

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Österreichs Stellung im Europatransit

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1949) : Österreichs Stellung im Europatransit, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 1, pp. 31-36

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130852>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

AUSBLICK

Die Sowjetische Militärverwaltung und die deutschen Außenhandels-Dienststellen bemühen sich, den oben nur kurz skizzierten Wust von Bestimmungen zu erleichtern und zu lockern und den Außenhandel, vor allem die Ausfuhr, der Ostzone auch sonst nach bester Möglichkeit zu fördern. Exportaufträge sollen nach einem Beschluß des Sekretariats der Deutschen Wirtschaftskommission im Produktionsprozeß, in der Rohstoffversorgung und im Transport den Vorrang vor anderen Aufträgen haben. Erleichterungen und Verbesserungen wurden

auch in der Preisfestsetzung und in der Finanzierung beschlossen. Exportproduzenten sollen Krediterleichterungen, Steuerbegünstigungen und Prämien erhalten. Außerdem hat die Sowjetunion in Aussicht gestellt, der Ostzone die für die Durchführung von Exportaufträgen erforderlichen Rohstoffe, vor allem Stahl und Eisen, die früher aus Westdeutschland bezogen wurden, zu liefern. Auch aus eigener Kraft hat die Ostzone schon mancherlei Wege gesucht und gefunden, die infolge der Trennung zwischen West- und Ostdeutschland fehlenden Rohstoffe und Halbfabrikate zu ersetzen.

Österreichs Stellung im Europatransit

Dr. Kurt Wessely, Linz a. D.

Als Binnenland und infolge des Mangels an wichtigen Grundstoffen, vor allem an Kohle, ist Österreich gezwungen, seine Ausfuhr zu steigern. Die Ausfuhrsteigerung kann jedoch trotz des Aufschwungs im letzten Jahr das Defizit seiner Handelsbilanz (1948: 618 $\frac{1}{2}$ Mill. S ohne Marshallhilfe-Import) weder mengen- noch wertmäßig beseitigen. (Einfuhr auf der Bundesbahn im Monatsdurchschnitt 1948: 627 800 t, Ausfuhr: 151 400 t, Monatsdurchschnitt 1947: 388 500 t bzw. 84 600 t; Einfuhr auf der Bundesbahn aus Deutschland Monatsdurchschnitt 1948: 231 800 t, 1947: 182 000 t, Ausfuhr 1948: 17 900 t, 1947: 6600 t). Es trachtet daher, durch unsichtbare Exporte und Dienstleistungen seine Zahlungsbilanz zu verbessern, was ihm infolges seiner natürlichen Lage in den letzten Friedensjahren durch die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr und dem Transitverkehr auch weitgehend gelang. Denn bei einem Handelsdefizit von etwa 300 Mill. S (1937 nur 230 Mill. S) betragen die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr in der Vorkriegszeit mindestens 75 Mill. S und werden auch noch höher geschätzt (100 bis 200 Mill. S), während sich die Frachteinnahmen aus dem Transitverkehr auf 50 Mill. S beliefen und in der Konjunkturzeit (1929) 80 Mill. S sogar etwas überschritten haben. Damit konnten aber jederzeit die Ausgaben der Bundesbahnen für Auslandsmaterial einschl. der Kohle (zuletzt 20 Mill. S) aus den Transitfrachten gedeckt werden.¹⁾

VORAUSSETZUNGEN

Durch seine geographische Lage im Herzen Mitteleuropas kommt dem Bundesstaat Österreich eine bedeutende Rolle im internationalen Verkehr zu. Österreichs Lage gleicht in geographischer Hinsicht jener der Schweiz. Wenn auch seine Bedeutung für den Nord-Süd-Verkehr geringer ist als die der Eidgenossenschaft, so ist in Österreich der Ost-West-

Verkehr stärker ausgeprägt, der überdies über seine ganze Breitenausdehnung führt, während er in der Schweiz meist nur einen kürzeren Durchlauf einnimmt.

Hauptentfernungen im Transit durch Österreich: Buchs (Schweiz) — Bernhardthal (CSR) 825 km, Buchs — Hegyeshalom (Ungarn) 752 km, Bernhardthal — Rosenbach (Jugoslawien) 444 km, Salzburg — Hegyeshalom 393 km, Salzburg — Rosenbach 221 km, Brenner — Kufstein 122 km, Lochau (Lindau) — St. Margarethen (Schweiz) 17 km.

Aber auch sonst ergeben sich bemerkenswerte Unterschiede: Die Schweiz liegt eingebettet zwischen vier Ländern verhältnismäßig gleicher Wirtschaftsstruktur. Sie liegt im Zentrum des Einzugsgebietes der größten Kontinentalhäfen, die für einen gleichmäßigen Warenstrom zu ungefähr gleichen Transportbedingungen, wie sie sich durch die Konkurrenz herausgebildet haben, sorgen. An Österreich grenzen sechs Länder, was zwar seinen Verkehr vielseitiger macht, ihn aber auch erschwert. Denn seit 1918 ist das früher einheitliche Wirtschaftsgebiet im Südosten gestört, die Wirtschaftsstruktur und -kraft dieser Länder ist verschieden. Sie sind Spannungen und Krisen unterworfen, die zum Teil im Westen unbekannt sind. Überdies hat hier seit 1945 eine wirtschaftliche Umschichtung mit dem Ziel einer Industrialisierung und Einordnung in den sowjetischen Großwirtschaftsraum eingesetzt. Mehr noch als durch die politische Scheidung der Blöcke wird der österreichische Transitverkehr von dieser Verschiebung im West-Ost-Gefälle betroffen. Sie zeigt sich im Rückgang der traditionellen Ausfuhrgüter des Südostens und dem Verschwinden Deutschlands als Kunden und Lieferanten des Südostens, wofür die Sowjetunion bereitwillig in die Bresche sprang. Seit Mitte 1948 setzte hier aber ein gewisser Wechsel ein (deutsche Währungsreform, ungarische Ernte, polnische Kohle nach Italien). Die Scheidung zwischen den beiden Blöcken geht mitten durch Österreich, dessen politische Einheit dadurch aber nicht betroffen wurde. Immerhin unterliegt der österreichische Binnenverkehr einer sowjetischen Transportscheinpflicht beim Passieren der Demarkationslinie (Enns und Semmering), der Auslandstransit wird aber davon nicht betroffen. Nach der Sperrung der deutschen Transitwege wird daher Österreich als Transitland an Bedeutung gewinnen.

¹⁾ Günther, in „Verkehr“ III (1947) 22. Es handelt sich dabei um Neuberechnungen, da die alten Unterlagen durch Kriegsereignisse vernichtet worden sind. Dabei sind jedoch die an Auslandsbahnen zu bezahlenden Frachten noch nicht abgerechnet, die aber bereits in den Werten der Wareneinfuhr berücksichtigt sein dürften. Das von Hudeczek (Österreichische Volkswirtschaft und ihr Wiederaufbau, Wien 1947, S. 135) mit 80 Mill. S für 1934 angegebene Nettoaktivum aus Transitverkehr, Transithandel und Waggonverleih dürfte daher zu hoch gegriffen sein.

UMFANG DES TRANSITS

Durch die Beschränkung im Warenverkehr mit den Südoststaaten und im Verkehr mit Deutschland hat der österreichische Transitverkehr gelitten. Trotzdem hat er 1948 mit 3,03 Mill. t bereits wieder den Friedensstand erreicht, der zwischen 1½ bis 3 Mill. Nettotonnen lag. Es ist dabei eine 22prozentige Erhöhung gegenüber 1947 zu verzeichnen (2,3 Mill. t), dagegen haben sich die im Transit gefahrenen Nettotonnenkilometer gegenüber 1947 nur um knapp 4 % (1368 bzw. 1317 Mill.) erhöht. Dieses Ergebnis ist unbefriedigend, da sich der Gesamtverkehr, in Nettotonnenkilometern ausgedrückt, seit 1937 um 40,2 % und seit 1947 um 37,1 % gehoben hat. (Für den Transitverkehr fehlen die genauen Vergleichsunterlagen!) Trotzdem sind die Verkehrseinnahmen aus dem Transit, ohne daß die Tarife erhöht worden sind, wesentlich mehr gestiegen, als es der Zunahme des Verkehrsvolumens allein entspricht.

Man darf nicht vergessen, daß im Frieden der Eisenbahntransit in der Ost-Westrichtung durch den Donautransit, der heute gänzlich eingestellt ist, ergänzt wurde (1936: 544 000 t.) Der Ausfall des Donautransits von Regensburg — Passau nach dem Südosten muß sich auf eine Zunahme der Eisenbahntransite auswirken, die also jetzt weit über dem Friedensstand liegen müßten.

Der Vollständigkeit halber muß noch auf den Kraftverkehrstransit hingewiesen werden, der sich namentlich von Ungarn nach den Beneluxhäfen, aber auch von der CSR nach Triest bewegt. Da der Reichsautobahnbau in Österreich knapp hinter der Grenze bei Salzburg steckengeblieben ist, so ist der Fernlastverkehr nur auf unzureichende Straßen angewiesen, was sich namentlich in der Ost-West-Richtung als starkes Hemmnis erweist.

DIE TRANSITWEGE

Von den 6057 km des Betriebsnetzes der Österreichischen Bundesbahnen waren bei Kriegsende 2507 km schwer beschädigt oder zerstört (Privatbahnen spielen beim Transit keine Rolle). Sie wurden bis auf einen unbedeutenden Rest von 0,6 % wieder hergestellt. Im Herbst 1948 konnte auch die Donaubrücke bei Tulln wieder in Betrieb genommen werden, die für den polnisch-schweizerischen Transit eine Umfahrung Wiens ermöglicht. Störend macht sich noch immer der Mangel an Lokomotiven bemerkbar, von denen nur 1434 verwendungsfähige Dampf- und 297 Elektroloks zur Verfügung stehen.)

Durch Abgabe sowjetischer Beuteloks hat sich der Bestand Ende 1948 noch vermindert. Dem Transitverkehr kommt in Westösterreich (Tauernbahn, Brenner und Arlberg) die elektrische Zugförderung zugute. Ihre Ausgestaltung wird in der Zukunft die Leistungsfähigkeit und die Konkurrenzkraft der österreichischen Bundesbahnen heben. Die wichtige

¹⁾ Im Gegensatz zum Eisenbahn- und LKW-Verkehr darf die Demarkationslinie von Schiffen nicht passiert werden. Schuld daran ist weniger eine prinzipielle Weigerung der Sowjets, als vielmehr die Auseinandersetzung über die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die von der UdSSR als deutsches Eigentum und daher gemäß den Potsdamer Beschlüssen als Beutegut angesehen wird. Daher findet gegenwärtig nur ein beschränkter Ruhrkohlenverkehr statt (Regensburg — Linz).

²⁾ Statistische Nachrichten III (1948) 10.

Semmeringbahn (Südbahn) wird aber erst in Jahren elektrisch betrieben werden können. Bei Strommangel wie im heurigen Winter mußten aber auch Dampfloks behelfsmäßig auf Elektrostrecken eingesetzt werden.

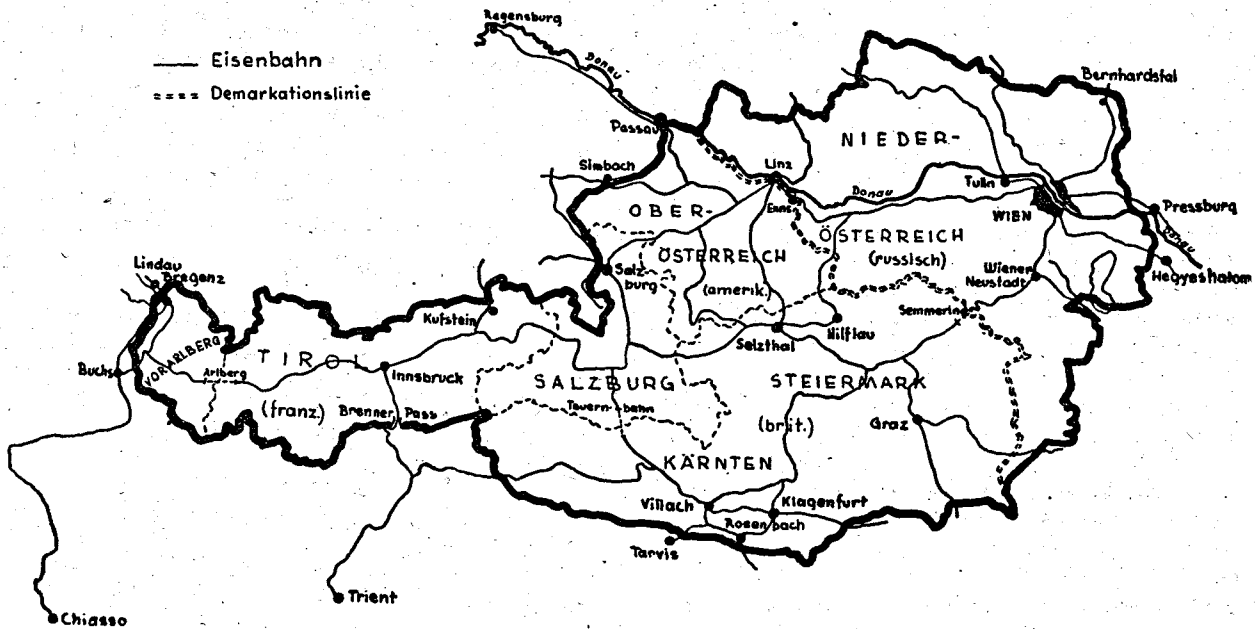
Verkehrsmäßig sind dem Transit in der Ost-West-Richtung gewisse Grenzen gesetzt. Zwar steht für den deutschen Transit die zweigleisige Westbahn ab Salzburg mit ihrer Abzweigung nach Simbach und Passau zur Verfügung. Letztere Strecke wurde erst 1938 zweigleisig ausgebaut, wozu noch große Bahnhofsanlagen (Vorbahnhof Wels) und Erweiterungsbauten bis Wien kamen. In ihrer ebenfalls zweigleisigen Fortsetzung übernimmt die Westbahn dann die Zubringung zur eingleisigen Tauernbahn (westböhmischer und deutscher Adria-Transit ab Regensburg und Leipzig), ab Wörgl wird sie durch den Brennerverkehr belastet und dann von Innsbruck an nur eingleisig bis zur Schweiz weitergeführt. Die Arlbergstrecke ist eine Gebirgsbahn mit starken Steigungen, die nur durch ihre vor 25 Jahren erfolgte Elektrifizierung die Konkurrenz mit der Reichsbahn aufnehmen kann.

Dagegen verfügt Österreich noch infolge der Eisenbahnpolitik der alten Monarchie über ein heute nur teilweise ausgenutztes Eisenbahnnetz für den Nord-Süd-Verkehr, das dem industriellen Böhmen und Schlesien über Triest den Anschluß an den Weltmeerverkehr ermöglichte. Neben der bereits erwähnten zweigleisigen Brennerbahn nach Italien und der Tauernbahn steht außer der heute wenig benutzten Strecke Linz — Selzthal und deren Parallelstrecke über Hiefalau für diesen Verkehr die zweigleisige Südbahn zur Verfügung. In Kärnten zerfällt sie in zwei selbständige Strecken, so daß Triest, das auch noch auf anderen Wegen erreicht werden kann, über ausgezeichnete Eisenbahnverbindungen verfügt.

TRIEST UND DER ADRIAPERKEHR

Die Triester Eisenbahnverbindungen leiden seit 1918 unter der politischen Zertrennung des Triester Hinterlandes, da die im Friedensvertrag von St. Germain vorgesehene Zusammenarbeit der Nachfolgestaaten bloß auf dem Papier stand (Südbahnabkommen 1923, Brioni 1942). Es sind zwar im Triester Statut wieder ähnliche Bestimmungen vorgesehen. Da aber Jugoslawien jetzt sogar ausdrücklich das Recht hat, den Verkehr seines Hafens Fiume (Rijeka) zu begünstigen, kann in dieser politischen Wetterecke von einer gemeinsamen Verkehrspolitik keine Rede mehr sein. Trotz aller Möglichkeiten, die der Titokonflikt eröffnete, hat sich der Triest-Verkehr bisher noch nicht nennenswert belebt, da die Ausfuhr über diesen Hafen bescheiden ist. (Monatlicher Gesamtumschlag 1948 etwa 210 000 bis 240 000 t.) Nur Hilfslieferungen, namentlich für Österreich, treffen in großer Zahl ein, aber die für den Transitverkehr durch Österreich bedeutsamen tschechischen Durchläufe von und nach Triest bleiben nach der Beendigung der UNRRA-Lieferungen gering (österreichischer Anteil am Triester Umschlag 1947: 29,5 %, 1. Quartal 1948: 49,8 %). Die CSR hat sich seit Kriegsende bemüht, ihren Adria-

TRANSITWEGE IN ÖSTERREICH



verkehr über Fiume zu lenken, und zwar möglichst unter Umgehung des österreichischen Gebietes auf ungarischen Strecken trotz weitgehenden tariflichen Entgegenkommens der österreichischen Bundesbahnen.

Im vergangenen Herbst sollten Konferenzen in Abbazia und Triest eine wesentliche Verbesserung des Adriatransits und eine gewisse Zusammenarbeit mit den Triest vorgelagerten Durchfuhrländern erzielen. Tatsächlich kam es zu dem Beschluß Jugoslawiens und Italiens, sich gegenseitig die Durchfuhr nach Triest bzw. Fiume auch über das Gebiet des anderen Staates zu gestatten und dafür einheitliche Bedingungen zu erlassen. Die bisher provisorischen Adriatarife werden dementsprechend in endgültige umgewandelt, wobei für Triest auch der Transit durch jugoslawisches Gebiet und für Fiume durch italienisches Gebiet (Tarvis) eingeräumt wird. Gleichzeitig soll Österreich stärker in diese Verkehre eingeschaltet werden, und es sollen nur noch Transporte aus der oder für die Slowakei über Ungarn geleitet werden. Bis jetzt scheint sich daraus keine wesentliche Veränderung ergeben zu haben. Die Transporte aus Jugoslawien in die CSR sind geringfügig (von 3000 auf 4000 t im Durchschnitt der letzten Monate 1948) gestiegen, dagegen haben sich die Exporte aus der CSR im österreichischen Durchlauf nach Jugoslawien verdoppelt, ja gegen Jahresschluß vervierfacht. (Monatsdurchschnitt 1947: 5000 t, 1948: 10 000 t, darunter November: 23 000 t).

Auch die tschechische Durchfuhr nach Italien ist gestiegen (1947: 19 000 t, 1948: 29 500 t im Monatsdurchschnitt), es ist jedoch nicht möglich, daraus den Triester Verkehr auszusondern. Die bisherigen Erfahrungen Österreichs mit seinen eigenen Transporten über jugoslawisches Gebiet nach Triest scheinen nicht ermutigend zu sein, so daß es auch weiter den Weg über Tarvis bevorzugt. Denn ver-

kehrsmäßig arbeitet Triest eng mit den italienischen Staatsbahnen zusammen (Tarifgemeinschaft).

Die weitere Entwicklung der Triester Frage wird zweifellos auch für Österreich, das einen Sitz in der internationalen Hafenverwaltungskommission erhalten wird, von großer Bedeutung sein. Österreich hat demnach größtes Interesse daran, daß in seinem Staatsvertrag die Triester Verkehrsentwicklung berücksichtigt und eine wirkliche Zusammenarbeit mit den umliegenden Staaten herbeigeführt wird, wie sie im Art. 16, Annex VIII des Triester Statuts vorgesehen ist.

Der Triester Verkehr — und damit auch ein Transit durch Österreich — kommt aber nicht nur für die CSR (und über sie weiter nach Polen), sondern auch über die Tauernbahn und den Brenner für Süddeutschland in Frage, wohin im Frieden durch den Adria-Seehafentarif ein Umschlag bis zu 100 000 t jährlich erreicht worden sein soll. Dieser Verkehr ist heute ebenso verschwunden wie jener von Triest nach der Schweiz über den Brenner (1938: 75 000 t). Zwar bezieht die Schweiz auch weiterhin Waren über Triest (1. Halbjahr 1948: 25 000 t, davon 21 000 t in Öl), aber diese nehmen jetzt den Weg nicht über Österreich, sondern über Chiasso. Hier könnte aber Österreich, wenn nicht andere Tarifmittel ausreichen, mit einer Auslobung diesen Verkehr wieder für sich zu gewinnen trachten. Ein derartiger Fall liegt bereits beim Südtiroler Weinexport in die Schweiz vor. Hier vergütet Österreich den Frachtunterschied zwischen Triest—Chiasso und dem österreichischen Durchlauf Brenner—Buchs.

ÖSTERREICH UND DIE NÖRDLICHEN SEEHÄFEN
So reichen die Auswirkungen der Verkehrspolitik der großen Seehäfen nach Österreich herein und beeinflussen seinen Transitverkehr. Dies gilt besonders für den Nordverkehr der CSR sowohl über die

Elbe als auch über das nun unter polnischer Verwaltung stehende Stettin. Die Pläne für die Weiterentwicklung der Oderschiffahrt müssen den Export über Triest empfindlich beeinflussen, auch die übrigen Donaustaaten werden bereits jetzt durch polnisch-tschechische Umschlagtarife, die sich bis Bulgarien erstrecken, erfaßt.

Allerdings wird der tschechisch-polnische Verkehr nach Italien durch Österreich, der gegenwärtig den stärksten Transit aufweist, dadurch kaum betroffen. Auch sind die Beneluxhäfen nun eifrig bestrebt, den Ausfall Hamburgs weitgehend wettzumachen, das früher besonders durch den deutsch-österreichischen Donau-Umschlagstarif im Donaoraum Triest erfolgreich Konkurrenz machte.

Dabei können sich die Beneluxhäfen auf den Rheinverkehr stützen, und sie machen sich Hoffnungen auf den künftigen Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals. Schon jetzt versuchen sie aber im Rahmen der verschiedenen Zahlungsverträge Verkehre an sich zu ziehen und durch tarifliche Maßnahmen zu begünstigen. Kennzeichnend für diese Entwicklung ist die Anfang 1949 erfolgte 20prozentige Frachtermäßigung der belgischen Staatsbahnen für Transporte im Verkehr Ungarns und Österreichs mit den belgischen Häfen. Dadurch kann es auch zu einer Beeinflussung der Transporte durch Österreich kommen. Übrigens findet auch seitens Jugoslawiens ein Holzexport über Österreich-Beneluxstaaten statt, und im Verkehr mit England bleiben die Verbindungen nach dem Nordwesten auch für den österreichischen Transit von Belang und werden von Polen kaum für sich gewonnen werden können.

ABMACHUNGEN UND TARIFE

Als Grundlage der internationalen Verkehre durch Österreich dient das entsprechende Abkommen (IUEG), das auch Österreich am 13.11.33 unterzeichnet hatte. Auf Grund einer Mitteilung des österreichischen Verkehrsministeriums vom 25.11.46, daß Österreich weiterhin Mitglied der durch dieses Abkommen gebildeten Staatenunion sei, wurden vom Berner Zentralamt am 17.12.46 die österreichischen Eisenbahnen in sein Streckenverzeichnis aufgenommen. Dementsprechend wurden dann die direkten Verkehre, an denen Österreich teilnimmt, im „Anzeigeblatt für Verkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr (AfV) veröffentlicht. Diese Kundmachungstarife haben sich namentlich nach der im Frühjahr 1948 abgehaltenen Eisenbahnkonferenz in Locarno so vermehrt, daß sie heute gar nicht mehr zu übersehen sind. Nicht weniger als 46 Transitverkehre, die durch Österreich durchführen, wurden nach dieser Konferenz im Sommer 1948 neu reglementiert oder überhaupt neu geschaffen. Zum Teil handelt es sich dabei aber nur um Variationen einer Hauptlinie. Da seither an der Verdichtung des Transitverkehrs weitergearbeitet wurde, so wird es kaum eine wesentliche Verkehrsverbindung in Europa geben, die nicht bereits wiederhergestellt ist und mit direktem Frachtbrief benutzt werden kann. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Verbandsgütertarife, wie sie Österreich selbst für seinen eigenen Warenverkehr mit einigen Ländern besitzt

(Ungarn- und Seehafentarif), denen es aber auch für einige Transitrelationen beigetreten ist. Bereits am 1.6.47 ist Österreich dem tschechisch-jugoslawischen Seehafentarif beigetreten, der wesentliche Ermäßigungen gegenüber dem österreichischen Lokaltarif brachte. Er wurde später noch durch einen tschechisch-jugoslawischen Obsttarif ergänzt. Ihm folgte am 15.9.47 ein tschechisch-triester Seehafentarif, jedoch nur mit Benutzung der italienischen Strecke über Tarvis (Ermäßigung gegenüber dem österreichischen Lokaltarif: 10 bis 22%). Österreich ermöglichte also diesen Vorzugstarif zu Gunsten der CSR zu einer Zeit, in der es für sich selbst noch an keinem Verbandstarif teilgenommen hatte. Wie entscheidend aber von Österreich der Adriaverkehr angesehen wird, zeigt sich darin, daß als erster österreichischer Verbandstarif der proviso-rische österreichisch-triester Seehafentarif in Kraft trat. Auch am Schweizer-tschechischen Verbandstarif in Österreich beteiligt. Hierbei wurde erst in letzter Zeit ein Ausnahmetarif für tschechische Kohlen in die Schweiz eingeräumt, nachdem dem polnischen Kohlentransit in die Schweiz ebenfalls bereits vor kurzem eine Bevorzugung (Ausnahmetarif) gewährt wurde.

Im allgemeinen geht jedoch der Transitverkehr durch Österreich nach dem allgemeinen und einheitlichen Durchfuhrtarif vom 15.3.47 vor sich. Dieser Tarif hat eine längere Vorgeschichte, weil es das Bestreben der Bahnverwaltung bereits seit längerer Zeit war, den Transit nach dem Beispiel Ungarns und dem deutschen Donau-Durchfuhrtarif auf Devisenbasis zu stellen. Dies um so mehr, als der damals noch geltende Reichsbahntarif den erhöhten österreichischen Regiekosten nicht entsprach und auch durch Tarifierhöhungen nicht angeglichen werden konnte. Allerdings erhob zunächst der Alliierte Rat gegen die geplante Tarifreform Einspruch, so daß diese Umstellung erst nach einer monatelangen Verzögerung eingeführt werden konnte. Die daran geknüpften Erwartungen schienen sich zunächst zu erfüllen, indem der Transitverkehr in den ersten Monaten nach der Einführung zunächst noch anstieg, dann aber bis Mitte 1948 stark zurückging. Dementsprechend blieben auch die Einnahmen schwankend. Der Hauptgrund lag in dem fast gänzlichen Versiegen des polnisch-italienischen Kohletransits und dem Rückgang der Kohlentransporte aus Polen in die Schweiz. Dafür wurde als entscheidend angesehen, daß der Transport für 1 t Kohle über die Bizone nach der Schweiz sich um 9 sfrs billiger stellte als im Transit über Österreich. Dabei kam dies in der Gewichtsstatistik nicht so sehr zum Ausdruck, weil noch immer das kurze Stück Lindau—St. Margarethen beim Übergang von der Bizone in die Schweiz durch Österreich führte, wenn nicht der Bodenseetrajektverkehr gewählt wurde.⁴⁾

Es tauchte daher der Vorschlag auf, ähnlich wie es in der Schweiz bereits der Fall ist (Tarifgebiet A und B), eine Tarifiermäßigung für jene Transporte zu gewähren, bei denen eine Umfahrung Österreichs

⁴⁾ Monatsbericht des Instituts für Wirtschaftsforschung XXI (1948) 7.

möglich ist. Die bereits erwähnte Begünstigung der polnischen Kohlentransporte verfolgt praktisch das gleiche Ziel, ohne daß der einheitliche Tarif aufgegeben werden muß. Im übrigen wird ja bei einer weiteren Steigerung der Ruhrförderung dieser Transport kaum auf die Dauer zu erhalten sein.

Der österreichische Transittarif sollte auf eine stabile Währung abgestellt werden. Zu diesem Zweck wurde der Lokaltarif durch einen gleitenden Multiplikator in Schweizer Franken umgewandelt, die wieder je nach den Zahlungsverträgen mit den einzelnen Staaten und Bahnverwaltungen in Devisen zu verrechnen sind. Als Multiplikator wurde zuerst die Zahl 1 gewählt. Als später zwei Erhöhungen des inländischen Tarifes vorgenommen werden mußten, wurde der Umrechnungsschlüssel zuerst auf 0,7, dann auf die noch heute gültige Umrechnungszahl 0,5 gesenkt. In der Durchfahrt durch Österreich ist also der halbe Betrag in Schweizer Franken zu verrechnen, der in Schillingen zu bezahlen wäre.

Allerdings sind heute nicht so sehr die effektiven Frachtkosten ausschlaggebend, als vielmehr die Verrechnung der Devisen im internationalen Zahlungsverkehr. Hier ist es der österreichischen Nationalbank gelungen, durch rigorose Maßnahmen (Transitvalutenerklärung) die Frachtbezahlung tatsächlich zum amtlichen Kurs (2,22 bzw. 2,43 S für 1 Franken) beizubehalten, obwohl der Schilling jetzt in Zürich nach einer starken Kurssteigerung nur mit 12—15 S für den Franken gehandelt wird. Allerdings bestehen Saldoforderungen gegenüber einzelnen Bahnverwaltungen bzw. fremden Nationalbanken, so namentlich gegenüber Ungarn. Aus diesem Grunde kommt der Reexpedition erhöhte Bedeutung zu. Denn hier übernimmt der inländische Spediteur der Nationalbank gegenüber die Verpflichtung, die für die Transitfracht erforderlichen Devisen nachträglich zu beschaffen, die sonst bereits an der Grenze vor Transportbeginn erlegt werden müßten. An den begünstigten Reexpeditionsorten wird überdies nach dem System des Drehscheibentarifs die Fracht nicht gebrochen, sondern direkt berechnet.

DIE EINNAHMEN AUS DEM TRANSITVERKEHR

Die Einnahmen, die auf diese Art im Jahr 1947 rund 55 Mill. sfrs betragen, stiegen im Jahr 1948 auf 75,6 Mill. sfrs. Sie sind also wesentlich mehr gestiegen, als es der Vermehrung der Nettotonnen-Kilometer entspricht, was auf die Beförderung höherwertiger Güter schließen läßt.⁵⁾ Nach den bereits erwähnten Berechnungen von Günther schwankte der Anteil der Transitfrachteinnahmen an den Gesamteinnahmen des Güterverkehrs zwischen 1927 und 1936 von 18 bis 25 %. Nach dem amtlichen Kurs berechnet, kommt man für die ausgewiesenen 75,6 Mill. sfrs auf einen Gegenwert von etwa 184 Mill. S, was etwa 27,5 % der Gesamteinnahmen des Güterverkehrs 1948 (670 Mill. S) entspricht. Die Bedeutung des Transitverkehrs ist daher schon nach

dieser Berechnung gegenüber dem Frieden gestiegen, ohne daß der besondere Wert von Devisen zur Materialbeschaffung dabei berücksichtigt wurde.

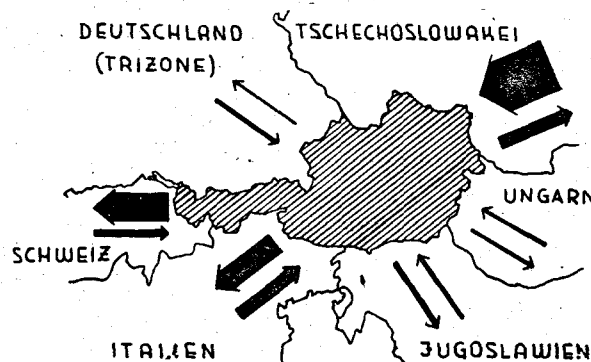
Die Transiteinnahmen dürften heute nicht mehr ausreichen, um die Beschaffung der ausländischen Materialien der Bundesbahn zu ermöglichen. Sie müßten aber wenigstens die Beschaffung der Auslandskohle sichern, doch wird durch die Marshallhilfe die Verrechnung der Devisenschulden undurchsichtig gestaltet. Jedenfalls werden aber von den Transitfrachten die Guthaben der ausländischen Bahnen beglichen, während der Bundesbahn vom Rest nur ein Anteil zur Verfügung gestellt wird und der übrige Erlös von der Nationalbank für andere Zwecke verwendet wird.⁶⁾

DIE TEILNEHMERSTAATEN

Über die Beteiligung der einzelnen Länder am österreichischen Transitverkehr kann keine erschöpfende Darstellung gegeben werden, da die wenigen vorliegenden Statistiken nur das Gewicht der Ladung, nicht aber die Länge des Weges durch Österreich berücksichtigen.⁷⁾

Eine Aufstellung, die nur nach den Grenzübertrettsorten zusammengestellt ist⁸⁾ und daher die eigentliche Herkunft, wie z. B. Polen, nicht berücksichtigt, kommt für die ersten vier Monate 1947 zu folgender Aufteilung der beförderten 46 122 Wagenladungen:

	In Österreich eintretend aus	Aus Österreich austretend nach
Tschechoslowakei	67,3 %	18,5 %
Deutschland (Trizone)	3,4 %	2,3 %
Italien	13,5 %	27,8 %
Jugoslawien	3,1 %	4,4 %
Ungarn	3,7 %	3,1 %
Schweiz	9 %	43,9 %



⁵⁾ Von 29,5 Mill. sfrs aus dem Jahre 1947/48 konnten die Bundesbahnen nur 8 Mill. für eigene Einkäufe verwenden, von 239 Mill. Kc wurden ihnen in der gleichen Zeit nur 87 Mill. zur Verfügung belassen. Amtliche Wiener Zeitung v. 10. 12. 48.

⁷⁾ Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 1946 531 km, 1947: 527 km und sank 1948, wo sie im April nur mehr 504 km betrug. Selt dem fehlen Angaben darüber. Mitt. d. Inst. f. Wirtschaftsforschung XXI (1948) 7.

⁸⁾ Verkehr III (1947) 23.

⁶⁾ Mitteilungen d. Inst. f. Wirtschaftsforschung XXII (1949) 2.

Gegliedert nach den eigentlichen Herkunftsländern, wobei aber nur die wichtigsten Herkunftsländer verzeichnet werden, zeigt sich für 1948 nach den jüngsten Angaben berechnet folgende Verteilung:

Polen	26,0 %
CSR	23,0 %
Jugoslawien	8,3 %
Ungarn	9,0 %
Schweiz	2,0 %
Deutschland (Trizone)	7,7 %

Berücksichtigt man aber nur das zweite Halbjahr 1948 und setzt es zur Verkehrsleistung des ganzen Jahres in Beziehung, so erhöht sich die Quote Deutschlands auf 11,4 %. Hier zeigt sich also bereits die wachsende Bedeutung, die Deutschland (Trizone) wieder im österreichischen Transit und damit im europäischen Handel erhält.

Österreichischer Transitverkehr aus Deutschland 1948 (in 1000 t)

	Aus Deutschland (Trizone) kommend	gerichtet nach		
		Italien	Jugosl.	Ungarn
Monatsdurchschn. 1946	1,7	1,0	0,7	0,0
„ 1947	10,8	1,2	3,3	3,3
„ 1948	19,6	5,3	6,7	6,5
1948 Januar	5,0	1,9	2,2	0,6
Februar	10,5	2,4	6,2	1,7
März	11,3	2,1	7,8	0,7
April	6,3	1,9	3,4	0,9
Mai	6,5	1,2	3,8	1,2
Juni	17,9	1,4	4,9	11,1
Juli	30,6	9,5	8,1	11,6
August	36,3	11,7	9,8	13,9
September	33,0	9,8	9,4	12,1
Oktober	25,7	7,5	8,5	7,2
November	15,7	5,7	7,7	0,1
Dezember	36,5	8,1	8,2	17,3

Zusammengefaßt aus den Statistiken des Inst. f. Wirtschaftsforschung XXII (1949) 2.

Ein Tor zum Südosten

Von zwei Südosteuropa-Korrespondenten

Jugoslawien so ...

Daß Jugoslawien das Tor zum Südostraum sei, hat nicht nur für die Politik, sondern in noch viel größerem Maße für die Wirtschaft Geltung. Heute liegt Jugoslawien in der Einflußsphäre der UdSSR, und damit ist für seine Wirtschaft ein Problem entstanden, das nicht ohne Schwierigkeiten zu meistern sein wird, da vor dem Kriege etwa 72 % seines Industriebedarfes eingeführt werden mußten.

Das an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bodenschätzen reiche Land fand seine natürlichen Handelspartner in den hochindustriell entwickelten Ländern des Westens. Es konnte 1940 mit 6680 Mill. Dinar den höchsten Ausfuhrwert erreichen, dem ein Einfuhrwert von 6020 Mill. Dinar gegenüberstand. Deutschland hat seinerzeit als einer seiner stärksten Handelspartner einen großen Teil dieses industriellen Bedarfes gut befriedigt und die sich auf der Grundlage heimischer, wertvoller Rohstoffe entwickelnde junge Industrie mit Maschinen und Geräten ausgestattet. Etwa 60 % des jugoslawischen Außenhandels gingen bis Kriegsausbruch nach Deutschland. Während des Krieges hat Deutschland nicht unerheblichen Vorteil aus diesem reichen Land gezogen und die dort entstandene Industrie erheblich für seine Kriegsproduktion eingesetzt und zum Teil erweitert. Vor Kriegsausbruch befanden sich Anlagewerte und Kapitalinteressen in Höhe von 1,2 Mrd. Dinar in den Händen Deutschlands, gegenüber 870 Mill. Dinar gleicher Werte in Händen Englands und Frankreichs.

UMSTELLUNG DER WIRTSCHAFT

Die kommunistische Revolution und die damit verbundene Politik zwang die jugoslawische Wirtschaft, sich grundlegend umzustellen. Die bestehenden In-

dustrien waren infolge der Kriegseinwirkungen durch unmittelbare Kampfhandlungen nicht unerheblich in Mitleidenschaft gezogen. Der Totalverlust betrug 36,5 %. Sie stand daher vor der Aufgabe, eine Ersatzbeschaffung an Maschinen und Materialien, Werkzeugen und Geräten in einem Umfange vorzunehmen, die über die eigene Kraft ging. Die UdSSR stand infolge der erlittenen Kriegsschäden vor noch viel größeren eigenen Problemen, und obwohl sie als erste einen Handelsvertrag und ein Finanzierungsabkommen mit Jugoslawien abschloß, war sie nicht in der Lage, auch unter Zurücksetzung von Eigenbedarf umfangreich helfend einzugreifen. Hier mußte die junge Staatsführung wohl oder übel improvisieren, ja, sie konnte in vielen Fällen den Bedarf an Wirtschafts- und Verbrauchsgütern trotz strengster Rationalisierung nur bedingt befriedigen. Dazu kam, daß die Auswirkungen der vor sich gehenden Revolution ein rasches Wiederaufleben der Wirtschaft, sowohl auf dem Gebiete der industriellen Fertigung wie auch in der landwirtschaftlichen Erzeugung, hemmten. Es wurden zahlreiche Wirtschaftsabkommen und Handelsverträge mit den Ostblockstaaten: Tschechoslowakei, Polen, Rumänien, Ungarn, Albanien und Bulgarien geschlossen. Mit den letzten beiden Ländern gingen die gegenseitigen Abmachungen sogar über den Rahmen sonst allgemein üblicher Verträge hinaus: Sie erreichten fast den Charakter einer gemeinsamen Planung für ein einheitliches Wirtschaftsgebilde unter Einbeziehung von kulturellen Aufgaben und Zielen. Daneben wurden auch Wirtschaftsvereinbarungen mit Ländern außerhalb der Ostblockstaaten angebahnt und getroffen, wie z. B. mit der Schweiz, mit Österreich, Italien, Frankreich, Holland und den skandinavischen Ländern, denen Vereinbarungen mit der Türkei, mit Ägypten und anderen Staaten folgten.