

25. IX. 1917
203

Das Ungarische Warenverkehrsbureau.

Budapest, 24. September.

Unter den wirtschaftlichen Einrichtungen, die bei uns ins Leben gerufen wurden, um unseren durch die kriegerischen Ereignisse unterbundenen Außenhandel wenigstens in jenen Relationen aufrechtzuerhalten und tunlichst zu fördern, die uns durch den Krieg nicht versperrt worden sind, haben sich wohl wenige so trefflich bewährt, wie das Ungarische Warenverkehrsbureau. Ursprünglich dazu bestimmt, unseren Handel mit dem benachbarten Rumänien zu vermitteln, ist es nach dem türkischen Einfall der Rumänen in Ungarn mit der Abwicklung unseres Warenverkehrs mit Bulgarien, Makedonien und der Türkei betraut worden, und daß es dieser Aufgabe in überaus befriedigender Weise entsprochen hat, beweist der große Umsatz, der in diesem Belange in verhältnismäßig kurzer Zeit erzielt wurde. Seit Ende November des Vorjahres sind in diesen Relationen mit Intervention des Ungarischen Warenverkehrsbureaus Waren im Werte von rund zwölf Millionen Kronen zur Aus- und Einfuhr gelangt. In bezug auf die Details dieser Transaktionen bietet der Bericht, den das Bureau über seine Tätigkeit im ersten Jahre seines Bestandes dieser Tage dem Handelsminister unterbreitet hat, interessante Aufklärungen.

Das Bureau wurde durch die Verordnung Zahl 2084 M. E. vom 28. Juli 1916 mit der Abwicklung des gegenseitigen Warenverkehrs mit Rumänien betraut. Am 20. August ließ das Bureau den ersten Merkurzug abgehen. Außerdem rollten noch zwei Merkurpeditionen in der Zeit vor der rumänischen Kriegserklärung über die rumänische Grenze. Von den nach Rumänien beförderten 51 Waggons enthielten 14 Waggons leere Fässer und Säcke rumänischer Provenienz, während der Wert der übrigen 37 Waggons rund 135.000 Lei betrug. Ein großer Teil dieses Betrages wurde von Seiten der rumänischen Käufer noch vor dem Versand beglichen, so daß die Interessenten außer den Fracht- und Versicherungsgebühren bloß eine Forderung von etwa 60.000 Lei bei dem bulgarischen Kriegsschadigungsamt anzumelden hatten.

Mit der Verordnung des Ministeriums Z. 3069 vom 21. November 1916 wurde der Wirkungsbereich des Bureaus auf Bulgarien, Makedonien und die Türkei ausgedehnt, beziehungsweise erhielt das Bureau den Auftrag, die ausschließliche Abwicklung des Mariza- und Osmanverkehrs zu besorgen. Als Sammelstationen des Mariza- und Osmanverkehrs fungieren der Budapest-Donauferrbahnhof und Batajnica, die Uebernahme der Waren an den Bestimmungsstationen und deren Verteilung unter die Adressaten besorgen die Exposituren des Bureaus in Sophia und Konstantinopel. Im makedonischen Verkehr ist Ueslüh die Verteilungsstation. Die Frachtgebühr ist laut der Dienstangewiesung im vorhinein zu bezahlen, diese wird also durch das Ungarische Warenverkehrsbureau bei Aufgabe der Ware kreditiert und bei Ankunft der Ware vom Adressaten eingehoben. Dies bedingt nicht nur eine ständige und erhebliche Kapitalinvestition, sondern auch ein wesentliches Risiko, da die Frachtsätze in schweizerischen Francs gelten, das Ungarische Warenverkehrsbureau aber die Frachtgebühren zum Tageskurs umgerechnet in Kronen vorstreckt. Demgegenüber hebt das Bureau die Frachtgebühr vom Adressaten gleichfalls nach dem Tageskours in der Valuta des betreffenden Landes ein und liefert diese Beträge der Devisenzentrale ein, die sie ihm in Kronen gutschreibt.

Die erste Marizaendung ist am 3. Dezember 1916 abgegangen. Anfänglich konnte die l. u. l. Zentraltransportleitung dem Bureau wöchentlich nur vier Waggons zur Verfügung stellen; dieses Kontingent wurde am 16. Januar 1917 auf zweiwöchentlich zwölf Waggons erhöht. In den Monaten Mai und Juni wurden diesem Verkehr übergangsweise außer den zweiwöchentlich zwölf Waggons noch wöchentliche dreißig Waggons zur Verfügung gestellt. Dieser günstige Zustand währte jedoch nur ganz kurze Zeit; am 30. Juni 1917 wurde mit Rücksicht auf die am Sophioter Zollamt eingetretene große Warenanhäufung der Privatwarenverkehr in der Sophioter Relation gänzlich eingestellt. Die Wiederaufnahme des regelmäßigen Verkehrs im früheren, zweiwöchentlich zwölf Waggons umfassenden Rahmen erfolgte am 3. August 1917, so daß der private Warenverkehr in der bulgarischen Relation tatsächlich volle fünf Wochen eingestellt war. Dessenungeachtet entwickelte das Bureau während dieser Zeit eine gesteigerte Tätigkeit, indem alle staatlichen, behördlichen, amtlichen und halbamtlichen Sendungen, die bisher durch die Zentraltransportleitung unmittelbar dirigiert worden waren, gleichfalls in den Wirkungsbereich des Bureaus verwiesen wurden.

Zur Deckung seiner Kosten hat das Bureau in der bulgarischen Relation anfänglich, das ist während der Dauer des überaus beschränkten Verkehrs, 3 Prozent des Fakturenwertes als Gebühr eingehoben. Eine Ausnahme machten bloß die staatlichen, amtlichen und besonders die an die Adresse des Comité de Prévoyance Sociale gehenden Sendungen, nach denen bloß eine Gebühr von einem Prozent eingehoben wurde. Nach dem Inslebentreten der systematischen Marizazüge wurde die Gebühr bei Massenartikeln im Werte von weniger als 50 Leva pro 100 Kilogramm auf 1 Prozent ermäßigt, bei den übrigen Waren, deren Wert mehr als 50 Leva pro 100 Kilogramm beträgt, auf 2 Prozent. Diese Gebühr zahlen die Parteien nicht nur, weil die Organisation des Bureaus eine sichere und rasche Beförderung ihrer Waren ermöglicht, sondern auch weil das Bureau die Erwirkung der Ausfuhrbewilligungen beim königlich ungarischen Finanzministerium auf sich nimmt und auch bei der Devisenzentrale wegen der obligatorischen Erklärung hinsichtlich der Einlieferung der

Valuta interveniert. Im Importverkehr aus Bulgarien nach unserem Vaterlande beträgt die Vermittlungsgebühr 2 Prozent. Dieser Verkehr bewegte sich zwischen engen Grenzen und entwickelte sich erst allmählich, nachdem — besonders in den ersten Monaten — ein großer Teil der Transporte mit Umgehung des Bureaus unmittelbar hieher gelangt war. Neuerlich können jedoch auch Importsendungen aus Bulgarien nur mit Vermittlung des Bureaus eintreffen.

Seit dem Inslebentreten des Marizaverkehrs bis zu Ende Juli 1917 sind durch Vermittlung des Warenverkehrsbureaus nach Bulgarien mittels Eisenbahn insgesamt 241 und per Schiff 33 Wagenladungen zum Abtransport gelangt, und zwar hauptsächlich Eisenwaren, Emailgeschirr, Glas, Papierwaren, landwirtschaftliche und andere Maschinen, diverse chemische Produkte, Bitterwasser usw. Der Gesamtwert dieser Sendungen beträgt zirka 2.800.000 Leva. Der größte Teil der zum Abtransport gelangten Waren dem Ausfuhrverbot unterliegt, verpflichteten sich die Aufgabefirmen gleichzeitig mit der Erlangung der Ausfuhrbewilligung zur Einlieferung des Gegenwertes in fremder Valuta. Bei jenen Artikeln aber, deren Export frei ist, verpflichteten sich die Firmen gleichzeitig mit der Anmeldung ihrer Sendungen beim Ungarischen Warenverkehrsbureau gleichfalls zur Einlieferung der fremden Valuta, so daß die Devisenzentrale durch diese mit Intervention des Bureaus abgeschickten, beziehungsweise exportierten Waren zu der oben ausgewiesenen, verhältnismäßig bedeutenden ausländischen Valuta gelangte. Aus Bulgarien gelangten durch Vermittlung des Warenverkehrsbureaus nach Ungarn 45 Wagenladungen verschiedener Waren zur Einfuhr, deren Wert sich auf 560.000 Leva belief.

Der erste Osmantransport wurde am 17. Dezember 1916 abgeliefert. In dieser Relation stand dem Bureau bis zum 1. Juni dieses Jahres insgesamt wöchentlich 1 Wagon zur Verfügung, um diese Zeit wurde das Kontingent auf monatlich 6 Waggons erhöht. Dieser bescheidene Verlaberäum entsprach natürlich lange nicht den Anforderungen mit Rücksicht darauf, daß die Vormerkungen ständig mehr als 100 Waggons ausmachten. Einzelne Anmeldungen konnten also erst nach mehreren Monaten an die Reihe kommen; in der Zwischenzeit waren dann die Ausfuhrbewilligungen abgelaufen, so daß die Beschwerden, die gegen den Osmanverkehr erhoben werden, vielfach berechtigt sind. Die l. u. l. Zentraltransportleitung kam selbst zur Einsicht, daß die zur Verfügung stehenden Wagen unzureichend sind und versuchte wiederholt nach dem Muster der Marizazüge auch in der türkischen Relation geschlossene Osmanzüge einzuleiten, doch litten alle diesbezüglichen Bemühungen an dem Widerstand der türkischen Behörden. Schiffsbruch, weil diese nur im Falle der Beförderung gewisser Artikel dem Verkehr geschlossener Züge zugestimmen geneigt waren. Es ist gleichwohl Aussicht vorhanden, daß die Zentraltransportleitung im September laufenden Jahres in der Lage sein wird, wenigstens ein, zwei außerordentliche Osmanzüge abzusenden. Im türkischen Exportverkehr wurde, da dieser noch nicht aus systematischen Zügen besteht, die dreiprozentige Vermittlungsgebühr noch nicht reduziert. In dem nach unserem Vaterlande kommenden türkischen Importverkehr beträgt die Gebühr 2 Prozent, wogegen das Bureau bei den amtlichen und halbamtlichen Adressen gehenden türkischen Sendungen keinerlei Gebühr einhebt. Die aus der Türkei importierten Waren kamen zum Teil per Bahn, zum größeren Teil aber via Sifob auf der Donau. Seit Einleitung des Osmanverkehrs bis Ende Juli 1917 wurden nach der Türkei Waren im Umfange von insgesamt 71 Wagenladungen abgeschickt, die hauptsächlich Eisenwaren, chemische Produkte und Lebensmittel enthielten. Davon waren 37 Waggons mit privaten Waren beladen, die insgesamt einen Wert von 47.000 türkischen Pfunden repräsentieren. Aus der Türkei sind nach unserem Vaterlande insgesamt 55 Waggons mit Waren im Werte von 160.527 türkischen Pfunden eingeführt worden, hauptsächlich Feigen, Sultaninen und Haselnüsse.

Nach Makedonien wurden durch Vermittlung des Warenverkehrsbureaus bis Ende Juli insgesamt 103 Waggons abgeschickt, die hauptsächlich Eisen- und Papierwaren, landwirtschaftliche Maschinen, chemische Produkte, Bitterwasser usw. enthielten. Nach diesen nach Makedonien ausgeführten Waren sind bei der Devisenzentrale im Wege der Expositur der l. u. l. Warenverkehrszentrale weitere 493.000 Leva eingeflossen. Im makedonischen Verkehr hebt das Bureau nach an Privatadressen gehenden Sendungen eine Gebühr von 3 Prozent, bei den für die eigenen Zwecke der l. u. l. Zigarettenfabrik dienenden Sendungen aber eine solche von 1 Prozent ein.

Die Tätigkeit des Ungarischen Warenverkehrsbureaus erschöpft sich jedoch keineswegs in der gerechten Verteilung der innerhalb der zu ihrem Wirkungsbereich gehörenden Relationen zur Verfügung stehenden beschränkten Verkehrsmittel unter die Interessenten, sowie in dem oben gekennzeichneten Verkehr mit den Behörden, sondern das Bureau erstreckt seine Tätigkeit auch auf die Erhaltung der Aus- und Einfuhrmöglichkeiten, es bringt die vaterländischen Interessenten mit den ausländischen in Berührung, mit einem Worte, es steht den Exporteuren in jeder Beziehung und mit allen Mitteln zur Seite und unterstützt und ermuntert die durch vielfache Verkehrseinschränkungen, Ein- und Ausfuhrverbote erschwerte Exporttätigkeit. Das Bureau erfüllt damit eine unschätzbare Aufgabe, die wir vielleicht erst nach dem Kriege nach Gebühr zu werten imstande sein werden. Das Bureau verschafft der Notenbank nicht nur Devisen, sondern es hält die Verbindung mit den ausländischen Märkten überhaupt aufrecht, deren vollständiger Verlust uns im Falle der gänzlichen Einstellung der Ausfuhr während des Krieges gedroht hätte. Der Ansporn zum Export und die Nachhilfe beim Ausfuhrverkehr ist aber eine um so größere

Notwendigkeit, als zur Zeit der Kriegskonjunktur unsere Exporteure, auf sich verlassen, sich zur Bewältigung der sich dem Exporthandel entgegenstehenden Hindernisse keineswegs geneigt gezeigt hätten, da sie ihre Waren auch hierzulande für gutes Geld hätten verwerten können. Das größte Verdienst des Ungarischen Warenverkehrsbureaus besteht einerseits in der Betonung dessen, daß auch der Krieg einmal zu Ende sein wird und daß die Vernachlässigung der Exportmärkte in der Zeit nach dem Kriege einen nicht gutzumachenden Schaden unserer Volkswirtschaft bedeuten müßte, andererseits in der mit allen Mitteln betriebenen Ausnutzung der schon heute zur Verfügung stehenden Ausfuhrmöglichkeiten. Eine intelligente und zielbewusste Wirtschaftspolitik müßte den Wirkungsbereich dieses Bureaus auf sämtliche Ausfuhrrelationen erstrecken, damit es den Export nach allen Richtungen bis zu dem zulässigen Maße entwickeln könne und je mehr ausländische Valuta ins Land bringe.