

Staatsfinanzen und Eisenbahnverstaatlichung.

Von Dr. Jolán v. Urbanovics,

Direktor der Ungarischen Bank und Handels-Versicherungsgesellschaft.

Budapest, 14. September.

Noch können die Kanonen, und sicherlich wird der Krieg noch lange währen, aber die von Tag zu Tag in ungeheurer Dimensionen anwachsenden Kosten des gigantischen Kampfes machen die Vorbereitung der finanziellen Liquidierung des Krieges schon heute zur allgemeinen Aufgabe. Die Zurückleitung des Banknotenverkehrs in reelle Formen, die tunlichst baldige Inangriffnahme der Tilgung der in riesigen Massen angewachsenen und noch von Tag zu Tag um ungeheuerliche Summen zunehmenden Staatsschulden und die Sicherung des Zinsendienstes der auch nach dieser Tilgung noch verbleibenden Staatsanleihen: all das sind gewaltige Aufgaben, die das Erforschen und die Ausnutzung aller möglichen finanziellen Kraftquellen der Nation zur gebieterischen Notwendigkeit machen.

Unter den finanziellen Kraftfaktoren des Staates kommt, neben den verschiedenen Steuerquellen, der zweckmäßigen Ausbarmachung des Staatsvermögens und hauptsächlich der Entwicklung der staatlichen Betriebe und der Steigerung ihres Ertrages sicherlich die größte Bedeutung zu. Bei uns hat der Staat seinen größten und wertvollsten Betrieb in den Staatseisenbahnen, doch war die in den Staatsbahnen liegende große finanzielle Kraftquelle niemals gebührend ausgenutzt und niemals genügend in den Dienst der finanziellen Aufgaben des Staates gestellt. Während in Friedenszeiten die preussischen Staatsbahnen außer der vollen Sicherung des Zinsbedarfes nach den investierten riesigen Kapitalien von ihren Betriebsüberschüssen jährlich mehrere hundert Millionen Mark der Finanzverwaltung zu sonstigen staatlichen Bedürfnissen zur Verfügung stellten, haben die königlich ungarischen Staatsbahnen nicht nur über die Zinsen des investierten Kapitals hinaus keinen Uberschuss ergeben, sondern eine lange Reihe von Jahren hindurch nicht einmal den eigenen Zinsbedarf gedeckt, so daß ein bedeutender Teil der Zinsen der zu Zwecken der Staatsbahnen aufgenommenen Staatsanleihen Jahre hindurch aus anderen staatlichen Einnahmen gedeckt werden mußte. Die Ursachen dieses ungünstigen finanziellen Resultates unserer Staatsbahnen sind in der jeden Geschäftsjahre unmöglich machenden schwerfälligen und bürokratischen Verwaltung und hauptsächlich in der vom finanziellen Gesichtspunkte ganz und gar verfehlten Tarifpolitik zu suchen.

Die Eisenbahntarife müssen sich unbedingt den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen anpassen. Die Tarifpolitik der Staatsbahnen, die auch für die ungarischen Privateisenbahnen richtunggebend ist, ist auch schon vor dem Kriege nur langsam und zögernd dem Wechsel der wirtschaftlichen Verhältnisse gefolgt und ist während des Krieges hinter den mit unheimlicher Schnelligkeit dahinströmenden Wellen unseres wirtschaftlichen Lebens gänzlich zurückgeblieben. Die ungeheure Erhöhung der Selbstkosten der Eisenbahnen, das rapide und gewaltige Anwachsen des in Geld zum Ausdruck kommenden Wertes der Waren und der große Geldüberschuß der breitesten Schichten der Bevölkerung haben dahin geführt, daß unsere Eisenbahntarife trotz der während des Krieges zu wiederholten Malen — aber immer erst ver spätet und mit schlächternem Jögern vorstehend — vorgenommenen Veränderungen in Wahrheit zum Anachronismus geworden sind. Unsere Staatsbahnen haben nicht nur die auch für sie eröffnete wirtschaftliche Kriegskonjunktur nicht ausgenutzt, sondern sogar ihre eigenen Selbstkosten nicht gedeckt, was hinwiederum nothgedrungen zur Folge hatte, daß sie, anstatt die finanziellen Kriegskosten des Staates zu lindern, diese noch wesentlich erhöht haben.

Heute kann auch schon der Laie beurteilen, daß die Eisenbahntarife einer gründlichen Aenderung bedürfen und daß ganz besonders die neuerliche, den geänderten Verhältnissen sich anpassende Feststellung der Tarife der Staatseisenbahnen zur unaufschiebbaren Pflicht der zuständigen Kreise geworden ist. Auf dem Gebiete der Erfüllung dieser Pflicht ist die eben jetzt in Vorbereitung stehende neuerliche und diesmal großartige Tarifserhöhung zweifellos eine richtige und vom allgemeinen Interesse gebotene Verfügung. Selbstverständlich werden die Gesichtspunkte, die für die Staatsbahnen maßgebend sind, im großen und ganzen auch für die Privateisenbahnen, die unter der Einwirkung identischer Verhältnisse stehen und deren Betriebsverhältnisse gleichfalls ungeheure Aenderungen erfahren haben, richtunggebend sein. Da es aber ein Postulat der Gerechtigkeit ist, daß die neue Feststellung der Tarife auf alle Teile und alle Eisenbahnen des Landes in gleicher Weise ausgedehnt wird, werden zweifellos auch die Tarife jener Privateisenbahnen zu erhöhen sein, die ihren Betrieb nicht selbst versehen, sondern im Betriebe anderer Eisenbahnen, hauptsächlich in jenem der königlich ungarischen Staatsbahnen, stehen. Die Situation dieser Eisenbahnen unterscheidet sich insofern von derjenigen der in selbständigem Betrieb stehenden, daß die im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen als Entgelt für die Abtretung des Betriebes nicht die tatsächlichen Betriebskosten, sondern eine bestimmte Quote ihres Ertrages (im Durchschnitt 20 Prozent) an die Staatsbahnen abgeben, wonach die Verteilung der Betriebskosten bei diesen Bahnen einzig und allein zu Lasten der Staatsbahnen geht; dagegen enthält ein großer Teil des aus der Tarifserhöhung resultierenden Ertrages zum Zwecke der Lokaleisenbahngesellschaften. Nachdem jedoch die als Eisenbahntarifsteuern eingeschobenen und unter dem Titel Betriebs-

kostenzuschlag geltend gemachten bisherigen Tarifserhöhungen im überwiegenden Teile die Einnahmen der Staatsbahnen erhöht haben, kann die Verfassung eines entsprechenden Anteiles aus den infolge der neuerlichen Tarifserhöhung eingelassenen Mehreinnahmen zugunsten der Lokalbahnen nicht nur nicht beanstandet werden, sondern sie wäre lediglich als Ausfluß der diesen Eisenbahnen durch Konzessionsurkunde zugesicherten erworbenen Rechte zu betrachten.

Dennoch gibt es Gesichtspunkte, die hinsichtlich der Privateisenbahnen und hauptsächlich der im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen gerade jetzt, zur Zeit der weitgehenden Tarifserhöhungen, erwogen werden müssen. Es wurden Lokalbahnen an vielen Orten des Landes gebaut, wo schon von Haus aus nicht Lokalbahnen, sondern in gebührender Voraussicht Hauptlinien hätten gebaut werden sollen. Aber auch in Gegenden, deren wirtschaftliche Verhältnisse seinerzeit nur den Bau von Lokalbahnen begründet erscheinen ließen, hat der große wirtschaftliche Aufschwung der letzten Jahrzehnte Veränderungen herbeigeführt, die ihren Verkehrsbedarf aus dem Rahmen hinauswachsen ließen, den früher auch Lokalbahnen befriedigen konnten. Heute erfordern die wirtschaftlichen Verhältnisse für einen großen Teil dieser Gegenden schon Hauptbahnen.

Zu dieser Erkenntnis kommen noch die vom Gesichtspunkte der militärischen Bedeutung der Eisenbahnen gerade jetzt während des Krieges gemachten sehr wertvollen Erfahrungen. Während nämlich in früheren Kriegen die Eisenbahnen mehr nur auf dem Gebiete des Aufmarsches der Armeen und des Nachschubes von entscheidender Bedeutung waren, hat in vielen Schlachten des jetzigen Weltkrieges die erfolgreiche Verknüpfung der Eisenbahnen zu taktischen Truppenverchiebungen die Entscheidung gebracht. Auf diesem Gebiete sind unseren transversalen Lokalbahnen sowie unteren an den Äquatorialen des Landes gebauten, den Charakter von Saallinien habenden Vizinalbahnen gleichfalls große Aufgaben erwachsen, und wenn auch unsere Eisenbahnen diesen Aufgaben schlecht und recht gerecht wurden, so wären doch die vom militärischen Gesichtspunkte erhobenen Ansprüche weit besser befriedigt worden, wenn die eben erwähnten Linien nicht als Lokalbahnen mit beschränkter Leistungsfähigkeit, sondern als Hauptlinien gebaut worden wären. Die von Deutschland zu Beginn des Krieges erreichten raschen und großen Erfolge, als deren Ergebnis unser Bundesgenosse in den Besitz derjenigen feindlichen Gebiete gelangt ist, die auch heute noch die Grundlage seiner überlegenen militärischen Position bilden, sind hauptsächlich dem Umstande zu danken, daß in Deutschland sowohl die Grenzbahnen wie auch die im Inneren des Landes bestehenden Transversalbahnen nahezu ausnahmslos immer schon Hauptlinien von großer Leistungsfähigkeit waren.

Vom Gesichtspunkte der Landesverteidigung müssen auch bei uns die bedeutenderen Eisenbahnen in Hauptbahnen umgestaltet werden, und zu diesem Zwecke muß die an kompetenten Stellen seit geraumer Zeit eingehend studierte Verstaatlichung der Vizinalbahnen, insbesondere aber der den Charakter von transversalen Linien tragenden und vom Gesichtspunkte der Landesverteidigung und der Volkswirtschaft wichtigen Lokaleisenbahnen zum Gegenstande dringlicher Erwägungen gemacht werden. Früher standen der Verstaatlichung der Eisenbahnen hauptsächlich staatsfinanzielle Hindernisse im Wege, aber die durch den Krieg hervorgerufenen großen Veränderungen haben auch auf diesem Gebiete eine ganz neue Situation geschaffen, weil die Verstaatlichung der meisten Privateisenbahnen heute vom staatsfinanziellen Gesichtspunkte geradezu vorteilhaft wäre.

Unsere Lokalbahngeetze ermöglichen zu jeder Zeit die Verstaatlichung der Vizinalbahnen, doch sind die Abführungsbedingungen je nach dem Zeitpunkt der Abführung voneinander abweichend. Nach dreißig Jahren vom Datum der Konzessionsurkunde gerechnet kann das Abführungsrecht des Staates bedingungslos geltend gemacht werden, und in diesem Falle bildet der Durchschnittsertrag der nach Auferschließung der schlechtesten zwei Jahre von den letzten sieben Jahren verbleibenden fünf Jahre die Abführungssumme, die nicht in Kapital, sondern in Jahresrenten zu bezahlen ist, mit der Einschränkung, daß diese Rente nicht geringer sein kann als fünf Prozent des tatsächlichen Baukapitals. Vor Ablauf der erwähnten dreißig Jahre kann das Abführungsrecht des Staates nur dann ausgeübt werden, wenn die Saallinie einen Anschluß erhält, der ihr den Charakter einer Verbindungs- oder Transitlinie verleiht, dagegen sind die schon ursprünglich als Transitlinien oder in Hauptverkehrsrichtungen gebauten Lokalbahnen sofort abführbar, sobald die Gesetzgebung die betreffenden Lokaleisenbahnen als Hauptlinien qualifiziert. Der Abführungsbetrag ist auch in diesem Falle auf Grund des Ertrages der erwähnten fünf Betriebsjahre zu berechnen, und kann gleichfalls nicht geringer sein als das in der Konzessionsurkunde festgestellte Baukapital, aber in diesem Falle ist der Abführungspreis nicht in Renten, sondern im Ausmaße des im Sinne des oben Ausgeführten berechneten Kapitals auf einmal auszusahlen.

Aus alledem ist ersichtlich, daß insofern die Gesetzgebung die schon erwähnten Transversallinien, sowie die in die Hauptverkehrsrichtung fallenden, als Saallinien gebauten Lokalbahnen in Hauptlinien umqualifiziert, was nach den Erfahrungen des Krieges nicht nur möglich, sondern sogar notwendig ist, die mehrmals erwähnten Lokaleisenbahnen sofort abführbar werden und als Grundlage für die Berechnung der Abführungssumme des Ertrages der letzten Jahre, beziehungsweise des in der Konzessionsurkunde festgestellten Baukapitals zu dienen hat. Nach Berechnung des Baukapitals dieser Bahnen im Hinblick auf die im Vergleich ungarischen Staatsbahnen 6000 bis 7000 Kilometer solcher Lokaleisenbahnen, die als Hauptlinien zu qualifizieren wären und deren Baukapital

das in der Konzessionsurkunde festgestellte tatsächliche Baukapital oder ein darüber nicht weit hinausgehendes Betrag wäre. Da aber bei den meisten der in Frage kommenden Eisenbahnen die Betriebsüberschüsse der letzten Jahre sich um fünf Prozent des Baukapitals herum bewegen und auch das Abführungskapital auf Grund eines fünfprozentigen Kapitalisierung festgestellt würde, ist es offenkundig, daß das vom Staate zur Abführung der in Frage stehenden Eisenbahnen zu investierende Kapital auch schon nach dem bisherigen Betriebsergebnissen etwa fünf Prozent tragen würde. Wiederholt soll hier werden, daß den Betrieb der mehrfach erwähnten Eisenbahnen auch bisher die Staatsbahnen versehen haben, und da alle Risiken des Betriebes (jede zukünftige Verteuerung der Betriebskosten) auch dann zu Lasten der Staatsbahnen gingen, wenn die fraglichen Eisenbahnen nicht verstaatlicht würden, würde sich durch die Verstaatlichung die Lage der Staatsbahnen im Hinblick auf die Ausdehnung ihres Betriebes und die Kosten desselben nicht im geringsten ändern. Wenn wir jedoch berücksichtigen, daß nicht nur die bisherigen und die allerneuesten, sondern auch die noch in Zukunft notwendig werdenden großzügigen Tarifserhöhungen die Einnahmen der Lokalbahnen wesentlich erhöhen werden, so ist es klar, daß im Falle der Verstaatlichung der ganze Gewinn der Tarifserhöhung ausschließlich zugunsten der Staatsbahnen, beziehungsweise zugunsten des Staates verbleiben würde.

Allerdings kann auf Grund einer Verständigung mit den interessierten Lokalbahnen es auch ohne Verstaatlichung erreicht werden, daß der größere Teil der aus den Tarifserhöhungen zu erwartenden Einnahmeüberschüsse zugunsten der die Lasten des Betriebes tragenden Staatsbahnen gesichert wird, aber solche Vereinbarungen könnten nur für unbestimmte Zeit lauten, und sie erfordern schon nach den bisherigen Erfahrungen eine fortwährende Revision, schaffen eine komplizierte tarifliche und eine noch verwickeltere Abrechnungssituation, und überdies kann heute niemand im vorhinein bestimmen, welchen Notwendigkeiten und Aufgaben auf eisenbahntechnischem und tarifpolitischem Gebiete wir im weiteren Verlaufe des Krieges und nach Wiederherstellung des Friedens gegenüberstehen werden. Eine vollkommene Regelung kann nur durch die Verstaatlichung gesichert werden, der gegenüber jede andere Lösung nur ephemere, halbe Arbeit sein kann. Bezeichnend ist nach dieser Richtung hin, daß selbst England, das typische Land des ausschließlichen Privateisenbahnsystems, im Kriege den Betrieb sämtlicher wichtigeren Eisenbahnen für Rechnung des Staates übernommen hat, und die gleiche Aktion ist auch in den Vereinigten Staaten von Amerika im Gange, obgleich diese bis jetzt die Institution der Staatseisenbahnen überhaupt nicht gekannt haben.

Die Abführung der erwähnten zirka 6000 bis 7000 Kilometer langen Lokalbahnen würde nach oberflächlicher Berechnung ein Kapital von 600 bis 700 Millionen Kronen beanspruchen, dem der auch bisher schon jährlich 30 bis 35 Millionen betragende Betriebsüberschuss gegenüberstehen würde, den die Staatsbahnen bisher zugunsten der betreffenden Lokalbahnen liquidiert hatten, der aber nach Verstaatlichung dieser Eisenbahnen die Einnahmen der Staatsbahnen bilden und als solche den Zinsbedarf des Abführungskapitals decken würde. Dieser Betriebsüberschuss wird sich einerseits unter der Einwirkung der mehrfach erwähnten großen Tarifserhöhungen, andererseits aber durch die stetige natürliche Zunahme des Verkehrs und ganz besonders infolge des nach dem Kriege zu erwartenden wirtschaftlichen Aufschwunges innerhalb weniger Jahre vervielfachen, und in diesem Falle hätte das vom Staate zu Zwecken der Abführung investierte Kapital eine Verzinsung von 10 bis 15 Prozent und darüber hinaus zu gewärtigen, wie immer sich die Betriebskosten im Laufe der Zeiten gestalten mögen. Das bedeutet hinwiederum, daß die in Frage stehende Eisenbahnaverstaatlichung dem Staate innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeit einen Reingewinn von jährlich 25 bis 30 Millionen Kronen sichern würde.

Unter den finanziellen Verhältnissen, in denen der Staat sich jetzt befindet, darf die Möglichkeit einer vom staatsfinanziellen Gesichtspunkte so überaus lukrativen Eisenbahnaverstaatlichung nicht außer acht gelassen werden, die vom finanziellen, verkehrspolitischen Gesichtspunkte und auch von dem der Landesverteidigung der großen Eisenbahnaverstaatlichungsaktion weiland Gabriel Baross' würdig zur Seite gestellt werden könnte.

Zweifellos würde das zu einer solchen Eisenbahnaverstaatlichung, die vom staatsfinanziellen Gesichtspunkte eine in höchstem Maße nutzbringende und rentierende Investition wäre, erforderliche Kapital sich bei dem jetzigen Geldüberschuß durch staatliche oder staatsbahnbahnliche Kreditoperationen leicht beschaffen lassen. Nicht außer acht gelassen werden darf aber auch die Möglichkeit, daß — obschon die Abführungssumme der nicht über 30 Jahre alten Lokaleisenbahnen im Sinne des Gesetzes nicht in Renten, sondern in Kapital zu bezahlen ist — dennoch die finanziellen Interessengruppen eines großen Teiles der zu verstaatlichenden Lokalbahnen wahrscheinlich einverstanden damit wären, daß die fünfprozentigen Zinsen der Abführungssumme statt in Kapital in Jahresrenten bezahlt werden. Vereinfacht erscheint diese Erwartung durch den heutigen großen Geldüberschuß, sowie durch den im allgemeinen niedrigen Zinsfuß, der heute wenig Aussicht bietet, größerer Privatkapital gewärtigen als ständig zu 5 Prozent sicher anzulegen, und anderenorts auch durch die heutigen Banknotendruckverhältnisse, die es für die Eigentümer der im Zustande stehenden, mehr als 300 Millionen Kronen wertvollen, aber ungenutzten Eisenbahnenverstaatlichungsaktion ungenutzten Lokaleisenbahnen heute vorzuziehen können erscheinen lassen, die Abführungssumme in Jahresrenten zu sichern, als das Kapital der guthabenden zu erhalten. Außer den staatsfinanziellen und militärischen Vor-