, wie die Aeußerungen aller Sachverständigen und besonders auch der bereits eingetretene Rückgang unserer Verkehrs beweisen, das Bestehen dieser Lasten in Verbindung mit anderen bereits erwähnten Mißständen in nothwendiger Konsequenz dazu führen muß, die Bedeutung Pests als Handels- und Industriepiaz zu untergraben, so liegt klar auf der Hand, daß die Aufgabe der Träger des hiesigen Handels und unserer Industrie keine andere, als die sein kann, mit allen Kräften auf die gänzliche Beseitigung dieser Lasten hinarbeiten. Man war berechtigt, zu erwarten, daß die Pest-Osner Handels- und Gewerbekammer, welche den speziellen Beruf hat, die Interessen des Handels und der Industrie zu vertreten, in diesem Sinne thätig sein werde. Leider hat die Pest-Osner Kammer diese Erwartung in keiner Weise gerechtfertigt. Anstatt unter einer kräftigen Motivirung das ihr zur Begutachtung vorgelegte Projekt der städtischen Wirthschaftskommission, welches darauf hinausläuft, die sogenannte Verkaufsgebühr für den Großhandel zu beseitigen und zum Ersatz für den dadurch den städtischen Einnahmen entstehenden Ausfall eine nach Tarifklassen abgestufte erhöhte Pflastermauth einzuführen, mit der Forderung der gänzlichen Aufhebung dieser Lasten einfach zurückzuweisen, hat dieselbe sich unter Anerkennung der Nothwendigkeit, der Stadt zu

höheren Einnahmen zu verhelfen, in ein schwächliches Diplomatistiren eingelassen, und den erwähnten Tarif beinahe in allem Wesentlichen gutgeheißen, ja denselben, der nur aus 4 Abtheilungen mit Gebührensätzen von 2, 3, 4 und 5 fr. bestand, durch Einführung einer höchsten fünften Tariffasse à 6 fr. noch verschlechtert.

Würde der neue Tarif, wie er von der Pest-Ofner Handelskammer amendirt — treffender gesagt: verballhornt — wurde, in Kraft treten, so wäre die Folge, daß die Verkaufsgebühr nicht aufgehoben, die Pflastermauth aber in allen Positionen mit Ausnahme der Kohle sehr beträchtlich erhöht werden würde. Was die Verkaufsgebühr anlangt, so soll nämlich die Markt-, Platz- und Stand-Gebühr nur für die Benützung der öffentlichen Plätze der Stadt zu zahlen sein, sonst aber gänzlich abgeschafft werden. Sehr schön. Aus dem Vorangegangenen wissen wir aber, daß der Rechtstitel, auf dem die bisherige Verkaufsgebühr beruht, eben auch kein anderer ist, als die Benützung der öffentlichen Plätze der Stadt und daß die Uebergriffe des Mauthpächters erst zu der in der That ganz ungeheuerlichen Auslegung geführt haben, daß auch die Landungsplätze der Dampfschiffe und das den Eisenbahnen eigenthümlich gehörige Gebiet der Bahnhöfe dem der Stadt gehörigen Territorium zuzurechnen seien. Wir wissen das, und da die türkische Wirthschaft des Gefälleverpachtens beibehalten werden soll, sonst aber in der städtischen Verwaltung sich nicht das Geringste geändert hat und daher die Presumption, die Stadt werde in Zukunft Treu und Glauben besser halten, als in einer noch nicht abgeschlossenen Vergangenheit nicht Platz greifen kann, so gehört ein übermäßiger Grad von Naivetät dazu, den tugendhaften Versprechungen, welche die städtische Wirthschaftskommission zu geben Veranlassung nimmt, irgend welchen Werth beizumessen.

Diesen Grad von Naivetät besitzt der hiesige Handelsstand nicht, er kann ihn nach dem Vorgefallenen nicht besitzen, und er desavouirt daher die Schritte der Pest-Ofner Handelskammer in der festen Ueberzeugung, daß es bei der ganzen Affaire nur auf eine neue Ausbeutung des Handels Seitens der städtischen Behörden abgesehen ist, für welche er nicht mehr das allezeit geduldige Objekt abgeben will. Wie

bedeutend diese sein würde, läßt sich ohne einen speziellen Einblick in die betreffenden Einfuhrlisten mit Genauigkeit nicht sagen, sondern unter Zugrundelegung des von der Pest-Osner Handelskammer gutgeheißenen Tarifes nur annähernd veranschlagen. Dieser soll, wie schon bemerkt, 5 Abstufungen und zwar zu 1 Kreuzer,  $1\frac{1}{2}$  Kreuzer, 2 Kreuzer, 4 Kreuzer und 6 Kreuzer enthalten. Der Einkreuzertarif soll nur für Kohle, der von  $1\frac{1}{2}$  Kreuzern für Getreide, der Satz von 2 Kreuzern für Faßbauben, Erze und Metalle, Bauholz, Gyps, Kleesamen u., der Satz von 4 Kreuzern für Mehl, Keps, Hader, Knopfern, Kerzen, Spiritus u. gelten und in den Satz von 6 Kreuzern alle höher bewertheten Handelsartikel, wie Manufakturwaaren, Leder und Lederwaaren, Tabak und Tabaksfabrikate, Fettwaaren, Zucker u. fallen.

Schon ein Blick auf diese Zusammenstellung giebt einen Begriff von der Leichtfertigkeit, mit welcher die Kammer in die Behandlung dieser Frage eingegangen ist. Wir bemerken, daß nach obigem Tarife in Zukunft Artikel mit bedeutend erhöhten Leistungen belegt werden, welche bisher von der Zahlung der Verkaufsgebühr befreit waren, wie beispielsweise bei dem direkten Bezug von den unseren Erzeugungspätzen Spiritus, der, man weiß nicht mit welchem Scheine eines Rechtes, in Zukunft anstatt mit 2 kr. mit 4 kr. belastet werden soll. Was das für eine Industrie bedeutet, die zur Zeit nur mit äußerster Anstrengung ihre Existenz fortkristet, das haben die Vertreter der Pest-Osner Handelskammer sich wohl schwerlich so recht klar gemacht. Wir wollen ihnen daher bemerken, daß diese zwei Kreuzer bei einer Betriebsleistung, die nur der des vorigen Jahres gleichkommen würde, für eines der hiesigen größeren Etablissements zur Spritrectifikation einer Besteuerung von einigen tausend Gulden entsprechen würde. Welches Recht besitzt die Stadtverwaltung, diesem Etablissement bei dem Mangel jeder Gegenleistung eine derartige Steuerleistung aufzubürden? Noch beträchtlicher wird aber die Leistung bei unseren Mühlenetablissements: Nehmen wir eine hiesige Dampfmühle mittleren Umfanges, welche etwa 500,000 Ztr. Mehl zur Versendung bringt, so wird sie, abgesehen von den circa 10,000 Gulden für Pflastermauth auf

empfangenes Getreide für diese 500,000 Ztr. Mehl 20,000 Gulden an Pflastermauth zu bezahlen haben, eine Summa, die sich bei unseren größeren Mühlen auf 50,000—60,000 fl. steigert, in der That eine wahrhaft erdrückende Last, die ganz darauf berechnet scheint, an unserem Plage diese Industrie zu Grunde zu richten. Mit solchen Bleigewichten beschwert, muß schließlich in Pest alle größere Gewerbethätigkeit vollständig gelähmt werden. Siegt das in der Absicht der städt. Behörde, resp. der Pest-Ofner Handelskammer, so haben sie mit diesem Tarife ihre Aufgabe meisterlich gelöst.

## VI.

Wir haben in unserem Artikel V an einigen der Industrie entnommenen Beispielen dargethan, daß der neue Gebührentarif der städtischen Wirthschaftskommission in der Form, wie derselbe von der Pest-Ofner Handelskammer gutgeheißen wurde, wahrhaft vernichtend auf die betreffenden Branchen einwirken würde. Wir könnten diese Beispiele noch um Vieles vermehren und namentlich auch zeigen, wie unser *Reps-handel* eine Belastung von 4 fr. per Ztr., von der wir nicht einmal wissen, ob sie sich, wenn die Waare hier eingelagert wird, nicht auf das Doppelte steigern wird, unmöglich ertragen kann. Wir könnten darlegen, wie dem Pester Getreidehandel, der unter dem Zusammenwirken verschiedener ungünstiger Verhältnisse zu deren ernstlichen Beseitigung von keiner Seite etwas geschieht, schon jetzt auf dem Punkte steht, seine ganze vormalige Bedeutung zu verlieren, die beabsichtigte Erhöhung der städtischen Abgabengebühr von  $1\frac{1}{10}$  auf  $1\frac{5}{10}$  fr. der Nagel zum Sarge werden muß, denn obgleich diese Erhöhung Hand in Hand gehen soll mit einer Entlastung um den Betrag der Verkaufsgebühr, so lehrt doch die Erfahrung, daß in unserem städtischen Gebührenwesen nur die Steigerung der Abgaben das Bleibende, die Entlastung aber das Vorübergehende ist. Auf diese und ähnliche Punkte könnten wir noch spezieller eingehen, indessen haben wir diese Angelegenheit schon früher andeutungsweise berührt und

wollen daher diesmal die Sache nicht weiter ausspinnen. Erwähnen möchten wir aber noch den Umstand, daß der neue Tarif mit seiner Klasse V, welche den Gebührensatz von 6 fr. enthält, auch für andere Handelsbranchen, Manufakturisten und Spezereihändler u. höchst drückend werden muß.

Produktenhändler, welche im Jahre etwa 10,000 Ztr. Güter beziehen, gehören hier nicht zu denjenigen Häusern, welche einen besonders umfangreichen Geschäftsbetrieb haben. Es giebt namentlich in der Fettwaarenbranche, im Handel mit Leder und Lederwaaren, Tabak und Zucker Firmen, welche es zu einem zehnfach größeren Umfange und darüber bringen. Nehmen wir aber nur einen Geschäftsumfang von 10,000 Zentner eingehender Güter der erwähnten Tarifklasse an, so wird eine solche Firma der städtischen Kommune nur für Pflastermauth mit 600 fl. jährlich tributpflichtig, während sie bisher nur 200 fl. unter diesem Titel entrichtete, was einer Steuererhöhung um 400 fl. entspricht. Welch eine Begriffsverwirrung liegt darin, diese Firma, die von der Verkaufsgebühr vielleicht nur wenig oder auch gar nicht berührt wurde — und letzteres ist der Fall in der Manufakturbranche — dafür, daß man dem Getreidehandel eine Aufhebung der Verkaufsgebühr verspricht, mit solcher Steuererhöhung zu bestrafen, die unter allen Umständen als eine sehr bedeutende Last angesehen werden muß! Es ist leider so gut wie gewiß, daß gegenüber einem solchen Grade von Ein- und Rücksichtslosigkeit der Organe unserer städtischen Verwaltung im Laufe der Jahre eine immer größere Anzahl hiesiger Firmen auf die kostspielige Ehre verzichten wird, in Pest ein Geschäft zu betreiben, und sich von hier wegwenden wird nach Orten, in denen in den leitenden Kreisen der Verwaltung eine richtigere Einsicht in derartigen Dingen zu finden ist.

In einem früheren Artikel wiesen wir auch auf den bestehenden Kettenbrücken Zoll als auf eine Last hin, deren Beseitigung zur Hebung des Pest-Ofner Verkehrs dringend geboten erscheine. Die städtische Kommune ist für diese Belastung des Verkehrs der Schwesterstädte allerdings nicht verantwortlich, sondern nach Auflösung des

früheren Gesellschaftsvertrages ist bekanntlich der Staat Eigenthümer der Kettenbrücke geworden, und in dessen Kassen fließen die Erträge des Brückenzolles, welcher ganz nach dem der früheren Gesellschaft konzubirten Tarife forterhoben wird, was uns einigermassen fremdlich erscheinen will. Wenn wir uns recht entsinnen, so liegen von Seiten des gegenwärtigen Finanzministers bestimmte Zusicherungen vor, daß mit dem 1. Juli d. Jahres wenn nicht zu einer gänzlichen Aufhebung des Brückenzolles, so doch zu einer Revision desselben geschritten werden sollte. Wir gestehen, wir können der eventuell verbesserten Revision keinen Geschmac abgewinnen, denn wir halten den Brückenzoll für eine dem Interesse der Schwesterstädte sehr nachtheilige Einrichtung, die am allerbesten beseitigt werden sollte. Namentlich erweist sich derselbe nachtheilig für das in seiner Entwicklung ohnehin zurückgebliebene Osen mit seiner bedeutenden Weinproduktion, für die Pest den natürlichen Absatzmarkt bildet und die, sobald eine Versäuerung nach Pest stattfindet, einer besonderen Belastung unterzogen wird. Es ist gewiß eine abnorme Erscheinung, daß Weine und Spirituosen sobald sie die Pest-Osner Kettenbrücke passiren, eine Abgabe von 7 fr. per Eimer zu tragen haben, während andere Güter nur einer verhältnißmäßig geringen Zollgebühr unterliegen, die sich bei Getreide, Mehl je nach der Belastung des Wagens auf ungefähr  $\frac{1}{2}$  fr. per Ztr. berechnet. Bei derartigen Abgaben kann doch gerechter Weise nur die transportirte Last maßgebend für die zu entrichtende Abgabe sein, nicht aber die Gattung der Waare, wobei bemerkt werden muß, daß, selbst wenn man das Prinzip der Verzollung nach dem Werthe als maßgebend betrachten wolle, obige Ungleichheit sich durchaus nicht rechtfertigen läßt.

Daß übrigens der Verkehr der Schwesterstädte zu beiderseitigem Nutzen derselben durch gänzliche Beseitigung des Kettenbrückenzolles außerordentlich gewinnen würde, das brauchen wir wohl nicht näher auszuführen. Sollte, was wir nicht wünschen wollen, anstatt einer Beseitigung des Brückenzolles nur eine Revision, resp. Herabsetzung des Tarifes beliebt werden, so möchten wir befürworten, daß in Zukunft auch die Ungleichheit abgeschafft werden möge, welche darin liegt, daß

beladene Fußgänger eine höhere Gebühr als leer gehende zu entrichten haben. Es liegt hierin eine Bedrückung der ärmeren Volksklassen, welche ihren Erwerb im Lastentragen suchen oder genöthigt sind, ihre Einkäufe für den Bedarf des Hauses oder Kleinhandels in der benachbarten Schwesterstadt zu nehmen, überhaupt ein Geist der Inhumanität, den wir aus unseren Einrichtungen gern verbannt sähen.

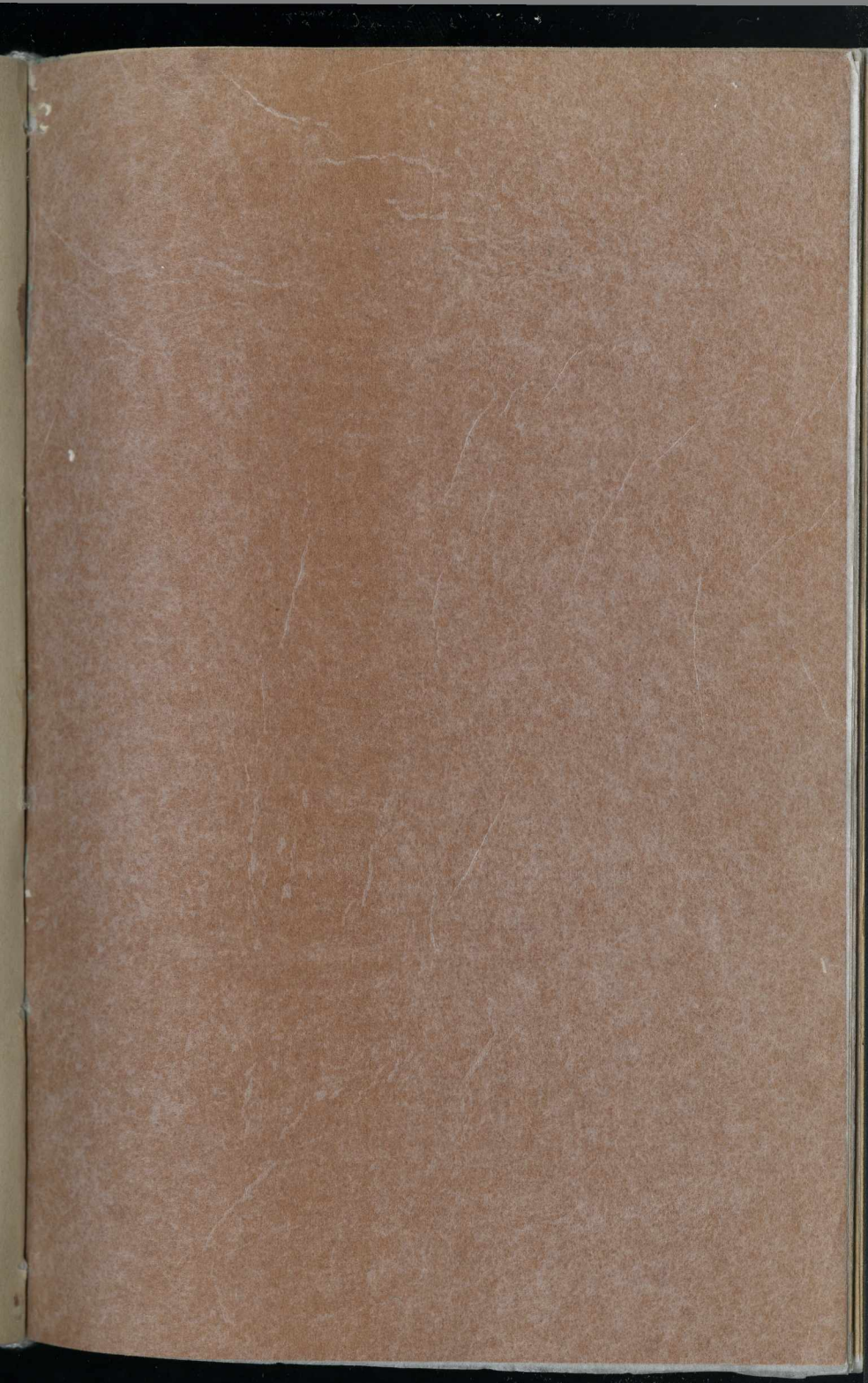


DE BALLAUCI REZA

---

Pest 1871. Druck von Gebrüder Légráby, Palatingasse Nr. 6.

---



Verf. 1871. Druck von G. Schöner, Reichenberg, Balasingasse No. 6.

