

MONATSBERICHTE DES  
WIENER INSTITUTS FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

16. JAHRGANG

1942



IM SELBSTVERLAGE DES WIENER INSTITUTS FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, WIEN, I., BÖRSEGASSE 11

Das  
**Wiener Institut für Wirtschaftsforschung**

steht unter der Leitung von

**Professor Dr. Ernst Wagemann**  
Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (Inst. f. Konjunkturforschung), Berlin;

es ist mit der

**Südosteuropa - Gesellschaft**  
verbunden

# MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

16. Jahrgang, Nr. 1/2

Ausgegeben am 25. Juni 1942

## Inhaltsverzeichnis:

<b>Grundlagen und Wesensmerkmale der Eisenbahnen des Südostraumes</b> . . . . .	1	<i>Ausnahmetarife</i> . . . . .	12
<i>Der Raum</i> . . . . .	1	<i>Tarifniveau und Einnahmen</i> . . . . .	13
<i>Die politische Geschichte</i> . . . . .	2	<i>Letzte Entwicklung</i> . . . . .	14
<i>Die Wirtschaft</i> . . . . .	4	<i>Statistische Übersichten: Eisenbahnfrachtsätze wichtiger Güter</i> . . . . .	15
<i>Dichte der Netze</i> . . . . .	5	<b>Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942</b> . . . . .	20
<i>Ausnutzung der Netze</i> . . . . .	5	<i>Besondere Bedeutung der synchronischen Schau</i> . . . . .	20
<i>Kapitalexensive Bau- und Betriebsgestaltung</i> . . . . .	6	<b>Zeittafel</b> . . . . .	21
<i>Der Güterverkehr</i> . . . . .	9	<b>Tabellenanhang:</b>	
<i>Zusammensetzung nach wichtigen Waren</i> . . . . .	9	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i> . . . . .	34
<i>Zwischenstaatlicher Güterverkehr</i> . . . . .	9		
<i>Die Gütertarife</i> . . . . .	10		
<i>Tarifaufbau</i> . . . . .	10		

## Grundlagen und Wesensmerkmale der Eisenbahnen des Südostraumes

Für die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens des Südostraumes sind im wesentlichen drei Faktoren bestimmend gewesen: die Disharmonie seiner Bodengestalt, seine gerade in den letzten hundert Jahren des Eisenbahnzeitalters höchst wechselvolle politische Geschichte und schließlich die eigentümliche Entwicklung seiner Wirtschaft.

### Der Raum

Der Südostraum ist keine geographische Einheit. Er setzt sich aus einer Vielzahl in sich geschlossener Landschaften höchst unterschiedlichen Charakters und Klimas zusammen. Der Karst, das Balkan- und Rhodopengebirge sowie die Karpaten zerteilen Südosteuropa in Sonderlandschaften, die sowohl geographisch als auch wirtschaftlich stark voneinander isoliert bleiben, so daß kein großer natürlicher Verkehrsmittelpunkt des Gesamttraumes entstehen konnte. Vor allem die hohen Gebirgsketten des Karstes, des Balkan- und Rhodopengebirges steigen — besonders im Westen — von der Küste unmittelbar steil an, so daß sie das Hinterland vom Meere abschneiden und den Gesamttraum zu einer schwer zugänglichen, ja zum Teil sogar ausgesprochen verkehrsfeindlichen „Schütterzone“ machen, die noch bis in die jüngste Zeit hinein — weit entfernt davon, als „Brücke von Europa

nach Asien“ zu dienen — vom Weltverkehr eher gemieden als gesucht wurde<sup>1)</sup>. Ebenso haben die Randgebirge der asiatischen Türkei, das Pontische Gebirge im Norden und das Taurusgebirge im Süden, die Erschließung des Landes zur Küste sehr erschwert.

Diese der Eisenbahn feindliche Raumgestalt des Südostens begünstigte auf der anderen Seite die Küstenschiffahrt, da die ins Meer mündenden Grate, und Täler eine reich gegliederte Steilküste mit zahlreichen Naturhäfen schufen. In Griechenland, der am stärksten vom Meer aufgeschlossenen Halbinsel Europas, mit ihren fjordartig weit ins Land eindringenden Buchten, hat die Küstenschiffahrt bis heute einen erheblichen Teil des binnenländischen Güter- und Personenverkehrs behalten. An der reich gegliederten ehemals jugoslawischen Küste (sie mißt 450 Kilometer Luftlinie bei einer tatsächlichen Länge von 1.450 Kilometer) vermittelt die Küstenschiffahrt mangels einer Küstenbahn vor allem den Reiseverkehr zwischen den Badeorten an der Adria. Der bescheidene Güterverkehr spielt sich in vielen kleinen Häfen ab, da die schwierige Verbindung mit dem Hinterland eine Ballung des Verkehrs in einem großen Hafen bisher verhindert hat. An den Küsten der von vier Meeren umspülten kleinasiati-

<sup>1)</sup> Vgl. *Wagemann, Ernst*, Der neue Balkan, Hamburg 1939, S. 15/16.

schen Halbinsel verteilt die Küstenschiffahrt vor allem die Rohstoffe, wie Kohle, auf einzelne Landesteile. Der Binnenverkehr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist dagegen wegen der Gleichartigkeit der wirtschaftlichen Struktur der einzelnen Küstenzonen gering<sup>2)</sup>.

Nur wenige, der natürlichen Gravitation des Verkehrs parallel laufende Senken und Durchlässe standen den Erbauern der ersten großen Durchgangslinien als „verkehrsgeographische Leitlinien“ ursprünglich zur Verfügung, und die Anlegung der Verbindungs- und Stichbahnen innerhalb des Raumes war im allgemeinen vor noch größere, der widrigen Bodengestalt entspringende Schwierigkeiten gestellt. Die hervorragendsten Beispiele dafür, welche außergewöhnlichen natürlichen Hindernisse die Herstellung der großen, den Gesamttraum verbindenden Linien bereitet hat, bietet der in dem Aufsatz über die Eisenbahnen der Türkei<sup>3)</sup> beschriebene Bau der zweiten Teilstrecke der *Bagdadbahn* von Bulgurlu nach Derbesiye sowie die Fertigstellung der Gebirgstrecken dieser Bahn im letzten Weltkrieg.

Was dagegen die Schwierigkeiten bei der Schaffung der interbalkanischen Verbindungslinien und Stichbahnen anlangt, sei auf die in dem Aufsatz „Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien<sup>4)</sup>“ erörterte Legung der Trasse Agram—Fiume hingewiesen, auf die Verkehrserschließung Bosniens und der Herzegowina sowie auf den Bau der Transbalkanbahnen in Bulgarien<sup>5)</sup>.

Nur in den ausgedehnten Ebenen der Kerngebiete Ungarns und Rumäniens war der Ausbau des binnenstaatlichen Eisenbahnnetzes sowohl technisch weniger schwierig als auch wirtschaftlich weniger kostspielig. Dadurch konnte dort das Eisenbahnsystem durch Anlegung von Radiallinien auch zielbewußt auf die Landeshauptstadt ausgerichtet werden.

Die großen Hindernisse verkehrsgeographischer Natur im größten Teil Südosteuropas haben den Verkehr in den Südostländern mehr als anders-

wo gezwungen, sich den natürlichen geographischen Leitlinien anzupassen. So folgen auch die zwei wichtigsten internationalen Eisenbahnlinien südlich der Donau, nämlich die Linien Belgrad—Saloniki und Belgrad—Istanbul, den beiden tektonischen Furchen, die von Nisch ausgehend die Verbindung zum Mittelmeer und zu Kleinasien herstellen. Der Südosten ist dadurch heute noch eines der wenigen Gebiete Europas, wo die Eisenbahnlinien das verkehrsgeographische Strukturbild<sup>6)</sup> widerspiegeln.

### Die politische Geschichte

Als sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts Mitteleuropa mit einem immer dichteren Eisenbahnnetz überzog, entstanden mit dem Bedürfnis, dieses Netz nach dem Osten auszudehnen, auch die ersten Projekte für Bahnlinien in Südosteuropa, die, wie in Ungarn, wegen der geringeren Investitionskosten und dem Mangel an Kohle noch als Pferdebahnen gedacht waren. Aber schon 1846 stellt Ungarn den Plan für ein umfangreiches Netz von Dampfeisenbahnen auf und noch im selben Jahr wurde die erste Teilstrecke dem Verkehr übergeben. In den Jahren 1850—1866 übernahm dann der Staat sowohl den Ausbau als auch den Betrieb der neuen Eisenbahnen selbst. Durch die verhältnismäßig enge Wirtschaftsverflechtung mit Mitteleuropa und die starke staatliche Initiative schritt der ungarische Eisenbahnbau in den nächsten Jahrzehnten gewaltig voran. Der Vorsprung, den Ungarn dadurch im Ausbau seines Bahnnetzes erhielt, konnte trotz der schwierigen Lage des Landes nach dem Kriege von den übrigen Südostländern bis heute nicht eingeholt werden. (Vgl. Zeittafel zur Entwicklung der Eisenbahnen im Südostraum 1825—1942, S. 20 ff.)

Erst ungefähr ein bis zwei Jahrzehnte später und auch wesentlich langsamer als in Ungarn setzte der Bahnbau in den übrigen Südostländern ein. Die erste türkische Eisenbahnkonzession wurde für die Strecke Smyrna—Aydin 1856 vergeben. In Bulgarien, das damals unter türkischer Herrschaft stand, wurde die erste Bahn 1866 in Betrieb genommen, in Rumänien 1869 und in Serbien 1884, also wenige Jahre nach Erlangung der Selbständigkeit.

Drei Umstände haben in den Südostländern (Ungarn ausgenommen) den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach nationalen Gesichtspunkten zu Beginn der Verkehrserschließung behindert: der Kapitalmangel sowie die geringe Kreditfähigkeit der

<sup>2)</sup> Vgl. Hauptprobleme der türkischen Agrarpolitik, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 11/12, S. 209.

<sup>3)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen der Türkei, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 3/4, S. 62.

<sup>4)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. (1941), Heft 9/10, S. 159 ff.

<sup>5)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen Bulgariens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg. (1940), Heft 9/10, S. 158 ff.

<sup>6)</sup> Vgl. *Wilhelmy, Herbert*, Die verkehrsgeographischen Leitlinien der Balkanhalbinsel, in: Geographischer Anzeiger, Jg. 1932, Heft 6, S. 168.

Länder, die widerstreitenden Interessen der Großmächte und das Mißtrauen der Türkei gegenüber den Selbständigkeitsbestrebungen der von ihr beherrschten Balkanvölker.

Mangelnder Kredit und geringe Organisationsfähigkeit der damaligen staatlichen Verwaltung<sup>7)</sup> bewog die Länder, vor allem die ersten Bahnlinien durch Privatgesellschaften bauen und meist auch betreiben zu lassen. Dadurch bestimmte vielfach das rein privatwirtschaftliche Ertragsstreben die Linienführung, und die gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkte für einen systematischen Ausbau des nationalen Bahnsystems traten zurück. Außerdem suchten die politischen Auslandsinteressen häufig sich auf dem Wege über diese privaten Baugesellschaften Einfluß zu verschaffen. Andererseits waren die ersten Bahnlinien noch ziemlich unabhängig voneinander, und solange kein einheitliches Bahnnetz bestand, empfand man auch das Bedürfnis nach einer einheitlichen Verwaltung der Bahnen weit weniger dringlich.

Allmählich überwandern aber die Staaten die Schwierigkeiten, die sich bei ihrer ersten Bahnbautätigkeit ergaben. Sie ergriffen — vor allem nach Erlangung ihrer politischen Souveränität — immer stärker die Initiative im Eisenbahnbau und übernahmen schließlich den Bahnbetrieb der Privatgesellschaften in eigene Regie. Heute verwaltet in allen Südostländern, mit Ausnahme Griechenlands, das nur rund die Hälfte seiner Bahnen verstaatlicht hat, der Staat praktisch das ganze nationale Bahnnetz<sup>8)</sup>.

Die politische Schwäche der Türkei, die Selbständigkeitsbestrebungen der von ihr beherrschten Völker und die widerstreitenden Interessen der westeuropäischen Großmächte machten den Balkanraum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem Mittelpunkt politischer Machtkämpfe, die auch die Führung einiger Hauptlinien und damit die Anlage des ganzen Bahnnetzes entscheidend mitbestimmen haben.

Besonders auffallend zeigte sich der Einfluß der fremden Mächte beim Bau der *Bagdadbahn* im Jahre 1903 durch eine deutsche Gesellschaft<sup>9)</sup>.

<sup>7)</sup> 1871 begann z. B. der türkische Staat die Linie Haydarpaşa—Izmit selbst zu bauen und nach Fertigstellung auch zu betreiben. Der Versuch hatte nur geringen Erfolg. Die Fortsetzung der Linie wurde daher einer deutschen Gruppe übertragen, die auch die Konzession zum Betrieb der ganzen Strecke erhielt.

<sup>8)</sup> Vgl. *Witte, Bernhard*, Eisenbahn und Staat, Ein Vergleich der europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnorganisationen in ihrem Verhältnis zum Staat, Viertes Ergänzungsheft zum Weltwirtschaftlichen Archiv, Jena 1932.

<sup>9)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen der Türkei, a. a. O., S. 62.

Um Rußland entgegenzukommen, wurde die Bahn statt von Ankara von Konya aus begonnen. Außerdem wurde auf Betreiben Rußlands, Englands und Frankreichs, die eine so starke deutsche Einflußnahme auf diese wichtige Bahnlinie verhindern wollten, die Konzession für den Bahnbau Bagdad—Basra (Persischer Golf), die schon der gleichen deutschen Gesellschaft erteilt worden war, an eine internationale Baugesellschaft übertragen.

Ein weiteres Beispiel bietet der Bau der ersten bulgarischen Bahnlinie, bei dem England seine Interessen voll durchsetzen konnte, obwohl Bulgarien damals noch unter türkischer Herrschaft stand. Diese Strecke wurde nämlich England zuliebe — das Getreide Nordbulgariens sollte unabhängig vom Donauweg bezogen werden können — über die ziemlich abseitige Strecke Russe—Varna geführt, obwohl die Türkei selbst eine strategische Verbindung zwischen Istanbul und der Donau erstrebte. Schließlich scheiterte auch der von der österreichisch-ungarischen Monarchie (nach dem Berliner Kongreß 1878) geplante Bau der *Sandschakbahn*<sup>10)</sup> an den widerstreitenden Interessen der europäischen Großmächte und der Nachbarländer.

Ebenso entscheidend für den späten Ausbau der Bahnen in Südosteuropa war, daß die Türkei dem Bau neuer Bahnlinien selbst in den von ihr beherrschten Gebieten ablehnend gegenüberstand, soweit die Gefahr vorlag, daß die wirtschaftliche Erschließung vor allem der abgelegenen Gebiete, wie z. B. des Adriaumes, ihren Selbständigkeitsbestrebungen Vorschub leisten würde. Daher konnte z. B. Serbien erst nach Erlangung seiner Selbständigkeit (1878) mit einem großzügigen Eisenbahnbau beginnen.

Durch die territorialen Verschiebungen nach dem Weltkrieg wirkten sich politische Machtfaktoren noch einmal entscheidend auf die Eisenbahnen der Südostländer aus. Die Siegerstaaten erhielten mit den neuen Gebieten auch Teile von fremden Eisenbahnnetzen, die mit den eigenen Eisenbahnen zu einem neuen homogenen Netz verschmolzen werden mußten. So übernahm das ehemalige Jugoslawien nach dem Weltkrieg Teile von vier verschiedenen Netzen und Rumänien Teile der ehemals ungarischen, österreichischen und russischen Bahnen. Die besiegten Länder aber mußten den Rumpf ihres Eisenbahnsystems auf den kleineren Raum neu ausrichten. In allen Fällen ergab sich daraus die Notwendigkeit, neue Verbindungslinien

<sup>10)</sup> Vgl. Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien, a. a. O., S. 161.

zu bauen, das Bahnnetz nach neuen strategischen Gesichtspunkten zu vervollständigen, umzugestalten, es auf neue Handels- und Verkehrsmittelpunkte (Häfen) auszurichten, neue Grenzbahnhöfe zu errichten usw.

Ähnliche Probleme sind, wenn auch in kleinerem Maßstab, nach der territorialen Neuordnung in den Jahren 1939, 1940 und 1941 durch die Angliederung Oberungarns und Nordsiebenbürgens an Ungarn, den Zerfall des jugoslawischen Staatsgebildes und die Neuordnung in Thrazien und Mazedonien entstanden.

### Die Wirtschaft

Am stärksten wird die gegenwärtige Gestalt der südosteuropäischen Eisenbahnen von den Eigentümlichkeiten der Wirtschaftsstruktur dieses Raumes beeinflußt. Vor allem müssen Anlage und Betrieb der Eisenbahnen in Südosteuropa darauf Rücksicht nehmen, daß in diesen überwiegend agrarischen Ländern die Wirtschaftsintensität, d. h. die Erzeugung und der Warenaustausch im Vergleich zur Größe des Raumes und der Bevölkerungszahl, sehr niedrig sind. Die dünne Besiedlung<sup>41)</sup>, die verhältnismäßig extensive Wirtschaftsweise der südosteuropäischen Landwirtschaft und das lückenhafte und dürftige Straßennetz, die geringe Anteilnahme weiter Gebiete an der Marktwirtschaft, — alle diese Ursachen und Äußerungen der geringen Wirtschaftsintensität spiegeln sich wider in dem im Vergleich zu Mittel- und Westeuropa sehr niedrigen Entwicklungsstand des Eisenbahnnetzes.

Die Bevölkerungsdichte wird verhältnismäßig niedrig bleiben, solange der größte Teil der Bevölkerung des Südostens seinen Lebensunterhalt in der Landwirtschaft sucht (gegenwärtig sind es durchschnittlich drei Viertel der Berufstätigen) und diese noch auf lange Sicht nur einer sehr beschränkten Zahl von Menschen Arbeit und Existenzmöglichkeit geben kann. Die Südostländer gelten (mit Ausnahme der Türkei) im landwirtschaftlichen Sektor schon heute als überbevölkert. (Die Arbeitskräfte sind in der Landwirtschaft durchschnittlich nur mit

<sup>41)</sup> Die Bevölkerungsdichte ist am höchsten in Ungarn mit 84 Menschen je Quadratkilometer; sie kommt den mitteleuropäischen Verhältnissen am nächsten (Deutsches Reich 143 Menschen je Quadratkilometer). Am niedrigsten ist die Bevölkerungsdichte in der Türkei mit 23 Menschen je Quadratkilometer. Die übrigen Südostländer haben eine Dichte, die zwischen den beiden Extremen ziemlich gleich hoch liegt: in Rumänien leben 68, im ehemaligen Jugoslawien 63, in Bulgarien 61 und in Griechenland 54 Menschen auf einem Quadratkilometer.

50—75 v. H. ausgenützt.) Zwar könnte durch Umstellung auf arbeitsintensivere Kulturen die Landwirtschaft mehr Arbeitskräfte beschäftigen und ausreichend ernähren, doch ist dieser Umstellungsprozeß angesichts der vorherrschenden Kapitalarmut und anderer strukturbedingter Hemmungen sehr langwierig. Von dieser Seite her kann deshalb nur sehr allmählich mit einer Steigerung der Bevölkerungsdichte, der Wirtschaftsintensität und mit einer generellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens der Eisenbahnen gerechnet werden. Die Donauländer sehen die Lösung des Problems der agrarischen Übervölkerung vornehmlich in einer Industrialisierung, die die überschüssigen Arbeitskräfte vom Lande absaugt. Eine umfangreiche Industrialisierung, die eine allgemeine Produktivitätssteigerung der Volkswirtschaft mit sich brächte, würde in der Tat der Verkehrsentwicklung und damit auch der Vervollkommnung des Eisenbahnwesens sehr förderlich sein.

Zunächst aber hält die extensive Wirtschaftsweise der südosteuropäischen Landwirtschaft — die Hektarerträge für Getreide z. B. sind nur halb so hoch wie im Reich — die Gesamterzeugung und damit das durchschnittliche Realeinkommen der Bevölkerung noch sehr niedrig, wodurch das Verkehrsaufkommen seinerseits ebenfalls gering bleiben muß. Das sehr bescheidene Durchschnittseinkommen beschränkt den Verbrauch auf die einfachsten Lebensnotwendigkeiten, und läßt den größeren Teil des Einkommens der Landbevölkerung noch als Natural-einkommen anfallen. Ein beträchtlicher Teil der Erzeugung wird so ohne Umweg über den Markt dem Verbrauch zugeführt.

Diese verhältnismäßige Unentwickeltheit des Binnenmarktes erklärt zu einem guten Teil, warum das gegenwärtig vorhandene südosteuropäische Eisenbahnnetz von der Wirtschaft wesentlich weniger und in anderer Art beansprucht wird wie etwa die mitteleuropäischen Netze von ihren Volkswirtschaften. Auch erhellt daraus, daß sein weiterer Ausbau, der sich schließlich immer ungefähr in den Proportionen der Steigerung der Wirtschaftsintensität halten muß, unter ganz anderen entwicklungs-mäßigen Voraussetzungen steht. Zwar wird grundsätzlich auch in Südosteuropa eine neue Bahnlinie, die ein bisher abgelegenes Gebiet dem Verkehr erschließt, dessen Wirtschaftsintensität und damit das gesamte Verkehrsaufkommen erhöhen. Verkehrserschließung und Wirtschaftsintensität bedingen sich bis zu einem gewissen Grad gegenseitig. Aber im Südosten würde die Inbetriebnahme einer solchen

Strecke den Verkehr in wesentlich bescheidenerem Maße und Tempo erhöhen können als etwa in Mitteleuropa; denn andere verkehrsbehindernde Ursachen (schlechtes Straßennetz usw.) blieben zunächst bestehen, und das Eingehen der Landwirtschaft auf eine derartige neu gebotene Verkehrsmöglichkeit wäre daher viel geringer. Der Übergang der im Stile einer „geschlossenen Hauswirtschaft“ wirtschaftenden Betriebe zu einer laufenden Erzeugung für den Markt und die Erhöhung der Erzeugung in den einzelnen Bauernbetrieben würden trotz der neuen Bahnlinie durch die übrigen wirtschaftlichen und sozialen Hemmungen (agrarisches Übervölkern, Bodenzersplitterung, Kapitalknappheit usw.) behindert bleiben. Der Bau jeder neuen Linie setzt also von vornherein ein wesentlich größeres Einzugsgebiet („Hinterland“) als in Mitteleuropa voraus, wenn er mindestens in einem weiteren Sinne<sup>12)</sup> wirtschaftlich noch gerechtfertigt werden soll. Da diese Voraussetzung — nicht zuletzt aus Gründen der Raumgestalt — sehr selten vorliegt, wird der Bau neuer Linien, sofern nicht strategische Motive oder Rücksichten des zwischenstaatlichen Durchgangsverkehrs im Spiele sind, erheblich erschwert. Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit sowohl der Haupt- als vor allem auch der Nebenlinien lassen sich allerdings nicht unbeträchtlich erweitern, wenn die Baukosten so niedrig wie möglich gehalten werden. (Vgl. unten S. 8.)

Aus allen diesen Umständen erklären sich die Weitmaschigkeit der Netze, die geringe Ausnützung der einzelnen Linien und eine Gestaltung der Gesamtanlage, die große Investitionen tunlichst vermeidet.

#### Dichte der Netze

Die Dichte der Eisenbahnnetze der Südostländer bleibt sowohl im Vergleich zur Fläche als

auch zur Einwohnerzahl erheblich hinter jener der mitteleuropäischen Staaten zurück. Selbst in Ungarn, das das weitaus dichteste Eisenbahnnetz Südosteuropas besitzt, gibt es auf die Flächeneinheit bezogen nur halb so viel Eisenbahnen wie im Reich, in der Türkei sechzehnmal weniger.

#### Ausnutzung der Netze

Obwohl das Eisenbahnnetz des Südostens also verhältnismäßig weitmaschig ist, werden dennoch sehr viel weniger Güter (je Streckeneinheit) zur Beförderung angeliefert als z. B. auf den deutschen Eisenbahnen: in Ungarn rund ein Drittel, in der Türkei nur ein Zehntel (vgl. Übersicht II). Auf der anderen Seite werden die Güter in den Südostländern (mit Ausnahme Ungarns und Griechenlands,

#### Güterverkehr auf den Bahnen der Südostländer und des Deutschen Reiches

[Übersicht II]

Land	Jahr	Geleistete Tonnenkilometer		Beförderte Tonnen		Transportweg in Kilometer je Tonne
		je Kilometer Streckennetz	je Quadratkilometer Landesfläche	je Einwohner		
Ungarn . . .	1929/30					91·6
	1933/34	308	2·40	202·0	2·1	128·4
	1937/38	384	3·09	260·0	2·7	124·0
Jugoslawien (ehemal.) . .	1929	422	2·43	99·8	1·8	174·0
	1933	293	1·50	63·2	1·1	194·7
	1938	407	2·08	89·1	1·4	195·6
Rumänien . .	1929	415	2·07	78·0	1·3	200·8
	1933	401	1·86	70·5	1·1	216·3
	1938	529	2·43	93·5	1·4	217·2
Bulgarien . .	1929/30	295	1·60	46·2	0·8	184·7
	1933/34	247	1·30	41·1	0·7	191·0
	1938	314	1·67	55·7	0·9	187·7
Griechenland	1929	68	0·76	15·8	0·3	89·1
	1933	62	0·71	14·6	0·4	87·9
	1937	100	0·95	23·3	0·4	105·5
Türkei <sup>1)</sup> . . .	1933/34	81	0·40	3·1	0·2	202·6
	1939/40	190	0·65	6·1	0·3	292·0
Deutsches Reich (Altreich) . . .	1936	1047	7·28	1056·0	7·4	143·8

<sup>1)</sup> Ausschließlich Vieh und Dienstgut.

#### Eisenbahndichte der Südoststaaten

[Übersicht I]

Land	Jahr	Bahnnetz (in km) je	
		100 km <sup>2</sup>	100.000 Einwohner
Ungarn . . . . .	1940 (IX.)	7·9	94
Slowakei . . . . .	1941	6·7	95
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1938	4·3	68
Rumänien . . . . .	1939	3·9	63
Bulgarien . . . . .	1938	3·3	55
Griechenland . . . . .	1937	2·0	38
Türkei . . . . .	1941 (I.)	0·9	41
Deutsches Reich (Altreich) <sup>1)</sup> . . . . .	1936	14·5	101

<sup>1)</sup> Einschließlich der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

<sup>12)</sup> Auch in Mittel- und Westeuropa decken die Einnahmen auf den Nebenlinien bei weitem nicht die Kosten; die entstehenden Verluste werden durch den Überschuß ausgeglichen, den der Verkehr auf den Hauptstrecken erbringt (vgl. dazu auch Fußnote 37).

wo die Versandweite durchschnittlich kürzer ist) über wesentlich weitere Strecken befördert als in Mitteleuropa. Z. B. ist der Transportweg in der Türkei doppelt so lang wie im Reich (vgl. auch Übersicht II). Die Gründe dafür sind vielfältig. Oft, besonders in der Türkei, müssen weite, dünn besiedelte Räume überwunden und — schon im Interesse der Staatsverwaltung, der Landesverteidigung usw. — mit dem Notwendigsten an Staats- und Privatbedarf versorgt werden. Auch liegen die wenigen, stärker für den städtischen Verbrauch und die Ausfuhr erzeugenden landwirtschaftlichen Überschußgebiete häufig wie Inseln über das ganze Staatsgebiet verstreut. Ähnliches gilt für die Industriepflanzenkulturen und die Bergwerke,

während die nationalen Industrien, soweit sie Produktionsgüter und industrielle Fertigwaren erzeugen oder auch heimische landwirtschaftliche Rohstoffe verarbeiten, überwiegend konsumorientiert sind und sich daher vorwiegend in den großen Städten konzentrieren. Vor allem aber sind die Durchschnittsziffern für den Transportweg der Frachtgüter deswegen so hoch, weil beträchtliche Teile der agrarischen und bergbaulichen Erzeugung der einzelnen Länder den Weg ins Ausland nehmen. Infolgedessen erhält der Ausfuhrverkehr im gesamten Eisenbahnverkehr auch statistisch einen hervorragenden Platz. Während in Deutschland auf den Auslandsverkehr (einschließlich Durchfuhr) nur 8,2 v. H. aller beförderten Gütermengen entfallen, beträgt diese Ziffer für Ungarn 20,5 v. H., für das ehemalige Jugoslawien 31,3 v. H. und für Rumänien 32,8 v. H. (vgl. Übersicht III). Die Ausfuhrgüter werden nahezu in allen Fällen (soweit die Produkte nicht — wie z. B. entlang der Donau — auf Bauerngefährten oder Lastkraftwagen unmittelbar an Bord von ins Ausland fahrenden Schiffen oder Kähnen gebracht werden) auf der Bahn bis an die Landesgrenze oder den Ausfuhrhafen befördert, und diese Wege sind, zumal fast alle direkten Eisenbahnexporte einseitig nach Westen gerichtet sind, meist sehr lang.

#### Binnen- und zwischenstaatlicher Eisenbahngüterverkehr in den Südostländern und in Deutschland [Übersicht III]

Land	Jahr	Binnenverkehr <sup>1)</sup>	Einfuhrverkehr <sup>1)</sup>	Ausfuhrverkehr <sup>1)</sup>	Durchfuhrverkehr <sup>1)</sup>	in v. H. des mengenmäßigen Gesamtverkehrs der Eisenbahnen
Ungarn . . . . .	1938/39	79,5	8,4	5,6	6,5 <sup>2)</sup>	
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1938	68,7	4,2	16,6	10,5	
Rumänien <sup>3)</sup> . . . . .	1939 <sup>4)</sup>	67,2	2,5	30,2	0,1	
Deutschland (Altreich) . . . . .	1937	91,8	3,3	4,6	0,3	

<sup>1)</sup> Über trockene und nasse Grenze. — <sup>2)</sup> Berechnet auf Grund der Nettotonnenkilometer. — <sup>3)</sup> Ohne Dienstgut. — <sup>4)</sup> Vorläufige Ziffer.

Ganz ähnlich verhält es sich mit der Beförderung von Personen. Der Südosteuropäer benützt seine Eisenbahnen auch als Passagier viel weniger als der Mittel- und Westeuropäer. So werden z. B. je Kilometer Bahnlänge in Ungarn 10.000 Personen befördert, in der Türkei 4.000, im Reich aber 24.000 (vgl. Übersicht IV). Der private Reise- und Erholungsverkehr ist in diesen Ländern mit einer überwiegend kleinbäuerlichen, wenig begüterten und traditionell sehr ortsgebundenen Bevölkerung an und für sich sehr begrenzt. Der geschäftliche Verkehr ist infolge der allgemein geringeren Wirtschaftsintensität ebenfalls sehr klein. Auch bedingt die Weitmaschigkeit des Netzes, daß die nächste

Bahnstation oft nur sehr schwierig erreichbar ist, so daß die Bequemlichkeit des über kurze Strecken gehenden Nahverkehrs nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung nutzbringend beansprucht werden kann. Zum Teil wird der Nahverkehr heute auch bereits in steigendem Maß von dem sich rasch ausdehnenden Netz von Kraftwagenlinien übernommen. Der Südosteuropäer benutzt die Bahn vor allem dann, wenn er eine weitere Reise vorhat. Ganz allgemein werden die durchschnittlichen Reisedrecken verlängert, weil die Räume weiter und die Besiedlung dünner ist und weil die größeren Städte, die — besonders angesichts einer gewissen kolonialartigen Hypertrophie der wenigen Metropolen — meistens Ziel- oder Ausgangspunkt der Passagiere sind, viel weiter als in Mitteleuropa voneinander entfernt liegen. Der durchschnittliche Reisedweg ist daher in den Südostländern wesentlich höher als im Reich. So fährt z. B. der Reisende in Deutschland im Durchschnitt nur 26,6 Kilometer, in der Türkei 50 Kilometer und in Rumänien sogar 90 Kilometer (vgl. Übersicht IV).

#### Personenverkehr auf den Bahnen der Südostländer und des Deutschen Reiches

[Übersicht IV]

Land	Jahr	Geleistete Personenkilometer	Beförderte Personen	Durchschnittlicher Reisedweg in km	
		je km Streckennetz in Tausend	je Einwohner	je beförderte Person	je beförderte Person
Ungarn . . . . .	1929/30	.	.	.	29,6
	1933/34	237	7,45	7	209
	1937/38	300	9,84	8	259
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	1929	217	4,87	4	162
	1933	164	3,16	2	118
	1938	289	5,59	4	198
Rumänien . . . . .	1929	274	3,49	2	173
	1933	205	2,42	1,5	123
	1938	331	4,28	3	230
Bulgarien . . . . .	1929/30	217	3,16	2	114
	1933/34	156	2,20	1	86
	1938	215	3,24	2	118
Griechenland <sup>1)</sup> . . . . .	1929	253	10,49	4	168
	1933	198	9,05	4	81
	1937	292	11,70	4	110
Türkei . . . . .	1933/34	79	1,81	0,8	35
	1939/40 <sup>2)</sup>	176	3,53	1,4	72
Deutsches Reich (Altreich) . . . . .	1936	650	24,44	25	658

<sup>1)</sup> Einschließlich der Bahn Athen—Piräus.  
<sup>2)</sup> Nur Hauptstrecken.

#### Kapitalexensive Bau- und Betriebsgestaltung

Im allgemeinen sind von den Gesamtkosten der Eisenbahnen über die Hälfte fix<sup>13)</sup>, d. h. sie ent-

<sup>13)</sup> Der Anteil ist bei den einzelnen Bahnen nicht völlig gleich. Bei den deutschen Reichsbahnen schätzt *Tecklenburg* die festen Kosten, wenn man nur die Betriebskosten ohne Kapitaldienst betrachtet, auf 43 v. H.; und auf 52 v. H., wenn man den damaligen Kapitaldienst (1925) mitberücksichtigt. Vgl. *Tecklenburg, Kurt*, Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung, in: Die Reichsbahn, Jg. 1925, Nr. 39, S. 345.

stehen ziemlich unabhängig davon, ob mehr oder weniger Güter befördert werden. Nun haben, wie erwähnt, die Bahnen in Südosteuropa verhältnismäßig viel weniger Güter zu befördern als jene in Mitteleuropa. Sind aber die fixen Kosten der südosteuropäischen Bahnen ungefähr gleich hoch wie die der Eisenbahnen Mitteleuropas, so folgt daraus, daß im Südosten auf das einzelne beförderte Gut ein viel höherer Kostenanteil entfallen muß. Diese aus der geringeren Wirtschaftsintensität und der entsprechend geringeren Ausnutzung des vorhandenen Netzes herrührende Ungunst wird indessen durch einige besondere Umstände sehr gemildert. Vor allem ist zu berücksichtigen, daß sich bei den südosteuropäischen Bahnen die hauptsächlichsten Kosten, aus denen sich die fixen Kosten zusammensetzen (Aufwand für Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals einerseits, für Löhne und Gehälter andererseits), in anderen Proportionen zueinander halten als bei den mitteleuropäischen Bahnen. Während die südosteuropäischen Bahnen ihre Anlagegüter im allgemeinen wesentlich teurer beschaffen, also für sie mehr Mittel aufwenden und das angelegte Kapital auch wesentlich höher verzinsen müssen als die mitteleuropäischen, brauchen sie nur sehr viel niedrigere Löhne und Gehälter zu zahlen. Die benötigten Anlagegüter verteuern sich vor allem dann, wenn sie unter wesentlich höheren Kosten als in der mitteleuropäischen Eisenbahnmaterialindustrie in heimischen Fabriken hergestellt werden. Der Zinsfuß war im Südosten immer sehr hoch. Vor dem Weltkrieg betrug er für langfristige Kapitalanlagen bis 10 v. H. und darüber, während in Mittel- und Westeuropa Investitionskredite schon für 3 bis 5 v. H. beschafft werden konnten. Auf der anderen Seite sind die (Nominal-) Löhne im Südosten sehr viel niedriger (im allgemeinen kaum halb so hoch wie z. B. im Reich). Während etwa die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben der ehemals jugoslawischen Staatsbahnen für eine beschäftigte Person nur 973 Reichsmark betragen, gab die Deutsche Reichsbahn rund 3.500 Reichsmark<sup>14)</sup> aus. Da nun im allgemeinen 60 v. H. der Gesamtausgaben der Bahnen auf Arbeitskosten entfallen<sup>15)</sup>, erhalten die Bahnen des Südostens durch

die niedrigeren Löhne einen Kostenvorsprung gegenüber den Bahnen Mitteleuropas und vermögen vermutlich allein dadurch die Nachteile der höheren Kapitalkosten und des geringeren Transportgüteranfalls bereits so weit auszugleichen, daß ihre durchschnittlichen Transportkosten<sup>16)</sup> und damit das Frachtniveau nicht höher als in Mitteleuropa sind<sup>17)</sup> (vgl. S. 13). Insbesondere aber sind die Bahnen unter diesen Umständen bestrebt, die fixen Kosten nicht nur allgemein niedrig zu halten, sondern vor allem die überproportional hohen fixen Kapitalkosten möglichst durch Arbeitskosten zu ersetzen. Sie beschäftigen z. B. Bahnpersonal zur Verrichtung von Funktionen, die bei den mitteleuropäischen Bahnen ganz allgemein Geräten (Signalanlagen,

Bahnpersonal in den Südostländern und in Deutschland (1937) [Übersicht V]

Land	Personal je 100.000 Zugkilometer
Ungarn . . . . .	127
Jugoslawien (ehemal.) . . . . .	137
Rumänien . . . . .	122
Bulgarien . . . . .	135
Griechenland . . . . .	146
Deutsches Reich (Altreich) . . . . .	85

Aus der jugoslawischen Eisenbahnstatistik 1938, S. 50 (Teil I).

Weichenstellwerken, automatischen Bremsen usw.<sup>18)</sup> übertragen sind. Tatsächlich wird in allen Südostländern die Einzelleistung der Bahn mit einem wesentlich höheren Arbeitsaufwand erbracht als etwa im Reich. Bei den Bahnen des ehemaligen Jugoslawien ging die Mehrbeschäftigung von Arbeitskräften so weit, daß die Personalausgaben der Bahnen trotz der wesentlich geringeren Löhne 60 v. H. der Gesamtausgaben erreichten, der Lohn-

<sup>14)</sup> Ein Vergleich der Durchschnittsentgelte kann nur Anhaltspunkte über den Unterschied der Löhne und Gehälter selbst geben, da ja die Zusammensetzung und Qualifizierung der Kräfte sehr verschieden ist.

<sup>15)</sup> Bei der Deutschen Reichsbahn betrug der Anteil der Arbeitskosten an den Gesamtausgaben 1925 60 v. H. Die ehemals jugoslawischen Bahnen geben den Anteil der Ausgaben für persönliche Dienste an den Gesamtausgaben ebenfalls mit 60 v. H. an (1937).

<sup>16)</sup> Zwischen den Kosten und der Höhe der Frachtsätze besteht bei den Bahnen des Südostens nicht immer eine enge Relation. Da die Bahnen in den Südostländern meist einen Teil des allgemeinen Staatshaushaltes bilden, werden sie teils subventioniert, teils fiskalisch belastet und die Gesamtkosten werden oft gar nicht nach kaufmännischen Grundsätzen genau ermittelt. Die ehemals jugoslawischen Bahnen hatten z. B. einen erheblichen Aufwand für Ausgaben, die ihnen wesensfremd waren (Aufbringung der Subventionen für die Seeschifffahrt und der Kosten für die Verwaltung der Fluß- und Seeschifffahrt usw.). Außerdem waren sie durch eine staatliche Transporttaxe belastet, die 1934 auf 20 v. H. der Einnahmen aus dem Personenverkehr und 15 v. H. der Einnahmen aus dem Güterverkehr erhöht wurde (vgl. *Le Mang, Richard*, Das jugoslawische Verkehrswesen und seine Leistungen, Borna 1941, S. 94).

<sup>17)</sup> Die Gesamtkosten können nur annähernd verglichen werden (vgl. o.). Die Unterschiede in der Qualität der Leistung der Bahn, wie Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Beförderung usw., bleiben außer Betracht.

<sup>18)</sup> Bulgarien, die Türkei und Ungarn haben allerdings bereits die Güterwagen mit Luftdruckbremsen ausgestattet.

anteil also ebenso hoch war wie bei den deutschen Eisenbahnen.

Allerdings setzen die Bemühungen um den Ausgleich der Diskrepanz zwischen der Höhe der fixen Kosten und dem verhältnismäßig geringen Anfall an Transportgütern schon sehr viel früher, d. h. nicht erst in der Betriebsgestaltung, sondern bereits beim Bau der Linien, ein. Hier besteht die aus der Kapitalarmut der Südostländer ohne weiteres begreifliche Tendenz, möglichst billig zu bauen, d. h. hohe Kapitalinvestitionen tunlichst zu vermeiden. Diese Tendenz gibt fast allen Bahnen des Südostens das Gepräge: Die Anlage von Brücken und Tunnels wird möglichst vermieden<sup>19)</sup>; dafür werden lieber kurvenreiche<sup>20)</sup> und längere Transportwege mit stark wechselndem Gefälle<sup>21)</sup> und geringerer Geschwindigkeit in Kauf genommen<sup>22)</sup>, der Oberbau und die Schienen der Bahnen werden schwächer gehalten<sup>23)</sup>, und die billigere Schmalspur wird der Normalspur vorgezogen<sup>24)</sup>, auch wenn sie erheblich weniger leistungsfähig ist. Schließlich wird

<sup>19)</sup> Dadurch wird vor allem auch der Verkehr zwischen den Südoststaaten sehr behindert. Zwischen dem ehemaligen Jugoslawien, Ungarn und Rumänien vermitteln z. B. nur zwei Donaubrücken und eine Eisenbahnfähre den Verkehr. Zum Teil verhinderten freilich auch militärische Erwägungen den Bau von Donaubrücken.

<sup>20)</sup> In Bulgarien z. B. liegen 35 v. H. der Eisenbahnlinien in Kurven und 56 v. H. aller Kurven haben einen geringeren Krümmungsradius als 500 Meter.

<sup>21)</sup> In Bulgarien z. B. haben 25 v. H. der Eisenbahnen ein Gefälle zwischen 10 und 25 v. T.

<sup>22)</sup> Die Reisegeschwindigkeit auf den bulgarischen Bahnen beträgt z. B. bei Schnellzügen 39 Kilometer je Stunde, bei Personenzügen 32 Kilometer je Stunde. Lokalgüterzüge haben zum Teil eine Geschwindigkeit von nur 13,5 Kilometer je Stunde. Auf den griechischen Bahnen, wo meist gemischte Züge verkehren, beträgt die durchschnittliche Zugsgeschwindigkeit auf den Bahnen mit Normalspur 37 Kilometer in der Stunde, auf den schmalspurigen Bahnen 23 Kilometer in der Stunde. D-Züge haben eine Stunden-geschwindigkeit von 32 bis 42 Kilometer.

<sup>23)</sup> In Bulgarien sollen die 37-Kilogramm-Schienen allmählich durch 41-Kilogramm-Schienen ersetzt und gleichzeitig der Unterbau verstärkt werden, um modernere Lokomotiven verwenden zu können.

<sup>24)</sup> Die Schmalspurbahnen sind vor allem in Griechenland und im ehemaligen Jugoslawien von besonderer Bedeutung, wo 45 v. H. bzw. 31 v. H. des Bahnnetzes schmalspurig sind. In den übrigen Südostländern besteht nur noch ein kleiner Rest von Schmalspurbahnen; in Bulgarien sind 13 v. H., in Ungarn 9 v. H., in Rumänien 6 v. H. und in der Türkei 5 v. H. des Bahnnetzes schmalspurig. In Bulgarien hat sich das Schmalspurnetz, das erst im letzten Weltkrieg durch den Bau von Feldbahnen entstanden war, durch den Umbau der Schmalspurbahnen mit 600 Millimeter auf Normalspur in den letzten Jahren sehr verringert.

der Bau doppelgleisiger Strecken vermieden; eher werden die eingleisigen Bahnen stärker ausgenutzt, auch wenn der eingleisige Betrieb durch die Notwendigkeit der Errichtung von Ausweichstellen und Überholungsbahnhöfen die Geschwindigkeit stark herabsetzt<sup>25)</sup>.

Genährt wird diese Neigung zu möglichst billigem Bau und arbeits- statt kapitalintensivem Betrieb nicht nur durch die eigentümliche Ertrags- und Kostenlage der Bahnen, sondern auch durch das nationalwirtschaftliche Verselbständigungsinteresse. Der offensichtliche Widerspruch, daß man in einzelnen Südostländern einerseits die Bahnen möglichst billig bauen und betreiben will, die Bahnverwaltungen andererseits aber zwingt, im eigenen Land sehr teuer erzeugtes Eisenbahnmaterial zu verwenden, erklärt sich politisch, wirtschaftlich und devisenpolitisch daraus, daß eher ein Minus an Leistungsfähigkeit der Bahnen als ein solches an nationaler Selbständigkeit in Kauf genommen wird. Die Kostspieligkeit der heimischen Materialerzeugung schafft also eher noch einen besonderen Druck zur Herabsetzung des Aufwandes für Kapitalgüter.

Dafür sprechen schließlich auch die großen Schwankungen in der Ausnützung der Bahnen, die auf die im Südosten besonders hohen Saison- und Ernteschwankungen zurückzuführen sind<sup>26)</sup>. Dies gilt vor allem für die Ausnützung des Wagenparks.

Die geringe Kapitalintensität, die als technische Rückständigkeit erscheinen mag, ist daher zumindest teilweise wirtschaftlich motivierbar. Von wirklicher Rückständigkeit könnte man nur dort sprechen, wo erhöhte Sachinvestitionen auch die Kosten- und Ertragslage der betreffenden Eisenbahnen wenigstens auf längere Sicht bessern würden. Daß dafür die Voraussetzungen in einzelnen Südostländern angesichts der Vernachlässigung der Erneuerung des Oberbaues, des Wagenparks usw. und auch der ungenügenden Erschließung grundsätzlich gegeben sind, ist in den einzelnen Ländern auch von amtlicher Seite wiederholt hervorgehoben worden.

<sup>25)</sup> Das behindert vor allem die Geschwindigkeiten im internationalen Personenverkehr, da selbst die zwischenstaatlichen Durchgangsstrecken zum großen Teil eingleisig sind. In Bulgarien z. B. erreicht der Simplon-Orientexpress nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern.

<sup>26)</sup> Im Jahre 1938 z. B. betrug der Saisonanstieg des Verkehrs (Wagengestellung oder beförderte Wagen) zwischen dem Monat mit der geringsten Verkehrsbewegung (meist Januar) und dem Monat mit dem höchsten Verkehr (meist Oktober) in Ungarn 80 v. H., im ehemaligen Jugoslawien 55 v. H., in Rumänien 63 v. H., in Bulgarien 103 v. H., in der Türkei 176 v. H., in Deutschland dagegen nur 22 v. H.

## Der Güterverkehr

### Zusammensetzung nach wichtigen Waren

Billige Massengüter, wie Brennstoffe (Kohle, Koks, Erdöl), Holz, Erze, Baumaterialien und landwirtschaftliche Produkte, stellen in allen Südostländern die größten Transportmengen; doch schwankt die Bedeutung der einzelnen Waren und Warengruppen je nach der Wirtschaftsstruktur der einzelnen Staaten. Die griechischen Bahnen z. B. befördern hauptsächlich Erze, dagegen weniger andere Massengüter, da das Land besonders rohstoffarm ist (sowohl Holz als auch Kohle und Erdöl werden über die See eingeführt). Die sehr niedrigen Frachtsätze für Massengüter und der hohe Anteil der Leerfrachten<sup>27)</sup> infolge der meist sehr einseitigen Transportrichtung vermindern die Bedeutung der Massengüter für die Einnahmestaltung der Bahn.

Höherwertige Waren, die im Südosten an sich spärlich anfallen, wurden dagegen in den letzten Jahren immer stärker, besonders auf kürzere Entfernungen, von der Schiene zum Lastkraftwagen abgezogen, der sie angesichts der starken Wertstaffelung der Gütertarife auf den Südostbahnen (vgl. S. 11) billiger befördern kann. Fast alle Südostländer haben daher den Wettbewerb des Lastkraftwagens durch tarifpolitische Maßnahmen der Bahnen und durch gesetzliche Beschränkungen des Lastkraftwagenverkehrs zu regeln gesucht. Die Binnenschiffahrt innerhalb des Landes und die Küstenschiffahrt dagegen ergänzten die Eisenbahn, vor allem in der Türkei und im ehemaligen Jugoslawien, während in Griechenland die Küstenschiffahrt den weiteren Ausbau der Bahnen hinderte.

### Zwischenstaatlicher Güterverkehr

Die südosteuropäischen Staaten tauschen einen verhältnismäßig größeren Teil ihrer Erzeugung über die Landesgrenzen aus als die Industriestaaten Mitteleuropas<sup>28)</sup>. Daher sind auch die zwischenstaatlichen Eisenbahntransporte im Vergleich zum gesamten Verkehrsvolumen der Bahnen verhältnismäßig hoch (vgl. o.). Die finanzielle Bedeutung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs erhöht sich

<sup>27)</sup> In Ungarn betrug der Leerverkehr (im Durchschnitt der Jahre 1937/39) mehr als ein Drittel des Güterverkehrs.

<sup>28)</sup> In den Südostländern fällt ein größerer Teil des Volkseinkommens auf die Ausfuhr als in den Industrieländern. So war z. B. der Anteil der Ausfuhr am Volkseinkommen (1925) in Rumänien 16 v. H., im ehemaligen Jugoslawien 11 v. H., in Griechenland 15 v. H. (1928), in Bulgarien 9 v. H., in den großen Industrieländern dagegen blieb der Anteil unter 10 v. H. (vgl. *Wagemann, Ernst*, a. a. O., S. 106).

für die Bahnen noch dadurch, daß die zwischenstaatlichen Gütertransporte auch schon auf dem eigenen Bahnnetz einen verhältnismäßig langen Weg zurücklegen, besonders da der Güteraustausch an sich überwiegend auf Mittel- und Westeuropa ausgerichtet ist.

Da die Südoststaaten vor allem landwirtschaftliche und bergbauliche Massengüter, die sehr viel Wagenraum beanspruchen, ausführen, dagegen verhältnismäßig viel wenigervoluminöse Industriegüter einführen, haben im allgemeinen die Bahnen in der Ausfuhr eine größere Gütermenge zu bewältigen als in der Einfuhr. Bei Ungarn ist allerdings die Einfuhrmenge größer, da es seine Auslandskohle fast ganz über die Bahn bezieht. Die Bewältigung der Güter im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr wird den Bahnen durch die Binnen- und Seeschiffahrt erleichtert<sup>29)</sup>, die vor allem die geringwertigen Massengüter<sup>30)</sup> sowohl in der Einfuhr als auch in der Ausfuhr übernommen haben, so daß die Bahn diese nur bis zum nächsten Donau- oder Seehafen oder von dort bis zur Bestimmungsstation zu befördern braucht. Dadurch verbleiben dem zwischenstaatlichen Verkehr der Bahn über die trockene Grenze die höherwertigen und leicht verderblichen Güter, die im allgemeinen günstigere Frachteinahmen erbringen.

Der Güteraustausch unmittelbar über die Bahn zwischen Griechenland, der Türkei und Rumänien und den mittel- und westeuropäischen Ländern muß über die ungarischen oder die ehemals jugoslawischen und die bulgarischen Bahnen geleitet werden. Diese Länder haben daher in der Ostwestrichtung

<sup>29)</sup> Das Getreide wurde entweder über den Seeweg, wie bei Bulgarien und Rumänien, oder über die Donau, wie bei Ungarn und dem ehemaligen Jugoslawien, ausgeführt; die Getreideausfuhr über die Bahn war unbedeutend. Das Erdöl Rumäniens ging fast vollständig über die See und über die Donau. Die Ausfuhr von Bauxit aus Ungarn übernahm vorwiegend die Bahn, aus dem ehemaligen Jugoslawien vorwiegend die Seeschiffahrt. Die Kohle, das wichtigste Massengut in der Einfuhr, ging nach Ungarn über die Bahn, nach den anderen Südostländern über den Seeweg.

<sup>30)</sup> 1938 bestand die Ausfuhr Rumäniens mengenmäßig zu 61 v. H. aus Erdölprodukten und zu 19 v. H. aus Getreide, die Ausfuhr Ungarns zu 18 v. H. aus Bauxit und zu 21 v. H. aus Weizen; die Ausfuhr Griechenlands zu 71 v. H. aus Mineralien, die Ausfuhr der Türkei zu 27 v. H. aus Getreide. In Bulgarien fiel bei der Ausfuhr 38 v. H. auf Getreide und 28 v. H. auf leicht verderbliche Früchte und Gemüse. Aber auch in der Einfuhr einzelner Südostländer waren die Massengüter mengenmäßig von entscheidender Bedeutung. So entfielen auf Kohle und Koks in Ungarn 18 v. H., auf Holz 31 v. H., auf Eisenerz 14 v. H. der gesamten Einfuhrmengen, in Griechenland 50 v. H. auf Mineralien, in Jugoslawien 39 v. H. auf Kohle und in der Türkei 30 v. H. auf Brennstoffe und Mineralöle.

einen bedeutenden Durchfuhrverkehr gehabt, der ihnen beträchtliche Deviseneinnahmen einbrachte. Jugoslawien hatte überdies auch einen Transitverkehr in der Nordsüdrichtung aus dem Verkehr zwischen Ungarn und Italien und den ehemaligen jugoslawischen Häfen. In den letzten Jahren hat der Transitverkehr in nordsüdlicher Richtung über Rumänien auf der Bahnlinie Bukarest—Czernowitz nach den mittel- und osteuropäischen Staaten stark zugenommen.

Im ehemaligen Jugoslawien entfielen fast 11 v. H. der Eisenbahngütertransporte auf die Durchfuhr, in Ungarn rund 7 v. H., in Deutschland dagegen nur 0,3 v. H. (vgl. auch Übersicht III).

Im außenwirtschaftlichen Güterverkehr bestand vor der Sperrung des Seeweges ein sehr reger Wettbewerb, vor allem zwischen der Bahn und der Donauschiffahrt und in geringerem Maße auch zwischen dieser und der Seeschiffahrt. Verschiedene Vereinbarungen, besonders tariflicher Art, konnten dennoch einen Interessenausgleich und eine weitgehende Zusammenarbeit zwischen den drei Verkehrswegen erzielen. Bis zu Kriegsbeginn konnte man wohl von einer Arbeitsteilung im zwischenstaatlichen Verkehr sprechen, die darin bestand, daß die See- und Binnenschiffahrt vorwiegend die Beförderung von Massengütern übernahm, die sie billiger als die Bahn befördern konnte, die Bahnen dagegen jene Güter, bei denen eine schnelle und pünktliche Lieferung unbedingt notwendig ist (Obst, Gemüse, lebendes Vieh) oder die hohen Transportkosten gegenüber den Vorteilen des Bahntransports nicht ins Gewicht fallen (hochwertige Fertigwaren). Allerdings hat vor allem die Donauschiffahrt versucht, die Vorteile des Wassertransportes mit denen des Bahntransportes zu verbinden, indem sie für die Stückgutbeförderung auf der Donau einen fahrplanmäßigen Schiffsverkehr eingerichtet hat, der einen erheblichen Teil des Stückgutverkehrs nach dem Südosten an sich zieht.

Die Seeschiffahrt ergänzt die Eisenbahn und den Donauverkehr noch in anderer Weise. Die Ausfuhrmengen aus Südosteuropa pflegten sich in den einzelnen Jahren, je nach Ausfall der Ernten, sehr stark zu ändern. Die Donautonnage und der Wagenpark der Bahn konnten aber (trotz des europäischen Waggonleihverkehrs) die Spitzenausfuhr nicht bewältigen. In den Jahren sehr guter Ernten wurde daher immer ein größerer Teil der Ausfuhr von der Seeschiffahrt übernommen, die durch ihren Anschluß an die Weltmeere am leichtesten instande war, sich einer örtlichen Veränderung des Tonnagebedarfs anzupassen.

Die Verkehrslage der einzelnen Südostländer zur Donau und zum Seeweg sowie die Art der Waren in der Ein- und Ausfuhr bestimmen die Bedeutung der Bahn gegenüber den beiden anderen Verkehrswegen im Außenhandel der Südostländer (vgl. Übersicht VI). Ungarn, ohne unmittelbaren Zu-

Verteilung des Außenhandelsverkehrs der Südostländer<sup>1)</sup>  
nach Verkehrswegen [Übersicht VI]

Land	Jahr	Einfuhr			Ausfuhr		
		Eisenbahn <sup>2)</sup>	Binnen-schiffahrt	Meer-schiffahrt	Eisenbahn <sup>2)</sup>	Binnen-schiffahrt	Meer-schiffahrt
in v. H. der Gesamteinfuhr bzw. Gesamtausfuhr							
Ungarn . .	1929	82	14	.	74	22	.
	1939	79	20	.	64	35	.
Jugoslawien (ehemal.)	1929	49	26	25	58	15	27
	1939	39	33	28	41	13	46
Rumänien .	1939	51	19	30	15	25	60
Bulgarien .	1929	18	52	30	21	21	58
	1939	17	50	33	33	22	45

<sup>1)</sup> Die Ausfuhr Griechenlands und der Türkei ging fast zur Gänze über den Seeweg, die Einfuhr zum allergrößten Teil.  
<sup>2)</sup> Nur Transporte über die trockene Grenze.

gang zum Meer, bewältigt den zwischenstaatlichen Warenaustausch zum größten Teil durch die Bahn. Von der Einfuhr gingen 1939 79 v. H. und von der Ausfuhr 64 v. H. über die Bahn. Im ehemaligen Jugoslawien übernahmen die Bahnen fast die Hälfte der Ein- und Ausfuhr des Landes, in Rumänien die Hälfte der Einfuhr, aber nur 15 v. H. der Ausfuhr, die zu 60 v. H. über die See ging. Bulgarien leitet 17 v. H. der Einfuhr und 33 v. H. der Ausfuhr über die Bahn. Der zwischenstaatliche Verkehr mit Griechenland und der Türkei spielt sich infolge ihrer günstigen maritimen Lage hauptsächlich über den Seeweg ab.

### Die Gütertarife Tarifaufbau

Die Gütertarife der südosteuropäischen Eisenbahnen sind ähnlich aufgebaut wie in Mitteleuropa<sup>31)</sup>. Alle Bahnen der Südostländer staffeln ihre Frachtsätze nach dem Umfang bzw. dem Gewicht des abgegebenen Frachtgutes, nach dessen Wert und nach der Länge des Transportweges. Neben den Regeltarifen bestehen für die meisten wichtigen Transportgüter im Binnen- und Auslandsverkehr Ausnahmetarife, denen, ähnlich wie im Reich, wo rund drei Viertel der Güter zu Ausnahmetarifen befördert werden (1938), eine überragende Bedeutung zu-

<sup>31)</sup> Die Darstellung beschränkt sich im wesentlichen auf die Gütertarife der ungarischen, der ehemals jugoslawischen, der rumänischen und bulgarischen Bahnen im Jahre 1938, das als letztes Normaljahr gelten kann. Während des gegenwärtigen Krieges haben die Bahnen in Südosteuropa die Tarife wiederholt geändert, vor allem erhöht.

kommt. Schließlich werden heute die Gütertarife (wie in Mittel- und Westeuropa) einheitlich auf das ganze Staatseisenbahnnetz angewendet.

Da die Beförderung großer Gütermengen, vor allem durch die bessere Ausnutzung des Wagenparks, niedrigere Kosten verursacht, sind auch auf den Bahnen der Südostländer die Tarife für Wagenladungen bzw. für Halbwagenladungen niedriger als für Stückgüter; dies um so mehr, als den Eisenbahnverwaltungen angesichts des allgemeinen Wagenmangels daran liegt, dem Verfrachter einen Anreiz zu geben, möglichst große Transportmengen auf einmal befördern zu lassen. Die Stückgüter bis 5 Tonnen, aber auch Wagenladungen (Rumänien) können außerdem beschleunigt als Eilgut befördert werden, wofür ein Frachtzuschlag<sup>32)</sup> zu den normalen Frachtsätzen berechnet wird.

Das Verfahren der Staffelung der Regeltarife nach dem Wert bzw. der „Belastungsfähigkeit“ der einzelnen Güter wenden alle südosteuropäischen Bahnen an. Sie schreiten dazu, einerseits aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen, um die wirtschaftliche Erschließung generell zu begünstigen; andererseits, um möglichst viel zusätzliche Gütermengen heranzuziehen, die bei durchschnittlicher Höhe der Tarife aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr befördert würden. Z. B. wird durch die besonders billige Beförderung von Rohstoffen die Entstehung von Industrien in allen Landesteilen gefördert und einer Ballung der rohstofforientierten Industrien entgegengewirkt. Diese Festsetzung von verschiedenen hohen Regelsätzen ist auf den südosteuropäischen Bahnen formell<sup>33)</sup> stärker ausgeprägt als

<sup>32)</sup> Der Zuschlag betrug 1938 für Eilgut im ehemaligen Jugoslawien 50 v. H. (für beschleunigtes Eilgut 100 v. H.), in Rumänien 50 v. H., in Bulgarien 25 v. H. Die Frachtsätze für die drei Eilgutklassen auf den ungarischen Bahnen waren ungefähr ein Drittel höher als die Tarife der drei Stückgutklassen.

<sup>33)</sup> Die allgemeinen Ausnahmetarife (im Gegensatz zu den speziellen) sind wirtschaftlich ebenfalls als besondere Güterwertklassen zu betrachten, die nur aus formalen Gründen gesondert angeführt werden.

etwa auf den deutschen. Die Wagenladungsgüter werden auf den Bahnen der Südostländer tarifmäßig in weit mehr Wertklassen<sup>34)</sup> eingeteilt als auf den deutschen Reichsbahnen, und in einzelnen Südostländern wird auch das Stückgut und Eilgut nach Wertklassen tarifiert<sup>35)</sup>.

Ferner ist auch die Spanne zwischen dem Frachtsatz der höchsten und niedrigsten Wertklasse im Südosten im allgemeinen höher als im Reich. Die Güter der niedrigsten Wertklasse werden z. B. auf den ungarischen und den ehemals jugoslawischen Bahnen um über 80 v. H., auf den bulgarischen um 75 v. H., auf den rumänischen um 94 v. H. billiger befördert als die der höchsten Wertklasse; auf den deutschen Bahnen beträgt die Spanne 66 v. H. Aus diesen Tarifspannen zwischen der höchsten und niedrigsten Güterwertklasse können freilich nur Anhaltepunkte über die verschiedene Frachtbelastung einzelner Güterarten gewonnen werden. Praktisch entscheidend bleibt die Wertklassifizierung der wichtigsten Waren selbst.

Auch bei der Staffelung der Tarife nach der Länge des Transportweges vermischen sich betriebswirtschaftliche Interessen der Bahn mit gemeinwirtschaftlichen Absichten. Die Bahn vermag über längere Entfernungen einen niedrigeren Frachtsatz zu berechnen, da sich eine Reihe ihrer Unkosten, die mit der Übernahme und der Begleitung der Güter entstehen, mit zunehmender Länge des Transportweges verhältnismäßig verringern. Eine Ermäßigung der Frachtsätze auf längere Entfernung entspricht einer Verkürzung des Verkehrsweges und wird so den Transport einer größeren Gütermenge über längere Entfernungen rentabel machen. Noch größer

<sup>34)</sup> Die ungarischen Bahnen stufen die Tarife für Frachtgüter in 17 Wertklassen und 2 Klassen für Ladeflächen, die ehemals jugoslawischen in 25 Wertklassen und 3 Klassen für Ladeflächen, die rumänischen in 88 Wertklassen und 4 Klassen für Ladeflächen, die deutschen nur in 7 Wertklassen.

<sup>35)</sup> Die ungarischen und bulgarischen Bahnen tarifieren die Stückgüter nach 3 Wertklassen, die rumänischen nach ebenso vielen wie die Wagenladungsgüter.

Frachtsätze je Tonnenkilometer auf den Bahnen Südosteuropas und Deutschlands  
(am 1. Juni 1938 in Reichspfennig und in v. H.)

[Übersicht VII]

Entfernungen in Kilo- meter	Ungarn		Jugoslawien (ehemal.)				Rumänien				Bulgarien				Deutschland					
	Tarifklasse 16 Eisenerz		Tarifklasse 12 Getreide		Tarifklasse 21 Eisenerz		Tarifklasse 12 Weizen		Tarifklasse 016 Eisenerz		Tarifklasse 055 Weizen		Tarifklasse 23 Eisenerz		Tarifklasse AT 52 Weizen, Roggen		Eisenerz von Gewinnungs- stätten		Getreide, Mehl	
	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.	<i>Spf</i>	in v. H.
50	3'4	100'0	7'7	100'0	5'2	100'0	6'4	100'0	4'4	100'0	4'8	100'0	3'8	100'0	4'7	100'0	2'2	100'0	7'8	100'0
100	2'7	79'4	6'8	88'3	3'4	65'4	5'4	84'4	4'4	100'0	4'8	100'0	3'0	78'9	3'9	83'0	1'5	68'2	7'0	89'7
150	2'3	67'6	5'7	74'0	2'7	51'9	4'9	76'6	4'1	93'2	4'2	87'5	2'6	68'4	3'5	74'5	1'3	59'1	6'5	83'3
200	2'1	61'8	5'2	67'5	2'3	44'2	4'4	68'8	3'8	86'4	3'9	81'3	2'4	63'2	3'2	68'1	1'2	54'5	6'1	78'2
350	1'8	52'9	4'4	57'1	1'7	32'7	3'7	57'8	3'3	75'0	3'0	62'5	2'0	52'6	2'6	55'3	0'9	40'9	5'4	69'2
500	1'6	47'1	3'8	49'4	1'4	26'9	3'3	51'6	2'9	65'9	2'4	50'0	1'7	44'7	2'2	46'8	0'8	36'4	4'8	61'5

ist das gemeinwirtschaftliche Interesse an dieser Degression der Tarife mit zunehmender Entfernung. Die Entfernungsstaffel bewirkt eine innigere wirtschaftliche Verflechtung weit voneinander liegender Gebiete, schließt die peripheren Gegenden enger an das Kernland an und wirkt dort ausgleichend, wo zwischen einzelnen Gebieten große wirtschaftliche Strukturunterschiede bestehen. Alle diese Wirkungen sind gerade im Südosten höchst erwünscht.

Die Degression der Tarife bei zunehmender Entfernung ist auf den südosteuropäischen Bahnen ungefähr die gleiche wie auf den deutschen. Die Frachtsätze je Kilometer sind bei einem Transportweg von rund 500 Kilometer gegenüber einem solchen von 50 Kilometer um rund die Hälfte niedriger, doch ist die Entfernungsstaffel bei einzelnen Waren noch ausgeprägter. (Vgl. Übersicht VII.)

Von nicht geringerer allgemeinwirtschaftlicher Bedeutung ist die in einigen Ländern erst jüngst erreichte einheitliche Anwendung der Tarifsätze auf allen Strecken der staatlichen Bahnnetze<sup>36)</sup>. Diese Einheitlichkeit der Tarife steht ähnlich wie die Tarifierung nach Güterwertklassen im Gegensatz zum „natürlichen“ Tarifsysteem, d. h. zur Tarifierung nach den Selbstkosten der Bahn. Die Selbstkosten der Bahn sind nämlich auf den Nebenstrecken meist wesentlich höher als auf den Hauptstrecken<sup>37)</sup>. Die Einheitlichkeit des Frachtsatzes für das ganze Landesnetz wird also nur dadurch möglich, daß die Überschüsse, die die Hauptlinien einbringen, zur Deckung der Verluste auf den Nebenstrecken verwendet werden. Die verkehrswirtschaftliche Gleichstellung der an Nebenbahnen liegenden, meist peripheren Gebiete mit jenen, die unmittelbar durch eine

<sup>36)</sup> Im ehemaligen Jugoslawien z. B. waren bis zur Einführung des Einheitstarifs am 1. Oktober 1925 über 20 verschiedene Tarife in Geltung.

<sup>37)</sup> Nach *Vogt* war z. B. bei der Deutschen Reichsbahn das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (die sogenannte Betriebszahl) der Nebenbahnen, auf die 42,5 v. H. des Gesamtnetzes entfallen, 140,3, auf den Hauptbahnen nur 85,9 (1930). Rechnet man zu den Betriebsausgaben alle übrigen Kosten und errechnet die sogenannte Wirtschaftszahl, so macht diese bei den Nebenbahnen sogar 167 aus, bei den Hauptbahnen etwa 100. Die Einnahmen je Tonnenkilometer betragen auf den Nebenbahnen 17,45 Reichspfennig, die Ausgaben 29,1 Reichspfennig; auf den Hauptbahnen dagegen betragen die Einnahmen 17,4 Reichspfennig je Tonnenkilometer, die Ausgaben nur 15,6 Reichspfennig. Wollte man auch nur die Betriebsausgaben auf den Nebenstrecken decken, so müßten die Tarife um 50 v. H. erhöht werden (vgl. *Vogt, J.*, Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verfolgen?, in: Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin 1932, S. 21). Auf den Privatbahnen, die meist Nebenlinien betreiben, werden daher auch heute noch im allgemeinen höhere Frachtsätze berechnet.

Hauptverkehrsader erschlossen werden, erhöht ebenfalls die Wirtschaftsverflechtung der einzelnen Landesteile und gibt ihnen gleichmäßigere Entwicklungsmöglichkeiten.

#### Ausnahmetarife

Die Staffelung der Frachtsätze nach Wagenraum, Wert und Entfernung berücksichtigt bereits allgemeine wirtschaftspolitische Gesichtspunkte, sie wahren aber dennoch auch die wirtschaftlichen Interessen der Bahn, die vor allem in der Vorsorge für den eigenen Haushalt liegen<sup>38)</sup>. Die Ausnahmetarife dagegen tragen ganz überwiegend volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung. Das gilt sowohl für die allgemeinen als auch für die speziellen, d. h. die eigentlichen Ausnahmetarife, die einschränkenden Bedingungen unterliegen (Stationstarife, Saisonstarife).

Die Ausnahmetarife haben sich zu einem wichtigen Mittel der Lenkung der Binnenwirtschaft entwickelt. Aber auch der zwischenstaatliche Wirtschaftsverkehr wird immer mehr durch solche Sondertarife beeinflusst, nämlich durch die Ausfuhr- und Einfuhrtarife, die Seehäfen- und Umschlagstarife und die Durchfuhrtarife. Die Verbandstarife, die meist nur für einzelne Waren vereinbart werden (Artikeltarife), entstehen durch ein Übereinkommen mit anderen Eisenbahnverwaltungen, werden also nicht autonom festgesetzt.

Im Auslandsverkehr übernehmen die Ausnahmetarife vor allem die Funktion, die Wirkungen der Zölle und Ausfuhrprämien zu unterstützen. Sie sind für den Außenhandel der Südostländer vor allem deshalb von Bedeutung, weil hauptsächlich geringwertige Massengüter ausgeführt werden, die besonders tarifempfindlich sind. Die Tarifsysteme der Südostländer sind im letzten Jahrzehnt immer stärker differenziert worden, und die Bedeutung der Ausnahmetarife hat ständig zugenommen.

In allen Südostländern wird die bergbauliche Rohstoffherzeugung durch allgemeine und spezielle Ausnahmetarife gefördert. Das gilt vor allem für Kohle und Eisenerz, der Basis für jede weitere Industrialisierung. In Ungarn z. B., das einen besonders niedrigen Tarif für die inländische Braunkohle hat, wird die inländische Kohlenerzeugung überdies noch dadurch geschützt, daß ausländische Kohle (und Koks) wesentlich höher tarifiert wird. Schließlich haben jene Länder, die bereits Braunkohlen in großen

<sup>38)</sup> Vgl. *Spieß, W.*, Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, in: Archiv für Eisenbahnwesen 1941, Heft 1, S. 1.

Mengen ausführten, wie das ehemalige Jugoslawien und Bulgarien, diesen Export durch stark ermäßigte Ausfuhrtarife erleichtert. In Ungarn und Rumänien wird die Eisenerz- und Roheisenerzeugung durch Ausnahmetarife besonders gefördert. Das ehemalige Jugoslawien hatte überdies, da seine Eisenerz-erzeugung weit über den eigenen Bedarf hinausging, sehr niedrige Ausfuhrtarife für Eisenerz angesetzt. Doch auch für die meisten übrigen Massengüter gelten in allen Südostländern ähnliche Sondertarife. Für die landwirtschaftlichen Produkte, vor allem für Getreide, spielt die Tarifermäßigung im Inlandsverkehr eine geringere Rolle, weil die einzelnen Gebiete sich im allgemeinen selbst versorgen. Wirtschaftspolitisch von Bedeutung ist, daß Mehl und Getreide im Gegensatz zum Prinzip der Werttarifizierung praktisch zu gleichen Frachtsätzen befördert werden, um einer Konzentration der Mühlenindustrie entgegenzuwirken. (Vgl. Eisenbahnfrachtsätze S. 15 ff.)

In den Friedensjahren, in denen im allgemeinen der Absatz der eigenen Erzeugung das schwierigste handelspolitische Problem war, haben die Südostländer ihren Export durch niedrige Seehäfen- und Ausfuhrtarife — vor allem für Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft (Getreide, Holz, Obst, Vieh), aber auch für die Rohstoffe und Industriegüter (Kohle, Zement, Eisen, Maschinen) — unterstützt.

Das Bestreben, die Eigenerzeugung vor ausländischem Wettbewerb zu schützen, erklärt es, daß die Einfuhrtarife oft höher festgesetzt werden als die Binnentarife (wie z. B. für Kohlen in Ungarn). Im allgemeinen aber begnügt man sich damit, der Einfuhr keine besonderen Ermäßigungen zu gewähren. Nur im ehemaligen Jugoslawien war die Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die nicht im Inland erzeugt wurden, durch niedrige Tarife erleichtert. Außerdem besteht ja die Einfuhr der Südostländer, besonders soweit sie auf der Bahn erfolgt, von Kohle abgesehen, vorwiegend aus hochwertigen Fertigwaren, die durch die Tarifpolitik weniger beeinflußt werden.

Eine Sonderstellung nehmen die Durchfuhrtarife ein. Ihre Höhe wird einerseits vom betriebswirtschaftlichem Interesse der Bahn und den außenpolitischen Absichten des Staates, andererseits von den Frachtsätzen jener Verkehrsmittel bestimmt, die als Wettbewerber im Transport der Durchfuhrgüter auftreten. So konnten in Ungarn die Durchfuhrtarife im allgemeinen höher als die Binnentarife für die gleichen Waren sein.

### Tarifniveau und Einnahmen

Obwohl die Frachtsätze einzelner Waren<sup>39)</sup>, besonders soweit sie Ausnahmetarife genießen, sowohl zwischen den Südostländern als auch zwischen diesen und Deutschland sehr unterschiedlich sind, besteht im durchschnittlichen Tarifniveau doch eine bemerkenswerte Übereinstimmung<sup>40)</sup>.

Eisenbahnfrachten für einige wichtige Waren in Deutschland und den südosteuropäischen Ländern  
(Wagenladungen je 15 Tonnen: Stand am 1. Juni 1938)  
[Übersicht VIII]

Warenart	Deutschland	Ungarn	Ehem. Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien
	in Reichsmark je Tonne bei einer Entfernung von 200 km				
Steinkohle, Braunkohle, Koks, allgemein . . . . .	—	—	15'68	—	6'48
von Gewinnungsstätten . . . . .	7'10	5'78 <sup>1)</sup>	5'07 <sup>2)</sup>	5'75	4'74
Eisenerz, allgemein . . . . .	6'90	4'22	4'62	7'65	4'87
an Hüttenwerke . . . . .	2'30	3'13	—	4'15 <sup>2)</sup>	—
Stab- u. Formeisen, allgem. Stationstarif . . . . .	13'00	13'95	11'57	23'82	9'73
Landwirtschaftliche Maschinen, allgemein . . . . .	15'40	16'47	9'01	23'82 <sup>3)</sup>	13'89
Getreide u. Mehl, allgem. Weizen von und nach allen Stationen . . . . .	12'20	10'44 <sup>4)</sup>	8'89 <sup>5)</sup>	7'87 <sup>5)</sup>	6'48 <sup>5)</sup>
Verbrauchszucker, allgem. von bestimmten Bahnhöfen . . . . .	18'10	19'97	20'81	15'08	13'89
—	—	—	18'70	—	—

<sup>1)</sup> Braunkohle, incl. — <sup>2)</sup> Von bestimmten Bahnhöfen. — <sup>3)</sup> Maschinen, allgem. — <sup>4)</sup> Getreide, außer Mais. — <sup>5)</sup> Weizen, allgem.

Im allgemeinen ist die Tarifspanne zwischen den Güterklassen im Südosten stärker als im Reich ausgeprägt. Die geringwertigen Massengüter, vor allem die Rohstoffe, haben im Südosten niedrigere Tarife als im Reich (vgl. Übersicht VIII). Die hochwertigen Fertigwaren dagegen sind auf den südosteuropäischen Bahnen tariflich stärker als auf den deutschen Bahnen belastet. Das erklärt sich einerseits aus dem Bestreben des Südostens, vor allem seine Rohstoffherzeugung durch die billige Beförderung der Massengüter zu entwickeln, dann aber auch daraus, daß das Reich im Jahre 1927 und 1931 unter dem Druck des Wettbewerbs des Kraftwagens gezwungen war, die Staffelung der Tarife nach dem Wert der Güter zu verringern, indem es die Tarife der hohen Wertklassen herabsetzte. Wo es im Südosten zu einem stärkeren Wettbewerb zwischen Bahn und Kraftwagen kam, wurde die Freizügigkeit des Kraftwagenverkehrs stärker beschränkt. Aber auch

<sup>39)</sup> Die Tarifsätze der einzelnen Länder wurden zu den Devisenkursen der Reichsbahn für die einzelnen Währungen in Reichsmark umgerechnet. Die Devisenkurse der Reichsbahn stimmen im wesentlichen mit den Clearingkursen des Außenhandels überein.

<sup>40)</sup> Die Gleichheit der durchschnittlichen Tarifhöhe zwischen dem Südosten und Deutschland ist besonders auffallend, wenn man andere Wirtschaftsgrößen, wie etwa die Löhne oder Agrarpreise gegenüberstellt, die in Deutschland zum Teil um ein Vielfaches höher sind.

die Bahnen paßten ihre Tarife an. So senkten z. B. die ungarischen Bahnen ihre Frachtsätze auf den Kurzstrecken; im ehemaligen Jugoslawien wurden in diesem Zusammenhang die Tarife über 150 Kilometer ermäßigt.

Ein gleich hoher Frachtsatz wie im Reich bedeutet für viele Güter des Südostens, vor allem für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, eine verhältnismäßig höhere Frachtbelastung, da die Preise vieler Massengüter niedriger, die durchschnittlichen Beförderungswege der Waren aber erheblich länger sind als im Reich<sup>41)</sup>.

**Einnahmen der Südostbahnen aus dem Güterverkehr je Nettotonnenkilometer**

[Übersicht IX]

Land	Jahr	Einnahmen je Tonnenkilometer in Reichspfennig
Ungarn . . . . .	1938/39	2'24
Jugoslawien (ehemal.)	1938	2'16
Rumänien . . . . .	1938	2'30
Bulgarien . . . . .	1938	2'72
Deutschland . . . . .	1938	3'62

Da nur kleine Mengen hochwertiger Güter befördert werden, fallen deren höhere Frachtsätze weniger ins Gewicht. Für die Massengüter aber gelten im allgemeinen niedrigere Frachtsätze als im Reich. Außerdem werden die durchschnittlichen Einnahmen je Tonnenkilometer noch dadurch gedrückt, daß die Transportwege der Bahnen (mit Ausnahme Ungarns) länger sind als im Reich und daß sich daher die Degression der Entfernungsstaffel stärker auswirkt.

Die durchschnittlichen Einnahmen der Bahnen im Südosten je Tonnenkilometer sind daher um rund ein Drittel niedriger als die Einnahmen auf den deutschen Bahnen.

**Letzte Entwicklung**

Im gegenwärtigen Krieg wurden die südosteuropäischen Eisenbahnen, besonders ihr Wagenpark, äußerst beansprucht. Die Erhöhung der Betriebskosten, die vor allem auf den in allen Südostländern beobachteten starken Anstieg der Preise und Löhne zurückgeht, nötigte die Bahnen wiederholt, ihre Binnentarife zu erhöhen. Besonders verschlechterte sich die Ertragslage durch verringerte Einnahmen und erhöhte Kosten auf jenen Strecken Kroatiens, Serbiens und Griechenlands, auf denen der Verkehr infolge der Kriegsschäden noch sehr behindert ist.

Noch einschneidender als auf den Binnen-

verkehr wirkte der Krieg auf den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr ein. Der schon vor dem Krieg sehr unangenehm fühlbar gewesene Wagenmangel verschärfte sich, als in zwei Stößen (Herbst 1939: Sperre der Straße von Gibraltar und Calais — Juni 1940: Sperre des Mittelmeeres) sehr große Teile der Massengüter vom Seeweg auf die Bahn umgeleitet werden mußten. Solche zusätzliche Transporte erhöhen infolge der weiten Transportwege des zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehrs, der die Wagen lange Zeit bindet, den Wagenbedarf wesentlich stärker als im Binnenverkehr. Es kam infolgedessen — neben der erweiterten Beanspruchung der Donauschifffahrt — zu einer starken Überlastung einzelner Bahnlinien. Um deren Leistungsfähigkeit den neuen großen Anforderungen anzupassen, schritt Deutschland dazu, seinen gesamten eigenen Verkehr mit den Südostländern (Ungarn ausgenommen), aber auch den Transitverkehr zwischen dem Südosten und den nord- und westeuropäischen Staaten, durch die Frachtleitstellen planmäßig auf die einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrslinien zu verteilen.

Die Transportkosten haben sich während des Krieges im zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr zum Teil noch fühlbarer als im Binnenverkehr erhöht. Zunächst wurde auch der zwischenstaatliche Eisenbahnverkehr durch die Tarifierhöhungen der südosteuropäischen Bahnen betroffen. Soweit diese Tarifierhöhungen eine Folge des allgemeinen Preisanstieges in den Südostländern waren, hätten sie durch eine entsprechende Erhöhung der Frachtumrechnungskurse abgeschwächt oder ausgeglichen werden können. Da jedoch die Clearingkurse und auch die Frachtumrechnungskurse dem Preisanstieg im Südosten besonders in jüngster Zeit nicht oder nur teilweise Rechnung getragen haben, wirkten sich die Frachterhöhungen für die zwischenstaatlichen Eisenbahntransporte auf den Warenverkehr mit Deutschland verteuern aus.

Auch haben die territorialen Veränderungen im Südosten die Transportkosten überwiegend erhöht. Bei Beginn der Kriegshandlungen im ehemaligen Jugoslawien mußten die früheren Verbandstarife außer Kraft treten. Die seither eingeführten Kartierungstarife im Verkehr mit Serbien und Kroatien und Grenzstarife im Verkehr mit Bulgarien und Griechenland haben zwar zunächst weitere Frachterhöhungen vermieden, doch wurden die bisherigen Frachten am 1. Juni 1942 im allgemeinen um 35 v. H. erhöht.

Ferner hat die Aufteilung der Verkehrsstrecke von Deutschland nach Griechenland auf fünf Staaten

<sup>41)</sup> Die durchschnittliche Belastung der Güter durch die Fracht wird in Deutschland auf 5 bis 7 v. H. ihres Wertes am Verbrauchsort geschätzt. (Vgl. Pirath, Carl, Verkehr und Landesplanung, Stuttgart 1938, S. 30). Bei Massengütern ist aber die Frachttangente wesentlich höher. Sie steigt z. B. bei Steinkohle für die Donau- und Alpengau bis auf 40 v. H.

die tarifkilometrische Entfernung, besonders im Verkehr mit Bulgarien<sup>42)</sup>, vergrößert. Andererseits haben sich auf den verlängerten deutschen Strecken in Südkärnten und Krain durch die sich stärker auswirkende Degression die Frachtkosten vermindert, doch werden dadurch die Verteuerungen auf der weiteren Strecke bis Bulgarien bei weitem nicht ausgeglichen.

Entscheidend haben sich dagegen die Frachtkosten nach Rumänien über die Strecke Breslau—Czernowitz dadurch ermäßigt, daß der deutsche Staffeltarif nunmehr auch auf Galizien ausgedehnt worden ist.

\* \* \*

Von dieser kurzen Erörterung der letzten Entwicklung abgesehen, wurde die vorliegende Untersuchung der südosteuropäischen Eisenbahnen und

<sup>42)</sup> Der Kilometeranzeiger der ehemals jugoslawischen Staatsbahn gab z. B. die Entfernung Spielfeld—Straßgrenze nach Caribrod-Grenze mit 886 Kilometer an, während jetzt, nach Aufteilung der Strecke auf vier Staatsgebiete, 976 Kilometer angerechnet werden.

ihrer wirtschaftlichen Probleme im allgemeinen auf das Jahr 1938 abgestellt. Die unmittelbaren und mittelbaren Folgen des gegenwärtigen Krieges, die das gesamte Verkehrswesen — wie hervorgehoben — teils in vieler Beziehung bereits verändert haben, teils noch weiter verändern dürften, werden sicherlich in mancher Hinsicht von Dauer sein und insoweit auch die wirtschaftlichen Grundlagen der südosteuropäischen Eisenbahnen umformen. Nichtsdestoweniger darf behauptet werden, daß die wichtigsten Einwirkungen des Krieges im wesentlichen vorübergehenden Charakter behalten werden. Dazu zählen vor allem die Umlegung des Seeverkehrs auf den Landweg, die Kriegstransporte und die Beschädigung von Eisenbahnanlagen durch die Kampfhandlungen. Wenn diese Veränderungen wieder ausgeglichen sind, wird sich das Verkehrswesen Südosteuropas vermutlich sehr bald wieder stark an die Vorkriegsverhältnisse angleichen. Vor allem aber werden alle systematischen Wiederaufbaumaßnahmen an die Gegebenheiten der bis zum Jahre 1938 vollzogenen Entwicklung anknüpfen müssen.

**Eisenbahnfrachtsätze wichtiger Güter in Bulgarien, Ungarn, ehemal. Jugoslawien und Rumänien**  
(Vgl. Fußnote 39)

**Bulgarien**

Eisenbahnfrachtsätze für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Steinkohle, ausländisch allgemein . . . . .	2'57	6'48	11'07
„ Ausnahmetarif von Förderungsstätten, Donau-Meerhäfen nach allen Stationen <sup>1)</sup> . . . . .	2'45	4'74	7'32
„ Ausnahmetarif von Pernik nach Sofia . . . . .	42 km 2'23 RM		
„ Ausnahmetarif von Bobovdol nach Sofia . . . . .	134	„ 4'12	„
Koks, allgemein . . . . .	2'82	6'73	11'38
Eisenerz, allgemein . . . . .	1'92	4'87	8'25
Roheisen, allgemein . . . . .	2'82	6'73	11'38
Stabeisen, allgemein . . . . .	3'41	9'73	17'58
Maschinen, landwirtschaftliche, allgemein . . . . .	4'65	13'89	26'72
Kalk, gewöhnlich . . . . .	1'64	4'25	7'10
Zement, allgemein . . . . .	3'13	8'25	14'48
„ von der Station Batanovzi und Plewen . . . . .	2'33	5'61	9'46
Ziegel: Dachziegel, gewöhnlich . . . . .	1'64	3'60	5'05
„ Mauerziegel, gewöhnliche und hohle . . . . .	1'64	2'73	4'65
Schnittholz, allgemein . . . . .	3'41	9'73	17'58
Gerste, Hafer, Hirse, Mais von und nach allen Stationen bei der Durchfuhr von Oborischte Grenze nach Warna . . . . .	2'23	6'20	10'23
	90 km 2'79 RM		

<sup>1)</sup> Jedem Absender, der in der Zeit vom 1. Januar 1937 bis 31. Dezember 1937 einschließlich von Gorkowo, Nikolaewo, Twardiza und Tschumerna nach Krastez und Platschkofzi insgesamt mindestens 4000 t Steinkohle in Waggonladungen von mindestens 15 t Fracht bezahlt, wird im Rückvergütungswege eine Ermäßigung von 40% von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 55 gewährt. — Bei der Ausfuhr Frachtermäßigung 25%. — Für Schiffsbedarf ebenfalls 25% Ermäßigung (inländische und ausländische Schiffe für Seefahrt).

Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Weizen, Roggen, Gersten- und Maismehl, Futtermehl aus Gerste, Hafer und Mais von und nach allen Stationen . . . . .	2'33	6'48	10'79
Weizen, Roggen usw. (wie vorherige Position) bei der Durchfuhr von Oborischte Grenze nach Warna . . . . .	90 km 2'98 RM		
Mehl aus Korn, Roggen und Weizen von und nach allen Stationen . . . . .	2'57	7'01	11'53
Verbrauchszucker, allgemein . . . . .	4'65	13'89	26'72
Kartoffeln <sup>2)</sup> , Speise . . . . .	2'57	6'48	11'07
„ andere . . . . .	1'92	4'87	8'25
Schweine, allgemein . . . . .	3'35	8'53	14'48
Obst: Beeren . . . . .	4'65	13'89	26'72
„ Südfrüchte . . . . .	5'36	16'52	31'93
„ Anderes Obst . . . . .	4'22	12'46	22'66
„ Ausfuhrtarif (ohne Südfrüchte) . . . . . bei der Durchfuhr (außer Beeren und Südfrüchten) von Swilengrad nach Dragoman Grenze . . . . .	3'81	9'64	14'42
„ v. Swilengrad nach Oborischte Grenze . . . . .	384 km 12'77 RM		
„ v. Swilengrad nach Oborischte Grenze . . . . .	484 „ 15'90 „		
Salz: Meer- und Kochsalz, gemahlen, zerkleinert <sup>3)</sup> . . . . .	3'41	9'73	17'58
„ Steinsalz, auch gemahlen, zerkleinert <sup>3)</sup> . . . . .	4'22	12'46	22'66
Kristallsoda, allgemein . . . . .	4'22	12'46	22'66
Kalisalze, Nitrophoska, Chilesalpeter, Leunalsalpeter, Kalziumsalspeter, Superphosphat, Thomasschlackenmehl nur für den Gebrauch der bulgarischen Landwirtschaft . . . . .	3'13	8'25	14'48
Schwefelsäure, allgemein . . . . .	5'36	16'52	31'93

<sup>2)</sup> Bei der Ausfuhr in Waggonladungen von mindestens 10 t 30% Ermäßigung.

<sup>3)</sup> Meer- oder Sudsalz von dem Bahnhof Burgas prist., Dobrina (Haltestelle Mirowa) und Pomorie, sowie Steinsalz von einem Donauhafenbahnhof oder dem Bahnhof Oborischte nach einem beliebigen Bahnhof der bulgarischen Staatsbahnen in Wagenladungen wenigstens 15 t, Beförderung ohne Frachtgebühr, weil schon in der Akzisegebühr des Finanzministeriums eingerechnet; vom Ausland eingeführtes Salz über Oborischte (falls Berechnung der Fracht bis bulgarische Grenze nach dem rumänischen Binnentarif) frei, bei direkter Frachtberechnung Rückvergütung des Anteils der bulgarischen Fracht.



Güterart	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Schnittholz inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Celje nach Bakar oder Sušak	333 km 7'30 <i>SM</i>		
" inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Planina nach Bakar oder Sušak	385 " 2'68 "		
" inländ. (außer Nuß, Eiche, Esche und Ahorn), über See von Skale nach Bakar oder Sušak	375 " 8'15 "		
" von Eiche, Esche, Ahorn, allgemein	3'65	9'63	18'64
" von Eiche, Esche, Ahorn, bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen	3'31	7'81	13'68
Getreide: Weizen, allgemein	3'19	8'89	16'30
Gerste, Mais, Hafer, übriges Getreide, allgemein	3'19	8'32	13'74
bei der Ausfuhr über best. Grenzbahnhöfe: Mais	3'42	7'81	9'92
Weizen, Mahlprodukte	3'65	9'58	12'37
übriges Getreide	3'42	7'81	12'37
bei der Ausfuhr über best. Hafenhöfen: Mais	2'28	5'76	9'35
Weizen, Mahlprodukte	2'51	7'01	11'80
Mahlprodukte (außer Kleie), allgemein	3'71	10'20	18'70
Konsumzucker, allgemein	6'67	20'81	44'46
" von bestimmten Bahnhöfen	5'99	18'70	39'73
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen	3'82	10'37	20'41
Kartoffeln, frisch	2'62	4'62	7'13
Schweine, nicht in Behältern, in einem mehrbödigen Wagen, je m <sup>2</sup> Ladefläche	1'37	4'21	9'15
Obst, frisch, Quitten, Apfel, Birnen, Zwetschken, unverpackt, allgemein	3'82	10'37	20'41
" übriges, allgemein	4'39	13'22	24'91
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen	3'42	8'38	15'39
Kochsalz (Meer-, Stein-, Sud-, Jodsalz), allgemein	4'10	11'57	22'52
" bei der Ein- und Ausfuhr über See	3'14	8'78	17'10
Kristallsoda, allgemein	4'67	14'76	28'16
" von bestimmten Bahnhöfen	3'65	9'63	18'64
" bei der Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen	3'02	5'99	9'92
Düngsalze: Kalisalze, auch kalzinert, bis 42% Reinkali, schwefelsaure Kalimagnesia, Thomasphosphatmehl	2'79	5'07	8'04
Kalisalze, auch kalzinert, über 42% Reinkali	2'91	5'59	8'95
Thomasphosphatmehl, Kalisalze zum Düngen im Inland	1'25	2'57	4'62
Schwefelsäure, allgemein	3'65	9'63	18'64
Bauxit, allgemein	3'02	5'99	9'92
" von bestimmten Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen	2'79	5'07	8'04
" bei der Ausfuhr über See nach bestimmten Hafenhöfen	2'39	5'02	8'61
" bei der Ausfuhr über See Mostar-Dubrovnik	158 km 1'65 <i>SM</i>		
" bei der Ausfuhr über See Kain-Sibenik	76 " 0'90 "		

Weitere spezielle Ausnahmetarife (siehe Anhang zu dem Tarif für die Beförderung von Gütern auf den Linien der jugoslawischen Staatsbahnen, Belgrad 1938) bestehen für:

Braunkohle (A 36)	Mauerziegel (A 8, B 204)
Bauxit (B 203)	Zucker (A 4, B 204)
Düngemittel (A 3)	Getreide (A 43, B 204, D 619)
Eisenerz (A 31, B 220, D 603)	Küchensalz (A 17)
Getreidemehl (A 44, A 4, A 26)	Mais (D 614, 617)
Holz, gesägt (A 6, B 204, D 614, B 207)	Maschinen (C 411)
Kalk (A 14)	Steinkohlen (A 8, C 419)
Lebende Tiere, Schweine (B 226)	Zement (A 2, B 204)
	Ziegel (B 204)

Die Seehafentarife sind gegenüber den allgemeinen Tarifen um 10-30% ermäßigt.

Rumänien  
Eisenbahnfrachtsätze<sup>1)</sup> für Wagenladungen (15 Tonnen) in Reichsmark je Tonne am 1. Juni 1938

	Fracht in Reichsmark je Tonne bei einem Transportweg von		
	50 km	200 km	500 km
Kohlen von Gewinnungsstätten	2'59	5'75	7'72
Koks von bestimmten Bahnhöfen	3'06	10'27	16'39
Eisenerz, allgemein (Spezialtarif)	2'19	7'65	14'64
" von bestimmten Bahnhöfen	1'31	4'15	7'21
Roheisen, allgemein (Spezialtarif)	2'19	7'21	12'02
Stab- und Formeisen (Spezialtarif)	8'08	23'82	35'18
" " (Stationstarif)	4'59	13'33	20'10
" " (Ausfuhrtarif)	3'06	9'18	13'33
Maschinen, allgemein, von bestimmten Bahnhöfen (Spezialtarif)	6'77	23'82	45'67
" " (Ausfuhrtarif)	2'19	7'65	14'64
Kalk, allgemein (Spezialtarif)	1'75	5'68	8'74
" (Ausfuhrtarif)	1'31	4'15	7'21
Zement von bestimmten Bahnhöfen	6'77	23'82	45'67
" (Ausfuhrtarif)	2'19	7'65	14'64
Ziegelsteine, allgemein (Spezialtarif)	1'31	4'37	7'21
Schnittholz, allgemein (Spezialtarif)	2'62	9'18	16'39
" ungehobelt (Ausfuhrtarif)	1'53	5'46	10'05
" gehobelt, über 20 cm breit, allgemein	3'71	12'45	22'29
" gehobelt, über 20 cm breit, zur Ausfuhr am Wasserweg	3'06	8'52	11'80
" gehobelt, über 20 cm breit, zur Ausfuhr am Landweg	2'62	9'18	17'70
" gehobelt, über 20 cm breit, vom I. XII. bis 31. III. zur Ausfuhr über Konstanza	1'31	4'15	7'21
Weizen, allgemein	2'40	7'87	12'24
" (Ausfuhrtarif)	1'09	4'15	8'08
" vom I. IV. bis 30. XI. über Braila, Galatz und Reu	1'09	4'15	7'65
" (Ausfuhrtarif) vom I. XII. bis 31. III. über den Hafen Konstanza	1'31	4'15	7'21
Mais, allgemein	1'53	5'03	9'18
" (Ausfuhrtarif)	wie Weizen		
" über Braila usw.	wie Weizen		
" Konstanza	wie Weizen		
Weizenmehl, allgemein	2'62	8'52	14'64
" (Ausfuhrtarif)	wie Weizen		
" über Braila usw.	wie Weizen		
" Konstanza	wie Weizen		
Verbrauchszucker, allgemein	4'59	15'08	25'78
" zur Ausfuhr von bestimmten Bahnhöfen	2'62	9'18	17'70
Kartoffeln	1'53	5'46	10'05
Schweine, allgemein, je m <sup>2</sup> Ladefläche für 2 Böden	0'66	2'19	4'02
" (Ausfuhrtarif), je m <sup>2</sup> Ladefläche für 2 Böden	0'44	1'62	3'15
Obst, frisch (außer Südfrüchte, Nüsse, Melonen), allgemein	3'06	9'18	13'33
" frisch (Ausfuhrtarif)	1'53	5'46	10'05
Koch- und Steinsalz, allgemein	3'06	11'14	21'41
" (Ausfuhrtarif)	1'14	3'61	6'27
Meersalz, allgemein	2'62	9'18	17'70
Kristallsoda, allgemein	5'68	19'67	37'58
" (Stationstarif)	3'06	11'14	21'41
" (Ausfuhrtarif)	wie Weizen		
Kunstdünger: Kalisalze, allgemein	3'06	9'18	13'33
" (Stationstarif)	1'31	4'37	8'08
" (Ausfuhrtarif)	1'31	4'15	7'21
Schwefelsäure, rauchende, allgemein	5'68	19'67	37'58
" (Stationstarif)	2'62	9'18	17'70
" (Ausfuhrtarif)	3'06	9'18	13'33

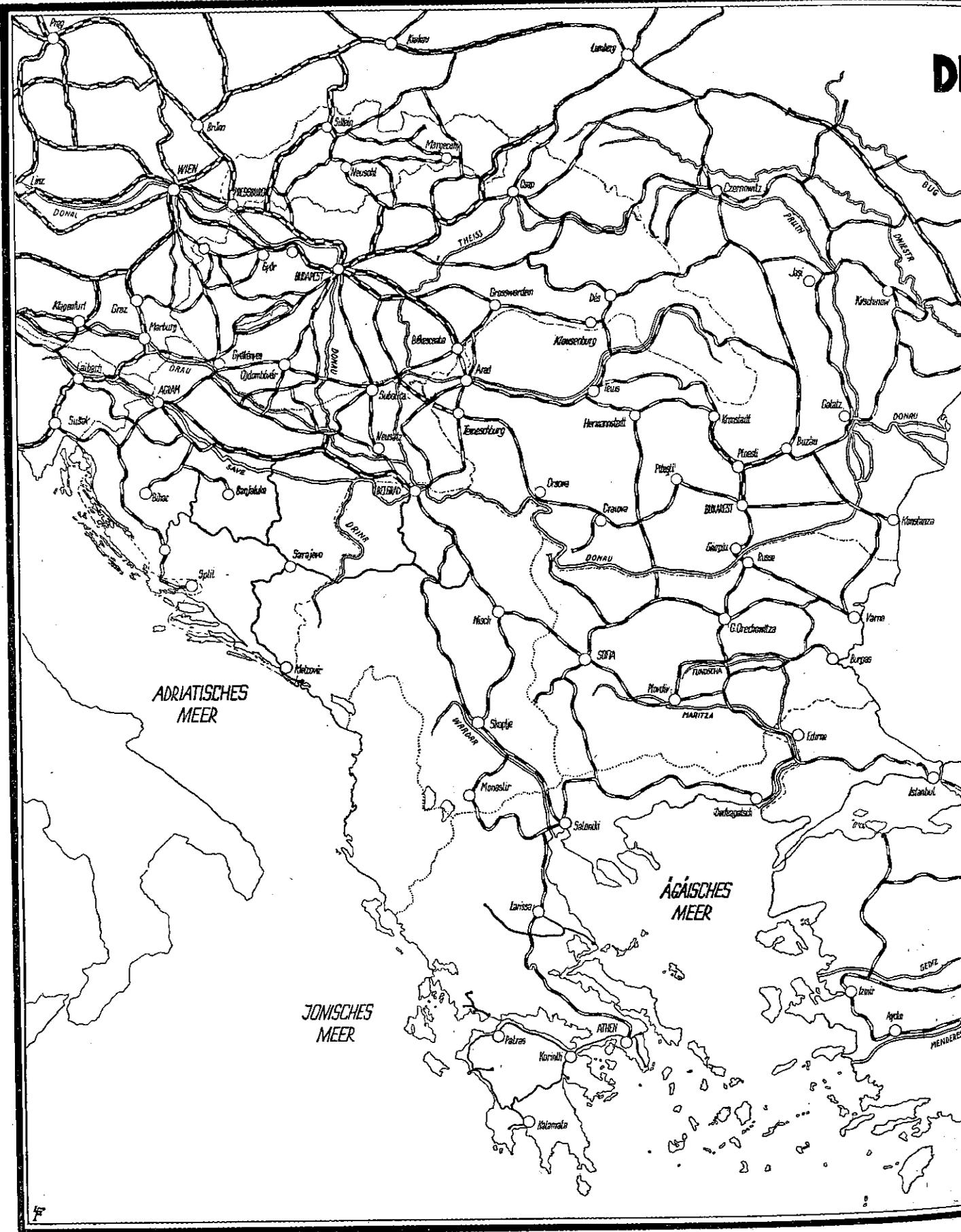
<sup>1)</sup> Anwendung der im Gesetz zur Förderung der einheimischen Industrie vorgesehenen Ermäßigungen: Die im Gesetz zur Förderung der einheimischen Industrie vorgesehenen, den vom Staate geförderten Industrieunternehmen gewährten Ermäßigungen werden von den normalen Gebühren der Klassentarife angewendet:

20% für Materialien, Maschinen, Zubehör, Maschinenteile und Apparate, die für den Bau und die Einrichtung der Fabriken notwendig sind, welche die Begünstigungen dieses Gesetzes genießen;

30% für einheimische oder vom Zoll befreite Rohstoffe, die an die im Genusse der Begünstigungen dieses Gesetzes stehenden Fabriken versandt werden. Auf Getreide für Mühlen keine Ermäßigung;

45% für Fabrikzeugnisse.

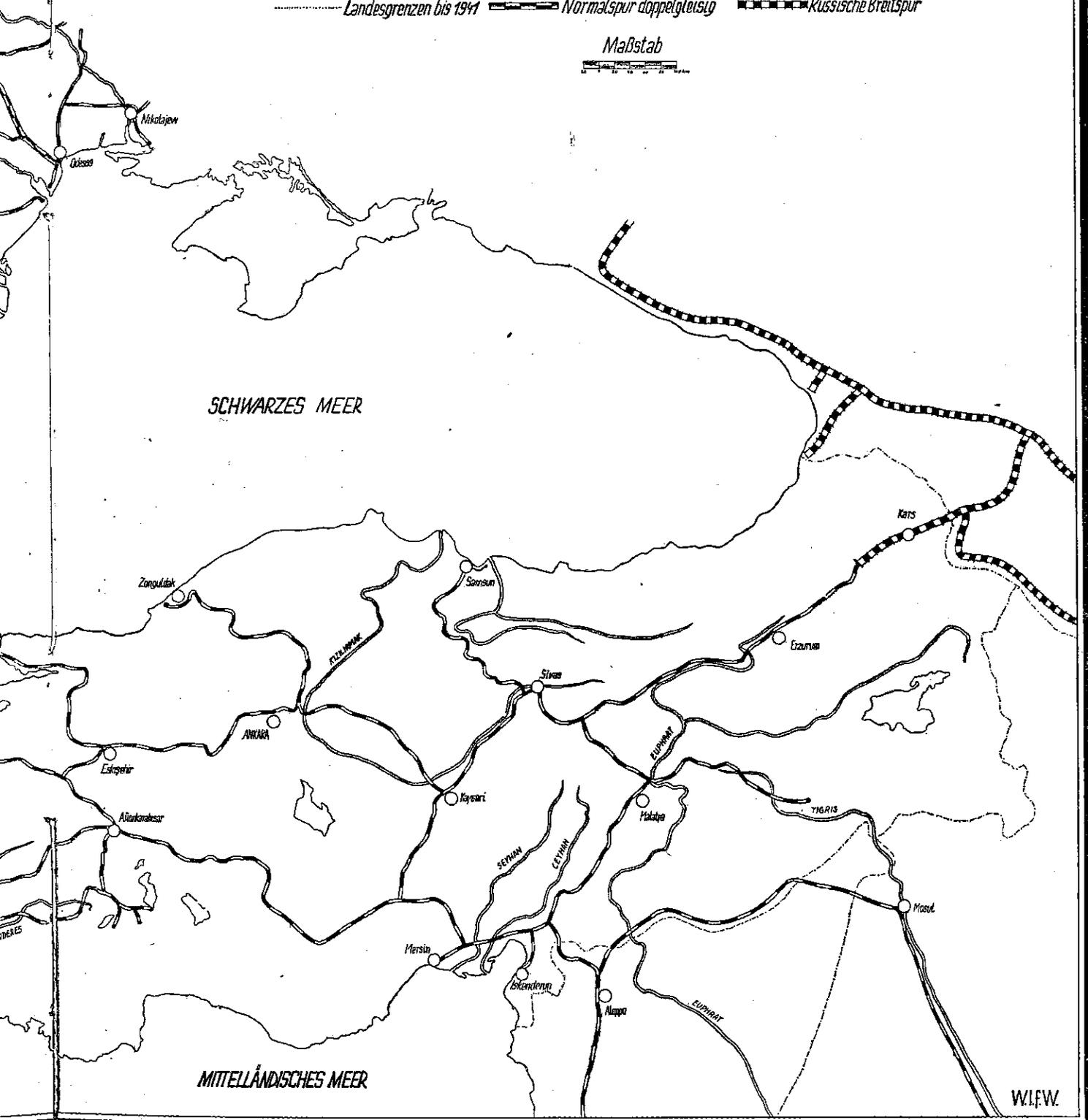
Ist bei einer Post außer dem Klassentarif auch ein Spezialtarif vorgesehen und ergibt die Anwendung der oben vorgesehenen Ermäßigungen höhere Gebühren als der Spezialtarif, so ist der Spezialtarif ohne Ermäßigung anzuwenden.



# DIE WICHTIGSTEN EISENBAHNEN SÜDOSTEUROPAS

- Landesgrenzen
- Landesgrenzen bis 1941
- ==== Normalspur
- ==== Normalspur doppelgleisig
- ==== Schmalspur
- ==== Russische Breitspur

Maßstab  

W.I.F.W.