

# Volkswirtschaft.

## Vereinheitlichung der Gütertarife zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn.

Von Ferdinand Zeller,  
Direktorstellvertreter a. D. der königlich ungarischen  
Staatsbahnen.

Budapest, 10. August.

Unter der Ueberschrift „Die Eisenbahnen und das Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte“ ist jüngst in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ein Artikel des Eisenbahnsachschristellers Emil Rank erschienen, der den gegenwärtigen Augenblick, in dem die wirtschaftliche Annäherung der drei Staaten Deutschland, Oesterreich und Ungarn von so vielen Seiten als im wechselseitigen Interesse gelegen bezeichnet wird, für zeitgemäß erachtet, nicht allein für die formelle, sondern auch für die materielle Vereinheitlichung der Gütertarifgrundlagen der drei Länder einzutreten.

Nach seiner Meinung wären für den inneren Güterverkehr Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns gleiche Einheitsfrachttätze und Abfertigungsgebühren zu vereinbaren und diese auch für den Güterverkehr dieser Länder untereinander zur Anwendung zu bringen, und zwar in der Weise, daß auf Grund der vereinbarten Frachteinheiten Durchrechnung Platz zu greifen hätte. Das Hindernis, das der Gleichstellung der Gütertarife in Deutschland, Oesterreich und Ungarn entgegensteht, sieht der Verfasser hauptsächlich darin, daß in Oesterreich und Ungarn neben den Staatsbahnen noch einige Privatbahnen mit besonderem Tarifierungsrecht beständen. Dieses Hindernis soll dadurch beseitigt werden, daß den Privatbahnen Gelegenheit geboten würde, an der nach dem Kriege wohl unvermeidlich auf allen Bahnen eintretenden Tarifierhöhung nur unter der Bedingung des tarifarischen Anschlusses an das Staatsbahnnetz teilzunehmen.

Schon in dem von mir im „Bester Lloyd“ vom 26. Januar l. J. veröffentlichten Artikel habe ich mich, wenn auch nicht sehr eingehend, so doch in großen Zügen mit dem von Rank angeregten Problem der Vereinheitlichung der Gütertarife im Sinne der Uebernahme des deutschen Tariffchemas auf den inneren Verkehr Oesterreichs und Ungarns beschäftigt. Veranlassung hierzu bot mir die etwa vierzehn Tage früher erschienene Mitteilung eines Berliner Fachblattes über die an maßgebender Stelle hierüber im Gange befindlichen Verhandlungen, aus der wohl ohne viel Scharfsinn zu entnehmen war, daß es sich nicht um die Uebernahme des österreichisch-ungarischen Schemas auf die deutschen Bahnen, sondern nur um die Uebernahme der deutschen Güterklassifikation für den Verkehr der österreichischen und ungarischen Bahnen handeln konnte.

Ich habe mich in der Frage der formalen Einheitlichkeit der Gütertarife durchaus nicht auf einen ablehnenden Standpunkt gestellt, der Vorzug der allgemeinen Wagenladungsklassen des deutschen Schemas (A. I. B.) wurde von mir rückhaltlos anerkannt und dessen Uebernahme in die österreichisch-ungarische Warenklassifikation befürwortet, da mir hiedurch die Möglichkeit gegeben schien, so manchen Artikel, der heute in der österreichisch-ungarischen Güterklassifikation mit der Tarifierung nach II A—A (Stückgut 5000 bis 10.000 Kilogramm) aufgenommen ist, daraus zu eliminieren. Auch die Uebernahme der Stückgutklasse ließe sich, trotz des unverkennbaren Nachtheiles des ihr anhängenden Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, noch hinnehmen.

Weit schwieriger indessen gestaltet sich die formelle Uebernahme der Wagenladungsklassen, schon deshalb, weil in dem deutschen Tarif keine den österreichisch-ungarischen Spezialtarifen 1, 2 und 3 entsprechenden Klassen enthalten sind. Man wird also die Artikel dieser Spezialtarife, die heute zum Bestande der allgemeinen Güterklassifikation der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gehören, in Ausnahmetarifen unterbringen müssen, deren Schaffung eine Störung der Einheitlichkeit des Tariffsystems dieser Bahnen zur Folge hätte, von der es zumindest fraglich ist, ob nicht ihre Nachteile den Vorteil der Einheitlichkeit mit dem deutschen System überwiegen. Im allgemeinen gilt der Grundsatz, daß mit der Ausdehnung des Geltungsbereiches einheitlicher Tarife das Bedürfnis nach Schaffung von Ausnahmetarifen wächst, da das Hauptfordernis brauchbarer Tarife in ihrer Anpassungsfähigkeit an die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes liegt. Durch die zahlreichen Ausnahmetarife und Sonderbegünstigungen, die im Gefolge einer gewaltsamen Vereinheitlichung notwendigerweise auftreten müßten, wird aber noch mehr Verwirrung in das ohnedies nicht sehr klare und übersichtliche Tarifwesen hineingetragen und man muß sich insbesondere vor ungarischen Standpunkte die Frage vorlegen, ob denn die Rücksichtnahme auf die den deutschen Verhältnissen angepasste deutsche Klassifikation dieses Opfer rechtfertigt, zumal den Bedürfnissen des Verkehrs mit Deutschland durch Schaffung eines gemeinsamen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarifs Teil I—B in ausreichendem Maße Rechnung getragen wurde. Dazu tritt noch die weitere Erwägung, daß, gleichviel welcher Rahmen für direkte Tarife in Deutschland besteht, oder gefunden wird, Tarife in einheitlicher Währung kaum erstellt werden können, da die einschlägigen Verhältnisse zurzeit ein ernstes Hindernis hiefür bilden. Tatsächlich wird ja heute trotz des Bestandes direkter Tarife von diesem kein Gebrauch gemacht, die Sendungen werden vielmehr an der deutsch-österreichischen Grenze einer Umbehandlung unterzogen, die sich billiger stellt als die direkte Abfertigung. Solange also die Unbeständigkeit der Währung anhält, deren Dauer auch nicht annähernd bestimmt werden kann, gewährt die Einheitlichkeit der Güterklassifikation nicht einmal den Vorteil der tariftechnischen Vereinfachung.

17