

## Die Zentralisierung des Warenverkehrs mit dem Auslande.

Von Dr. Artur Székely,

Fachreferent für Außenhandel bei der Budapester Handels- und Gewerbestammer.

Budapest, 29. November.

Durch eine am 24. d. M. erschienene Regierungsverordnung wird verfügt, daß Zivilgüter nach Bulgarien, Makedonien oder der Türkei nur mit zu diesem Zweck bestimmten besonderen Zügen befördert werden dürfen und die Güteraufnahme für diese Züge nur durch Vermittlung des Ungarischen Verkehrsbureaus erfolgen kann. Die neue Verordnung wurde durch die Erfahrungen motiviert, die man seinerzeit mit der Zentralisierung des Warenverkehrs mit Rumänien gemacht hat. Durch die Zentralisierung des Warenverkehrs der Centralmächte mit Rumänien, der von seiten der Monarchie den österreichischen und ungarischen Warenverkehrsbureaus, in Deutschland aber der Central-Einkaufsgesellschaft übertragen wurde, ist es überflüssig geworden, die einzelnen Ausfuhrbewilligungen von und nach Rumänien an Kompensationen zu binden. Mit einem Male wurden die früheren langwierigen Verhandlungen überflüssig, es wurde auf beiden Seiten die Erledigung der Ausfuhrgesuche erleichtert und beschleunigt, dem Handel mit Exportbewilligungen, der Preissteigerung der als Kompensation gewünschten und gesuchten Artikel, sowie den illegalen Geldgeschenken für Ausfuhrbewilligungen in Rumänien der Boden entzogen. Der Ausbruch des Krieges mit Rumänien hat natürlich dem sich schon ganz ansehnlich entwickelnden Verkehr mit Rumänien ein jähes Ende bereitet.

Ein großer Teil der Motive, die die Zentralisierung des Warenverkehrs mit Rumänien als notwendig erscheinen ließen, besteht, Deutschland ausgenommen, auch hinsichtlich des sonstigen Auslandes aufrecht, abgesehen natürlich von jenen Motiven, die in der Korruptheit der rumänischen Verwaltung wurzeln, denn einem solchen Grade von Korruption begegnen wir in keinem einzigen anderen Staate. Mit Deutschland entwickelte sich während des Krieges naturgemäß ein noch viel innigeres Verkehrsverhältnis als es bereits in Friedenszeiten bestand, und dieses Verhältnis wird durch zahlreiche Vereinbarungen und verschiedene Behörden, insbesondere im Wege der ständigen Mitwirkung des k. u. k. Kriegsministeriums geregelt. Für irgendwelche neue Verfügungen liegt keine Veranlassung vor. Sinegen haben die Regierungen sowohl im Deutschen Reich als auch in Oesterreich und in Ungarn eingesehen, daß uns im Verkehr mit Bulgarien und der Türkei, sobald ein solcher angesichts der Kriegslage möglich sein wird, dieselben Gefahren drohen, die vor der Zentralisierung des Verkehrs mit Rumänien obwalteten. Der ungarische Handelsminister wies denn auch schon Ende August das Ungarische Warenverkehrsbureau an, für den Marika- und Osmanverkehr die nötigen Vorbereitungen zu treffen. In Befolgung dieser Verordnung traf das Bureau tatsächlich bereits seine Vorbereitungen für die Aufnahme des Warenverkehrs mit Bulgarien und der Türkei. Ueber die in Sophia und Konstantinopel nach dieser Richtung getroffenen Vorkehrungen informiert ausführlich ein Sophioter Bericht im Morgenblatte des Pester Lloyd vom 17. Oktober d. J. Die Verordnung vom 24. d. gibt nun dem Osman- und Marikaverkehr die erforderliche rechtliche Grundlage. Ueber die Exportmöglichkeiten selbst orientieren die in der heutigen Nummer des Pester Lloyd veröffentlichten Entscheidungen des bulgarischen Zentralkomitees für Wirtschaftspflege über die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn und Deutschland.

In Bulgarien und in der Türkei geschieht der Einkauf aller für den Militärbedarf bestimmten und in einem deutsch-österreichisch-ungarischen Uebereinkommen für diesen Zweck requirierten Waren durch die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Einkaufsvereinigung (kürzer: Döbung), der Transport bis an die ungarische Grenze aber erfolgt im Wege der Expeditionsabteilung der Central-Einkaufsgesellschaft (ZEG). In die Konvention nicht einbezogene Waren, deren Einkauf nicht durch die Döbung, sondern durch Privatpersonen erfolgt, können erst nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten (Schiff- und Waggonbeschaffung, Einholung von Ausfuhrbewilligungen usw.) auf unser Gebiet gelangen. Es erscheint somit durchaus angezeigt, daß behufs Erleichterung der Beschaffung und Beförderung dieser wichtigen Artikel gleichfalls ein halbamtliches Organ zur Mitwirkung herangezogen werde. Die Zentralisierung des Verkehrs mit Bulgarien und der Türkei wird nicht nur die Erteilung der Ausfuhrbewilligungen beschleunigen, unberufene Vermittler ausschließen und den Transport rascher gestalten, es ist dies überhaupt das einzige Mittel, unsere entsprechende Beteiligung an den Rohmaterialschätzen Bulgariens und der Türkei sicherzustellen, und es wird sich auf diese Weise auch durch Anrechnung ermäßigter Frachttaxe die Beschaffung der aus diesen Ländern importierten Güter in erheblichem Maße billiger gestalten, als es bisher der Fall war. Die Zentralisierung des Warenverkehrs ist aber auch aus dem Grunde dringend geboten, weil wir hiedurch unsere durch die Kriegsereignisse ohnehin beeinträchtigten Ausfuhrmöglichkeiten nach Bulgarien und nach der Türkei im vollsten Umfange auszunützen und uns diese Märkte auch für die Zeit nach dem Kriege sicherzustellen vermögen.

An maßgebenden Stellen beschäftigt man sich mit dem Gedanken, auch den Verkehr mit westlichen Ländern, mit der Schweiz, den Niederlanden und Dänemark, in der gleichen Weise zu zentralisieren, wodurch eine entschieden günstige Beeinflussung der Preisgestaltung der einzuführenden Waren und eine Beschleunigung der Beschaffung von Ausfuhrbewilligungen wie der Transporte

überhaupt zu erzielen wäre. Die Unterbindung des freien Handels durch die Zentralisierung eines Teiles des Warenverkehrs kann niemand als ein besonders sympathischer und für die Dauer wünschenswerter Zustand erscheinen. Die außerordentlichen Verhältnisse der Kriegszeit machen aber nebst anderen Einigungsmaßnahmen eine Einschränkung des freien Handels auch nach dieser Richtung zur Notwendigkeit, weil auf diese Weise die Abwicklung der Ein- und Ausfuhr unter weitaus geringeren Hemmungen und viel erfolgreicher gewährleistet erscheint, als im Wege des freien Handels. Und da der größte Teil der Transportmittel für militärische Zwecke in Anspruch genommen ist, muß im Interesse der systematischen und gerechten Verteilung des für den Zivilverkehr reigeblichen kleineren Teiles Vorsorge getroffen werden. Ein zentralisierter Warenverkehr ist noch immer besser als kein Warenverkehr, wie dies seit dem Ausbruch des rumänischen Krieges mit Bulgarien und der Türkei der Fall war, welchem Zustande die Aufnahme des Osman- und Marikaverkehrs ein Ende bereiten wird. Sowie aber der Krieg ein Ende findet und die außerordentlichen Verhältnisse dieser und der dem Krieg unmittelbar folgenden Zeiten vorüber sind, kann und soll der zünftig freie Handel wieder in seine vollen Rechte treten.