

MONATSBERICHTE DES WIENER INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

15. Jahrgang, Nr. 9/10

Ausgegeben am 30. Januar 1942

Inhaltsverzeichnis:

Die ungarischen Eisenbahnen	149	<i>Letzter Stand des ehemal. jugoslawischen Netzes</i>	166
<i>Geschichtliche Entwicklung</i>	150	<i>Im Bereiche der Normalspur</i>	167
<i>Bautätigkeit und Verkehrspolitik bis 1918</i>	150	<i>Im Bereiche der Schmalspur</i>	167
<i>Eisenbahnpolitik in Trianon-Ungarn</i>	151	<i>Verkehrsentwicklung</i>	167
<i>Das heutige Netz</i>	152	<i>Rollendes Material</i>	169
<i>Hauptradialstrecken</i>	152	<i>Aufteilung des ehemal. jugoslawischen Netzes</i>	170
<i>Transversalstrecken</i>	154	<i>Das kroatische Eisenbahnnetz</i>	170
<i>Organisation und Verkehrsleistungen</i>	155	Das Wirtschaftsgefüge von Wien im Vergleich zu	
<i>Tarife</i>	155	<i>Hamburg und Berlin</i>	171
<i>Rollendes Material und technische Ausrüstung</i>	156	<i>Gliederung der Bevölkerung nach ihrer Stellung im</i>	
<i>Finanzlage</i>	158	<i>Erwerbsleben</i>	171
<i>Zusammenfassung</i>	158	<i>Verschiebungen im Wirtschaftsgefüge von Wien</i>	172
Die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemal. Jugoslawien	159	<i>Gliederung der Erwerbspersonen nach Wirtschafts-</i>	
<i>Entwicklung des Netzes bis 1918</i>	159	<i>abteilungen</i>	173
<i>Eisenbahnpolitik Österreich-Ungarns</i>	159	<i>Gewerbliche Wirtschaft</i>	173
<i>Altserbische Eisenbahnpolitik</i>	161	<i>Handel und Verkehr</i>	174
<i>Türkische Eisenbahnpolitik</i>	162	<i>Dienstleistungen</i>	175
<i>Eisenbahnen Montenegros</i>	162	<i>Gliederung der Erwerbspersonen nach dem Geschlecht</i>	175
<i>Verklammerung der historischen Netzteile seit 1918</i>	162	<i>Gliederung der Erwerbspersonen nach der Stellung</i>	
<i>Eisenbahnpolitische Problematik des neuen Staats-</i>		<i>im Beruf</i>	175
<i>gebildes</i>	163	<i>Zusammenfassung</i>	176
<i>Neubauten</i>	163	Tabellenanhang:	
<i>Projekte</i>	164	<i>Wirtschaftszahlen der Südostländer</i>	178

Die ungarischen Eisenbahnen*)

Schon in den ersten Anfängen der Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes ist die zentrale Lage Budapests in der Pannonischen Tiefebene und im gesamten Raum des Karpatenbogens für Bau- und Linienführung bestimmend gewesen. Budapest verdankt seine Entstehung einer Furt. Die Donau zerlegt durch ihren nordsüdlichen Lauf vom Knie oberhalb Budapests bis zur Einmündung der Drau das Land in zwei Hälften. Diese Hälften sind auch heute noch außer bei Budapest nur an zwei Stellen — nämlich bei Baja und in neuester Zeit auch zwischen Solt und Dunaföldvár — durch Brücken verbunden. Der Fluß zieht breit durch die Tiefebene dahin und bildet auf beiden Ufern Streifen siedlungs- und verkehrsfeindlichen Überschwemmungslandes¹⁾. Budapest, vor allem die auf transdanubischem Ufer gelegene Festung

Ofen, hatte daher von jeher eine Schlüsselstellung im Verkehr. Bei Beginn des Eisenbahnzeitalters war das damalige größere Ungarn ein reiner Agrarstaat, der — soweit er nach der Entwicklung der Ausfuhr seiner Agrarüberschüsse drängte — seine Absatzmärkte nur im Westen oder Nordwesten finden konnte; das handelsfeindliche Osmanische Reich bot keine Absatzmöglichkeiten. Für die Agrarausfuhr war Budapest die Pforte nach dem Westen nach Nordwesten, und umgekehrt erfolgte

*) Mit dieser und der nachfolgenden Untersuchung über die Eisenbahnen im Staatsgebiet des ehemaligen Jugoslawien wird die Reihe der Arbeiten über das Eisenbahnwesen der einzelnen Südostländer abgeschlossen. Bisher erschienen: Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jahrg., Nr. 7/8, S. 121 ff.; Die Eisenbahnen Bulgariens, ebenda, 14. Jahrg., Nr. 9/10, S. 158 ff.; Die Eisenbahnen Griechenlands, ebenda, 15. Jahrg., Nr. 1/2, S. 23 ff.; Die Eisenbahnen der Slowakei ebenda, 15. Jahrg., Nr. 3/4, S. 42 ff.; Die Eisenbahnen der Türkei, ebenda, 15. Jahrg., Nr. 3/4, S. 60 ff.

¹⁾ Vgl. Schneefuß, Walter, Die Verkehrslage Ungarns, in: Lebensraumfragen europäischer Völker, Bd. I Europa, 1941, S. 657 ff.

auch die Versorgung des Landes mit Industriewaren aus dem Westen über Budapest. Als sich nach der Verselbständigung Ungarns innerhalb der Donaumonarchie (1867) die Industrialisierung aus mannigfachen sozialen, bevölkerungs-, kapital- und unternehmerpolitischen Gründen in und um Budapest konzentrierte, war die Aufgabe der Versorgung des flachen Landes mit den Erzeugnissen der neuen nationalen Konsumgüterindustrien ein weiterer Anlaß zur Ausrichtung des neuen Verkehrsnetzes auf Budapest, zumal die Stadt gleichzeitig allmählich auch zum größten Verbrauchszentrum Ungarns wurde. Die günstige Lage Budapests ermöglichte dabei eine glückliche Abstimmung des Eisenbahnsystems auf den Schiffsverkehr der Donau, die die spätere Entwicklung des Freihafens auf der Csepel-Insel und seiner Veredelungsindustrie sehr gefördert hat. Strategische Erwägungen begünstigten ebenfalls die Entwicklung des radialen Systems, das heißt die Herstellung möglichst zahlreicher direkter Verbindungen der Hauptstadt zu den Landesgrenzen. Die traditionelle Rolle Ungarns als Bollwerk Europas gegen die Türken erforderte den Ausbau strategischer Linien.

Zu diesen geopolitischen, wirtschaftsgeographischen und wirtschaftspolitischen Gründen für die Entstehung des Eisenbahnverkehrszentrums Budapest trat jedoch ausschlaggebend der Wunsch des Ungarntums, Budapest nicht nur zum politischen und wirtschaftlichen, sondern auch zum geistigen und kulturellen Mittelpunkt des Landes zu machen. Da Ungarn nach 1867 seinen eigenen Staatshaushalt führte, war es in der Lage, auch die Subventionspolitik für den Eisenbahnbau nach diesen Gesichtspunkten zu gestalten²⁾, und noch heute findet dieses zentralistische Bestreben in der Tarifpolitik der ungarischen Eisenbahnen seinen Ausdruck, die Reisen über Budapest so begünstigt, daß sich selbst ein größerer Umweg aus diesem Grunde lohnt.

So entwickelte sich in Ungarn ein radiales Eisenbahnnetz mit dem Knotenpunkt Budapest, vergleichbar nur mit dem Eisenbahnsystem in einem einzigen anderen Agrarstaat, nämlich in Argentinien, wo die Ausläufer der radialen Verästelungen des Verkehrsnetzes praktisch auf dem Acker enden

²⁾ Darauf ist auch zurückzuführen, daß in der Donaumonarchie zwei Verkehrszentren — in Wien und in Budapest — entstanden. Den Dualismus in der Eisenbahnpolitik der Donaumonarchie verdeutlicht z. B. die Tatsache, daß sowohl Österreich als auch Ungarn eine eigene direkte Verbindungsstrecke zur Adria — nach Triest bzw. nach Fiume — hatten, daß es aber nicht mehr zu einer direkten Radialverbindung von Wien aus über ungarisches Gebiet zur dalmatinisch-bösnischen Küste kam.

und so eine direkte Verbindung auch entferntester Landesteile mit der Hauptstadt herstellen. In Ungarn sind die großen Radiallinien durch Transversalstrecken untereinander verbunden. Schon das altungarische Netz besaß zwei solche Transversalstrecken: im Süden die Linie Agram—Slawonisch-Brod—Vinkovici—India, im Norden die Strecke Jäblunka-Paß — Csap — Királyháza — Havasalja. Weiterhin tragen regionale Nebenstrecken, die von lokalen Verbänden und Interessenten meist normalspurig gebauten, sogenannten *Vizinalbahnen*, zur Verdichtung des Netzes bei.

Geschichtliche Entwicklung

Als einer der ersten hat *Friedrich List* die verkehrspolitische Bedeutung der Eisenbahnen für Ungarn erkannt³⁾. List sah voraus, daß mit zunehmender wirtschaftlicher Erschließung des Landes Eisenbahnen „notwendig und wünschenswert“ werden würden⁴⁾. Wenn er zunächst die Verwendung von Pferdebahnen empfahl, so entsprach dies dem damals noch rein agrarstaatlichen Charakter des Landes, der größere Kapitalinvestitionen zunächst nicht rentabel erscheinen ließ, zumal Pferde und Pferdefutter, nicht aber Kohle unbeschränkt vorhanden waren.

Bautätigkeit und Verkehrspolitik bis 1918

So kam es, daß Ungarn 1836, also kurz vor der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfbahnen, noch zwei Konzessionen für Pferdeisenbahnen vergeben wurden. Die eine erhielt die *Sinagruppe* für eine Pferdebahn von Preßburg nach Tyrnau (in der heutigen Slowakei), die erst 1840 fertig wurde. Die zweite Konzession besaß die *Rothschildgruppe* für eine Pferdebahn von der österreichischen Grenze bei Marchegg nach Preßburg, Budapest—Debrecen, mit Abzweigungen nach Komorn, Arad, Nagyvárad, Rakomaz. Dieses sogenannte Zentralbahnprojekt fand seine teilweise Verwirklichung erst zehn Jahre später, also 1846, nachdem auf Betreiben des Grafen *Stephan Széchenyi*, der an der verkehrspolitischen Erschließung Ungarns maßgeblichen Anteil hat, ein umfassender Plan für den Bau von Dampfbahnen in Ungarn ausgearbeitet worden war; in Abänderung des ursprünglichen Projektes, das noch Pferdebahnen vorsah, wurden nun die ersten Strecken bereits als

³⁾ List, *Friedrich*, Über Transportverbesserung in Ungarn, und Über die nationalökonomische Reform des Königreiches Ungarn, in: Schriften, Reden, Briefe, herausgegeben von der Friedrich-List-Gesellschaft, Berlin 1925, Bd. III.

⁴⁾ List, *Friedrich*, a. a. O., S. 438.

Dampfbahnen gebaut, und zwar: Pest—Vác (eröffnet 1846), Pest—Szolnok (1847) und Sopron—Katzelsdorf, letztere anschließend an die österreichische Südbahn (damals noch südliche Staatseisenbahn).

Nach der Fertigstellung dieser ersten Dampfbahnstrecken schritt der Eisenbahnbau noch nicht schnell vorwärts. In den Jahren 1850—1866 übernahm der Staat den Bau und Betrieb von Eisenbahnen selbst. Die aktivste Periode der ungarischen Eisenbahnbaupolitik beginnt in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und endet erst 1914. Zu Ausbruch des Weltkrieges hatte Ungarn die Reichshälfte diessseits der Leitha hinsichtlich der Eisenbahndichte nicht nur eingeholt, sondern sogar schon etwas übertroffen. Das altungarische Netz verfügte 1916 über eine Gesamtstreckenlänge von 22.334 Kilometern, wovon nur 1296 Kilometer (5·8 v. H.) schmalspurig waren. Die staatlichen und privaten Hauptstrecken hatten eine Länge von 9547 Kilometer und bestritten damit 42·7 v. H. des Gesamtnetzes; die Streckenlänge der Nebenbahnen betrug 12.786 Kilometer oder 57·3 v. H. des Gesamtnetzes. Von den letzteren waren übrigens schon damals die meisten im Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen. Größere Verbindungslücken bestanden nur entlang der Donau und der Theiß; bei beiden Strömen war der Bau von Brücken für Nebenbahnen zu kostspielig. 1916 kamen im alten Ungarn 7·11 Kilometer auf je 100 Quadratkilometer, in Österreich nur 7 Kilometer, und auf je 100.000 Einwohner entfielen in Ungarn 113·6 Kilometer, in Österreich nur mehr 106·5 Kilometer. Daß der Vergleich für Österreich ungünstig ausfällt, liegt hauptsächlich an der Bodengestalt. In Österreich war der Bahnbau und der Betrieb, besonders in den Alpenländern, sehr kostspielig; im überwiegend ebenen Ungarn dagegen lagen diese Bedingungen wesentlich günstiger.

Eisenbahnpolitik in Trianon-Ungarn

Nach dem Weltkriege kamen die Vorteile der radialen Anordnung des Verkehrsnetzes dem an den Grenzen kultierten Rumpfungarn zustatten. Während die umliegenden Südoststaaten (mit Ausnahme Bulgariens) zunächst vor der Aufgabe standen, die ihnen zugewachsenen Gebietsteile verkehrspolitisch zu koordinieren, war im verkleinerten Ungarn die alte Verkehrsgemeinschaft nicht zerrissen; der Kern des Eisenbahnsystems mit dem Zentrum Budapest war unversehrt und somit gleichsam ein seiner Extremitäten beraubter Rumpf verblieben. Durch die neue Grenzziehung mußten vor allem die Ausläufer

der Radiallinien an die neuen Nachbarstaaten abgetreten werden, so daß diese als Inlandstrecken stark verkürzt wurden. Die nördlichen und südlichen Transversalstrecken fielen dagegen ganz an das neue Ausland. Die Umstellung auf die neuen Gegebenheiten hatte — nach Wiederherstellung der durch die Räteherrschaft in Mitleidenschaft gezogenen Leistungsfähigkeit — in erster Linie in organisatorischen (Vermehrung der Grenzstationen von 6 auf 50!) und tarifpolitischen Maßnahmen zu bestehen. Letztere sollten vor allem das Bestreben der Nachbarstaaten vereiteln, den nunmehr als Transit auftretenden Verkehr der ehemals ungarischen Gebiete untereinander von den ungarischen Strecken abzulenken. Dies gelang; bereits 1925 hatte der Transitverkehr den 6½fachen Umfang der Vorkriegszeit.

Nach der Rückgliederung des Oberlandes (1938) und des Karpatenlandes (1939) kamen die Vorzüge des radialen Systems Ungarn im umgekehrten Falle ein zweites Mal zugute, denn die noch vorhandenen alten Linien brauchten nur dort wieder angeschlossen zu werden, wo sie seinerzeit unterbrochen worden waren. Diese Gunst der Umstände bewährte sich im ganzen auch bei der Rückgliederung Nordsiebenbürgens (1940), wo allerdings im Falle der sogenannten *Szekler Ringbahn* erstmalig ernsthafte Schwierigkeiten auftauchten⁵⁾. Im übrigen steht zu erwarten, daß die sich anbahnende Strukturveränderung der gesamten ungarischen Volkswirtschaft⁶⁾ auch die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens beeinflussen wird. Der Anspruch des mittel- und südosteuropäischen Transitverkehrs an das ungarische Netz, der schon zur Zeit Trianon-Ungarns groß war (s. o.), ist in den letzten Jahren als Folge der Verlagerung des deutschen Außenhandels von Übersee auf Südosteuropa unaufhörlich gewachsen (vgl. Übersicht II S. 156); durch die Erfordernisse des gegenwärtigen Krieges ist diese Funktion noch wichtiger geworden, und mit der Neuordnung des osteuropäischen Raumes wird in Zukunft auch der Nordostverkehr auf den drei vorhandenen großen Strecken Bedeutung gewinnen. Auch spielen die Eisenbahnen im Rahmen des ständig zunehmenden Fremdenverkehrs als Devisenbringer und Anreger eines beträchtlichen „unsichtbaren Exports“ für die ungarische Volkswirtschaft eine wachsende Rolle. Es gilt hier für die unga-

⁵⁾ Vgl. S. 154 und: Das neue Ungarn, in Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 15. Jg. 1941, Nr. 1/2, S. 14.

⁶⁾ Vgl. Das neue Ungarn, a. a. O., S. 19.

rische Wirtschaftspolitik, die günstige natürliche Verkehrslage durch Tarifpolitik und Beschaffung zeitgemäßer Verkehrsmittel sinngemäß zu nützen.

Das heutige Netz

Rumpfungarn waren von dem ehemaligen ungarischen Netz von 22.334 Kilometer nur 7822,9 Kilometer, das sind 35 v. H., verblieben. Davon waren 264 Kilometer schmalspurig. Auf 100 Quadratkilometer Trianon-Ungarns entfielen (1924) noch 9,31 Kilometer und auf 100.000 Einwohner 105 Kilometer Eisenbahnstrecke. Nach der Rückgliederung der abgetretenen Gebiete (ohne Batschka) beträgt die Streckenlänge des ungarischen Eisenbahnnetzes 12.680 Kilometer⁷⁾, davon sind 11.557,5 Kilometer normal- und 1122,9 Kilometer schmalspurig. Da es sich bei den rückgegliederten Gebieten überwiegend um solche mit geringerer Eisenbahndichte handelt, entfallen heute auf 100 Quadratkilometer 7,92 Kilometer und auf 100.000 Einwohner rund 94 Kilometer Eisenbahnstrecke. Elektrisch betrieben werden 243 Kilometer, davon 188 doppelgleisig und 54 Kilometer eingleisig. Doppelgleisig sind die Strecken: Budapest—Szencz; Budapest—Raab—Hegyeshalom; Budapest—Cegléd—Szolnok; Budapest—Ujszász—Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza; Budapest—Hatvan—Salgótarján; Hatvan—Miskolc—Sátoralja-Ujhely—Legenye und Budapest—Sárosd. Geplant ist der zweigleisige Ausbau der ehemaligen Südbahnstrecke Budapest—Murakeresztúr. Von dieser war 1938 die Strecke Székesfehérvár—Dinnyés fertig, der Abschnitt Dinnyés—Kápolnásnyék im Bau.

Hauptradialstrecken

Das Eisenbahnnetz Ungarns besteht heute aus folgenden Hauptradialstrecken:

1. Budapest—Vacz—Szob—Galanta—Szenc—(Preßburg). Bis 1938 war Szob die ungarisch-slowakische Grenzstation. Nach der neuen Grenzregulierung erhielt Ungarn die Fortsetzung über Galanta bis Szenc (Anschluß Preßburg). Von Galanta zweigt die Tyrnau-Lundenburger- und die Trentschin-Tepitzer-Strecke (Anschluß nach Oderberg—Ostrau und Krakau) ab. Von der letzteren (doppelgleisigen) Abzweigung gehören nun auch einige Kilometer zwischen Galanta und Gány zu Ungarn.

2. Budapest—Komárom—Raab (Győr)—Hegyeshalom mit dem Anschluß nach Wien. Von Raab zweigt die Hauptstrecke über Pápa—Celldömölk—Szombathely (Steinamanger)—Körmend—Szentgott-

hárd (Anschluß nach Graz) ab. Von Steinamanger führt ein Anschluß an die deutsche Grenze nach Rechnitz (Steiermark). Eine weitere Strecke verbindet Steinamanger mit Sopron (Ödenburg), von wo ein Gleisanschluß nach Wiener-Neustadt, ein anderer nach Eisenstadt vorhanden ist.

3. Budapest—Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)—Boba—Celldömölk. Diese ermöglicht eine zweite Verbindung Budapest—Graz. Von Celldömölk führt eine Abzweigung nach Bruck a. d. Leitha, die bis Pamhagen auf ungarischem Gebiet verläuft.

4. Budapest—Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)—Siófok—Balaton-Berény—Nagykanizsa—Murakeresztúr (Anschluß nach Laibach—Triest—Venedig)—Gyékényes (Anschluß nach Agram—Sušak—Fiume). Diese Strecke, die ehemals der *Donau-Save-Adria-Bahn (Südbahn)* gehörte, führt auf dem rechten Ufer des Plattensees (Balaton). Das linke Ufer wird durch eine Gabelung der Hauptstrecke bei Börgönd über Balatonfüred—Tapolca in Balaton-Szentgyörgy dem Netz angeschlossen.

5. Budapest—Pusztaszabolcs—Sárbogárd—Ujdombóvár:

- a) —Kaposvár—Gyékényes,
- b) —Szentlőrinc—Pécs (Fünfkirchen) —Magyarbóly.

Der linke Flügel dieser Südstrecke vermittelt eine zweite Schienenverbindung zwischen Budapest und Agram, während der rechte Flügel eine Verbindung mit Esseg und Slawonisch-Brod an der ehemals jugoslawischen Hauptstrecke Agram—Belgrad herstellt.

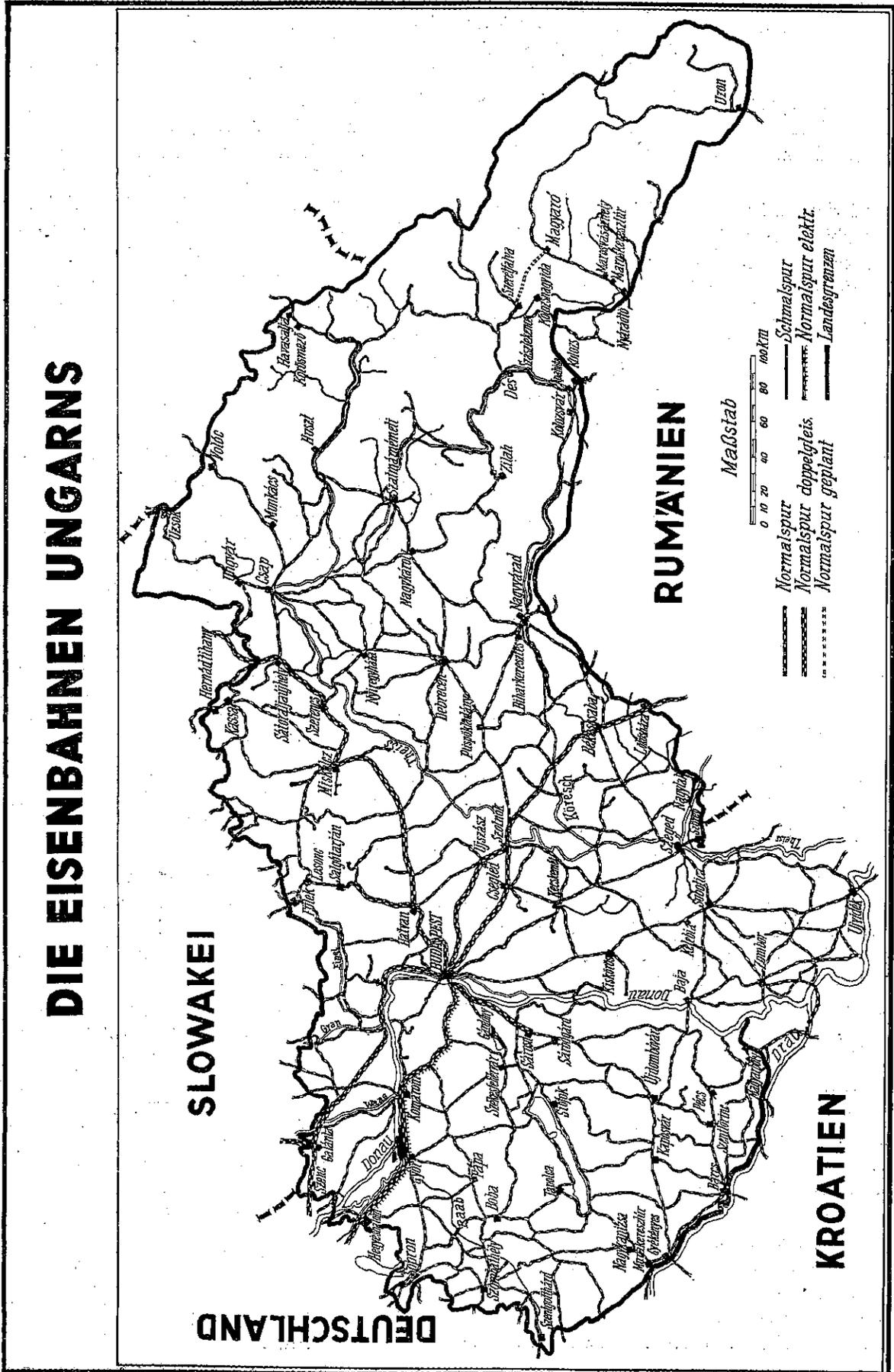
6. Budapest—Kiskörös—Kiskunhalas—Kelebia—Subotica (Szabadka oder Maria-Theresiopel). Sie gehört zu den internationalen Hauptstrecken und stellt die Verbindung Wien—Budapest—Neusatz (Ujvidék)—Belgrad her.

7. Budapest—Cegléd—Kecskemét—Szegedin—Szöreg mit Anschluß nach Temeschburg und ebenfalls nach Neusatz (Ujvidék). Diese Strecke bedient den ungarisch-serbischen und ungarisch-rumänischen Verkehr.

8. Budapest—Cegléd—Skolnok—Skajol—Békéscsaba—Lökösháza. Sie verbindet Budapest mit der rumänischen Hauptstrecke Lökösháza—Arad—Déva—Kronstadt—Bukarest. Die Strecke Budapest—Szolnok hat noch eine Parallelstrecke über Ujszász. Von der Hauptstrecke Budapest—Lökösháza zweigt eine Oststrecke bei Szajol ab, die über Püspökladány nach Biharkeresztés an die ehemals rumänische Grenze führt. Es ist dies der östliche Teil der Strecke Nagyvárad (Großwardein)—Kronstadt, die nun zu einem großen Teil, nämlich

⁷⁾ Vgl. hierzu: Magyar Statisztikai Szemle, Jg. 1940, H. 8/9, S. 752.

DIE EISENBAHNEN UNGARNS



im Streckenabschnitt Nagyvárad—Apahida—Kolozs, wieder zu Ungarn gekommen ist. Von dieser Hauptstrecke zweigt bei Püspökladány die Strecke Debrecen—Nyiregyháza—Csap—Ungvár ab, die nach der Neuordnung von 1939 nun noch bis Uzsók auf ungarischem Gebiet verläuft. Von dort führt ein Anschluß nach Lemberg auf ostländisches Gebiet.

Von Debrecen ist nach der Wiedereingliederung Nordsiebenbürgens auch die bedeutende Südoststrecke über Nagykároly—Szatmárnémeti—Huszt—Körösmező—Havasalja mit dem Anschluß nach Lemberg über ostländisches Gebiet dem ungarischen Netz einverleibt worden.

9. Budapest—Hatvan—Miskolc—Zsolca:

- a) Kassa (Kaschau)—Hernadtihány (neue ungarisch-slowakische Grenze),
- b) Szerencs—Sátoralja-Ujhely—Csap—Munkács—Völc (Lemberg),
- c) Sátoralja-Ujhely—Legenye.

Diese Nordoststrecke mit ihrer Gabelung nach Kaschau und nach Munkács verbindet Budapest mit Krakau und Beuthen über Neusatz und ebenfalls mit Lemberg. Die dritte Abzweigung führt von Legenye über Vydrany und die Ostbeskiden in das Generalgouvernement und hat dort einen Anschluß nach Przemyśl.

10. Budapest—Hatvan—Fülekk—Losonc. Diese nach Norden führende Radialstrecke erschließt das Gebiet von Salgótarján und ermöglicht eine weitere Verbindung mit Norddeutschland über Kremnitz—Ruttka—Jablunka-Paß nach Oderberg—Berlin.

Transversalstrecken

Die wichtigsten Transversalstrecken des heutigen Ungarn sind: Im Westen: die Strecke Sopron (Oedenburg)—Szombathely (Steinamanger)—Nagykanisza; im Süden: Ujdombóvár—Baja—Subotica (Maria-Theresiopel)—Szeged (Nagylak) mit dem Anschluß nach Arad; im Norden: Losonc—Miskolc—Sátoralja-Ujhely—Csap, wo der Anschluß an die Radialstrecke Budapest—Debrecen—Havasalja (Stanislau) gegeben ist. Durch die jüngste Grenzregulierung mit Rumänien ist zwar der größte Teil des östlichen Endes der Strecke Budapest—Nagyvárad (Großwardein)—Klausenburg—Kronstadt innerhalb des Karpatenbogens (die sogenannte *Szekler Ringbahn*) zu Ungarn gekommen (und zwar von Nyárádtő—Marosvásárhely bis Uzon), jedoch ist die direkte Verbindung des Szeklerlandes mit der Hauptstrecke durch die auf rumänischem Gebiet verbliebene Strecke Kolozs—Nyárádtő unterbro-

chen⁸⁾. Eine vorläufige Lösung wurde durch den Ausbau der Schmalspurbahn Maroskeresztúr—Kolozsnyagida bis Szászlekenye (15 Kilometer) gefunden. Geplant ist eine normalspurige Verbindung mit der Strecke Zilah—Dés—Beszterce durch eine 50 Kilometer lange Zweigstrecke von Szeretfalva nach Magyaró. Wenn diese Strecke gebaut ist, wird das ungarische Netz außerdem einen Auslandsanschluß über den Ghimespaß nach Rumänien haben. Zu Ungarn gehört nunmehr auch die Strecke Debrecen—Zilah (Zalau)—Dés (Dej), die dann auf rumänisches Gebiet übergeht und eine Verbindung nach Folticeni—Jassy vermittelt.

Zahlreiche Nebenstrecken verbinden die Hauptstrecken untereinander. So die Strecke Szegedin—Nagyvárad (Großwardein), die früher eine günstige Transitstrecke zwischen Rumänien und Jugoslawien war, dann zahlreiche Nordsüdverbindungen (von der Strecke Budapest—Raab (Győr) zur Strecke Budapest—Nagykanisza und von dieser ebensolche zur Budapest—Kaposvárer Hauptstrecke und zur Transversalbahn Barcs—Fünfkirchen—Baja—Subotica—Szegedin). Verhältnismäßig wenig Übergänge sind dagegen über die untere Donau und Theiß vorhanden, so daß die Teilnetze zwischen diesen beiden Strömen weniger dicht verbunden sind.

Eine weitere Vergrößerung wird das ungarische Eisenbahnnetz mit der *Rückgliederung der Batschka* erfahren. Da hinsichtlich der Grenzziehungen im Süden noch nicht die letzte Entscheidung erfolgt ist, wären vorläufig Teile der Batschka und der Baranya zu berücksichtigen, also das Gebiet zwischen Drau, Donau und Theiß. Das fruchtbare und durchwegs ebene Gebiet besitzt ungefähr 670 Kilometer Eisenbahnstrecken, wovon die meisten auf Lokalbahnen entfallen, die unter ungarischer Regie zum größten Teil bereits zwischen 1888 und 1914 gebaut wurden⁹⁾. Eisenbahnknotenpunkte sind Neusatz (Ujvidék), Subotica und Zombor. Da die Batschka ein Zwischenstromland ist, dürfte ein Großteil des Transportes der eigenen Produkte, vor allem Weizen und Mais, dem Schiffsverkehr auf der Donau, der Theiß und dem Franzenskanal zufallen, wobei die dortigen Bahnen in erster Linie die Funktion eines Zubringers an die Flußufer erhalten. Andererseits ist die eigentliche Batschka aber auch ein wichtiges Durchzugsgebiet für den Eisenbahnverkehr. Die wichtigste Strecke, Kelebia—Subotica—Neusatz, bedient den internationalen Südostverkehr von Budapest nach Belgrad. Weiter wird die für den Nordost—Südost-Verkehr wichtige Transversalstrecke Békéscsaba—

⁸⁾ Vgl. hierzu Anm. 1, S. 149.

⁹⁾ Vgl. hierzu S. 160.

Szegedin—Subotica—Zombor mit dem Anschluß nach Esseg nun auf ungarischem Gebiet eine ansehnliche Verlängerung erhalten.

Das ungarische Eisenbahnnetz besitzt in allen Richtungen zahlreiche *Anschlüsse an das Ausland*. Die Hauptstrecke des internationalen Westeuropa—Südosteuropa-Verkehrs war ursprünglich die Strecke Marchegg—Preßburg—Budapest—Kiskörös—Subotica—Belgrad (bzw. Budapest—Lökösháza—Arad—Bukarest), auf der auch die *Orient-Expresß*-Züge geführt wurden. Mit der Schaffung des tschechoslowakischen Staates wurde der Verkehr zwischen Wien und Budapest auf die Strecke Hegyeshalom—Raab verlagert, um einen weiteren Grenzübergang mit seinen Hemmnissen zu vermeiden. Schon während des Weltkrieges wurde auf österreichischem Gebiet die Strecke Wien—Hegyeshalom, auf ungarischer Seite die Strecke von Raab bis an die österreichische Grenze zweigleisig ausgebaut. Ungarn elektrifizierte überdies in den Jahren 1931 bis 1934 die Strecke Budapest—Hegyeshalom, um den ungarischen Südostverkehr zu beschleunigen, zumal diesem in der jugoslawischen Strecke über Agram—Slawonisch-Brod—Belgrad, auf der der neue *Simplon-Expresß* geführt wurde, ein Konkurrent erwachsen war.

Heute sind die wichtigsten *internationalen Südoststrecken*:

1. Hegyeshalom—Raab—Budapest—Kelebia—Subotica (Belgrad),
2. Budapest — Biharkeresztes — Kolozsvár (Klausenburg) — Brasov — Sinaia — Bukarest. Diese bedient der *Arlberg-Orient-Expresß*.
3. Der *Orient-Expresß*, der die Strecke Budapest—Lökösháza—Arad—Bukarest befährt.

Der norddeutsche Südostverkehr nach Budapest benützt hauptsächlich die Strecke Berlin—Breslau—Galánta.

Organisation und Verkehrsleistungen

In Ungarn herrscht der Staatsbahnbetrieb vor. Unter den ungarischen Hauptbahnen gibt es gegenwärtig nur zwei *Privatbahnen* mit eigenem Betrieb, die Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn mit 94 Kilometer und die Mohács—Fünfkirchner Eisenbahn mit 56 Kilometer Streckenlänge. Bis zum Jahre 1932 waren 3068 Kilometer Eigentum des Staates, und außerdem gab es noch 4184 Kilometer *Vizinalbahnen*, die von den Staatsbahnen betrieben wurden. Außer den schon erwähnten zwei Privatbahnen bestand als eine weitere private Hauptbahn, die Donau-Save-Adria-Bahn mit den

Strecken: Agfalva—Nagykanisza—Murakeresztúr—Budapest, Székesfehérvár—Komárom und Murakeresztúr—Barcs¹⁰⁾. Die *Vizinalbahnen* und die Donau-Save-Adria-Bahn hatten ihre eigenen Tarife, bis im Jahre 1932 beide gegen Jahresrenten abgelöst und gleichzeitig auch hinsichtlich ihrer Tarife den Staatsbahnen gleichgestellt wurden. Damit ist heute nicht nur der Staatsbahnbetrieb vorherrschend, sondern auch die Tarifpolitik einheitlicher geworden.

Tarife

Nach den Rückgliederungen der Jahre 1938 bis 1940 mußte das ungarische *Tarifsysteem* dem vergrößerten Streckennetz angepaßt werden. Schon vor dem Weltkrieg sah der ungarische Tarif im Zuge der bereits erwähnten zentralistischen Politik eine stark degressive Staffelung vor. Mit der Verkleinerung des Gebietsstandes nach Trianon wurden die Tarife umgearbeitet und vor allem der Stückgütertarif heraufgesetzt. Diese Maßnahme mußte als ergänzender Zollschatz wirken, da davon in erster Linie ausländische Erzeugnisse betroffen wurden. Der nach dem zweiten Wiener Schiedspruch in Kraft getretene neue Tarif berücksichtigt die größeren Entfernungen (bis 1200 Kilometer) und sieht eine verstärkte Biegung des Staffeltarifes vor. Eine weitere Anpassung an die neue Lage ist vorgesehen. Die Konkurrenzfähigkeit vor allem der siebenbürgischen Industrie mit Budapest, das mit hohen Frachtsätzen kaum belastet ist, muß berücksichtigt werden. Der Eisenbahntarifpolitik ist hier eine entscheidende wirtschaftspolitische Rolle zugefallen. Im zwischenstaatlichen Verkehr ergeben sich wichtige Gesichtspunkte für die Gestaltung der Tarifpolitik auch aus dem Wettbewerb der Donau- und der Seeschifffahrt. (Im innerungarischen Verkehr ist der Wettbewerb der Donau gering, weil sie den ungarischen Raum nicht in der verkehrs-

Verteilung des ungarischen Außenhandelsverkehrs auf Eisenbahn und Schifffahrt [Übersicht I]

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr			
	Eisenbahn		Binnenschifffahrt		Eisenbahn		Binnenschifffahrt	
	in 1000 dz	in v. H. der Gesamteinfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamteinfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamtausfuhr	in 1000 dz	in v. H. der Gesamtausfuhr
1929	55.070	82	9.798	14	20.599	74	6.278	22
1931	24.067	71	8.842	26	12.277	65	5.822	31
1933	12.466	70	4.174	23	10.850	59	7.047	38
1934	15.566	66	6.493	27	11.528	69	4.659	28
1935	17.527	63	8.639	30	12.953	79	2.952	18
1936	20.813	63	9.385	28	14.841	71	5.563	27
1937	24.672	70	7.038	20	17.534	71	6.442	26
1938	22.287	72	5.779	21	13.000	62	7.354	35

¹⁰⁾ Der ungarische Streckenanteil der ehemaligen *Osterreichischen Südbahngesellschaft*.

mäßig günstigen Richtung durchschneidet; eher kann von einer Koordination beider Verkehrswege gesprochen werden, wobei Budapest die Rolle des Verteilerpunktes zukommt.) Im internationalen Verkehr ist die Schiene für Massengüter von vornherein benachteiligt, und zwar gegenüber der Donau ebenso wie gegenüber dem Seeweg. Bei Stückgütern wird im allgemeinen der Eisenbahn der Vorzug gegeben. Übersicht I zeigt, in welchem Verhältnis Eisenbahn und Binnenschifffahrt am ungarischen Außenhandelsverkehr beteiligt sind.

Vor dem Ausbruch der großen Weltwirtschaftskrise erreichten die Leistungen auf den von den Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Strecken, die praktisch den gesamten ungarischen Eisenbahnverkehr ausmachen, 3,15 Milliarden Tonnenkilo-

Personenverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen [Übersicht II]

Betriebsjahr	Beförderte Personen		Geleistete Personen-Kilometer (Nettoleistungen) in Millionen
	in Millionen	1928/29 = 100	
1931/32	57'88	64'3	1.784
1932/33	54'53	60'5	1.756
1933/34	58'26	64'7	1.854
1934/35	60'39	67'1	1.884
1935/36	65'17	72'4	2.016
1936/37	71'15	79'0	2.194
1937/38	76'97	85'5	2.347
1938/39	90'10	100'0	2.798
1939/40	102'83	114'2	

meter Güter und 2,61 Milliarden Personenkilometer (Rechnungsjahr 1928/29). Diese Leistungen konnten im Rechnungsjahr 1929/30 noch fast aufrechterhalten werden; in den folgenden Krisenjahren dagegen ging der Verkehr stark zurück. Seinen tiefsten Punkt erreichte der Rückgang im Rechnungsjahr 1932/33, er betrug gegenüber 1928/29 im Güterverkehr 35 v. H., im Personenverkehr 33 v. H. In den folgenden Jahren stiegen die Leistungen, nicht zuletzt infolge des ständig anwachsenden Deutschland-Südostverkehrs, allmählich wieder an. Vor allem der Ein-, Aus- und Durchfahrverkehr hat

Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht III]

Betriebsjahr	Beförderte Güter				Geleist. Tonnenkilometer		
	Insgesamt Mill. t	1928/29 = 100	davon		Bruttoleistungen	Nettoleistungen	
			Ein-fuhr	Aus-fuhr		Insgesamt	Davon Durch-fuhr
		Mill. t		Mill. tkm			
1931/32	20'1	57'4	2'0	1'0	9.495'8	2.287'6	118'6
1932/33	16'2	46'3	1'3	0'8	9.038'4	2.045'9	130'6
1933/34	18'8	53'7	1'5	1'2	9.630'1	2.408'1	125'5
1934/35	18'5	52'9	1'7	1'1	9.579'5	2.348'3	135'1
1935/36	20'5	58'6	2'2	1'3	10.324'9	2.588'9	103'7
1936/37	23'1	66'0	2'1	1'7	11.403'7	2.963'1	241'2
1937/38	24'2	69'1	2'4	1'6	11.911'1	3.005'0	246'5
1938/39	26'1	74'0	2'2	1'5	13.982'3	3.463'4	223'4
1939/40						5.108'6	

seit 1934/35 rasch zugenommen. Im Rechnungsjahr 1938/39, also noch vor Ausbruch des Krieges, lagen die Gesamtverkehrs-(Netto-)Leistungen bereits beträchtlich über denen der letzten Vorkrisenjahre. Der anteilmäßige Rückgang des Auslandsverkehrs im Geschäftsjahr 1938/39 ist auf die vorübergehende teilweise Einstellung des Verkehrs mit dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei im Herbst 1938 zurückzuführen.

Über die Beförderung der einzelnen Güter gibt Übersicht IV Auskunft. Weitans an erster Stelle steht in- und ausländische Kohle. Einen breiten Raum nehmen ferner Erze, Holz und Baumaterialien ein, wie überhaupt die Beförderungsstatistik sich mehr derjenigen eines Industriestaates nähert, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß ein erheblicher Teil der Massengüter auch über die Donau geht. Der Anteil der landwirtschaftlichen Güter am Eisenbahnfrachtverkehr hat im Vergleich dazu nachgeordnete Bedeutung.

Rollendes Material und technische Ausstattung¹⁾

Die ungarischen Eisenbahnen, voran die Staatsbahnen, haben sich nach dem Weltkrieg mit Erfolg

¹⁾ Die hier gemachten Ausführungen berücksichtigen noch nicht die neuerliche Aufteilung des Wagen- und Lokomotivparks auf Grund der letzten Gebietsveränderungen.

Die wichtigsten Güter im Frachtverkehr der ungarischen Staatsbahnen¹⁾ in 1000 Tonnen

[Übersicht IV]

Jahr	Industrielle Güter insgesamt	Davon							Landwirtschaftliche Güter insgesamt	Davon		
		Erz	Ziegel und Schiefer	Schotter, Steine, Erde, Sand	Kohle, Brikett, Torf, Koks	Holz	Roheisen und Schrott	Stückgut		Weizen und Roggen	Zucker-rüben	lebende Tiere
1929	23.782'0	1.250'0	787'7	3.304'7	5.950'9	1.075'0	680'5	884'7	3.755'7	956'8	1.243'0	329'9
1931	16.357'0	387'0	526'5	2.570'7	4.287'6	712'0	390'5	670'6	2.541'6	655'3	615'4	271'9
1933	13.264'5	225'6	260'3	1.616'9	3.916'0	519'8	260'4	566'2	2.479'0	703'8	615'4	255'2
1934	14.717'0	376'9	322'0	1.948'8	4.047'3	678'5	334'6	607'0	2.304'0	579'5	586'3	239'4
1935	15.645'7	829'0	334'0	2.185'0	4.484'6	720'0	503'0	570'2	2.380'0	592'7	500'6	278'8
1936	17.335'7	1.156'6	401'3	2.212'5	4.845'8	819'0	569'2	625'0	2.816'4	783'9	774'1	294'2
1937	19.460'1	1.571'2	478'3	2.629'8	5.579'8	962'6	607'4	652'3	2.808'9	713'9	588'1	311'1
1938	19.622'6	1.345'2	514'5	3.026'5	5.751'4	838'1	668'9	661'5	2.635'9	793'2	604'3	289'6
1939	23.758'1	1.785'8	606'2	3.549'2	6.671'9	939'6	762'3	851'9	3.375'1	1.190'1	619'3	377'7

¹⁾ Die Daten beziehen sich auf die verfrachteten Waggonladungen ohne Regiegüter und sind daher mit den endgültig festgestellten reinen Tonnenleistungen nicht identisch. —

bemüht; das rollende Material, das durch den Krieg und später durch die Aufteilung an die angrenzenden Staaten stark in Mitleidenschaft gezogen war, zu erneuern. Heute wie schon vor dem Weltkrieg entspricht das ungarische Lokomotiven- und Waggonmaterial in jeder Hinsicht dem modernen mitteleuropäischen Standard. Der Personenverkehr ist besonders auf den Hauptstrecken wesentlich beschleunigt worden. Die Einführung von Triebwagenzügen der Type „Arpad“ von Budapest nach Wien, Fünfkirchen (Pécs), Szeged und Csap ist besonders zu erwähnen. Im Güterverkehr wurden in den letzten Jahren zahlreiche Spezialwagen für Obst- und Geflügeltransporte angeschafft. Die Erweiterung des Streckennetzes durch die Einbeziehung der rückgegliederten Gebiete stellte jedoch beträchtliche Anforderungen an das rollende Material, denen zunächst nur mit einschneidenden Verkehrsbeschränkungen, in erster Linie im Personenverkehr, begegnet werden konnte. In den Gebieten Oberland und Karpatenland konnten nachträglich Bestände aus dem rollenden Material der ehemals tschechoslowakischen Staatsbahnen übernommen werden, während in Nordsiebenbürgen voller Ersatz gestellt werden mußte.

Schon Trianon-Ungarn war hinsichtlich Ausrüstung und rollendem Material seiner Eisenbahnen unabhängig vom Ausland (mit Ausnahme einiger Spezialteile wie z. B. Spindelbremsen). Die hochentwickelte Waggon- und Lokomotivbauindustrie Ungarns weist sogar schon seit langem einen beachtenswerten Export auf. Hauptkunden waren Jugoslawien, Bulgarien und Argentinien. Durch die rückgewonnenen Gebiete sind die Voraussetzungen hierfür noch wesentlich verbessert worden.

Übersicht VI gibt einen Überblick über das rollende Material der Staats- und Privatbahnen im

Jahre 1938. (Übersicht VI.) Von den Güterwagen entfallen 15.722 auf gedeckte, 24.389 auf offene Typen und 1252 auf Spezialwagen¹²⁾. Im Jahre 1939 umfaßte das Beschaffungsprogramm der Staatsbahnen 2 Stromlinienlokomotiven, 4 Tenderlokomotiven für Nebenbahnen, 21 vierachsige D-Zug-Wagen

Wagenpark der ungarischen Eisenbahnen
Stand am Ende des Betriebsjahres

[Übersicht VI]

	Ber. trieb- jahr	Loko- mo- tiven	Trieb- wagen	Schie- nen- auto- busse	Per- sonen- wagen	Ge- päck- und Post- wagen	Güter- wagen
Staats- bahnen ¹⁾ :	1930/31	1.896 ⁸⁾	75	3	3.287	1.116	37.557
	1933/34	1.902 ⁸⁾	132	6	3.596	1.297	40.024
	1935/36	1.845 ⁴⁾	143	15	3.605	1.286	40.035
	1936/37	1.839 ⁵⁾	144	22	3.615	1.179	40.073
	1937/38	1.848 ⁶⁾	145	22	3.473	1.179	40.111
	1938/39	1.984 ⁷⁾	175	25	3.880	1.177	46.137
Privat- bahnen: Raab-Uden- burg-Eben- further Mohács-Fünfkirchner	1939	32	11	1	70	.	781
	1937/38	9	.	.	13	6	383

¹⁾ Einschl. der im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen. — ²⁾ Davon 4 elektrisch. — ³⁾ Davon 9 elektrisch. — ⁴⁾ Davon 31 elektrisch. — ⁵⁾ Davon 31 elektrisch und 2 Rohöl. — ⁶⁾ Davon 33 elektrisch und 2 Rohöl. — ⁷⁾ Davon 33 elektrisch und 2 Rohöl.

III. Klasse, 17 Personenzugsgepäckwagen, 100 Hochbordwagen und 5 vierachsige Obstwagen. Für die elektrischen Strecken wurden zwei neue Phasenumformerlokomotiven in Auftrag gegeben. Die Einführung der durchlaufenden Güterzug-Luftdruckbremsen wird weiter fortgeführt. Das im Jahre 1940 beschlossene Bauprogramm sieht für die nächste Zeit eine Vermehrung des Kühlwagenparks von derzeit 200 auf 600 bis 700 Wagen vor. Damit soll der Transport von Geflügel, Eiern und Obst besonders nach Deutschland beschleunigt und technisch verbessert werden. Vor dem Kriege führte Ungarn auch Geflügel und Obst auf dem Bahnweg nach England aus. Da die englischen Bahnen zwar die gleiche Spurweite wie die Bahnen des Kontinents haben, aber ihr rollendes Material ein schmäleres Breitenprofil besitzt, schafften die ungarischen Staatsbahnen eigene Fährboot-Kühlwagen an, die Obst und Geflügel über die Fähre Zeebrügge—Harwich direkt nach England beförderten.

In Trianon-Ungarn waren 1842 Kilometer des Netzes mit 18-Tonnen-Achsdruck-Schienen ausgestattet, 3294 Kilometer mit 13- bis 17,9-Tonnen-

¹²⁾ Von den gedeckten Güterwagen haben 11.279 eine Tragfähigkeit von 15 Tonnen oder mehr, der Rest ist unter 15 Tonnen. Von den offenen Güterwagen haben 30 eine Kapazität von 30 Tonnen oder mehr, 10.186 von 20 bis 29 Tonnen, 9471 von 15 bis 19 Tonnen und 4696 von unter 15 Tonnen Kapazität. 43 v. H. der Güterwagen sind mit Bremsen versehen.

Ausfuhr Ungarns an Eisenbahnmaterial
in Doppelzentner [Übersicht V]

Warenart	1933	1934	1936	1938	1939	1940
Eisenbahngüterwagen mit Spezialeinrichtungen	3.249	—	7.473	4.730	—	4.256
Personenwagen ohne und mit Polsterung	36.037	1.154	16.001	19.695	9.913	10.968
Eisenbahnwagen- und Lokomotivachsen	11.294	7.148	2.306	3.865	2.907	528
Eisenbahnräder, Radsätze und Bestandteile	38.214	22.773	60.481	23.788	30.049	27.230
Schienen und Stahlschienen	75.916	41.648	47.172	71.646	35.772	60.411
Eisenbahnweichen, Ausweich- und Kreuzstücke	78	381	872	1.996	8.140	4.415
Eiserne Schwellen, Schienenstücke, Unterlagsplatten und -laschen	12.360	14.294	18.565	27.250	31.101	29.239

Achsdruck-Schienen und 3581 Kilometer mit 6- bis 12,9-Tonnen-Achsdruck-Schienen. Der Betriebsstoffverbrauch der Staatsbahnen betrug 1,17 Millionen Tonnen, wovon nicht ganz vier Fünftel auf Braunkohle entfielen. Der Steinkohlenverbrauch betrug (1938) 276.500 Tonnen, jener an Briketts 4053 Tonnen, an Holz 6870 Tonnen, an Benzin 78 Tonnen, an Gasöl 2248 Tonnen und an elektrischem Strom 33,09 Millionen Kilowattstunden.

Finanzlage

Die Rechnungsabschlüsse der Staatsbahnen haben auch während der letzten Jahre mit einem Defizit abgeschlossen, das sich allerdings gegenüber den Jahren 1931/32 bis 1935/36, wo es rund 40 bis 65 Millionen Pengö erreichte, wesentlich verringerte. Das Defizit, für das der Staat aufkommen muß (rund 26 Millionen Pengö),

Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht VII a]

Betriebsjahr	Insgesamt		Davon			
	Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Güterverkehr		Personenverkehr	
			Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö
1930/31	247,1	33,9	137,0	18,8	72,3	9,9
1931/32	214,3	29,5	139,1	17,9	68,0	9,4
1932/33	195,4	25,0	115,3	14,7	66,4	8,5
1933/34	209,1	26,7	130,8	16,7	64,5	8,2
1934/35	197,3	25,2	122,0	15,6	62,6	8,0
1935/36	219,1	28,0	136,1	17,4	66,5	8,5
1936/37	247,4	31,6	158,8	20,3	70,0	8,9
1937/38	259,0	33,1	161,3	20,6	75,4	9,6
1938/39	293,3	31,5	181,4	19,5	88,8	9,5

Ausgaben der ungarischen Staatsbahnen

[Übersicht VII b]

Betriebsjahr	Insgesamt		Davon				
	in Mill. Pengö	je 1 km Betriebslänge in 1000 Pengö	Personal- ausgaben	Sach- ausgaben	Instand- haltung, Investi- tionen	Zinsen- dienst und Schulden	Ruhege- hälter und Ver- schiedenes
1930/31	276,3	38,0	94,5	2,9	87,1	16,3	75,5
1931/32	252,4	34,7	86,2	2,8	78,7	12,8	71,9
1932/33	253,9	32,5	80,8	2,6	88,5	9,5	72,5
1933/34	263,8	33,7	76,1	2,6	82,5	25,8	76,8
1934/35	261,1	33,4	74,4	2,7	78,3	27,3	78,4
1935/36	263,2	33,7	72,7	2,6	77,1	30,1	80,7
1936/37	273,6	35,0	73,4	2,7	82,6	32,5	82,4
1937/38	285,1	36,4	76,9	2,7	90,5	29,4	85,6
1938/39	319,2	34,3	89,0	3,1	106,8	28,4	91,9

entsprach in den letzten Jahren ungefähr den Investitionen. Am schwersten wiegen die *Pensionslasten*, die an die Ausgaben für die aktiven Bediensteten heranreichen. Ungarn hat die Pensionsleistungen für zahlreiche Bedienstete übernommen, die früher in

den abgetretenen Gebieten tätig waren. Bei den Staatsbahnen beträgt die Zahl der Aktiven 75.560, jene der Pensionisten 58.264.) Diese Sozialleistung könnte teilweise in das Staatsbudget übernommen werden, was die Finanzgebarung wesentlich bereinigen würde. Mit der Wiederangliederung der mit hohen Betriebskosten belasteten Gebirgsstrecken in Nordungarn und Nordsiebenbürgen dürfte allerdings die Betriebsgebarung wieder mehr belastet werden, insbesondere da dort billigere Tarife (vgl. S. 155) gelten sollen.

Zusammenfassung

Entwicklungsmäßig sind die ungarischen Eisenbahnen im Vergleich zu den übrigen Südoststaaten am weitesten fortgeschritten und investitionspolitisch am günstigsten gestellt. Der Bau größerer Durchgangsstrecken ist nicht mehr notwendig. Das bestehende Netz muß jedoch laufend der wachsenden Intensität des Verkehrs angepaßt werden. Einige Brückenverbindungen über die Donau werden sich noch als vorteilhaft erweisen. Auch die Elektrifizierung der einen oder der anderen Hauptstrecke wird zu erwägen sein, einmal um eine weitere Beschleunigung — auch aus Wettbewerbsgründen — zu erzielen, zum anderen um die heimischen Kohlenvorkommen zu schonen. Die Möglichkeiten der Versorgung mit Elektrizität aus Wasserkraften sind infolge der Rückgliederungen vergrößert worden, und auch die Donau könnte gegebenenfalls als Kraftquelle nutzbar gemacht werden. Diese Investitionen werden größere Mittel beanspruchen, die jedoch durch Anleihen nicht allzuschwer zu beschaffen sein dürften. Im Jahre 1940 ist ein fünfjähriges Investitionsprogramm in Höhe von 500 bis 700 Millionen Pengö beschlossen worden.

Im Rahmen des künftigen europäischen Großwirtschaftsraumes werden an das ungarische Eisenbahnnetz bedeutende Anforderungen gestellt werden, die eine weitgehende Zusammenarbeit mit den Nachbarnetzen, vor allem mit der Deutschen Reichsbahn erforderlich machen, und zwar in erster Linie hinsichtlich der Tarife und des rollenden Materials. Anlage, Ausstattung und Organisation der ungarischen Eisenbahnen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Im Westeuropa—Südost-Verkehr dürften die ungarischen Strecken auch in Zukunft in Wettbewerb mit der kroatisch-serbischen Strecke über Agram—Belgrad stehen.