



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Ulrich: Die deutsch-österreichischen Eisenbahntarife.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

maßgebenden Factoren unmöglich, es würde vielfach an den Mitteln zum Engagement der nöthigen Lehrkräfte fehlen. Warum wir aber nicht wenigstens ein paar solche Schulen haben, ist in der That nicht einzusehen. Ein Hauptgrund liegt vielleicht in der großen Altersverschiedenheit derer, die sich der Musik widmen, allein diese würde zum guten Theile verschwinden, wenn solche Anstalten existirten, auf welche die Eltern ihre Kinder schicken könnten, ohne die Befürchtung, daß ihre allgemeine Ausbildung völlig ins Stocken gerieth. Kleinere Institute würden als Vorschulen, besonders reich dotirte als Hochschulen der Musik auftreten können. Die Prüfungen einer solchen Anstalt dürften dann aber nicht wie heute Paradevorführungen zu Reclamezwecken sein, bei denen es vorkommt, daß — wie es z. B. an dem öfter erwähnten Musterinstitute Jahre lang und noch im vorigen Jahre geschehen ist — ein „Clavierpädagog“ der Anstalt selbst (!) unter irreführender Chiffre lobhübelnde Recensionen über die Schüler der Anstalt und natürlich vor allem über seine eigenen Schüler in die Tagesblätter schreibt, sondern diese Prüfungen müßten die Leistungsfähigkeit jedes Schülers bloßstellen. Referate über Schülerleistungen in der Presse müßten, als grober Unfug, durchaus verboten und verhindert werden. Das bestandene Abiturientenexamen aber würde einen erheblichen Fonds musikalischen Könnens und Wissens und zugleich eine achtungsgebietende allgemeine Bildung bedeuten.

Werden wir je solche musikalische Fachschulen haben? Vielleicht im nächsten Jahrhundert. Im laufenden sind wir zu verwöhnt durch die musikalische Schnellpresse. Steckt man heute auf der einen Seite einen Bauerjungen mit geraden Fingern und gesunden Ohren hinein, so muß ja übers Jahr auf der anderen der fertige Componist oder Virtuose herauskommen.



Die deutsch-österreichischen Eisenbahntarife.

Als im Herbst vorigen Jahres die Abmachungen des deutsch-österreichischen Bündnisses bekannt wurden, war es besonders eine, welche die Aufmerksamkeit der beiden theilhaftigen Völker auf sich zog: die, daß die verbündeten Staaten auch in wirthschaftlicher Beziehung eine Allianz eingehen und in den Zoll- und Eisenbahn-Tarifen sich gegenseitig die weitestgehenden Begünstigungen gewähren wollten. Mit Recht wurde dieser die Wirthschaftspolitik betreffenden Vereinbarung keine geringere Wichtigkeit als dem politischen Bündniß beigemessen. Ueberwiegt für den Augenblick auch die Wichtigkeit des letzteren, so ist doch das wirthschafts-politische Bündniß für die Zukunft und gerade für die dauernde Sicherung der politischen Allianz von höchster Bedeutung. Rein politische Bündnisse können wechseln mit dem politischen System, welches sie geschaffen hat, oder mit den maßgebenden Personen, welche die Träger derselben sind;

dauerhaft werden sie dann, wenn durch ein weitgehendes wirthschafts-politisches Bündniß die materiellen Interessen der verbündeten Nationen so eng verflochten sind, daß kein Staatsmann an eine Zerreißung dieser gemeinsamen Beziehungen denken kann.

Umsomehr ist es zu bedauern, daß von den hochfliegenden Hoffnungen auf wirthschaftlichem Gebiete, welche sich an die in Rede stehenden Abmachungen knüpften, bis jetzt wenig oder nichts in Erfüllung gegangen ist, und es kann nicht geleugnet werden, daß in der öffentlichen Meinung hieraus eine gewisse Mißstimmung entstanden ist, welche geeignet scheint, den Werth des abgeschlossenen Bündnisses in den Augen der betheiligten Nationen herabzusetzen, und von den Gegnern des Bündnisses gern zu Angriffen auf dasselbe benutzt wird.

Ein deutsch-österreichischer Handels-Vertrag ist noch nicht zu Stande gekommen, und die Verhandlungen darüber können nach Lage der Sache nicht wohl zu einem befriedigenden Ergebniß führen, weil man auf beiden Seiten durch die, andern Staaten zugesicherten Rechte der Meistbegünstigten verhindert ist, sich erhebliche Zugeständnisse zu machen.

Anderz liegt die Sache betreffs der Eisenbahntarife. Ist auch zur Zeit hier noch wenig erreicht, so liegt doch die Möglichkeit vor, eine gegenseitige Begünstigung der österreichisch-ungarischen und deutschen Producte durch dieselben eintreten zu lassen, weil hier keine Meistbegünstigungs-Verträge entgegenstehen. Eine Einigung in dieser Richtung wäre unzweifelhaft von hoher Wichtigkeit für die wirthschaftlichen Interessen der beiden Staaten und könnte bis zu einem gewissen Grade einen Zollvertrag ersetzen. Es lohnt deshalb wohl der Mühe, zu untersuchen, ob und wie ein derartiger Eisenbahntarif-Vertrag zu Stande kommen könnte.

Zur Zeit sind die Tarifverhältnisse der deutschen Bahnen mit den österreichisch-ungarischen Bahnen nicht sehr befriedigend. Zwar ist nach langen Verhandlungen ein gemeinsames Tariffschema vereinbart, aber es ist complicirt und trotzdem nicht ganz vollständig, und die Neubildung der Tarife nach diesem Schema hat zwar Fortschritte gemacht, ist aber auch noch keineswegs beendet. Die österreichisch-ungarischen Bahnen beklagen sich wegen Aufhebung früher gewährter Ausnahmetarife in den deutsch-österreichischen Verkehren, bez. über geringes Entgegenkommen der deutschen Verwaltungen bei der Neubildung der Tarife, und diese Klagen werden von der österreichisch-ungarischen Presse lebhaft unterstützt. Die Debatte über die Arlbergbahn hat Gelegenheit gegeben, dieselben auch im Parlament zur Sprache zu bringen. Wichtig ist hieran, daß eine gewisse Zahl von Ausnahmetarifen in den deutsch-österreichischen directen und Transit-Verkehren von den deutschen Bahnen gekündigt worden sind. Es war dies jedoch keine nur gegen Oesterreich-Ungarn gerichtete Maßregel, sondern hing mit der Umrechnung der Tarife nach dem neuen deutschen Reformschema zusammen und hat ebenso die übrigen Nachbarstaaten Deutschlands, bez. die übrigen internationalen Eisenbahntarife mit Deutschland betroffen. Selbstverständlich sind auch bei der Umrechnung der internationalen Tarife wieder Ausnahmesätze von den deutschen Bahnen da gewährt worden, wo dieselben nach Lage der Sache eine Berechtigung hatten, verweigert aber dann, wenn durch dieselben eine Begünstigung der ausländischen Production gegenüber der inländischen herbeigeführt worden wäre. So ist auch im Verkehr mit den österreichisch-ungarischen Bahnen verfahren worden. Da diese aber früher eine große Zahl von Ausnahmetarifen der letzteren Art im Verkehr mit Deutschland

und darüber hinaus genossen, so hat deren Aufhebung natürlich unsere Nachbarn an der Donau höchst schmerzlich berührt.

Deshalb kann man aber diese Klagen noch nicht als begründet anerkennen. Man kann dies umsoweniger, als Begünstigungen für deutsche Producte auf den österreichisch-ungarischen Bahnen nicht oder nur in geringem Maße existiren und die normalen Tarife der letzteren viel höher sind, als die der deutschen Bahnen, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich werden wird. Es berechnen für die Tonne und den Kilometer in Markpfennigen:

Oesterreichisch-deutsches Tariffschema:	Preußische Staatsbahnen:	Baiern:	Südwestdeutscher Verband (Baden, Elßß-Lothringen, Hess. Ludwigsbahn zc.) je nach der Entfernung:	Elisabeth-Bahn:	Oesterreich. Staats-Bahn:	Ungarische Staats-Bahn
Eisgut	22	23	20—23	34	38	36
Stückgut I	11	11,5	10—11,5	12,3	12	11,2
Stückgut II	11	11,5	10—11,5	8,6	8,3	9
Wagenlad. Klassen						
A 1	6,7	6,8	6,6—7,1	6,2	6,7	5,9
B	6	6	5—5,5	6,2	6,9	5,9
C 1	6,7	6,8	6,6—7,1	8,6	7,5	9
C 2	6	6	5—5,5	8,6	7	9
A 2	5	5,5	5—5,5	6,2	6,9	5,9
Specialtarife						
I	4,5	4,5	4—4,5	6,2	6,9	5,9
II	3,5	3,4	3—3,5	4,9	6,3	5
III	2,6 für die ersten 100 Kilometer, 2,2 über 100 Kilometer	2,7	2,3—2,7	2,9	4,5	3,3

Ein Blick auf diese Tabelle genügt, um zu zeigen, wie viel höhere Einheitsätze die österreichisch-ungarischen Bahnen haben, als die deutschen, zumal in den Specialtarifen, in welche fast alle wichtigeren und Massengüter, z. B. Getreide, Mühlenfabrikate, Holz, Eisen und Eisenfabrikate, Glas, Wolle, Baumwolle, Zucker, Salz, Steine, Kohlen zc. eingereiht sind. Hiernach genießen die österreichischen Producte, welche nach Deutschland importirt werden, im Allgemeinen auf den deutschen Bahnen weit niedrigere Frachten, als auf den österreichisch-ungarischen, während umgekehrt die in Oesterreich-Ungarn importirten deutschen Producte auf den dortigen Bahnen weit höhere Frachten zahlen müssen, als in Deutschland. Abgesehen von den Ausnahmetarifen also, die, wie oben bereits angedeutet, größtentheils zu Gunsten des Imports oder Transits österreichisch-ungarischer Producte ermäßigte Sätze enthalten, erscheint auch im allgemeinen Tarif der Import von Oesterreich-Ungarn gegenüber dem deutschen Export begünstigt. Die Klagen der österreichisch-ungarischen Bahnen und Interessenten über die deutschen Eisenbahntarife sind deshalb nicht begründet, und wenn dieselben weitere Tarifiermäßigungen wünschen, so kann von ihnen mit Recht verlangt werden, daß sie zunächst ihre Tarife auf das Niveau der deutschen

Eisenbahntarife ermäßigen und den deutschen Producten Begünstigungen gewähren, wie sie dieselben für österreichisch-ungarische Producte verlangen.

Dies führt uns zum Ausgangspunkte unserer Darlegung zurück. Es war nicht der Zweck derselben, nachzuweisen, daß die Klagen der österreichisch-ungarischen Bahnen unberechtigt seien, um deren Forderungen ablehnen zu können; im Gegentheil, wir möchten ein möglichstes Entgegenkommen gegen dieselben befürworten. Der Zweck dieser Darlegung war nur, den Sachverhalt aufzuklären, um eine Grundlage zu gewinnen, auf der man einen billigen Ausgleich zwischen den österreichisch-ungarischen Forderungen und den berechtigten deutschen Interessen finden kann. Dieser Ausgleich dürfte durch die Ausföhrung der im Eingange erwähnten Bestimmung des deutsch-österreichischen Bündnißvertrags unschwer herbeizuföhren sein, indem durch einen Eisenbahntarif-Vertrag möglichst weitgehende Begünstigungen bezüglich der Tarification der für die Ausfuhr wichtigen Artikel der beiden Reiche festgesetzt würden. Es wäre dazu zunächst nöthig, daß die beiderseitigen Regierungen durch sachverständige Delegirte allgemein feststellen ließen, für welche Artikel und in welchem Umfange Ermäßigungen der Eisenbahntarife im Interesse des beiderseitigen Exports liegen. Dabei würde den Forderungen Oesterreich-Ungarns im weitesten Maße Rechnung getragen werden und durch Gewährung gegenseitiger Begünstigungen in wirthschaftlicher Beziehung ähnliche, wenn auch nicht so weitgehende Wirkungen herbeigeföhrt werden können, wie durch den Abschluß eines günstigen Handelsvertrags. Die Bahnen würden eine solche Vereinbarung gewiß mit Freuden begrüßen, da sie durch den vermehrten Güter-Austausch einen reichlichen Ersatz für die Herabsetzung der Tarife finden würden.

Da ferner Oesterreich-Ungarn wesentlich Rohproducte exportirt, Deutschland Fabrikate und es jedenfalls selten vorkommen wird, daß beide Staaten Interesse am Export desselben Artikels nehmen, so stände nichts im Wege, die einzuföhrenden ermäßigten Ausnahmetarife nur in einer Richtung und nur für die mit Ursprungs-Attest aufgelieferten Sendungen für gültig zu erklären. Hierdurch würde verhindert werden, daß die Nachbarn der beiden contrahirenden Reiche durch Umexpedition auf Grund der ermäßigten Ausnahmesätze deren Vortheile auch für sich nutzbar machten, während andererseits nichts entgegenstände, diese Tarife auch für den Transit über Deutschland bez. Oesterreich-Ungarn hinaus zu benutzen. Eine Begünstigung dieses Transits liegt gleichfalls im hohen Interesse der beiden Staaten, indem Oesterreich-Ungarn auf diese Weise für seine Rohproducte in West-Europa, Deutschland für seine Fabrikate im Orient einen leichteren Absatz finden könnte. Die Schwierigkeiten endlich, welche an den Grenzen der beiden Staaten durch die Rückwirkung der ermäßigten Ausnahmetarife auf die internen Tarife geschaffen würden, könnten ebenso ausgeglichen werden, wie dies schon jetzt in vielen Fällen geschieht.

Würden ferner die beiden Staaten sich noch über ein nicht zu complicirtes gemeinsames Tariffschema und eine gemeinsame Classification einigen, welche auch für den localen Verkehr der beiden Reiche einzuföhren und nur im Wege des Vertrags abzuändern wären, so würde hierdurch gewiß ein wichtiges Glied eines wirthschafts-politischen Bündnisses geschaffen werden und die günstigen Folgen für die Volkswirthschaft beider Reiche nicht ausbleiben.

Strasßburg i. E.

Ulrich,
Eisenbahndirector.