

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

Von Ferdinand Jeller,

Direktorstellvertreter a. D. der königlich ungarischen Staatsbahnen.

Budapest, 11. August.\*)

Was die materielle Uebernahme sämtlicher Tarifgrundlagen des deutschen Tarifes auf das Gebiet der Mittelmächte betrifft, stehe ich unentwegt auf dem Standpunkte, daß mit der unveränderten Uebernahme all dieser Grundlagen Erschütterungen der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels und in erster Reihe der ungarischen Landwirtschaft verbunden wären, die sich mit dem Wunsche der wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten Staaten kaum rechtfertigen lassen.

Abgesehen von den bei der Bemessung einheitlicher Grundlagen aus der Verschiedenheit der Währung erwachsenden Schwierigkeiten muß vor allem betont werden, daß die Eigenart des ungarischen Verkehrs mit seiner bedeutenden Verfrachtung von Rohstoffen in westlicher Richtung in Verbindung mit der geographischen Lage des Landes die Unterstützung der Beförderung auf größere Entfernungen durch Staffeltarife erheischt. Namentlich sind es die Artikel: Getreide, Mehl, Holz, bei welchen ungestaffelte Tarife nicht allein den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen, sondern auch den finanziellen Interessen der ungarischen Eisenbahnen zuwiderlaufen würden, da nur die im Nahverkehr mögliche höhere Belastung des Güterverkehrs die tarifarisch günstigere Behandlung des Fernverkehrs gestattet.

Nun scheint ja Rant selbst diese Ansicht zu vertreten, denn er ergänzt den Gedanken der einfachen Uebernahme der deutschen Tarife im vorletzten Absatz seiner Ausführungen dahin, daß es wünschenswert wäre, neue Bündniseinheitsätze zu schaffen, die derart bemessen werden sollten, daß sie Erhöhungen nur für die tragfähigen, geringen bis mittleren Entfernungen bedeuten, für größere Entfernungen aber Ermäßigungen oder doch nur unwesentliche Erhöhungen bringen. — ein Gedanke, der doch nur im Wege von Staffeltarifen verwirklicht werden könnte. Auf dieser, im allgemeinen sehr sympathischen Grundlage, glaube ich, könnte Ungarn allerdings in Verhandlungen eintreten und auch die Erfüllung deutscher Wünsche in Hinsicht auf den Durchzugsverkehr nach den Balkanstaaten und dem Orient in wohlwollendster Erwägung stehen. Ungarn müßte aber in erster Reihe das Verlangen stellen, daß seinen Ausführartikeln: Getreide, Mehl, Holz billige, bis zur deutschen Bestimmungsstation reichende Staffeltarife zur Verfügung gestellt werden. Bei Getreide etwa mit dem mittleren Staffel des deutschen Getreideexporttarifes  $S - 3 = \text{Pf. } 1.43$  pro Tonnenkilometer als unterster Grenze.

Was würden aber die deutschen Agrarier dazu sagen. dieselben Agrarier, die gegen den am 1. September 1891 von den preussischen Staatsbahnen eingeführten Getreidestaffeltarif vom preussischen Osten nach Rheinland-Westfalen Sturm gelaufen sind und die Aufhebung dieses Tarifes im Jahre 1894 durch den deutschen Reichstag erzwungen haben, in dem sonst keine Mehrheit für den deutsch-russischen Handelsvertrag zu haben gewesen wäre.\*\*) Ein seltenes Beispiel, meint Rosenthal, von der Beeinflussung der partitular-preussischen Tarifpolitik durch den deutschen Reichstag.

Die Hoffnung, eine Verständigung auf dieser Grundlage herbeizuführen, ist nach meiner Ansicht so ziemlich aussichtslos und eben weil dem ungarischen Verkehr keine Zugeständnisse gemacht werden können und auch auf dem Gebiete der Zölle so ziemlich als ausgeschlossen erscheinen, ist es unbillig, von Ungarn zu verlangen, daß es unter Aufopferung seiner bisher befolgten und den wirtschaftlichen und finanziellen Interessen des Landes angepaßten Tarifpolitik das unter ganz anderen Verhältnissen zustande gekommene deutsche System übernehme. Das deutsche Tarifsystem — dies wird ohne weiteres zugegeben — ist in seinem allgemeinen, formalen Teil (Güterklassifikation) einfacher, als das in Oesterreich und Ungarn bestehende. Doch dieser Vorteil ist nur ein scheinbarer, dem der Nachteil der umfangreichen Ausnahmetarife anhaftet, die für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen allein in den Teilleften C 2, C 2a, C 2b und C 2c, 1265 Seiten umfassen.

Der Wert der materiellen Vereinheitlichung der Tarifgrundlagen würde überdies nach Rant davon abhängen, ob die Privatbahnen zum Anschluß an die Staatsbahnsätze zu bewegen wären, denn nur im Falle der wünschenswerten Durchrechnung der Staatsbahntarife auf sämtlichen größeren Privatbahnen könnte der mit der materiellen Uebernahme des deutschen Tarifes verbundene Vorteil gesichert werden.

Ungarn hat wohl verhältnismäßig wenig größere Privatbahnen, dafür aber ein ausgebreitetes Netz von Lokalbahnen, die eigentlich diesen Namen zu Unrecht führen, da sie große Verkehrsgebiete des Landes beherrschen und auch Durchgangsverkehr vermitteln. Diese Lokalbahnen mit einer Länge von rund 12.500 Kilometern, gegenüber nicht ganz 9000 Kilometern Staatsbahnen, sind in ihrem größten Teile wohl im Betriebe der Staatsbahnen, sind aber tarifarisch zumeist unabhängig und bewegen sich frei innerhalb der ihnen durch die Konzessionsurkunden gezogenen hohen Tarifgrenzen. Ihre Tarife sind meist wesentlich höher als die der Staatsbahnen und es gibt wohl kein Mittel, sie zum Anschluß an die materiellen Grundlagen des deutschen Tarifes zu bewegen, der unter allen Umständen eine auch für die be-

triebführenden Staatsbahnen unerwünschte Verminderung ihrer Einnahme zur Folge hätte. Die Lokalbahneinnahmen belaufen sich nach der Vereinsstatistik vom Jahre 1913 auf 6.16 Pfennig pro Tonnenkilometer gegenüber 3.91 Pfennig der Staatsbahnen. Sie sind also um mehr als 50 Prozent höher, als die der Staatsbahnen. Trotz ihrer Höhe aber kämpfen die Staatsbahnen, die ungefähr die Hälfte der Einnahmen dieser Bahnen für die Betriebsführung beziehen, mit einem Betriebsdefizit, das im Jahre 1913 26 Millionen Kronen betrug. Nach diesen Ausführungen besteht wohl kein Zweifel, daß die Rant'schen Voraussetzungen für die materielle Vereinheitlichung der Tarife bei einem großem Teil des ungarischen Verkehrsgebietes nicht zutreffen und das von ihm empfohlene System der Bündniseinheitsätze Einschränkungen erfahren müßte, die seinen Wert beträchtlich herabzumindern geeignet wären.

Die Uebernahme der deutschen Tarifgrundlagen erscheint demnach weder im wirtschaftlichen, noch im finanziellen Interesse Ungarns gelegen. Die Verwirklichung des Gedankens von Bündniseinheitsätzen etwa in der Form einer gegenseitigen Bindung der Tarife für gewisse Artikel und Verkehrsgebiete würde wesentlich von dem Inhalte dieser Bindungen und von den Zugeständnissen abhängen, die ungarischen Erzeugnissen im Austauschwege geboten werden könnten. Ein kaum zu beseitigendes Hindernis für die gegenseitige Verständigung auf dieser Grundlage liegt indessen in dem Erfordernis einer einheitlichen Richtung der Handelspolitik, die den Einfluß der Eisenbahntarife und der Zölle erheischt und Störungen der Zollwirkung durch Eisenbahntarife ausschließt.

Die vorstehenden Ausführungen zusammenfassend, möchte ich meiner Meinung dahin Ausdruck geben, daß eine materielle Vereinheitlichung der Gütertarife, die doch in erster Reihe den wirtschaftlichen Bedürfnissen des eigenen Landes zu dienen haben, mit Rücksicht auf zahlreiche gegenwärtige Interessen kaum zu überwindenden Hindernissen begegnen würde.

Eine Annäherung der Tarifsysteme des Deutschen Reiches, Oesterreichs und Ungarns in formaler Hinsicht erscheint mir mit der Einschränkung wünschenswert und zweckmäßig, daß sie sich vorerst nur auf Eisgut, Stückgut und die allgemeinen Wagenladungsklassen erstreckt und daß im übrigen auf den möglichsten Einfluß des tariflichen Teiles der Tarife Bedacht genommen werde.

Die weitere Frage der Herstellung einer formalen Uebereinstimmung in allen Wagenladungsklassen, namentlich der Fortfall der österreichisch-ungarischen Spezialtarife 1, 2 und 3 wäre mit Rücksicht auf die hieraus sich ergebenden materiellen Folgen nur im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie und nach vorheriger Sicherstellung gegen Benachteiligung der wirtschaftlichen Interessen Ungarns zu lösen.

\* Siehe Morgenblatt des „Pester Lloyd“ vom 11. August.

\*\* Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz, von Dr. Curt-Arnold Rosenthal.