

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Die Zustände bei den Staatsbahnen.

Es war in den letzten Wochen viel die Rede von der beabsichtigten Erhöhung der Personen- und Frachttarife auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und auch Handelsminister Graf Béla Serényi, der das Erbe Baron Johann Karlányi's nicht gerade unter günstigen Auspizien angetreten, hat auf die Nothwendigkeit einer wesentlichen Erhöhung der Tarife in der nachdrücklichsten Weise hingewiesen. Mehrere Blätter wußten sogar schon Einzelheiten über diese die weitesten Kreise der Bevölkerung interessirende Reform zu melden und allgemein glaubte man, daß die neuen Tarife bereits am 1. November ins Leben treten werden. Es hieß, daß in Zukunft das Reisen auf den Strecken der ungarischen Staatsbahnen eine gar kostspielige Sache sein werde und daß im Durchschnitt die Fahrten um hundert Prozent mehr kosten werden als bisher. Und um nicht viel weniger, hieß es weiter, soll auch der Frachttarif erhöht werden.

Wir sind auf Grund von Informationen, die uns von maßgebender Quelle zur Verfügung gestellt wurden, in der Lage, all diese Gerüchte in der entschiedensten Weise dementiren zu können. Davon, daß die Erhöhung bereits am 1. November ins Leben treten soll, ist überhaupt keine Rede. Diese Frage ist viel zu wichtig, als daß man an kompetenter Stelle ihre Lösung beschleunigen würde. Thatsache ist, daß die darauf bezüglichen Verhandlungen schon vor einiger Zeit abgeschlossen worden sind und daß mehrere Entwürfe dem Handelsminister übermittelt wurden. Welcher von diesen Entwürfen Gültigkeit erlangen wird, das ist derzeit noch höchst ungewiß, hängt auch nicht ausschließlich vom Handelsminister ab, sondern von der Tarifkommission, in die, wie bekannt, Vertreter des Handelsministeriums, der ungarischen Staatsbahnen und der industriellen Interessentkreise entsendet werden. Unseren Informationen gemäß wird zuerst der neue Personentarif ins Leben treten, und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach noch in diesem Jahre, möglicherweise aber erst zu Beginn des nächsten Jahres. Das hängt, wie erwähnt, von dem Termin des Zusammentritts der Tarifkommission ab. In Prozenten läßt sich die Erhöhung jetzt noch nicht ausdrücken, doch steht so viel fest, daß sie eine ziemlich wesentliche sein und sich nach den Fahrklassen richten wird. Es versteht sich von selbst, daß die Erhöhung auf der ersten Wagenklasse eine größere sein wird als auf der zweiten und dritten Klasse. Während des Krieges ist der Tarif überhaupt nicht erhöht worden, zum letzten Male im Jahre 1912 und auch damals war die Erhöhung so gering, daß das Plus fast gar nicht in Betracht kam. Eine viel komplizirtere Arbeit war die Reform der Frachttarife, doch sind auch die darauf bezüglichen Entwürfe bereits fertiggestellt. Auch hier läßt sich eine prozentuelle Berechnung noch nicht aufstellen, da die Erhöhung von den betreffenden Strecken abhängt und demnach verschieden ist, doch wird die Erhöhung keine so hohe sein, wie die interessirten Kreise glauben. Diese Reform wird in der Weise durchgeführt, daß zum Beispiel ein Quantum von zehntausend Kilogramm Eisen, das bisher auf Grund des Frachtsatzes der A-Klasse transportirt wurde, nunmehr in die B-Klasse eingereiht werden wird. Auf der Strecke Budapest—Kassa beträgt der bisherige Frachtsatz für Eisen per 100 Kilogramm 1 K. 39 S., der neue 2 K. 17 S. Jedemfalls werden die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen durch die Reform eine bedeutende Erhöhung erfahren.

Es ist für die ungarischen Staatsbahnen ein Lebensinteresse, daß ihre Einnahmen jetzt im Kriege gesteigert werden, denn die Erhaltungskosten nehmen von Jahr zu Jahr zu. Der Krieg hat auf den Eisenbahnen Zustände geschaffen, die höchst bedauerlich

sind, denen aber, so lange der Krieg nicht beendet ist, nur schwer abgeholfen werden kann. Dabei bieten die verantwortlichen Faktoren Alles auf, um diese desolaten Zustände zu verbessern, und es ist Thatsache, daß so manchen Uebelständen schon abgeholfen worden ist. Aber der immer größer werdende Mangel an Rohmaterial legt diesen Bestrebungen große Schwierigkeiten in den Weg. In Friedenszeiten haben wir einen großen Theil des Rohmaterials aus England, Amerika und Frankreich bezogen, Quellen, die mit dem Ausbruche des Krieges versiegten. Unsere heimische Produktion und die Produktion in Deutschland und Oesterreich genügt aber nicht, um den Mangel zu decken. Aber trotz der bestehenden Schwierigkeiten wird in den Werkstätten fleißig gearbeitet, und heute, im vierten Jahre des Krieges, besitzen wir um 20,000 Waggons mehr als in normalen Zeiten, nämlich rund 100,000 Waggons. Auch die Zahl der Lokomotiven hat sich im Kriege vermehrt; es wurden 500 neue Maschinen gebaut, so daß deren Gesamtzahl derzeit 5300 beträgt. Das Publikum, das in diesen Zeiten Reisen unternimmt, wird sich noch an so manche Unbequemlichkeiten gewöhnen müssen. So wurde mit der Abmontirung der Leder- und Blüschstühle bereits begonnen, vorläufig allerdings nur auf den Nebenstrecken und in den Waggons zweiter Klasse. Aber wenn der Krieg noch lange dauert, wird die Reihe auch an die auf den Hauptstrecken verkehrenden Waggons erster Klasse kommen. Wie lange der Krieg aber auch noch währen mag, die Staatsbahnen, dieser in den jetzigen Zeiten doppelt wichtige Betrieb, werden ihren Aufgaben stets gerecht werden.

Der Tarifausschuß des Kommunikationsraths hält am 26. d. im Handelsministerium eine Sitzung, auf deren Tagesordnung die Berathung über die beabsichtigte Erhöhung des Personentarifs auf den ungarischen Staatsbahnen steht.