

27./X. 1914 223

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Von Dr. Soltán v. Urbanovich,
Direktor der Ungarischen Bank und Handels-
Aktiengesellschaft.

Budapest, 26. Oktober.

Die schon seit geraumer Zeit geplante Erhöhung der Tarife der königlich ungarischen Staatsbahnen wird nunmehr bald verwirklicht werden. Der Personen- und Gepäcktarif ist heute bereits vom Tarifkomitee des Landes-Kommunikationsrates in Verhandlung gezogen worden und soll den Vorschlägen dieses Komitees gemäß tunlichst bald in Kraft gesetzt werden. In kurzer Zeit wird auch der neue Gütertarif die Retorte der Komiteeberatung durchmachen, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß auch er in naher Zukunft ins Leben treten wird. Daß die neuen Tarife erhebliche Erhöhungen beinhalten, versteht sich unter den obwaltenden Verhältnissen fast von selbst. Schreiber dieser Zeilen hat schon vor geraumer Zeit darauf hingewiesen, daß man bei uns viel zu lange an den billigen Eisenbahntarifen festgehalten hat, und zu Beginn des laufenden Jahres, als der Reichstag den Gesetzentwurf über die Eisenbahntragssteuer verhandelte, legten wir dar, daß die erhöhte Ausnützung der in den Eisenbahnen liegenden großen finanziellen Kraftquellen im Interesse der Staatsfinanzen in höchstem Maße begründet ist. (Siehe Bester Lloyd vom 24. Januar 1917.) Im gegenwärtigen Zeitpunkte also, wo es sich nicht um eine Verteuerung der Tarife durch eine Steuer handelt, sondern um eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Erhöhung, müssen wir diese Tarifrevision noch in erhöhtem Maße für begründet halten. Eisenbahntarife sollen sich stets den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen anpassen. Bei dieser allgemeinen Richtschnur werden vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte die Grenzen der Personentarife einerseits durch die Selbstkosten der Eisenbahnen, andererseits durch die Zahlungsfähigkeit des reisenden Publikums gezogen, die Warentarife aber sind je nach den Selbstkosten der Eisenbahnunternehmung und dem Werte der zur Beförderung gelangenden Waren festzustellen. Parallel damit muß auch die richtige Bewertung des Zahlungsmittels zur Geltung kommen, weil das Steigen oder Sinken der Kaufkraft des Geldes zur Folge haben kann, daß die Tarife, obschon ziffermäßig unverändert, in Wesen dennoch teurer oder billiger werden.

Wenn wir nun in Betracht ziehen, wie sich im obigen Sinne die Faktoren der richtigen Feststellung der Eisenbahntarife während des Krieges gestaltet haben, kommen wir zu folgenden Ergebnissen: Vor allem ist es allgemein bekannt, daß die Selbstkosten der Eisenbahnen in hohem Maße gestiegen sind, und diese Erhöhung hat bei weitem noch nicht ihren Höhepunkt erreicht; ganz im Gegenteil wird die Besserung der Personalkontingente, die andauernde Verteuerung der Betriebsmaterialien, der Ersatz der durch die überpaunten Kriegsleistungen verursachten großen Abnutzung und schließlich die unumgänglich notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen diesen noch solche neuere große Lasten auferlegen, die als natürliche Folge eine weitere, ganz bedeutende Erhöhung der Eisenbahnbetriebskosten nach sich ziehen werden. Was aber den anderen, für die Tarifgestaltung maßgebenden Faktor, insbesondere die Zahlungsfähigkeit des reisenden Publikums und die der tarifmäßigen Warenklassifikation als Basis dienenden Wertverhältnisse der Waren betrifft, ist diesbezüglich noch in erhöhtem Maße bekannt, daß im Vergleich zu den Verhältnissen vor dem Kriege über jede Vorstellung hinausgehende riesige Verschiebungen eingetreten sind. Infolge der Inflation ist bei der Bevölkerung des Landes ein solcher Geldüberfluß eingetreten, daß selbst die untersten Schichten der Bevölkerung, die ehemals nie oder doch nur höchst selten die Eisenbahn in Anspruch nahmen, heute schon sozusagen täglich reisen. Der Wert der Waren aber hat sich in so unglaublichem Maße erhöht, daß selbst solche Waren, die ehemals trotz Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen in kaum neuem Wertem Maße zur Beförderung gelangten, heute selbst die teuren Eilgutfrachttarife leicht vertragen. Bei den in die höheren Warenklassen gehörenden Waren aber kommt der Eisenbahntarif gar nicht mehr in Betracht, weil er seine Auswirkung auf die Preisbildung gänzlich eingebüßt hat. Unter solchen Umständen, wo alle Waren teurer geworden sind, wo die Kaufkraft des Geldes sich verringert hat und breitere Schichten der Bevölkerung sozusagen überflutet an Geld haben, läßt eigentlich die unveränderte Belassung oder die unter dem Maße der allgemeinen Teuerung bleibende Erhöhung der Tarife dieselbe Wirkung und ist im Wesen ebenso zu beurteilen wie unter normalen Verhältnissen die Ermäßigung der Tarife. Das will mit anderen Worten besagen, daß heute, wo die Selbstkosten unserer Eisenbahnen sich in riesiger Weise erhöht haben und wo die Bedeckung des Geldbedarfes des Staates diesem die größten Sorgen verursacht, unsere Eisenbahnen, und in erster Reihe unsere Staatsbahnen, billiger befördern als zu welcher früheren Zeit immer.

Auf die Personentarife zurückkommend, die unsere Staatsbahnen in erster Reihe zu erhöhen wünschen, müssen wir vor allem die Tatsache festhalten, daß auf diesem Gebiete die Verhältnisse auch schon vor dem Kriege ganz bedeutende Umgestaltungen erfahren haben und daß die Tarifpolitik unserer Eisenbahnen diesen Umgestaltungen nur langsam und zögernd gefolgt war. Der sehr billige Zonentarif weilsand Gabriel Baroß' war eine weise und großzügige Verfügung zu jener Zeit, als das ungarische Publikum aus seiner Lethargie, die es an die Scholle fesselte, erst aufgerüttelt werden mußte, und als es galt, erst noch die großstädtischen Grundsteine unserer Hauptstadt und der wichtigeren Brennpunkte der Provinz

niederzulegen, wozu die Belebung des Personenverkehrs den ersten Schritt bilden mußte. Die Wirkung des Zonentarifs ist denn auch nicht ausgeblieben: der Personenverkehr hat sich in solchem Maße gesteigert, daß, während unsere Staatsbahnen in dem dem Inslebenreten des Zonentarifs vorhergegangenen Wirtschaftsjahre, das ist im Jahre 1888/89 nur 6 1/2 Millionen Reisende hatten, die Zahl der Reisenden im nächstfolgenden Jahre 1889/90 bereits auf 16 Millionen, im letzten Jahre der Geltung des Zonentarifs (1912) auf 73 Millionen gestiegen war. Dieser beispiellose Aufschwung des Verkehrs rechtfertigte in vollem Maße den kühnen Schritt, den der Zonentarif auf dem Gebiete der Eisenbahntarife bedeutete und der einen der grundlegenden Faktoren der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Ungarns bildete. Als aber der Zonentarif seine Aufgabe bereits erfüllt hatte, war seine weitere Aufrechterhaltung nicht mehr begründet; hätte Gabriel Baroß länger gelebt, so wäre sicherlich er der erste gewesen, der seine große Schöpfung den veränderten Verhältnissen entsprechend modifiziert, ja zweifellos ganz außer Kraft gesetzt hätte. Als daher unsere Staatsbahnen den Zonentarif schrittweise abänderten und schließlich im Jahre 1912 an dessen Stelle den derzeit in Geltung stehenden Kilometer-Personentarif ins Leben treten ließen, haben sie damit keineswegs die große Schöpfung Gabriel Baroß' desavouiert, sondern lediglich die veränderten Verhältnisse Rechnung getragen, was ja schließlich die Grundlage einer jeden gesunden Tarifpolitik bilden muß. Noch wesentlich größeren Änderungen aber stehen wir heute gegenüber, da der Krieg das Volk viel beweglicher gemacht hat, als dies je für wünschenswert gehalten worden war. Der Krieg hat eine förmliche Völkerveränderung in Bewegung gesetzt. Abgesehen von dem im strengen Sinne des Wortes genommenen militärischen Verkehr haben die Urlaubstreifen der Soldaten, die Besuche der Angehörigen der eingerückten Soldaten, die große Anziehungskraft der für die Produkte der Provinz hohe Preise zahlenden städtischen Märkte, die rastlose, gar nicht einmal vom wirklichen Bedarfe getriebene Beweglichkeit des zu Geld gekommenen Volkes eine solche Unmenge von Reisen geschaffen, die das Fassungsvermögen der Eisenbahnzüge auf die äußerste Probe stellt. Leute, die früher nur anlässlich wirklich großer Ereignisse aus ihren vier Wänden zu bringen waren, machen heute ohne weiteres Reisen von mehreren hundert, ja sogar tausend Kilometern, und die Bauernweiber des Allfölds besuchen ihre in Böhmen stationierenden Ehemänner, ihre eingerückten Söhne mit derselben Leichtigkeit, mit der ehemals nur der raffinierteste Globetrotter die Grenzen des Landes überschritten hat. Wir sind an dem Punkte angelangt, daß gegen diese vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht nur unnötige, sondern aus mehreren Ursachen entschieden bedenkliche Beweglichkeit direkte Gegenmaßnahmen notwendig geworden sind. Es ist also zur kategorischen Notwendigkeit geworden, daß die Eisenbahnpersonentarife den von Grund aus geänderten Verhältnissen entsprechend umgestaltet und die veränderten Konjunkturen des Personenverkehrs im Interesse des finanziellen Gleichgewichtes der Eisenbahnen entsprechend ausgenützt werden.

Das gleiche gilt auch von den Warentarifen, denn wenn der Produzent und der Vermittler den Preis der Waren oft ohne jede zwingende Notwendigkeit, lediglich in Ausnützung der Konjunktur von heute auf morgen gar um hundert Prozent erhöht, sind die alten Warentarife wahrlich zum Anachronismus geworden. Man darf getrost behaupten, daß unsere Eisenbahnen auch schon bisher eine ziemlich komische Rolle gespielt haben, da sie den Nutzen der durch die Verfrachtung der Waren ermöglichten riesigen Wertverhöhungen ganz den Produzenten und Vermittlern überließen zu einer Zeit, wo die heutigen Tarife nicht nur die finanziellen Grundlagen der der Eisenbahnen harrenden zukünftigen großen Aufgaben nicht sichern, sondern bei vielen Waren und Relationen nicht einmal die heutigen Selbstkosten der Eisenbahnen decken. Aus dem Gesagten kann auch der Laie zu dem Schlusse kommen, daß eine großzügige Erhöhung der Eisenbahntarife notwendig geworden ist und daß ganz besonders eine neue, den geänderten Verhältnissen sich anpassende Feststellung der Staatsbahntarife geradezu unaufschiebbare Pflicht einer auf der Höhe stehenden, gewissenhaften Regierung bilden muß. Daß übrigens die Notwendigkeit einer bedeutenden Erhöhung der Tarife und einer künstlichen Einschränkung des heute schon geradezu ungeheuren und hypertrophen Verkehrs auch anderweitig vorliegt und daß die Berechtigung solcher Verfügungen auch anderweitig anerkannt worden ist, wird am besten durch die bevorstehende Erhöhung der Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen illustriert. Während man aber in Deutschland die hundertprozentige Tarifierhöhung ohne jede Differenzierung durchführt, wird bei uns — zumindest in der bereits bekanntgewordenen Reform der Personentarife der Staatsbahnen — eine richtige und gesunde Progression zur Geltung kommen, was besonders gegenüber der im Beginn dieses Jahres ins Leben getretenen Eisenbahntragssteuer — die einen gleichen Steuermaßstab enthielt — erwähnt zu werden verdient.

Laut der bisher bekannt gewordenen Verfügungen auf dem Gebiete des Warenverkehrs wird bei der Änderung der Warentarife eine präzisere Differenzierung, beziehungsweise Progression nicht geplant, allein wir glauben, daß diesbezüglich die in einer der letzten Sitzungen des Landesverbandes der Fabrikindustriellen laut gewordenen Einwendungen ein klein wenig übertrieben sind. Ganz besonders unbegründet scheint das Bedenken, daß die geplanten tarifmäßigen Verfügungen der österreichischen Industrie auf Kosten der ungarischen Vorteile zuwenden würden, beziehungsweise die österreichische Industrie noch konkurrenzfähiger machen könnten. Bei dem heutigen großen Mangel an Waren spielen nämlich die Eisenbahntarife bei der Wahl der Einkaufsquellen der Waren nur eine sehr mäßige Rolle, und der Produzent

kann die Lasten der Eisenbahnfracht heute leichter auf den Konsumenten überwälzen als jemals zuvor. Dies aber bedeutet, daß die Höhe der Frachtpreise eigentlich nicht den Produzenten, sondern die materielle Situation des Konsumenten berührt. Vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte aber wäre es jedenfalls wünschenswert, daß die Frachttarife der höheren Warenklassen und ganz besonders für Stückware in wesentlich höherem Ausmaße erhöht werden mögen als bei den billigeren Warenklassen.

Indem wir nun nach dem Gesagten die bevorstehende Tarifierhöhung unserer Staatsbahnen als begründet und richtig anerkennen müssen, müssen wir zugleich wiederholen, daß die Eisenbahntarife den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt werden müssen. Von diesem Gesichtspunkte müssen wir der jetzigen Tarifreform schon von vornherein ein nur kurzes Leben prophezeien. Abgesehen nämlich davon, daß unsere Bedürfnisse und unsere Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik und Tarifpolitik sich auch noch während des weiteren Verlaufes des Krieges ganz wesentlich ändern können, ist es zweifellos, daß wir nach Wiederherstellung des Friedens anderen gründlich geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen gegenüberstehen werden. Da wir aber hoffen müssen, daß diese Änderung sich im Zeichen einer raschen wirtschaftlichen Erleichterung vollziehen wird, müssen die kompetenten Kreise sehr darauf achten, daß die während des Krieges aus Not und Zwang durchgeführten Verfügungen die wirkliche Notwendigkeit auch nicht um einen einzigen Tag überleben und daß jene Harmonie, die zwischen den wirtschaftlichen Verhältnissen und den Eisenbahntarifen unerschütterlich notwendig ist und die der Krieg von Grund aus gestört hat — eventuell durch die Einführung ganz neuer Tarifsysteme — nach Eintritt des Friedens je eher wiederhergestellt werde.