

## Volkswirtschaft.

## Valutastand und internationale Eisenbahntarife.

Von Dr. Eugen Rapoch,  
königlicher Zentralbezirksrichter,  
Budapest, 3. Oktober.

Das bereits seit Kriegsbeginn beobachtete Sinken unserer Valuta hat trotz seiner bloß vorübergehenden Bedeutung in jenen Geschäftszweigen, welche auf das Rechnen mit fremden Währungen angewiesen sind, gewisse Hemmungen und Verschiebungen mit sich gebracht. So ist die anormale Gestaltung des Kronenkurses auch auf das internationale Eisenbahnfrachtgeschäft nicht ohne Einfluß geblieben. Im internationalen Güterverkehr gelangen nämlich vielfach Tarife zur Anwendung, deren Frachtsätze durchweg in der Währung des betreffenden fremden Vertragsstaates festgesetzt sind, sogenannte direkte Tarife. Der ungewöhnlich hohe Mark- und Francskurs hat nun ein begreifliches Streben der zum Begleiche der Fracht verpflichteten ungarischen Empfänger nach möglichster Ausschaltung dieser Tarife ausgelöst. Aus diesem Streben ist die Frage erwachsen, welche zum springenden Punkt vieler angestrebten Prozesse wurde: in welchem Maße die Bahn diesem Interesse der Empfänger Rechnung zu tragen hat, namentlich ob sie bei Konkurrenz des direkten Tarifs mit den einschlägigen, in den heimischen Währungen ausgedrückten Lokaltarifen (dem sogenannten gebrochenen Tarif) diese letztere auch ohne geäußerten Wunsch des Absenders anzuwenden hat.

Die Bejahung dieser Frage würde eine Abkehr von der im zwischenstaatlichen Transportverkehr herrschenden Übung bedeuten, laut deren im Konkurrenzfalle gerade die direkten Tarife den gebrochenen vorgezogen werden. Diese Praxis entspricht in normalen Zeiten auch den Interessen der Parteien in jeder Hinsicht. Der direkte Tarif, bei welchem der Betrag der auf den ganzen Transportweg entfallenden Fracht auf Grund eines einheitlichen, von der Versandstation bis zur Empfangsstation festgesetzten Frachtsatzes ermittelt wird, ermöglicht die unmittelbare und durchlaufende Abfertigung der Ware, was naturgemäß die Vereinfachung und die Beschleunigung sowohl der bahnsseitigen Manipulation, als auch in vielen Fällen der Beförderung selbst zur Folge hat. Bei Anwendung einer sogenannten gebrochenen Frachtberechnung wird hingegen kein einheitlicher Frachtsatz, sondern die Kombination verschiedener Lokaltarife herangezogen. Die beispielsweise aus Preußen nach Oesterreich abgehende Ware wird in der Versandstation nicht durchlaufend, sondern auf Grund des einschlägigen preussischen Lokaltarifs bloß bis zur Landesgrenze abgefertigt, wo sodann, nunmehr auf Grund des entsprechenden österreichischen Lokaltarifs, eine neue Einschreibung (Umfartierung) und die Weiterbeförderung bis zur Empfangsstation erfolgt. Diese Gegenüberstellung der beiden Abfertigungsarten macht das Bestreben der Bahnverwaltungen, für möglichst viele Güter und in möglichst vielen Relationen direkte Tarife zu erstellen, leicht erklärlich, und sie läßt auch die Übung, diese Tarife den kombinierten vorzuziehen, gerechtfertigt erscheinen. Insbesondere wenn berücksichtigt wird, daß die direkten Tarife nicht selten auch den weiteren Vorteil der größeren Billigkeit aufweisen, da der exportierende Staat in manchen Fällen bei Vereinbarung des direkten Frachtsatzes den zugrunde gelegten einschlägigen Lokalfachtsatz gekürzt einstellt, um den Export der durch den direkten Tarif begünstigten Güter auch in dieser Weise zu fördern. Der Umstand, daß die Frachtsätze unserer direkten Tarife in den entsprechenden fremden Währungen (Mark oder Franc) ausgedrückt sind, ändert in Friedenszeiten an dieser Sachlage gar nichts, erfolgte doch bei Einhebung der Fracht die Umrechnung auf Grund eines festen Kurses, der höchstens unbedeutenden Schwankungen unterworfen war. Nur durch den derzeitigen Tiefstand unserer Valuta hat sich dieser Sachverhalt derart verschoben, daß nunmehr die Anwendung des direkten Frachtsatzes unseren Empfängern teurer zu stehen kommt, als die gebrochene Frachtberechnung, bei welcher selbstredend nur die auf den ausländischen Transportweg entfallende Fracht in fremder Währung ausgedrückt und in Anpassung an den jeweiligen Tageskurs in die Kronenwährung umgerechnet wird. Das Interesse, welches die beteiligten kaufmännischen Kreise der Entscheidung der oben bezeichneten Frage entgegenbringen, ist also durchweg begründet; dies um so mehr, als die Eisenbahn an der bisherigen Übung auch heute noch festhält und mangels entgegengesetzter Weisung des Absenders bei Konkurrenz eines direkten und gebrochenen Tarifs auf demselben Transportwege den ersten wählt. Die in bezug auf diesen Konkurrenzfall aufgestellte Frage mündet nun in ihrer prinzipiellen Bedeutung in das umfassendere eisenbahnrechtliche Problem, welcher Tarif im internationalen Güterverkehr bei Abfertigung eines Gutes anzuwenden sei, wenn auf demselben Transportwege mehrere zur Auswahl stehen.

In den zahlreichen Prozessen, welche von den Frachtempfängern auf Rückzahlung der sich als Folge der Anwendung eines direkten Tarifes ergebenden Mehrfracht angestrengt wurden, haben sich die Kläger auf den Standpunkt gestellt, die Bahn habe bei der Konkurrenz mehrerer Tarife den billigsten, in unserem Falle also den derzeit billigeren gebrochenen Tarif anzuwenden. Es wäre gegen diese Auffassung nichts einzuwenden, wenn das für den zwischenstaatlichen Transportverkehr maßgebende Berner Übereinkommen (B. Ü.) diesbezüglich dem inländischen Betriebsreglement (B. R.) entsprechende Bestimmungen enthalten würde. Das B. R. verfügt ausdrücklich, daß bei Abfertigung gewöhnlicher Frachtgüter der billigste Tarif anzuwenden (§ 67, Absatz 3) und die mit Außerachtlassung dieser Vorschrift