

Der Einfluss der Trennung von Oesterreich auf das Eisenbahnwesen und speziell auf die Tarifverhältnisse.

Von Hofrat Koloman v. Szabó,
Staatsbahndirektor a. D.

Budapest, 31. Oktober.

Die ungarische Regierung übt das Hoheitsrecht über das Tarifwesen der ungarischen Bahnen auch gegenwärtig schon unbeschränkt aus. Im Verkehr mit Oesterreich war der Eisenbahnverkehr durch das österreichisch-ungarische Betriebsreglement, im Verkehr mit dem übrigen Auslande durch das internationale Uebereinkommen vereinbarungsgemäß geregelt.

An diesen Verhältnissen wird die vollständige Trennung Ungarns von Oesterreich nicht viel ändern, denn ob anstatt des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements das internationale oder ein anderes, erst zu vereinbarendes Abkommen Anwendung finden wird, ist nicht von einschneidender Bedeutung; daran würde selbst der Umstand nichts ändern, wenn Ungarn eine andere Warenklassifikation einführt als die gegenwärtige mit Oesterreich gemeinschaftliche Klassifikation; das ist eine reine Frage der Möglichkeit, die nur auf dem Wege von Verhandlungen und Vereinbarungen zu regeln wäre.

Selbst wenn Oesterreich in drei selbständige Staaten zerfallen würde und mit allen drei Staaten Vereinbarungen getroffen werden müssen, ist es nicht ein ausschließliches Interesse Ungarns, daß der Eisenbahnverkehr mit allen Nachbarstaaten auf einer rechtskräftigen Basis sich abwicke, sondern das gleiche Interesse haben auch die anderen Staaten; denn unter den jetzigen Verhältnissen gibt es keinen Staat, der für sich allein ein abgeschlossenes Verkehrsgebiet bilden könnte.

Das in den gegenwärtigen Handelsverträgen mit Deutschland festgelegte Prinzip, demzufolge der eine Vertragsstaat die Güter des anderen Vertragsstaates auf seinen Eisenbahnen nicht ungünstiger behandeln darf als die Güter des eigenen Staates, muß in die neuen Vereinbarungen mit Oesterreich und allen anschließenden Staaten übernommen und loyal durchgeführt werden. Es bedingt dies wohl eine gewisse Einschränkung des Tarifhoheitsrechtes, allein diese Beschränkung ist keine einseitige, und nur die Konsequenz einer Vereinbarung, die allen Beteiligten gleiche Pflichten auferlegt und gleiche Rechte sichert.

Ob bei strikter Einhaltung dieses Prinzips der ungarische Staat in der Lage sein wird, seine bisherige Industrieförderungspolitik durch Tarifbegünstigungen fortzusetzen, ist kaum anzunehmen. Wenn jedoch Ungarn ein eigenes Zollgebiet bilden wird, und dahin muß es nunmehr wohl kommen, dann sind Industrie und Landwirtschaft nur durch eine entsprechende Zollpolitik, nicht aber durch separate tarifarische Zugeständnisse zu schützen.

Eine bei der Trennung von Oesterreich schwierig zu lösende Angelegenheit bildet die Frage der zwei heute noch bestehenden gemeinsamen, d. i. teils auf ungarischem, teils auf österreichischem Gebiete liegenden und je einer Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien der Südbahn und der Kassa-Oberberger Bahn. Für die Südbahn könnte auch ohne Verstaatlichung das Beispiel der seinerzeitigen Trennung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in eine ungarische Direktion mit einem ungarischen Verwaltungsrate und in eine österreichische Direktion mit einem österreichischen Verwaltungsrate angewendet werden unter der Voraussetzung, daß die in Oesterreich liegenden Linien künftig nur einem Staatsgebiete angehören werden. Aber selbst die Verstaatlichung ist nicht von so weittragender Bedeutung, wie vielfach angenommen wird. Im Verkehr mit Triume ist die Tarifpolitik der ungarischen Staatsbahnen maßgebend, im Verkehr mit Triest jene der österreichischen Staatsbahnen. Im Verkehr zwischen den ungarischen und den österreichischen Linien kann das Tarifwesen vereinbarungsgemäß so geregelt werden, wie dies vorher bereits angegeben wurde, nämlich daß der eine Staat die Güter des anderen Staates nicht ungünstiger behandeln darf als jene des eigenen Staatsgebietes.

Diese Ausführungen haben zur Voraussetzung, daß die Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen auch auf dem kroatischen Territorium von allen politischen Konstellationen unberührt bleiben. Im Gegenfalle müßten besondere Vereinbarungen für den Durchzugsverkehr mit Triume getroffen werden, die Ungarn eine selbständige Tarifpolitik im Verkehr mit Triume sichern.

Die Kassa-Oberberger Bahn besitzt auf österreichischem Gebiete nur 65 Kilometer, für die eine eigene Direktion und ein eigener Verwaltungsrat zu errichten eine zu kostspielige Sache wäre. Auch hat die Durchrechnung eines einheitlichen Tarifbahrenes bis Oberberg für Ungarn eine große Bedeutung, weshalb die Verstaatlichung dieser Bahn nur dann in Angriff zu nehmen, beziehungsweise von Seiten Ungarns zugestehen wäre, wenn Vereinbarungen über die anzuwendenden Tarife im Verkehr mit dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Kohlengebiete sowie für den Transitverkehr mit Deutschland zu erzielen sind.

Es ist keine leichte Arbeit für die Leitung der ungarischen Staatsbahnen, den geänderten Verhältnissen gemäß, also mit mehreren österreichischen Staatsgebilden, mit dem selbständigen Polen, mit Rumänien und Serbien zu entsprechenden Vereinbarungen zu gelangen; aber solche Vereinbarungen müssen getroffen werden und es ist die Hauptaufgabe der ungarischen Staatsbahnen, solche Vereinbarungen unter möglichster Berücksichtigung der ungarischen Interessen zu erzielen. Auch bisher waren die Verhandlungen mit Oesterreich nicht leicht; sie werden sich auch in der Zukunft nicht leichter gestalten.

90