

## GABRIEL BAROSS

Samstag, den 9., jährte es sich zum fünfzigsten Male, daß Gabriel Baross, der größte Wirtschaftspolitiker der Zeit des Dualismus, gestorben ist. Ihm war vom Schicksal ein kurzes Leben beschieden, er wurde nur 44 Jahre alt. Die meisten großen Staatsmänner Ungarns standen in diesem Lebensalter erst an der Schwelle ihrer Laufbahn. Die großen Zeitgenossen von Gabriel Baross: der ältere Graf Julius Andrássy, ist im selben Alter Ministerpräsident Ungarns geworden, Koloman Tisza erreichte im 45. Lebensjahr denselben hohen Posten, während Albert Apponyi und Desider Szilágyi mit 44 Jahren erst in den Bänken des Abgeordnetenhauses saßen. Dagegen hatte Baross in diesem Alter während seiner Ministerschaft von fünfeinhalb Jahren bereits die Arbeit einer ganzen Generation hinter sich. Sein Werk gehört heute zum überwiegenden Teil der Vergangenheit an, ein großer Teil des von ihm zusammengeschmiedeten Eisenbahnnetzes, der Hafen von Fiume und das Eiserne Tor wurden uns durch das Friedensdiktat von Trianon entrissen und das System seiner Tarifpolitik ist ebenfalls ein Opfer der Zeit geworden. Was aber seinem Werk den Ruhm der Unvergänglichkeit verleiht, ist der Umstand, daß jede seiner Taten mit dem Schicksal unserer Nation verschmolzen ist. Selbst seine überholten Werke sind klassisch und die im schöpferischen Gedankengut seines Genies geborenen Ideen sind fruchtbarer, als die Maßnahmen der Nachfolger, die seine Kunstfehler zu berichtigen suchten. Er entwarf seine Pläne nicht nach verbrauchten Vorbildern, er suchte originelle Lösungen, weil die Verhältnisse und die Zeit nach neuen Methoden verlangten.

Die Entwicklung Gabriel Baross' zum Wirtschaftspolitiker widerspricht der Taineschen Abstammungs- und Milieuthese. Er stammte aus einer entlegenen Gegend Großungarns, dem Komitat Trencsén, das zu seiner Zeit von den Wellen der wirtschaftlichen Umwandlung des 19. Jahrhunderts noch unberührt geblieben war. Er trat in die Verwaltung dieses von Burgunden gekrönten und einst von den Dynastien selbstherrlicher Kleinkönige regierten Komitats ein und verbrachte dort vier volle Jahre seiner Jugendzeit. In einer von ihm redigierten Wochenzeitung veröffentlichte er seine Artikel. Er schrieb mehr mit jugendlicher Begeisterung, als mit Sachkenntnis und berührte die Wirtschaftsfragen nur nebenbei. Durch einen Zufall erhielt er mit 27 Jahren ein Mandat im Abgeordnetenhaus, im gleichen Jahre, als Koloman Tisza seine fünfzehnjährige Regierungszeit begann. Der Ministerpräsident erkannte die edlen Ambitionen des jungen Gesetzgebers und betraute ihn mit dem Referat über verschiedene Gesetzentwürfe. So erhielt er unter anderem den Auftrag, das Referat über den zollpolitischen Teil des Ausgleichsgesetzentwurfes zu führen, eine der heikelsten Aufgaben, die einem Abgeordneten in der Zeit des Dualismus zufallen konnte; er fungierte auch als Berichterstatter des Handelsvertrages mit Deutschland. Auf diese Weise konnte er sich in die Wirtschaftsprobleme vertiefen und hierdurch lernte er die wirtschaftspolitischen Verhältnisse der ganzen Monarchie kennen. Aber innerlich, in der Tiefe seiner Seele blieb er auch weiterhin der Komitatspolitiker und die Probleme des Verwaltungswesens standen ihm am nächsten. Hegte er persönliche Ambitionen, so galten diese dem aufzustellenden Verwaltungsgericht, auf dessen Leitung er sich auf einer langen Studienreise im Ausland gründlich vorbereitete. Der Ministerpräsident schlug ihn jedoch für ein anderes Amt, für den freigewordenen Posten des Staatssekretärs im Verkehrsministerium vor. In diesem Amt, eingeschlossen im Arbeitszimmer des Staatssekretärs, ohne Parteien zu empfangen, durch das eingehende Studium einer gut zusammengestellten Fachliteratur und in kontradiktorischen Verhandlungen mit seinen Beamten reifte Baross zum universalen Volkswirtschaftler heran. Die Öffentlichkeit, die im Jahre 1883 den Obernotar aus Trencsén mit einer gewissen Zurückhaltung im Amte des Staatssekretärs empfangen hatte, wünschte ihn nach drei Jahren fast einstimmig in dem freigewordenen Stuhl des Verkehrsministers zu sehen.

Unter den Schöpfungen von Gabriel Baross ist sein Eisenbahn-„Zonen“-Tarif am bekanntesten. Dieser verursachte nicht nur in Ungarn eine fieberhafte Erregung, sondern zog auch die Aufmerksamkeit des ganzen Kontinents auf sich. Im deutschen Reichstag hatte man wegen dieses Tarifs eine Interpellation an die Regierung gerichtet und die Direktoren der französischen und englischen Privatbahnen verfolgten mit größter Spannung das ungarische Experiment, wohl in der Meinung, daß auch das eigene Publikum die Übernahme dieses Systems von Baross fordern könnte. Der Gedanke, auf dem diese Tarifpolitik aufgebaut

wurde, ist der denkbar einfachste: die Kosten einer Reise dürfen nur so viel betragen, daß sie auch von den in ärmeren Verhältnissen lebenden Volksschichten bestritten werden können. Vor dem Auftreten Baross' hatte die Eisenbahn in den extremen Relationen keine Fahrgäste: auf den kürzesten und auf den längsten Strecken. Im ersten Falle setzte er den Fahrpreis auf ein Minimum herab, während im Fernverkehr über 225 Kilometer der Fahrpreis überall gleich blieb. So konnte man mit einer Fahrkarte, die von Budapest nach Nagyvárad gelöst wurde, bis Brassó fahren.

Der Einfall eines Dilettanten, die Außerachtlassung der Prinzipien der richtigen Geschäftsgebarung, ein Umsturz der Verkehrspolitik, sagten die Sachverständigen über den Zonentarif bei uns. Wahnsinn, lächerlicher Einfall, verkehrspolitischer Staatsstreich; so lautete das Urteil der Fachleute des Auslandes. Baross ließ sich jedoch bei seinen Handlungen durch diese Einwände nicht beirren. Dieser intuitiv denkende Laie sah voraus, daß er durch seine Tarifpolitik die ganze Bevölkerung Ungarns in Bewegung setzen werde. Die Reise auf der Eisenbahn wurde zum Gemeingut. Darüber hinaus, daß die Eisenbahn hiedurch in fünf Jahren 30 Millionen mehr an Einnahmen erzielen konnte, hatte das Land aus dieser Maßnahme einen noch größeren Nutzen. Hiedurch wurde die Unbeweglichkeit des ungarischen Landes, das Kleben an der Scholle mit einem Male beseitigt. Die zentrale Lage der Hauptstadt Budapest wurde dadurch im gleichen Maße gestärkt, wie auch die Provinzstädte erst durch den regen und lebendigen Verkehr zu wirklichen Städten und zu Handelszentren geworden sind. Und über allem stand der nationale Gedanke des Zonentarifs: die Gegenden mit nationalen Minderheiten der Hauptstadt näherzubringen und den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Einfluß von Budapest zu verstärken.

Auch auf dem Gebiete der Frachttarifpolitik beschritt Baross gänzlich neue Wege. Er war es, der es als erster erkannte, daß die noch schwache ungarische Industrie und der im Anfangsstadium stehende ungarische Handel auf dem mit Österreich gemeinsamen Zollgebiet, also ohne jeglichen Zollschutz, einzig und allein mit Hilfe geeigneter Eisenbahntarife zur weiteren Blüte gebracht werden kann. Entsprechend seiner impulsiven Natur wollte er die Produktionskräfte stoßweise empor treiben. Durch stark degressive Tarife die Grundbedingungen der Konkurrenzfähigkeit Siebenbürgens und des Oberlandes sicherzustellen, mit differenzierten Frachtsätzen die Tätigkeit der Industrie zu fördern und den Großhandel des Landes durch geeignete Mittel in der Hauptstadt zu konzentrieren: diesen Zielen entsprechend, suchte er die Mittel seiner Tarifpolitik aus. Seine Vorzugsfrachtsätze waren derart auf die ungarischen Interessen zugeschnitten, daß ihrerwegen zwischen Baross und der österreichischen Regierung ein schwerer Konflikt entstand. Obwohl dieser mit einem Kompromiß endete, blieb in der Tarifpolitik Baross' alles unverändert erhalten, was die Steigerung der expansiven Kraft der ungarischen Produktion förderte.

Eines der größten Werke von Gabriel Baross war die Fortsetzung und der Abschluß der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Seine diesbezügliche Tätigkeit wurde durch die Geschichtsschreibung etwas in den Schatten gestellt, nachdem die einseitige Auffassung eines Eisenbahnfachmanns durchgedrungen war, daß Baross lediglich der Fortsetzer der von Koloman Tisza begonnenen Verstaatlichungsaktion gewesen sei; das Zeitalter von Koloman Tisza sei die wahre Renaissance gewesen, während die Zeit von Gabriel Baross eher als ein Zeitalter der Dekadenz zu gelten habe. Diese Auffassung bedarf jedoch einer Berichtigung. Die in der Zeit von Koloman Tisza durchgeführten Verstaatlichungsmaßnahmen wurden hauptsächlich aus einer gewissen finanziellen Zwangslage veranlaßt, um Privatbahnen, die an der Schwelle des Konkurses standen, vor dem Untergang zu retten. In diesen Aktionen waren die Elemente der bewußten Verstaatlichungspolitik, also das Bestreben, für den Staat ein Eisenbahnnetz zu erwerben, in dessen Besitz dieser die Lenkung des Tarifwesens, dieses allerwichtigsten Faktors im Wirtschaftsleben des Landes an sich bringen konnte, noch nicht aufzufinden. Das System von Baross war eine bewußte wirtschaftspolitische Tat, die unbeachtet der finanziellen Lage der Privatbahnen auf der ganzen Linie lediglich die Herrschaft volkswirtschaftlich eminenter Interessen zu sichern suchte. Von dem 5400 Kilometer langen Eisenbahnnetz der verstaatlichten Privatbahnen kamen während der Amtstätigkeit Baross' über 4000 Kilometer in den Besitz des Staates. Nach Abschluß der Verstaatlichungsaktion erfuhr die Landkarte der ungarischen Eisenbahnen eine wesentliche Veränderung. Es erschien ein einheitlich ausgerichtetes Eisenbahnnetz,

das planlose Gemenge der sich gegenseitig bekämpfenden Bahngebiete war aus ihr verschwunden und die übriggebliebenen Strecken der Privatgesellschaften dienten ebenfalls den Zielen der nationalen Wirtschaft.

Den Ergebnissen der verkehrspolitischen Maßnahmen von Baross ist es zu verdanken, daß Ungarn aus einem Agrarstaat zu einem agrar-industriellen Staat geworden ist. Unter dem Einfluß seiner Tarif- und Verstaatlichungspolitik konnte sich der Getreidegroßhandel Ungarns organisieren, der seinerseits die Verwertungsmöglichkeiten der ungarischen Landwirtschaft bedeutend zu erweitern wußte. Gewiß, diese großen verkehrstechnischen Veränderungen hatten keinen günstigen Einfluß auf die einzelnen Existenzen des unter ungünstigen Produktionsbedingungen arbeitenden ungarischen Kleingewerbes, denn diese wurden durch die Verbilligung der Fahrpreise und der Frachtsätze der Konkurrenz der österreichischen und gleichzeitig der aufstrebenden ungarischen Fabriksindustrie ausgeliefert. Diese Entwicklung wäre jedoch auch sonst eingetreten, denn den Rückfall des Kleingewerbes hätte man auch dann nicht vollständig verhindern können, wenn die Wirtschaftsverhältnisse des Landes durch die Eisenbahnpolitik nicht in diesem raschen Tempo verändert worden wären.

Kein Geringerer als Bismarck war es, der im dritten Band seiner Memoiren — 1919 erstmalig erschienen — der erfolgreichen Handelspolitik Baross' die Palme der Anerkennung zollte. Bekanntlich hat der Nachfolger Bismarcks, Reichskanzler Caprivi auf die Weiterführung der autonomen Zollpolitik verzichtet und auf der ganzen Linie mit Handelsvertragsverhandlungen begonnen. Der Inhalt des österreich-ungarisch-deutschen Handelsvertrages und insbesondere der Abschnitt des Vertrages, der eine Lockerung des deutschen Zollschutzes für einheimische Agrarprodukte bewirkte, hatten Bismarck stark verstimmt. Im genannten Band seiner Memoiren, im X. und XII. Kapitel äußert er sich hierüber wie folgt: „Unser Bündnisvertrag habe einen Handelsvertrag im Gefolge, der einer Tributzahlung Deutschlands gleichstehe.“ ...

„Die leitenden Staatsmänner Österreichs haben, vermöge ihrer reiferen Erfahrung und Sachkunde in Geschäften der Art den Vertretern der deutschen Interessen ... abgewonnen“ ... „Die ungarische Reichshälfte hat in den letzten Jahrzehnten ein Übergewicht gewonnen“ ... Bismarck war insofern im Irrtum, als er die Geschicklichkeit des österreichischen Verhandlungspartners besonders hervorhob. Die Initiative der Vertragsverhandlungen lag vielmehr stets bei Baross und nicht bei der damals schwachen österreichischen Regierung, oder beim gemeinsamen Außenminister der Monarchie, Grafen Kálnoky, der für Wirtschaftsprobleme nur wenig Interesse zeigte. Baross fiel damals die Aufgabe zu, die protektionistischen Übertreibungen der deutschen Landwirtschaft und der österreichischen Industrie zu bekämpfen und durch seine auf Kosten der österreichischen Industrie gemachten Zugeständnisse konnte er die deutschen Zoll-erleichterungen für die ungarische Landwirtschaft und für die landwirtschaftliche Industrie erkaufen. Nur auf diese Weise konnte der österreichisch-ungarisch-deutsche Vertrag zustande kommen, als dessen größter Erfolg die Lockerung des deutschen Agrarschutzes und der Übergang von acht europäischen Staaten vom prohibitiven System zum gemäßigten Zollschutz verzeichnet werden konnte. Baross' Verdienst war es, daß in der europäischen Handelspolitik an der Jahrhundertwende bis zur Einführung der Bülow'schen Zollpolitik, eine für den Freihandel günstige Orientierung bemerkbar wurde. Auf diesem Gebiete hat die rücksichtslose Willenskraft Baross' noch größere Erfolge errungen als auf allen anderen Gebieten, wo die Öffentlichkeit seines Zeitalters seine über alle Schwierigkeiten hinweggehende Energie bewundern konnte.

Die robuste Gestalt von Gabriel Baross, sein unzählbares Energie strahlendes Profil, machten ihn zu einer der charakteristischen Gestalten in der Galerie der Staatsmänner des Zeitalters des österreichisch-ungarischen Ausgleichs. Für die Biographen und die Erforscher der menschlichen Seele ist es stets eine verlockende Aufgabe gewesen, die Antriebskräfte für die Taten großer Menschen, ihre unterscheidenden Eigentümlichkeiten und die ihnen eigenen spezifischen Differenzen zu ergründen. Rückblickend aus einer geschichtlichen Perspektive ist es jedoch unwesentlich, ob wir die Schöpfungen dieser Staatsmänner rücksichtslosen Autokraten, oder geschickten, anpassungsfähigen Diplomaten verdanken. Ihr geschichtlicher Wert ist ausschließlich im „genus proximum“: in der Zusammenfassung ihres Gedankengutes und im geistigen Inhalt ihrer Schöpfungen gegeben. Der Leitgedanke dieses fruchtbaren Zeitalters war es, die geistigen Bestrebungen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, und das Land durch die Modernisierung seines patriar-

chalischen Rechtssystems, durch die intensive Ausnutzung seiner Produktivkräfte und durch den tatkräftig geförderten Ausbau seiner Verkehrsmittel aus seiner Rückständigkeit herauszuheben und hierdurch dem Niveau der modernen Kulturstaaten anzugleichen. Im verkehrs- und handelspolitischen Sektor dieser Aufgaben war Gabriel Baross der Verkörperer seines dies Zielsetzungen ergebenden Zeitalters und des ungarischen Staatsmannes, für den die Verwirklichung vor der theoretischen oder spekulativen Richtigkeit seiner zur Durchführung vorbereiteten Pläne den Vorrang hat.

A. Gy.