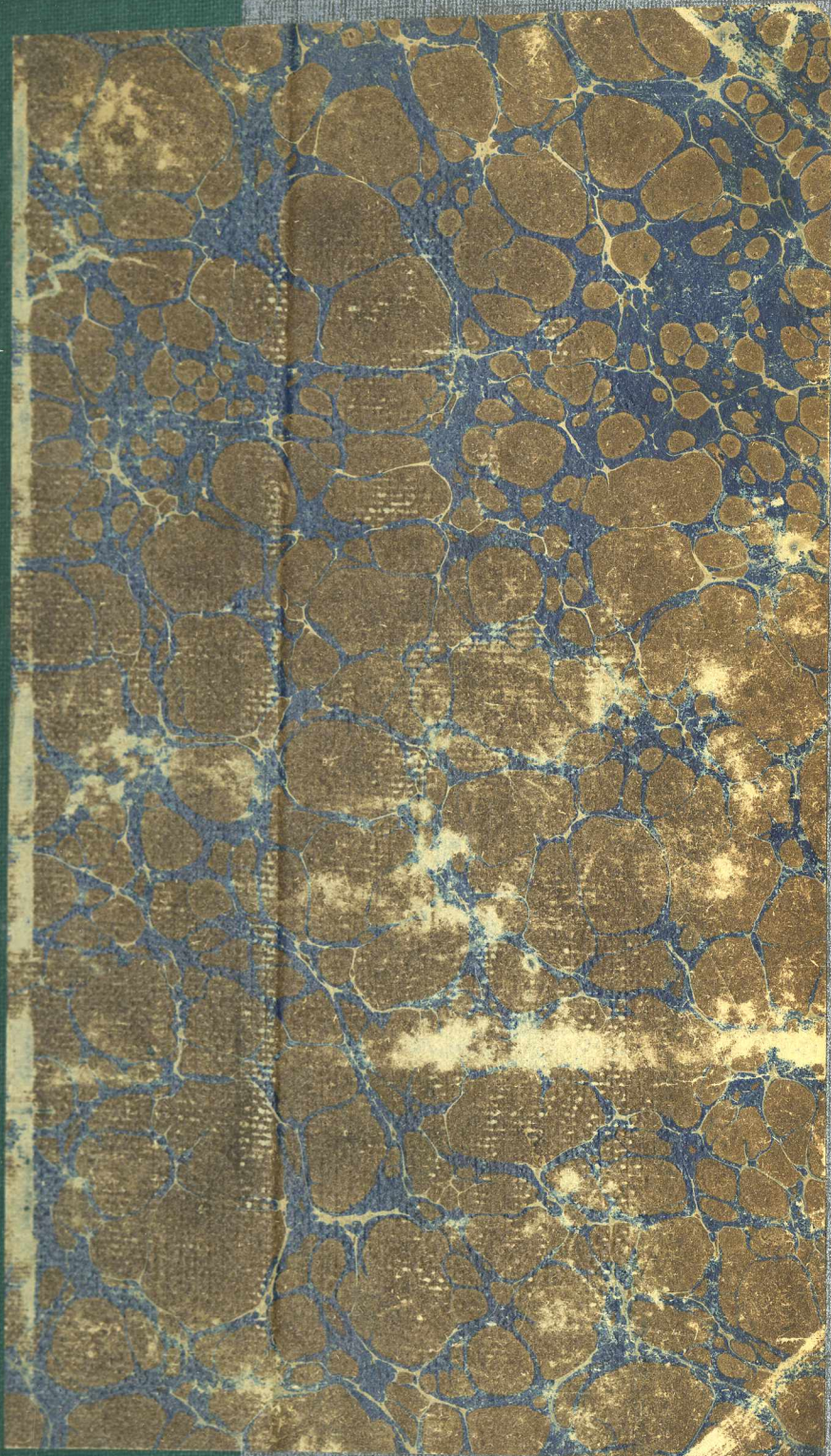


Politikai
röpiratok.

116.



116
974

DIE REFORM

DES

UNGARISCHEN HANDELS

DURCH

ERRICHTUNG VON ENTREPÔTS

VON

HERMANN SCHMIDTMANN.

DRITTE DEUTSCHE AUSGABE.

7

PRESSBURG, 1870.

DRUCK VON ALOIS SCHREIBER.

DIE REFORM

UND GÄRISCHEN HANDELS

BEREITUNG VON ENTPREIS

DE BALANCEZATA MERE

1870

I.

Eine gleich wichtige Aufgabe, wie die grösstmögliche Entwicklung der Productionskraft, liegt für die National-Oeconomie eines Agriculturstaates in der vortheilhaftesten Verwerthung der erzeugten Naturproducte. Die Fortschritte nach erster Richtung umfassen die vollständigste und rationellste Ausnützung des Bodens, die Basis der zweiten Richtung bildet die kürzeste und billigste Verkehrsvermittlung.

Unstreitig steht die Summe der Leistungen des letzteren Gebietes in Ungarn noch unendlich weit hinter den Bedürfnissen seiner Bodencultur in der Bedeutung ihrer dermaligen Gesamtproduction zurück. Verschwenderisch werden hier vom Schweisse des Landmannes Millionen vergeudet, welche durch zweckentsprechende Anlagen als Gewinn realisirt werden könnten; gerade diese Summen würden der landwirthschaftlichen Thätigkeit als sicherste Frucht in den Schooss fallen, denn auf ihnen ruhen weder die Wechselfälle ungünstiger Witterung, noch die Last der Steuer und mühsame, harte Arbeit.

Unter der Fülle der dringenden grossen Aufgaben, welche auf dem Gebiete unseres Verkehrswesens vorliegen, ist mit den geringsten Mitteln und in der kürzesten Zeit das relativ grösste Resultat offenbar durch Schöpfung eines Verkehrs-Institutes zu erreichen, welches, indem es sich des bis jetzt gänzlich verwahrlosten Gebietes „der Verkehrsvermittlung zwischen Verkehr und Handel“ bemächtigt, einen allgemein empfundenen, auf der natürlichen Entwicklung unserer Handelsverhältnisse lastenden unerträglichen Druck beseitigt, und durch endliche Abhilfe gegen zahllose, in den ganzen Organismus unseres Handels tief einschneidende Missstände, namentlich aber durch Ersparung unerschwinglich hoher Zwischenspesen, als eine reiche Quelle der Verbesserung unseres Nationalwohlstandes betrachtet zu werden verdient.

Es gilt mit Recht als eine Fundamentaltheorie des fortschrittlichen Communicationswesens, die Handelsbewegung zwischen zwei Stapelplätzen durch Anlage einer Eisenbahn zu heben und durch billige Tarife zu entwickeln. — Die Entfernung als solche verliert ihre Bedeutung und kommt nur mehr für den Betrag der Trans-

portkosten in Betracht. Wäre z. B. einige zwanzig Meilen von Pest ein Stapelplatz, welcher uns jährlich eine Gütermenge von 20 Millionen Zentnern zuzuführen hätte, man würde es selbstverständlich und natürlich finden, uns denselben durch eine mit allen möglichen staatlichen Garantien ausgestattete Eisenbahn näher zu bringen.

Der jährliche Güterverkehr zwischen Pest und seinen Verkehrs-Instituten beträgt durchschnittlich über 20.000,000 Centner; die Kosten der Waarenbewegung für einen einmaligen Umsatz am Pester Platze schwanken zwischen 18 und 29 kr. per Ctr.

Nehmen wir als Frachteinheit den Satz von 1 kr. per Ctr. und Bahnmeile an, so ergibt sich die Anomalie, dass der Pester Handel von seinen Verkehrsanstalten eben so weit entfernt liegt als — Miskolcz oder Szegedin.

Diese traurige Thatsache wirkt um so erdrückender auf alle Verhältnisse, als vermöge der Exportbewegung die Waaren-Preise in Pest „loco Güter-Abgabe der Verkehrs-Institute“ bereits gegen die Provinzmärkte um genau so viel mehr betragen, als der Transport aus dem Innern ausmacht. Die Localisirung des Pester Handels in den bestehenden Verkehrs-Instituten ist aber aus einer langen Reihe von Gründen eine absolute Unmöglichkeit. Der Aufschlag, welcher durch den Umsatz am Platze erfolgt, bildet deshalb einen unersetzbaren Verlust für den National-Wohlstand im Allgemeinen, und schafft speciell für Pest eine Lage, welche jeder gesunden Entwicklung von Handel und Industrie Hohn spricht.

Um nun die grossartige Güterbewegung Pest's dessen Transports-Anstalten um den Frachtpreis von etlichen 20 Meilen näher zu bringen, ist die Anlage einer Eisenbahn zu einem neu zu errichtenden Verkehrs-Institute nothwendig, in welchem durch zweckentsprechende Anlagen und Einrichtungen die Centralisirung und Localisirung des ganzen Pester Grosshandels durchgeführt wird.

Dieses Verkehrs-Institut sind die „Sylos und Entrepôts.“

Gleichwie aber eine Eisenbahn neben der Verbindung von zwei Stapelplätzen gleichzeitig den ganzen Zwischenverkehr in sich aufnimmt und wohlthätig auf die Entwicklung eines grossen Länderstriches wirkt, so werden durch das neue Verkehrs-Institut eine Reihe nicht minder wichtiger Aufgaben ihrer Lösung zugeführt.

Die Thätigkeit der Entrepôts und Sylos umfasst im Ganzen folgende Gebiete :

1) Rationelle Ausgleichung der wechselseitigen Anforderungen zwischen Verkehr und Handel durch Vermittlung der Güterbewegung zwischen diesem und den Transport-Anstalten.

2) Die Erleichterung der Waarenbewegung im Handel durch Schaffung eines Werthzeichens, welches die Güter-Massen in der Circulation vertritt.

3) Verkörperung des ganzen ungarischen Getreidehandels in einer einzigen **moralischen** Person.

4) Herstellung eines Centralmarktes für Ungarn in Pest.

5) Hebung des Getreide-Exportes durch beschleunigte Lieferungen und Anschluss an die fremdländischen Usancen.

6) Die Ermöglichung directer Verkehrsvermittlung zwischen Production und Consum.

7) Unterstützung von Handel und Industrie durch billige Waarenbelehrung.

8) Hebung des Transito-Handels.

Die Höhe der Transportbewegung in Ungarn richtet sich nach seinen Ernten und deren Absatz im Auslande. Das characteristische Merkmal des ungarischen Handels ist deshalb seine Unregelmässigkeit.

Tritt ein starker Begehrt des westlichen Europa's nach ungarischem Getreide hier einer gesegneten Ernte gegenüber, so genügen wenige Wochen einer anhaltend günstigen Coniunctur, um alle vorhandenen Lagerräume an den Bahnen mit Waaren-Massen zu belegen, deren Verfrachtung füglich Monate in Anspruch nimmt. — Nicht der genau abgemessene Consum tritt hier als Nehmer auf, es ist die ansteckende Speculation, welche sich in Tausenden von Repräsentanten in einem einzigen Momente auf Wochen und Monate versorgen will und im kürzesten Zeitraume einen grossen Theil des ganzen Ernteüberschusses den Transport-Anstalten überweist.

Solchen Anforderungen kann im gegebenen Momente keine Bahn der Welt genügen und die Verkehrsstockung ist dann unvermeidlich.

Ihre Wirkung macht sich gleichzeitig nach mehreren Richtungen in verderblicher Weise geltend. Mit der eintretenden Verzögerung in der Abfuhr erfährt zunächst die bahnlagernde Waare eine unglaubliche Vertheuerung durch Waarenverlust, wochenlange Sackmiete, Ueberwachungskosten, Zinsenverlust etc. etc., ganz abgesehen davon, dass ganze Parthien, unter freiem Himmel allen

Einflüssen der Witterung preissgegeben, sammt Säcken zu Grunde gehen.

Es ist gar keine Seltenheit, dass die vom Verfrachter ursprünglich mit wenigen Kreuzern berechneten Verladungskosten sich durch die Verkehrsstockung auf 50—60 kr. und mehr pr. Ctr. belaufen. — Andererseits wird durch die Sistirung der Güter-Aufnahme nach Belegung der Bahnlageräume der grössere Theil der gekauften Waaren von allen Wohlthaten des Verkehrs ausgeschlossen. Der ausländische Käufer acceptirt die Tratten seines ungarischen Geschäftsfreundes höchstens gegen Einsendung der Receptisse; der Werth der nicht zuführbaren Posten kann also im Verkehr nicht ersetzt werden. Dem inländischen Händler wird also das Betriebs-Capital für neue Einkäufe entzogen. — Ausserdem vertheuern sich die Güter wieder durch die doppelten Umfuhrkosten und Waarenverluste, welche das provisorische Unterbringen in interimistischen Magazinen verursacht. — Schlägt nun gar, wie es so häufig geschieht, noch vor der Verladung die Conjectur um, so bleibt der inländische Händler in den meisten Fällen das Opfer des ganzen Preisrückganges.

Mit welchen Verlusten wird aber nach einmal stattgehabter Sistirung die neue Bahnzufuhr erkämpft? Der Andrang ist dann ein solcher, dass Arbeits- und Fuhrlohne auf das Doppelte und darüber steigen!

Der Waarenverlust, welcher im Gewühl der undurchdringlichen Wagenburgen entsteht, ist enorm! Bei einer solchen Zufuhr in Pest oder Ofen verloren die Getreidesendungen durchschnittlich 2%.

Alle die genannten Mehrkosten erstrecken sich aber auf den Totalumsatz der ganzen Export-Periode, denn ist einmal eine Verkehrsstockung eingetreten, so werden bei Wiedereröffnung der Güter-Aufnahme an einem einzigen Tage so enorme Massen zugeführt (in Pest und Ofen betragen diese täglichen Getreidezufuhren gewöhnlich 90—130,000 Centner), dass am folgenden Tage die Sistirung wieder in Kraft treten muss. — Die Verlustziffer, welche hieraus dem National-Wohlstand erwächst, ist eine wahrhaft erschreckende! Der Getreide-Export vom 1. Juli 1867 bis 1. Juli 1868 betrug ca. 31.000,000 Ctr., der Mehlexport 2.800,000 Ctr., dies ergibt, auf Metzenzahl reducirt, die Summe von ca. 40.000,000 Metzen Getreide. Die Mehrkosten, welche durch die bezeichneten Umstände auf der Verladung lasteten, können nach der allerniedrigsten Schätzung im Durchschnitt auf mindestens 25 kr. pr.

Metzen veranschlagt werden, so dass sich die Verlustziffer von 10.000,000 fl. ergibt.

So traurig eine derartige Sachlage für die wirthschaftlichen Verhältnisse im Allgemeinen schon ist, so macht sie doch speciell ein Aufblühen des Handels ganz undenkbar, bevor hier nicht eine gründliche Reform Platz greift. — Die günstigen Conjunctionen, selbst in einem Exportjahr, sind leider nur auf kurze Zeit bemessen. Dies ist erst die eigentliche Ernte des Handels, in welcher er verdienen, und viel verdienen muss. Wird ihm, wie es bei uns der Fall, dieser Gewinn durch enorme Spesen-Verluste aufgezehrt, wo soll dann die nöthige Kraft herkommen, den Verlusten schlechter Conjunctionen zu begegnen und Jahre lang auf die Wiederkehr eines lohnenden Geschäfts zu warten? Es ist eine fast ungläubliche, leider aber nur zu wahre Thatsache, dass der ungarische Handel am Ende der riesenhaften Exportbewegung von 1867/68 ärmer war, als zu Anfang der Campagne; bei aller unsäglichen Mühe und Aufopferung hatte er seine eigene Haut zu Markte getragen. Die Klagen, welche uns aus dieser Zeit von allen Betheiligten vorliegen, sind noch in Jedermann's Gedächtniss; sie bilden nur einen Schmerzensschrei des ganzen Handels an das verantwortliche Ministerium. — Das Uebel liegt aber zu tief, als dass es durch das einfache Machtwort einer Regierung hinweggezaubert werden könnte. Mit den ewigen Klagen allein wird nichts an der Sachlage gebessert, und bevor das Ministerium helfen kann, muss man es erst in die Lage bringen, seine mächtige Unterstützung zur rettenden That werden zu lassen. Man stelle zuerst einen umfassenden Plan für die Abhilfe fest, und nehme zu dessen Ausführung die Mitwirkung der Regierung in Anspruch.

Es bedarf vor Allem der Anlage grossartiger Entrepôts, damit die Gütermassen eine sichere Zufluchtsstätte finden, von welcher aus ihre Verfrachtung in Ordnung geleitet werden kann, und durch welche eine durchgreifende Reform unseres Handels ermöglicht wird. — Diese Schöpfung kann aber nur dann ihre grossen Ziele erreichen, wenn sie in ihren Anlagen und Einrichtungen durch eine erfahrene und sachkundige Hand unseren Verhältnissen zweckentsprechend angepasst wird.

Die Basis des Institutes bildet selbstverständlich seine unmittelbare Verbindung mit der Donau und den Eisenbahnen, Schiffe und Waggonen müssen durch zweckentsprechende Maschinerien direct

in die Magazine entleert und ebenso gefüllt werden können. Werden die Anlagen aber nicht derart getroffen, dass die in den Fracht-Tarifen der anderen Verkehrs-Institute enthaltene Auf- und Ablade-Gebühr, welche dann zu Gunsten der Entrepôts entfällt, deren sämtliche Manipulations-Spesen bestreitet, so wird das Institut niemals die Centralisirung des Handels in sich selbst erreichen und sein Zweck ist verfehlt.

II.

Die Entrepôts zerfallen in folgende Haupt-Abtheilungen:

- 1) Die Sylos oder Getreide-Speicher.
- 2) Die Hallen für Magazinsgüter, wie Wolle, Felle, Fett, etc. etc.
- 3) Die eigentlichen Entrepôts, d. h. die Magazine für Waaren des Speculations-Importes, welche einer zollämtlichen Behandlung unterliegen.

Von der überwiegendsten Bedeutung für Ungarn sind die Sylos.

Ihrem Wesen nach sind sie ein reines Verkehrsinstitut; ihrer Construction nach bestehen sie aus zahlreichen, in einem System verbundener eiserner Cylinder von 40–60 Fuss Höhe, welche sich durch einfache Oeffnung eines Schiebers in die unteren Schnecken-gänge entleeren. Das Getreide wird durch Paternosterwerke in die oberen Schnecken-gänge gearbeitet und von hier einem jeden einzelnen Cylinder zugeführt.

Die Heimath der Sylos sind die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. — Sie vollführen dort die ganze locale Verkehrsvermittlung der riesigen Getreidebewegung, und drücken dieser ihren practischen Stempel auf.

Der Hergang des dortigen Verkehrs ist in kurzer Fassung etwa wie folgt.

Will z. B. ein Farmer in Wisconsin 2000 Ctr. Weizen zum Verkauf bringen, so führt er diese zur nächsten Bahngelegenheit, entleert seine Säcke in die dazu eigens construirten Getreidewagen und dirigirt die Sendung an den grossen Elevator (so heissen dort die Sylos) in Milwaukee. Dasselbst angelangt, werden die Waggons gewogen, der Weizen wird nach sachkundiger Prüfung zu einer der in den Usancen bestimmten 4 Classen declarirt, die Schieber an den Waggons werden geöffnet, und diese entleeren sich in ein Paternosterwerk, welches die Waare der bestimmten Zelle zuführt. Der Farmer erhält hingegen einen Lagerschein über 2000 Ctr. Weizen, Qualität Nr. X, welchen er durch seinen Agenten an der Börse

mittelst einfachen Giro's verkaufen lässt. Sein Getreide bekommt er nie wieder zu sehen. — Weiter: Ein New-Yorker Getreide-Haus will aus dem Westen 100.000 Ctr. prompten Weizen Nr. 3. beziehen, und beauftragt hiemit seinen Agenten im Milwauckee oder Chicago. Der Betreffende kauft an der Börse Lagerscheine dieser Nummer bis zur verlangten Höhe, lässt sie an sich giriren, miethet die nöthigen Schiffe und weisst ihnen ihre Ladungen am Elevator an. Dieser wiegt durch Maschinenvorrichtungen die Ladungen für die einzelnen Schiffe ab, lässt sie durch Oeffnung der Schläuche vollaufen, fertigt dann mit den Schiffscapitänen die Conossamente aus und übergibt diese dem Agenten, welcher sie dem Hause in New-York einschickt. Werden die Conossamente inzwischen verkauft, so bestimmen die Käufer bei Ankunft der Schiffe die Elevatoren, welchen sie ihre Waaren zur weiteren Verkehrsvermittlung übergeben. So lange also das Getreide nicht in den Consum übergeht, findet eine Ortsveränderung nur von Elevator zu Elevator statt.

Für die speciellen ungarischen Verhältnisse ist die Bestimmung des Getreides in 4 Classen nicht anwendbar, ebendeshalb ist auch die Constructionsweise der amerikanischen Elevatoren bei uns vielfachen Abänderungen unterworfen. Während drüben der Produzent, welcher dem Institut ein Quantum Getreide zuführt, sich hierdurch seines speciellen Getreides entledigt und durch seinen Lagerschein mit so und so viel Miteigenthümer des im Elevator lagernden Getreides derjenigen Qualitäts-Nummer wird, zu welcher sein Product classirt wurde, muss in Ungarn einem jeden Einlagerer seine Waare unvermischt erhalten bleiben. Es erfolgt hieraus die nothwendige grössere Anzahl kleinerer Zellen. Wenn wir von der sonst total verfehlten Constructionsweise absehen, dürften sich in Ungarn die Zellen der Triester Sylos mit je 1000 Ctr. Fassungsraum am raschesten heimisch machen.

Die Nummer des amerikanischen Getreides muss bei uns durch genaue Angabe des Qualitätsgewichtes auf dem Lagerschein, so wie durch Beifügung eines gesiegelten und eines ungesiegelten Beutelmusters ersetzt werden. Vor der Einlassung des Getreides in die Zellen kommt es früher in den Mischapparat, wo die vollständigste Gleichmässigkeit jeder einzelnen Parthie hergestellt wird. Qualitätsgewicht und versiegeltes Muster machen dann die jetzt so unzuverlässige, höchst mühselige Besichtigung des Getreides ganz überflüssig.

Im Uebrigen muss die Getreidebewegung bei uns dieselbe Gestaltung annehmen, wie in Amerika, der Getreidekäufer muss der gan-

zen Arbeit der Uebergabe und Uebernahme, der Fortschaffung von und zu den Transport-Anstalten, ein und für allemal überhoben werden. Die Unterhaltung eines kostspieligen Personals für alle diese Arbeiten entfällt gänzlich und an Stelle all der Mühseligkeiten eines jetzigen Waaren-Umsatzes mit seinen hundertfältigen Spesen und Täuschungen, tritt das einfache Giro des Lagerscheines.

Durch die directe Entleerung der Waggons und Schiffe in die Magazine, ebenso durch die directe Verladung, mit gänzlicher Umgehung der jetzt unvermeidlichen Manipulation mit den Säcken und deren Verführung, wird jeglicher Manco vermieden. Die unnütze Sackmiethe, welche jetzt durch das lange, auch für die Waare selbst so schädliche Lagern der gefüllten Säcke am Bahnhofe entsteht, wird erspart, denn selbstverständlich unterbleibt in den Sylos die Verladung bis zum Eintreffen der Verkehrsmittel.

Einen wesentlichen Einfluss sind die Sylos auf die Verbesserung des eingelagerten Getreides auszuüben berufen. — Das ungarische Product ist in vielen Fällen so fehlerhaft, dass es ausländischen Mühlen an den nöthigen Reinigungsmaschinen gebricht, um eine vortheilhafte Verarbeitung zu erzielen; auch schreiben die Börsen-Usancen vieler Plätze Bedingungen vor, denen das ungarische Product wegen Behaftung mit irgend einem Beisatz oft gar nicht genügen kann. — Durch Aufstellung geeigneter Maschinen lassen sich aber mit geringen Kosten die fremden Sämereien ausscheiden und ein fehlerhaftes, krankes, in ein verkäufliches, gesundes Getreide verwandeln; ebenso wird durch tüchtige Ventilationsapparate die längste Conservirung ermöglicht.

Mit der Zeit muss der Getreide-Export mit Säcken gänzlich entfallen; es ist dieses eine höchst unzweckmässige und kostspielige Versendungsart, welche dem Lande einen empfindlichen Schaden verursacht. — Für eine Operation nach dem Auslande betragen die Sackspeßen unter den günstigsten Verhältnissen im Durchschnitt nicht weniger als 10 kr. per Metzen, bei einigermaßen starkem Geschäftsandrang und langsamer Verladung steigern sich die Spesen rasch um das Doppelte und mehr. — In wie vielen Fällen entscheidet aber schon eine Preisdifferenz von 10 kr. für die Zulassung des ungarischen Getreides in der Concurrenz des Welthandels! Ausserdem werden die leeren Säcke vom Waaren-Empfänger als bequemes Pfand behandelt, um den Absender durch oft ganz ungerechte Anforderungen und Chicanen Opfer abzuwingen, und

nur gar zu häufig wird der ganze Gewinn an einer Export-Operation durch die abnorme Höhe unvorhergesehener Sackspesen aufgezehrt.

Selbstverständlich kann die Umänderung der Waggonen zur Aufnahme des losen Getreides erst mit dem Inslebentreten der Elevatoren vorgenommen werden; auf unsere jetzigen Verhältnisse angewendet würde diese Neuerung nur eine chaotische Verwirrung hervorrufen.

Von entscheidendem Einfluss für die Reform des ungarischen Handels werden die Sylos aber nur erst durch die Errichtung von Sammelstationen oder Zweig-Instituten an den Knotenpunkten des inländischen Verkehrs. Einestheils wird dadurch der Betrieb des Central-Institutes in Pest vereinfacht und seine Rentabilität erhöht, indem das Arbeiten von Elevator zu Elevator mit dem nöthigen Verständnisse für rationellste Ausnutzung des Lager-Raumes der einzelnen Zellen geleitet werden kann und ein Institut dem andern vorarbeitet; andernteils wird durch die Sammelstationen dem ganzen Handel der Stempel der Reform aufgedrückt und die Verbilligerung des Verkehrs bis in die entferntesten Glieder durchgeführt.

Vornehmlich sind für die Anlage von Zweig-Instituten solche Knotenpunkte geeignet, welche gleichzeitig an einer Wasserstrasse und Eisenbahn liegen. — Die billige Verkehrsvermittlung des Elevators zwischen Schiff und Waggon begünstigt die höhere Rentabilität trotz der Concurrenz, welche die wohlfeile Einmagazinirung in den Provinz-Magazinen bietet. Ferner muss der Provinz-Händler dort, wo ein Zweig-Institut besteht, das Getreide, welches er an den Wochenmärkten zusammen gekauft, direct am Elevator abladen und reinigen lassen können, damit bei der Expedition die besonderen Zufuhrkosten entfallen.

Jeder Getreideposten, welcher die Sylos passirt, muss früher gereinigt und durch den Mischapparat zu einem vollkommen gleichmässigen Product gestempelt werden, damit der Lagerschein und das versiegelte Muster, welche in der Circulation den Waarenposten vertreten sollen, die Möglichkeit einer Täuschung des Käufers ausschliessen. Gerade auf diesem Punkte ist die strengste Gewissenhaftigkeit der Sylos-Verwaltung nothwendig, denn wird durch eine schlaife Leitung das Vertrauen in den Lagerschein erschüttert, so werden damit auch alle Wohlthaten der neuen Verkehrsvermittlung mit einem Schlage vernichtet.

Es sind in Amerika Fälle vorgekommen, dass ein Elevator die Classirung des Getreides weniger streng durchführte als es im

Interesse des soliden Handels erforderlich. Die Folge davon war, dass das betreffende Institut auf allen Börsen als ein solches gebrandmarkt wurde, dessen Abladungen kein volles Vertrauen verdienen; seine Classirung wurde durch einen harten Preisunterschied gekennzeichnet und damit dem Einlagerer die Möglichkeit benommen, das Institut benutzen zu können. — Die allmälige Wiederherstellung des Vertrauens kostete dem Institute die schwersten Opfer und Jahre lange Arbeit.

Die grössten Schwierigkeiten verursacht dem ungarischen Getreide-Export gerade die ausserordentliche Ungleichmässigkeit der Parthien. Bei einer grossen Ausdehnung des Operationskreises ist es gar nicht möglich, dass ein ungarisches Getreide-Haus seine ausländischen Comittenten regelmässig zufriedenstelle. Der Hergang unsolider Bedienung erklärt sich durch unsere Verhältnisse von selbst. Angenommen, es entwickelt sich in Folge englischen Bedarfs plötzlich lebhaftes Geschäft in Stettin, und ein dortiges Haus erbittet sich von seinem Pester Correspondenten telegrafische Anstellung von 10.000 Ctr. prompten Weizen. — Wir nehmen den günstigen Fall an, dass in der Kornhalle noch starkes Angebot herrschte und dem Stettiner eine unverbindliche Drahtanstellung zurückgegeben wird. Spät Abends oder am nächsten Morgen trifft die acceptirende Antwort ein; der Betreffende begibt sich sofort in die Kornhalle und sucht seinen Auftrag in der unverfänglichsten Weise zu decken. Gleichzeitig sind aber auch von vielen anderen Seiten Aufträge eingelaufen, und das Angebot ist einer stärkeren Nachfrage gewichen. Die gestern noch offerirten Posten sind theilweise schon aus dem Markte oder können nur zu höheren Preisen beschafft werden; es gelingt deshalb bei der geringen Auswahl nur nach vieler Mühe die 10,000 Ctr. zusammenzustellen. — Die Waare liegt unfern verschiedener Stationen und soll sofort zugeführt werden. Der gewissenhafte Commissionär lässt nun die Muster versiegeln, zahlt die Angaben und schickt an die drei oder vier Stationen je einen zuverlässigen Bestellten zur Uebernahme, welchem die leeren Säcke als Eilgut vorausgehen. Sofort nach dem Ankauf giebt er aber den Geschäftsabschluss telegrafisch nach Stettin auf, sendet die Proben ein und empfängt hierüber briefliche Bestätigung. — Sehen wir nun, wie sich das Geschäft abwickelt. Besteller A. hat seine 3000 Centner aus verschiedenen Magazinen zu übernehmen, eine andere Parthie lagert noch auf irgend einer Puszta. Bei Besichtigung ergiebt sich, dass die Waare nicht egal ist, der Inhalt

des einen Magazins fällt gegen das versiegelte Muster stark ab, der Weizen ist viel unreiner; im anderen Magazin fällt der Weizen vorne gut, hinten schlechter aus. Die Angabe ist aber gezahlt, die Preise sind seit dem Kaufe gestiegen, die Parthie lässt sich nicht ersetzen, und das Pester Haus muss dem Stettiner liefern; auch sind die leeren Säcke bereits angekommen. Unter dem Drucke all' dieser Umstände ist der Bestellte noch froh, einen geringfügigen Nachlass zu erreichen und während er die Uebernahme aus den Magazinen vollzieht, lässt er die dritte Parthie von der Puszta zuführen, um sie an der Bahn einer ungenügenden Controle zu unterwerfen. Besteller B. ist so glücklich, seinen Weizen in einem einzigen Magazine vorzufinden, und auch die Besichtigung befriedigt seine Ansprüche. Damit der Waarenverlust, welcher durch den Transport zur Bahnstation entsteht, nicht ihm, sondern den Verkäufer treffe, lässt er die Säcke von diesem füllen und wiegt die Sendungen an der Bahn selbst ab. Die unteren Schichten im Magazin, welche er bei der Besichtigung nicht erreichen konnte, waren aber viel unreiner, ein Theil sogar stark brandig, und beschädigt beim Umschaukeln die ganze Parthie; das Qualitätsgewicht geht aber noch gleich, die schlechte Qualität wird nicht bemerkt und kommt zur Verladung. Besteller C. erzielt eine Bonification auf einen Theil Waare, welche im Qualitätsgewicht differirt und Besteller D. kann mit der Uebernahme nicht beginnen, weil die als Eilgut abgesendeten Säcke unbegreiflicher Weise noch nicht angekommen sind. Er empfängt sie erst einige Tage später. Inzwischen ist aber Regenwetter eingetreten, das zugeführte Getreide kommt durchnässt auf dem Bahnhofe an, und muss wegen Ueberfüllung der Lagerräume, auf Sleepers im Freien untergebracht und mit Schilfdecken auf Kosten des Versenders gegen den Regen geschützt werden. — Die Bestellten kommen nun zurück und geben ihre Abrechnungen, auf Grund welcher die Sendungen facturirt werden. Die den Verkäufern gemachten Abzüge werden gewissenhaft an der Factura abgezogen und der Pester Commissionär hat somit seine Schuldigkeit in jeder Weise erfüllt. Bleibt die Conjunctur steigend, so läuft vielleicht Alles gut ab, gehen die Preise aber bis zum Eintreffen der Sendungen zurück, so erwächst dem Empfänger ein empfindlicher Verlust. Die schlechte Waare wird ihm beanstandet und nicht übernommen; die empfangenen Bonificationen decken nur zu einem Bruchtheil die Differenzen des stattgehabten Preisrückganges, dessen Gefahren er sich durch früheren Verkauf der Waare mit mässigem Nutzen zu entziehen

glaubte, und welchen Verlust er nun durch das schlechte Ausfallen der Sendungen allein zu tragen hat. Selbstverständlich wird das Pester Haus für Alles verantwortlich gemacht und bei dem Schaden auf die eine oder andere Weise in Mitleidenschaft gezogen.

Wie steht es nun aber erst mit der Füllung der ausländischen Aufträge, wenn der ungarische Commissionär weniger gewissenhaft arbeitet, wenn das Uebernahmepersonal unzuverlässig ist.

Die vielen kleineren Posten, welche an den Stationen zur Ablieferung kommen, werden meistens gar nicht übernommen, sondern der Käufer begnügt sich damit, dass der Abgeber die Waare an der Station amtlich durchwiegen lässt und Receptisse darüber behändigt. Es ist dann reiner Zufall, wenn die Sendung gut ausfällt. In wie vielen Fällen lässt sich der Bestellte für ein gutes Trinkgeld dazu bewegen, Waare zur Verladung zu bringen, deren geringere Qualität einen herben Verlust für den Empfänger ganz unausweichlich macht; wie oft endlich werden die Abzüge, welche bei den Uebernahmen für schlechtere Lieferung erzwungen, als guter Gewinn betrachtet und dem ausländischen Committenten nicht gutgeschrieben. Kann es da noch Wunder nehmen, dass der ungarische Handel im Auslande als ein höchst unsolider verschrien ist, dass Bezüge von hier nur dann als lohnend betrachtet werden, wenn eine starke Preisdifferenz als Compensator aller schlechten Chancen in die Waagschale fällt, bei kleinem Preisunterschiede jedoch den ungarischen Producten der Absatz auf den Weltmärkten verschlossen bleibt? Wird nun schon der Export durch diese betrübenden, aber vollkommen wahrheitsgetreuen Verhältnisse stark beeinträchtigt, so wird er es doch noch mehr durch die excessive Langsamkeit, mit welcher sich die Ausführung eines ausländischen Auftrages vollzieht. Zu Zeiten, wo das Getreidegeschäft durch keine dominirende Tendenz geleitet wird, wo sich der ganze Handel auf Befriedigung des augenblicklichen Consums beschränkt und die Speculation eine zuwartende Haltung einnimmt, wird im Auslande oft die disponible Waare zu hohen Preisen aus dem Markte genommen, während selbst für kurze Lieferungen keine Anbote zu erhalten sind. — Könnte man es ermöglichen, die ungarischen Sendungen vom Tage der Bestellung innerhalb einer Woche hinauszulegen, so würde unser Getreide zu jeder Zeit mit dem des Auslandes in Concurrrenz treten können. Für so kurze Lieferungen kann aber Ungarn nie in Betracht gezogen werden, denn bis die Posten erst zusammengestellt, besichtigt, übernommen und zur

Bahn geführt werden, bis dann ferner die Verladung vor sich geht, vergehen unter den günstigsten Verhältnissen schon 8—14 Tage; unsere Sendungen können also **frühestens** erst 2—3 Wochen nach Bestellung eintreffen. Aber selbst diese Frist kann nicht mit Sicherheit eingehalten werden, denn, tritt inzwischen Regenwetter ein, oder macht sich eine stärkere Verkehrs-Bewegung geltend, so hört jede Zeitberechnung auf.

Aus dem gleichen Grunde kann die ausländische Speculation in Zeiten rasch zu deckenden Bedarfs nicht auf Ungarn recurriren. Hat z. B. die Haussepartei an einem Börsenplatze für den heran nahenden Ultimo noch ein starkes Decouvert, so würde sie sich, wenn Ungarn im Stande wäre, solide Waaren-Massen in sicherer, kurzer Lieferung hinaus legen zu können, vorzugsweise hier eindecken. — Unter den obwaltenden Umständen kann aber daran gar nicht gedacht werden. — Ganz anders gestalten sich aber die Verhältnisse, sobald durch die Thätigkeit der Sylos die Güter-Mengen des ungarischen Handels gleichwie in einem Reservoir zusammen laufen, von wo aus sie in geläutertem, untrüglichem Zustande jeden Moment auf den Weltmarkt geworfen werden können.

Der Producent oder Provinz-Händler, welcher seine Waare verkaufen will, führt sie dem nächsten Elevator zu, lässt sie reinigen und bezieht seinen Lagerschein, welchen er dann zum Verkauf ausbietet. Läuft ein Auftrag vom Auslande ein, so kauft der Commissionär nicht mehr unzuverlässige Waare, sondern er lässt die gekauften Lagerscheine, für deren Untrüglichkeit ihm das Institut volle Gewähr leistet, an sich übertragen und übergibt sie diesem mit dem Auftrage, die Sendungen ihrer Bestimmung zuzuführen. Für die Uebernahme und Verladung von 100,000 Ctr. Getreide, welche durch Lagerscheine der verschiedensten Elevatoren repräsentirt werden, hat der Käufer keine andere Arbeit, als diese Lagerseheine dem Institute seines Platzes einfach mit der Angabe der Bestimmung des Getreides zu übergeben.

Durch die Elevatoren wird also der gesammte ungarische Getreidehandel in einer einzigen moralischen Person vertreten.

Wir kommen nun auf die Vorthelle zurück, welche speciell der Pester Platz aus dem neuen Verkehrs-Institute schöpft.

III.

Die grossartige Getreidebewegung der ungarischen Hauptstadt kann schon seit geraumer Zeit nur noch durch den Verzicht auf

Gewinn aufrecht erhalten werden. — Der Reichthum des Pester Handels hat denn auch schon in der bedenklichsten Weise abgenommen; die Quelle, aus der er seinen Wohlstand schöpfte, ist durch eine vollständige Umgestaltung der Verhältnisse versiecht. So lange der bedrängte Grundbesitzer genöthigt war, in Pest die Erzeugnisse seiner Ernten gegen ein Darlehen im Vorhinein zu billigen Preisen zu verkaufen, trat der Händler vermöge des Gewinnes am Belehnungsgeschäfte mit dem gekauften Getreide zu solchen Preisen in die Speculation, welche ihm gegen die durchschnittlichen Marktpreise einen mehr oder minder hohen Nutzen sicherten. Noch viel mehr aber wurde die Speculation dadurch zu einem reellen, gewinnbringenden Geschäft, dass die mangelnden Communications-Mittel und die hohen Frachtraten nach dem Auslande einen vortheilhaften Werthausgleich im Weltmarkte für das ungarische Product oft nicht zulieszen, und die Preise dann auf den denkbar niedrigsten Stand zurückgingen. Ein Speculant, welcher sich z. B. eine grosse Parthie Weizen zum Preise von ö. W. fl. 2 per Ctr., für den Zweck der Speculation auf lange Zeit, einlagerte, konnte mit annähernder Sicherheit darauf rechnen, nach ein oder zwei Jahren einen erheblichen Gewinn daran zu realisiren. Heute jedoch, wo das entwickeltere Eisenbahnwesen unser Product für den Ausgleich der Ernten in den Consumtionsländern viel verwendbarer gemacht hat, wo sich durch die hohe Entwicklung unserer Mühlen-Industrie ein in gewissem Umfang constanter Export erhält, hat sich die frühere Differenz zwischen den zwei extremsten Preisrichtungen bedeutend vermindert. In demselben Maasse, als sich das Preis-Minimum auf einen höheren Getreide-Werth herangebildet, hat die Sicherheit und die Höhe des Gewinnes an der Getreide-Speculation abgenommen. Während diese bei einem Einlagerungspreis von 2 fl. per Ctr. Weizen als ein auf sicherer Basis angelegtes Geschäft zu betrachten war, verliert sie auf einer Basis von 4½ fl. den Character des Geschäftes und wird einfaches Spiel. Seine guten und schlechten Chancen gleichen sich im grossen Ganzen aus, die fortlaufende Regie und die Bestreitung der Haushaltung bilden den Verlust. Ausserdem wird oft durch das Deckungsbedürfniss der Speculation für ganz Ungarn ein künstlich geschraubter Cerealienpreis erzeugt, welcher den Producenten über den Werth seines Productes irre leitet und grosse Mengen dem Export zu vortheilhafteren Preisen entzieht; die aber zur Deckung der Engagements nach Pest geschafften Getreide-Posten involviren durch die Exportrichtung den

Verlust der exorbitanten Pester Platzspesen. Unter diesem Drucke kann sich Pest als Handels- und Industrie-Stadt **nicht** behaupten und der schon seit Jahren anhaltende gewinnlose Umsatz grosser Güter-Massen muss mit als eine der Ursachen bezeichnet werden, dass sich unser Kaufmanns-Stand instinctiv vom practischen Geschäft immer mehr abwendete und in der Ausbeutung der Capitals-Association für Gründung industrieller Unternehmungen ein neues Feld für seine Thätigkeit suchte.

Die Ueberstürzung, mit welcher hiebei vorgegangen wurde, der Leichtsinns, welcher bei Organisirung der Verwaltungskörper oft die wichtigsten Posten in den Händen von Männern concentrirte, deren Fähigkeiten und Thatkraft in zahllosen anderen Stellungen bereits aufgezehrt waren, haben die beklagenswerthesten Resultate zu Tage gefördert.

Die Pester Schöpfungen sind der Mehrzahl nach mit viel zu wenig Capital ausgestattet, als dass bei dem mangelnden Verständniss rationeller Leitung, welches in vielen Fällen den grössten Theil des ganzen Geschäfts-Capitals in monumentalen Fabriks-Gebäuden feststrannte, die Lebensfähigkeit der Unternehmungen gesichert wäre. Selbst dieses geringe Capital war aber für den Pester Platz unerschwinglich, denn wie unser Courszettel zeigt, können die Actionäre ihren Besitz nicht behaupten. Die längere Andauer dieser traurigen Verhältnisse würde nur in dem gänzlichen Ruin des Pester Platzes seinen Abschluss finden; die tägliche Abnahme seiner commerziellen Bedeutung und hiermit auch seines Wohlstandes läuft der ganz unumgänglich nothwendigen Capitalsbildung schnurstracks entgegen.

Was hier allein retten kann, ist eine schleunige und durchgreifende Reform unserer Handelsverhältnisse, ist die Beseitigung der hohen verlorenen Unkosten, welche auf dem Güter-Umsatz Pest's lasten und die Quelle seines Wohlstandes, den Handel, gewaltsam vernichten.

Dass dieses erhabene Ziel lediglich nur durch die zweckentsprechende Anlage der Elevatoren erreicht werden kann, wollen wir in Nachstehendem beweisen:

Wir beginnen mit der Detailirung der Unkosten, wie sie bei einer idealen Leistung unserer Transport-Anstalten, nämlich dann wenn diese keine Beschäftigung haben, auflaufen.

1. Absendung und Fracht der leeren Säcke an die Station, Bindfaden, 2 Wochen Sackmiethe, Zinsenverlust und amtliche Abwage auf der Bahn per Metzen Getreide 3 kr.

2. Waaren-Verlust von der Bahnlagerung bis zur Ankunft in Pest $1\frac{1}{2}\%$	5 kr.
3. Waaren-Verlust vom Bahnmagazin bis zum Stadtmagazin in Pest $\frac{1}{2}\%$	} 1% 3 „
4. Waaren-Verlust vom Stadtmagazin in Pest bis zur Einlegung in die Waggons bei Wiederversendung für den Export $\frac{1}{2}\%$	
5. Durchschnittliche Differenzialfracht nach Pest	3 „
6. Abfuhr von der Bahn in's Stadtmagazin	5 „
7. Rückfuhr zur Bahn	5 „
8. Uebergabe und Uebernahme	3 „
9. Magazinage für 1 Monat und Importzoll	2 „
folglich kostet Pest ein Waaren-Umsatz für den Export per Metzen	29 kr.

Wir müssen hier wiederholt darauf hinweisen, dass diese Ziffer eine Minimal-Ziffer ist, dass bei dem geringsten Güter-Andrang sich die Verhältnisse gänzlich umgestalten und eine Steigerung um das Doppelte und mehr im Handumdrehen eintritt.

Weiter schicken wir voraus, dass es ein grosser Fehler wäre, die Leistungen der Sylos als die einseitige Thätigkeit eines einzelnen Institutes zu betrachten. Ihr Wirkungskreis umfasst ein vollständiges, neues System der Verkehrsvermittlung. Ein durchgreifender Erfolg ist auch nur dann denkbar, wenn das System als ein Ganzes, und nicht etwa einzelne herausgerissene Theile desselben, practische Verwirklichung findet.

Sehen wir nun wie hiernach die oben angeführten Spesen vermieden werden und in welcher Weise sich der Rückschlag auf die Handelsverhältnisse äussern wird. Vor Allem muss das Institut dafür sorgen, dass ihm durch Schaffung eines besonderen Contingent-Parkes die unverzügliche Abfuhr der aufgegebenen Posten von den inländischen Stationen nach Pest gesichert wird. Ist die Beistellung dieses Wagen-Parkes von den Bahnen nicht zu erreichen, so muss die nöthige Anzahl Waggons vom Institut selbst angeschafft und deren Benützung durch Vertrag mit den Bahnen geregelt werden. Die Anschaffung von 2—300 eigener Reserve-Wagen würde sich bei unseren Verhältnissen unter allen Umständen als höchst vortheilhaft herausstellen. Es wird hierdurch eine grössere Unabhängigkeit von den Bahnen erzielt, und bei ihren immer noch weitaus unzureichenden Betriebsmitteln eine constante Beschäftigung im In-

teresse des Institutes gesichert. Nebenbei würden die eigenen Waggonen durch die entfallende Axmiethe ein recht lohnendes Erträgniss abwerfen. Sollte jedoch ihre Verwendung mit der Zeit überflüssig werden, so lässt sich der Werth jederzeit durch Wiederverkauf ersetzen, Selbstverständlich müssen die zwischen den Elevatoren verkehrenden Getreidewagen für die Aufnahme des losen Getreides hergerichtet werden, damit die Sackspesen gänzlich entfallen. Ausserdem ist dies für die raschere und billigere Arbeitsleistung der Elevatoren ein dringendes Erforderniss. Es kostet nicht mehr Zeit und Arbeit einen Wagen von 200 Ctr. oder 150 Säcken Fassungsraum in die Cisternen der Paternosterwerke sich von selbst entleeren und füllen zu lassen, als dies heute Arbeit und Zeit mit einem einzelnen Sack in Anspruch nimmt. Die hieraus resultirende Ersparniss an Arbeitslohn ist enorm und die Ein- und Auslade-Gebühr von 1 kr. per Ctr., welche bisher von den Verkehrsanstalten erhoben und dann an das Institut abgetreten werden muss, kann zur Deckung der übrigen Manipulationsspesen in den Elevatoren verwendet werden.

Die Füllung und Entleerung der Betriebsmittel wird in um so kürzerer Zeit bewerkstelligt, als in den Elevatoren die Arbeit Tag und Nacht vor sich gehen kann. Heute muss z. B. ein Schlepsschiff mit 10,000 Mtz. Getreide, dessen Entleerung fast eine Woche in Anspruch genommen, an einem anderen Quai remorquirt werden und dort wieder Tage lang seiner langsamen Füllung harren.

Ganz anders gestaltet sich die Arbeit in den Elevatoren. Findet hier ein anlangendes Schiff gleichzeitig wieder eine Verfrachtung vor, so ist seine Entleerung und Füllung mit neuer Waare an ein und derselben Stelle längstens innerhalb 24 Stunden vollzogen.

Die Vortheile, welche das neue Verkehrsinstitut den übrigen Verkehrsanstalten in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Betriebsmittel bietet, rechtfertigen als Gegenleistung besondere Begünstigungen in der Verfrachtung, welche der Centralisirung des Handels in den Elevatoren den wichtigsten Vorschub leisten.

Die Regelung der Transportfragen ist also eine der vornehmsten Grundbedingungen für das neue Verkehrsinstitut; ihre Erledigung ist vollkommen ebenso wichtig, wie der Bau der Sylos selbst.

Durch das Aufsaugen der Waaren-Mengen in sich, mit Umgehung der Lagerräume der Transport-Anstalten, entfällt die Nothwendigkeit der Aufrechterhaltung des Differential-Tarifses; verdanke er doch seine Entstehung nur dem Umstande, dass die

Staats-Bahn die enormen Güter-Massen im Pester Bahnhofe nicht zu bewältigen vermochte; der Verkehr musste also im Interesse der Bahn möglichst von Pest abgelenkt werden. Die Beseitigung dieser Schwierigkeit bildet eine wichtige Aufgabe des neuen Verkehrsinstitutes.

Die Ab- und Zufuhrkosten von und zu den Transport-Anstalten, die lästige Uebergabe und Uebernahme der Waaren werden überflüssig, weil sich nach der Einlagerung in die Sylos der Besitzwechsel nur mehr durch die Uebertragung der Lagerscheine effectuirt, die Verfrachtungen nur durch eine einfache Anweisung an das Institut von diesem selbst vollzogen werden.

Wir ersehen hieraus, dass die ganze Summe der verlorenen Unkosten bis auf den Importzoll und den von den Elevatoren zu berechnenden Bruttogewinn für die Getreide-Bewegung in Pest erspart wird. Hiermit ist demjenigen Theil der Centralisirung des ungarischen Getreide-Handels genügt, welcher in der nothwendigen Bedeckung des Bedarfs der in Pest concentrirten Mühlen-Industrie, so wie in den Bedürfnissen der Platzspeculation seine Berechtigung findet.

Die weitere Centralisirung mittelst Heranziehens der Gütermassen findet dort ihre Begrenzung, wo sie dieselben von der natürlichen Richtung der kürzesten Verbindungslinie mit dem consumirenden Ausland abziehen würde.

Sollen also die grossen volkswirtschaftlichen Vortheile, welche die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens mit der Vervielfältigung und Abkürzung der Absatzwege nach dem Auslande bietet, nicht durch die ebenso wichtigen Centralisationsbestrebungen paralysirt werden, so muss die centripedale Güterbewegung, wo sie einen volkswirtschaftlichen Nachtheil in sich schliessen würde, dadurch umgangen werden, dass für die Waaren, mögen sie selbst in den verschiedensten Theilen des Landes lagern, wenigstens ein gemeinsamer Verkaufsort festgehalten wird.

Denken wir uns ein Netz von Sammelstationen (für welches wir hier ganz willkürlich die Orte Miskolcz, Debreczin, Arad, Grosswardein, Carlsburg, Szegedin, Temesvár, Gr.-Beckerek, Essegg, Sissek, Kanizsa, Fiume, Raab und Pressburg wählen wollen), welche in engster Verbindung mit dem Central-Institut in Pest, diesem täglich ihre Einlagerungen bekannt geben, so können hier einlaufende Ordres von irgend einem ausländischen Platze durch die

Vermittlung der Elevatoren für einen jeden einzelnen Einlagerungsplatz ausgeführt werden. Jedes Glied des Handels findet an den in den Kreis des Sylos-Systemes gezogenen Orten eine alle Risiken ausschliessende, unfehlbare Vertretung im Institute selbst. Ein einfacher Brief an das Centralbureau in Pest genügt, um an sämtlichen 14 Stationen zur selben Zeit Einkäufe zu vollziehen und ihre geordneteste Versendung nach allen Richtungen der Windrose auf den kürzesten Verkehrslinien zu bewerkstelligen.

Das Zweig-Institut nimmt durch die freie Verfügung über seinen Wagenpark wieder den Verkehr der Zwischenstationen in sich auf und unterstützt hiemit die Ausbreitung des durchgreifenden Reformwerkes über das ganze Land.

Wir sind hiermit auf der Leistung des ersten Theiles des amerikanischen Elevator-Systems, unseren Verhältnissen angepasst, angelangt. Der zweite Theil betrifft die Waaren-Belehnung und erstreckt sich sowohl auf die Elevatoren, wie auf die Entrepôts im Allgemeinen.

IV.

Eine eingelagerte Waare bildet erst dann ein sicheres Belehnungs-Object, und ihr Werth kann erst dann den Gegenstand eines Circulations- oder sicheren Credit-Mittels abgeben, wenn dieser Werth durch die Beschaffenheit und Qualität der Waare in untrüglicher Weise sichergestellt ist und der Ort der Aufbewahrung für das unbestreitbare, freie Dispositionsrecht des Geldgebers die vollste Gewähr bietet.

So lange keine öffentlichen Institute bestehen, welche der Waaren-Einlagerung ihre specielle Thätigkeit widmen, welche ferner durch die Vereinigung aller möglichen Vortheile diesen Zweck in viel vollkommenerer Weise erfüllen, als dies der einzelne Privatmann selbst unter den günstigsten Verhältnissen im Stande wäre, ist es für den soliden Kaufmann sehr schwierig, in den meisten Fällen sogar unmöglich, seine Waare als Unterpfand für ein Darlehen zu verwenden. — Das Überführen der zu belehnenden Güter in die Magazine eines Credit-Institutes, das beschränkte Verfügungsrecht darüber, endlich die hohen Provisionen, welche an eine derartige Operation geknüpft sind, schädigen den Credit des Geldnehmers. Es würde sich in Pest kein solid fundirtes Haus dazu verstehen, einen eingelagerten Waarenposten, welcher etwa erst in 1—2 Mo-

naten zur Ablieferung kommt, inzwischen durch ein Credit-Institut belehnen zu lassen. Dagegen kann selbst die reichste Firma keinen Anstand nehmen, gegen die Receptisse über eine bahnlagernde Waare, deren Betrag auf einen Geschäftsfreund zu trassiren.

Die Waarenbelehnung wird von dem Augenblicke an allgemein, wo sich die Waaren-Einlagerung in unserem Verkehrs-Institute concentrirt. Der Waaren-Werth wird dann Credit- oder Circulations-Mittel, seine Form ist der „Warrant.“

Ueber jeden in den Entrepôts und Sylos eingelagerten Waaren-Posten werden dem Eigenthümer zwei Documente behändigt. Das erste ist der Lagerschein, mit genauer Beschreibung der Beschaffenheit und Qualität der Waare, das zweite ist der Warrant, mittelst dessen Ueberschreibung die Belehnung des Lagerscheines vollzogen wird. Beide Documente, an einen Dritten übertragen, bilden einen Wechsel auf das Verkehrs-Institut, zahlbar in der Ausfölung des beschriebenen Waarenpostens.

Will z. B. ein Producent oder Händler, welcher in den Entrepôts eine Parthie Wolle oder Getreide eingelagert, auf dieselben einen Vorschuss beheben, so braucht er nur die gewünschte Summe, welche durch die Beschreibung des Lagerscheines in ihrer Maximal-Höhe limitirt ist, auf dem Warrant zu verschreiben und diesen gleich einem Wechsel in Circulation zu setzen.

Wir haben früher schon erwähnt, dass das Verkehrs-Institut für die Richtigkeit des ausgestellten Lagerscheines die volle Bürgschaft übernehmen muss. In diesem Falle wird der Warrant ein unfehlbar sicherer Circulationswerth, welcher von allen Bank- und Credit-Instituten zu dem niedrigsten Zinsfusse discountirt wird.

Für die primitiven Creditverhältnisse Ungarns ist diese Einrichtung von der eminentesten Bedeutung. Der Werth der lagernden Güter, welcher jetzt für die Circulation todt ist und sich erst durch den factischen Verkauf in Geld umsetzen lässt, wird auf einmal lebendig. Unberechenbare Millionen treten hervor, unsere Werth-Circulation zu bereichern und geben dem Lande erst die Kraft, eine höhere Verwerthung seiner Naturerzeugnisse abwarten zu können. — Die Ernten des Productionslandes üben bekanntlich auf deren Verkaufswerth keinen entscheidenden Einfluss, der Preis wird durch die Importländer dictirt. Es kann also eine Missernte in Ungarn, falls das Ausland keinen Bedarf zeigt, dennoch dem niedrigsten Preisstande beegnen. — Wie häufig wird dann der ungarische Landwirth unter der drohenden Gefahr der Steuer-

Execution in dringender Geldnoth zur Verschleuderung seiner mühsam errungenen, geringen Bestände gezwungen, und welche klaffende Wunden werden hierdurch dem Nationalwohlstande geschlagen!

Nach Einführung der Warrants wird jedoch der Waarenbesitzer in Stand gesetzt, seine Güter jeden Augenblick in baarem Gelde auszudrücken, ohne sich der Chance höherer Verwerthung durch Abwarten günstigerer Zeitverhältnisse zu begeben.

Nicht minder kommt diese Erleichterung unserer capitalsarmen Industrie zu Statten, welche in der billigen Belehnung des Rohmaterials sowohl, wie der Fabricate, eine wohlthätige Ergänzung des mangelnden Betriebscapitals findet.

Wir müssen hier speciell noch einen Blick auf die Pest-Ofner Mühlen-Industrie werfen, welche einen so wesentlichen Factor für den Wohlstand der Schwesterstädte und die Verwerthung des ungarischen Getreides bildet.

V.

Die aussergewöhnlich günstigen Betriebs-Resultate der älteren Etablissements waren zumeist die Veranlassung, dass zur Zeit der letzten Gründungs-Epoche gerade diese Industrie mit einem Uebermaasse neuer Schöpfungen bedacht wurde. Die bestehenden Etablissements bedürfen zu ihrem vollen Betriebe ein jährliches Quantum von 12 Millionen Centner Weizen, ein Quantum, welches dem Pester Platz unter den bestehenden Verhältnissen gar nicht zugeführt werden kann. Die stärkste Körnerzufuhr weist das Jahr 1868 auf; es entfiel auf Mahl- und Export-Weizen ein Total-Quantum von zugeführten 9.713,485 Centner, dagegen gingen hiervon vieler in den Export 4.522,336 „
so dass in Pest für die Mühlen-Industrie nur 5.191,149 Centner

verblieben.

Das Jahr 1869 hatte eine Total-Weizenzufuhr von 7.019,161 Centner, dagegen eine Abfuhr von 1.871,392 „
so dass für Deckung des Mühlen-Consums nur 5.147,769 „

aufzuzeichnen sind. — Den Grund dieser durchaus ungenügenden Zufuhr haben wir bereits durch die Lage des Pester Handels im Allgemeinen gekennzeichnet. Die unausbleibliche Folge dieser traurigen Thatsache ist aber, dass die bestehenden Mühlen-Etablissements mit raschen Schritten ihrem vollständigen Ruin entgegengehen, wenn nicht eine schleunige Abhilfe getroffen wird.

Mit einem Quantum von 5 Millionen Centner können die bestehenden Werke nicht einmal zur Hälfte beschäftigt werden; der Verlust der Regie, welcher auf dem improductiven Theile der Mühle lastet, verschlingt zumeist den realisirten Nutzen vom arbeitenden Theile des Etablissements. Der wichtigste Umstand ist jedoch, dass die übermässige Concurrenz, welche sich auf die geringen Zufuhren wirft, eine Ueberzahlung des Getreides herbeiführt und von vorne herein jeden Gewinn an der Fabrication ausschliesst.

Das geringe Betriebscapital der Mühlen muss sich hierbei allmählig aufzehren und dürfte sich dann wohl schwerlich wieder ersetzen lassen. — Mit dem Ruin der Mühlen-Industrie Pest-Ofens würde aber die höhere Verwerthung der ungarischen Brodfrüchte ihrer kräftigsten und wirksamsten Stütze beraubt, würde dem National-Wohlstande ein unersetzlicher Verlust bereitet. Diese hochwichtige Frage kann aber lediglich nur durch die Elevatoren in günstigem Sinne gelöst werden.

VI.

Wir gehen nun zum zweiten Theil der Entrepôts, zu den Hallen für die Magazinsgüter, über, welche das Gebiet der Einlagerung werthvollerer Naturproducte und Ganzfabricate umfassen.

Die billige Verkehrs-Vermittlung fällt hier weniger entscheidend in's Gewicht, wie bei dem Getreide. Die zu bewältigenden Quantitäten sind ungleich geringer, ihr Werth wesentlich höher. — Immerhin kann die Summe der Ersparnisse, welche hier erzielt werden, nur belebend und fördernd auf den Handel wirken; das Hauptmoment bleibt aber für diesen Theil: die Centralisirung des Verkehrs und dessen Erleichterung durch Ausgabe von Warrants.

Die Anlage der Magazine bietet keine technischen Schwierigkeiten, ihr Zweck ist lediglich die gesunde Aufbewahrung der eingelagerten Waaren. Gleich wie die Elevatoren, müssen sie derart disponirt sein, dass die Umladungen zwischen Schiff und Waggon auf die kostloseste Weise effectuirt werden können.

Lässt sich auch bei den übrigen Magazinsgütern, als: Wolle, Fette etc. etc. nicht wie bei Getreide eine vollkommene Gleichmässigkeit durch Maschinenarbeit herstellen, so wird doch durch die sorgfältigste fachmännische Prüfung eine solche Waarenbeschreibung erzielt, welche dem Lagerscheine einen untrüglichen Minimalwerth sichert. — Der Belehnung durch Warrants steht also kein Hinderniss im Wege.

Es wird hierdurch den industriellen Unternehmungen möglich gemacht, die Entrepôts als Verkehrs-Institut für die Verladung der Fabricate zu benutzen, und selbe während der Einlagerungszeit durch Warrants belehnen zu lassen.

Die eigentlichen Entrepôts, d. h. die Magazine, welche die Waaren des Speculations-Importes enthalten, haben in den Händen der allgemeinen Entrepôts als Verkehrs-Institut neben der Ersparung von unnützen Verladungsspesen nur den Zweck, den Verkehr in Importwaaren zu erleichtern, und den Transito-Handel zu heben.

Dem Importeur wird es ermöglicht, seine Bezüge vom Auslande, in so weit er sie nicht sofort in den Consum giebt, belehnen zu lassen, hierdurch sein Betriebscapital zu ergänzen. — Der besonderen Pflege dieses Gebietes dürfte es gelingen, Pest zu einem Stapelplatze für den Waarenzug nach dem Oriente zu machen.

VII.

Wir schreiten nun zur Aufgabe, die voraussichtliche Rentabilität der Sylos und Entrepôts festzustellen.

Für den nothwendigen Umfang der Anlagen finden wir in dem bestehenden Güter-Verkehr Pest's die Anhaltspuncte.

Die Getreidezufuhr des Jahres 1868 betrug im Ganzen 12.624,941 Ctr.

Die Getreidezufuhr des Jahres 1869 betrug im Ganzen 11.201,289 Ctr.

Mit der Errichtung des neuen Verkehrsinstitutes wird sich selbstverständlich die Zufuhr wesentlich erhöhen, und da ferner eine absolut vollständige Ausnützung des in Anspruch genommenen Lager-raumes, besonders in der ersten Zeit, undenkbar, so muss der Fassungsraum für eine Bewältigung von jährlich 20 Millionen Metzen berechnet werden. Es entspricht dies annähernd der Deckung unseres Mühlenconsums von 12.000,000 und unserer Exportbewegung des Durchschnittsjahres 1868 von 7.850,000 Ctr. — Die durchschnittliche Einlagerungszeit kann nicht unter 4 Wochen geschätzt werden, so dass ein Fassungsraum von 1.500,000 Metzen erforderlich, welcher also bei 27-tägigem Turnus die Bewältigung der Pest-Ofner Getreidebewegung vollziehen würde. Es ist dabei nicht ausser Acht zu lassen, dass durch den enormen Mühlen-Consum, sowie durch die zu organisirende rasche Verladung und Herrichtung der für den Export bestimmten Posten, die Waaren-Circulation

mehr und mehr die Speculation verdrängen und die Einlagerungs-Zeit vermindern wird.

Bei Feststellung der Tarife muss als Princip gelten, vor Allem die Waaren-Circulation zu begünstigen, damit Pest als kostenloser Zwischenplatz die nöthigen Getreide-Mengen für die Bedürfnisse seiner Mühlen-Industrie herbeischaffen kann. — Die Einlagerungskosten auf lange Zeit müssen also nach dem Bedarfe der Circulation nach Lagerraum geregelt werden. Es bleibt dann den practischen Erfahrungen vorbehalten den Maassstab für die etwa zum Zweck der langen Einlagerung nöthig werdenden Erweiterungen der Anlagen zu finden.

Mit der raschen Abfuhr eines grossen Theiles des Umsatzes wird natürlich mehr Raum für die lange Einlagerung gewonnen so dass z. B. die Bewältigung einer Getreide-Zufuhr von 20 Millionen Metzen durch Elevatoren mit einem Fassungsraum von 1½ Millionen Metzen folgendes Bild darstellen kann:

6.000,000	Mtz.	auf	10	Tage	=	36	Tage	} 365 Tage.
4.500,000	"	"	20	"	=	60	"	
4.500,000	"	"	30	"	=	90	"	
4.500,000	"	"	45	"	=	135	"	
500,000	"	"	132	"	=	44	"	

Für den Betriebsbeginn wären folgende Tarifsätze zweckmässig:
 Bezug von der Station, Einlagerung auf 10 Tage sammt Uebergabe und Expedition 4 kr. pr. Mtz.

"	"	"	"	20	"	6	"	"	"
"	"	"	"	30	"	8	"	"	"
Für längere Einlagerung per Monat						2	"	"	"

Der Tarif für Einlagerung auf lange Zeit müsste nach dem Verhältnisse des disponiblen Raumes zu den Anforderungen der ungehinderten Circulation geregelt werden.

Nehmen wir die Elevatoren in Pest mit einem Fassungsraum von 1½ Millionen Metzen, und die 14 Zweig-Institute zusammen ebenfalls mit einem Fassungsraum von 1½ Millionen Metzen an, setzen wir ferner den ungünstigen Fall voraus, dass der Lagerraum, besonders in der Anfangszeit, schlecht ausgenützt wird und zu ⅓ verloren geht, so verbleiben die Anlagen für einen Lagerraum von 2.000,000 Metzen nutzbringend.

Die Hallen für Magazinsgüter sollen für die Aufnahme von 500,000 Ctr. in zweimonatlichem Umsatze d. h. für eine Güterbewegung von 3.000,000 Ctr. bei einem Tarife von 10 kr. per 2

Monate für Einlagerung, Expedition etc., präliminirt, die Entrepôts für die steuerpflichtigen Importwaaren nur mit einem Reinerträgniss von 50,000 fl. angesetzt werden.

Nehmen wir ferner an, dass von dem Werth-Umsatz der durch das Institut verkehrenden Güter, im Gesamtbetrage von jährlich über 100—200 Millionen Gulden, nur 25 Millionen Gulden durch Vermittlung des Institutes gegen eine Provision von 1% per anno belehnt werden, so ergibt sich folgende Einnahme:

Ausgenützter Fassungsraum von 2.000,000 Metzen Elevatoren bei einem Gesamtumsatz von 20.000,000 Metzen in sämtlichen Instituten:

Für Egalisirung der Waare, Uebernahme, Uebergabe, Expedition per Metzen 6 kr.	ö. W. fl.	1.200,000
„ Einlagerung und Conservirung für den Fassungsraum von 2.000,000 Metzen per Monat zu 2 kr. folglich per anno 24 kr.	„ „ „	480,000
„ Hallen für Magazinsgüter, Fassungsraum 500,000 Ctr., Totalumsatz 3.000,000 Ctr., für Einlagerung und Expedition per 2 Monat zu 10 kr. = 60 kr. per Anno	„ „ „	300,000
„ Entrepôts für Importwaaren	„ „ „	50,000
„ Belehnungsprovision von fl. 25,000,000 à 1% per anno	„ „ „	250,000
Total-Einnahme		ö. W. fl. 2.280,000

Die Getreide-Bewegung von nur 20.000,000 Metzen setzt eine schlechte Ernte in Ungarn voraus. Ziehen wir von dieser Summe die Getreide-Zufuhren Pest-Ofen's vom Jahre 1869 mit 11.201,000 Ctr. oder über 12.000,000 Metzen ab, so entfällt auf sämtliche 12 Zweig-Stationen nur mehr ein Umsatz-Quantum von 8.000,000 Metzen.

In einem Exportjahr wie 1867/8, wo die Gesamtausfuhr 40.000,000 Metzen betrug, würde sich der Umsatz in den Elevatoren verdoppeln und somit ein namhaft höheres Erträgniss sichern. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Fassungsraumes von 3.000,000 Metzen Sylos-Anlagen sei aber erwähnt, dass diese das gesammte Exportquantum von 40.000,000 Metzen in einer durchschnittlichen Einlagerung von 27 Tagen zu bewältigen im Stande wären, ein Resultat, welches das Land gegen die Wiederkehr ähnlicher Transportcalamitäten, wie die erlebten, auf immer schützt.

Für die gesammten Anlagen ist bei rationeller Verwendung ein Capital von 10.000,000 fl. inclusive der Investion für das Betriebsmaterial ausreichend. — Es müssen aber dann monumentale Quai- und Hafen-Bauten zum Zwecke der Stadtverschönerungen durchaus vermieden werden.

Die Wasser- und Bahn-Anlagen sind für das Institut ein nothwendiges Uebel, sie bilden den eigentlich improductiven Theil der Schöpfung, und müssen deshalb in der Ausführung lediglich darauf beschränkt werden, ihrem Zwecke zu entsprechen.

Da die Ein- und Auslade-Gebühr, welche jetzt von den Transport-Anstalten mit 1 kr. per Centner berechnet wird und in den Frachtraten enthalten ist, zu Gunsten unseres Verkehrsinstitutes entfällt, die ganze Manipulation hier jedoch durch Maschinen-Arbeit verrichtet wird, so findet eine besondere Unkosten-Belastung nicht statt; die auf 20.000,000 Metzen entfallenden 180,000 fl. sind für die Manipulation in den Elevatoren vollkommen ausreichend.

Gegen die Einnahme sind folgende Posten in Ausgabe zu stellen:

2 ^o / _o Amortisation von 10.000,000 fl. Anlagen ö. W. fl.	200,000
Steuer, General-Spesen und Tantiëmen	355,000
5 ^o / _o Zinsen von 10.000,000 fl.	500,000
Reserve-Fond	100,000
	<hr/>
	ö. W. fl. 1.155,000

Resultat: Einnahmen ö. W. fl. 2.280,000

Ausgaben „ „ „ 1.155,000

Reingewinn ö. W. fl. 1.125,000

oder ausser der 5-percentigen Verzinsung eine Superdividende von $11\frac{1}{4}\%$.

Vergleichsweise sei hier bemerkt, dass die amerikanischen Elevatoren eine durchschnittliche Rentabilität von über 20^o/_o nachweisen.

Für die principielle Leitung des Institutes ist fest zu halten, dass eigentliche Handels- und Bank-Geschäfte von dem Wirkungskreise streng ausgeschlossen werden müssen.

Das Institut kann bei ihm eingelagerte Waaren, wenn sie mit einem Verkaufslimit ausgestattet, gegen baare Bezahlung oder sonstige sichere Deckung wie z. B. Bankwechsel, auf Verlangen des Eigners veräußern. Ebenso kann das Institut die Gelder für Belegung der Warrants beschaffen. Jede weitere Thätigkeit nach diesen Richtungen würde sich mit dem Character des Verkehrs-Institutes nicht vertragen und seine neutrale Stellung im Handel erschüttern. — Der ungarische Handel ist in seiner Entwicklung weit

genug vorgeschritten, um auf der neuen, gesicherten Basis seine Aufgaben allein zu erfüllen.

VIII.

Wir müssen hier noch einer allgemein verbreiteten, aber irrigen Ansicht entgegentreten, welche unter Hinweis auf die Sylos-Anlagen in Triest von einer ähnlichen, in kleinerem Maassstabe entworfenen, alleinstehenden Schöpfung in Pest die Abhilfe gegen unsere drückenden Schäden erwartet. Man vergesse doch nicht, dass die Aufgaben, welche uns hier vorliegen, von den Bedürfnissen des Triester Platzes weitaus verschieden sind.

Triest notirt seine Preise für ungarisches Getreide als Importplatz, und wenn sich unsere Cerealien im Vergleiche zu den Häfen des Schwarzen- und Mittel-Meeres zu hoch calculiren, so stellt es einfach seine Bezüge ein. Ferner ist Triest Endstation, nicht ein Knotenpunkt, und die Waaren, welche, nach dem Mittelmeere gehen, müssen heute noch über Triest verfrachtet werden. Die Sylos haben dort nur den Zweck der localen Verkehrsvermittlung, während sie bei uns eine volkswirtschaftliche Bedeutung erlangen.

Die Errichtung eines alleinstehenden Sylos-Institutes von nur mässigem Umfange in Pest kann allerdings den Gegenstand eines lucrativen, privaten Local-Unternehmens bilden, auf die Reform unserer Handels- und Verkehrs-Verhältnisse jedoch bleibt es ohne entscheidenden Einfluss. Selbst dem Pester Handel und der Mühlen-Industrie wäre nur wenig damit geholfen. Die Lagerräume würden bald überfüllt und der grössere Theil der Getreidebewegung von allen Wohlthaten der Reform ausgeschlossen bleiben. Ausserdem haben wir bereits erörtert, dass die Schäden in unserem Geschäfts- und Verkehrsleben nicht etwa erst am Pester Bahnhofe entspringen, sondern sich bis in die kleinste Ader unseres Provinzhandels verzweigen.

Eine durchgreifende Reform ist also nur einzig und allein denkbar, wenn das vollständige System der neuen Verkehrsvermittlung sich über das ganze Land verbreitet, und hierdurch die bestehende Misswirthschaft mit der Wurzel ausgerottet wird. — Wie anders kann sich Pest als ungarischer Centralmarkt behaupten und entwickeln? Wie anders können die Verkäufe, welche in Pest für die inländischen Stationen abgeschlossen werden, ihren Character der maass-

losesten Unsicherheit verlieren, kann ihrer Ausführung der Stempel strengster Solidität aufgedrückt werden? Wodurch will man Producent und Provinzhändler in Stand setzen, den Werth ihrer Güter jederzeit durch Warrants in baarem Gelde auszudrücken? Durch welche Mittel endlich soll ein einzelstehendes Institut in Pest zu Zeiten grossen Güterandranges die alten Misèren der Transportcalamität auf unseren Verkehrsinstituten beseitigen und die damit unvermeidliche gewissenloseste Verschwendung des National-Wohlstandes hintanhalten?

Wollte man die unerlässliche Reform unserer Handels- und Verkehrsverhältnisse auf dem Wege eines einzelnen Sylos-Institutes in Pest erreichen, so folgt daraus mit eiserner Consequenz, dass die ganze ungarische Güter-Bewegung in Pest concentrirt werden müsste! Die unschätzbare, durch schwere Landesopfer erkaupte Errungenschaft directer und kürzerer Verkehrslinien nach dem Auslande bliebe dann in der Praxis ein todter Buchstabe. — Das Land würde sich für eine solche Reform bedanken?

Die Durchführung unseres Entrepôts-Systems ist aber nichts mehr und nichts weniger als eine allgemeine Landesangelegenheit.

Wir haben nun zu erörtern, auf welchem Wege das Unternehmen seiner Verwirklichung entgegenzuführen ist.

Wie bereits früher erwähnt, betragen die vorläufigen Anlagen in Pest und den Knotenpuncten des inländischen Verkehrs für einen Fassungsraum von zusammen 3.000,000 Metzen Getreide, 500,000 Ctr. Magazinsgüter, und die eigentlichen Entrepôts, sammt Betriebsmitteln, Hoch-, Wasser- und Bahnbauten in runder Summe circa 10.000,000 fl. — Sollte sich später die Nothwendigkeit der Errichtung neuer Zweig-Institute oder Erweiterung der bestehenden Anlagen herausstellen, so könnte das hiezu nöthige Capital durch Prioritäts-Anlehen beschafft werden.

Für die Rentabilität und den Character des Institutes ist es durchaus unzulässig, dass das Gesellschafts-Capital zum Zwecke der Waarenbelehnung erhöht werde. Die grosse unzweifelhafte Sicherheit des Warrants, dieses durch vollständigste Bedeckung garantirten Werth-Papieres, wird für seine Belehnung die Blicke des europäischen Geldmarktes auf sich ziehen; er wird einestheils gleich den verzinslichen Cassascheinen der Banken in die Werth-Circulation eintreten, andererseits der grossen Sicherheit wegen von allen Banken zum Discout aufgesucht werden; dem Central-Bureau

in Pest liegt es ob, die Quellen des europäischen Geldmarktes für diese Belehnung flüssig zu erhalten.

Der Werth der jährlichen Güterbewegung schwankt mit den Ernten und Conjunctionen zwischen 120 bis über 200 Millionen Gulden. Im Jahre 1867/68 belief sich der Werth des Getreide-Exports allein auf über 150.000,000 fl. — Bei schlechter Ernte kann eine Minimal-Circulation von 20.000,000 Metzen Getreide zum Preise von fl. 3 pr. Metzen, somit eine Total-Summe von 60.000,000 fl. festgestellt werden. Rechnen wir hierzu den Export von Wolle mit 30.000,000 fl., so würde, einen jährlichen Umsatz von 120.000,000 fl. angenommen, die ganze Summe der übrigen Magazinsgüter, wie Felle, Fette, Pflaumen, Mehl, Spiritus, andere Ganzfabricate und fremdländische Import-Waaren, mit 30.000,000 fl. einbegriffen sein.

Diese Summe von 120.000,000 fl. lagert heute todt in tausenden und tausenden von Magazinen, sie wird lebendig, sobald dem Waaren-Besitzer durch Emission der Warrants das bequemste Credit-Mittel zur leichtesten und billigsten Geldbeschaffung an die Hand gegeben wird.

Der wohlthätige Einfluss, welchen diese Neuerung auf unsere gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse ausüben muss, ist zu evident, als dass dies einer weiteren Erörterung bedürfte.

Für die Beschaffung des Gesellschafts-Capitals von 10.000,000 fl. kann der ungarische Geldmarkt, welchem allein das Verständniss der hohen Bedeutung dieses Unternehmens für den Wohlstand des ganzen Landes innewohnen könnte, schon desshalb nicht in Betracht gezogen werden, weil, Dank der trostlosen Lage unseres Handels und unserer Industrie, wir dermalen und auf lange Zeit hinaus überhaupt keinen Geldmarkt mehr, sondern nur noch einen Effecten-Markt ohne Geld, haben.

Das Ausland kann sich aber nur dann für das Unternehmen interessiren, wenn diese Landesangelegenheit vom Lande als eine solche anerkannt und von ihm, als dem zumeist betheiligten Factor, mit einer Zinsengarantie ausgestattet wird.

Es fragt sich nun: „Ist die Subvention für ein solches Unternehmen principiell zulässig? Sodann, welche Vortheile bietet das Unternehmen dem Staate, und in welchem Verhältnisse stehen diese Vortheile zur beanspruchten Gegenleistung?

„Wir erachten die Staats-Subvention dort für die heilige „Pflicht eines Landes, wo sie einer alle Risiken ausschliessenden

„Schöpfung gilt, durch welche ein völlig unhaltbar gewordener „wirthschaftlicher Zustand, dessen längere Andauer nur zerstörend „auf den Wohlstand des Staates wirken kann, geheilt wird, wo es „gilt, ein allgemein anerkanntes, allseitig schmerzlichst empfundenenes Hinderniss zu beseitigen, dessen unnatürlicher Druck sich „der gedeihlichen Entwicklung der Volkswohlfahrt entgegenstellt, „wo mit relativ kleinen Opfern eine aussergewöhnlich grosse Bereicherung des National-Wohlstandes zu erzielen und die Privatthätigkeit zu schwach ist, das heissersehnte Reformwerk zu vollführen.“

Die Geschichte der wirthschaftlichst entwickelten Staaten ist voll von belehrenden Beispielen, wie dem Lande die Opfer, welche es in verschiedenster Gestalt der Pflege der Volkswirtschaft gewidmet, in tausendfältigem Segen zurückflossen.

Wir erinnern hier nur an die grossartigen Erfolge, welche das Ministerium Rogier in Belgien während der letzten vierziger und Anfange der fünfziger Jahre durch Ausführung seines national-ökonomisch durchdachten Planes für Hebung der Leinen-Industrie in den beiden Flandern errungen, und wodurch es diese Provinzen aus dem tiefsten sittlichen und materiellen Elend zur höchsten industriellen Blüthe und Wohlstand emporhob.

Eine Summe von 3¹/₂ Millionen Francs, welche ihm der Landtag vom Jahre 1847 bis 1849 zur Verfügung stellte, wurde zur Errichtung von Bleichereien; Appretur-Anstalten und Färbereien verwendet, um den Leinen-Fabriken die Vollendung ihrer Waaren zu erleichtern; man vertheilte neue Webstühle, vervollkommnete Spinnräder, metrische Haspeln, Wagen zur Classification des Garnes, Schnellschützen, Metallkämme etc. etc. um die Leistung der Arbeiter zu erhöhen; man errichtete die weltberühmten Lehrwerkstätten (ateliers modèles), in welchem Arbeiter unter der Leitung eines auf der Höhe seines Berufes stehenden Werkmeisters zu einer vollkommeneren Technik der Arbeit und zu einer besseren Organisation des Arbeits-Systemes herangebildet wurden und nebenbei den unentgeltlichen Unterricht in einer Elementarschule genossen; endlich wurden Exportprämien auf die feinen Gewebe ausgesetzt und junge Männer zur Anknüpfung von Handelsverbindungen in's Ausland gesandt.

Nach wenigen Jahren war die Hilfe der Regierung entbehrlich geworden; der ausgestreute Saamen ging aber auf und lieferte eine Ernte, welche den Wohlstand der flandrischen Provinzen besiegelte.

Wir wählen gerade dieses Beispiel um darzuthun, dass die Staatssubvention auf den verschiedensten Gebieten zur Geltung kommen kann, wenn die Erledigung unabweisbarer Bedürfnisse des Fortschrittes die Leistungskraft der Privat-Thätigkeit übersteigt. — Belgien hat seit Jahren den dritten Theil seines Budgets productiven öffentlichen Bauten zugewendet, die billigsten Canal- und Eisenbahn-Tarife der Welt eingeführt, die Scheidezölle, Tonnen- und Lootsen-Gelder, die städtischen Verzehrungssteuern und eine Menge anderer lästigen Abgaben aufgehoben, so wie es überhaupt zumeist der sorgfältigsten Pflege der Volkswirtschaft die ausserordentliche Blüthe seiner wirthschaftlichen Verhältnisse verdankt.

Wir wollen nur noch auf die Gründung der preussischen Seehandlung, auf die lange Reihe von Schiffahrts-Unternehmungen, Docks und Hafen-Anlagen hinweisen, welche unter Mitwirkung des Staates in's Leben gerufen wurden, um die principielle Berechtigung der Staatsgarantie für die ungarischen Entrepôts als Landesverkehrs-Institut nachzuweisen. — Unsere Regierung hat selbst schon in dem Project eines auf Staatskosten zu errichtenden grossartigen Centralbahnhofes in Pest die Nothwendigkeit anerkannt, für die Entwicklung unseres Handels etwas zu thun.

Leider hat sich hierbei der gute Wille aus mangelndem Verständniss nicht der richtigen Aufgabe zugewendet.

Ein Centralbahnhof in Pest vermag für die Reform unserer Handels- und Verkehrs-Verhältnisse kaum mehr als Nichts zu leisten.

Abgesehen davon, dass diese Schöpfung den ganzen inländischen Verkehr seinem Schicksale überlassen und auf die Herstellung eines sicheren, soliden Handels aus dem Innern nach Pest ohne allen Einfluss bleiben müsste, abgesehen davon, dass der Export auf den neuen, directen Verkehrslinien nach dem Auslande wegen der grossen Unsicherheit unserer Handelsverhältnisse von Pest aus nicht geleitet und Pest sich desshalb niemals zu einem ungarischen Centralmarkte entwickeln könnte, so würde durch den Centralbahnhof selbst für den Pester Verkehr keine billigere Verkehrsvermittlung erzielt werden.

Die in Säcken anlangenden und in den Bahnhofs-Magazinen also abgelagerten Getreideposten machen eine genaue Controle der Parthien absolut unmöglich. Der Unsolidität des Handels würden Thür und Thor geöffnet, und der letzte Rest von Vertrauen müsste in der kürzesten Zeit verloren gehen. — Nebenbei laufen die

Spesen der Sackmiethe und des Waarenverlustes fort, so dass die sofortige Abfuhr der Güter in ein Stadtmagazin dem Lagern im Bahnmagazin unbedingt vorzuziehen wäre. Sollen aber nicht alle Bande der Ordnung gelöst werden, so darf die Bahnhof-Verwaltung den Partheien die Manipulation mit dem Getreide innerhalb der Magazine gar nicht gestatten. Wer wollte z. B. eine Uebernahme vollziehen, wenn die anstossende Parthei der Reuterung einer Post staubigen Hafers etc. obliegt? Die strenge Aufrechterhaltung der Ordnung gebietet ferner, dass der Bahnhof in eine Waarenabgabe und Waarenaufgabe abgetheilt werde. Ist also ein angelegtes Gut loco Güterabgabe verkauft, so müsste es bei einigem Andränge wieder per Achse der Waarenaufgabe zugeführt werden; die Umfuhrkosten und Waarenverluste betragen dann fast ebenso viel, wie aus dem Stadtmagazin. An eine Ersparung von Arbeitslohn und Spesen ist also gar nicht zu denken.

Der grösste Nachtheil bleibt jedoch, dass etwa auf die am Bahnhöfe lagernden Güter, ausgestellte Lagerscheine für die Circulation ganz unbrauchbar sind.

Wem würde es einfallen, einen solchen Lagerschein zu kaufen, wenn das Getreide nicht vorher für den soliden Handel durch Maschinenarbeit hergerichtet, wenn die baare Unmöglichkeit vorliegt, den Werth des Lagerscheines in untrüglicher Weise zu bestimmen? Die grosse Aufgabe der Erleichterung und Verbilligerung des Verkehrs durch die einfache Uebertragung des Lagerscheines würde zur Unmöglichkeit; nach wie vor müssten zahllose Menschenkräfte die Uebergabe und Uebernahme in der bisherigen Weise vollziehen. Von einer Ausgabe und billigen Belehnung der Warrants könnte aber gar keine Rede sein.

Der Centralbahnhof hätte etwas mehr Sinn, wenn die Magazine als Schüttböden angelegt würden. Diese veraltete Form von Getreidespeichern mit all' ihren Unvollkommenheiten und Gebrechen ist aber längst durch die Elevatoren überflügelt; nur Letztere allein können die Bedürfnisse rationeller und billiger Verkehrsvermittlung befriedigen. Soll also das Regierungsproject bezüglich des Centralbahnhofes überhaupt einen Zweck haben, so könnte es auf gar nichts Anderes, als auf eine umfassende Anlage von Sylos hinauslaufen, die Ausgabe würde sonst einer ganz sinnlosen Verschwendung der Staatsgelder gleichkommen. Wir haben jedoch bereits die Gründe angeführt, nach welchen ein einzelnes Sylos-Institut selbst für Pest nur sehr wenig, für das Land aber gar Nichts zu leisten im Stande

ist. Der Zweck der Regierung kann also nur dadurch erfüllt werden, dass sie die für den unnützen Pester Centralbahnhof bestimmten Millionen den allgemeinen ungarischen Entrepôts zuwendet.

Unsere Regierung hat ferner den Aufbau eines Entrepôts für die steuerpflichtigen Importwaaren in's Auge gefasst und hiefür eine Summe von $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden ausgeworfen. Für den Handel würde es unbedingt erspriesslicher sein, wenn auch dieser Theil der Entrepôts mit den Elevatoren und Magazinsgütern vereint werden könnte. Die Centralisirung des Handels in den allgemeinen Entrepôts würde dadurch befördert und die Anlagekosten durch gemeinsame Bahn- und Wasserbauten um eine beträchtliche Summe ermässigt.

Wird die Dotirung für den Centralbahnhof und die Staats-Entrepôts in Pest den allgemeinen Entrepôts zugewendet, so kommt die Staats-Garantie als Mehrauslage nur noch für die Hälfte oder zwei Drittheil der Anlagekosten von 10.000,000 fl. in Betracht und würde also bei einer Verzinsung von 5% in Silber einem Betrage von 250—375,000 fl. gleichkommen.

Abgesehen davon, dass eine sehr hohe Rentabilität des Institutes selbst unter den allernüchternsten Verhältnissen als ganz unzweifelhaft erscheint und der Staat voraussichtlich niemals in die Lage kommen wird, auch nur einen einzigen Kreuzer für dasselbe zu verausgaben, so steht doch die jährliche Ersparnis, welche durch die billigere Verkehrsvermittlung des Institutes für den National-Wohlstand erzielt wird, in einem so ausserordentlich günstigen Verhältnisse zu dem ganzen Betrage der Zinsengarantie, dass das Land nicht einen Augenblick anstehen darf, sich diese Quelle der Vermehrung des Volksvermögens zu sichern.

Die verlorenen Unkosten, welche auf der Exportbewegung des Jahres 1867/68 lasteten, lassen sich in folgenden Minimal-Ziffern zusammenfassen:

Verlorene Mehrspesen auf den Export von 40.000,000 Mtz. im directen Export angenommen	à 25 kr. ö. W. fl.	10.000,000
Verlorene Sackspesen auf den Getreide-Export ohne Mehl 34.000,000 Mtz. im directen Export	à 10 kr. ö. W. fl.	3.400,000
Verlorene Spesen auf die Getreide-Bewegung am Pester Platze, bei einer Zufuhr von 13.000,000 Metzen	à 20 kr. ö. W. fl.	2.600,000
		Total-Verlust ö. W. fl. 16.000,000

Wir betonen hier ausdrücklich, dass dies keine willkürliche, übertriebene Zifferngruppierung, sondern eine Minimal-Schätzung ist, welche von der Wirklichkeit wohl weit überflügelt wurde. Das Memorandum, welches die Pester Börse und Kornhalle im Jahre 1868 dem hohen Handels-Ministerium über diese trostlose Sachlage unterbreitet, beziffert die **Mehrspesen** eines Getreide-Bezugs von einer Theissbahn-Station nach Pest, ohne die hiesigen exorbitanten Platzspesen, auf $67\frac{1}{2}$ kr. pr. Ctr. — Ziehen wir aber noch die vielen Verluste in Erwegung, welche den Exporteuren durch die Beschädigung der Waare aus dem langen Lagern an den Stationen entstanden, berechnen wir ferner, dass durch die langsame Verladung bei Eintritt des rapiden Preisrückganges noch unermessliche Quantitäten an den Stationen aufgespeichert lagen, welche dann nur noch mit einem Verluste von 1—2 fl. pr. Mtz. in den Export gehen konnten, so stehen wir vor der That- sache, dass die Capitalisirung nur der Hälfte des Verlustes von einem einzigen Exportjahre hinreicht, die Zinsengarantie für die gesammten Anlagen der ungarischen Entrepôts auf ewige Zeiten zu decken.

In schlechteren Erntejahren ist die Summe der Ersparniss an verlorenen Unkosten durch die geringere Güterbewegung zwar minder beträchtlich; welcher unschätzbare Gewinn liegt aber für den Producenten darin, dass er durch billige Belehnung seiner eingelagerten Producte fernerhin Nothverkäufen überhoben und in Stand gesetzt ist, günstigere Conjunctionen für die vortheilhaftere Verwerthung seiner Ernte-Erzeugnisse abzuwarten! — Ein Blick auf unsere Steuer-Verhältnisse im Vergleiche zu jenen anderer Länder genügt schon allein uns zu beweisen, dass die strengste Sparsamkeit bei uns viel dringender nothwendig, als in irgend einem andern Lande.

Der Flächenraum Frankreichs (ohne Savoyen und Nizza) von 9748 Quadratmeilen oder 90.000,000 Joch, wovon 45.000,000 Joch oder 50% Ackerfeld, ist mit einer directen Grundsteuer-Vorschreibung von circa 90.000,000 fl. belastet. — Der mittlere Bodenwerth übersteigt jedoch 400 fl. pr. Joch.

Ungarn, ohne Nebenländer, mit 3728 Quadratmeilen oder 34.000,000 Joch, wovon kaum 14.000,000 Joch, d. h. nur 41% Ackerfeld, hat eine Grundsteuer-Vorschreibung (ohne Communal-Zuschläge) von 35.000,000 fl., somit ebenfalls 1 fl. pr. Joch. Der mittlere Bodenwerth kann jedoch hier selbst bei den jetzigen hohen

Güterpreisen auf nicht mehr als 100 fl. veranschlagt werden, so dass sich gegen Frankreich eine viermal höhere Bodenbelastung ergibt.

Erwägt man neben dieser Steuer-Ueberbürdung die bedeutend niedrigere Culturstufe der ungarischen Landwirthschaft, die in regelmässigen, kurzen Perioden wiederkehrenden Missernten und den unerschwinglich hohen, einen grossen Theil des Erntesegens der besseren Jahrgänge aufzehrenden Arbeitslohn, endlich die mangelhaften Landstrassen, so haben wir die Erklärung für die Thatsache, dass bei dem ungarischen Producenten die Ergebnisse guter Erntejahre gewöhnlich nur zur Deckung der in schlechteren Jahrgängen erlittenen Verluste ausreichen und dem raschen Wachsen des Nationalwohlstandes eiserne Fesseln angelegt sind.

Welche Fülle von Verbesserungen lassen sich mit dem Gewinne, welchen das Land aus der Anlage der allgemeinen Entrepôts ziehen würde, durchführen, welche weittragenden Vortheile müssen dem Lande aus dem Wiederaufblühen von Handel und Industrie erwachsen!

Die Thatsache, dass Ersparnisse von solchem Umfange und Verbesserungen von so tief eingreifender Bedeutung in unseren wirthschaftlichen Verhältnissen durch eine rationelle Capitals-Investition von nur 10 Millionen Gulden überhaupt noch zu ermöglichen, ist eine so beschämende, dass die Regierung keinen Augenblick zögern sollte, das Reformwerk mit aller Macht zu unterstützen.

Es ist um so weniger Zeit dafür zu verlieren, als mit der Donau-Regulirung in Wien umfassende Sylos- und Entrepôts-Anlagen verbunden werden, welche dann unsere unter der seitherigen Misswirtschaft verkümmerten Handelsplätze zu entlegenen Provinz-Märkten degradiren würden.

Heute kann noch durch verdoppelte Thatkraft alles Versäumte nachgeholt werden, und wenn das Land schon nicht die Mittel für ein ausgiebiges Canal- und Strassennetz aufbringen kann, so sollte doch wenigstens mit diesen wenigen Millionen nicht gekargt werden, um ein Landes-Institut zu schaffen, welches zur Zeit der Fahrbarkeit unserer Landstrassen den Erntesegen in sich aufnimmt und auf diese Weise die mit jedem Regenwetter eintretenden Verkehrsstockungen möglichst beseitigt.

Man zersplitterte nicht die Gelder durch Anlage eines kostspieligen Centralbahnhofes, welcher für die Beseitigung unserer kran-

ken Zustände nicht das Mindeste zu nützen vermag, dessen Thätigkeitsentfaltung sich zu derjenigen der Elevatoren so verhalten würde, wie die Verfrachtungen mittelst Landwagen auf einer ungarischen Landstrasse zur Regenzeit, gegen den wohlorganisirten Betrieb einer Eisenbahn. Man trage Sorge, dass die projectirten Quaubauten nicht in ihrer bisherigen, für eine billige Verkehrsvermittlung untauglichen Form in's Blaue weitergeführt, sondern in ihrer Anlage und Construction den Bedürfnissen von Entrepôts entsprechend, hergestellt werden.

Nicht durch die Errichtung monumentaler Bauwerke und Boulevards wird der Ruin des Pester Platzes aufgehalten, die Reform des ungarischen Handels durchgeführt und das National-Vermögen jährlich um viele Millionen bereichert!

Wozu noch die glänzende Hülle, wenn der Kern verfault? Man schaffe zuerst die Mittel, den Wohlstand von Handel und Industrie zu sichern, und dem ungarischen Producenten in seinem harten Kampfe um's Dasein eine kräftige Unterstützung zu leihen. Dann, aber erst dann, wird die Mithilfe der Regierung zur Verschönerung der ungarischen Hauptstadt willkommen sein und auf fruchtbaren Boden fallen, werden die grossartigen Erwartungen, welche man an die Zukunft Pest's knüpft, in Erfüllung gehen können.

Wir haben den einzigen Weg klar vorgezeichnet, auf welchem einer der wichtigsten Zweige unserer Volkswirtschaft, die Verkehrsvermittlung, aus dem gegenwärtigen Moraste in die musterhaftesten Verhältnisse umgewandelt werden kann. Einen zweiten Weg gibt es nicht.

Möge die Ausführung ein willfähiges Verständniss und offenes Ohr bei Regierung, Stadt- und Landes-Vertretung finden!

