

Paul Rausch

Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen und seine wirtschaftliche Bedeutung

Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen und seine wirtschaftliche Bedeutung

*Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde
Einer Hohen Philosophischen Fakultät
der Universität Leipzig
vorgelegt*

von

Paul Rausch

Diplom-Volkswirt aus Weißenfels a. S.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1930

Angenommen von der II. Sektion der philologisch-historischen
Abteilung der Philosophischen Fakultät auf Grund der Gutachten der
Herren

W i e d e n f e l d u n d K e s s l e r .

L e i p z i g , d e n 13. J u n i 1929.

(gez.): A. H o f f m a n n

d. Z. D e k a n

der philologisch-historischen Abteilung
der Philosophischen Fakultät.

ISBN 978-3-662-40747-9
DOI 10.1007/978-3-662-41231-2

ISBN 978-3-662-41231-2 (eBook)

Sonderabdruck aus
Archiv für Eisenbahnwesen 1930, Heft 3 u. 4
(Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH)

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Literatur-Verzeichnis	VII—X
Vorwort	1—2

Teil A.

Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen im deutschen Tarifschema . .	3—13
Kap. I. Das Gütertarifwesen der deutschen Bahnen vor dem Kriege und der Rohstofftarif	2—6
1. Der deutsche Normaltarif von 1877	
2. Die Ausnahmetarife, insbes. die allgemeinen Ausnahmetarife	
3. Der Rohstoffausnahmetarif	
a) Begriff des Rohstoffausnahmetarifes	
b) Geltungsbereich des Rohstoffausnahmetarifes	
Kap. II. Die Entwicklung des Rohstofftarifes bis zum Ausbruch des Krieges	6—13
1. Anlaß zur Einführung	
a) Notwendigkeit der Gleichstellung der Abfertigungsgebühren des Gütertarifes	
b) Notwendigkeit einer Ermäßigung der Frachtsätze der wichtigsten Massengüter.	
2. Die Einführung des Rohstofftarifes	
a) Die Einführung von 1890	
b) Die Erweiterung von 1897	
3. Weitere Ergänzung des Rohstofftarifes	

Teil B.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Rohstofftarifes.	13—75
Kap. III. Der Rohstofftarif im Verhältnis zum deutschen Normaltarif und die allgemeine Wirkung des Rohstofftarifes	13—26
1. Abweichungen des Rohstofftarifes vom Normaltarif.	
a) Der A.T. II in materieller Hinsicht im allgemeinen ein Spezialtarif des Normaltarifes	
b) Begründung als Ausnahmetarif in der Literatur	
c) Tatsächliche Abweichungen gegenüber dem Normaltarif.	
2. Die Frachtsätze nach dem Normaltarif und nach dem Rohstofftarif	
a) Die Wagenladungsklassen und der Rohstofftarif im allgemeinen	
b) Spezialtarif III und Rohstofftarif im besonderen	

3.	Allgemeine Wirkung des Rohstofftarifes auf den Verkehrsumfang und das Einnahmeergebnis	
a)	Das „Preisgesetz des Verkehrs“	
b)	Allgemeine Wirkung auf den Verkehrsumfang	
c)	Allgemeine Wirkung auf das Einnahmeergebnis	
Kap. IV.	Der Rohstofftarif im Verhältnis zur Binnenschifffahrt	26—44
1.	Eisenbahn und Binnenschifffahrt im allgemeinen	
a)	Eisenbahn und Binnenschifffahrt als Konkurrenten.	
b)	Die Fracht als Regulator der Verkehrsteilung	
2.	Schwierigkeit eines Vergleichs der tatsächlichen Frachten	
a)	Eigenart der Wasser- und Bahnfrachten	
b)	Mangelhafte Bekanntgabe der Schiffsfrachten	
3.	Versuch eines Vergleichs der Frachten des Rohstofftarifes und der Schiffsfrachten	
a)	Im direkten Verkehr	
b)	Im Umschlagsverkehr	
4.	Allgemeine Verkehrsteilung in den Gütern des Rohstofftarifes	
a)	Allgemeine Bemerkung	
b)	Tatsächliche Verkehrsteilung und Einfluß besonderer Verhältnisse	
5.	Die Wirkung des Kohlenausnahmetarifes auf den Verkehr der Binnenschifffahrt als vergleichendes Beispiel	
a)	Die Wirkung auf den Verkehr der Oderschifffahrt	
b)	Die Wirkung auf den Verkehr der Rheinschifffahrt.	
Kap. V.	Die Bedeutung des A.T. II im besonderen für Holz und Kartoffeln	45—75
α)	Begründung der Beschränkung auf Holz und Kartoffeln	
β)	Holz nach Spezialtarif III und Rohstofftarif	
1.	Die Tarifierung des Holzes nach dem deutschen Gütertarif.	
a)	Im allgemeinen	
b)	Nach dem Rohstofftarif	
2.	Die volkswirtschaftliche Verwendung des Holzes unter Berücksichtigung der Transportfrage	
a)	Volkswirtschaftliche Verwendung und Standort der Verwendung	
b)	Die Holzfrachtenfrage	
3.	Der Holzverkehr in Holz nach Spezialtarif III auf den deutschen Bahnen	
a)	Im allgemeinen	
b)	In den wichtigsten Beziehungen.	
4.	Die Abweichungen vom Rohstofftarif.	
a)	Die Holztarife für Holz nach Spezialtarif III auf den außerpreußischen Staatsbahnen	
b)	Die besonderen Ausnahmetarife in Preußen	

- γ) Kartoffeln und Rohstofftarif
1. Die Kartoffeln in der deutschen Volkswirtschaft unter Berücksichtigung der Transportfrage
 - a) Die Tarifstelle nach dem Rohstofftarif
 - b) Die volkswirtschaftliche Verwendung der Kartoffeln in Deutschland unter Berücksichtigung der Verbrauchsorte
 - c) Das Verhältnis von Fracht und Preis
 2. Der Kartoffelverkehr auf den deutschen Bahnen
 - a) Erzeugung und Verbrauch von Kartoffeln nach Landesteilen
 - b) Der Verkehr in Kartoffeln auf den deutschen Bahnen im allgemeinen
 - c) Der Verkehr in den wichtigsten Beziehungen
 3. Besondere Abweichungen vom Rohstofftarif in Preußen

T e i l C.

- Kap. VI. Die Aufhebung der Ausnahmetarife nach dem Kriege und die Neuordnung des deutschen Eisenbahngütertarifes bis zum deutschen Eisenbahngütertarif vom 15. IV. 1924 unter Berücksichtigung des Rohstofftarifes 75—79
1. Die Aufhebung der Ausnahmetarife nach dem Kriege
 - a) Notwendigkeit einer Aufhebung
 - b) Die Aufhebung der Ausnahmetarife
 2. Die Umbildung des deutschen Gütertarifes und Übernahme des Rohstofftarifes in die neue Ordnung
 - a) Der deutsche Gütertarif von 1920
 - b) Der deutsche Gütertarif von 1924
- Schlußwort 79—80
- Anlagen.
-

Literatur-Verzeichnis.

- Achterath, H. Deutsche Rohholzwirtschaft während des Krieges und in der Nachkriegszeit. Frankfurt 1920.
- Alberty, M. Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen. Jena 1911.
- Archiv für Eisenbahnwesen von 1882—1925. Herausgegeben im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Seit 1920 im Reichsverkehrsministerium seit 1924 durch die Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahngesellschaft in Berlin.
- Bachert, Karl. Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. 1924.
- v. Beckerath, Erwin. Die Seehafenpolitik der deutschen Bahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.
- Beyschlag, Flegel, Tornow. Montanstatistik des deutschen Reiches. Berlin 1915.
- Böhme, Otto. Über die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstraßen im Deutschen Reich. Königsberg 1898.
- van d. Borcht. Zur Frage des Einflusses der Entfernungen auf die Güterbewegung. Im Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik. III. Folge, 26. Band, 1903.
- van d. Borcht. Das Verkehrswesen. Leipzig 1925. 3. Auflage.
- Bücher, Karl. Das Gesetz der Massenproduktion. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Jahrgang 1910.
- Burmeister, H. Geschichte und Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig 1899.
- Cords, M. Th. Bedeutung der Binnenschifffahrt für die deutsche Seeschifffahrt. Münchener volkswirtschaftliche Studien. 81. Stück. 1906.
- von Danckelmann. Eisenbahnstaffeltarife für Grubenholz. In der Zeitschrift für Forst- und Jagdwesen. 29. Jahrgang. November 1897. Juniheft. S. 347.
- David, Ernst. Die Kupferhüttenindustrie. Münchener volkswirtschaftliche Studien. 123. Stück. 1913.
- Elsaß, Fritz. Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1912. Tübinger Staatswissenschaftliche Abhandlungen. 26. Heft.
- Endres, Max. Handbuch der Forstpolitik mit besonderer Berücksichtigung der Gesetzgebung und Statistik. Berlin 1922.
- Engländer, Oskar. Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze. Jena 1923.
- Franck, M. Die Kartoffel in der deutschen Volkswirtschaft. Berlin 1918.
- Giersberg, C. G. Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Nr. 100. Leipzig 1903.

VIII

- Grotewold, Chr. Die deutsche Schifffahrt. Stuttgart 1914.
- Grotewold, Chr. Stellung der Erze im Eisenbahntarif. In „Der deutsche Erzbau“. Jahrgang 1910.
- Grotewald, Chr. Die Ausnahmegütertarife für den Seeverkehr bei den preußisch-hessischen Eisenbahnen. Heidelberg. Diss. 1900.
- Herrmann. Zur Umbildung des deutschen Eisenbahngütertarifes. Archiv für Eisenbahnwesen 1919.
- Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Auflage, Jena 1900; 3. Auflage, Jena 1909; 4. Auflage, Jena 1923. Artikel „Forsten“, „Binnenschifffahrt“, „Eisenbahnen“, „Papierindustrie“.
- Hedler, Walter. Deutschlands Forst- und Nutzholzwirtschaft in und nach dem Kriege. Leipzig 1921.
- Heubach, Ernst. Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes. Berlin 1898.
- Heyer, Albert. Die Entwicklung des deutschen Eisenbahngütertarifwesens, insbesondere die Neuregelung nach dem Kriege. Greifswald 1922. Diss. (nicht gedruckt).
- Jäger, Gustav. Die Entwicklung der deutschen Eisenbahn- und Wasserfrachten 1914—21. Heidelberg 1922. (Nicht gedruckt.)
- Landeseisenbahnrat. Drucksachen und Protokolle der Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates seit 1883—1914.
- Landeseisenbahnrat. Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit. 1883—1908. Denkschrift des Landeseisenbahnrates überreicht vom Minister der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1908.
- Lincke, Max. Das Grubenholz von der Erziehung bis zum Verbrauch. Berlin 1921.
- Lotz, Walther. Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Aus „Natur und Geisteswelt“. 3. Auflage. Leipzig 1910. Band 15.
- Mammen, Franz. Preußische Eisenbahntarife für Holz. München 1900. Diss.
- Marchet, J. Die Eisenbahngütertarife für die Land- und Forstwirtschaft. Wien 1924.
- Nasse, Walther. Der Rhein als Wasserstraße. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1905. Nr. 102. 3. Band. I.
- Oettingen-Spielberg. Der bayerische Holzhandel mit besonderer Berücksichtigung der Tarifpolitik. Leipzig 1909.
- Oßwald, Josef. Mannheims Umschlagverkehr von 1879—1908. Heidelberg 1910. Diss.
- Peters, Max. Schifffahrtsabgaben. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. 115. Band, 1—3. Teil. 1906 und 1908.
- Philipp, Georg. Die Schamotteindustrie Deutschlands, ihre geschichtliche Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung. Würzburg 1923. Diss. (Nicht gedruckt.)
- Probst, Fr. Die deutsche Porzellan- und Steingutindustrie. Halle 1909.
- Rank, Emil. Grundzüge des Eisenbahntarifwesens mit besonderer Berücksichtigung Österreichs. Wien 1908.
- Renaud, Theodor. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahre 1888. Berlin 1914.
- Rosenthal, C. A. Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz. Jena 1914.

- Rubner, K. Die Bewegung der Holzpreise in Deutschland von Beginn des Welt-
holzhandels bis zum Weltkrieg. Neudamm 1920.
- Sax, Emil. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Auflage. 2. und
3. Band, Berlin 1920 und 1922.
- Scheu, Erwin. Deutschlands wirtschaftsgeographische Harmonie. Breslau 1924.
- Schmidt, M. Der süddeutsche Holzhandel. Mannheim 1909.
- Schneider, Alfred. Eisenbahn und Landwirtschaft im Großherzogtum Baden.
Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen. 10. Band.
3. Heft. 1908.
- Schreiber, J. F. Die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrseinrichtungen und ihre
Tarifpolitik. Leipzig 1887.
- Schulte, Fr. Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen. Schriften des Vereins für
Sozialpolitik. 1905. Nr. 102. 3. Band. II.
- Schultz, Bruno. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. Jena 1922.
- Schultze, Julius. Die Papierfabrikation im Königreich Sachsen. Tübingen 1912.
- Schwappach. Forstpolitik, Jagd- und Fischereipolitik. Leipzig 1894.
- Seibt, Gustav. Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen.
Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen
Reiche. 3. Heft. 1902. 26. Jahrgang. S. 31.
- Seibt, Gustav. Die Wartheschiffahrt. Schriften des Vereins für Sozialpolitik.
1903. Nr. 100.
- Seidler und Freud. Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik.
Leipzig 1904.
- Selhausen, Meier zu. Die Schifffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen. Tü-
bingen. Staatswissenschaftliche Abhandlungen. 21. Heft. 1911.
- Stieler, Karl. Grundfragen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens.
Stuttgart 1925.
- Strohmeyer. Die wachsende Bedeutung der Transportkosten in der Papier-
industrie unter Berücksichtigung des Großherzogtums Baden. Jahrbuch für
Nationalökonomie und Statistik 1908. III. Folge. 36. Band. 1908. S. 87.
- Symphher, Leo. Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten. Leipzig 1901.
- Symphher, Leo. Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen, Berlin 1885.
- Symphher, Leo. Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinelbekanals. 1. und 2. Teil.
Berlin 1899. 2. Band.
- Teubert, O. Die Binnenschiffahrt. 1. und 2. Band. Leipzig 1912 und Leipzig 1918.
- Tietze, Walter. Die Oderschiffahrt. Leipzig 1907.
- Tecklenburg, Kurt. Der Betriebs-Koeffizient der Eisenbahnen und seine Ab-
hängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur. Archiv für Eisenbahnwesen.
Heft 5 und 6. 1911.
- Ulrich, Franz. Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
- Ulrich, Franz. Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner be-
sonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz,
Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Berlin und
Leipzig 1886.
- Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1890—1900 und 1900—
1910. Berlin 1901 und 1911. Bericht erstattet von dem Minister für öffent-
liche Arbeiten.

- Vogt, Wilhelm. Entwicklung, Lage und wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Zinkindustrie vor dem Weltkriege während seiner Dauer und ihre Aussichten nach demselben. München 1922. Diss. (nicht gedruckt).
- Weber, Alfred. Über den Standort der Industrien. 1. Teil. Reine Theorie des Standortes. Tübingen 1909.
- Wiedenfeld, Kurt. Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts. In der Festgabe für Schmoller. 2. Band. Abschnitt 29. Leipzig 1908.
- Wiedenfeld, Kurt. Die Entwicklung der Verkehrsmittel und die landwirtschaftliche Konkurrenz des Auslandes im letzten Menschenalter. Zeitschrift für Agrarpolitik. 2. Jahrgang. 1904.
- Zinßmeister, J. Die Wirtschaftsfragen im Eisenbahnwesen. Schweinfurt 1905.
- Zoepfl, G. Die Eisenbahntarifpolitik besonders im Holzverkehr. Münster 1897.

Sonstige Literatur.

- Bericht über die Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft von 1895.
- Deutscher Eisenbahngütertarif. Teil I. Abt. B. 1913/14.
- Deutscher Eisenbahngütertarif. Teil 2. Heft C. II. Ausnahmetarife vom 1. 6. 26.
- Reichsgesetzblatt. Jahrgang 1919 Nr. 140 „Gesetz über den Friedensschluß zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten“.
- Jahresbericht der Handelskammer zu Bochum von 1893.
- Jahresbericht der Handelskammer zu Münster von 1894.
- Statistisches Handbuch der deutschen Papier-, Pappen- und Zellstoff- und Holzstoffindustrie. Bearbeitet in der Wirtschaftsabteilung der Papier-, Pappen-, Zellstoff- und Holzstoffindustrie. Berlin 1925.
- Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet. Jahrgang 1890/1913. Herausgegeben bis 1908 im Kgl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, seit 1909 vom Kaiserl. Statistischen Amte.
- Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Jahrgang 1903, 1907, 1913.

Vorwort.

Wer die deutsche wirtschaftswissenschaftliche Literatur kennt, wird zugeben müssen, daß die Veröffentlichungen über Eisenbahnverkehrswesen hinter den Arbeiten und Untersuchungen auf anderen Gebieten der Wirtschaftspolitik weit zurückgeblieben sind. Natürlich gibt es auch über Tarifpolitik und Tarifwesen eine umfangreiche Literatur, aber gerade das Tarifwesen und seine wirtschaftliche Seite kommen dabei recht kurz weg. Kein Wunder, denn keine andere wirtschaftliche Angelegenheit ist auf solche Interessenlosigkeit in der Öffentlichkeit gestoßen wie die Behandlung der Eisenbahntarife. Nur in besonderen Ausnahmefällen hat sich die Öffentlichkeit mit Tariffragen beschäftigt, selbst in den Fachzeitschriften sind nur selten Erörterungen über die für diese Industriezweige in Betracht kommenden Frachten zu finden, und sie beschränken sich in der Regel darauf, tarifpolitische Maßnahmen lediglich anzukündigen, ohne auch nur in eine oberflächliche Besprechung einzutreten. Auch in wissenschaftlichen Arbeiten über einzelne Industriezweige, bei denen die Transportfrage von besonderer Bedeutung ist, ist im allgemeinen über die Gütertarife nur wenig gesagt. Nicht mit Unrecht schreibt daher Wiedenfeld: „Nicht einmal der hitzige Kampf um die Handelspolitik hat auf diesem Gebiet — dem Gebiet der wissenschaftlichen Nutzbarmachung des vorhandenen Materials — in Deutschland eine Wandlung herbeigeführt. Auf beiden Seiten redete man unendlich viel von der Bedeutung, die die Gütertarife der Eisenbahnen für den internationalen Austausch und die Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkt beanspruchen können, aber über einige allgemeine Redensarten und in ihrer Allgemeinheit nicht stimmende Vergleiche mit Ame-

rika ist man nicht hinausgekommen, — sogar über die Kohle ein- und -ausfuhrtarife gibt es nur viele Behauptungen, aber keine wissenschaftliche Erörterung“¹. So liegt hier ein weites Gebiet zu wissenschaftlicher Bearbeitung nahezu in jeder Richtung und Beziehung noch frei.

Die nachfolgende Darstellung hat die Aufgabe, einen der wichtigsten Ausnahmetarife der deutschen Bahnen der Vorkriegszeit einer wissenschaftlichen Bearbeitung zu unterziehen, insbesondere seine Stellung zum deutschen Normaltarif und seine allgemeine und besondere wirtschaftliche Bedeutung darzulegen. Ein breiterer Raum mußte einer Besprechung der Verhältnisse zwischen diesem Tarif und der Binnenschifffahrt gehören, da sich die Bahnen häufig mit der Binnenschifffahrt im Transport der Massengüter in scharfem Wettbewerb befinden.

Die Arbeit wurde im Januar 1927 abgeschlossen.

Teil A. Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen im deutschen Tarifschema.

Kapitel I.

Das Gütertarifwesen der deutschen Bahnen vor dem Krieg und der Rohstofftarif.

1. Der deutsche Normaltarif von 1877.

Der deutsche Reformtarif, der am 1. Juli 1877 auf Grund der in Berlin gefaßten Beschlüsse der Generalkonferenz sämtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen im Binnenverkehr der preußischen Bahnen und im Wechselverkehr mit den wichtigsten benachbarten Verwaltungen, sowie bis 1880 bei allen übrigen deutschen Bahnen eingeführt worden ist, hat die formelle Tarifeinheit der deutschen Bahnen hergestellt. Eine Übereinstimmung der Frachtsätze hinsichtlich ihrer Höhe war damit allerdings noch nicht gegeben. Sie wurde vielmehr erst in dem Jahrzehnt nach Einführung des Normaltarifs erreicht. Unter dem Druck der preußischen Tarifpolitik sahen sich die außerpreußischen Verwaltungen gezwungen, die zuerst von Preußen eingeführten Normaltransportgebühren zu übernehmen, so daß seit 1890 — allerdings nur für Entfernungen über 100 km — in Deutschland auch die materielle Tarifeinheit verwirklicht war.

¹ K. Wiedenfeld: Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts. Festgabe für Schmoller, Leipzig 1908, Abschn. 29, S. 25.

2. Die Ausnahmetarife, insbesondere die allgemeinen Ausnahmetarife.

Diese Vereinheitlichung des deutschen Tarifwesens wird aber durch die sogenannten Ausnahmetarife unterbrochen. Diese stammen zum geringen Teil aus der Zeit vor Einführung des Reformtarifs. Sie mußten bei seiner Annahme mit übernommen werden, um wirtschaftliche Härten zu vermeiden. Aber auch danach war ihre Gewährung aus den mannigfaltigsten Gründen erforderlich. Ihre Einführung war Angelegenheit der bundesstaatlichen Verwaltungen, da sie den wirtschaftlichen Besonderheiten Rechnung tragen sollten. Es kam schließlich dazu, daß die Tarifierung zu Ausnahmesätzen in Deutschland an Umfang und Bedeutung dauernd zunahm. Die Ausnahmetarife erlangten eine erheblich größere Bedeutung als die normalen Tarife, und die Anwendung des Normaltarifs hauptsächlich für die geringerwertigen Massengüter bildete die weniger regelmäßige Erscheinung. In den Jahren vor dem Krieg schwankte der Anteil der zu Ausnahmefrachten beförderten Gütermengen immer um 60 %. 1913 wurden bei sämtlichen deutschen Bahnen nach dem regulären Tarif nur 40,79 % aller tkm geleistet.

Unter diesen Ausnahmetarifen waren solche mit örtlicher Gebundenheit und allgemein gültige zu unterscheiden. Das ursprüngliche Gebiet der Ausnahmetarife war nur die Durchkreuzung des Normaltarifs in der Form der besonderen Ausnahmetarife, um Mißstände auszugleichen, die aus der Anwendung des Normaltarifs für gewisse Verkehrsbeziehungen hätten erwachsen können. Zu den Ausnahmetarifen mit örtlicher Gebundenheit gehörten dann die sogenannten einseitig-allgemeinen Ausnahmetarife, die entweder von allen Staatsbahnstationen nach bestimmten Empfangstationen oder von bestimmten Versandstationen nach allen Empfangstationen galten. Sie bildeten den Übergang von den besonderen Ausnahmetarifen zu den allgemeinen Ausnahmetarifen.

Es hatte sich nämlich in Deutschland eine wachsende Gruppe von Abweichungen vom Normaltarif herausgebildet, denen das kurz dargestellte Merkmal — die Beschränkung des Geltungsbereichs auf bestimmte Verkehrsbeziehungen — fehlte. Es waren das die sogenannten allgemeinen Ausnahmetarife, die im ganzen Staatsbahnverkehr in jeder Verkehrsbeziehung Gültigkeit besaßen, so daß es sich materiell gar nicht um Ausnahmetarife handelte. In diese Tarife waren besonders geringwertige, aber deshalb für das Wirtschaftsleben nicht minder wichtige Güter eingereiht, für die wegen ihres Werts sich auch die Fracht nach

der billigsten Wagenladungsklasse des Normaltarifs — namentlich auf weite Strecken — als nicht tragbar erwiesen hatte.

Obwohl für die Ausnahmetarife in Deutschland keine Einheitlichkeit vorhanden war, da ihre Gewährung den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen zufiel, herrschte im großen ganzen hinsichtlich der allgemeinen Ausnahmetarife Übereinstimmung. Einmal konnte sich keine Verwaltung einer unter die Sätze des niedrigsten Tarifs für Wagenladungen — des Spezialtarifs III — gehenden Beförderung der geringstwertigen Massengüter entziehen, und zum anderen machte sich auch hier der preußische Einfluß — Preußen griff zuerst zu diesen Maßnahmen — geltend.

Insbesondere konnten die folgenden Tarife als allgemeine Ausnahmetarife angesehen werden: der Holzausnahmetarif (A. T. I) für Holz des Spezialtarifs II, der aus dem Verkehr der westlichen mit den süddeutschen Bahnen in den Reformtarif übernommen war und seit Beginn des Tarifschemas in Anwendung geblieben ist, der Rohstofftarif (A. T. II), der Kalitarif (A. T. III), dessen Einführung 1889 erfolgte, und der den Absatz der Kalisalze von den Fundstätten Mitteldeutschlands nach den entlegeneren Teilen des Reichs erleichterte, der Düngekalktarif von 1894 (A. T. IV), der den Massenbezug von Kalkdünger ermöglichte, und der Ausnahmetarif für Wegebaustoffe von 1889 (A. T. V)¹.

Bis auf den Düngekalk- und den Wegebaustofftarif, die von den süddeutschen Staaten nicht übernommen waren, wurden diese Tarife bei allen Bahnverwaltungen angewandt. Die Übereinstimmung bezog sich auf die Frachtberechnung, auf die Anwendungsbedingungen und — von geringfügigen Abweichungen abgesehen — auch auf das Warenverzeichnis. Selbst die Nummernbezeichnung war im Lauf der Jahre einheitlich geregelt worden. Der allgemeine Charakter dieser fünf Tarife zeigte sich auch äußerlich darin, daß ihre Frachtsätze in die Kilometer-tariftablette des deutschen Eisenbahngütertarifs aufgenommen waren.

3. Der Rohstoffausnahmetarif.

a) Der bedeutendste und nach seinem Warenverzeichnis umfangreichste unter diesen allgemeinen Ausnahmetarifen war der A. T. II, der unter dem Namen Rohstofftarif geführt wurde. Sein Verzeichnis wurde seit seiner Einführung in Preußen ständig durch Detarifierungen von Gütern des Spezialtarifs III erweitert. Durch Einführung dieses Tarifs wurden die Absatzmöglichkeiten der wichtigsten Rohstoffe erweitert und

¹ Der Kohlenausnahmetarif (A. T. VI) war ein einseitig-allgemeiner Ausnahmetarif, da er nur von den Produktionsstätten für Kohle galt. S. Kapitel II, 2b.

die Verkaufskraft der Landwirtschaft gefördert, sowie die Gesteungskosten der Industrie verbilligt, und für das Nationalvermögen große Werte geschaffen¹.

Nach der unterm 9. November 1910 vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten an den preußischen Landeseisenbahnrat gemachten Mitteilung² über die auf den preußischen Bahnen bestehenden Ausnahmetarife enthielt das unter Punkt 3 aufgeführte Verzeichnis des Rohstofftarifs folgende Güter:

1. Brennstoffe des Spezialtarifs III:
 - a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt.
 - b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisiert; Holzkohlenbriketts, unverpackt; Holzbriketts, auch unter Zusatz eines Bindemittels hergestellte; Lohkuchen.
 - c) Torf, Preßtorf, Torfbriketts und Torfkohle.
2. Düngemittel:

Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger; Gaskalk; Gipsasche; Mülldünger; Muschelschalen; Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert, und Abfälle von Muschelschalen; Phosphate, mineralische aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Schlammdünger aus Kläranlagen; Staubkalk; Wollstaub.
3. Erde, gewöhnliche usw., wie im Spezialtarif III genannt.
4. Erze, auch aufbereitete, wie im Spezialtarif III genannt.
5. Häcksel.
6. Heu und Stroh, auch gepreßt.
7. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.
8. Calcium-Carbid, zur Herstellung von Düngemitteln bestimmt.
9. Kartoffeln, frische, sowie Abfallwasser der Kartoffelstärkefabrikation, Kartoffelpülpe.
10. a) Rüben des Spezialtarifs III, sowie Rübenschnitzel; Schnitzabfälle und Köpfe von Rüben; Preßrückstände der Rübenzuckererzeugung.
 - b) Rübenschnitzel, gedörrte und getrocknete, zu Futterzwecken oder zur Zichorienfabrikation bestimmt; Rübenblätter, frisch, gedörrt und getrocknet, auch zerkleinert; Preßrückstände der Rübenzuckererzeugung, gemahlen.

¹ Renaud, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahr 1888, Berlin 1914. S. 49.

² Protokolle des preußischen LER. von 1910, Vorlage 16, bis Ende 1913 ist das Verzeichnis des AT. II nicht erweitert worden.

11. Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl. Schlackensand, Schlackenkies.
12. Steingrus, ungemahlen.
13. Ton, wie im Spezialtarif III genannt.
14. Torfstreu und Torfmull.

b) Dieser zuerst in Preußen eingeführte Ausnahmetarif ist von allen größeren Bahnverwaltungen Deutschlands übernommen worden, zuletzt von Bayern am 1. September 1902. Aber im bayerischen Verwaltungsbereich wurden bereits schon vorher die Sätze des Rohstofftarifs für Brennstoffe, Grubenhölzer und Düngemittel angewandt¹. So war in der Tat der Rohstofftarif ein Tarif, der in der Form des Ausnahmetarifs eingeführt wurde, der aber materiell betrachtet kein Ausnahmetarif war, sondern eigentlich ein Spezialtarif².

Kapitel II.

Die Entwicklung des Rohstofftarifs bis zum Ausbruch des Kriegs.

1. Anlaß zur Einführung.

a) Nach der Durchführung der ersten großen Verstaatlichungsaktion der Eisenbahnen in Preußen (1879—1883) war trotz Annahme gleicher Einheitsätze für das Gesamtgebiet der preußischen Staatsbahnen in der Bemessung der Abfertigungsgebühren eine nicht unbedeutende Verschiedenheit zurückgeblieben. Mit Rücksicht auf die bisherige Tariflage hatte man davon Abstand genommen, die bei den östlichen Direktionsbezirken gültigen niedrigen Abfertigungsgebühren zu erhöhen, andererseits schien aber auch eine Übernahme auf die westlichen Direktionsbezirke aus finanziellen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht angezeigt. Auf den westlichen Bahnen betragen die Abfertigungsgebühren für 100 kg bei 10 km 8 Pfg., von 11—100 km 9 Pfg. und darüber 12 Pfg., dagegen auf den östlichen bis 50 km nur 6 Pfg. Bei Entfernungen über 50 km waren die Abfertigungsgebühren auf den östlichen Bahnen Deutschlands die gleichen wie bei den westlichen Bahnen³.

¹ Rosenthal, Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz, Jena 1914. S. 106.

² Hierzu Kapitel III, 1: Abweichungen des Rohstofftarifs vom Normaltarif.

³ Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit. 1883—1908. Herausgegeben vom Minister der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1908. S. 23.

Bereits in der Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats vom 2. Juni 1885 kam diese Angelegenheit zur Sprache, und die preußische Staatsverwaltung wurde ersucht, auf eine Beseitigung der störenden Ungleichheit hinzuwirken. Akut wurde diese Frage, als im Hinblick auf das günstige Einnahmeergebnis der preußischen Bahnen aus der Mitte des Landeseisenbahnrats ein entsprechender Antrag auf Gleichstellung der Abfertigungsgebühren gestellt wurde. In der Verhandlung über den Antrag in der Sitzung im Dezember 1888 wies die Verwaltung nicht mit Unrecht auf die wirtschaftlichen Bedenken hin, die sich dieser Maßnahme entgegenstellten. Die Ermäßigung von 8 oder 9 Pfg. auf 6 Pfg. für 100 kg innerhalb der 50 km-Zone und der unvermittelte Übergang in die nächsthöhere mußte vor allen Dingen bei den dicht beieinanderliegenden und im gegenseitigen Wettbewerb stehenden Betrieben der westlichen Berg- und Hüttenindustrie zu größeren Störungen führen.

b) Dieser Begründung der preußischen Staatsbahnverwaltung konnte sich der preußische Landeseisenbahnrat nicht verschließen, und er billigte die Absicht der Verwaltung, die Gleichstellung der in Frage stehenden Gebühren dadurch zu erleichtern, daß mit der Gleichstellung zugleich eine weitgreifende Ermäßigung der Frachtsätze für die geringstwertigen Massenprodukte der Landwirtschaft und der Industrie, die sich bei der wirtschaftlichen Lage als notwendig erwies, verbunden würde. Hierdurch ließ sich auch die nachteilige Wirkung der Ausgleichung der Abfertigungsgebühren abschwächen.

2. Die Einführung des Rohstofftarifs.

a) Schon im folgenden Jahr wurde dem Landeseisenbahnrat der Entwurf einer allgemeinen Ermäßigung für Massengüter in der Form eines allgemeinen Ausnahmetarifs vorgelegt, dem zunächst Erde, Sand, Kiese, Ton und ähnliche Stoffe, geringwertige Düngemittel, Kartoffeln und Rüben angehören sollten. Diesem Tarif lag eine für alle Entfernungen gleichbleibende Abfertigungsgebühr von 7 Pfg. für 100 km und ein Streckensatz von 2,2 Pfg. für Entfernungen bis zu 350 km mit Anstoß von 1,4 Pfg. für das tkm für weitere Entfernungen zugrunde. Trotz der beträchtlichen Einnahmeausfälle, die die allgemeine Ermäßigung zur Folge haben mußte, wurde ihre Notwendigkeit anerkannt, da sie für die wirtschaftlichen Interessen des Lands von allergrößter Bedeutung war.

Es waren vor allem Baustoffe, wie Sand und Kies, für die eine Detarifierung um so mehr angezeigt war, als sie, die zu den geringstwertigen Rohstoffen überhaupt gehören, infolge der Eigenart ihrer Verwendung an die Plätze des Verbrauchs herangebracht werden müssen. Sie unterliegen also einem Transport. Demgegenüber kommt ein so um-

fangreicher Transport der geringerwertigen Tone und Lehme nicht in Betracht, denn die Industrie der säure- und feuerfesten Gegenstände ist durchaus an die Fundstätten des Rohstoffs gebunden. Der Entfaltung der Bautätigkeit durch Industrialisierung und Bevölkerungszunahme entsprach ein umfangreicher Verkehr in Massengütern des Bauwesens aller Art, und in großen Mengen mußten auch die oben genannten Hilfsbaustoffe des Rohstofftarifs heran-, und andererseits die bei Planierungsarbeiten überflüssigen Erdmassen weggeschafft werden.

Auch für geringwertige Düngemittel, und vor allen Dingen für solche, die von der Landwirtschaft in großen Massen verwendet und zum Teil auf beträchtliche Entfernungen befördert werden müssen, haben sich unter die Sätze des Spezialtarifs III gehende Detarifierungen als notwendig erwiesen. Nicht allein deswegen, weil im allgemeinen Interesse die landwirtschaftliche Bearbeitung des Bodens gehoben werden sollte, sondern auch mit Rücksicht darauf, daß die Reinerträge der Landwirtschaft in scharfem Gegensatz zur Industrie dauernd sanken, und man ihr daher eine Kostensenkung verschaffen wollte. Bereits seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war durch die Landwirtschaft fortgesetzt die Notwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen mit dem Hinweis betont worden, daß bei ihrer ungünstigen wirtschaftlichen Lage eine Verbilligung der Produktion in erster Linie durch eine Verbilligung der Transporte herbeigeführt werden könne. Eine Verbilligung der landwirtschaftlichen Produktion war von anderer Seite schwierig durchzuführen, weil die wichtigsten Produktionsfaktoren der Landwirtschaft, Boden und Arbeit, immer teurer wurden.

Daher waren in den beiden letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts für alle geringerwertigen Düngemittel Ausnahmetarife eingeführt worden — der Kalitarif, der Düngekalktarif und der Rohstofftarif —, und nur die höherwertigen Düngemittel wurden nach dem Spezialtarif III befördert. So war denn auch die Besserung der Lage der Landwirtschaft weniger durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung als durch die Intensivierung und die daraus erwachsenden Mehrerträge verursacht. Nicht zuletzt war die Intensivierung auf die steigende Verwendung künstlicher Düngemittel zurückzuführen, die ihrerseits durch die Ermäßigungen der Frachten gefördert war.

Unter den in das Verzeichnis des Rohstofftarifs eingereihten Düngemitteln waren die wichtigsten Mist und städtische Fäkalien, deren Abtransport suchte man vor allem aus den Großstädten zu erleichtern. Dann Mineralphosphate, die das wichtigste Rohmaterial zur Herstellung von Superphosphat darstellen und vor allem von Übersee bezogen werden müssen, endlich Thomasmehl. Gerade für Thomasmehl, das 1890 mit

einer Menge von 400 000 t und 1913 von 2 200 000 t durch die deutsche Landwirtschaft verbraucht wurde, war eine tarifpolitische Unterstützung mit Rücksicht darauf erforderlich, daß dieses Düngemittel als Nebenprodukt der Stahlerzeugung im äußersten Westen Deutschlands gewonnen wurde und darum auf weite Entfernungen verfrachtet werden mußte, zumal es als wirksamstes und billigstes Düngemittel für den Boden der norddeutschen Tiefebene und des Ostens unentbehrlich ist. Ursprünglich gehörten dem Rohstofftarif noch andere Düngemittel an, die jedoch Anfang 1894, bei Bildung des Düngekalktarifs, aus dem Rohstofftarif wieder herausgenommen wurden.

Auch war für Speisekartoffeln zur Bedarfsdeckung industriereicher Bezirke und Großstädte eine Frachtverbilligung vor allem auf weite Entfernungen erforderlich. Die Detarifierung der Rüben sollte als Unterstützung der mit wachsender Konkurrenz auf dem Weltmarkt kämpfenden deutschen Zuckerindustrie dienen. Tatsächlich sind Zuckerrübentransporte auf weite Entfernungen selten, da die Zuckerfabriken in den Rübenanbaugebieten liegen.

Von einer Aufnahme von Brennstoffen und Erzen, die an und für sich wünschenswert war, mußte in Hinblick auf die damaligen Preisschwankungen auf dem Gebiet der Montanindustrie zunächst Abstand genommen werden. Erst sobald diese ungewöhnliche Bewegung auf dem Kohlen- und Eisenmarkt in ruhigere Bahnen gekommen wäre, und die Rückwirkungen tarifpolitischer Maßnahmen einigermaßen abgeschätzt werden könnten, glaubte die Verwaltung eine Änderung der die Montanindustrie betreffenden Transportbedingungen rechtfertigen zu können. Da solche Bedenken für die übrigen, vorwiegend landwirtschaftlichen Rohstoffe weniger in Betracht kamen, wurde der Tarif in der vorgelegten Fassung in der Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats vom 10. Oktober 1889 gebilligt und konnte bereits am 1. Januar 1890 als sogenannter Rohstofftarif in Kraft treten.

Welche besonderen Umstände für die Staffelung gerade nach 350 km maßgebend gewesen sind, ist nicht bekannt geworden. Da die Frachtabstufung ungefähr an der Grenze der Interessensphäre des Mannheimer Kohलगroßhandels begann, wurde sie von diesem und von den Rheinschiffahrts-Interessenten als Konkurrenzmaßnahme der preußischen Staatsbahnverwaltung aufgefaßt¹.

Wenn auch die Unterstellung, daß die Entfernung von 350 km gewählt wurde, da sie ungefähr der Entfernung Mannheims vom Ruhr-

¹ Fr. Schulte: Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, Schr. d. V. f. Soz. 1905, Nr. 102, S. 405.

kohlengebiet entsprach, kaum zutreffen dürfte, so kann doch die gegen diese Auffassung angeführte Begründung¹, daß der Rohstofftarif bereits 7 Jahre zuvor mit derselben Staffel für andere Artikel in Kraft getreten war, nicht genügen, da von vornherein die Aufnahme von Brennstoffen vorgesehen war.

b) Noch im Jahr 1889 hatte sich der Landeseisenbahnrat mit einem erneuten Antrag um Aufnahme von Braunkohle, Brennholz und Torf in den Rohstofftarif zu befassen, der mit der Begründung eingebracht wurde, daß die gegen die Ausdehnung des neuen Ausnahmetarifs auf Brennstoffe geltend gemachten Bedenken nur für Steinkohlen zuträfen. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt, da eine getrennte tarifarische Behandlung der einzelnen Brennstoffe nicht für angezeigt erachtet wurde.

Bereits im Sommer 1890 ließen die Preisschwankungen auf dem Gebiet der Montanindustrie nach, und erneut wurde der Antrag gestellt, die baldige Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Torf, Brennholz, Kalksteine und Erze aller Art in die Wege zu leiten. Begründet war der Antrag damit, daß bei der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Industrie die ursprünglich geltend gemachten Bedenken nicht mehr maßgebend sein könnten. Trotz der Widersprüche, die bei der Beratung der Angelegenheit in den Bezirks-eisenbahnräten der Eisenbahndirektionen Breslau und Köln (rechtsrheinisch) geäußert wurden, denen die Prüfung der Frage übergeben war, wurde die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die genannten Artikel durch diese beiden Bezirkseisenbahnräte befürwortet.

Auch der preußische Landeseisenbahnrat erkannte nunmehr die Notwendigkeit der Erweiterung des Rohstofftarifs an, er lehnte jedoch die Aufnahme von Kalksteinen ab. Lediglich mit Rücksicht auf die beträchtlichen Frachtausfälle, die diese Maßnahme zur Folge haben mußte, konnte der Beschluß erst 1897 durchgeführt werden.

In den Rohstofftarif selbst wurden am 1. April 1897 von den Brennstoffen Gaskoks, Holzkohlen, Torf und Torfkohlen sowie Holz des Spezialtarifs III² aufgenommen, am 1. September 1897 zur Unterstützung der einheimischen Metallhüttenindustrie im Wettbewerb gegen das Ausland Erze nach dem Spezialtarif III, und am 1. August 1897 zur Erleichterung des Bezugs mit Rücksicht auf die desinfizierenden und dungverbessernden Eigenschaften Torfstreu und Torfmull. Die Ausdehnung auf Braun- und Steinkohlen ist ebenfalls am 1. April 1897 durchgeführt

¹ Fr. Schulte: Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, Schr. d. V. f. Soz. 1905, Nr. 102, S. 406.

² Siehe Kapitel V. β).

worden. Es wurde jedoch für sie ein besonderer Kohlenausnahmetarif (AT. VI) gebildet, der die Sätze des Rohstofftarifs enthielt, aber nur für den Versand von den deutschen Produktionsstätten nach allen Bahnstationen galt.

Um der Kohlenknappheit entgegenzuwirken, wurden vom 1. Januar 1908 bis zum 31. Dezember 1909 für Steinkohlen die Sätze des Rohstofftarifs, die bisher auf den Versand von den Produktionsstätten beschränkt waren, von und nach allen Stationen gewährt, jedoch blieb diese Maßregel wegen der rückläufigen Konjunktur ohne besonderen Erfolg¹.

Erst im Zusammenhang mit der Ausdehnung der Sätze des AT. II auf Brennstoffe wurde die in den Abfertigungsgebühren zwischen den östlichen und westlichen Staatsbahnen bestehende Ungleichheit in der Weise beseitigt, daß die niedrigeren östlichen Gebühren nunmehr verallgemeinert wurden. Damit war auch in dieser Hinsicht die Gleichheit des Normaltarifs im gesamten preußischen Staatsbahngebiet erreicht.

Unter den Erzen des Spezialtarifs III nahmen die eisenhaltigen Erze eine gesonderte Stellung ein. Für diese konnte der Rohstofftarif nicht in Betracht kommen, denn aus seiner Anwendung würden die Werke im Ruhrbezirk sowie im Lahn-, Dill- und Sieggebiet gegenüber der gültigen, an und für sich schon ermäßigten Tariflage nur geringe Frachtermäßigung erhalten haben oder leer ausgegangen sein. Bei der fortschreitenden Verminderung der eigenen Vorkommen an solchen Eisenerzen und Schlacken, die für die Erzeugung von phosphorhaltigem Roheisen geeignet sind², waren diese Gebiete in steigendem Maß auf den Bezug von Minette aus Lothringen und Luxemburg angewiesen. Im Jahr 1893 empfing das Ruhrgebiet zusammen aus Luxemburg und Lothringen 493 248 t, 1898 651 064 t Eisenerze². So war für Eisenerze nur die Bildung einer Tarifgrundlage mit noch niedrigeren Sätzen als denen des Rohstofftarifs in Betracht gekommen.

Auf Beschluß des Landeseisenbahnrats wurde mit Wirkung vom 1. Mai 1893 ein neuer Eisenerzausnahmetarif für Eisenerz und eisenerzhaltige Schlacken im Versand von den Erzgewinnungsplätzen und den deutschen Seehäfen nach Hochofenstationen eingeführt. Zur Erhaltung des Gleichgewichts in den Wettbewerbsbeziehungen wurde für diejenigen Hochofenbezirke, denen der neue Ausnahmetarif keine oder doch nur

¹ Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900/1910. Berlin 1911. Seite 294/295.

² Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. 1890—1900. Berlin 1901. Bericht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Anlage 21, Seite 276/277.

geringe Vorteile dadurch brachte, daß sie ihren Erzbedarf aus nächster Nähe deckten — Lothringen, Luxemburg —, die aber andererseits darauf angewiesen waren, den Koks für Hochöfen von weither zu beziehen, eine gleichzeitige mäßige Herabsetzung der Frachten für Koks — später auch Kokskohlen — zum Hochofenbetrieb gewährt¹.

Da auch dieser Tarif nicht ausreichte, um vor allem den dauernden Bezug von Eisenerzen aus Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk zu ermöglichen, wurde eine Neubildung des Eisenerztarifs vorgenommen. Er trat auf der Grundlage von 1,8 Pf. Streckensatz für das Tonnenkilometer auf 1—100 km, 1,5 Pf. auf 100—150 km und 1 Pf. auf jedes weitere Kilometer nebst 7 Pf. Abfertigungsgebühr für 100 kg am 1. Juni 1901 in Kraft.

Der neue Eisenerzausnahmetarif, der anfänglich nur im Versand von den Gewinnungstationen galt, wurde später auch für Sendungen von allen anderen Versandstationen angewendet.

3. Weitere Ergänzung des Rohstofftarifs.

Mit der 1897 erfolgten Aufnahme der genannten Brennstoffe, Holz des Spezialtarifs III und Erze — außer eisenhaltigen Erzen — in den Rohstofftarif war die erste Etappe in der Entwicklung dieses Ausnahmetarifs abgeschlossen.

Im Jahr 1898 wurde der Rohstoffausnahmetarif zwecks Ermöglichung der Verwertung in größerem Umfang auf ungeformte Schlacken, Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies ausgedehnt. Mit Rücksicht darauf, daß für Heu und Stroh der Versand auf große Entfernungen nach dem Spezialtarif III erschwert war, und schon wiederholt aus Anlaß von Mißernten zeitlich begrenzte Ausnahmetarife gewährt worden waren, wurden diese Rohstoffe 1906 in den Rohstofftarif aufgenommen². Ebenso Steingrus, ein bei der Steinbearbeitung entstehender Abfall, der als Bettungsmaterial für Straßen- und Bahnbauten, sowie als Betonzusatzmaterial und in feinerer Sorte zur Abdeckung von Banketts, Bahnsteigen und Fußsteigen Verwendung findet, mit der Begründung, daß die im Verhältnis zum Preis zu hohe Fracht dem Absatz auf große Entfernungen entgegenstände, und viele Werke gezwungen wären, oft bedeutende Mengen auf die Halde zu schütten³. Fernerhin wurde 1906 noch Calcium-

¹ Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. 1890—1900, Berlin 1901. Bericht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Anlage 21, Seite 276/277.

² Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates von 1906, Vorlage 2.

³ Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates von 1905, Vorlage 12.

Carbid, soweit es zur Herstellung von Stickstoffkalk dient, aufgenommen, in Hinsicht darauf, daß Calcium-Carbid vor allem im Ausland, wo zur billigen Erzeugung elektrischer Energie Wasserkräfte vorhanden waren, zu niedrigen Preisen hergestellt wurde¹. Zur Ermöglichung einer ausgedehnten Verwendung als Viehfutter wurden 1909 Rübenblätter² und im selben Jahr noch Häcksel aufgenommen, um eine bessere Verwertung des Überschusses vor allem der östlichen Gebiete zu ermöglichen, und mit Rücksicht darauf, daß die Tarifierung von Stroh nach dem AT. II auf den Absatz von Häcksel nachteilig wirken mußte³. Daneben waren im Lauf der Jahre einzelne Stellen der Nomenklatur des Rohstofftarifs ergänzt worden, so die Stelle Brennstoffe 1900 durch Torfbriketts und 1907 durch Lohkuchen.

In der Höhe seiner Frachtsätze ist der Rohstofftarif seit seiner Einführung Änderungen nicht unterworfen worden. Im Februar 1909 kündigte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach im preußischen Abgeordnetenhaus an, daß die Regierung eine erhebliche Ausgestaltung des Rohstofftarifs plane, diese aber mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staats hinausschieben müsse. Vor allen Dingen war beabsichtigt, die bisherige, als zu unvermittelt empfundene Staffelung durch eine allmählich eintretende Staffelung zu mildern und zugleich den Tarif auch für weitere Entfernungen zu ermäßigen. Wegen der Durchführung anderer, wichtigerer tarifpolitischer Maßnahmen konnte diese Angelegenheit damals nicht weiter verfolgt werden⁴.

Teil B. Die wirtschaftliche Bedeutung des Rohstofftarifs.

Kapitel III.

Der Rohstofftarif im Verhältnis zum deutschen Normaltarif und die allgemeine Wirkung des Rohstofftarifs.

1. Abweichungen des Rohstofftarifs vom Normaltarif.

a) Es hatten sich in Deutschland eine Anzahl von Ausnahmetarifen entwickelt, denen das ursprüngliche Merkmal des Ausnahmetarifs — die Beschränkung des Geltungsbereichs — fehlte.

¹ Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1906, Vorlage 11.

² Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1909, Vorlage 7.

³ Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1909, Vorlage 1.

⁴ Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1919, Seite 362.

Nun spricht man aber auch dann von einem allgemeinen Ausnahmetarif, wenn dieser nur im Gebiet einiger oder auch nur einer selbständigen Verwaltung Gültigkeit besitzt. Dadurch kann allerdings eine Abweichung dem Normaltarif gegenüber, der ja für alle Bahnen gilt, vorliegen. Der AT. II aber war von allen Staatsbahnverwaltungen übernommen worden, so daß man bei ihm eigentlich von einem Spezialtarif sprechen könnte. Und doch mußte man zum Ausnahmetarif greifen, da der deutsche Reformtarif von 1877 nur drei Spezialtarife kannte. Diese Einschränkung hatte der deutsche Bundesrat zur Voraussetzung für die Annahme des einheitlichen deutschen Gütertarifschemas gemacht¹. So konnte eine weitere allgemeine Detarifierung unter die niedrigsten Sätze des Normaltarifs nur in der Form eines allgemeinen Ausnahmetarifs verwirklicht werden.

Die Sätze des Spezialtarifs III entsprachen für Entfernungen über 100 km dem alten sogenannten 1 Pfg.-Tarif (ein Silberpfennig für die Zentnermeile, etwa gleich 2,2 Markpfennig für das Tonnenkilometer), dessen Annahme durch die deutschen Bahnen verfassungsmäßig² festgelegt war. Ein niedrigerer Einheitsatz für den Transport von Massengütern war bei der damaligen Wirtschaftslage nicht in Betracht gekommen. Aber die dann später folgenden zahlreichen Detarifierungen innerhalb der Güterklassifikation konnten bei den Massengütern des Spezialtarifs III nicht Halt machen. Für diese war in erster Linie eine Verbilligung angezeigt, um sie auf weite Entfernungen versandfähig zu machen.

Derartige Ermäßigungen haben nicht nur den Zweck, die Entwicklung der inländischen Industrie zu unterstützen, indem das Rohmaterial zu ermäßigten Frachtsätzen zugestellt wird, sondern sie sollen auch den Absatz im Interesse des erzeugenden Wirtschaftszweigs unterstützen. Auch unterliegt es keinem Zweifel, daß die hierdurch hervorgerufene Minderung der Produktionskosten die Wettbewerbsfähigkeit der inländischen Produktionsanstalten für die Ausfuhr steigert. Bei den Massengütern beeinflussen die Beförderungskosten besonders stark die Preisstellung, und eine Senkung der Transportkosten erhöht die Absatz- und Wettbewerbsfähigkeit.

Wollte man also die als erforderlich erkannte Detarifierung von Massengütern verwirklichen, so war das nur in der Form eines allgemeinen Ausnahmetarifs möglich, wie ihn der Rohstofftarif darstellte, der

¹ Rosenthal a. a. O. S. 106.

² Reichsverfassung von 1871, Artikel 45².

ganz im Gegenteil zu den übrigen allgemeinen Ausnahmetarifen¹ die verschiedenartigsten Massenprodukte enthält.

b) Man könnte den Rohstofftarif als Spezialtarif auffassen. In der Literatur sind jedoch verschiedene Gesichtspunkte angeführt, die seine Behandlung als Ausnahmetarif rechtfertigen sollen.

So sagt Lotz², daß „der in Preußen und anderwärts für bestimmte Massengüter gültige Rohstofftarif nahezu als normaler Spezialtarif IV und nicht als Ausnahmetarif anzusehen wäre, wenn er nicht zeitweilig für Kohleneinfuhr von auswärtigen Produktionsstätten und Binnenschiffahrtstationen durch den höheren normalen Spezialtarif III ersetzt würde. Da außerdem in bestimmten Ausfuhrrichtungen die Güter des Ausnahmetarifierung durch höhere Frachten — Ersatz bei der Kohlenwerden, so wirkt er faktisch als auf gewisse Verkehrsrichtungen beschränkt.“

Elsaß³ folgt diesem Gedankengang und äußert sich dazu folgendermaßen: „Die Gründe, die Lotz gegen die Behandlung des Rohstofftarifs als normalen Spezialtarif IV anführt, nämlich die zeitweilige Ersetzung des Spezialtarifs IV durch den normalen Spezialtarif III für Kohleneinfuhr von auswärtigen Produktionsstätten und deutschen Binnenschiffahrtstationen und das Bestehen niedrigerer Sätze in bestimmten Ausfuhrrichtungen, sind nicht stichhaltig, denn bestünde der Spezialtarif IV tatsächlich im normalen Tarifschema, dann wären ebenso die von Lotz angeführten Fälle des zeitweiligen Ersatzes oder der besonders ermäßigten Ausnahmetarife Abweichungen von der normalen Güterklassifikation, während sie so Abweichungen vom allgemeinen Ausnahmetarif bilden.“ Behandelt man die Frage, wie sie Lotz aufwirft, so hat er zum Teil recht. Elsaß übersieht, daß bei einem normalen Spezialtarif IV eine Ausnahmetarifs zu billigeren Sätzen als dem Rohstofftarif befördert einfuhr durch Spezialtarif III — unmöglich wäre. Eine derartige Maßnahme kann man nur im Ausnahmetarif treffen, wenn anders man nicht von dem Hauptmerkmal des normalen Tarifs abweichen will. Somit ist die von Lotz gegebene Begründung schon richtig. Irrig ist, wenn Lotz in diesem Zusammenhang darum von Ausnahmetarifierung spricht, weil in bestimmten Ausfuhrrichtungen die Güter des Ausnahmetarifs zu

¹ S. Kapitel I, 2.

² Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Leipzig 1910. 5. Auflage. S. 63.

³ Elsaß, Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1912. S. 15.

billigeren Sätzen als denen des Rohstofftarifs befördert würden. Da hat Elsaß recht, indem er darauf hinweist, daß das auch im Normaltarif möglich ist.

Aber die Begründung, die Lotz gibt, hebt sich selbst auf, wenn man bedenkt, daß Kohle gar nicht in den Rohstofftarif gehörte. Zwar wurde bei der Einführung des Rohstofftarifs und bei den Verhandlungen, die bis zu seiner Erweiterung im Jahr 1897 geführt wurden, vor allem die Aufnahme von Brennstoffen aller Art ins Auge gefaßt, eine Aufnahme in den Rohstofftarif selbst erfolgte aber nicht¹. Für diese wurde ein besonderer Kohlenausnahmetarif gebildet, dem allerdings die Sätze des Rohstofftarifs zugrunde gelegt wurden. Zudem war der Kohlenausnahmetarif ein einseitig allgemeiner Ausnahmetarif, da er nur für den Versand von den Kohleproduktionstätten galt.

c) Scheidet man die von Lotz aufgestellte und von Elsaß aufgenommene Begründung aus, — und das muß man — so waren tatsächlich die Abweichungen des Rohstofftarifs vom Wesen des Normaltarifs geringfügig. Er unterschied sich von einem Normaltarif nur in folgenden Punkten²:

1. Vereinzelt Abweichungen im Güterverzeichnis der süddeutschen Bahnen, so für Holz des Spezialtarifs III und für Holzkohlen³.
2. Teilweise Bindung an die Ausnützung des Ladegewichts⁴.
3. Auf einer Anzahl von, ihrem Verkehrsumfang nach minder wichtigen, Bahnen (Privatbahnen) galt der Tarif nicht oder nur teilweise.
4. Für Gaskoks galt der Rohstofftarif nur, wenn das Produkt von Gasanstalten versandt wurde.

So wurde denn auch ganz richtig in einer Verhandlung über eine Durchführung des Grundsatzes der Ermäßigung der Tarifsätze mit wachsender Entfernung für den gesamten deutschen Güterverkehr von einem Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten im preußischen Landeseisenbahnrat⁵ darauf hingewiesen, daß Ausnahmetarife, die nicht nur für bestimmte Relationen besondere Vergünstigungen, sondern allgemeine Ermäßigungen für das ganze Staatsgebiet gewährten, nur aus

¹ S. Kapitel II, 2 b.

² 1—3 ähnlich auch Rosenthal a. a. O. S. 107.

³ S. Kapitel V, 4a.

⁴ S. Kapitel III, 2 b, letzter Absatz.

⁵ Verhandlungen des Ausschusses des preußischen Landeseisenbahnrats von 1897 zur Vorlage 4, S. 29.

formellen, tariftechnischen Gründen als Ausnahmetarife bezeichnet würden, während z. B. der Rohstofftarif für seine Produkte der reguläre Tarif sei.

2. Die Frachtsätze nach dem Normaltarif und nach dem Rohstofftarif.

a) Entsprechend dem Grad ihrer Verarbeitung und ihres Werts waren die Massenprodukte in die Wagenladungsklassen des deutschen Gütertarifs eingereiht, für die verschieden hohe Streckensätze und Abfertigungsgebühren zu entrichten waren. Dabei ist unter der Streckenfracht die Vergütung für das Fahren des Guts und unter der Abfertigungsgebühr die Gegenleistung für die bahnseitige Behandlung des Produkts bei der Annahme und Auslieferung zu verstehen. Eine rechnungsmäßige Begründung der tatsächlichen Aufwendung für den einen oder anderen Teil des Beförderungsvorgangs ist natürlich nicht möglich, so daß sich diese Unterscheidung der Berechnung auf langjährige Erfahrung gründet.

Die einzelnen Streckensätze für ein tkm betragen in den einzelnen Wagenladungsklassen in Pfg.:

Wagenladungsklasse	A 1	B	A 2	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III
Auf alle Entfernungen . . .	6,7	6,0	5,0	4,5	3,5	—
1—100 km (Preußen) . . .	—	—	—	—	—	2,6
1—100 km (Bayern) . . .	—	—	—	—	—	2,7
über 100 km (durchgerechnet)	—	—	—	—	—	2,2

Hinzu kam in Preußen eine Abfertigungsgebühr von 6—12 Pfg. für 100 kg. Die Sätze des Rohstofftarifs betragen

bis 350 km	2,2 Pfg. für 1 tkm
darüber im Anstoß	1,4 „ „ 1 „ .

Hinzu kam eine Abfertigungsgebühr von 7 Pfg. für 100 kg, die bei allen Verwaltungen gleich war.

Mit Ausnahme des Spezialtarifs III bestand danach in den einzelnen Wagenladungsklassen des Normaltarifs der sogenannte Entfernungstarif, d. h. die Streckensätze wuchsen mit der Entfernung gleichmäßig um den Einheitsatz für die Entfernungseinheit. Diese Form der materiellen Tarifbildung ist auf den Widerstand der außerpreußischen Verwaltungen zurückzuführen, die von einer staffelmäßigen Bildung der Tarife für Massengüter beträchtliche Einnahmeausfälle befürchten mußten.

Da eine feste Abfertigungsgebühr dadurch ähnlich dem Staffeltarif wirkt, daß sie bei geringerer Transportweite einen unverhältnismäßig größeren Zuschlag zum Transportpreis bildet als bei weiteren Entfernungen, waren die Abfertigungsgebühren derart abgestuft, daß bei weiteren Transporten eine höhere Gebühr erhoben wurde.

Für eine bestimmte Menge stieg die Fracht bei Versendungen¹:

	bei 100 km auf das	500 km auf das	1000 km auf das	1500 km auf das	
nach der Hauptklasse A 1	$7 \frac{9}{11}$	$32 \frac{8}{11}$	$62 \frac{8}{11}$	$93 \frac{2}{11}$	fache
dto. B	8	38	68	$101 \frac{1}{3}$	„
nach der Nebenklasse A 2	$8 \frac{3}{7}$	$37 \frac{3}{7}$	$73 \frac{1}{7}$	$108 \frac{6}{7}$	„
nach dem Spezialtarif I	$7 \frac{5}{7}$	$39 \frac{1}{2}$	77	$114 \frac{1}{3}$	„
nach dem Spezialtarif II	$7 \frac{1}{3}$	$31 \frac{1}{6}$	$60 \frac{1}{3}$	$89 \frac{1}{2}$	„
nach dem Spezialtarif III	$5 \frac{2}{3}$	$20 \frac{1}{3}$	$38 \frac{2}{3}$	57	„
nach dem Rohstofftarif	$4 \frac{5}{6}$	$17 \frac{1}{2}$	$29 \frac{1}{6}$	$40 \frac{5}{6}$	„

Danach wies der Rohstofftarif die geringste Frachtsteigerung auf, dann der Spezialtarif III, der in Form einer einfachen, durchgerechneten Staffel gebildet war, indem er eine Fernzone mit einem niedrigeren Streckensatz ausschied.

Auch die Ausnahmetarife der deutschen Bahnen waren staffelmäßig aufgebaut, so daß dadurch allerdings bei der Hauptmasse der Gütertransporte der Frachtsatz mit der Entfernung sank. Der Rohstofftarif selbst war in Form einer einfachen, aber aufgesetzten Staffel gebildet.

Durch die fallende Staffelung der Tarife wird der Transport auf weite Entfernungen wesentlich verbilligt, und auch ungünstiger gelegene Produktionsstätten können dadurch in den Wettbewerb treten. Vor allem sind diese Tarife für die Urproduktion wegen der schweren Versendungsmöglichkeit ihrer zumeist spezifisch wenig wertvollen und dabei umfangreichen Güter von entscheidender Bedeutung. Für die entlegeneren Stätten der Urproduktion ist deshalb die Einrichtung der Staffeltarife von allergrößtem Wert, obwohl nicht geleugnet werden kann, daß die günstiger gelegenen Produktionsorte unter dem erweiterten Wettbewerb leiden können.

Eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten in der 82. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 28. Juni 1893 anlässlich des Streits um die Getreidestaffeltarife abgegebene Erklärung² über die Stellung

¹ van d. Borght. Zur Frage des Einflusses der Entfernung auf die Güterbewegung. Jahrbuch für Nat. und Stat. 3. Folge, 26. Bd., 1903, S. 170.

² Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1897, Vorlage Nr. 4b, S. 8.

der damaligen preußischen Staatsregierung enthält die denkbar schärfste Kritik am Reformtarif von 1879, weil dieses Tarifschema nur im Spezialtarif III eine unerhebliche Staffelung aufzuweisen hatte. Der Minister verfocht folgende Sätze:

1. Die Ermäßigung der Tarifsätze mit wachsender Entfernung beruht auf einer wirtschaftlich und finanziell richtigen Grundlage, denn sie ist proportional den Selbstkosten.
2. Der Staffeltarif eignet sich besonders für landwirtschaftliche Produkte, denn er ist ein wirksames Ausgleichsmittel zwischen Mangel und Überfluß auch für weite Entfernungen.
3. Die geographische Gestaltung unseres Lands und das Überwiegen der landwirtschaftlichen Produktion in den nördlichen und östlichen Provinzen, der Industrie in den mittleren und westlichen Provinzen gewährt den Staffeltarifen für Getreide eine besondere Bedeutung und Berechtigung.
4. Der Staffeltarif erleichtert den Wettbewerb der inländischen Produktion mit der ausländischen.
5. Der Staffeltarif ist für den Verbraucher unbestreitbar nützlich, für die fiskalischen Interessen vorteilhaft.

Entsprechend dieser Erklärung wurden nahezu alle Ausnahmetarife staffelförmig gebildet, mit der Wirkung, daß eine gesteigerte Benutzung der Bahn und bedeutende Mehreinnahmen eintraten¹. So wurden denn bereits gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auf den preußischen Staatsbahnen zwischen 70 und 80 % der Wagenladungsgüter zu Tarifen befördert, die auf größere Entfernungen geringere Durchschnittsfrachten ergaben als auf kürzere².

Mit Recht betonte der Minister gegenüber dem Einwand, billige deutsche Tarife von Südosten nach Nordwesten oder von Osten nach Westen kämen auch der Einfuhr über die trockene Grenze von Österreich oder Rußland zugute, daß dieser Einfuhrverkehr wegen der Vorbelastung mit Transportkosten nur noch kurze Entfernungen auf deutschen Bahnen zurücklegen könne. Gerade die in Preußen üblichen Staffeltarife begünstigten dadurch, daß erst nach weiteren Entfernungen ein niedrigerer Einheitsatz eintrete, den inländischen Verkehr, während

¹ Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1897, Vorlage Nr. 4b, S. 8.

² Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats von 1897, Vorlage Nr. 6, S. 29.

eine einheitliche niedere Grundlage ohne Staffel gleich von der Grenze ab der Einfuhr zugute gekommen wäre¹.

b) Die Frachtsätze des Rohstofftarifs lehnten sich eng an die des Spezialtarifs III an. Nach dem Spezialtarif III betragen die Streckensätze für ein tkm in Preußen:

1—100 km	2,6 Pfg.
darüber	2,2 „ durchgerechnet,

nach dem Rohstofftarif:

1—350 km	2,2 Pfg.
darüber	1,4 „ angestoßen.

Während die Abfertigungsgebühren nach dem Spezialtarif III in drei Zonensätze aufgeteilt waren,

1— 50 km	6,0 Pfg. für 100 kg,
50—100 „	9,0 „ „ 100 „ ,
darüber	12,0 „ „ 100 „ ,

kannte der Rohstofftarif nur eine einheitliche, für alle Entfernungen gleichbleibende Abfertigungsgebühr von 7 Pfg. für 100 kg. Dadurch waren unter 50 km die Abfertigungsgebühren nach dem Rohstofftarif höher als nach dem Spezialtarif III, die Streckensätze allerdings niedriger. So stellte sich rechnerisch der Rohstofftarif bis 25 km höher als der Spezialtarif III, weiter erhöht noch infolge des Abrundungsverfahrens. Bei 30 km standen beide Tarife gleich. Auf den kürzeren Entfernungen ließen deshalb die Tariftabellen den Rohstofftarif ganz aus. Bei 100 km griff dann beim Spezialtarif III der der ersten Staffel des Rohstofftarifs gleiche, durchzurechnende Frachtsatz von 2,2 Pfg. ein. Dadurch waren bei Entfernungen von 100—350 km die Streckensätze nach beiden Tarifen dieselben, und der Vorsprung des Rohstofftarifs beruhte nur noch auf der niedrigeren Abfertigungsgebühr. Erst nach 350 km wurde durch den anzustoßenden Staffelsatz von 1,4 Pfg. der Vorsprung des A. T. II erheblich erweitert.

Für alle Entfernungen zwischen 60 und 350 km betrug der Unterschied zwischen den beiden Tarifen nur 5 *M* für 10 t, um erst dann anzuwachsen. Bei 500 km betrug der Unterschied bereits 17 *M*, bei 700 km 33 *M*, bei 1000 km 57 *M* und endlich bei 1500 km 97 *M*. Bei 1500 km war es nahezu ein Drittel der Fracht des Spezialtarifs III.

¹ Zoepfl, Die Eisenbahntarifpolitik besonders im Holzverkehr. Münster 1897. S. 6.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung gehen die Unterschiede zwischen den Frachten nach dem Spezialtarif III und nach dem Rohstofftarif für 10 t im einzelnen Fall hervor.

Entfernung km	Spezialtarif III (Fracht für 10 t) <i>RM</i>	Rohstofftarif (Fracht für 10 t) <i>RM</i>	Unterschied <i>RM</i>
10	9	9	—
20	11	11	—
30	14	14	—
40	16	16	—
50	19	18	1
60	25	20	5
80	30	25	5
100	34	29	5
150	45	40	5
200	56	51	5
300	78	73	5
350	89	84	5
400	100	91	9
500	122	105	17
600	144	119	25
700	166	133	33
800	188	147	41
1000	232	175	57

Vom Spezialtarif III unterschied sich der Rohstofftarif auch noch dadurch, daß jener nur die Fracht für 10 t oder bei größeren Mengen für das verladene Gewicht verlangte, während nach dem Rohstofftarif der Frachtberechnung für eine ganze Reihe von Produkten mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen zugrundegelegt wurde, ohne Rücksicht auf die tatsächlich verladene Menge¹.

3. Allgemeine Wirkung des Rohstofftarifs auf den Verkehrsumfang und das Einnahmeergebnis.

a) Infolge des Überwiegens der festen Selbstkosten bei der Eisenbahn, also der Kosten, die unabhängig vom Umfang des Verkehrs sich unter allen Umständen gleich bleiben, schwanken die Selbstkosten der einzelnen Transportleistung mit der Verkehrstärke. Sie nehmen mit der Zunahme des Verkehrs ab und mit der Abnahme des Verkehrs zu, oder, wie man es auch ausgedrückt hat, die Kosten des Verkehrs stehen

¹ Die Bindung an das Ladegewicht wurde am 15. September 1891 eingeführt.

im umgekehrten Verhältnis zu seiner Dichtigkeit¹. Der Umfang des Verkehrs hängt, wie Ulrich ausführt, sehr wesentlich von der Höhe oder der möglichst niedrigen Festsetzung der Transportpreise ab, und so entsteht eine Wechselwirkung: während einerseits die Vermehrung des Verkehrs abhängig ist von der niedrigen Festsetzung der Frachtsätze, ermöglicht andererseits die Zunahme des Verkehrs eine niedrige Frachtfestsetzung, ja macht sie unter Umständen vorteilhaft, weil oft der Verkehr derselben sich derartig vermehrt, daß der Reinertrag höher wird, als er bei höheren Frachtsätzen war². Damit ist ausgesprochen, daß innerhalb der Grenzen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen eine Steigerung des Verkehrs keine höheren Kosten zur Folge hat. Es liegt also im Interesse der Bahn, durch Gestaltung der Frachten einen Anreiz zur Benutzung des Verkehrsmittels zu geben, sie also möglichst niedrig zu stellen.

In einer neueren Untersuchung kommt Tecklenburg³ zum selben Ergebnis. Bis zu einem gewissen Grad, schreibt er, ist deshalb eine Verbilligung nicht nur vom Standpunkt des allgemeinen Nutzens als wünschenswert anzusehen, sondern kann auch im allgemeinen Interesse der Verwaltung liegen. Als Folge zeigt sich zwar im allgemeinen ein Steigen der Betriebskoeffizienten, aber das braucht der Verwaltung nicht zum Nachteil auszuschlagen. Genügt der durch die Verbilligung hervorgerufene Verkehrszuwachs zu einer Steigerung des Bruttogewinns, so steht dem ungünstigen Betriebskoeffizienten eine wachsende Rente gegenüber. Wenn aber auch in diesem Fall die Beförderungseinheit größere Kosten verursacht und einen verhältnismäßig geringen Gewinn abwirft, so würde doch durch die vergrößerte Menge der Einheiten ein größerer Gesamtgewinn erzielt werden. Man nennt diese Erscheinung das Preisgesetz des Verkehrs. Es ist die spezielle Anwendung des allgemein-volkswirtschaftlichen Gesetzes der Massenproduktion auf den Verkehr.

b) Die gewaltige Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten war mit durch die ermäßigten Frachten ermöglicht worden, ohne diese Ermäßigungen würde sich der Verkehr vielleicht ganz anders entwickelt haben. Inwieweit aber bei Tarifiermäßigungen die eintretende Verkehrs-

¹ Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Berlin und Leipzig 1886. S. 43.

² Derselbe S. 43.

³ Tecklenburg, Der Betriebskoeffizient der Eisenbahnen und seine Abhängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1183.

zunahme lediglich solchen Maßnahmen zuzuschreiben ist, ist natürlich weder allgemein noch für den einzelnen Fall mit völliger Genauigkeit festzustellen. Denn die allgemeine Wirtschaftskonjunktur und der besondere Bedarf an den einzelnen Wirtschaftsgütern sind Größen, die bei einer solchen Prüfung Berücksichtigung finden müßten. So ist es auch nicht angängig, die nach Einführung des Rohstofftarifs und nach seiner Ausdehnung auf andere Güter erfolgte Verkehrszunahme lediglich dieser tarifpolitischen Maßnahme zuzuschreiben.

Nach dem Bericht über die **Ergebnisse des Betriebs** der preußischen Staatsbahnen für das **Betriebsjahr** 1894/95 bewegte sich der Verkehr in Preußen in den Gütern des Rohstofftarifs, für deren Verkehrsumfang in diesen Jahren besondere Erhebungen angestellt worden waren, von 1889—95 wie folgt:

J a h r	Düngemittel in Tonnen	Erden in Tonnen	Kartoffeln in Tonnen	Rüben in Tonnen
1889	872 537	1 844 162	810 139	2 375 301
1890	1 039 870	2 053 782	837 877	2 813 259
1891/2 . . .	1 399 715	2 210 278	779 183	2 902 618
1892/3 . . .	1 570 873	2 181 082	863 081	3 092 155
1893/4 . . .	1 286 464	2 286 054	874 576	3 789 477
1894/5 . . .	959 873	2 439 061	988 670	5 039 863
Zunahme gegen 1889	+ 10,01%	+ 32,25%	+ 22,04%	+ 112,18%

Der Gesamtverkehr der preußischen Bahnen gestaltete sich wie folgt:

	in Tonnen	
1889 . . .	116 923 024	
1890 . . .	118 907 870	
1894 . . .	136 101 939	+ 16,43 % Zunahme gegenüber 1889
1895 . . .	146 653 849	+ 25,43 % „ „ 1889

In Preußen betrug danach die Zunahme des Gesamtverkehrs von 1889—1894 16,43 % und bis 1895 25,43 %, während die Zunahme für Erden usw. von 1889 bis zum Geschäftsjahr 1894/95 32,25 %, für Kartoffeln nur 22,04 % und für Rüben 112,18 % ausmachte, die Steigerung für Düngemittel betrug bis 1892/93 80,03 %. Der Rückgang des Verkehrs in Düngemitteln des Rohstofftarifs in, den darauffolgenden beiden Jahren ist auf den am 15. Januar 1894 eingeführten allgemeinen 'Ausnahmetarif für rohe Kalisalze zurückzuführen, der durch Herausnahme dieser Produkte aus dem Rohstofftarif gebildet wurde.

Der Verkehr in Holz nach Spezialtarif III, in Torf usw. und in Erzen nach dem Rohstofftarif, Güter, auf die die Sätze des A. T. II im Jahr 1897 ausgedehnt wurden, gestaltete sich nach der vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten jährlich herausgegebenen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen¹ auf den deutschen Bahnen wie folgt:

J a h r	Torf, Torfstreu, Holzkohlen in Tonnen	Holz nach Spezialtarif III in Tonnen	Erze nach dem Rohstofftarif in Tonnen	Gesamtverkehr der deutschen Bahnen in Tonnen
1896	292 809	4 372 273	—	202 103 613
1897	306 095	4 783 427	—	217 523 247
1898	322 294	5 273 800	358 567	233 133 636
1899	320 245	5 367 196	366 180	248 218 010
1900	412 928	5 821 538	373 680	264 968 032
Zunahme ge- genüber 1896	+ 41,02 %	+ 33,15 %	—	+ 31,15 %

Die Gesamtverkehrszunahme der deutschen Bahnen betrug danach von 1896 bis 1900 31,15 %, während die Zunahme für Torf usw. 41,02 % und für Holz nach Spezialtarif III 33,15 % ausmachte. Dabei ist zu bedenken, daß gerade in diesen Jahren noch andere wichtige tarifpolitische Maßnahmen durchgeführt wurden, die die Zahlen im Gesamtverkehr beeinflussten, so vor allem die Ermäßigungen für alle übrigen Brennstoffe. Zu berücksichtigen ist weiterhin, daß der Rohstofftarif nicht von allen Verwaltungen sofort mit seiner Einführung in Preußen angenommen worden war. Für Erze nach dem Rohstofftarif fehlen die Zahlen für den Verkehrsumfang vor 1898 zu einer Darstellung der Verkehrsentwicklung nach ihrer Aufnahme in den Rohstofftarif. Für die Erze erfolgten spezialisierte statistische Nachweisungen erstmalig 1898.

c) Noch schwerer aber, als der Wirkung tarifpolitischer Maßnahmen auf den Verkehrsumfang im einzelnen Fall nachzugehen, ist es, ihre finanzielle Wirkung festzustellen, weil die Einnahmen nur nach Tarifklassen und nicht nach einer der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen entsprechenden Aufzeichnung festgestellt werden. Nach dem vom Minister der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Bericht über die Verwaltungen der öffentlichen Arbeiten in Preußen von 1890 bis 1900² fiel infolge Detarifizierung wichtiger Massenprodukte, vor allem durch Bildung von Ausnahmetarifen der Güter des Spezialtarifs III,

¹ Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet. Herausgegeben (bis 1908) im kgl. preuß. Minist. der öffentlichen Arbeiten; (seit 1909) vom Kaiserlich Statistischen Amt, Berlin.

² Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten usw. 1901, S. 60.

wie namentlich der Kohlen auf der Grundlage des A. T. II, die durchschnittliche Frachtgebühr für ein tkm von 3,8 Pf. im Jahr 1890 auf 3,55 Pf. im Jahr 1899, also um 6,82 %.

Lediglich in besonderen Fällen wurden gesonderte Erhebungen angestellt. In solchen Fällen wird die Beweiskraft dadurch stark eingeschränkt, daß die Reineinnahmen nicht ausgeschieden sind. Bei den Gütern des Rohstofftarifs wurden die finanziellen Ergebnisse lediglich bei seiner Einführung von 1889—1895 festgestellt. Dagegen wurden zu meist in den jeweiligen Vorlagen der preußischen Verwaltung an den Landeseisenbahnrat über eine in Aussicht genommene oder beantragte Detarifierung, unter Zugrundelegung der im Jahr zuvor beförderten Gütermengen, Angaben über den zu erwartenden Einnahmeausfall bei gleichbleibender Transportmenge gemacht.

Danach wurde der Einnahmeausfall bei Einführung des Rohstofftarifs im Jahr 1890 mit 1 500 000 RM angegeben. Weit größer war die berechnete Mindereinnahme durch Frachtausfälle bei der Ausdehnung des A. T. II auf Stein- und Braunkohlen und seiner Erweiterung im Jahr 1897, sie wurde auf insgesamt 12 Millionen RM geschätzt. Daß es damals der preußischen Verwaltung nicht ohne weiteres möglich war, einen solchen Frachtausfall zu tragen, geht daraus hervor, daß, obwohl die Zweckmäßigkeit der Erweiterung des Rohstofftarifs bereits 1891 allgemein anerkannt worden war, diese erwünschte Maßnahme lediglich aus finanziellen Erwägungen verschoben werden mußte. Auch die Übernahme der niedrigeren östlichen Abfertigungsgebühren auf die westlichen Bahnen brachte einen jährlichen Einnahmeausfall von 3 Mill. RM. Es wurden fernerhin die rechnungsmäßigen Ausfälle der Ausdehnung des Rohstofftarifs veranschlagt für: Torfstreu und Torfmull auf 22 000 RM, Heu und Stroh auf 50 000 RM, Häcksel auf 41 000 RM.

Die tatsächlichen Einnahmenergebnisse gestalteten sich bei der Einführung des Rohstofftarifs nach dem Bericht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten über die Ergebnisse des Betriebs der preußischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1894—95¹ folgendermaßen:

J a h r	Düngemittel RM	Erden RM	Kartoffeln RM	Rüben RM
1889	3 255 622	4 454 804	4 357 258	3 736 411
1890	3 684 687	4 237 129	3 769 954	3 880 957
1891/2	5 156 679	4 490 967	3 851 251	3 924 569
1892/3	6 385 244	4 262 524	2 959 089	4 169 912
1893/4	4 129 248	4 387 262	2 681 684	5 216 638
1894/5	3 435 049	4 604 267	4 236 837	6 622 663
Zu- oder Abnahme gegenüber 1889. .	+ 5,51%	+ 3,35%	— 2,14%	+ 77,25%

¹ a. a. O. Anlage 39: Entwicklung des Verkehrs einiger Frachtartikel, für welche Ausnahmetarife eingeführt sind, S. 290/291.

Während danach die Verkehrszunahme nach Einführung des Rohstofftarifs bei den Tarifstellen Erden und Kartoffeln von keiner günstigen Entwicklung der Einnahmen begleitet war, stiegen die Einnahmen der Positionen Düngemittel und Rüben entsprechend der Verkehrszunahme recht beträchtlich. Die Verkehrszunahme betrug in Erden usw. + 32,25 %, das Einnahmeergebnis nur + 3,35 %, die entsprechenden Zahlen sind für Kartoffeln + 22,04 % und — 2,14 %. Bei den Düngemitteln stiegen die Einnahmen von 1890 bis 1892/93 um 96,13 % gegenüber 80,03 % Verkehrszunahme, ein günstiges finanzielles Ergebnis, das vielleicht auf die Zunahme der Transporte auf große Entfernungen zurückgeführt werden kann. Die Einnahmen für Rüben stiegen dagegen von 1890 bis 1894/95 nur um 77,25 %, während die Verkehrszunahme 112,18 % betrug. Entsprechend dem Rückgang des Verkehrs in Düngemitteln in den Jahren 1893/94 und 1894/95 infolge der Einführung des Kalitarfs nahmen in diesen Jahren auch die Einnahmen ab

Kapitel IV.

Der Rohstofftarif im Verhältnis zur Binnenschifffahrt.

1. Eisenbahn und Binnenschifffahrt im allgemeinen.

a) Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Landstraße sind integrierende Bestandteile des kontinentalen Verkehrs und dienen dem gleichen Zweck: der Überwindung von Entfernungen. Als Bestandteil von entscheidender Bedeutung kann aber die Landstraße nicht angesehen werden, da sie für den Massengüterverkehr auf große Entfernungen, der dem modernen Wirtschaftsleben das Gepräge gibt, nur in beschränktem Umfang in Frage kommt¹. Während diese Aufgabe den anderen Transportmitteln

¹ Seit Abschluß der Arbeit haben sich die Verhältnisse weitgehend geändert. Für die Reichsbahn ist zunächst ein gefährlicher Wettbewerber in der Gestalt des Kraftwagens entstanden. Der Wettbewerb dieses Verkehrsmittels hat in den letzten Jahren einen derartigen Umfang angenommen, daß sich die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranlaßt gesehen hat, ihren Standpunkt der Öffentlichkeit in einer Denkschrift vom Januar 1930: Reichsbahn und Kraftwagen, ausführlich darzulegen. Es ist nicht zu bestreiten, daß die Entwicklung des Kraftwagens nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr Verkehrsmengen von der Reichsbahn abgezogen hat. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft fordert deshalb gesetzliche Maßnahmen, die ihr die Rückgewinnung von Verkehrsmengen ermöglichen sollen. Zunächst hat sie etwa 190 K-Tarife geschaffen, die ausgesprochene Wettbewerbstarife gegenüber dem Kraftwagen, insbesondere dem Sammelladungsverkehr sind. Die Reichsbahn verlangt ferner Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Grundsätze der Gleichheit und Öffentlichkeit der Tarife) insofern, als ihr gestattet werden soll, sich gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens durch Sonderabrede für einzelne Fälle in ihrer Preisstellung frei beweglich den Bedürfnissen anzu-

zufällt, haben die Landstraßen die besondere Aufgabe von Zubringern und Verteilern für den Güterverkehr der anderen Verkehrsanstalten. Andererseits kann aber auch die Seeschifffahrt in diese Betrachtung nicht einbezogen werden, da sie für eine Menge der wichtigsten Verkehrsbeziehungen das einzige Mittel des Güteraustauschs darstellt und so mit anderen Transportmitteln nicht im Wettbewerb steht. Ausgenommen die Küstenschifffahrt, deren wirtschaftliche Funktion Ähnlichkeit mit der Binnenschifffahrt aufweist.

So ruht der kontinentale Güteraustausch in entscheidendem Umfange auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Beide Transportmittel stehen in engstem Zusammenhang, der sich darin zeigt, daß sie große Gütermengen im Umschlagsverkehr austauschen und um den Transport dieser Güter im Wettbewerb stehen. In Deutschland wie in allen hochentwickelten Ländern ist das Netz der Bahnen so dicht, daß alle Verkehrsinteressenten, die an einer einigermaßen schiffbaren Wasserstraße liegen, zugleich an das Bahnnetz angeschlossen sind, so daß in diesen Fällen fast immer die Wahl zwischen beiden Transportmitteln besteht.

b) In normalen Zeiten regelt die Fracht die Verkehrsteilung zwischen den beiden Verkehrsmitteln, und zwar derart, daß der Binnenschifffahrt nur die Transporte zufallen, die sie billiger zu befördern in der Lage ist, da die Eisenbahn durch Pünktlichkeit, Schnelligkeit und schonendere Behandlung in der Beförderung der Güter Vorteile bietet, die die Binnenschifffahrt nur durch billigere Beförderung auszugleichen vermag. Bei den Kanalvorlagen der preußischen Regierung in den letzten

passen, ohne einem Veröffentlichungszwang unterworfen zu sein. Sodann will sie die gesetzlichen Bestimmungen dahin verschärft sehen, daß nicht nur der linienmäßig ausgeführte gewerbsmäßige Kraftwagenverkehr, sondern jede Lastkraftwagenleistung, die für Dritte gegen ein Entgelt irgendwelcher Art im weiteren Überlandverkehr ausgeführt wird, einer Konzessionspflicht unterworfen wird. Darüber hinaus fordert sie, daß mindestens über die Nahzone hinaus kein Verkehr zugelassen wird, der die Reichsbahngütertarife unterbietet. Endlich weist sie in der Denkschrift darauf hin, daß der gesamte Kraftwagenverkehr zur Zeit nicht verpflichtet ist, seine vollen Selbstkosten aufzubringen, da zu den Straßebauten allgemeine öffentliche Mittel verwendet werden, die von ihrem Standpunkt aus als Zuschüsse zu den Anlagekosten, die erst den Betrieb des Kraftwagens ermöglichen, anzusehen sind. Sie verlangt deshalb, daß der Kraftwagenverkehr in erhöhtem Maß zu den Straßenbaukosten beiträgt.

In einer zweiten Denkschrift: Reichsbahn und Binnenschifffahrt. vom Februar 1930 hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch auf den Wettbewerb der Binnenschifffahrt hingewiesen. In beiden Denkschriften wird dargelegt, daß das Verkehrsmonopol der Reichsbahn nunmehr durch Kraftwagen und Binnenschifffahrt bestritten wird.

Jahrzehnten¹ ging man von der Voraussetzung aus, daß der Bau einer Wasserstraße nur dann in Betracht kommen könne, wenn die zu erwartenden Transportpreise die Bahnfrachten durchschnittlich um 15 % unterbieten könnten, um durch niedrigere Frachten die Vorteile des Bahntransports zum Ausgleich zu bringen.

Inwieweit der Transport auf den Wasserstraßen dabei überhaupt billiger zu stehen kommt, ist schwierig festzustellen, da die beiderseitigen Frachten — von der Kostenseite aus gesehen — unter ungleichartigen Bedingungen gebildet sind. Während die Staatsbahnen in Deutschland vor dem Krieg nicht nur alle Kosten deckten und das Anlagekapital zum Teil recht gut verzinsten — Preußen — und tilgten, sondern zum Teil auch noch bedeutende Überschüsse abwarfen, bezahlte die Schifffahrt gerade für die leistungsfähigsten Linien, die großen freien Ströme, keinerlei Entgelt, und auch auf Kanälen und kanalisierten Flüssen wurde nur eine geringe Gebühr erhoben.

In einem vor dem Verein für Sozialpolitik gehaltenen Referat hat Schumacher² den Versuch gemacht, zahlenmäßig darzulegen, welche Wirkung die Ausdehnung des Gebührenprinzips auf die Bahnfrachten gehabt hätte. Nach seinen Feststellungen hätten die Durchschnittsfrachten für das tkm von 3,55 Pf. auf nahezu 2 Pf. und die Fracht für Wagenladungen auf etwa 1,1 Pf. herabgesetzt werden können. Mit Recht sagt Peters³ hierzu, daß eine derartige Berechnung, auch wenn ihr kaum ein praktischer Wert beizumessen sei, eine ungefähre Anschauung gebe.

2. Schwierigkeit eines Vergleichs der tatsächlichen Frachten.

a) Aber selbst unter den gegebenen Verhältnissen stößt ein einigermaßen allgemeingültiger und genauer Vergleich der für die Güter des Rohstofftarifs bei ihrer Beförderung auf der Wasserstraße gezahlten Frachten mit der Fracht nach dem Rohstofftarif, infolge der Eigenart der Wasserstraßenfrachten, auf erhebliche Schwierigkeiten. Beide Frachten haben verschiedenen Charakter. Die Bahnfrachten sind Monopolpreise, also solche, die unter Ausschluß des Wettbewerbs autonom festgesetzt werden, und liegen infolge dieser Eigenschaft durch allgemeingültige Tarife fest⁴. Im Gegensatz dazu stellen die Binnenschifffahrt-

¹ Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage, 2. Band. Jena 1924. Artikel Binnenschifffahrt, von Max Peters, S. 878.

² Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 116, 1906, S. 24.

³ Peters, Schifffahrtabgaben. 2. Teil. Leipzig 1908. S. 80.

⁴ Siehe S. 596, Anm. 1, über die neuere Entwicklung des Wettbewerbs durch den Kraftwagen und die Binnenschifffahrt.

frachten Wettbewerbspreise dar, die zumeist für bestimmte Leistungen und Zeiträume der Vereinbarung unterliegen. Ganz allgemein kann man sagen: die Wasserfracht bewegt sich ihrer Höhe nach zwischen dem jeweils geringsten Vorteil, den sie unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte vor der Eisenbahnbeförderung bietet, und den Selbstkosten der Schifffahrt, und sie ist nach Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, Güterarten und Gütermengen verschieden. Wie Transportpreise zumeist, sind auch die Wasserfrachten in der Regel für größere Entfernungen niedriger als für kürzere, für große und ganze Ladungen geringer als für kleinere oder Teilladungen und nach Orten mit Rückfrachtgelegenheit niedriger als nach anderen Plätzen, Erscheinungen, die auf der Gestaltung der Selbstkosten beruhen. Allerdings war die Abstufung der Fracht nach der Entfernung bei den Eisenbahnen nicht bei allen Tarifen durchgeführt und im allgemeinen mäßig, während die Abstufung der Wasserstraßenfrachten als Folge des freien Wettbewerbs und der abnehmenden Selbstkosten weit stärker ist. Andererseits kamen die Unterschiede nach der Art der Güter in den Wasserfrachten weniger stark zum Ausdruck als in den Bahnfrachten. Eine wesentliche Abweichung besteht noch bei den Wasserfrachten — ebenfalls auf den Selbstkosten beruhend — in den höheren Berg- und niederen Talfrachten.

b) So ist ein allgemeiner Vergleich nicht gut möglich. Aber selbst über die in einzelnen Verkehrsrichtungen zu verschiedenen Zeitpunkten tatsächlich gezahlten Frachten sind nur geringe und zudem wenig zuverlässige Mitteilungen vorhanden. Eine amtliche Frachtstatistik bestand seit 1880 nur für elsass-lothringische Kanäle, ermöglicht dadurch, daß es sich um verhältnismäßig einfache Beziehungen handelt¹. Ferner werden von einigen besonders interessierten Handelskammern, Kaufmannschaften, Stadtverwaltungen und von der Zentralkommission für Rheinschifffahrt in den Jahresberichten Zusammenstellungen über die auf den Hauptschiffahrtlinien für einzelne Güter bezahlten monatlichen Durchschnittfrachten veröffentlicht. Öffentliche Einrichtungen zur Feststellung der Schiffsfrachten bestanden nur in unvollkommener Weise an einigen Orten, unter denen die bekannteste die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort war².

Aber selbst diesen Veröffentlichungen kann wegen der Schwierigkeiten, die der Materialbeschaffung für derartige Zusammenstellungen entgegenstehen, nur ein beschränkter Wert hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit beigemessen werden. Einmal umfaßten sie nicht alle Frachtgeschäfte,

¹ Peters a. a. O. S. 128.

² Desgl. S. 127.

und es blieb auch unbekannt, welcher Bruchteil des gesamten Verkehrs nach den bekanntgegebenen Sätzen befördert wurde, zum anderen fanden die Abschlüsse der privaten Reedereien wenig oder gar keine Berücksichtigung, da diese ihr Geschäftsgeheimnis nicht preisgeben wollten. Und gerade die Transportleistungen der privaten Reedereien machen den Hauptanteil am Güterverkehr aus.

3. Versuch eines Vergleichs der Fracht des Rohstofftarifs und der Schiffsfrachten.

a) Ganz allgemein kann man sagen, auf den Kanälen wurden infolge der Kanalabgaben höhere Frachten als beim Transport auf guten natürlichen Wasserstraßen bezahlt. Von Ausnahmefällen abgesehen, kam man für Massengüter beim Transport auf deutschen Kanälen vor dem Krieg auf 1—1,6 für ein tkm¹.

Auf dem Rhein², der die leistungsfähigste deutsche Wasserstraße ist, konnte man für den Verkehr in geringwertigen Massengütern die regelmäßigen Frachten auf mittlere Entfernungen — etwa 300—500 km — in ganzen Kahnladungen mit 0,5 bis 0,8 Pf. für 1 tkm annehmen. Bei ungünstigem Wasserstand gingen die Bergfrachten auch über 0,8 Pf. hinaus, andererseits sanken aber auch die Talfrachten bisweilen unter 0,5 Pf.

Auf der Elbe waren die Frachten mit 0,7 bis 1,2 Pf. für 1 tkm um 40—50 % höher³. Ähnliche Frachtsätze kann man auch für die Oder-schiffahrt annehmen⁴, obwohl dieser Strom eine weniger leistungsfähige Wasserstraße ist. Ermöglicht wurden diese Frachten einerseits durch die großen Entfernungen auf der Oder, deren Verkehr nach den märkischen Wasserstraßen und nach der Elbe weiterführt, und andererseits dadurch, daß die Transporte in Massengütern vorwiegend zu Tal gingen. Aber auch der scharfe Wettbewerb der Elbe zwang zu diesen Frachtsätzen.

Auf der weniger leistungsfähigen, stark gewundenen Weser und auf den östlichen Wasserstraßen waren die Frachten noch höher. Aber auch hier mußten zum Teil für geringwertige Massengüter Frachten von 0,7 bis 0,6 Pf. für 1 tkm zugestanden werden⁵, um auch für abseits der Wasserstraße gelegene Gebiete konkurrenzfähig zu bleiben.

¹ van d. Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1925. 3. Auflage.

² Seibt, Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 26. Jahrgang, 1902. 3. Heft. S. 86.

³ Desgl. S. 88.

⁴ Desgl. S. 92.

⁵ Seibt, desgl. S. 93.

Selbst wenn also nur die Hauptströme in Betracht gezogen werden, zeigt sich schon der Unterschied in der Höhe der Frachtsätze, man kann daraus erkennen, daß es unmöglich ist, einen in einem bestimmten Fall durch Vergleich der Wasserfrachten mit den Bahnfrachten gewonnenen Eindruck zu verallgemeinern.

Aber die Höhe der Fracht für 1 tkm gibt bei der Entscheidung darüber, welcher Transportweg zu wählen ist, nicht den Ausschlag, denn die Kosten des Transports auf dem Wasser werden in den meisten Fällen nicht unbeträchtlich dadurch erhöht, daß der Wasserweg weit länger ist. Aus dem nachstehenden Vergleich¹ der Entfernungen einiger der wichtigsten Wasserplätze sind diese Unterschiede zu ersehen:

Strecke	Entfernung auf	Entfernung auf	auf dem Wasser
	der Bahn	dem Wasser	mehr
	km	km	%
Bromberg—Danzig	159	198	25
Breslau—Stettin	353	490	39
Berlin—Breslau	323	421	30
Berlin—Stettin	136	192	41
Berlin—Hamburg	279	378	35
Dresden—Hamburg	477	564	18
Münden—Bremen	258	369	43
Mannheim—Ruhrort	325	352	8
Mannheim—Rotterdam	515	566	10

Am geringsten ist der Unterschied beim Rhein, bei dem die Bahnen mit dem Strom nahezu parallel laufen. Bei der stark gewundenen Weser ist das Verhältnis am ungünstigsten, sodann bei der Oder.

Will man also die mittleren Frachten der Wasserstraßen auf den Einheitsatz der Bahnfrachten umrechnen, um überhaupt einen Vergleich der Sätze für die Einheit zu ermöglichen, so wird man je nach der Verkehrsrelation, die man im Auge hat, die prozentuale Differenz zu den Einheitsätzen der Wasserfrachten zuschlagen müssen. Zu den ermittelten mittleren Frachten in ganzen Kahnladungen auf mittlere Entfernungen von 0,7 bis 1,2 Pf. für 1 tkm auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen muß man demnach einen Zuschlag von 20—40 % machen. Dann erhielte man anstatt 0,7—1,2 Pf. für 1 tkm 0,8 oder 0,9 bis 1,4 oder 1,7 Pf.².

¹ Seibt a. a. O. S. 94.

² Seibt a. a. O. S. 95.

Dagegen ergibt die Fracht nach dem Rohstofftarif (Streckensatz und Abfertigungsgebühr auf das tkm umgerechnet) bei:

300 km	2,43 Pfg. für 1 tkm
400 „	2,28 „ „ „
500 „	2,10 „ „ „
600 „	1,98 „ „ „
700 „	1,90 „ „ „
800 „	1,84 „ „ „
900 „	1,79 „ „ „

Es ist trotzdem bei den Verfrachtungen auf mittlere Entfernungen, und in noch weit stärkerem Maß auf größere die Schifffahrt auf den Hauptwasserstraßen weit billiger. Dabei ist zu bedenken, daß der Rohstofftarif einer der niedrigsten Tarife war, den die Bahn noch erstellen konnte. Bedenkt man aber auch die Vorteile, die der Bahntransport gewährt, so verliert der Gegensatz an Schärfe.

Einen einigermaßen hinlänglichen Vergleich der beiderseitigen Frachten kann man am besten erhalten, wenn bestimmte Verkehrsbeziehungen gegenübergestellt werden. In einem auf der Sitzung des Zentralvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt vom 9. April 1897¹ gehaltenen Vortrag wurden von Heubach folgende Angaben über die Frachtenlage der Produkte des Rohstofftarifs im Gebiet der Weser gemacht:

Transport: Von Bremen nach:	auf der Binnen- schifffahrt			auf der Eisenbahn				
	Ent- fernung km	Fracht für		Ent- fernung km	Rohstoff- tarif		Spezial- tarif III	
		10 t RM	1 tkm Pfg		10 t RM	1 tkm Pfg	10 t RM	1 tkm Pfg
Minden	164	40	2,44	187	48	2,57	53	2,84
Hameln	232	50	2,16	181	47	2,60	52	2,87
Karlshafen	322	65	2,02	258	64	2,48	69	2,67
Münden	367	70	1,91	265	65	2,45	70	2,64
Kassel	395	75	1,90	290	71	2,40	76	2,62
Nach Bremen von:								
Minden	164	20	1,22	187	48	2,57	53	2,84
Hameln	232	25	1,08	181	47	2,60	52	2,87
Karlshafen	322	35	1,09	258	64	2,48	69	2,67
Münden	367	40	1,09	265	65	2,45	70	2,64
Kassel	395	45	1,14	290	71	2,40	76	2,62

¹ Heubach, Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Elbe-Oder-Gebiets. Berlin 1898. S. 32.

In der Talfahrt unterboten demnach die Schiffsfrachten den Rohstofftarif sehr erheblich, trotzdem es sich um einen weniger leistungsfähigen Strom und um zum Teil recht beträchtlich längere Strecken handelt. Anders in der Bergfahrt. Nach Spezialtarif III lagen die Bahnfrachten noch über den Schiffsfrachten. Nach dem Rohstofftarif dagegen lagen die Frachten infolge der weit geringeren Entfernungen auf der Eisenbahn für die Schifffahrt ungünstiger. Nur auf der Fahrt Bremen-Minden ist der Entfernungsunterschied unerheblich, dadurch war auch die Schiffsfracht um ein geringes billiger. Zum gleichen Ergebnis kommt M. z. Selhausen¹ für den Transport von Holz des Spezialtarifs III. Auch er stellt fest, daß die Schifffahrt auf der Oberweser, während sie im Talverkehr mit dem Rohstofftarif vorteilhaft zu konkurrieren vermochte, im Bergverkehr im Nachteil war.

Im Gebiet der Warthe, Oder und Elbe² stellten sich die Frachten wie folgt:

Transport:	auf der Binnen- schifffahrt			auf der Eisenbahn				
	Ent- fernung km	Fracht für		Ent- fernung km	Rohstoff- tarif		Spezial- tarif III	
		1 t	1 tkm		1 t	1 tkm	1 t	1 tkm
Strecke zu Tal		<i>RM</i>	<i>Rpf</i>		<i>RM</i>	<i>Rpf</i>	<i>RM</i>	<i>Rpf</i>
Posen—Hamburg	755	7,00	0,93	540	11,10	2,05	13,10	2,43
Posen—Berlin	400	5,75	1,44	255	6,30	2,47	6,80	2,67
Posen—Stettin	370	4,25	1,15	206	5,20	2,51	5,70	2,77
zu Berg:								
Hamburg—Posen	755	7,50	1,00	540	11,10	2,05	13,10	2,43
Berlin—Posen	400	6,00	1,50	255	6,30	2,47	6,80	2,67
Stettin—Posen	370	4,50	1,22	206	5,20	2,51	5,70	2,77

Hiernach konnte die Schifffahrt mit dem Rohstofftarif in allen Verkehrsbeziehungen konkurrieren. Allerdings sehen wir auch hier auf den Strecken Berlin-Posen (Kanal und Warthe), Stettin-Posen (Warthe und Oder) und umgekehrt unter dem Einfluß der nicht unbeträchtlichen Entfernungsunterschiede einen scharfen Wettbewerb. Günstiger lagen für die Schifffahrt die Wettbewerbsverhältnisse in der Beziehung Hamburg-Posen und umgekehrt infolge der Länge der Strecke.

¹ M. z. Selhausen, Die Schifffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen. (Tübingen, Staatswissenschaftliche Abhandlungen, 21. Heft, 1911) S. 184.

² Seibt, Die Wartheschifffahrt (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1903, Nr. 100), S. 314/15.

Aus den angeführten Beispielen vermag man auch zu erkennen, daß die weitverbreitete Auffassung, daß für den Transport auf der Wasserstraße vor allem die geringstwertigen Massengüter in Betracht kommen, einer Berichtigung insofern bedarf, als gerade in diesen ein scharfer Wettbewerb beider Transportmittel besteht, während das Verhältnis mit steigendem Wert des Massenguts — wie wir es bereits im Vergleich mit dem Spezialtarif III sahen —, sich zugunsten der Schifffahrt verschiebt.

Für eins der wichtigsten Produkte des Rohstofftarifs: Grubenholz hat Sympher folgende theoretische Zusammenstellung der Transportpreise nach dem Rohstofftarif und für die Binnenschifffahrt aufgestellt.

Zusammenstellung der Frachtsätze nach dem
Ruhrgebiet¹.
(Herne).

Von nach dem Ruhrgebiet	Produkt	Eisen- bahn- fracht für 1 t <i>RN</i>	Seeweg über		Binnen- wasserweg und Rhein- Elbe - Kanal <i>RN</i>
			Rotter- dam <i>RN</i>	Emden <i>RN</i>	
Danzig	Grubenholz	16,80	10,20	10,10	13,60
Bromberg	dto.	15,00	13,80	13,70	12,50
Danzig	geschn. Holz	27,20	11,50	11,30	14,80
Bromberg	dto.	24,50	15,10	14,90	13,60

Danach war die Beförderung durch die Küsten- und Binnenschifffahrt billiger als auf der Bahn, selbst nach dem Rohstofftarif. Aber auch hier bestand scharfer Wettbewerb zwischen dem Ausnahmetarif II und der Binnenschifffahrt², während das höherwertige Holz auf der Bahn weit teurer befördert wurde.

b) Nun liegen aber die Verhältnisse nicht immer so, daß dieser einfache Vergleich genügt. Oft genug finden sowohl nach wie vor dem Übergang der Güter auf den Wasserweg Transporte auf der Bahn statt. Durch diesen Umschlagverkehr kann die Binnenschifffahrt ihren Einfluß so weit ausdehnen, als es ihre Frachten zuzüglich der Eisenbahnanschlußfrachten und der Umschlagkosten im Verhältnis zu den Kosten der unmittelbaren Bahnbeförderung erlauben. Zuletzt wird es auch hier wieder von der Leistungsfähigkeit der Schifffahrtstraße und nicht zuletzt von der Länge der Gesamtstrecke abhängen, wie lang diese Vor- und Nachstrecken sein können.

¹ Für eine Tonne.

² Bei allen Vergleichen müssen noch die Vorteile, die der Bahntransport gewährt, berücksichtigt werden.

Die Bahnverwaltung hat es natürlich in der Hand, durch Verweigerung oder Gewährung billiger Anschlußfrachten den Umschlag zu begünstigen oder zu erschweren. Der Rohstofftarif jedoch war ein allgemein gültiger Tarif, dessen ermäßigte Sätze also auch nach und von den Umschlaghäfen Geltung hatten. Zweifelsohne begünstigte sein staffelförmiger Aufbau beim Transport auf große Entfernungen die Schiene, und seine Einführung wird auch tatsächlich in dieser Richtung gewirkt haben¹. Aber es darf doch nicht verkannt werden, daß die ermäßigten Sätze auch der An- und Abfuhr zum und vom Umschlagplatz zugute kamen. Ganz abgesehen davon, daß gegen eine staffelförmige Bildung der Eisenbahntarife auch seitens der Binnenschifffahrt nichts einzuwenden sein dürfte, da ja ihre Sätze mit der Größe der Entfernung in ganz anderem Umfang fallen.

Ganz richtig wurde das auch von einem Teil der Interessenten der Binnenschifffahrt erkannt. In der bereits erwähnten Sitzung des Zentralvereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt vom 9. April 1897² wies der Referent über die Verhältnisse der Oderschifffahrt darauf hin, daß im allgemeinen jede Tarifiermäßigung der Bahnen zu begrüßen und nur diejenigen tarifpolitischen Maßnahmen zu bedauern seien, die die Frachtsätze nach den Endpunkten der Schifffahrt ermäßigten und nach den Umschlagplätzen hochhielten. Der neue Rohstofftarif — gemeint war die Ausdehnung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs II auf Kohle —, so wurde ausgeführt, sei daher vom Standpunkt der Oderschifffahrt nicht zu verwerfen, da er durch seine allgemeine Gültigkeit auch für den Umschlagverkehr der Oder eine geringe Verbilligung gebracht habe.

Andererseits wirken auf den Umschlag die Umschlagkosten. Ihre Höhe hängt von den Umladeeinrichtungen und von der Art der Güter ab. Auch die Umschlagkosten richten sich nach dem Wert der Produkte, sie sind aber von höherwertigen Gütern leichter zu tragen und fallen gerade bei geringwertigen Massengütern um so mehr ins Gewicht, als diese gegenüber Transportkosten und -bedingungen äußerst empfindlich sind. In Speyer, Ludwigshafen, Mannheim z. B.³ wurden für das Umladen geringwertiger Massengüter vom Schiff zur Bahn und umgekehrt 35 und 40 Pf. für die Tonne bezahlt. War ein Umladen mit dem Greifer nicht möglich, so erhöhten sich die Kosten um 5—15 Pf. je Tonne, das Umladen zum Schiff war dabei zumeist um 10—20 Pf. teurer.

Sympher⁴ berechnete, daß der Wasserweg gegenüber dem Rohstofftarif bei einer Bahnanschlußlänge von nur 9 km bei einmaligem Umschlag erst in Betracht kommen könne, wenn die Länge der Strecke min-

¹ s. Kapitel IV, 5.

² Heubach, a. a. O. S. 34.

³ Teubert, Die Binnenschifffahrt, Jahrgang 1918, 2. Band, S. 509.

⁴ Sympher, 1. Teil: Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899. S. 44/45.

destens 100 km beträgt. Bei zweimaligem Umschlag bei entsprechend niedrigen Anschlußfrachten gibt er die Entfernung auf 190 km an. Seiner Berechnung legte er die Transportkosten eines 600-t-Schiffs mit allen Nebenkosten und einer Kanalgebühr von 0,5 Pf. für 1 tkm zugrunde.

Dabei ist zu bedenken, daß der Umschlagverkehr nur begrenzt nach der Seite stattfinden kann, soweit eben die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße und die Linienlänge es erlauben. So stellt sich der Umschlag von der Seite her bei langem Wasserweg und bei günstiger Frachtenlage der Binnenschifffahrt erheblich günstiger, und auch das Wegfallen einer Kanalgebühr steigert natürlich die Anziehungskraft der Wasserstraße.

Unter den angeführten Verhältnissen mußten auf den deutschen Wasserstraßen nicht unbeträchtliche Entfernungen zurückgelegt werden, ehe selbst bei nur kurzer Anschlußlänge eine Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen mit dem Rohstofftarif in Betracht kam. Für die Produkte des Spezialtarifs III lagen die Verhältnisse für die Binnenschifffahrt schon günstiger. Unter denselben Voraussetzungen kam hier die Schifffahrt bereits dann für den Umschlag in Frage, wenn es sich bei einmaligem Umschlag um 70, bei zweimaligem um Entfernungen von 160 km handelte¹.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung geht der Anteil der Güter des Rohstofftarifs am gemischten Verkehr hervor².

Umladungen der Güter des Rohstofftarifs
im Jahr 1913³ (in Tonnen).

	von der Bahn zur Wasserstraße	von der Wasserstraße zur Bahn	Umschlag insgesamt
Thomasmehl	52 780	3 487	56 267
Phosphorsaurer Kalk, Superphosphat ⁴	2 416	291 196	293 612
Erde, Kies, Sand, Mergel usw.	93 374	1 060 838	1 154 212
Ton, Lehm usw.	128 624	27 123	155 747
Blei- und Zinkerze.	3 351	226 713	230 064
Kupfererze	579	17 411	17 990
Eisenbahnschwellen	5 033	16 662	21 695
Grubenholz	39 018	10 075	49 093
Rundholz zu Holzmasse und Zellstoff.	9 783	81 472	91 255
Kartoffeln.	13 139	3 925	17 064
Zucker-, Futterrüben usw.	16 279	10 618	26 897
Torf, Torfstreu, Torfkohlen	15	5 614	5 629
Heu und Stroh	104	586	690
Gesamter Umschlagverkehr der Massengüter überhaupt	30 258 558	13 781 001	44 039 559

¹ Sympher, a. a. O., S. 44/45.

² S. hierzu Kapitel IV, 4 b, letzten Absatz.

³ Statistik des Deutschen Reichs, Band 300 I. S. XXII u. XXIII.

⁴ Superphosphat wurde nach Spezialtarif III befördert.

4. Allgemeine Verkehrsteilung in den Gütern des Rohstofftarifs.

a) Nachdem so vor allem das Verhältnis hinsichtlich der Höhe der Fracht beleuchtet wurde, sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Höhe der Fracht allein nur in den seltensten Fällen für die Wahl des Transportmittels ausschlaggebend sein kann, da jeweils noch andere Gründe mitwirken. Es ist denkbar, daß z. B. einer schnellen Beförderung zur Vermeidung von Zinsverlust großer Wert beigelegt wird. Andererseits kann auch eine langsame Beförderung erwünscht sein, wenn es sich z. B. um Stapelware handelt, für die vielleicht bei früherer Ankunft Platzgebühren entrichtet werden müßten. Gefährdung der Transporte durch Kälte oder Trockenheit, in erhöhtem Maß da, wo das Produkt als solches wie Kartoffeln und Rüben hierdurch Schaden nehmen kann, wirkt auf den Verkehr der Wasserstraßen lähmend. Bei dem Transport auf der Wasserstraße ist auch die Einhaltung bestimmter Lieferfristen nicht immer möglich, zumindest oft in Frage gestellt, ein Umstand, der z. B. bei der Deckung des Holzbedarfs von Holzverarbeitenden Werken und in noch größerem Umfang für die Ausnutzung von Handelskonjunkturen in die Waagschale fällt¹. Außerhalb des Bereichs der möglichen Verkehrsteilung verbleibt natürlich der gesamte Verkehr den Bahnen, und da das Netz der Wasserstraße beschränkt ist, ist der Verkehrsanteil der Schifffahrt weit geringer als der der Bahn. Zudem ist infolge der klimatischen Einflüsse die Schifffahrt eine Reihe von Wochen und Monaten, je nach der Gegend stillgelegt.

b) Nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen² und der Statistik Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen³ wurden in Deutschland in den Jahren 1911/1913 insgesamt befördert:

J a h r	auf Eisenbahnen	durch Binnenschifffahrt
	in 1000 Tonnen	in 1000 Tonnen
1911	422 657	79 951
1912	473 885	93 469
1913	500 518	99 607

¹ Schwappach, Forstpolitik, Jagd- u. Fischereipolitik. Leipzig 1894. S. 141.

² Herausgegeben vom Statistischen Amt, Band 78, 79, 80. Jahrgang 1911—1913.

³ Statistik des Deutschen Reichs, Band 255, 265 und 274.

Auf den deutschen Wasserstraßen wurde in diesen Jahren somit etwa nur der fünfte Teil der auf den Bahnen aufgegebenen Frachtmengen befördert. In den Gütern des Rohstofftarifs war die Verkehrsteilung im einzelnen folgende¹: (Siehe Tabelle Seite 39).

Die Zusammenstellung zeigt, daß, während sich die Teilung des Gesamtverkehrs ungefähr im Verhältnis 1 : 5 vollzog, dieses Verhältnis für die Verkehrsteilung in sämtlichen Düngemitteln und Holz nach Spezialtarif III ungefähr zutraf, andererseits sich aber bei Blei- und Zinkerzen, Erden und Torf für die Wasserstraße z. T. weit günstiger, bei Kupfererzen, Kartoffeln und Rüben weit ungünstiger stellte.

Hierzu ist folgendes zu sagen: Für die Wahl des Transportmittels für Massengüter ist im entscheidenden Umfang maßgebend, ob Erzeugung und Verbrauch der Güter zusammengefaßt oder zerstreut sind. Bei zerstreuter Produktion oder Konsumtion (im verstärkten Maß bei beiden) kommt oft ein Transport auf der Wasserstraße nicht in Betracht, da die hierzu notwendigen Mengen erst von allen Seiten herangebracht oder nach allen Seiten verteilt werden müßten.

Die landwirtschaftliche Produktion setzt stets beträchtliche Flächenausdehnung voraus. Für den Transport auf der Wasserstraße kommt bei Zuckerrüben und Kartoffeln mindestens eine Anschlußfracht in Betracht, um sie an den Sammelplatz heranzubringen. In der Benutzung des Wasserwegs sind diese Produkte dadurch benachteiligt. Wenn immerhin trotzdem ihr Transport auf den deutschen Binnenwasserstraßen nicht unbedeutend war, so beruht das auf Transporten, die von einem Sammelpunkt landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach einem Verarbeitungs- oder Verbrauchszentrum stattfanden².

Lähmend auf den Wassertransport der Rüben wirkt, daß es sich bei den Rübentransporten infolge des engen Verhältnisses zwischen Landwirtschaft und Zuckerfabrik meist nur um kürzere Entfernungen handelt. Auch für Kartoffeln kamen überwiegend nur Beförderungen auf kurze Strecken in Betracht³. Jedoch können wir auch im Fernverkehr nicht unbeträchtliche Mengen von Kartoffeln beobachten, die die Bahn bevorzugen, während die Wasserstraße ebensogut zur Verfügung steht. So deckte Berlin z. B. einen Teil seines Bedarfs aus Posen, Pommern und sogar aus Westpreußen durch die Bahn. Das war darauf zurück-

¹ Angaben für den Verkehr der Binnenschifffahrt: Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, Statistik des Deutschen Reichs. 1913. Band 274. II. Teil, S. 424/438; der Eisenbahnen: Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet. 80. Band. 31. Jahrgang 1913. S. 448/456.

² Giersberg, a. a. O. 152.

³ S. Kapitel V j, 2 b.

Verkehr auf deutschen Eisenbahnen und deutschen Binnenwasserstraßen im Jahr 1913 in den Gütern des Rohstofftarifs.

Warengattung	Verkehr der Bahnen				Verkehr der Wasserstraßen			
	insgesamt	davon im		Warengattung	insgesamt	davon im		Durchfuhr- verkehr
		Inland- verkehr	Ausland- verkehr			Inland- verkehr	Ausland- verkehr	
Torf, Torfstreu, Holz- kohlen	565 251	510 275	54 638	338	171 986	103 546	68 440	—
Erden und Tone aller Art	39 548 241	38 319 191	1 201 181	27 869	11 710 320	10 524 209	1 186 111	—
Rüben	12 153 565	12 081 255	60 142	12 168	484 808	462 054	22 754	—
Kartoffeln	4 524 097	4 065 662	448 986	9 449	164 875	104 677	60 198	—
Kupfererze	188 378	144 895	43 407	76	10 149	3 187	6 962	—
Zink- und Bleierze . .	588 340	454 669	131 837	1 834	349 264	137 607	211 657	—
Düngemittel ¹⁾	16 352 966	14 715 906	1 633 230	3 830	2 888 684	1 875 757	1 012 927	—
					davon:			
					Thomasmehl	17 297	258 510	—
					Super- und Mineral- phosphat	380 997	315 321	1 685
Holz nach Spezial- tarif III	9 386 802	8 472 557	912 589	1 656	2 719 538	605 041	1 114 247	250
					davon:			
					Brennholz	184 047	16 604	201
					Papierholz	205 806	965 199	—
					Grubenholz	1 159 079	87 912	—
					Eisenbahnschwellen .	56 109	44 532	49

¹⁾ Die Zahlen für Düngemittel ergeben nicht nur den Verkehrsumfang in den Düngemitteln des Rohstofftarifs, sondern für sämtliche Düngemittel nach dem Gütertarif.

zuführen, daß die östlichen Wasserstraßen im Transport mit Kartoffeln mit dem Rohstofftarif nicht in Wettbewerb treten konnten¹. Auf den Verkehr in Kartoffeln und Rüben auf der Wasserstraße wirkt aber auch die späte Jahreszeit, zu der diese Transporte erfolgen, lähmend, und fernerhin kommt für Kartoffeln noch in Betracht, daß hier Schnelligkeit oft nottut, und daß Speisekartoffeln wegen der beim Umschlag eintretenden Beschädigungen ungerne umgeschlagen werden.

Ähnlich steht es mit der Beförderung von Düngemitteln auf den Wasserstraßen. Um die künstlichen Düngemittel, deren Produktion an wenigen Stellen im großen erfolgt, an die verstreuten Verbraucher heranzubringen, ist fast stets eine Bahnanschlußfracht erforderlich. Nach der obigen Verkehrsteilung erscheinen allerdings die Transporte für die Schifffahrt in Düngemitteln nicht ungünstig gelegen zu haben. Dabei ist jedoch zunächst ganz allgemein festzustellen, daß die Transporte auf dem Wasser im besonderen Maß den Verkehr mit dem Ausland betreffen. Die statistischen Nachweise über den Verkehr der Wasserstraßen an den Durchgangstellen der Mündungsgebiete und der ausländischen Grenze mit dem Ausland zeigen, daß die weit überwiegende Menge aller Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt auf die Beförderung solcher Güter fällt, die aus dem Ausland eingeführt werden.

Von den 1913 auf den deutschen Wasserstraßen bewegten 2 888 684 t Düngemittel fielen allein über ein Drittel, nämlich 1 012 927 t, auf den Verkehr mit dem Ausland und betrafen vor allem die Einfuhr. Selbst der größte Teil der als Inlandverkehr ausgewiesenen Mengen war ausländischen Ursprungs, da der Verkehr der Schifffahrt an den Durchgangstellen der unteren Flußläufe im Inland als Inlandverkehr erscheint. Zwar war auch auf den deutschen Bahnen der Auslandverkehr und der Verkehr mit den Seehafenstationen in Düngemitteln recht beträchtlich, aber doch bei weitem nicht für den Bahnverkehr von so entscheidender Bedeutung wie bei den Binnenwasserstraßen.

Im östlichen Deutschland kamen für den Inlandverkehr mit Düngemitteln die Wasserstraßen fast überhaupt nicht in Betracht, eine Tatsache, die ebenfalls darauf zurückzuführen ist, daß die Versendung auf dem Wasser nur in den seltensten Fällen eine Frachtersparnis bedeutete².

Für den Transport von Düngemitteln durch die Schifffahrt kam noch erschwerend hinzu, daß seit 1895 für diese Produkte ein sogenannter Notstandstarif bestand, der die Bahnfrachten um 20 % ermäßigte. In einem Gutachten des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen vom

¹ Giersberg, a. a. O. 203/4.

² Giersberg, a. a. O. S. 194.

6. Juli 1906¹ über die Stellungnahme des Central-Vereins zu der Frage Verlängerung der Geltungsdauer des sogenannten Notstands-Tarifs für Düngemittel heißt es, daß, während die Weserschiffahrt mit dem Spezialtarif III kaum noch konkurrieren könnte, sich dieser Notstandstarif selbst für die leistungsfähige Rheinschiffahrt unangenehm bemerkbar gemacht habe. Kam bis dahin der Transport von Thomasmehl vor allen Dingen für die Rheinschiffahrt in Betracht, so konnten, infolge dieser Notstandsmaßnahme der Bahn, durch die Schiffahrt nur noch solche Plätze beliefert werden, die den Ostseehäfen unmittelbar benachbart waren, weil die landeinwärts gelegenen Plätze unmittelbar durch die Bahn bedient wurden. Auch auf den Elbeverkehr hatte die 20 %ige Ermäßigung ungünstig gewirkt. Während unter normalen Wasserstandverhältnissen auch im Umschlagverkehr die Elbe zu konkurrieren vermochte, gingen ihr in dem Augenblick, in dem die Frachten durch fallenden Wasserstand stiegen, die Transporte verloren. So kam es denn, daß die Wasserstraßen trotz des gewaltigen Verbrauchs von 2 200 000 t 1913 insgesamt nur 275 807 t Thomasmehl, die nach dem Rohstofftarif befördert wurden, und davon nur 17 297 t im Inlandverkehr beförderten.

Demgegenüber war der Gesamttransport von phosphorsaurem Kalk mit 698 003 t auf den deutschen Wasserstraßen gegenüber der Gesamteinfuhr von 929 560 t außerordentlich umfangreich, und zwar dadurch, daß dieses Rohmaterial der Superphosphatindustrie, das ebenfalls nach dem Rohstofftarif befördert wurde, nur durch Einfuhr zum Transport in Deutschland gelangte. Auch die im Inlandverkehr in diesem Rohmaterial bewegten Mengen stammten hauptsächlich aus der Einfuhr, also aus dem Empfang des Binnenlands aus den Durchgangstellen der Mündungsgebiete der Flußläufe, während der Verkehr auf der Bahn nicht so umfangreich sein konnte, da vor allem die Wasserstraßen Einfallstore für die Einfuhr darstellen.

Unter diesen Gesichtspunkten muß man auch die Verkehrsteilung in den Holztransporten für Holz nach dem Rohstofftarif betrachten. Während im Verkehr auf der Bahn nur ungefähr ein Zehntel der Transporte nach dem Rohstofftarif auf den Verkehr mit dem Ausland fielen, kamen von einem Gesamtverkehr von 2,7 Millionen Tonnen auf der Binnenschiffahrt allein auf den Auslandverkehr 1,1 Millionen Tonnen. Auch für geringwertiges Holz ergibt sich, daß im Verkehr mit dem Ausland zum überwiegenden Teil der Wasserweg benutzt wurde, während umgekehrt der Inlandverkehr vorzugsweise auf der Bahn erfolgte. Hierzu äußert sich Giersberg folgendermaßen: Die Ausfuhr des eigenen Holzüberschusses der östlichen Landesteile nach dem entfernteren In-

¹ Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1907, Heft 2, S. 28.

land, sofern sie nicht unter Benutzung des Seewegs erfolgt, übernehmen die Eisenbahnen, da nur ausnahmsweise die Wasserstraße unmittelbar vom Produktionsort benutzt werden kann, und die Umladungskosten die Wasserfracht soweit erhöhen, daß bei den für Holz in Anwendung kommenden relativ niedrigen Tarifsätzen die Versendung auf der Bahn meist vorgezogen wird ¹.

Noch günstiger schien im allgemeinen das Verhältnis der Verkehrsteilung für die Binnenschifffahrt in Blei- und Zinkerzen, Torf und Erden, die ebenfalls nach dem Rohstofftarif befördert wurden, zu liegen.

Für Erden traf das tatsächlich selbst für den Inlandverkehr zu und findet seine Erklärung darin, daß hier der Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit der Transporte, soweit es sich vor allem um geringwertige Baustoffe handelt, nur ein beschränkter Wert beigemessen wird, um so mehr jedoch bei der außergewöhnlichen Geringwertigkeit dieser Rohstoffe der Billigkeit. Aber auch dadurch, daß die wichtigsten Verbrauchsorte (Großstädte, industrielle Unternehmungen) zumeist in nächster Nähe eines Wasserlaufs liegen, gehören Erden von jeher zu den wichtigsten Verladungsgütern der Fluß- und Kanalschifffahrt. Ähnliches traf auch für Torf zu.

Dagegen hat es sich beim Transport von Blei- und Zinkerzen auf der Wasserstraße wieder ganz ausgesprochen um die Einfuhr gehandelt, auch bei den als Inlandverkehr ausgewiesenen Mengen. Demgegenüber fiel trotz zentraler Produktion und Konsumtion der Transport der inländischen Erze lediglich der Bahn dadurch zu, daß im großen ganzen nur kürzere Strecken zurückgelegt wurden². Deutlich zeigt sich das auch für Kupfererze, deren Einfuhr an und für sich nur gering war³. Aus der bedeutenden Einfuhr zu Wasser erklärt sich auch die außergewöhnlich hohe Umschlagziffer für Blei- und Zinkerze von der Wasserstraße zur Bahn.

Nach alledem war der Transport der inländischen Rohmaterialien des Rohstofftarifs auf den Binnenwasserstraßen aus den mannigfaltigsten Gründen ganz erheblich eingeengt, hieraus erklärt es sich auch, daß der Umschlag dieser Produkte im Verhältnis zum Gesamtumschlag überhaupt und zu ihrem tatsächlichen Transportumfang auf der Bahn weniger bedeutend war. Lediglich für Blei- und Zinkerze und phosphorsauren Kalk stand der Umschlagverkehr ganz überwiegend im Vordergrund, in-

¹ Giersberg, a. a. O. S. 209.

² S. Kapitel V α.

³ Die Einfuhr im Spezialhandel betrug 1913 rund 27 595 t Kupfererze, dagegen 245 132 t Rohkupfer.

folge der bedeutenden Einfuhr dieser Rohstoffe auf den Binnenwasserstraßen. Soweit die Transporte auf der Wasserstraße in den Produkten des Rohstofftarifs größeren Umfang annahmen, betrafen sie vorwiegend Transporte im Außenhandels- und vor allem im Einfuhrverkehr. Sodann ist auch zu bedenken, daß sich ein wesentlicher Teil des Verkehrs in land- und forstwirtschaftlichen Rohstoffen, so aus dem Rohstofftarif in Holz und Kartoffeln, aus dem Osten und Nordosten nach dem Westen, und in Thomasmehl in umgekehrter Richtung, bewegte, und damit die in Deutschland zumeist in südnördlicher Richtung verlaufenden für den Verkehr wichtigsten Binnenwasserstraßen durchquerte.

5. Die Wirkung des Kohlenausnahmetarifs auf den Verkehr der Binnenschifffahrt, als vergleichendes Beispiel.

a) Am 1. April 1897 wurden die Sätze des Rohstofftarifs auf den Bahntransport der Kohle ausgedehnt. Die Kohle ist das wichtigste Transportgut, und da die Beförderung jetzt zu den Sätzen des Rohstofftarifs erfolgte, lassen sich gerade an dem Verkehr in Kohle vergleichende Beobachtungen anstellen, um zu einem Schluß über die Wirksamkeit einer tarifpolitischen Maßnahme, wie sie die Einführung des Rohstofftarifs darstellte, auf den Verkehr der Schifffahrt zu kommen.

Entsprechend dem Rohstofftarif betrug die Fracht für Kohle für 1—350 km 2,2 Pfg., ab 350 km 1,4 Pfg. für das tkm. Breslau und Kosel, die Umschlagplätze der Oder, liegen nun von dem Oberschlesischen Industriegebiet (Königshütte) 181 und 65 km entfernt. Die Steinkohle wurde also nach diesen Plätzen zum Satz von 2,2 Pfg. und für das tkm 7 Pfg. Abfertigungsgebühr befördert. Der Hauptverbrauchsplatz der ober-schlesischen Kohle, Berlin, liegt 504 km von Königshütte entfernt, so daß beim Bahntransport nach 350 km der niedrigere Satz von 1,4 Pfg. zur Anwendung gelangte. So betrug der Streckensatz auf der Bahnlinie Königshütte—Breslau oder —Kosel durchschnittlich 2,2 Pfg., dagegen auf der direkten Linie Königshütte—Berlin durchschnittlich 1,8 Pfg. für die t.

Bei der Beförderung der Kohle aus dem ober-schlesischen Industriegebiet hat sich diese Frachtenlage wie folgt geäußert:¹ bis zur Ausdehnung der Sätze des Rohstofftarifs auf Kohle stieg der prozentuale Anteil des Wasserwegs am Transport ober-schlesischer Kohle nach Berlin infolge der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals im Jahr 1891 und infolge der Schiffbarmachung der oberen Oder von 18,6 % im Jahr 1890 auf 34,0 % im Jahr 1891 (Eröffnung des Oder-Spree-Kanals), auf 41,1 % im Jahr 1896. Der Anteil sinkt von da an nach Einführung der Rohstoff-

¹ Tietze, Die Oderschifffahrt. Leipzig 1907. S. 98 ff.

tarifsätze 1897 und erreicht mit 26,6 % im Jahr 1901 den tiefsten Stand seit der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals. Erst 1902 hat der Transport auf dem Wasserweg wieder mit 42,1 % den Stand von 1896/97 erreicht. So wie in diesem einen Fall die Einführung des Kohlenausnahmetarifs mit den Sätzen des Ausnahmetarifs II auf die Kohlentransporte nach Berlin wirkte, hat dieses Mißverhältnis der Frachtenlage die gesamte Kohlenbeförderung auf dem Wasser aus dem oberschlesischen Kohlenrevier stark gehemmt¹.

b) Eine ähnliche Lage hatte sich auch aus der Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifs II auf Kohlen für die Transporte der Rheinschifffahrt ergeben. Die erste Zone des Rohstofftarifs war etwa genau so lang wie die kilometrische Entfernung von den Ruhrhäfen bis zu dem oberrheinischen Industrie- und Handelsplatz Mannheim², dessen Hafen der bedeutendste Eisenbahnkohlenhafen in ganz Europa war. Mit der Rheinwasserstraße nach Mannheim selbst konnte der Ausnahmetarif II nicht konkurrieren, denn die Bahnfracht von Gelsenkirchen nach Mannheim betrug 81 RM für 10 t, während sich trotz der Verladung und der dadurch eintretenden Qualitätsverluste und der Kosten für die Wiederaufbereitung die kombinierte Bahn- und Wasserfracht auf zusammen nur 51 RM für 10 t stellte. Aber mit der Möglichkeit der Versorgung des Hinterlands, die vom Rhein her durch den Umschlag in Mannheim bewirkt wurde, verhielt es sich doch anders. Natürlich mußten hier die Vorteile des gemischten Verkehrs um so geringer werden, je weiter der Bestimmungsort vom Umschlagsort entfernt lag, denn nun setzte für den direkten Bahntransport die 2. Staffel ein. Nur dadurch, daß die badische Staatsbahn Gegenmaßregeln traf, denen sich auch die Staatsbahnverwaltungen von Württemberg und der Schweiz anschlossen, konnte die nachteilige Wirkung für den Schiffsverkehr mit Erfolg abgeschwächt werden³. Das geschah dadurch, daß für die rheinischen Kohlenumschlaghäfen Tarife eingeführt wurden mit Einheitsätzen, die sonst beim direkten Bahntransport ab Mannheim für Sendungen vom Ruhrgebiet zur Anwendung gelangt wären. Man fingierte also den direkten Verkehr ab Zeche. Infolge dieser Maßnahmen bestätigten sich die Befürchtungen nicht, die die Rheinschifffahrt und der oberrheinische Kohlenhandel infolge Ausdehnung der Sätze des Rohstofftarifs auf Kohle hegen mußten.

¹ Tietze, a. a. O. S. 100/2.

² Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1913, Heft 16.

³ Fr. Schulte, Die Rheinschifffahrt und die Eisenbahnen 1905. S. 406.

Kapitel V.

Die Bedeutung des Ausnahmetarifs II im besonderen für Holz und Kartoffeln.

α) Begründung der Beschränkung auf Holz und Kartoffeln.

Bereits bei der Darstellung der Entwicklung des Rohstofftarifes sind kurz die Gründe, die für die Aufnahme der einzelnen Rohstoffe maßgebend gewesen waren, angegeben worden. Es war dabei nicht möglich, die besonderen Verhältnisse für jedes Rohmaterial näher auszuführen, aber es ist erforderlich, wenigstens an Hand einiger Beispiele die Bedeutung des Rohstofftarifs für die geringwertigen Massenrohstoffe darzutun, um den Einfluß der Transportkosten zu erweisen, sei es, daß derartige Rohstoffe als wichtige Unterlage, sei es, daß sie nur als Hilfsstoffe eines Industriezweigs Verwendung finden.

In Frage konnten dabei natürlich nur wichtigere Rohmaterialien kommen, deren Verkehrsumfang in der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nachgewiesen wird. Am geeignetsten schien eine Besprechung der Transportverhältnisse für Holz nach Spezialtarif III und für Kartoffeln.

Eine Darstellung der Transportlage für Düngemittel war nicht möglich, da nach dem Ausnahmetarif II nur einige Düngemittel befördert wurden, während die Statistik sämtliche Düngemittel zusammen erfaßte. Auch für Erden und Tone war eine Darstellung nicht angebracht, nicht nur weil die geringwertigen Baustoffe der Tarifstelle Erden — bei denen vor allem dank der Geringwertigkeit und dem Vorkommen in allen Gegenden der Nahverkehr im Vordergrund stand —

mit den Stoffen der Tarifstelle Tone — den Rohstoffen der Industrie der feuer- und säurefesten Gegenstände und der Porzellanindustrie, — in der Statistik zusammen erfaßt wurden, sondern weil gerade hier bei der außerordentlichen Zersplitterung des Marktes eine Darstellung der Preis- und Frachtenfrage außerordentlich erschwert ist. Auf eine Besprechung der Bedeutung des Rohstofftarifs für Erze konnte um so leichter verzichtet werden, als die wichtigsten Erze, die eisenhaltigen, nach einem besonderen Ausnahmetarif und nicht nach dem Ausnahmetarif II befördert wurden, und es sich bei den Transporten der übrigen wichtigsten Erze (Kupfer-, Zink- und Blei-Erze), soweit die Verhüttung nicht unmittelbar den Erzgruben angegliedert war, im überwiegenden Maße nur um kürzere und mittlere Entfernungen handelt. Denn die Hütten lagen zumeist in unmittelbarer Nähe des Kohlenbergbaus (Zinkverhüttung), von denen die Erzgruben nicht allzuweit entfernt lagen, und ferner nahm die beträchtliche Einfuhr vor allem der Blei- und Zinkerze den Wasserweg und legte dann im Umschlag auf der Bahn nur noch kurze Entfernungen zurück. Bei der Hochwertigkeit der Erze des Rohstofftarifs machte für sie außerdem die Fracht keinen so hohen Anteil am Wert aus wie bei den anderen Massenrohstoffen dieses Tarifs.

Auch für Heu und Stroh, Rüben und Torf, Torfstreu und Holzkohlen konnte eine besondere Darstellung der Transportverhältnisse als Beispiel nicht in Betracht kommen. Einmal waren diese Rohstoffe wie Heu, Stroh und Torf usw. nicht von so hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung wie die bisher aufgeführten, und zum anderen wurden bei der statistischen Stelle Torf, Torfstreu und Holzkohlen ganz verschiedene Stoffe zusammengefaßt, und weiter wurde für Heu und Stroh der Verkehrsumfang erstmalig 1914 statistisch nachgewiesen. Bei dem Verkehr mit Rüben handelte es sich infolge der Transportempfindlichkeit dieser landwirtschaftlichen Produkte und infolge des engen Verhältnisses zwischen Landwirt und Zuckerfabrik nur um kurze Transporte auf der Bahn, was deutlich aus dem entscheidenden Überwiegen des Lokalverkehrs hervorgeht. Im Jahr 1913 wurden auf den deutschen Bahnen etwa 12 Millionen t Rüben aller Art befördert, davon im Lokalverkehr der Verkehrsbezirke allein etwa 10 Millionen t.

So schien es angezeigt, die nachfolgende Untersuchung der Bedeutung des Rohstofftarifs auf Holz des Spezialtarifs III und Kartoffeln zu beschränken. Für Holz ist eine ins einzelne gehende Darstellung infolge der vielseitigen Verwendung der in Betracht kommenden geringwertigen Sortimente besonders angebracht, nicht zuletzt deshalb, weil gerade hier zwischen Preis und Fracht ein enges Verhältnis besteht. Zudem sind die Bahnen für die Nutzbarmachung der Wälder

von großer Bedeutung gewesen. Auch für Kartoffeln ist eine Erörterung hierüber angezeigt, da je nach der Verwendung der Kartoffeln der Transport in anderem Umfang in Anspruch genommen wird.

β) Holz nach Spezialtarif III und Rohstofftarif.

1. Die Tarifierung des Holzes nach dem deutschen Gütertarif.

a) Durch die Ausbreitung der Eisenbahnen ist das Holz in seiner Bedeutung gewaltig gestiegen. In Deutschland waren die waldreichen Gebiete mit den Verbrauchszentren für Holz nicht durch Wasserstraßen verbunden. So gehörte zu den Gebieten mit lückenhafter Holzerzeugung und ganz bedeutendem Holzverbrauch hauptsächlich das sächsische Industriegebiet, das große Verbrauchszentrum Berlin und das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit seinem gewaltigen Bedarf an Grubenholz. Mit einer Gesamtmenge von 23 080 732 t im Jahr 1913 stand das Holz unter den auf den deutschen Bahnen beförderten Gütern an hervorragender Stelle.

Entsprechend ihrem Wert waren die einzelnen Holzsortimente in die Spezialtarife des deutschen Eisenbahngütertarifs eingereiht. Mit Rücksicht auf die heimische Forstwirtschaft wies dieser ursprünglich die höherwertigen Holzsortimente dem Spezialtarif I und II zu, indem er zwischen Hölzern, die Gegenstand eines betriebsmäßigen Einschlags in der mitteleuropäischen Land- und Forstwirtschaft waren, und solchen, auf die dieses Merkmal nicht zutraf, unterschied¹. Mit dieser Bestimmung wollte man besonders das amerikanische Holz mit höheren Sätzen belegen, sowohl weil es an und für sich von höherem Wert ist, aber auch um die Einfuhr im Interesse der eigenen Forstwirtschaft zu erschweren. Diese Unterscheidung wurde erst 1911 aufgegeben², so daß seitdem alle höherwertigen Sortimente wie Rundholz, rohe beschlagene Stämme, Balken, Telegraphenstangen dem Spezialtarif II zufielen, während dem Spezialtarif III im allgemeinen die kürzeren und schwächeren Rundhölzer, geringwertige Schnittwaren und Abfälle, deren Verfrachtung man z. T. aus Zweckmäßigkeitsgründen erleichtern wollte, zugewiesen waren.

Diese tarifarische Einteilung des Holzes in die Spezialtarife II und III war praktisch aber so gut wie bedeutungslos, da der ganze deutsche Holzverkehr sich auf der Grundlage von Ausnahmetarifen ab-

¹ Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I B. vom 1. April 1913. Tarifstelle Holz S. 79.

² ebenda.

wickelte. Für Holz nach Spezialtarif II kam der allgemeine Holz-
ausnahmetarif (Ausnahmetarif I) zur Anwendung — Süddeutschland
hatte hierfür besondere Sätze —, und außerdem galt noch eine Reihe be-
sonderer Ausnahmetarife für gewisse Verkehrsbeziehungen.

b) Für Holz des Spezialtarifs III wurde seit 1897 — außer auf den
süddeutschen Bahnen¹ — der Rohstofftarif angewandt. Nach dem deut-
schen Eisenbahngütertarif lautete die Tarifstelle Holz des Spezial-
tarifs III“ wie folgt:²

1. a) Stamm- und Stangenholz, bis zu 2,5 m lang, rundes auch abgeästet
oder ganz oder teilweise entrindet.
- b) Stangenholz bis zu 2,5 m lang, gespalten oder gerissen.
- c) Stangenholz bis zu 2,5 m lang und bis zu 10 cm Durchmesser am
dünnen Ende, der Länge nach ein oder mehrmals durchschnitten,
sofern auf einer Seite noch Rindfläche vorhanden.
- d) Scheit- und Knüppelholz, bis zu 2,5 m lang.
2. Stockholz (Wurzel-, Stucken- und Stubbenholz).
3. Stäbe und Brettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stärke, auch mit
der Zylindersäge geschnitten, auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen
oder Faßdeckeln verbunden, nicht gehobelt, unverpackt oder nur ver-
schnürt oder in Säcken oder in rohen Kisten von mindestens 12 m
Brettstärke, im Fall der Ausfuhr auch gehobelt.
4. Eisenbahnschwellen, auch getränkt.
5. Folgende zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Hölzer, roh oder
getränkt: Rundhölzer bis zu 20 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne
Rinde gemessen) und bis zu 7 m Länge, Schwellen, Schwarten-Bretter
und Schwarten-Pfähle, sämtlich bis zu 6 m Länge und dünne Brettchen
bis zu 1,5 m Länge.
6. Dübel, nicht durchbohrt.
7. Weiden, einjährige, ungeschälte und mehrjährige, Weidensetzlinge,
Reifholz, Reißholz (Besenreisig) und Faschinen.
8. Schwarten (die beim Schneiden der Stämme oder Blöcke abfallenden
äußeren Teile, die nur eine Schnittfläche und auf der anderen Seite
überwiegend die Waldkante zeigen) nicht über 6 m lang und nicht
über 5 cm stark (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen).
9. Hobelspäne, Sägespäne (Sägemehl) u. a. Abfallspäne.

Unter diesen Bezeichnungen waren vor allem eingereiht das Roh-
material für die chemische Zellulose- und mechanische Holzstofffabrika-
tion, das Papierholz, dessen Verbrauch zur Papierfabrikation ge-

¹ S. Kapitel V. β 4.

² Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil IB, 1. April 1913.

waltig zugenommen hatte, das Grubenholz, das infolge der wachsenden Förderung in den von Aachen bis Königshütte verstreuten Bergbaugebieten des Reiches billig auf große Entfernungen verfrachtet werden mußte, endlich Eisenbahnschwellen und Brennholz.

Vor allem waren für Papier- und Grubenholz Ermäßigungen erforderlich, da diese Industrien das Holz als einen schweren und relativ wenig wertvollen Roh- und Hilfsstoff in großen Mengen beziehen mußten, so daß ein großer Teil ihrer Produktionskosten in Holzzufuhrkosten bestand. Andererseits mußte die Ermäßigung auch der Forstwirtschaft selbst zugute kommen, da sie den Absatzkreis erweiterte und Gebiete in Konkurrenz zog, die bei den ursprünglichen Frachtsätzen außer Betracht gekommen waren.

2. Die volkswirtschaftliche Verwendung des Holzes unter Berücksichtigung der Transportfrage.

a) Als ihren eigentlichen Rohstoff verbrauchte zunächst die Papierzellstoff- und Holzstoffindustrie geringwertiges Holz — das sogenannte Papierholz — in umfangreichen Mengen. Seit Beginn des Jahrhunderts haben diese Industriezweige einen großartigen Aufschwung erlebt. Dadurch hat der verbilligte Transport des Rohstoffs besondere Bedeutung. Er hat diesen Aufschwung unterstützt, zum Teil auch erst ermöglicht. Der Holzverbrauch der deutschen Papierindustrie betrug 1913 6 240 537 Festmeter¹. Obwohl sich nun zwar die Papierholz verarbeitende Industrie hauptsächlich in Gebieten angesiedelt hatte, wo die Möglichkeit gegeben war, den für den Betrieb erforderlichen Bedarf an Holz aus der Nähe zu decken (Fichtennadelwäldungen), war sie doch im Lauf der Zeit genötigt worden, auch entfernt liegende Wäldungen heranzuziehen, da die bei dem zunehmenden Verbrauch benötigten Mengen in nächster Nähe garnicht zu gewinnen waren.

Die Papierholz verarbeitende Industrie war über das ganze Reich verbreitet, hatte aber ihren Hauptsitz im Königreich Sachsen und in Schlesien, außerdem etwa in der Reihenfolge des Holzverbrauchs in Bayern, Westfalen, Baden, Braunschweig, Württemberg, Hannover, Brandenburg, Provinz Sachsen und Pommern.

So unerschöpflich der Holzreichtum der heimischen Wälder auch zu sein schien, so war doch seine Leistungsfähigkeit begrenzt. Von den in der Papierindustrie 1913 verbrauchten 6 240 537 Fm. Papierholz stammten 1 284 873 t = etwa 2 469 746 Fm.² aus dem Ausland, also unge-

¹ Endres, Handbuch der Forstpolitik mit besonderer Berücksichtigung der Gesetzgebung und Statistik. Berlin 1922. S. 604.

² 1 Tonne = etwa 2 Fm.

fähr 39 % des Verbrauchs. Es wurde der Papierholzanfall aller deutschen Waldungen herangezogen, um die Deckung des Bedarfs dieser Industrien zu ermöglichen. Das ist es, was den Rohstofftarif für die Papierindustrie so bedeutungsvoll gemacht hat. Er ermöglichte billigen Transport ihres Rohmaterials auch aus entfernteren Wäldern und aus dem Ausland, nachdem die umliegenden Waldungen für den Bedarf nicht mehr ausreichten.

Besonders haben die großen Schleifereien und Zellulosefabriken in Sachsen, wo die deutsche Papierindustrie ihren Hauptsitz hat, aus dem Rohstofftarif und seinem staffelmäßigen Aufbau Vorteile gezogen, nicht zuletzt für die Bezüge aus den russischen Ostseeprovinzen und Russisch-Polen, für die von den deutsch-russischen Grenzstationen bis ins mittlere Sachsen Entfernungen von 850 km in Frage kamen¹.

Auch im Interesse des Wettbewerbs der deutschen Papierindustrie mit dem Ausland war eine billige Beförderung notwendig. Die ausländischen Zellstofffabriken verfügten infolge großer jungfräulicher Wälder über viel billigeres Rohmaterial als unsere deutschen Fabriken, und zudem waren beispielsweise die großen amerikanischen und skandinavischen Zellstofffabriken mit riesigen Sägewerken verbunden, deren Abfälle sie hauptsächlich verarbeiten.

Die Einfuhr an Papierholz betrug 1913 1 284 873 t, die Ausfuhr dagegen nur 66 880 t. Dank der Überlegenheit im Auslandsverkehr fiel der Einfuhrtransport mit 965 199 t der Binnenschifffahrt zu, während sie im Inlandsverkehr bei einem Verbrauch der deutschen Papierfabriken von etwa 3 770 791 Fm. inländischen Holzes — das sind etwa 1 885 395 t — nur 205 806 t Papierholz bewegte. Danach fiel die Versorgung der Papierindustrie mit Papierholz aus dem Inland hauptsächlich der Bahn, aus dem Ausland hauptsächlich der Schifffahrt zu. Der Einfuhrverkehr von Papierholz hat danach nicht in dem Umfang an der Ermäßigung des Transports durch den Rohstofftarif teilgenommen wie der Inlandsverkehr.

In größerem Maße hat im Lauf der Zeit der Rohstofftarif an Bedeutung für Grubenholz des Bergbaus gewonnen. Unter Grubenholz hat man schwache Rundhölzer aller Art, meist Nadelhölzer von 4 cm Durchmesser an, Schwarten, Schwartenbretter und -Pfähle und ähnliche geringwertige Sortimente aufzufassen, die der Bergbau zum Abbau und Ausbau und zum Abstützen der Stollen und Gänge in großen Mengen verbraucht, da sie teilweise infolge starker Feuchtigkeit spätestens alle vier Jahre erneuert werden müssen.

¹ Schultze, Die Papierfabrikation im Königreich Sachsen. Tübingen 1912. S. 203.

In den Jahren 1912 und 1913 hatte der Grubenholzbedarf in den wichtigsten Teilen des deutschen Bergbaus folgende Höhe erreicht¹:

J a h r	Steinkohlen- Bergbau Fm.	Braunkohlen- Bergbau Fm.	Eisenerz- Bergbau Fm.	Insgesamt hierin Fm.
1912. . . .	5 176 309	845 908	339 999	6 362 216
1913. . . .	5 627 238	911 734	357 599	6 896 571

Allerdings umfassen diese Angaben alles von den Gruben ge-
brauchte Holz, also auch das höherwertige Holz, so daß sich die Ver-
brauchsmengen geringerwertigen Holzes in diesen Teilen des deutschen
Bergbaus auf 4 917 255 Fm.², das sind etwa 2 458 627 t, veranschlagen
lassen.

Der Bedarf des preußischen Steinkohlenbergbaus im Jahr 1912 in
den einzelnen Revieren war folgender³:

Kohlenbezirk	Steinkohlen- Förderung in 1000 t	Für 100 t Fm.	Holzverbrauch insgesamt Fm.
Oberschlesien	41 074	2,27	932 000
Niederschlesien	5 509	5,11	282 000
Ruhrbezirk	103 092	3,13	3 227 000
Wurmbezirk	3 057	2,87	88 000
Saarbezirk	11 851	2,89	343 000
Insgesamt	164 583	2,76	4 872 000

Man kann hieraus ersehen, in welchem Maße der Bedarf an gering-
wertigem Holz an einigen wenigen Stellen des Reichs zusammengeballt
war. Daneben war auch bedeutend vor allem der Bedarf des deutschen
Eisenerzbergbaus und der Braunkohlenbezirke, während der Bedarf des
übrigen Erzbergbaus — für den statistische Angaben nicht vorhanden
sind — infolge des mäßigen Umfangs geringer war. Der Kalibergbau
schied für die Verwendung des Holzes so gut wie ganz aus, da hier die
Strecken an den Stellen getrieben werden, wo das Salzgebirge große
Festigkeit besitzt, also Auszimmerung nicht nötig ist.

Für die ständig steigende Steinkohlenförderung des Ruhrbezirks
hatten in steigendem Maße entfernt liegende Waldgebiete herangezogen

¹ Lincke, Das Grubenholz von der Erziehung bis zum Verbrauch. Berlin
1921. S. 69.

² ebenda S. 69.

³ ebenda S. 65.

werden müssen. Ähnlich für die Bergwerksbetriebe im Wurmrevier, an der Saar und an der Sieg. Aber auch der Holzbedarf zu Bauzwecken und zur Papierfabrikation war sehr groß, so daß beispielsweise das große waldreiche Gebiet des Harzes für Grubenholzlieferung überhaupt nicht in Betracht kam, da die Holzschleifereien höhere Preise anzulegen imstande waren¹. Der Zufuhr von Grubenholz auf große Entfernungen aber standen die hohen Transportkosten der Bahn hemmend im Wege.

Die Notwendigkeit einer Ermäßigung der Holzfrachten wurde daher bereits gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts betont. So erklärte die Handelskammer Bochum, daß die dauernde Steigerung der Förderung im rheinisch-westfälischen Gebiet einen Bedarf an Grubenholz mit sich gebracht habe, zu dessen Deckung die umliegenden Wälder nicht im entferntesten mehr ausreichten, so daß der Bedarf aus Entfernungen von 300—700 km gedeckt werden müsse, daß dem jedoch die Frachten der Bahn entgegenstünden². Auch die Handelskammer in Münster hob hervor, daß die Wälder in Westfalen, Rheinland und den benachbarten Gegenden längst nicht mehr in der Lage wären, den Grubenholzbedarf des rheinisch-westfälischen Reviers zu decken, und dadurch die Frage der Ermäßigung der Frachten, um den Transport aus weiten Entfernungen zu ermöglichen, immer brennender werde³.

In einem vom Verein der deutschen Holzhändler Grubenholzbörse und der Vereinigung der Grubenholzhändler des nordwestlichen Deutschlands 1895 beim Minister der öffentlichen Arbeiten eingebrachten Antrag wurde ebenfalls darauf hingewiesen, daß nicht einmal die Bestände Oldenburgs, Hannovers und Hessen-Nassaus dazu ausreichten, um das im Oberbergamtsbezirk Dortmund nötige Grubenholz aufzubringen, daß es aber bei den bestehenden Frachten nicht möglich sei, entfernter liegende Wälder heranzuziehen, da höhere Bezugspreise bei der Lage des Bergbaus nicht angelegt werden könnten⁴. Gerade die östlichen und namentlich jenseits Berlin gelegenen Provinzen mit großen Waldgebieten hatten einen Überfluß an Nadelholz, das sich zu Grubenzwecken vorzüglich eignete, das aber bei der Frachtenlage nicht einmal als Brennholz Absatz fand⁴.

Welche Wirkung die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Grubenholz beispielsweise auf die Bezüge des Ruhrreviers gehabt hat, geht aus

¹ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1895. Vorl. 4, S. 186.

² Handelskammerbericht der Handelskammer Bochum von 1893.

³ Handelskammerbericht der Handelskammer Münster von 1894.

⁴ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1895. Vorlage 4, S. 178.

einer Äußerung des Vertreters des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der 38. Sitzung des Ausschusses des Landeseisenbahnrats von 1903 hervor, wo darauf hingewiesen wird, daß dank der Ermäßigung für Grubenholz der Versand aus den östlichen Landesteilen in steigendem Maße zunähme und zwar zum Nachteil des Auslands, aus dem Grubenholz kaum noch bezogen werde¹. Auch in dem genannten Antrag der deutschen Holzhändler war darauf hingewiesen worden, daß bei der Tarifiermäßigung gleichzeitig die östliche Forstwirtschaft Vorteile haben werde. Im Jahr 1913 wurden nur 237 764 t Grubenholz eingeführt.

Die Deckung des Bedarfs des obengenannten deutschen Bergbaus an Grubenholz, der mit etwa 2 458 627 t angenommen war, erfolgte zum überwiegenden Teil — und zwar 1913 mit neun Zehntel — im Inland². Vor allem fiel es der Bahn zu, diese Holzmassen den Bergwerksbezirken zuzuführen. Auf den deutschen Wasserstraßen wurden 1913 nur 246 991 t Grubenholz bewegt³.

Auch für Brennholz, das geringwertigste Holz nach dem Rohstofftarif, war eine billige Verfrachtung notwendig, um das in einzelnen Landesteilen oft im Überfluß anfallende Material auch auf weite Entfernungen versandfähig zu machen, vor allem um den Bedarf der Großstädte und waldarmen Landesteile zu decken, zumal die großen Mengen in der Nähe der Waldgebiete oft gar nicht aufzubreuchen waren. Gelegentlich der forststatistischen Erhebung im Jahr 1913 wurde der Brennholzertrag aller deutschen Forsten während des dem Jahr 1913 vorhergegangenen Wirtschaftsjahrs mit 19 208 608 Fm. ermittelt⁴.

In den einzelnen Landesteilen war der Verbrauch des Brennholzes recht verschieden und wurde beeinflusst einesteils durch den Anfall, der nach der Größe der Wälder ausfiel, und andernteils durch den Torf- und Kohlenreichtum eines Landesteils. Während z. B. in Bayern 88 Fm. auf den Kopf der Bevölkerung jährlich verbraucht wurden, kamen in der Provinz Hannover und dem Regierungsbezirk Münster nur 16, in der Rheinprovinz nur 23 und in Sachsen 24 Fm. auf den Kopf der Bevölkerung⁵.

¹ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1903, 38. A.-S.-Sitzung, Ziffer 4, S. 11.

² Endres, a. a. O. S. 610.

³ Statistik des Deutschen Reichs, Band 300, II., S. XIV.

⁴ Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 1927. 4. Band. Artikel Forsten (Forstwirtschaft) S. 262.

⁵ Achterath, Deutsche Rohholzwirtschaft während des Kriegs und in der Nachkriegszeit. 1920. S. 148.

Auch war der Bedarf der chemischen Kohlenindustrie gestiegen und wurde in den Jahren vor dem Krieg mit 800 000 Fm. Brennholz jährlich veranschlagt¹.

Brennholz diente zum weitaus größten Teil dem örtlichen Verbrauch der landwirtschaftlichen Bevölkerung und der Bevölkerung kleiner Städte, so daß nur ein kleiner Teil des Gesamtanfalls dem Transport auf Bahn oder Schifffahrt übergeben wurde. Daß aber trotzdem der Transport auf der Bahn bedeutend gewesen sein muß, geht aus dem Verkehr der Binnenschifffahrt hervor, die 1913 z. B. 200 852 t Brennholz bewegte. Es empfangen nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen Berlin und Leipzig 1913 durch die Bahn 116 408 und 30 078 t Holz nach Spezialtarif III, und es ist anzunehmen, daß diese Transporte vorwiegend Brennholz betrafen. Bei der außergewöhnlichen Geringwertigkeit dieses Holzes kamen vorwiegend Transporte auf kürzere Entfernungen in Betracht, unterstützt durch das Vorhandensein von Waldungen in fast allen Teilen des Reichs, wenngleich diese ihrem Umfang nach außerordentlich verschieden sind.

Waren für die billige Tarifierung des Papier- und Grubenholzes ganz allgemeine wirtschaftliche Erwägungen maßgebend, so war für die Aufnahme der hölzernen Bahnschwellen in den Spezialtarif III — und damit ihre Beförderung nach dem Rohstofftarif — ein anderer Gesichtspunkt bestimmend. Die verbilligte Beförderung der Bahnschwellen sollte ausschließlich den Bahnen von Nutzen sein, und es wurden daher auch Berufungen auf diese Tarifierung zugunsten anderer ähnlicher Hölzer, z. B. der hierauf gegründete Antrag auf Versetzung imprägnierter Telegraphenstangen aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III, nicht anerkannt. Ein offener Fehler in der Logik dieser Tarifierung lag insofern vor, als der Rohstoff zur Herstellung der Schwellen nach dem Spezialtarif II befördert wurde, das höherwertige Fabrikat dagegen nach der niedrigeren Klasse. Der Bedarf der deutschen Staatsbahnen an Holzschwellen² betrug 1913 4 895 700 Stück. Nach den monatlichen Nachweisen über den auswärtigen Handel führte Deutschland 1913 233 043 t, das sind etwa 3 262 602 Stück Eisenbahnschwellen ein, allein aus Rußland 1 611 113 t. Im Inlandsverkehr bewegte davon die Binnenschifffahrt 56 109 t und im Verkehr mit dem Ausland 44 532 t. Die vollständig dezentralisierte Verwendung der Schwellen läßt die Annahme zu, daß es sich hier zum Teil um weitere Transporte gehandelt haben wird. So mußten die Auslandschwellen zu ihrer Verwendung bis nach Mitteldeutschland, d. h. auf Entfernungen bis 400 km verschickt werden.

¹ ebenda S. 48.

² Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920. Anlage 9. S. 366.

68,4 % des Staatsbahngleises ruhten auf hölzernen Schwellen¹. Bei den preußischen Staatsbahnen bestanden z. B. 1912 66,9 %, bei Bayern 72 %, bei Württemberg 60 %, bei den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen 94 % der Schwellen aus Holz. Innerhalb der einzelnen Eisenbahndirektionen war das Maß verschieden, und zwar in Preußen im allgemeinen in den walddreichen Gebieten stärker als in den waldärmeren. Oldenburg, Sachsen und Mecklenburg benutzen nur hölzerne, Baden dagegen nur eiserne Schwellen².

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Forstwirtschaft aus der durch die Tarifpolitik ermöglichten weitgehenden Verwendung des Holzes vor allem als Papier- und Grubenholz große Vorteile gezogen hat. Infolge der starken Verwendung des Holzes in der Papierfabrikation konnten die schwachen, sonst nur als Brennholz zu niedrigen Preisen oder gar nicht absetzbaren Nadelhölzer flott verkauft werden, und durch den so geschaffenen Wettbewerb stiegen alle Preise für Holz, namentlich die Brennholzpreise. Erst durch das Papierholz wurde an vielen Orten so die Rentabilität der Forstwirtschaft hergestellt, und der Aufschwung der Waldrente gegen Ende des vergangenen und im Anfang des jetzigen Jahrhunderts kann hauptsächlich auf den Verbrauch der Holzstoff- und Zellulosefabriken an Holz zurückgeführt werden³. In bezug auf den Verbrauch des Grubenholzes hat der preußische Forstmeister Dr. von Danckelmann hervorgehoben⁴, daß die Verwendung des Brennholzes im Bergwerk eine Wertvermehrung hervorgebracht habe, an der nicht nur die Forstwirtschaft Anteil nehme, die sich vielmehr auch auf Arbeiterstand, Landwirtschaft, Holzhandel und Verkehrsanstalten erstrecke, also als nationaler Gewinn zu bezeichnen sei. So hat die Tarifpolitik der deutschen Bahnen durch verbilligte Beförderung die Verwendung der geringwertigen Holzsortimente in hervorragendem Maß unterstützt und zum Teil erst ermöglicht.

b) War eine bevorzugte Tarifierung dieser Hölzer — außer Bahnschwellen — schon aus der Besonderheit der Verwendung gerechtfertigt und zu erklären, so war andernteils auch die Höhe der zu zahlenden Frachten im Verhältnis zu den Holzpreisen ausschlaggebend. Bei einem voluminösen und dabei verhältnismäßig wenig wertvollen Erzeugnis wie dem Holz machen die Transportkosten einen erheblichen Anteil aus und

¹ Rubner, a. a. O. S. 77.

² Rubner, a. a. O. S. 77.

³ Endres, Artikel Forsten im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Auflage 1900, S. 1180, und 3. Auflage 1909, S. 430 und 435.

⁴ Dr. von Danckelmann, Eisenbahnstaffeltarife für Grubenholz. (Zeitschrift für Forst- und Jagdwesen. 29. Jahrgang, 1897. S. 347.)

die Preisabnahme erfolgt mit zunehmender Entfernung vom Verbrauchszentrum in rascher Steigerung. So ist die Holzpreisfrage in hervorragendem Grad eine Holzfrachtfrage, und in Deutschland um so mehr, als die Verteilung der Holzproduktionsgebiete große Holztransporte nach den großen Bedarfsgebieten erfordert.

1895 betrug der Preis für Holz zu Grubenzwecken in den östlichen und namentlich östlich von Berlin gelegenen Provinzen 6—8 RM für 1 Fm., also etwa 12—16 RM für 1 Tonne im Walde, gegenüber 20—24 RM für 1 Fm., also etwa 40—48 RM für 1 Tonne im industriereichen westlichen Deutschland. In beiden Fällen kamen noch die Kosten der Verarbeitung, Anfuhr zur Bahn und die Bahnfrachten hinzu. Trotz dieses niedrigen Preises im östlichen Deutschland war ein Bezug seitens der westlichen Bergwerksreviere infolge der zu hohen Bahnfracht nicht möglich¹. 1901 betrug der Preis für mittleres Grubenholz loko Grube in Oberschlesien 16,65 RM für 1 Fm., das sind etwa 33,30 für 1 t, und im Ruhrbezirk 16,50—18 RM für 1 Fm., das sind etwa 33—36 RM für 1 t². Der Bergbau bezahlte keine höheren Preise als die angegebenen, weil er zu diesen Preisen ausreichend versorgt wurde. Wer aus entlegeneren Forsten ihn beliefern wollte, brauchte also billigere Frachten. 1912 betrug der Zechenpreis im Westen 17—18 RM für 1 Fm., also etwa 34 bis 36 RM für 1 t³. Der Waldpreis betrug 250—300 km vom westlichen Bergbau entfernt 20 RM pro t⁴. Bei diesem Unterschied zwischen den Preisen am Erzeugungs- und Verbrauchsort ist zu bedenken, daß neben Transportkosten auch Hauer- und Schälerlohn, Zinsverlust, Geschäftskosten des Handels und Risiko zu decken sind.

Für Papierholz konnte man im Durchschnitt vor dem Krieg folgende Preise annehmen⁵:

	RM für 1 Rm	RM für 1 t
	1914	1914
Deutsches Papierholz im Walde	9,00	25,65 ⁵
Deutsches Papierholz frei Fabrikhof	13,20	37,62
Ausländisches Papierholz frei böhmische Grenze	10,80	30,78
Ausländisches Papierholz frei Ostgrenze	10,50	29,92
Ausländisches Papierholz frei Ostseehafen	13,00	36,05

¹ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1895, Vorlage 4, S. 167.

² ebenda von 1903, 45. Sitzung, Punkt 4.

³ Rubner, a. a. O. S. 17.

⁴ Statistisches Handbuch der deutschen Papier-, Pappen- und Zellstoff- und Holzstoffindustrie. Bearbeitet in der Wirtschaftsabteilung der Papier-, Pappen-, Zellstoff- und Holzstoffindustrie. Berlin 1925. S. 37.

⁵ 1 Tonne = nicht ganz 3 Rm.

Bei den hier angegebenen Holzpreisen handelt es sich um ganz allgemeine Durchschnittspreise. Der Unterschied zwischen dem deutschen Papierholzpreis im Wald und frei Fabrikhof entsprach einer Entfernung von 600 km. Allerdings wurde auch dieser Unterschied nicht allein durch Transportkosten hervorgerufen. Bedenkt man, daß zu einer Tonne Zellstoff, bei einem Preis von franko Bahnstation des Empfängers 165 bis 210 RM je nach Qualität, im Jahr 1913 4,6 Fm. = 6,6 Rm. Papierholz und zu 1 t Handelsholzstoff, bei einem Preis von 120 RM ab Schleifereistation im Jahr 1914 2,6 Fm. = 3,7 Rm. Papierholz verarbeitet wurden¹, so kann man daraus ungefähr entnehmen, in welchem Maße das fertige Erzeugnis durch Frachtkosten des Rohstoffs vorbelastet wurde. Legt man die obengenannten im Durchschnitt angegebenen Preise für Papierholz im Wald und frei Fabrikhof zugrunde, so machte dieser in der Hauptsache für Transportkosten aufgewandte Unterschied bei einer Tonne Zellstoff etwa 27,70 RM und bei einer Tonne Handelsholzstoff etwa 15,50 RM aus.

Naturgemäß waren die Holzpreise in den einzelnen Gebieten recht verschieden. So erbrachten die Versteigerungserlöse der braunschweigischen Staatswäldungen für Papierholz (Fichte) im Jahr 1912 je nach der Stärke 10,6—14,2 RM für 1 Fm., das sind etwa 29,70—39,80 RM für 1 Tonne und die der hessischen Domänialwäldungen für Fichte 9,3 RM für 1 Fm., das sind etwa 19,80 RM für 1 Tonne².

Weit niedrigere Preise wurden entsprechend dem geringeren Wert und der Eigenart der Verwendung für Brennholz angelegt. 1912 wurden in Deutschland je nach dem Landesteil 4,1—9 RM für 1 Fm., das sind etwa 8—18 RM für 1 Tonne, bezahlt³. Demgegenüber betrug 1913 der Brennholzpreis in Berlin nicht ganz 30 RM für 1 Tonne. Die Fracht fällt also hier noch weit stärker ins Gewicht.

In dem vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Werk Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920⁴ sind die Preise für Holzschwellen für die einzelnen Staatsbahnen mit 4—5,60 RM für 1 Stück angegeben. Rechnet man auf 1 Tonne 14 Schwellen, so sind das 56—78,40 RM für 1 t, also weit höhere Preise als bei Papier-, Brenn- und Grubenholz. Der durchschnittliche Einfuhrwert der Schwellen nach den Monatlichen Nachweisen über den auswärtigen Handel Deutschlands betrug 1913 für Eisenbahnschwellen, nicht gedämpft usw. aus hartem Holz 47 RM für 1 t, das sind etwa 3,40 RM für 1 Schwelle, und für Eisenbahnschwellen, nicht

¹ Statistisches Handbuch der deutschen Papier-, Pappen- und Zellstoff- und Holzstoffindustrie a. a. O. S. 65.

² Rubner a. a. O. S. 89 und S. 76.

³ Desgl. a. a. O. S. 122.

⁴ A. a. O. S. 366. Anl. 9.

gedämpft usw. aus weichem Holz 42 RM für 1 t, das sind etwa 3 RM für 1 Schwelle. Der Durchschnittsausfuhrwert betrug für Eisenbahnschwellen aller Art aus Holz 1913 66,80 RM für 1 t, das sind etwa 4,70 RM für 1 Schwelle. Der durchschnittliche Wert war bei der Ausfuhr daher höher als bei der Einfuhr, da es sich bei der Ausfuhr vorwiegend um veredelte Schwellen gehandelt hat. Von 1913 ausgeführten 77 332 t Eisenbahnschwellen aller Art aus Holz fielen 48 491 t auf den Veredelungsverkehr. Für Papierholz betrug der Einfuhrwert 1913 29 RM für 1 t und für Grubenholz 26 RM für 1 t. Die Ausfuhr für Grubenholz wurde wegen ihrer Geringfügigkeit statistisch nicht für sich erfaßt, und auch die Ausfuhr von Holz zu Holzmasse, Holzschliff, Zellstoff war mit 66 880 t im Jahr 1913 gegenüber der Einfuhr von 1 284 873 t verhältnismäßig gering. Der Durchschnittsausfuhrwert betrug 1913 für Papierholz 24 RM für 1 t. Aus dem Ausland empfing auf große Entfernungen geringwertiges Holz vorwiegend V. B. 20 Königreich Sachsen¹; z. B. empfing dieser Verkehrsbezirk auf V. B. 50 Rußland im Jahr 1913 111 137 t. Dabei hat es sich entsprechend dem großen Bedarf der Papierindustrie vorwiegend um Papierholz gehandelt. Von den deutsch-russischen Grenzstationen bis ins mittlere Sachsen kamen dabei Entfernungen von 850 km in Frage, was einer Fracht von 15,40 RM für 1 t nach dem Rohstofftarif entsprach. Nach dem oben angegebenen durchschnittlichen Einfuhrwert war das über die Hälfte des Werts.

3. Der Verkehr in Holz nach Spezialtarif III auf den deutschen Bahnen.

a) Nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet wurden an geringwertigem Holz des Spezialtarifs III auf sämtlichen deutschen Bahnen im Jahr 1913 9 386 802 t, das sind etwa 18 773 604 Fm., befördert. Die Statistik der Güterbewegung stimmte mit dem Spezialtarif III insofern nicht ganz überein, als die Statistik das gesamte in allen Größen vorkommende zu Grubenzwecken des Bergbaus bestimmte Rundholz nachwies, während nach dem Rohstofftarif nur Rundholz bis zu 7 m Länge und 20 cm Zopfstärke befördert wurde. Diese Unstimmigkeit wiegt darum nicht schwer, da die gebräuchlichsten Rundhölzer dem Spezialtarif III angehörten. Diese Statistik teilte das Reichsgebiet in 41 Verkehrsbezirke (V. B. 1a—V. B. 37) ein und faßte für jeden dieser Bezirke den Güterverkehr mit den übrigen Bezirken sowie mit dem Ausland, das in 17 Verkehrsbezirke (V. B. 50—V. B. 64) eingeteilt war, nach Versand

¹ Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet. 80. Band. 31. Jahrgang. S. 250.

und Empfang zusammen. Dazu tritt die als Lokalverkehr bezeichnete Beförderung von Gütern innerhalb jedes Bezirks und ferner der unmittelbar zu Bahn durch Deutschland hindurchgehende Verkehr¹.

Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt²:

Lokalverkehr	3 699 313 t
Wechselverkehr ohne Seehäfen	4 379 706 t
Versand des Binnenlandes 357 890 t	
Davon nach dem Ausland	175 762 t
davon nach den Seehäfen	182 128 t
Empfang des Binnenlands 942 425 t	
Davon aus dem Ausland	731 015 t
davon aus den Seehäfen	211 410 t
Durchfuhrverkehr 7468 t	
Davon von Ausland zu Ausland	1 656 t
davon von Seehäfen zum Ausland	236 t
davon von Ausland zu Seehäfen	5 576 t
	9 386 802 t.

Der Empfang des Binnenlands aus den ausländischen Verkehrsbezirken war danach mit 731 015 t recht beträchtlich. Dabei ist der Rohstofftarif, dessen ermäßigte Frachten sich bekanntlich erst auf große Entfernungen auswirkten, vorwiegend den Versendungen aus V. B. 50 Rußland und den Empfängen des V. B. 20 Sachsen aus dem Ausland zugute gekommen³. Von einer Gesamteinfuhr auf der Bahn von 736 591 t, einschließlich nach den Seehäfen, fielen 723 010 t auf die östlichen ausländischen Verkehrsbezirke V. B. 50—V. B. 55. Davon versandte V. B. 50 Rußland 191 042 t, und zwar 111 137 t nach V. B. 20 Sachsen, 30 101 t nach dem V. B. 13 Regierungsbezirk Oppeln und 37 383 t nach dem benachbarten V. B. 12 Provinz Posen. Außerdem bezog Sachsen noch 11 447 t aus V. B. 51 Polen, 21 688 t aus V. B. 52 Galizien, 101 024 t aus V. B. 53 Ungarn und 9616 t aus V. B. 53a Serbien. Insgesamt empfing V. B. 20 Sachsen aus dem Ausland 256 853 t, neben 317 869 t aus den Verkehrsbezirken des Inlands. Die übrigen ausländischen Hölzer des Spezialtarifs III gingen vorwiegend nach dem V. B. 13 Regierungsbezirk Oppeln und V. B. 15 Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz. Die aus den Seehäfen nach dem Inland verfrachteten Mengen gingen in der Hauptsache nach unmittelbar angrenzenden Verkehrsbezirken.

Sachsen war neben den beiden Verkehrsbezirken des Ruhrgebiets, V. B. 22 und 23, dank seiner Papierindustrie das wichtigste Empfangs-

¹ s. Anlage I. Verzeichnis der Verkehrsbezirke.

² s. Anlage II. Desgleichen zu den folgenden statistischen Angaben.

³ Zu den genauen Benennungen der Verkehrsbezirke (V.B.) s. Anlage I.

gebiet für Holz nach dem Rohstofftarif. Nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen empfangen die beiden Ruhrbezirke 1913 1 759 321 t, das sind ungefähr 18,7 % des Gesamtverkehrs der deutschen Bahnen in Holz nach dem Spezialtarif III überhaupt¹. Davon empfangen diese für unsere Waldwirtschaft so bedeutenden Verbrauchsgebiete aus den östlich der Elbe gelegenen Verkehrsbezirken der deutschen Bahnen 657 508 t.

b) Im Lokalverkehr hatten die wald- und daneben industrie-reichen Bezirke den Hauptverkehr aufzuweisen. Von einem Gesamtlokalverkehr von 3 699 313 t kamen auf: V. B. 36 Südbayern 470 044 t, V. B. 13 Regierungsbezirk Oppeln 400 842 t, V. B. 22 Ruhrgebiet, soweit es zu Westfalen gehört, infolge des dortigen Holzgroßhandels und Umschlagverkehrs 291 540 t, V. B. 37 Nordbayern 251 517 t, V. B. 15 Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz 218 259 t, V. B. 11 Provinz Hannover usw. 159 067 t, V. B. 24 Provinz Westfalen usw. 155 134 t, V. B. 20 Königreich Sachsen 184 730 t, V. B. 19 Regierungsbezirk Merseburg usw. 171 178 t.

Im Empfang des Großverkehrs über die Bezirks-grenzen hinaus führten die Hauptgebiete des Bergbaus und die Hauptgebiete der Papierindustrie. Vom Gesamtumfang des Großverkehrs ohne den Lokalverkehr in allen deutschen Verkehrsbezirken, außer den Seehäfen, — insgesamt 5 322 131 t — erhielten folgende allein zusammen 4 212 660 t: V. B. 22 Ruhrgebiet in Westfalen 1 308 959 t, V. B. 20 Königreich Sachsen 574 722 t, V. B. 23 Ruhrgebiet in der Rheinprovinz 530 511 t, V. B. 27 Saargebiet 206 471 t, V. B. 13 Regierungsbezirk Oppeln 406 902 t, V. B. 19 Regierungsbezirk Merseburg usw. 189 254 t, V. B. 37 Nordbayern 169 838 t, V. B. 33 Baden 156 389 t, V. B. 24 Provinz Westfalen usw. 150 499 t, V. B. 15 Regierungbezirk Breslau und Liegnitz 143 970 t, V. B. 11 Provinz Hannover usw. 138 203 t, V. B. 3 Provinz Pommern 120 193 t und V. B. 29 Lothringen 116 749 t.

Der Versand war am größten in den walddreichsten Bezirken. Von dem Gesamtversand aller deutschen Verkehrsbezirke, außer von und nach den Seehäfen, von 4 561 834 t, verfrachtete: V. B. 17 Provinz Brandenburg 700 073 t, V. B. 24 Provinz Westfalen usw. 410 693 t, V. B. 11 Provinz Hannover usw. 348 311 t, V. B. 21 Hessen-Nassau usw. 348 568 t, V. B. 37 Nordbayern 297 510 t, V. B. 12 Provinz Posen 223 742 t, V. B. 36 Südbayern 207 555 t, V. B. 26 die Rheinprovinz links des Rheins 191 837 t, V. B. 1a Ostpreußen 191 032 t, V. B. 15 Regierungsbezirk Breslau usw.

¹ a. a. O. S. 260 und 270.

171 484 t und V. B. 19 Regierungsbezirk Magdeburg usw. 174 433 t. Das sind aus diesen Verkehrsbezirken allein 3 265 256 t.

4. Die Abweichungen vom Rohstofftarif.

a) Während in Preußen und in den norddeutschen Verwaltungen der Rohstofftarif für die Sortimente nach dem Spezialtarif III einheitlich durchgeführt war, herrschte bei den süddeutschen Staatsbahnverwaltungen für die Beförderung dieses Holzes ein Chaos von Ausnahmetarifierungen. Obwohl einem Teil der Holzinteressenten Süddeutschlands die Ausdehnung des Ausnahmetarifs II auf alle im Spezialtarif III genannten Hölzer im badischen, württembergischen und bayerischen Wechselverkehr erwünscht war, haben sich die drei in Betracht kommenden Verwaltungen demgegenüber ablehnend verhalten, hauptsächlich wegen der aus dieser Maßnahme zu erwartenden Rückgänge der Einnahmen¹. Außerdem befürchtete die badische Verwaltung als Folge der Herabsetzung der Frachten des Spezialtarifs III einen verschärften Wettbewerb der Papierholzindustrie mit den Sägewerken des Schwarzwalds beim Holzeinkauf, wodurch ein nachteiliger Einfluß auf die Waldwirtschaft des Schwarzwalds zu befürchten war². In Bayern galt der Ausnahmetarif II nur für Grubenholz, wenn der Transport an Gruben adressiert war. Hierzu sah man sich genötigt, um den Versand von Grubenholz nach den westlichen Verbrauchsgebieten infolge der verbilligten Beförderungen auf den preußischen Bahnen nicht lahmzulegen³. Aber auch dieser Ausnahmetarif galt nur im Wechselverkehr mit Preußen und Sachsen, dagegen nicht im Wechselverkehr mit Baden und Württemberg.

Für Papierholz bis 3,5 m Länge bestand in Bayern der sogenannte Schleifholztarif, der nach bestimmten bayerischen Stationen und nach in Bayern gelegenen Zellulosefabriken und Schleifereien galt. Bis 470 km war er billiger als der Rohstofftarif. Desgleichen bestand ein Ausnahmetarif für Schleifholz von gewisser Länge und Stärke mit Sachsen und Thüringen auf der Grundlage des Ausnahmetarifs II⁴. Ebenso galten ermäßigte Sätze für Abfallhölzer, die zu Brennzwecken dienten. Für alle übrigen Hölzer des Spezialtarifs III galten die bayerischen Sätze des Spezialtarifs III, also bis 100 km 2,7 Pf. für 1 tkm und im Verkehr mit den übrigen Verwaltungen über 100 km 2,6 Pf.

¹ Schmid, a. a. O. S. 148.

² Schmid, a. a. O. S. 148.

³ Desgl. a. a. O. S. 147.

⁴ Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Auflage 1909. Band 4. Artikel Forsten S. 435.

Württemberg und Baden hatten den Rohstofftarif überhaupt nicht für Holz des Spezialtarifs III eingeführt, so daß hier die normalen Sätze bestanden. Nur im Verkehr nach Stationen, nach denen auch Verfrachtungen auf anderen Bahnen in Betracht kamen, mit denen die badischen im Wettbewerb standen, so nach Heidelberg, Mannheim usw., galten auch in Baden die Sätze des Rohstofftarifs¹. Die übrigen Verwaltungen hatten den Ausnahmetarif II für Holz übernommen. In Sachsen war er für den Absatz der eigenen Walderzeugnisse weniger erforderlich, da diese in nächster Nähe verbraucht wurden, wohl aber für den bedeutenden Auslandsempfang².

b) Im übrigen galt in Preußen noch eine Reihe von Abweichungen vom Rohstofftarif³. Von Stationen der Provinzen Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel galt ein ermäßigter Tarif für Holz des Spezialtarifs III nach den ostpreußischen Seehäfen, wenn das Holz zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern bestimmt war. Dieser Ausnahmetarif wurde gewährt zum Ausgleich etwaiger Nachteile, die der inländischen Forstwirtschaft aus der Einführung ermäßigter Holzfrachtsätze in Rußland zur Ausfuhr über ostpreußische Seehäfen entstehen konnten. Von Rußland waren für Holz und Holzbaumaterialien ermäßigte Frachten nach den ostpreußischen Häfen eingeführt, um den Stationen, die nach den eigenen Häfen eine ungünstige Frachtenlage aufwiesen, günstigere Ausfuhrmöglichkeiten zu verschaffen. Es galten weiterhin ermäßigte Frachten für Schleif- und Zelluloseholz von Stationen der Provinz Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel nach Holzschleifereien und Zellulosefabriken desselben Gebiets, auf einigen Strecken des Bezirks Altona für Brennholz und Schwellen bei Verfrachtung von mindestens 1500 t in einem Jahr von einem Versender auf wenigstens 75 km Entfernung im Rückvergütungsweg, als Übernahme eines älteren Tarifs, für Holz des Spezialtarifs III von Sosnowice nach bayerischen Stationen, um den Wettbewerb gegenüber den ausländischen Bahnwegen zu erleichtern.

Bei geringerwertigen Holzsortimenten kam es auch vor, daß besondere „Notstandstarife“ gewährt werden mußten. So war beispielsweise vom 17. Februar 1906 zur Erleichterung der Ausfuhr der durch Schnee und Windbruch im April 1903 in Schlesien zu Fall gebrachten Holzmassen bis Ende 1906 ein Tarif eingeführt worden, der die Sätze des Rohstofftarifs noch um 40 % kürzte⁴. Die Gewährung dieses Tarifs

¹ Endres, a. a. O. S. 848/849.

² Schultze, a. a. O. S. 207.

³ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1910. Vorlage Nr. 16.

⁴ Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten 1900—1910. 1911. S. 286/7.

war an die Bedingung gebunden, daß die Hölzer für Zwecke des Bergbaus zur Ausfuhr über See nach England gelangten und von Oberschlesien nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen verfrachtet wurden.

γ) Kartoffeln und Rohstofftarif.

1. Die Kartoffeln in der deutschen Volkswirtschaft unter Berücksichtigung der Transportfrage.

a) Als eines der geringstwertigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse war die Kartoffel, die für die menschliche und tierische Ernährung und als Rohstoff einiger gewerblicher Unternehmungen von allergrößter Bedeutung ist, bereits bei Einführung des Rohstofftarifs in diesen aufgenommen worden. Die Tarifstelle lautete: „Kartoffeln, frische, sowie Abfallwasser und Preßrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, naß oder getrocknet, auch gemahlen“. Es wurde danach ebenfalls nach dem Ausnahmetarif II befördert, der bei der Kartoffelstärkeerzeugung verbleibende Rückstand, der als Viehfutter und als Rohstoff in Brauereien, Brennereien und Stärkezuckerfabriken verwendet wird¹. Die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen usw. enthält jedoch nur Angaben über den Verkehr von Kartoffeln, schon weil der Transport der Rückstände im Verhältnis zu dem der Kartoffeln unbedeutend ist, und Verwendung und wirtschaftliche Bedeutung dieser Rückstände weniger nennenswert sind.

b) Infolge der mannigfaltigen und umfangreichen Verwendung ist die Kartoffelerzeugung ein wichtiger Bestandteil der landwirtschaftlichen Tätigkeit. Außerdem ist der Kartoffelanbau wegen der Beschaffenheit des Bodens für viele deutsche Landesteile — besonders für den Osten Deutschlands — von besonderer Bedeutung.

Als Futtermittel bildet die Kartoffel neben der Gerste den Hauptbestandteil der Schweinemast. Futterkartoffeln sind jedoch so geringwertig, daß sich ein Transport kaum lohnt. Diese Kartoffeln bleiben in der Wirtschaft des Erzeugers, abgesehen von Jahren mit besonders schlechter Futtermittelernte. Nur Molkereien mit Schweinemast und Wirtschaften mit großer Viehhaltung in der Nähe größerer Städte sind auf den Bezug von Futterkartoffeln angewiesen, der aber auch zum weitaus überwiegenden Teil aus der unmittelbar benachbarten Landwirtschaft erfolgt, für die Beförderung auf der Bahn demnach kaum in Betracht kommt.

Des weiteren wird die Kartoffel in der Landwirtschaft selbst zur Wiederaussaat gebraucht. Auch hier deckt im allgemeinen die

¹ Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, vom 1. April 1924.

eigene Erzeugung den Bedarf. Größere Mengen von Saatkartoffeln kommen in Deutschland nur in den Verkehr, wenn es sich um die oft recht vorteilhafte Versorgung ganz verschiedener Gegenden handelt. Eine regelmäßige Versorgung mit Saatkartoffeln erfolgte so in Deutschland im Westen aus dem Osten¹. Im Gesamttransport von Kartoffeln auf den deutschen Bahnen treten natürlich die zu diesem Zweck beförderten Mengen zurück.

Im Gewerbe ist die Kartoffel Rohstoff zur Erzeugung von Spiritus und Stärke. Nahezu die gesamte Erzeugung an Kartoffelspiritus erfolgt in den Betrieben des östlichen Deutschland, in hervorragendem Umfang in Posen, Pommern, Brandenburg, Schlesien und Westpreußen. Daneben ist der Verbrauch an Kartoffeln zur Brennerei nicht unbedeutend in der Provinz und dem Freistaat Sachsen und in Bayern. Im Durchschnitt des Jahres 1907/11 betrug der Verbrauch der Brennereien im östlichen Deutschland 2 257 620 t und im westlichen und südlichen Deutschland nur 44 297 t². Nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich von 1927 betrug der Rohstoffverbrauch der Brennereien an Kartoffeln im Betriebsjahr 1912/13 2 730 447 t³. Soweit die Herstellung des Kartoffelspiritus als landwirtschaftliches Nebengewerbe betrieben wurde, fand die Versorgung wesentlich aus selbst angebauten Kartoffeln statt, und nur bei großem Kontingent mußte ein Zukauf zumeist aus benachbarten Wirtschaften stattfinden. Andererseits mußten die rein gewerblichen Betriebe, vor allem die größeren, ihr Rohmaterial zum Teil von weither⁴, also durch Vermittlung der Bahn, beziehen. So sahen sich vor dem Krieg auch östliche große Betriebe genötigt, selbst aus Rußland Brennkartoffeln einzuführen⁵.

Ähnliches kann über die Stärkefabrikation gesagt werden. Ursprünglich lagen diese Unternehmungen mehr im Westen Deutschlands. Die Transportkosten sind aber für das wertvolle Endprodukt in ganz anderem Maß tragbar als für das geringwertige Rohmaterial, und so verlegte die Kartoffelstärkeindustrie ihren Sitz nach dem Osten, der sich zum eigentlichen Kartoffelland entwickelt hatte⁶. Wenn auch hier das

¹ Franck, Die Kartoffel in der deutschen Volkswirtschaft. Berlin 1918. S. 152.

² Gutachten des königlich preußischen Landesökonomiekollegiums in Berlin vom 19. Dezember 1913 im Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914, Vorlage 4, S. 20.

³ a. a. O. S. 91.

⁴ Franck, a. a. O. S. 156.

⁵ Desgl. a. a. O. S. 156.

⁶ Franck, a. a. O. S. 142.

landwirtschaftliche Nebengewerbe zahlenmäßig vorherrscht, sind doch die rein gewerblichen Industrieanlagen des Ostens ihrem Produktionsumfang nach von größerer Bedeutung. Kleinere Stärkefabriken, deren Landwirtschaft treibende Nachbarschaft genügend Kartoffeln erzeugt, werden genau wie die Brennereien hauptsächlich vom Umland mit Kartoffeln versorgt, wohingegen große Fabriken, deren Umgegend ihren Bedarf nicht zu decken vermag, oder die, wie z. B. die größte deutsche Stärkefabrik, die Norddeutsche Kartoffelmehlfabrik in Küstrin, ihren Sitz in Städten haben, auf die Zufuhr mit der Bahn, selbst über größere Entfernungen, angewiesen sind¹. Im Westen Deutschlands waren die wenigen Stärkefabriken reine Industriebetriebe und mußten in noch stärkerem Maß als die rein gewerblichen Unternehmungen des Ostens die Deckung ihres Kartoffelbedarfs aus entfernt liegenden Gegenden vornehmen². Nach dem bereits erwähnten Gutachten des königlich preussischen Landesökonomiekollegiums Berlin von 1913 betrug im Durchschnitt des Jahres 1907/11 der Verbrauch der Stärkefabriken im östlichen Deutschland 1 128 810 t, im Westen dagegen nur 55 720 t. Für die Stärkefabriken war ein billiger Transport ihres Rohstoffs besonders angezeigt, da sie mit einem beträchtlichen Teil ihres Absatzes auf das Ausland angewiesen waren, aber wegen der hohen deutschen Kartoffelpreise gegenüber anderen Ländern, insbesondere Holland, Rußland und Österreich³ in den Jahren vor dem Krieg benachteiligt waren. Der Wert der deutschen Erzeugung betrug jährlich rund 60 Millionen Mark, ungefähr ein Drittel davon wurde ausgeführt⁴.

Man kann danach allgemein sagen: da das Rohmaterial bei den genannten Gewerben weniger in der Lage ist, den Preis für Transporte auf weitere Entfernungen zu tragen als das fertige Produkt, hatte sich die gewerbliche Verwendung der Kartoffel dem Kartoffelanbau angeschlossen. Dadurch wurde hier die Bahn im überwiegenden Umfang zum Transport auf kürzere, selten auf weitere Entfernungen in Anspruch genommen, so daß diese gewerblichen Unternehmungen aus der zweiten Staffel des Rohstofftarifs weniger Vorteil gezogen haben werden.

Die größte Bedeutung erlangt der Bahnversand zur Ernährung der Bevölkerung, da die Kartoffel, vor allem für die ärmere Bevölkerung, ein Hauptnahrungsmittel bildet. Der Bedarf der Landbevölkerung wird natürlich aus der eigenen Produktion gedeckt. Auch für die kleinen und mittleren Landstädte kommen Transporte mit der Bahn weniger in

¹ Franck, a. a. O. S. 142.

² Franck, a. a. O. S. 242.

³ Franck, a. a. O. S. 230.

⁴ Franck, a. a. O. S. 147.

Betracht, da sie aus der nahen Umgebung mit dem Landfuhrwerk versorgt werden. Je größer aber eine Stadt ist, und je industriereicher ein Landesteil, desto geringer kann der Anteil der umliegenden Landwirtschaft an der Versorgung der Bevölkerung sein. Die Eisenbahn macht Gegenden mit starker Bevölkerung von der Produktion der näheren Umgebung unabhängig, vorausgesetzt, daß die Transportkosten eine Zufuhr zulassen.

Immerhin konnte insgesamt nur ein kleiner Teil der aus der Ernte gewonnenen Kartoffelmenge für den Transport auf den deutschen Bahnen in Betracht kommen. Die Gesamtkartoffelernte in Deutschland betrug 1913 54,1 Millionen t, während der Gesamttransport auf den deutschen Bahnen, ohne den Empfang aus dem Ausland und den Seehäfen und ohne den Durchfuhrverkehr, nur 4,2 Millionen t betrug.

Die Gründe für die geringe Inanspruchnahme des Transports sind auf die geringe Transporteignung der Kartoffel zurückzuführen, denn die Kartoffel besteht zum kleinen Teil aus Nährstoffen, zum größten Teil aus Wasser¹. Das macht ihren Transport oft so unlohnend. Hinzu kommt, daß ein Transport nur bei frostfreiem Wetter stattfinden kann. So ist der Versand von Rohkartoffeln aus dem östlichen Überschußgebiet nach dem südlichen und westlichen Deutschland im Verhältnis zur Erzeugung gering. Es handelt sich dabei ausschließlich um Kartoffeln für die menschliche Ernährung und um Saatkartoffeln, während Futterkartoffeln und Kartoffeln zu gewerblichen Zwecken nur in verschwindend geringem Umfang weite Transporte machen können. Daher kommt es auch, daß die west- und süddeutschen Gebiete ihren Bedarf an stärkemehlreichen Rohstoffen zum größten Teile aus dem Ausland in anderer Form deckten².

Besonders erwünscht war die tarifarische Bevorzugung der Kartoffel infolge der raschen Zunahme der Bevölkerung in einigen Industriegebieten des Reichs, vor allem im westlichen Industriegebiet. Bei der Kartoffel, als dem wichtigsten und zugleich geringstwertigen Nahrungsmittel war diese Ermäßigung dringend erwünscht. Erst durch den ermäßigten Rohstofftarif gelang es, Ostdeutschland zur Deckung des Speisekartoffelbedarfs dieser westlichen Gebiete in stärkerem Maße heranzuziehen³. Der Verkehr mit Kartoffeln auf den deutschen Bahnen konnte sich durch diese Ausweitung der Absatzmöglichkeit beträchtlich heben. Kartoffeln, die bis dahin infolge der hohen Frachten nur im landwirt-

¹ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914. Vorlage 4.

² Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914. Vorlage 4.

³ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1911. Vorlage 4.

schäftlichen Nebengewerbe hatten Verwendung finden können, konnten nunmehr auf den Speisekartoffelmarkt gebracht werden¹.

Die Kartoffel ist, wie gesagt, eines der geringstwertigen agrarischen Erzeugnisse, dessen Produktionskosten in Deutschland vor dem Kriege bei guten Ernten oft genug nicht einmal durch den erzielten Preis gedeckt werden konnten. Das war darauf zurückzuführen, daß die Landwirte einen Teil ihrer Produktion, den sie im Winter in der eigenen Wirtschaft nicht verwerten konnten, wegen der schlechten Haltbarkeit der Kartoffel im Herbst vor Eintritt des Frosts verkauften. Einmietungen konnten nicht immer vorgenommen werden, da auch hierdurch starke Wertverminderungen eintreten. Verstärkt durch den ziemlich feststehenden Bedarf zu Speise- und Fabrikationszwecken entstand bei guter und großer Ernte ein zeitlich zusammengedrücktes Überangebot, das einen starken Preisdruck ausübte². Dieser Unsicherheit ist es mit zuzuschreiben, daß die Hektarerträge bei den Kartoffeln im Durchschnitt des Jahrfünfts 1908/12 gegenüber dem Jahrfünft 1898/1902 nur um 2,65 % zunahmen, dagegen die von Roggen um 20,8 %³, abgesehen davon, daß die Intensivierungsmöglichkeiten auf den armen Kartoffelböden geringer waren als auf Roggenböden. Hier dürften zudem auch die Zölle gewirkt haben.

c) In den östlichen Teilen Deutschlands wurden vor dem Krieg für Fabrikkartoffeln durchschnittlich 1,80 RM bis 2,40 RM für 1 dz, in Norddeutschland 2,20 bis 3,20 RM für 1 dz bezahlt⁴. Vielfach konnten sich die Stärkefabriken aber auch zu einem weit unter den Gestehungskosten liegenden Preis von 1,60 RM für 1 dz eindecken. Dabei wurden die Produktionskosten von Kartoffeln im allgemeinen auf etwa 3 RM für 1 dz geschätzt. In anderen Gegenden betragen die durchschnittlichen Preise für Kartoffeln 2,60 RM für 1 dz und bei geringerer Ernte über 3 RM⁵.

Der Preisunterschied zwischen Speise- und Fabrikkartoffeln betrug in normalen Erntejahren ungefähr 1 RM für 1 dz⁶. Im Durchschnitt der Jahre 1909/13 betrug der dem Erzeuger bewilligte Preis für Speisekartoffeln 4,09 RM für 1 dz und der Großhandelspreis durchschnittlich 5,49 RM für 1 dz⁶. In dieser Spannung sind Handelsgewinn, kaufmännische Spesen und Frachten eingerechnet. Der Berliner Großhandelspreis betrug im Jahresdurchschnitt 1913 für Speisekartoffeln 5,41 RM für 1 dz⁶.

¹ Franck, a. a. O. S. 161.

² Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914, Vorlage 4.

³ Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914. Vorlage 4.

⁴ Franck, a. a. O. S. 233.

⁵ Franck a. a. O. S. 233.

⁶ Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands, Dezemberheft 1913, S. 200.

Ein Doppelwagen unsortierte Fabrikkartoffeln kostete somit in den Jahren vor dem Krieg in den östlichen Teilen Deutschlands etwa 160,— bis 320,— RM für 10 t. Die Versendung betrug nach dem Rohstofftarif auf 50 km schon 18,— RM oder 11,2 % bis 5,6 %, auf 100 km 29,— RM oder 18 % bis 9 %, auf 200 km 51,— RM oder 32 % bis 16 % und bei 500 km 105,— RM oder 65,5 % bis 33 % des Preises.

Infolge des höheren Werts stellte sich dieses Verhältnis für Speisekartoffeln natürlich günstiger, obwohl auch hier die Belastung noch stark genug war. Bei einem angenommenen Erzeugerpreis von 410,— RM für 10 t machte die Fracht bei einer Entfernung von 100 km 7 %, bei 200 12,4 %, bei 500 km 25,6 % aus und erreichte erst bei ungefähr 1200 km die Hälfte des genannten Preises.

2. Der Kartoffelverkehr auf den deutschen Bahnen.

a) Kartoffelerzeugung und Kartoffelverbrauch fielen in Deutschland räumlich nicht zusammen. Der Osten Deutschlands lieferte 56 %, Mitteldeutschland 12 %, Westdeutschland 18 % und Süddeutschland 14 % des Kartoffelertrags. Dem stand gegenüber: Ostdeutschland mit 30,38 %, Mitteldeutschland mit 15,87 %, Westdeutschland mit 31,12 % und Süddeutschland mit 22,63 % der Gesamtbevölkerung. Man hat dabei zu verstehen unter Ostdeutschland: die Provinzen Ost- und Westpreußen, Schlesien, Pommern, Brandenburg und die beiden Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz; unter Mitteldeutschland: Provinz und Königreich Sachsen, die Herzogtümer Braunschweig und Anhalt und die thüringischen Staaten; unter Westdeutschland: die Provinzen Hannover, Schleswig-Holstein, Westfalen, Rheinland, Hessen-Nassau, die drei Hansestädte, Oldenburg, die beiden Lippe und Waldeck; unter Süddeutschland: Bayern, Württemberg, Hohenzollern, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen. Ostdeutschland mit seiner dünnen Besiedlung hatte danach die umfangreichste Kartoffelerzeugung und war Überschußgebiet für die anderen Landesteile¹.

Nun ist allerdings für den Verbrauch eines Landesteiles nicht nur, wie gezeigt, der Verbrauch der Bevölkerung, als Maßstab, also die Bevölkerungszahl, sondern auch die Menge der zur gewerblichen Verarbeitung und zur Verfütterung verwendeten Kartoffeln ausschlaggebend. Berücksichtigen wir ferner, daß in Süddeutschland die Kartoffel nicht in dem Maße Hauptnahrungsmittel ist wie in Norddeutschland, und daß sie in Nordwestdeutschland nur in geringem Maß zur Verfütterung kommt, so können wir uns erklären, daß die im Bedarf Westdeutschlands fehlende Menge durch den Überschuß des östlichen Deutsch-

¹ Franck, a. a. O. S. 157.

lands gedeckt wurde. Süd- und Mitteldeutschland waren im großen und ganzen Selbstversorgungsgebiete, Ostdeutschland war Überschußgebiet und Westdeutschland Bedarfsgebiet¹.

Für die Selbstversorgungsgebiete war im allgemeinen der Verkehr auf große Entfernungen ohne besondere Bedeutung. Natürlich kam zur Versorgung der großen Städte auch in diesen Gebieten der Transport von Kartoffeln aus entfernter liegenden Landesteilen in Frage, und auf der anderen Seite fanden auch aus dem westlichen Bedarfsgebiet — so aus Hannover und Oldenburg — Abgaben nach Mitteldeutschland statt. Hauptbedarfsgebiete waren in Deutschland in erster Linie Berlin mit seinen Vororten, das rheinisch-westfälische Industriegebiet, Oberschlesien, das Waldenburger Gebiet und Sachsen, für deren Bedarfsdeckung vor allem das östliche Überschußgebiet in Betracht kam. Im Durchschnitt der Jahre 1907/11 wurden von Ost- und Westpreußen, Posen, Pommern, Schlesien, Brandenburg, Mecklenburg, Schleswig-Holstein und Lübeck etwa 492 000 t Kartoffeln nach dem übrigen deutschen Gebiet — etwa 2 % der dortigen Ernte — abgegeben, davon allein über die Hälfte nach dem rheinisch-westfälischen Kohlengebiet².

b) Bei der Betrachtung der Verkehrs- und Transportverhältnisse für Kartoffeln ist zu berücksichtigen, daß der Kartoffelversand nicht gleichmäßig über das ganze Jahr verteilt ist, sondern vor allem in den Monaten nach der Ernte vom September bis November stattfindet. Ferner ist die der Bahn zum Transport übergebene Menge je nach dem Ausfall der Ernte ungleich, so daß es vorkommt, daß Stationen, die in einem Jahr Kartoffeln zum Versand bringen können, in einem anderen Jahre Kartoffeln empfangen, und umgekehrt. Bemerkenswert ist auch, daß der Bahntransport keineswegs dem Ernteausfall parallel verläuft. Ganz im Gegenteil findet in Jahren mit geringer Ernte eine Verkehrszunahme statt, da ein erweiterter Austausch zwischen Bedarfs- und Überschußgebiet Platz greifen muß. Der höhere Preis für Speisekartoffeln verlockt dann dazu, Kartoffeln zu verkaufen, die sonst am Erzeugungsort verfüttert werden. Und umgekehrt vermag das Umland bei guter Ernte einen großen Teil zur Deckung der Bedarfszentren beizutragen, und wegen der höheren Frachtbelastung können Transporte aus entfernter liegenden Gegenden in Wegfall kommen.

Der Gesamtverkehr der deutschen Bahnen in Kartoffeln einschließlich des Verkehrs mit dem Ausland belief sich in den Jahren³:

¹ Franck, a. a. O. S. 158.

² Protokoll des preußischen Landeseisenbahnrats von 1914, Vorlage 4, Anlage.

³ Franck, a. a. O. S. 170.

1910	auf	4 182 517 t,	das	sind	9,62 %	der	Ernte,
1911	„	4 891 316 t,	„	„	12,44 %	„	„
1912	„	4 073 315 t,	„	„	8,11 %	„	„
1913	„	4 524 097 t,	„	„	8,36 %	„	„

Hieraus ist deutlich zu ersehen, daß im Jahr 1911, einem Jahr mit schlechter Kartoffelernte, der Bahntransport am größten war. Es läßt sich aber auch ganz allgemein sagen, daß in den Jahren vor dem Krieg der Prozentsatz der zum Versand kommenden Mengen im Verhältnis zur Kartoffelernte gestiegen war. 1901 wurden 3,98 % der Ernte auf den deutschen Bahnen bewegt, 1904 bei schlechter Ernte 6,94 %, 1905 bei normaler Ernte 5,72 %, 1909 stieg der Bahnversand auf 7,26 % und 1910 auf 9,62 % der Ernte an¹. Dabei ist zu beachten, daß das Kalenderjahr mit dem Erntejahr nicht zusammenfällt, und in den ersten Monaten eines Jahrs noch Vorräte aus der Ernte des Vorjahrs versandt werden. Das allgemeine Bild wird jedoch dadurch nicht gestört, da der größte Teil der Kartoffeltransporte im Herbst gleich nach der Ernte erfolgt. Nur bei frühzeitig eintretendem Frost müssen diese Transporte eingeschränkt werden, so daß dann die Verkehrsmenge im neuen Jahr durch den Ausfall an Versendungen im alten Jahr erhöht wird.

In den einzelnen von der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen verfaßten Verkehrsbeziehungen gestaltete sich der Austausch auf den deutschen Bahnen 1913 folgendermaßen²:

Lokalverkehr	1 664 339 t
Wechselseitiger Verkehr ohne Seehäfen . .	2 059 656 t
Versand des Binnenlands 473 048 t.	
davon nach dem Ausland	152 878 t
davon nach den Seehäfen	320 170 t
Empfang des Binnenlands 309 184 t.	
davon aus dem Ausland	287 687 t
davon aus den Seehäfen	21 497 t
Durchfuhrverkehr	
davon von Ausland zu Ausland	9 449 t
davon von Seehäfen zum Ausland . . .	706 t
davon vom Ausland zu Seehäfen . . .	7 715 t
	<hr/>
	4 524 097 t.

An der Gesamteinfuhr im Spezialhandel 1913 von 382 050 t, die vorwiegend aus Holland, Rußland, Belgien und Österreich-Ungarn erfolgte, war die Bahn mit 309 184 t beteiligt. Die Gesamtausfuhr im Spezialhandel betrug 332 473 t und erfolgte hauptsächlich nach Großbritannien,

¹ Anlage III desgl. zu den folgenden statistischen Angaben.

² Franck, a. a. O. S. 164.

Österreich-Ungarn und der Schweiz. Der Bahnversand des Binnenlands nach dem Ausland und den Seehäfen zusammengenommen betrug 473 048 t, von denen allein 320 170 t nach den Häfen gingen. In diesem Fall ist also ein beträchtlicher Teil des Empfangs der Seehäfen nicht nach dem Ausland weiter gegangen, sondern hat zur Ernährung der Bevölkerung der Seehafenstädte gedient.

Der Transport innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke (Lokalverkehr) stand weit im Vordergrund. Auch beim wechselseitigen Verkehr hat es sich in erheblichem Maße um die Beziehungen beachbarter Bezirke gehandelt. 1913 wurden im Lokalverkehr 1 664 339 t bewegt, das sind 36,6 % des Gesamtverkehrs und 40,93 % des Inlandverkehrs. Auch hierbei sei hervorgehoben, daß in weniger günstigen Erntejahren der Verkehr innerhalb der einzelnen Bezirke zurücktritt, da dann die Kartoffeln in stärkerem Maße in entferntere Gebiete abströmen. So betrug 1911 der Lokalverkehr nur 29 % des Gesamt- und 33,18 % des Inlandverkehrs.

c) Aus der großen Fülle des in der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen⁴ enthaltenen Materials seien nur die für den Verkehr mit Kartoffeln wichtigsten Bezirke mit ihren hauptsächlichsten Beziehungen aus dem Jahr 1913 hervorgehoben:

Von dem Gesamtlokalverkehr entfielen 1 064 755 t auf die nachstehenden Bezirke¹: Mit 324 641 t stand V. B. 50 Provinz Posen infolge der Weiträumigkeit dieses Verkehrsbezirks und der Entfernungen der Städte von den Produktionsstellen an erster Stelle. In viel stärkerem Maße muß deshalb die Bahn an Stelle des Landfuhrwerks in Anspruch genommen werden, und auch die Menge der Brauereien und Stärkefabriken mußte vielfach mit Hilfe der Bahn beliefert werden. Ähnliches kann auch für V. B. 17 Provinz Brandenburg bei einem Lokalverkehr von 288 924 t gesagt werden. Besonders groß war hier der Bedarf der Stärkefabriken. Brandenburgs Lokalverkehr hätte bei weitem an erster Stelle gestanden, wenn nicht statistisch Berlin mit seinen Vororten einen Verkehrsbezirk für sich gebildet hätte, so daß der Verkehr Brandenburgs mit Berlin unter den Wechselverkehr fällt. Bevölkerungsdichte und Verwendung der Kartoffeln zu gewerblichen Zwecken beeinflussten auch sonst den Umfang des Lokalverkehrs. Bedeutenden Lokalverkehr hatten noch zu verzeichnen der V. B. 3 Provinz Pommern mit 117 089 t, V. B. 15 Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz mit 105 057 t, V. B. 26 Rheinprovinz links des Rheins, mit 75 797 t, V. B. 18 Reg.-Bez. Magdeburg mit Anhalt mit 81 687 t und V. B. 11 Provinz Hannover mit Olden-

⁴ S. Anlage III.

burg mit 81 560 t. Verhältnismäßig gering war beispielsweise der Lokalverkehr des V. B. 5 — der beiden Mecklenburgischen Großherzogtümer — mit 55 654 t. Das ist darauf zurückzuführen, daß bei der vorwiegend auf dem Lande und in kleinen Ackerbürgerstädten lebenden Bevölkerung Mecklenburgs eine Notwendigkeit des Bahntransports in größerem Umfang nicht vorlag. Zudem war das zur Brennerei notwendige Kontingent hier im Verhältnis zur Ernte anderer östlicher Bezirke klein.

Eine etwas andere Reihenfolge ergibt der Versand von einem Verkehrsbezirk nach dem anderen, also der Versand im Wechselverkehr. Mit insgesamt 2 083 128 t waren bei einem Gesamtin- und auslandsversand — ohne den Lokalverkehr — von 2 859 758 t folgende Verkehrsbezirke beteiligt: V. B. 17 Provinz Brandenburg mit 440 478 t, V. B. 11 Provinz Hannover usw. mit 393 290 t, V. B. 18 Reg.-Bez. Magdeburg-Anhalt mit 272 648 t, V. B. 12 Provinz Posen mit 254 865 t, V. B. 5 Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz mit 225 474 t, V. B. 26 Rheinprovinz links des Rheins mit 217 129 t, V. B. 61 die Niederlande mit 156 249 t und V. B. 3 Provinz Pommern mit 122 995 t.

Der Hauptversand des V. B. 17 Provinz Brandenburg erfolgte mit zusammen 270 152 t, nach den V. B. 16 und 16 a Berlin und Berliner Vororte, sodann nach dem V. B. 20 Königreich Sachsen und V. B. 20 a Leipzig mit zusammen 79 763 t, nach dem V. B. 19 Reg.-Bez. Merseburg usw. mit 20 632 t, nach V. B. 12 Provinz Posen mit 20 306 t und vor allem nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 — mit zusammen 26 869 t. V. B. 11 Provinz Hannover, Oldenburg hatte als westdeutscher Bezirk den zweitgrößten Versand in Deutschland, der sich mit 173 627 t nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 —, mit 147 010 t nach den Elbe- und Weserhäfen — V. B. 8 und 9 — und mit 13 947 t nach dem V. B. 26 Rheinprovinz links des Rheins richtete. Auch der Versand des V. B. 18 Reg.-Bez. Magdeburg usw. erfolgte mit beträchtlichen Mengen auf zum Teil recht große Entfernungen. Nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 — wurden insgesamt 56 754 t befördert, nach dem Königreich Sachsen und Leipzig — V. B. 20 und 22 a — zusammen 74 166 t, nach V. B. 24 Provinz Westfalen 10 596 t und nach den Elbe- und Weserhäfen — V. B. 8 und 9 — zusammen 13 026 t. Die Hauptmasse der übrigen Transporte ging nach den benachbarten Verkehrsbezirken. Ganz überwiegend erfolgte der Versand des V. B. 12 Provinz Posen nach den benachbarten Bezirken V. B. 17 Brandenburg, V. B. 13 Reg.-Bez. Oppeln, V. B. 15 Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz, V. B. 16 und 16 a Berlin mit seinen Vororten, V. B. 1 und 1 a Ost- und Westpreußen. Aber auch hier handelte es sich bei der Weiträumigkeit

der Verkehrsbezirke um immerhin größere Entfernungen. Aus dem V. B. 12 Provinz Posen wurden auch nach entfernt liegenden Teilen des Reichs Mengen von Kartoffeln versandt, so nach den Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 — und dem V. B. 26 Rheinprovinz links des Rheins zusammen 3392 t, nach dem Königreich Sachsen und Leipzig — V. B. 20 und 20 a — zusammen 3754 t, nach den süd- und südwestdeutschen Bezirken zusammen 2891 t und nach den ausländischen Bezirken Galizien, Böhmen und dem übrigen Österreich zusammen 13 053 t.

War der Lokalverkehr der beiden mecklenburgischen Staaten — V. B. 5 — mit 55 654 t aus den angeführten Gründen recht gering, so war die Kartoffelabgabe nach auswärts um so bedeutsamer. Mit 40 972 t ging der Versand nach den Elbhäfen — V. B. 8 —, mit 31 917 t nach dem benachbarten Brandenburg, — V. B. 17 — zusammen mit 12 495 t, nach Berlin mit seinen Vororten — V. B. 16 und 16 a —, mit 23 195 t nach dem V. B. 19 Merseburg usw. sowie Königreich Sachsen und Leipzig — V. B. 20 und 20 a —, und vor allen Dingen mit 51 400 t nach den beiden Ruhrverkehrsbezirken — V. B. 22 und 23 —. Allein die Entfernung von Schwerin nach Dortmund beträgt 460 km, nach Duisburg 485 km. Die Rheinprovinz links des Rheins — V. B. 26 — versandte ihre Kartoffelüberschüsse in der Hauptsache nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 —. Die Statistik der Güterbewegung führt für 1913 noch den Versand von 47 049 t nach Polen auf, doch muß es sich hierbei um eine irrtümliche Angabe handeln, da Polen in der Außenhandelsstatistik mit größerer Einfuhr aus Deutschland nicht erscheint¹. Eine Berichtigung ist allerdings in der Statistik der Güterbewegung nicht erfolgt. Die Kartoffeltransporte aus dem V. B. 61 Niederlande, gingen in der Hauptsache, und zwar mit 135 495 t nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 — und nach der Rheinprovinz links des Rheins — V. B. 25 —. Schließlich erfolgte der Wechselversand der Provinz Pommern — V. B. 3 — mit 27 676 t nach den pommerischen Häfen — V. B. 4 — mit 18 656 t nach Berlin und seinen Vororten, — V. B. 16 und 16 a — und mit 33 030 t nach Brandenburg — V. B. 17 —; aber auch von hier wurden 2941 t nach den beiden Ruhrbezirken — V. B. 22 und 23 — verschickt.

Beim Empfang im Wechselverkehr standen die dicht bevölkerten Verkehrsbezirke im Vordergrund und erst dann folgten die Hauptproduktionsstätten der Stärkefabrikation und Branntweimbrennerei (Posen, Brandenburg, Schlesien, Pommern, Westpreußen). Es empfangen: Berlin

¹ Eine Klärung dieser Frage ist heute nach so weit zurückliegender Zeit nicht mehr möglich.

mit Vororten — V. B. 16 und 16 a — 374 409 t, Ruhrgebiet in Westfalen — V. B. 22 — 336 200 t, Ruhrgebiet in der Rheinprovinz — V. B. 23 — 318 086 t, Sachsen mit Leipzig — V. B. 20 und 20 a — 222 574 t, die Elbhäfen — V. B. 8 — 199 219 t, Provinz Brandenburg — V. B. 17 — 139 173 t. Das sind zusammen für diese Bezirke 1 589 661 t.

Im allgemeinen entsprachen die Beziehungen beim Empfang den bereits beim Versand im Wechselverkehr kurz dargestellten Verhältnissen, und es genügt daher, wenn nun die Verhältnisse der 3 wichtigsten Empfangsbezirke zusammenfassend dargestellt werden.

Berlin mit seinen Vororten — V. B. 16 und 16 a — ist natürlich fast nur Empfangsgebiet. Der geringe Versand von 11 120 t kann auf den Berliner Kartoffelgroßhandel zurückgeführt werden, der die aus den östlichen Provinzen ankommende Ware weiterleitete. Von den empfangenen Transporten kam, wie bereits dargelegt, der überwiegende Teil aus Brandenburg — V. B. 17 —, der andere Teil aus Pommern — V. B. 3 —, Posen — V. B. 12 —, den beiden Mecklenburg — V. B. 5 —, Reg.-Bez. Magdeburg — V. B. 18 — und geringe Mengen aus Westpreußen — V. B. 16 —, Hannover, Oldenburg — V. B. 11 —, Merseburg mit Thüringen — V. B. 19 —.

Ohne die gegenseitigen Abgaben empfangen die beiden Ruhrbezirke — V. B. 22 und 23 — zusammen 649 571 t und versandten nur 9195 t. Von der Zufuhr kamen aus Hannover, Oldenburg — V. B. 11 — 173 627 t, aus den Niederlanden — V. B. 61 — 118 362 t, aus der Rheinprovinz links des Rheins — V. B. 26 — 118 566 t, aus Reg.-Bez. Magdeburg — V. B. 18 — 56 754 t, aus den beiden Mecklenburg — V. B. 5 — 51 400 t, aus Brandenburg — V. B. 17 — 26 869 t und aus Westfalen, Lippe — V. B. 24 — 25 854 t. An kleinen Mengen wurden empfangen aus Pommern — V. B. 3 — 6687 t, Schleswig-Holstein — V. B. 7 — 2469 t, Posen — V. B. 12 — 2384 t, den Häfen Rostock, Wismar usw. — V. B. 6 — 919 t, und den pommerschen Häfen — V. B. 4 — 1025 t.

So hatte das rheinisch-westfälische Industriegebiet den weitaus größten Empfang aller Verkehrsbezirke und zur Bedarfsdeckung der dicht bevölkerten Industriereviere mußten fast alle Landesteile des Reichs herangezogen werden. Selbst aus Italien — V. B. 57 — kamen 1913 1779 t Kartoffeln — wahrscheinlich Frühkartoffeln — dort an.

Nach allem waren also die Beziehungen der einzelnen Landesteile untereinander recht mannigfaltig. Wenn auch der Verkehr mit den Nachbarbezirken meist überwog, so handelte es sich doch auch bei diesem — vor allem infolge der Weiträumigkeit der östlichen Verkehrsbezirke — um zum Teil nicht unbeträchtliche Entfernungen. Allerdings kamen für den Versand auf große Entfernungen nur Kartoffeln für die

menschliche Ernährung in Betracht, da selbst die Fracht nach dem Rohstofftarif für Futter- und Fabrikkartoffeln weite Transporte nicht zuließ. Natürlich hat die Versendung dieser Kartoffeln aber aus der Ermäßigung der ersten Staffel Vorteil gezogen.

3. Besondere Abweichungen vom Rohstofftarif in Preußen.

Besondere Ermäßigungen für Kartoffeln über die Sätze des Rohstofftarifs hinaus in der Form besonderer Ausnahmetarife bestanden auf den preußischen Bahnen vor dem Krieg nicht. Lediglich bei Notständen wurden sogenannte Notstandstarife für eine bestimmte Zeitdauer gewährt, wie z. B. der Kartoffelnotstandstarif vom März bis Juni 1899, der von den Stationen einer Reihe von Direktionsbezirken des östlichen Deutschlands nach Stationen der Provinz Ostpreußen den Rohstofftarif um 40 % ermäßigte, um einen Ersatz für die dort erfrorenen, eingelagerten Kartoffeln zu ermöglichen¹, der Notstandstarif vom Januar bis Mai 1900, der zur Linderung des Notstands im Überschwemmungsgebiet des Hochwassers von 1899 den Rohstofftarif für Futtermittel, Speise- und Saatkartoffel von allen Bezugstationen nach Teilen des Spreewalds um 50 % ermäßigte², und der Notstandstarif vom Mai bis Juli 1900, der ebenfalls für Sendungen aus den Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern und Posen die tarifmäßige Fracht nach dem Überschwemmungsgebiet des Kurischen Haffs zur Linderung der Kartoffelnot um die Hälfte ermäßigte³.

Teil C.

Kapitel VI.

Die Aufhebung der Ausnahmetarife nach dem Krieg und die Neuordnung des deutschen Eisenbahngütertarifs bis zum deutschen Eisenbahngütertarif vom 15. April 1924 unter Berücksichtigung des Rohstofftarifs.

1. Die Aufhebung der Ausnahmetarife nach dem Krieg.

a) Die Ausnahmetarife der deutschen Bahnen waren erstellt worden, um die Produktionskraft der deutschen Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu steigern, daneben auch um den Wettbewerb der deutschen Bahnen mit anderen Verkehrsanstalten erfolg-

¹ Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. 1890—1900. Anlage 21. S. 298/9.

² Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. 1890—1900. Anlage 21. S. 300/01.

³ Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. 1900—1910. Anlage 22. S. 270/71.

reich zu ermöglichen, und um einzelnen Teilgebieten des Reichs oder einzelnen Industriezweigen, die unterstützungsbedürftig waren, besondere Vergünstigungen zuteil werden zu lassen. Diese Möglichkeiten wurden in dem Augenblick zunichte gemacht, als unseren Bahnen durch den Versailler Vertrag hinsichtlich der Förderung von Handels- und Wirtschaftspolitik die schwersten Fesseln auferlegt wurden. In Frage kamen der Artikel 321, der allgemeiner Natur war und den Durchfuhrverkehr der alliierten und assoziierten Mächte durch Deutschland regelte, und die Artikel 323, 325 und 326, die die bisherige Unterstützung der deutschen Aus- und Einfuhr über die deutschen Seehäfen durch Ausnahmetarife unmöglich machten. Nach den Bestimmungen durfte eine unterschiedliche oder Vorzugsbehandlung für die Beförderungsbedingungen und -kosten für Güter oder Personen, die in das deutsche Gebiet eintraten oder aus diesem ausgingen, nicht vorgenommen werden. Sodann mußten den alliierten und assoziierten Mächten alle Vorteile und Tarifermäßigungen zugestanden werden, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Wasserstraßen zugunsten deutscher Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt wurden. Schließlich durfte Deutschland seine Teilnahme an Tarifen oder kombinierten Tarifen nicht verweigern, die den Häfen einer der ehemals feindlichen Mächte ähnliche Vorteile zusicherten, wie es seinen eigenen Häfen oder denen einer anderen Macht gewährte. Am nachhaltigsten mußten aber die Bestimmungen des Artikels 365 ihren Einfluß auf die Tarifpolitik der deutschen Bahnen ausüben, nach dem irgendeine Vergünstigung, die irgendwo für eine bestimmte Verkehrsbeziehung in Deutschland gewährt wurde, unseren ehemaligen Feinden ganz allgemein in jeder Verkehrsbeziehung zugute kam. Für den weit-aus größten Teil der Ausnahmetarife entfiel dadurch der Einführungsgrund, soweit er in einer Bevorzugung dem allgemeinen Verkehr gegenüber bestand.

So mußte bei allen Ausnahmetarifen geprüft werden, ob die vom Friedensvertrag hervorgerufenen Nachteile die wirtschaftlichen Vorteile, die sie vor Zeiten gebracht hatten, überwogen. Bei den meisten mußte das in der Tat der Fall sein.

b) Neben wirtschaftspolitischen und finanziellen Erwägungen führten die Forderungen unserer Feinde dazu, daß die Regierungen der Länder übereinkamen, die meisten Ausnahmetarife aufzuheben. Mit Wirkung vom 1. September 1919 sollte diese Aufhebung erfolgen. Wegen der dringenden Eile, die die Angelegenheit gebot, konnten die Vertretungen der Verkehrsinteressenten nicht zu Rate gezogen werden. Die Mehrzahl der Ausnahmetarife fiel, und nur die Ausnahmetarife für die geringstwertigen Massengüter, für die die Fracht des Normaltarifs nicht

tragbar gewesen wäre, und die Ausnahmetarife für Güter, bei denen der Wettbewerb des Auslands weniger in Betracht kam, blieben in Geltung.

Die Aufhebung des größten Teils der Ausnahmetarife war für die deutsche Wirtschaft von einschneidender Bedeutung und hat manchen Wirtschaftszweig schwer getroffen, zumal sie zu einer Zeit erfolgte, in der die wirtschaftlichen Verhältnisse ohnehin erschüttert und ungeklärt waren. Aber man darf nicht verkennen, daß die Wirkung der Aufhebung dadurch abgeschwächt wurde, daß eine Menge der Vergünstigungen durch die veränderten Verhältnisse entbehrlich geworden waren. Infolge der Gebietsabtretungen und wirtschaftlicher Umgestaltungen mußte den veränderten Transportbedingungen Rechnung getragen werden. Zudem war durch den Währungsverfall eine Preissteigerung der Güter eingetreten, mit der die Steigerung der Transportpreise keineswegs Schritt gehalten hatte.

Nur 14 Ausnahmetarife hielten der Prüfung, selbst im Hinblick auf die Bestimmungen des Friedensdiktats, stand und wurden nicht aufgehoben. Unter ihnen der Rohstofftarif, der Düngekalktarif und der Wegebaustofftarif. Im allgemeinen blieben diese Ausnahmetarife in derselben Form erhalten, die sie bisher gehabt hatten, nur wenige Änderungen wurden vorgenommen. Selbst die alte Nummernbezeichnung blieb der Einfachheit halber bestehen.

Erweitert wurde der A.T. II durch den Kalitarif, der rohe Kalisalze, Kalidüngesalze und Kieserit tarifierte, ferner kam noch Haus- und Straßenkehricht hinzu. Dagegen wurde Holz des Spezialtarifs III, Heu und Stroh, Häcksel, Calciumkarbid zur Herstellung von Düngemitteln, Gaskalk, Gipsasche und Wollstaub aus dem Verzeichnis des Tarifs gestrichen. Für die Kalisalze bedeutete die Auflösung des Kalitarifs und ihre Aufnahme in den Rohstofftarif eine geringe Erhöhung.

2. Die Umbildung des deutschen Gütertarifs und die Übernahme des Rohstofftarifs in die neue Ordnung.

a) Eine weitere für den Rohstofftarif wichtige Änderung erfolgte mit der Neugestaltung des deutschen Normaltarifschemas am 1. Dezember 1920. Infolge der zunächst durch die Bedingungen des Versailler Vertrags erforderlichen Aufhebung der meisten Ausnahmetarife, aber auch wegen der unhaltbar gewordenen Finanzlage des Reichs und der veränderten wirtschaftlichen Bedingungen nach dem Krieg war eine Reorganisation des deutschen Normaltarifs für den Güterverkehr erforderlich geworden. Das Deutsche Reich war der erste Staat, der aus der ver-

änderten wirtschaftlichen und politischen Lage die Konsequenzen zog und den Gütertarif auf eine neue Grundlage stellte. Bei dieser Neuregelung lehnte man sich unmittelbar an die bestehenden Einrichtungen, die sich durchaus bewährt hatten, so daß die Neuregelung als eine organische Weiterbildung der Einrichtungen des deutschen Reformtarifs von 1877 anzusprechen ist.

Als Ergebnis trat nach Schaffung der deutschen Reichsbahnen am 1. Dezember 1920 eine neue Güterklassifikation in Kraft. Den vier Hauptklassen — die nunmehr als Klassenbezeichnung die Buchstaben A bis D trugen — wurde eine 5. allgemeine Klasse E hinzugefügt, die im wesentlichen die unverarbeiteten Rohstoffe des Rohstoff-, Kali- und Düngekalktarifs aufnahm. Mit dieser Neuregelung des Gütertarifschemas wurde zugleich eine Überprüfung der Güterklassifikation vorgenommen, um auch hier den veränderten wirtschaftlichen Bedingungen Rechnung zu tragen.

b) Nachdem dieser Gütertarif 1922 nochmals eine Änderung dadurch erfahren hatte, daß man die einzelnen Tarifklassen in der Bemessung der Einheitsätze in ein besseres Verhältnis zueinander stellte und eine stärkere Staffelung durchgeführt wurde, in der Absicht, die großen Entfernungen im Interesse der abgelegenen Gebietsteile weiter zu begünstigen, entstand nach der Stabilisierung der Währung der deutsche Eisenbahngütertarif vom 15. April 1924, der sich durch Anfügung einer neuen Wagenladungsklasse F unmittelbar an den Tarif von 1920 und damit an den deutschen Reformtarif von 1877 anlehnte. In die nunmehr billigste 6. Wagenladungsklasse wurden die geringstwertigen Stoffe und solche Produkte eingereiht, deren billige Verfrachtung aus volkswirtschaftlichen Gründen notwendig ist, vor allem die Produkte des ehemaligen Rohstofftarifs.

Im Gegensatz zum deutschen Reformtarif von 1877 ist in dem deutschen Gütertarif vom 15. April 1924 der Streckenfrachtsatz in allen Klassen staffelförmig gebildet, und zwar derart, daß die Streckeneinheiten mit zunehmender Entfernung abnehmen, und zwar von 100 zu 100 km bis zur Entfernungsgrenze von 900 km, um von da an gleich zu bleiben. Um die Versandfähigkeit zu erleichtern, fällt die Staffel bei den billigen Gütern schneller als bei den höherwertigen und wird angestoßen. Für die dem Rohstofftarif entsprechende niedrigste Wagenladungsklasse F betragen die Einheitsätze bei einer gleichbleibenden Abfertigungsgebühr von 10 Pf. für 100 kg von 1—100 km 2,7, 101—200 km 2,5, 201—300 km 2,1, 301—400 km 1,9, 401—500 km 1,6, 501—600 km 1,4, 601 bis 700 km 1,0, 701—800 km 0,8, 801—900 km 0,6, über 900 km 0,3 Pf.

Vergleicht man danach die billigste Klasse F des Tarifs vom 15. April 1924 mit dem alten Rohstofftarif, so stellt sich die Fracht:

bei 50 km auf das 1,33fache,				
„ 300 „ „ „	1,14	„		
„ 500 „ „ „	1,12	„		
„ 800 „ „ „	1,02	„		

des alten Tarifs. Bei 900 km ist sie danach billiger als zuvor, abgesehen davon, daß 1 RM noch etwa zwei Drittel der alten Mark bedeutet.

Schluß.

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, wie neben dem deutschen Normalgütertarif der Vorkriegszeit der Rohstofftarif als allgemeiner Ausnahmetarif weitesten Umfangs für eine Anzahl der wichtigsten geringwertigen Roh- und Hilfsstoffe der Industrie und Landwirtschaft eingeführt und ergänzt wurde, um ihren Absatz zu erhöhen, die Gesteungskosten der betreffenden Wirtschaftszweige herabzusetzen und den Transport dieser Güter auch auf weitere Entfernungen zu ermöglichen, nachdem bei dem wachsenden Verbrauch die den Verbrauchszentren umliegenden Gebiete zur Bedarfsdeckung nicht mehr ausreichten. Gerade der Eisenbahn als dem wichtigsten Träger des kontinentalen Verkehrs fällt der Gütertausch in besonderem Maße zu, und die Tarifpolitik ist um so mehr von Bedeutung, als Transportpreise ein wichtiger Kostenbestandteil der Preisbildung sind. Ob dabei für das eine oder andere Produkt eine im Interesse erhöhten Absatzes liegende weitere Detarifierung erwünscht gewesen wäre, konnte nicht gesagt werden, konnte aber auch nicht Gegenstand der Untersuchung sein. Immerhin ließ der Verkehr in den Gütern des Rohstofftarifs erkennen, in welchem Umfang er einen Austausch begünstigt hatte.

Dem ist hinzuzufügen, daß bis auf vereinzelte Fälle auch von einer Staatsbahnverwaltung nicht Tarife erwartet werden dürfen, die nicht einmal die Selbstkosten decken. Keine Frage ist natürlich schwerer zu beantworten als die, wo bei den Eisenbahnen die Selbstkostengrenze liegt. Anlässlich einer Beratung der wasserwirtschaftlichen Vorlage des Jahrs 1901 wurde seitens des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen, daß die Bahnen mit ihren niedrigsten Tarifen in die Selbstkosten einschneiden¹. Allerdings waren das Tarife, deren Sätze noch unter denen des A.T. II lagen. Im allgemeinen gehörte aber auch der Rohstofftarif zu einem der billigsten Ausnahmetarife, denn während die Durchschnittsfracht der nach Ausnahmetarifen für Wagenladungen

¹ Gustav Seibt, a. a. O. S. 99.

von 10 t und darüber gefahrenen Güter beispielsweise 1909 2,57 Pf. für 1 Tonnenkilometer betrug und sich in den Jahren vor dem Krieg immer etwa um diese Durchschnittsfracht herum bewegte, machte die Fracht nach dem A.T. II bei 100 km 2,9 Pf., bei 200 km 2,55 Pf., bei 300 km 2,43 Pf., bei 500 km 2,10 Pf. für 1 tkm aus.

Aber selbst wenn Frachten wie die des Rohstofftarifs gerade die Grenze der Selbstkosten streiften, ist damit nicht gesagt, daß eine solche Tarifpolitik das fiskalische Interesse vernachlässigt. Denn gerade Frachtermäßigungen für die wichtigeren geringwertigen Massenrohstoffe tragen dazu bei, die Wirtschaftskosten herabzusetzen, wodurch der Absatz der Fertigerzeugnisse erhöht wird. Das wird der Bahnverwaltung wieder um so mehr von Nutzen sein, als die relativ höchsten Reineinnahmen der Bahnen immer aus den Transportkosten der höherwertigen Güter gezogen werden können. Der Bedeutung, die niedrige Frachten nicht nur für die gemeinnützigen und volkswirtschaftlichen Belange, sondern auch für die finanziellen Gesichtspunkte haben, wurde daher auch nach Schaffung der deutschen Reichsbahnen im Jahr 1920 durchaus Rechnung getragen. Ein Vergleich der Frachten des Rohstofftarifs mit den Frachten nach dem deutschen Gütertarif von 1924 hatte gezeigt, daß die Frachten nach letzterem unter Berücksichtigung der Entwertung auf alle Entfernungen unter denen des Rohstofftarifs liegen. Auch nach Übernahme des Betriebsrechts durch die Reichsbahngesellschaft hat sich hieran nichts ändern können. Ganz abgesehen davon, daß es der Reichsbahngesellschaft durch Gesetz zur besonderen Pflicht gemacht ist, die Interessen der Volkswirtschaft zu wahren, und daß Änderungen der Tarife der Genehmigung der Reichsregierung bedürfen, die außerdem Ermäßigungen der Tarife verlangen kann, die sie im Interesse der Volkswirtschaft für notwendig erachtet, ist der Druck, den die Wirtschaftlichkeit ausübt, stark genug, auf niedrige Frachten für die wichtigsten Massenrohstoffe der Volkswirtschaft hinzuwirken. Daher wird die Reichsbahngesellschaft aus diesen Erwägungen auch in Zukunft ganz allgemein die Tarife so bemessen müssen, daß nicht nur ihre finanziellen Interessen, sondern auch die der Volkswirtschaft gewahrt werden.

Verzeichnis der Verkehrsbezirke nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

Früher herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. 80. Band. 31. Jahrgang. 1913.

I.

- 1a. Die Provinz Ostpreußen (mit Ausschluß der Häfen zu 2a).
- 1b. Die Provinz Westpreußen (mit Ausschluß der Häfen zu 2b).
- 2a. Die ostpreußischen Häfen Memel, Pillau und Königsberg.
- 2b. Die westpreußischen Häfen Elbing, Danzig und Neufahrwasser.
3. Die Provinz Pommern (mit Ausschluß der Häfen zu 4).
4. Die pommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stettin¹, Swinemünde, Wolgast, Stralsund.
5. Die Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (mit Anschluß der Häfen zu 6).
6. Die Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde, Warnemünde.
7. Die Provinz Schleswig-Holstein und das Fürstentum Lübeck (mit Ausschluß der Häfen zu 6 und 8).
8. Die Elbhäfen Hamburg, Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhaven.
9. Die Weserhäfen Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhaven, Nordensham, Brake, Elsfleth, Blexen und Einswarden.
10. Die Emshäfen Emden, Leer und Papenburg.
11. Die Provinz Hannover und der Kreis Grafschaft Schaumburg des Regierungsbezirks Kassel, sowie die Herzogtümer Braunschweig und Oldenburg (mit Ausschluß der Häfen zu 8, 9 und 10), das Fürstentum Schaumburg-Lippe und von dem Fürstentum Waldeck der Kreis Pyrmont.
12. Die Provinz Posen.
13. Der Regierungsbezirk Oppeln.
14. Die Stadt Breslau.
15. Der Regierungsbezirk Breslau (ausschließlich Stadt Breslau) und der Regierungsbezirk Liegnitz.
16. Berlin.
- 16a. Berliner Vororte.
17. Die Provinz Brandenburg.
18. Der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogtum Anhalt.
19. Die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, der Kreis Schmalkalden des Regierungsbezirks Kassel und die Thüringischen Staaten.
20. Das Königreich Sachsen (mit Ausschluß der Stadt Leipzig und Umgebung).
- 20a. Leipzig und Umgebung.
21. Die Provinz Hessen-Nassau (mit Ausschluß des Kreises Grafschaft Schaumburg, s. 11, und des Kreises Schmalkalden, s. 19), der Kreis Wetzlar sowie die Großherzoglich Hessische Provinz Oberhessen.

¹ Einschließlich der zum Stettiner Wirtschaftsgebiet gehörigen Stationen Stettin-Westend, Grabow a. O., Gotzlow, Pommerensdorf, Stolzenhagen-Kratzwiek, Zabelsdorf und Züllchow.

22. Das Ruhrgebiet, soweit dasselbe zu Westfalen gehört¹.
23. Das Ruhrgebiet, soweit dasselbe zur Rheinprovinz gehört¹.
24. Die Provinz Westfalen (mit Ausschluß des Ruhrgebiets, s. 22). Fürstentum Lippe und Waldeck (ohne Pyrmont, s. 11).
25. Die Rheinprovinz rechts des Rheins (mit Ausschluß des Ruhrgebiets, s. 23, des Kreises Wetzlar, s. 21, und der Rheinhafenstationen, s. 28).
26. Die Rheinprovinz links des Rheins (mit Ausschluß des Saargebiets) und das Fürstentum Birkenfeld.
27. Das Saargebiet von Neunkirchen (einschl.) bis Trier (ausschl.).
28. Die Rheinhafenstationen Duisburg. Duisburg-Hochfeld. Ruhrort.
29. Lothringen.
30. Elsaß.
31. Die Bayerische Pfalz (mit Ausschluß von Ludwigshafen, s. 34)².
32. Das Großherzogtum Hessen (mit Ausschluß der Provinz Oberhessen, s. 21).
33. Das Großherzogtum Baden (mit Ausschluß von Mannheim und Rheinau, s. 34).
34. Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen².
35. Das Königreich Württemberg sowie die Hohenzollernschen Lande.
36. Südbayern: Die bayerischen Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern, Schwaben und Neuburg, sowie die Stadt Regensburg und die Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof.
37. Nordbayern: Die bayerischen Regierungsbezirke Oberpfalz und Regensburg (mit Ausschluß der Stadt Regensburg sowie der Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof, s. 36), Oberfranken, Mittelfranken, sowie Unterfranken und Aschaffenburg.

II.

- | | | |
|--|---|---|
| 50. Rußland (ohne Polen, s. 51) | } | Rußland. |
| 51. Königreich Polen | | |
| 52. Galizien, Bukowina. | } | Österreich, Ungarn
und Hinterländer. |
| 52a. Rumänien. | | |
| 53. Ungarn, Slavonien, Kroatien, Siebenbürgen. Bosnien, Herzegowina. | | |
| 53a. Serbien, Bulgarien, Türkei, Griechenland. | | |
| 54. Böhmen. | | |
| 55. Das übrige Österreich. | | |
| 56. Schweiz. | | |
| 57. Italien. | | |
| 58. Frankreich. | | |
| 59. Luxemburg. | | |
| 60. Belgien. | | |
| 61. Niederlande. | | |
| 62. England. | | |
| 63. Schweden und Norwegen. | | |
| 64. Dänemark. | | |

¹ Das Ruhrgebiet (Verkehrsbezirke 22 und 23) umfaßt das von der Linie Hamm — Holten — (ausschl.) Dorsten — Dinslaken — Homberg — Düsseldorf — Burscheid — Mainerzhagen — Hemer — Hamm umgrenzte Gebiet, mit Ausnahme der Rheinhäfen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort, die den Verkehrsbezirk 28 bilden.

² Die Stationen der nach Ludwigshafen eingemeindeten Orte Friesenheim (Pfalz) und Mundenheim gehören vom 1. April 1913 zum Bezirk 34.

**Verkehr in Holz nach Spezialtarif III im Jahr 1913 auf den deutschen Bahnen
nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Bahnen.**

Verkehrsbezirk	Inlandverkehr			Auslandverkehr	
	Wechselverkehr Versand	Empfang	Lokalver- kehr	Versand	Empfang
a) Binnenland.					
1a Provinz Ostpreußen	191 032	38 987	138 844	42	3 409
1b „ Westpreußen	78 296	39 294	40 409	158	—
3 „ Pommern	84 477	120 193	52 683	—	—
5 Mecklenburg	61 904	22 235	16 009	19	—
7 Schleswig-Holstein	59 943	23 112	50 923	19	67
11 Hannover, Oldenburg	348 311	137 387	159 067	676	816
12 Provinz Posen	223 742	46 997	56 468	415	42 021
13 Regierungsbezirk Oppeln	44 097	96 960	400 842	7489	309 942
14 Stadt Breslau	2 013	24 940	374	1	1 085
15 Regierungsbezirk Breslau	171 484	79 189	218 259	879	64 781
16 Berlin	9 532	82 740	9 968	—	63
16a Berliner Vororte	8 360	33 605	1 325	72	—
17 Provinz Brandenburg	700 073	75 131	142 676	319	10 941
18 Regierungsbezirk Magdeburg	174 433	94 570	82 991	32	4 484
19 „ Merseburg	147 744	188 894	171 178	30	360
20 Königreich Sachsen	32 598	317 869	184 736	981	256 853
20a Leipzig und Umgebung	1 914	29 872	916	—	206
21 Provinz Hessen-Nassau	348 586	81 197	125 665	1 506	84
22 Ruhrgebiet in Westfalen	85 854	1 308 091	291 540	990	868
23 Ruhrgebiet i. Rh.	20 367	530 034	22 773	515	477
24 Westfalen, Lippe	410 693	149 195	15 513	8 513	1 304
25 Rheinprovinz rechts des Rheins	61 724	32 835	9 384	341	45
26 Rheinprovinz links des Rheins .	191 837	76 423	117 859	35 836	7 635
27 Saargebiet	15 780	206 322	27 296	2 766	149
28 Duisburg usw.	118 303	16 762	2 387	2 065	33
29 Lothringen	52 491	113 836	51 998	8 528	2 913
30 Elsaß	48 281	72 436	83 300	17 538	388
31 Bayerische Pfalz	109 876	40 312	47 761	7 522	48
32 Gr. Herz. Hessen	66 305	41 645	32 366	639	—
33 Gr. Herz. Baden	87 168	156 389	111 052	56 876	547
34 Mannheim usw.	4 071	24 761	819	55	30
35 Königreich Württemberg	95 480	82 434	146 344	14 096	5 410
36 Südbayern	207 555	37 639	470 044	4 882	15 048
37 Nordbayern	297 510	168 830	251 517	1 962	1 008
	4 561 834	4 591 116		175 762	731 015
b) Seehafenstationen.					
2a Ostpreußische Häfen	43 973	61 002	667	92	4 121
2b Westpreußische Häfen	30 403	19 943	17 646	20	1 365
4 Pommersche Häfen	62 322	24 548	385	15	26
6 Häfen Rostock, Flensburg	23 387	26 583	1 566	27	31
8 Elbhäfen	35 190	31 207	2 663	75	33
9 Weserhäfen	3 801	14 954	1 351	4	—
10 Emshäfen	12 343	3 891	138	—	—
b)	211 410	182 128	—	236	5 576
a)	4 561 834	4 591 116	—	175 762	731 015
	4 773 244	4 773 244	3 699 313	175 998	736 591

Verkehr in Kartoffeln im Jahr 1913 auf den deutschen Bahnen nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Bahnen.

Verkehrsbezirk	Inlandverkehr			Auslandverkehr	
	Wechselverkehr Versand	Wechselverkehr Empfang	Lokalverkehr	Versand	Empfang
a) Binnenland.					
1a Provinz Ostpreußen	11 145	23 374	23 795	73	5 784
1b „ Westpreußen	56 937	44 238	40 727	401	4 479
3 „ Pommern	122 038	24 864	107 089	957	99
5 Mecklenburg	224 368	13 566	55 654	1 106	—
7 Schleswig-Holstein	28 094	10 948	6 852	189	58
11 Hannover, Oldenburg	392 175	36 487	81 560	1 115	4 363
12 Provinz Posen	241 038	59 080	324 641	13 827	5 687
13 Regierungsbezirk Oppeln	9 488	70 737	76 410	5 239	9 763
14 Stadt Breslau	1 198	19 032	76	—	1 512
15 Regierungsbezirk Breslau	63 291	84 249	105 057	6 836	497
16 Berlin	10 917	295 824	12 438	203	18 347
16a Berliner Vororte	2 636	60 238	297	22	—
17 Provinz Brandenburg	438 033	138 601	288 924	2 445	572
18 Regierungsbezirk Magdeburg	269 920	24 252	81 687	2 728	441
19 „ Merseburg	90 700	84 860	51 565	1 261	571
20 Königreich Sachsen	6 724	162 651	69 419	597	9 187
20a Leipzig und Umgebung	3 872	48 179	2 363	12	2 557
21 Provinz Hessen-Nassau	29 775	35 445	33 049	7 541	4 263
22 Ruhrgebiet in Westfalen	13 090	272 825	34 601	52	63 375
23 Ruhrgebiet i. Rh.	18 883	245 731	30 465	171	72 355
24 Westfalen, Lippe	39 861	45 958	10 710	755	2 919
25 Rheinprovinz rechts des Rheins	13 693	16 724	6 232	88	1 136
26 Rheinprovinz links des Rheins	157 205	57 513	75 797	59 924	35 209
27 Saargebiet	1 027	38 471	4 255	32	3 684
28 Duisburg usw.	3 363	18 105	429	20	8 474
29 Lothringen	985	21 606	4 846	1 875	16 119
30 Elsaß	8 787	12 622	8 733	7 895	2 834
31 Bayerische Pfalz	31 285	13 505	13 254	3 973	669
32 Gr. Herz. Hessen	34 314	15 220	10 433	11 434	887
33 Gr. Herz. Baden	10 609	21 773	17 537	11 048	1 413
34 Mannheim usw.	2 488	26 068	705	449	1 490
35 Königreich Württemberg	6 221	12 457	13 350	3 219	2 709
36 Südbayern	10 025	13 532	45 679	6 309	4 361
37 Nordbayern.	25 641	12 418	19 010	1 082	1 873
	2 379 826	2 081 153		152 878	287 687
b) Seehafenstationen.					
2a Ostpreußische Häfen	646	10 637	35	—	12
2b Westpreußische Häfen	1 758	18 072	607	—	30
4 Pommersche Häfen	6 187	38 395	1 163	—	—
6 Häfen Rostock, Flensburg	4 902	25 693	445	243	108
8 Elbhäfen	5 649	198 692	2 742	397	527
9 Weserhäfen	538	26 561	1 537	38	4 023
10 Emshäfen	1 817	2 120	171	28	3 015
b)	21 497	320 170	—	706	7 715
a)	2 379 826	2 081 153	—	152 878	287 687
	2 401 323	2 401 323	1 664 339	153 584	295 402

Lebenslauf.

Ich, Paul Rausch, wurde am 28. Dezember 1899 als Sohn des Kaufmanns Richard Rausch zu Weißenfels a. S. geboren. Ich bin Preuße, Protestant und deutscher Staatsangehörigkeit.

In meiner Heimatstadt besuchte ich die Oberrealschule, die ich, als ich im September 1917 zum Heeresdienst einberufen wurde, mit der Reife für Oberprima verließ. Im September 1918 geriet ich in amerikanische Gefangenschaft, aus der ich im September 1919 zurückkehrte. Nachdem ich nach meiner Rückkehr das Reifezeugnis erhalten hatte, war ich auf einer Bank meiner Heimatstadt als Lehrling und später als Beamter tätig.

Im Wintersemester 1922/23 besuchte ich die Universität Leipzig, die darauf folgenden drei Semester die Universität Halle a. S. und vom Wintersemester 1924/25 ab wieder die Universität Leipzig bis zum Sommersemester 1926 als Student der Wirtschafts- und Staatswissenschaften. Nach meinem 6. Semester bestand ich in Leipzig das Examen eines Diplom-Volkswirtes.

In meinen letzten Semestern gehörte ich an der Universität Leipzig dem Seminar zur Besprechung wissenschaftlicher Arbeiten des Herrn Professor Dr. Wiedenfeld an.
