

Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen.

Von

Franz Ulrich,

Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat,
Eisenbahndirektionspräsident a. D.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1909.

Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen.

Von

Franz Ulrich,

Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat,
Eisenbahndirektionspräsident a. D.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH 1909

ISBN 978-3-662-31914-7

ISBN 978-3-662-32741-8 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-32741-8

Alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprache,
vorbehalten.

Vorwort.

Railways have rendered more services and received less gratitude than any other institution in the world.
John Bright.

Die in dieser Schrift erörterten Fragen habe ich zum Teil schon in meinen früheren Arbeiten: „Staffeltarife und Wasserstraßen“, Berlin, Verlag von Julius Springer, 1894 und „Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik“, Leipzig, Dunker & Humblot, 1898, erörtert. Inzwischen sind aber nicht nur eine Menge neuer Erfahrungen gemacht über die Verkehrspolitik Preußens und anderer Kulturvölker, sondern es ist auch mit durch meine Anregungen eine große Literatur hervorgerufen, insbesondere die in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik erschienenen Bände 99, 100, 101, 102, 115 (1, 2, 3) und 116 und die zahlreichen Gegenschriften der Wasserstraßenfreunde. Hierdurch ist ein derartig massenhaftes neues Material hinzugekommen, daß die Berücksichtigung und Erörterung wenigstens eines Teils davon mir geboten schien. Insbesondere aber hat mich dazu veranlaßt die jetzige Finanznot, die nicht zum geringsten Teil mit herbeigeführt ist durch die mit jedem Jahr wachsenden Aufwendungen für Wasserstraßen in Preußen, denen keine oder nur ungenügende Einnahmen gegenüberstehen. Die ganze gegenwärtige Sachlage in Preußen hat eine fatale Ähnlichkeit mit der Lage Frankreichs im Jahr 1883, wo sich die französische Republik gleichfalls plötzlich in einer so schlechten Finanzlage sah, daß sie genötigt war, zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts in ihren Finanzen die durch das Gesetz Freycinet bereits festgelegten zahlreichen und kostspieligen Wasserbauten teils ganz zu unterlassen oder sie auf lange Zeit zu verschieben. Der Verlauf dieser Angelegenheit ist deshalb eingehender dargelegt und erörtert.

Cassel-Wilhelmshöhe, den 31. Januar 1909.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
Literatur	VII
Erster Abschnitt. Die Wasserstraßenfrage und ihre Entstehung	1
Zweiter Abschnitt. Die Notwendigkeit einer allgemeinen Tarifiermäßigung auf den Staatsbahnen	16
Dritter Abschnitt. Wie ist diese Tarifiermäßigung auszuführen?	19
Vierter Abschnitt. Transportkosten und finanzielle Ergebnisse der preußischen Staatsbahnen und Staatswasserstraßen . .	54
Fünfter Abschnitt. Abgaben auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen und Beschränkung im Bau und Verbesserung der Wasserstraßen	67
Sechster Abschnitt. Preußische Verkehrs- und Finanzpolitik .	89
Nachtrag zum vierten Abschnitt	103

Literatur.

1. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 99, 100, 101, 102, 115 (1, 2, 3) und 116.
2. Cohn, Gustav, „Eisenbahnen, Wasserstraßen und der preußische Staatshaushalt“, in Schmollers Jahrbuch, 1894.
3. Derselbe, „Neuere Literatur über die deutschen Wasserstraßen“, in Schmollers Jahrbuch, 1895.
4. Derselbe, „Neuere Literatur über Schiffsabgaben“, in Schmollers Jahrbuch, 1908.
5. Derselbe, „Artikel 54 der Reichsverfassung“, in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1906.
6. Derselbe, „Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preußischen Staatshaushalt“, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1907.
7. Derselbe, „Über Reaktion im Verkehrswesen“, in Schmollers Jahrbuch, 1902.
8. Schanz, Georg, „Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main“ (Studien über die bayerischen Wasserstraßen, Heft 1), 1893.
9. Derselbe, „Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale“ (Studien über die bayerischen Wasserstraßen, Heft 2), 1894.
10. Derselbe, „Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung“ (Studien über die bayerischen Wasserstraßen, Heft 3), 1894.
11. van der Borcht, R., Sekretär der Handelskammer zu Köln, „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinsee-Schiffahrt“, Köln 1892.
12. Lotz, Professor Dr., „Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen“ (Verbandsschriften des Deutsch-Osterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt, Nr. XL), 1898, und meine Entgegnung in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1898, Nr. 80.
13. Landgraf, Joseph, Syndikus der Handelskammer für Mannheim, „Die verkehrspolitische Mission Mannheims“, 1893.
14. „Die wirtschaftliche Bedeutung Mannheims“, dem Verein für Sozialpolitik gewidmet von der Handelskammer zu Mannheim, 1905.
15. Böhme, Dr. Otto, „Über die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstraßen im Deutschen Reich“, 1898.

16. Schumacher, Hermann, Professor Dr., „Theoretische Betrachtungen über das Binnenschiffahrtsabgabewesen in Deutschland“, Archiv für Eisenbahnwesen, 1901, Heft 2.
16. Derselbe, „Die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen“, Archiv für Eisenbahnwesen, 1905.
17. Wiedenfeld, Dr. Kurt, „Die Entwicklung der Verkehrsmittel und die landwirtschaftliche Konkurrenz des Auslandes im letzten Menschenalter“, Zeitschrift für Agrarpolitik, Januar 1904.
18. Preußische Jahrbücher, 1899, S. 362ff., „Die Kanalvorlage“.
19. Dieselben, 1904, S. 173ff., „Die wasserwirtschaftlichen Vorlagen“.
20. Dieselben, 1905, S. 2, „Schiffahrtsabgaben, Reichsverfassung und Verkehrspolitik“.
21. Wagner, Adolf, Professor, „Agrar- und Industriestaat“, 1901.
22. Koch, R., „Die Transportbedingungen für organisierten Massengüterverkehr auf Eisenbahnen“, 1889.
23. Macco, H., Ingenieur, Mitglied des Hauses der Abgeordneten, „Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen“, 1908.
Derselbe, „Rohmaterialien und Frachtenverhältnisse in den Ver. Staaten“ und „Bericht über eine Studienreise nach den Ver. Staaten von Nordamerika“. Stahl und Eisen 1903 und 1904.
24. Seibt, Gustav, „Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnengewässerstraßen“, in Schmollers Jahrbuch, Band XXVI.
25. Kurs, Major a. D., „Die Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnutzung“, in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, dritte Folge, Band X.
Derselbe, „Über den Artikel 54 der Reichsverfassung“.
26. Dehn, Paul, Nationale Verkehrspolitik, 1901.
27. „Die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstraßenfrage in Frankreich, Preußen und Österreich“, von Wilhelm von Nördling, K. K. Sektionschef und Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens a. D., Wien 1885.
28. Proudhon, P. J., „De la Concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables“, Paris 1845.
29. Picard, Alfred, „Traité des chemins de fer“. 1887, Paris.
30. Colson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, conseiller d'Etat. Cours d'économie politique, livre VI les travaux publics et les transports.
31. Mange, Alfred, „Les voies navigables de l'Allemagne“. Extrait de la Revue des deux Mondes, 1902.
32. Marlio, Louis, ingénieur des ponts et chaussées, docteur en droit, „La politique Allemande et la navigation intérieure“, 1907.

Erster Abschnitt.

Die Wasserstraßenfrage und ihre Entstehung.

Eine der wichtigsten aber auch streitigsten wirtschaftlichen Fragen, in der schon seit Jahren von den Interessenten für ihre Anschauungen und Interessen mit Aufwendung aller Mittel agitiert und gekämpft wird, ist die Wasserstraßenfrage in Preußen und mehr oder weniger auch im übrigen Deutschland.

Um diese Frage richtig zu beurteilen und die richtigen Mittel zu ihrer Lösung zu finden, muß man auf ihre Entstehung und deren Gründe zurückgehen. Die Wasserstraßenfrage in ihrer heutigen Gestalt ist nicht viel älter als 30 Jahre. Zwar haben einzelne volkswirtschaftliche Theoretiker (Meitzen), Wasserbautechniker und Industrielle (Harkort, Mulvany) schon früher Kanalprojekte erörtert und empfohlen. Aber diese Bestrebungen blieben ebenso ohne Beachtung und Erfolg, wie die akademischen Erörterungen von Kanalprojekten in einer von der Regierung dem Landtag vorgelegten Denkschrift vom Jahre 1877, welche über die Vor- und Nachteile von Eisenbahnen und Kanälen interessante Ausführungen enthält, und zugleich zeigt, daß die Regierung damals weit entfernt war, die Ansichten und Bestrebungen der Kanalinteressenten zu den ihrigen zu machen. Im nachstehenden sind die betreffenden Ausführungen der Denkschrift S. 71 ff. hier wörtlich wiedergegeben.

„Nach dem Vorgange Frankreichs und unter Berufung auf die Wasserstraßensysteme Englands, Belgiens und vor allen der Nordamerikanischen Freistaaten hat sich das öffentliche Interesse in neuerer Zeit mit besonderer Lebhaftigkeit nicht allein der Vervollkommnung der vorhandenen Wasserwege, sondern auch in beinahe noch höherem Grade der Herstellung neuer Schiffahrts-

kanäle von großer Leistungsfähigkeit, im Gegensatz zu dem seit geraumer Zeit mehr in den Vordergrund getretenen Bau von Eisenbahnen, zugewendet.

Bei diesen Bestrebungen ist geltend gemacht worden, daß Wasserstraßen vor den Eisenbahnen den wichtigen Vorzug haben, fast an jeder Stelle ihrer Länge dem öffentlichen Verkehre zugänglich zu sein, also fast überall, ohne Beschränkung des durchgehenden Verkehres, Frachten aufnehmen und absetzen zu können, wogegen Eisenbahnen, wenn man von Bahnen untergeordneter Bedeutung mit geringer Fahrgeschwindigkeit absehen will, den Verkehr nur nach und von bestimmten Stationen zu vermitteln vermögen, behufs deren Herstellung mitunter größere Flächen wertvollen Grund und Bodens der produktiven Benutzung entzogen werden müssen. Daher konzentrieren, wie weiter angeführt wird, die Wasserstraßen den Verkehr weniger in einzelnen Hauptknotenpunkten, sie sind vielmehr, indem sie weder ausgedehnter Rangiergleise, noch umfangreicher Güterschuppen bedürfen und jedem Privatmann sein Grundstück für den großen Verkehr zugänglich machen, geeignet, nachteiligen Anhäufungen der Industrie und damit der Bevölkerung wirksam zu begegnen. Die Leistungsfähigkeit gut angelegter und unterhaltener Wasserstraßen ist eine fast unbegrenzte. Sie sind für jedes Transportmittel gleich nutzbar, für den kleinen Nachen sowohl, wie für das zulässig größte Schiffsgefäß und jede bewegende Kraft, diejenige der Menschen und Tiere, des Windes, des Dampfes, ist auf ihnen mit Vorteil verwendbar. Die Wasserstraßen leisten daher die unproduktive Arbeit der Transportvermittlung sowohl für den Durchgangswie für den Lokalverkehr mit den relativ geringsten Kosten und sind ganz besonders zur Bewältigung von Massentransporten voluminöser Güter, der Rohprodukte oder halbfertiger Industrieerzeugnisse geeignet, während derartigen Transporten, insbesondere für größere Entfernungen die Eisenbahnen nicht ausreichend niedrige Frachtsätze zu gewähren vermögen. Indem die Eisenbahnen der Bewältigung von Massentransporten, namentlich, wenn durch besondere kaufmännische oder sonstige Konjunkturen dergleichen auf einzelne Linien gewiesen werden, in

ihren Einrichtungen nicht immer gewachsen sind, können neue Wasserstraßen selbst für die Eisenbahnen eine sehr erwünschte Entlastung herbeiführen und zu deren Ergänzung dienen. Endlich wird als ein besonderer Vorzug der Wasserstraßen hervorgehoben, daß sich auf ihnen die Konkurrenz in jeder Beziehung frei entfalten kann und kein verwickeltes Tarifsystern dem Verkehre Beschränkungen oder Schwierigkeiten auferlegt.

Auf Grund dieser und ähnlicher Ausführungen hat man nicht nur den Bau einzelner, mehr oder minder umfangreicher Kanallinien, sondern auch den Ausbau eines, für ganz Deutschland in großen Zügen entworfenen Kanalnetzes in Vorschlag gebracht. Allerdings haben bei der Aufstellung dieses Kanalnetzes die unleugbar vorhandenen technischen Schwierigkeiten, insbesondere diejenigen der Speisung der Kanäle mit Wasser und der Überwindung größerer Höhenunterschiede nicht überall die ihnen gebührende Würdigung gefunden, auch scheint die bereits in der Einleitung zur vorliegenden Denkschrift angedeutete Frage, ob im gegebenen Falle in einem Kanale mehr als in einer Eisenbahn das richtige Mittel zur Erfüllung des obwaltenden Bedürfnisses nach einem neuen Transportwege gesucht werden müsse, nicht überall ausreichend erwogen worden zu sein.

In letzterer Beziehung ist es notwendig, daran zu erinnern, daß im allgemeinen die Eisenbahnen als Konkurrenten der Wasserstraßen in ihrer Anlage weit weniger von der Terraingestaltung abhängig sind, als die Kanäle. Man kann behaupten, daß überall, wo ein Kanal ausführbar ist, auch eine Eisenbahn gebaut werden kann, nicht aber umgekehrt, ein Umstand, der sich zum Nachteil der Wasserstraßen überall da geltend macht, wo es darauf ankommt, die Stätten der Rohproduktion, insbesondere der Montanindustrie, in unmittelbare, keine Umladungen bedingende Verbindung mit einer großen Transportstraße zu bringen, ferner da, wo es sich um die Verkürzung von Umwegen handelt, wie solche bei Wasserstraßen, zumal den natürlichen, unvermeidlich sind. Die Eisenbahnen sind aber auch, abgesehen davon, daß schon mäßig kupiertes Terrain einer Kanalanlage Schwierigkeiten entgegenstellt und die Speisung mit der erforderlichen Wassermenge

in seltenen Fällen ohne kostspielige Nebenanlagen erreichbar ist, im großen Durchschnitt in ihrer ersten Anlage nicht teurer als Kanäle. Denn schon bei jeder Hauptbahn, noch mehr aber bei den vorzugsweise für Gütertransporte bestimmten Sekundär- oder Lokalbahnen ist die Breite des beanspruchten Grund und Bodens geringer, die Zerstückelung der Grundstücke weniger intensiv, die erforderliche Erdbewegung, namentlich in bergigen Gegenden, in welchen die Kanäle überdies nicht selten kostspieliger Vorrichtungen zu ihrer Dichtung bedürfen, von erheblich geringerem Umfange, als bei den Kanälen. Auch die Bauwerke zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs sind bei den Eisenbahnen meist von geringerer Bedeutung. Der Unterschied der Baukosten fällt aber zugunsten der letzteren besonders da ins Gewicht, wo größere Steigungen oder Gefälle vorkommen, welche von Kanälen nur durch Errichtung kostspieliger und dabei ein bleibendes Verkehrshindernis bildender Schleusen oder geneigter Ebenen überwunden werden können. Fälle, in welchen gelegentlich der Anlage eines Schiffahrtskanals größere Landesmeliorationen ausgeführt und dadurch die im Schiffahrtsinteresse aufzuwendenden Baukosten in erheblichem Maße herabgemindert werden können, gehören zu den Ausnahmen, sind aber auch bei der Erbauung von Eisenbahnen nicht ausgeschlossen. Während endlich bei diesen etwaige Stockungen des Verkehrs durch Frost und Schnee nur in ungünstigeren Jahren und stets nur in geringer Dauer eintreten, unterliegen die Kanäle meist für noch längere Zeit, als die natürlichen Wasserstraßen alljährlich unvermeidlichen Verkehrsstockungen durch den Winter, welche um so störender wirken, als sich ihr Beginn und ihre Dauer niemals mit Sicherheit vorhersehen lassen, und zu ihnen bei den Kanälen nicht selten noch Sperrungen der Schifffahrt durch Reparatur und Räumungsarbeiten hinzutreten. Daher sind diejenigen Konsumenten, welche den Gegenstand eines regelmäßig fortdauernden Verbrauchs auf dem Wasserwege zu beziehen pflegen, zur Haltung größerer Wintervorräte genötigt, wogegen der Bezug auf dem Eisenbahnwege die Sammlung von dergleichen Vorräten, also auch die Verzinsung der entsprechenden Kaufgelder und die Lagerungskosten entbehrlich,

auf der anderen Seite aber dem Produzenten den schnelleren Umschlag seines Betriebskapitals möglich macht. Lohnende Personentransporte sind auf Kanälen fast ganz ausgeschlossen.

Nach alle diesem kann es nicht befremden, daß viele der in Anregung gebrachten Kanalprojekte über das Stadium der ersten Idee nicht hinausgekommen sind. Nur wenigen der zahlreichen Projekte hat das Privatkapital bisher ein tatsächliches Interesse zugewendet, selbst die erforderlichen Geldmittel zu den Vorarbeiten für Kanallinien, welche die Bedingungen ihres Gedeihens in sich zu tragen scheinen, sind nur schwer und nicht immer ohne Staatsbeihilfe zu beschaffen gewesen, obschon, wie aus dem oben Angeführten erhellt, der einzelne Grundbesitzer weit mehr gewinnen kann, wenn sein Grundstück von einem Kanale, als wenn es von einer Eisenbahn berührt oder durchschnitten wird.“

Während die in den vorstehenden Ausführungen der Denkschrift zu Gunsten der Eisenbahnen angeführten Vorzüge völlig zutreffend und noch heute vorhanden sind, kann dagegen nur ein kleiner Teil der vorstehend von den Befürwortern der Kanäle geltend gemachten Vorteile vor der Kritik bestehen. Daß die Wasserstraßen vor den Eisenbahnen den wichtigen Vorzug hätten, fast an jeder Stelle ihrer Länge dem öffentlichen Verkehr zugänglich zu sein, also fast überall ohne Beschränkung des durchgehenden Verkehrs Fracht aufnehmen und absetzen zu können, das wird heute kein Sachverständiger mehr behaupten, ebenso wenig, daß für die Grundbesitzer die Durchschneidung ihres Grundbesitzes durch einen Kanal vorteilhafter sei, als die Durchschneidung mit einer Eisenbahnlinie. Denn über einen Kanal kann man nur mit einer kostspieligen Brücke kommen, während ein Eisenbahnübergang leichter und billiger herzustellen ist, wenn es nicht wie in vielen Fällen möglich ist, einen Schienenübergang mit oder ohne Schranken zu gestatten.

Jeder weiß ferner, daß zur Aufnahme des Verkehrs der Wasserstraßen Häfen nötig sind, daß diese in der Regel viel schwieriger und kostspieliger zu bauen und zu unterhalten sind, als die Bahnhöfe der Eisenbahnen, daß sie deshalb viel geringer an Zahl sind als die Bahnhöfe, und daß deshalb gerade die Wasserstraßen es

sind, die den Verkehr, die Industrie und Bevölkerung in einzelnen Hauptknotenpunkten konzentrieren. Ebenso wenig ist es richtig, daß die Leistungsfähigkeit gut angelegter und unterhaltener Wasserstraßen eine fast unbegrenzte ist, vielmehr sind sie, wie schon erwähnt, alljährlich längeren Verkehrsunterbrechungen durch Hoch- und Niedrigwasser, Eis, Reparaturen und Räumungen unterworfen. Dagegen sind bei den Eisenbahnen Verkehrsstockungen selten und in der Regel nur von kurzer Dauer, weil es fast immer möglich ist, die gesperrte Linie in wenigen Stunden oder Tagen wieder betriebsfähig zu machen oder den Verkehr auf einer oder mehreren Hilfslinien aufrecht zu erhalten. Als im Jahre 1905 der Altenbekener Tunnel infolge einer großen Rutschung in den Hohlräumen des darüber befindlichen Berges einstürzte, da wurde der Verkehr von mehr als 120 Zügen täglich über andere Linien aufrecht erhalten, bis der Tunnel nach Jahresfrist wieder hergestellt war. Falsch ist es ferner, wenn die Anhänger der Wasserstraßen behaupten, daß diese sowohl den Durchgangs- als den Lokalverkehr mit den geringsten Kosten bedienen, während die Eisenbahnen für Massentransporte auf größere Entfernungen nicht ausreichend niedrige Frachtsätze zu gewähren und größere Massentransporte nicht zu bewältigen vermöchten. Den Lokalverkehr können die Wasserstraßen schon deshalb nicht bedienen, weil es ihnen an Häfen fehlt und weil sie nur auf größere Entfernungen, nicht auf kleinere mit Vorteil den Verkehr bedienen können und ihn tatsächlich bedienen. Dagegen sind die Eisenbahnen wohl imstande, große Massentransporte zu niedrigen Frachten auf geringe wie auf große Entfernungen zu bewältigen. Wenn ferner es als ein besonderer Vorzug betrachtet wird, daß auf den Wasserstraßen die Konkurrenz sich frei entfalten kann und kein verwickeltes Tarifsysteem dem Verkehr Beschränkungen oder Schwierigkeiten auferlegt, so denkt man jetzt über die Vorteile der Konkurrenz weniger günstig und sucht sie durch Kartelle usw. zu beseitigen. Das als ein Nachteil hingestellte verwickelte Tarifsysteem der Eisenbahnen gestattet dagegen eine bessere Berücksichtigung der Erfordernisse des Verkehrs und der Frachten der verschiedenen Güterarten.

Im allgemeinen ergibt sich aus der Denkschrift, daß die Agitation für den Bau künstlicher Wasserstraßen im Jahre 1877 noch recht schwach und mehr theoretisch als praktisch war. Sie wurde erst lebhafter nach dem Eintritt zweier bedeutenden wirtschaftlichen Ereignisse: der Einführung einer nationalen Wirtschaftspolitik und der gleichzeitig beginnenden Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen.

Beides verdanken wir dem Fürsten Bismarck, und es gehört mit zu seinen größten Verdiensten in der inneren Politik, daß er mit dem Freihandel brach, die Wichtigkeit der Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen klar erkannte und mit Hilfe des hochverdienten Ministers von Maybach energisch durchführte. Im Jahre 1878 führte er Deutschland aus dem freihändlerischen Fahrwasser zu einer gemäßigten Schutzpolitik zurück, wie sie nach den Freiheitskriegen die Begründer des deutschen Zollvereins, Motz und Maaßen, befolgt und unser großer deutscher Volkswirt List wissenschaftlich begründet hatten. Bismarck schuf so die Grundlage zu dem wunderbaren Aufblühen unserer Industrie und unseres Handels, und verhinderte, daß unsere Landwirtschaft dem ausländischen Wettbewerb schutzlos unterlag. Das sollte ihm nie vergessen werden, auch nicht von den Vertretern des deutschen Handels, die bedauerlicherweise noch zum großen Teile von freihändlerischen Ideen sich beherrschen lassen. Was sollte wohl aus unserem Handel geworden sein, wenn noch heute unsere Landwirtschaft und unsere Industrie schutzlos dem ausländischen Wettbewerb preisgegeben wären, wie die Freihändler es wollten, wenn unsere Industrie infolgedessen statt eines Aufschwungs ohnegleichen noch heute einen mühsamen Kampf um ihre Existenz führen müßte und unsere Landwirtschaft ruiniert worden wäre? Dann hätte unsere überschüssige Bevölkerung aus Mangel an Arbeit auswandern müssen und Deutschland hätte weder an Bevölkerung noch an Wohlstand und Macht so zunehmen können, wie dies in den letzten 30 Jahren geschehen ist.

In dem berühmten Schreiben an den Bundesrat vom 15. Dezember 1878, worin Fürst Bismarck seine Ziele bei der Zolltarifreform entwickelte, berührte er auch das Verhältnis der Eisenbahn-

tarife zu den Zolltarifen, indem er sagte, daß erstere viel einschneidender wirkten als letztere vermöge der Einfuhrprämie, die sie dem Auslande, oft zum vielfachen Betrage jedes vom Reich aufzulegenden Zolles, auf Kosten der deutschen Produktion gewähren. Er sprach damals die Überzeugung aus, daß mit der Revision der Grenzzölle eine Revision der Eisenbahntarife notwendig Hand in Hand gehen müsse. Es könne auf die Dauer den einzelnen Staats- und Privateisenbahnverwaltungen nicht die Berechtigung verbleiben, „der wirtschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags nach Willkür zu neutralisieren und das wirtschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten“.

In einem Schreiben an den Freiherrn von Thüngen vom 16. April 1879 erklärte Bismarck, noch größeres Gewicht als auf den Zoll auf die Eisenbahntarife zu legen, „durch welche Einfuhrprämien gegeben werden, die nicht selten das Vier- und Fünffache des 50 Pf.-Zolles für Getreide erreichten“. Wenn es gelinge, diese Ungerechtigkeit zu beseitigen, versprach er sich davon eine größere Wirkung, als von der Verdoppelung oder selbst Vervielfachung der damals neu beantragten Zölle.

In seiner großen Rede vom 8. Mai 1879 zur Begründung seiner neuen Handelspolitik, insbesondere des autonomen Zolltarifs, beklagte Bismarck, daß in der ganzen Debatte ein Gebiet noch nicht erwähnt worden sei, ohne welches der Zolltarif doch keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung habe, die Frage der Eisenbahntarife. Zwar liege sie auf einem anderen Gebiete, aber sie sollte womöglich gleichzeitig gelöst werden, denn es sei ganz unmöglich, eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben. Solange die Tendenz der deutschen Eisenbahnen gewesen sei, alle Einfuhr wohlfeiler hereinzufahren als die Ausfuhr hinauszufahren, solange habe man einen Gegenzoll gegen den deutschen Zolltarif und schaffe eine Einfuhrprämie. Solange wir diesen Krebschaden unserer Produktion

haben, betonte er, daß jede Ausfuhr von uns nach höheren Tarifen gefahren wird als die Einfuhr, daß jedes deutsche, einheimische, nationale Gut teurer gefahren wird als das ausländische, solange wir davon nicht erlöst werden, kann in Massengütern kein Grenzzolltarif helfen.

Fürst Bismarck hatte sofort mit klarem Blick die Notwendigkeit erkannt, die Verkehrspolitik entsprechend der Zollpolitik zu gestalten, und drängte deshalb, nachdem sein Versuch, die gesamten deutschen Eisenbahnen für das Reich zu erwerben, mißglückt war, mit doppelter Energie auf Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen. In der Begründung zu dem preußischen Gesetzentwurf betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat vom 29. Oktober 1879 S. 63 ist dieser Zweck der Verstaatlichung klar ausgesprochen. Es heißt hier:

„Die Begünstigung der ausländischen Produktion durch die sogenannten Differentialtarife (Auslandstarife) steht in keinem innern Zusammenhange mit der Provenienz der Produkte aus dem Auslande, ist vielmehr lediglich die natürliche Folge der raumausgleichenden Funktion der Eisenbahnen, des Umstandes, daß der Transportweg nach dem Ausland der Regel nach länger ist, als der Weg von und nach dem inländischen Konkurrenzgebiete, daß mit der Länge des Wegs die Zahl der Konkurrenzverbindungen zunimmt und gerade in diesem Verkehr die Konjunkturen dem schnellsten und häufigsten Wechsel unterworfen sind. Werden sonach die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Produkte hingewiesen, so ist es die Aufgabe des Staates, dieser Tendenz beschränkend entgegenzutreten, soweit dadurch die wirtschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, daß nicht das Inland einer zerstörenden Überschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Überproduktion ausgesetzt werde. Repressive Maßregeln gegen eine solche Tarifstellung sind daher lediglich die Konsequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus.“

Über solche Differentialtarife der Eisenbahnen, durch welche auswärtige Produkte gegenüber den inländischen durch niedrige

Tarife begünstigt wurden, hatten insbesondere die Vertreter der deutschen Landwirtschaft in der Enquete über die Differentialtarife von 1872 und in der deutschen Tarifenquete von 1875 Beschwerden erhoben. Infolgedessen hatte auf Bismarcks Anregung in der Sitzung vom 6. April 1877 bereits der Bundesrat sich dahin ausgesprochen, „daß alle Tarife der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörden vorbehalten werden, welche für ausländische Produkte und Fabrikate einen an sich oder verhältnismäßig günstigeren Frachtsatz gewähren, als für gleichartige inländische Erzeugnisse.“ Durch Erlasse vom 21. Februar und 23. April 1878 hatte dann der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Aufhebung der früheren Bestimmungen für solche Tarife seine Genehmigung vorbehalten und hinzugefügt, daß dieselbe nur dann in Aussicht zu nehmen sei, wenn entweder eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen sei oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft für die beantragte Ermäßigung der Tarife sprechen.

Diese Vorschriften, welche noch heute gelten, haben zur Folge gehabt, daß die ausländische Einfuhr begünstigende Tarife in der Regel nur dann, wenn es sich um Erzeugnisse handelt, welche in Deutschland nicht vorkommen, wie Kolonialwaren, auf den deutschen Eisenbahnen zugelassen werden¹⁾. Auch wurden Ende der 70er Jahre die bestehenden, die ausländische Einfuhr begünstigenden Tarife aufgehoben trotz des Widerstandes der Privatbahnen, welche in einer besonderen Schrift²⁾ die Unschädlichkeit dieser Tarife und ihre Notwendigkeit aus Rücksichten des Wettbewerbs.

¹⁾ Es ist interessant, daß ähnliche Beschwerden über die Begünstigung der ausländischen Einfuhr durch Differentialtarife der Eisenbahnen auch in dem freihändlerischen England in großer Menge erhoben werden; vgl. Gustav Cohn, „Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England“ im Archiv für Eisenbahnwesen 1898 S. 1153 ff. Gewiß ein schlagender Beweis für die Richtigkeit von Bismarcks Vorgehen.

²⁾ Beiträge zur Beurteilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich, Berlin 1879.

insbesondere der Schifffahrt gegenüber nachzuweisen versuchten, und voraussagten, daß infolge Aufhebung dieser Tarife die betreffenden Transporte auf die Wasserwege übergehen würden.

Merkwürdigerweise hatte man nämlich die Wasserstraßen, welche schon damals die ausländische Einfuhr zu weit billigeren Sätzen beförderten, als die Differentialtarife der Eisenbahnen boten, keinen Beschränkungen in der Verfrachtung ausländischer Güter unterworfen. Ob dies übersehen worden ist oder ob man sich scheute, den der Auflegung von Schifffahrtsabgaben entgegenstehenden Artikel 54 der Reichsverfassung aufzuheben, darüber ist mir nichts bekannt. Wahrscheinlich war der große Einfluß der Wasserstraßen auf die Begünstigung der ausländischen Einfuhr damals noch nicht genügend erkannt. Jedenfalls ging die oben erwähnte Voraussage der Privatbahnen vollauf in Erfüllung. Darüber hinaus aber entwickelten sich, seitdem die deutschen Eisenbahnen entsprechend der nationalen Wirtschaftspolitik zu einer nationalen Verkehrspolitik übergegangen waren, die deutschen Wasserstraßen im Gegensatz zu den Eisenbahnen um so energischer zu Vertretern der internationalen Freihandelspolitik, zu Förderern der ausländischen Einfuhr, und hieraus erklärt sich nicht zum geringsten Teil die außerordentliche Zunahme des Verkehrs der Wasserstraßen seit dem Jahr 1880, indem die großen Mengen der ausländischen Einfuhr auf die Wasserstraßen übergingen, um sich deren billigere Frachten zu sichern.

Die außerordentliche Verbesserung der Wasserstraßen auf Staatskosten und die Aufhebung fast aller Abgaben auf denselben während der Herrschaft des Freihandels hatte nicht nur eine große Verbilligung der Wasserstraßenfrachten zur Folge, sondern dadurch, daß die großen natürlichen Wasserstraßen Deutschlands mit Ausnahme der Donau von Süden nach Norden dem Meere zuströmen, kam ihre Frachtermäßigung in erster Linie dem Ausland und der ausländischen Einfuhr zugute. So ist es gekommen, daß noch heute die Wasserstraßen, namentlich unsere großen Flüsse in ihrer Verkehrspolitik unserer nationalen Wirtschaftspolitik direkt

entgegenarbeiten, während dies den Eisenbahnen verboten ist. In dieser verschiedenen Behandlung der Eisenbahnen und Wasserstraßen, derselben Güter, je nachdem sie auf Eisenbahnen oder auf Wasserstraßen verfrachtet werden, liegt eine große Ungerechtigkeit zum Schaden der Eisenbahnen, die sobald als möglich beseitigt werden sollte, indem man entweder die betreffenden Vorschriften auf die Wasserstraßen ausdehnt oder sie für die Eisenbahnen aufhebt.

Um sich möglichst überall billigere Frachten zu verschaffen und die durch den Zoll herbeigeführte Verteuerung der Einfuhrartikel wenigstens zum Teil wieder auszugleichen, begannen ferner die Freihändler mit großem Eifer eine Agitation für den Bau künstlicher Wasserstraßen, namentlich solcher, die die ausländische Einfuhr begünstigten. Die Freihandels-Interessenten erhielten leider bald Verbündete in der Großindustrie, insbesondere Rheinland-Westfalens. Diese war zwar schutzzöllnerisch, insoweit dies in ihrem Interesse lag, aber durch die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen, die sie gefördert hatte, enttäuscht. Sie hatte eine weitergehende Herabsetzung der Staatsbahntarife, insbesondere auf größere Entfernungen, erwartet, als sie tatsächlich eintrat, und nun wurde von ihr die Parole ausgegeben: Wenn die Staatsbahnen uns diejenige Ermäßigung der Frachten nicht geben können oder wollen, welche wir haben müssen, so bleibt uns nichts übrig, als die Erlangung dieser Ermäßigung durch die Wasserstraßen zu versuchen. Sie schlossen sich in dieser Richtung mit den Freihändlern zusammen und brachten erhebliche Mittel auf zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung in der Presse, Schriften und Vereinen.

Zuerst trat das Projekt des Dortmund-Ems-Kanals mit demnächstiger Erweiterung durch den Rhein-Elbe-Kanal in die Öffentlichkeit, ein Projekt, das, wie ein Blick auf die Karte zeigt, besonders geeignet war zur Begünstigung der ausländischen Einfuhr in den Westen der Monarchie. Dem Minister von Maybach waren diese Kanalprojekte wenig sympathisch, allein die fortgesetzten Agitationen und die zum Teil heftigen Angriffe, die in der Presse

gegen ihn gerichtet wurden, berührten ihn sehr unangenehm, zumal damals die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen noch nicht beendet war. Eine weitergehende Ermäßigung der Staatsbahntarife wollte er, weil er große Einnahmeausfälle davon befürchtete, nicht zugestehen, und so entschloß er sich schließlich doch zur Einbringung einer Vorlage betr. den Dortmund-Ems-Kanal, vielleicht in der Meinung, daß die hohen Kosten und schlechten Ergebnisse dieses Kanals die Agitation für Herstellung künstlicher Wasserstraßen am besten entzünden würde. Nach erstmaliger Verwerfung im Jahr 1883 wurde die Kanalvorlage im Jahre 1886 angenommen, aber erst nachdem Kompensationen zu Gunsten des Ostens bewilligt und in die Vorlage aufgenommen waren.

So war auch im Westen der Anfang mit dem Bau künstlicher Wasserstraßen gemacht (im Osten waren Kanäle vor der Eisenbahnzeit gebaut), und damit ein Weg betreten, der für den preußischen Staat und seine Finanzen verhängnisvoll werden sollte. Vergebens war im Abgeordnetenhaus und besonders im Herrenhaus die Regierung auf die schwerwiegenden Bedenken aufmerksam gemacht, welche einer derartigen Lösung der wichtigen Frage der Ermäßigung der Güterfrachten entgegenstanden.

In dem Referat über den Gesetzentwurf betr. den Bau neuer Schifffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schifffahrtsstraßen in der 20. Sitzung des Herrenhauses vom 10. Juli 1886 sagte Freiherr von Stumm: „Die Gegner der Vorlage haben sich nun gefragt, was können die Freunde des Staatsbahnsystems, was können die Freunde unserer soliden Staatsfinanzen für Motive haben, sich in so warmer Weise für den Kanal zu interessieren? Die Erklärung sei darin zu suchen, daß bei dem ewigen Drängen nach Tarifiermäßigungen man sich gesagt habe: Die See müsse ihr Opfer haben, der Kanal schade am Ende nicht gar zu viel, es werde längere Zeit dauern, bis er fertig gestellt sei; während dieser Zeit werde der Sturm auf Tarifierabsetzungen aufhören und man könnte den Leuten inzwischen sagen, wartet ab, bis der Kanal fertig ist, dann bekommt ihr billige Frachten. Wir können doch nicht Geld ausgeben einerseits für billige Eisenbahntarife, andererseits für Kanalbauten usw.

Wenn solche Auffassungen bestehen sollten, dann könnten sie nur als bedenkliche Irrtümer bezeichnet werden. Es handle sich um ein sehr teures Experiment mit 58 Millionen — von den 150 Millionen (für den Rhein-Elbe-Kanal) gar nicht zu reden — namentlich gegenüber dem Nachweise, daß man mit jährlich höchstens 300 000 Mark ganz dasselbe Resultat durch versuchsweise Verbilligung der Eisenbahntarife erreichen könne. Aber das Hauptbedenken seien die Konsequenzen, die sich notwendig an diesen Kanalbau knüpfen. Entweder zeige er schlechte Resultate, dann werde es allgemein im Lager der Kanalschwärmer heißen: Der Kanal ist für uns ein Torso, er muß weiter geführt werden, selbst eine Verbindung bis an den Rhein und nach Hamburg nütze nichts, er müsse bis Magdeburg und Berlin weitergeführt werden, dann erst werde er rentieren. Oder der Kanal ergebe gute Resultate, dann werde erst recht jeder seinen eigenen Kanal haben wollen und müssen. Alle diese Kanäle würden also hinzukommen und es entstehe daraus eine Konsequenz, die weit über die Tragweite der Ausgabe der 58 Millionen à fonds perdu hinausgehe.“

Die Voraussagungen des großen Industriellen und Politikers haben sich leider nur zu bald erfüllt, ja darüber hinaus haben sich noch andere große wirtschaftliche Nachteile aus der Wasserstraßenpolitik der Regierung ergeben.

Der erste Versuch, die Erbauung des Dortmund-Ems-Kanals, ist bekanntlich finanziell völlig mißglückt. Der jetzige Geh. Oberbaurat Sympher in der Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hatte damals in einer Schrift für den Dortmund-Ems-Kanal dessen Rentabilität auf 5% berechnet.

In Wirklichkeit kostete der Kanal statt der veranschlagten 58 Millionen Mark 71 Millionen Mark; mit den Nachforderungen nach einer Rede des Abgeordneten von Pappenheim in der 13. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März 1901 damals bereits mehr als 100 Millionen Mark. In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses Anfang Februar 1907 teilte der Berichterstatter mit, daß nach einer ihm aus dem Ministerium zugegangenen Berechnung im Etatsjahr 1904 der Staat zur Unterhaltung und Verzinsung 3 390 000 Mark beigetragen

habe. Im Verhältnis zu der beförderten Tonnenzahl ergibt sich hieraus, daß die Beförderung jeder Gütertonne auf dem Dortmund-Emskanal einen Staatszuschuß von 4,60 Mark erforderte, jedes Tonnenkilometer erforderte im Jahre 1904 einen Staatszuschuß von 1,9 Pfennig. Nach Peters, Schifffahrtsabgaben, 3. Teil, S. 261, betrug die Einnahmen 1905 428 203 Mark, es fehlten zur vollen Deckung der Selbstkosten einschl. Zinsen und Tilgung 3 191 440 Mark.

Aber dieser Mißerfolg hinderte nicht den Fortgang der Agitationen für Kanäle, zunächst für den Kanal Rhein-Elbe, indem die Kanalinteressenten behaupteten, daß nach dem Bau dieses Kanals auch der Dortmund-Emskanal rentabel werden würde. Die Agitationen wurden sogar noch heftiger, nachdem dem Finanzminister von Miquel es gelungen war, sich einen maßgebenden Einfluß auf die Eisenbahnpolitik zu verschaffen, den er in einseitig fiskalischer Weise dazu benutzte, um möglichst hohe Überschüsse von den Staatseisenbahnen zu erhalten. Mit aller Macht war er bestrebt, größere Ermäßigungen der Gütertarife zu verhindern, was ihm auch tatsächlich gelang, wie sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung ergibt:

Auf den preußischen Staatsbahnen betrug die Einnahmen für ein Tonnenkilometer frachtpflichtigen Gutes:

1880	4,14 Pf.
1890	3,80 „
Ermäßigung	<u>0,34 Pf.</u>
1906	<u>3,55 Pf.</u>
Ermäßigung	<u>0,25 Pf.</u>

Die Ermäßigung der Gütertarife in den letzten 16 Jahren war also erheblich geringer, als in den vorhergehenden 10 Jahren.

Es ist unzweifelhaft, daß nichts so sehr dazu beigetragen hat, die Bewegung für den Bau von Kanälen zu befördern und weite Kreise, welche bis dahin von Kanälen nichts hielten, zu Anhängern der Kanäle zu machen, trotz der schlechten Erfahrungen, die mit dem Dortmund-Ems-Kanal und andern Kanälen gemacht wurden, als

diese Weigerung der Staatsregierung, größere Frachtermäßigungen auf den Staatseisenbahnen eintreten zu lassen, obwohl diese bei den außerordentlich hohen, stets wachsenden Überschüssen dazu recht wohl imstande gewesen wären.

Zweiter Abschnitt.

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Tarifermäßigung auf den Staatsbahnen.

Aus vorstehenden Ausführungen dürfte sich ergeben, daß schon seit lange Großhandel und Großindustrie, aber auch sonstige weitere Kreise, eine Verbilligung der Güterfrachten auf den Staatseisenbahnen für erforderlich halten und mit allen Mitteln erstreben, und daß sie durch die Verkehrspolitik der Regierung darauf gedrängt wurden, die Erfüllung ihrer Wünsche in dem Bau künstlicher Wasserstraßen zu suchen. Sie hoffen, daß ihnen die erstrebten Frachtermäßigungen auch auf den Eisenbahnen von selbst zufallen werden, sobald Kanäle auf Staatskosten gebaut sind, welche niedrigere Frachten als die Eisenbahnen gewähren. Deshalb wurde zunächst der Bau von Kanälen und die Regulierung und Kanalisierung von Flüssen auf Staatskosten und ohne Rücksicht, ob sie ihre Selbstkosten decken oder nicht, im weitesten Umfange verlangt, darüber hinaus aber entsprechende Ermäßigungen der Eisenbahntarife da, wo keine leistungsfähigen Wasserstraßen sind und sich auch nicht herstellen lassen. Ich beziehe mich zum Beweis auf die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Mittellandkanalvorlage, insbesondere die Kommissionsverhandlungen vom Jahr 1901. Wenn hier die Forderung der Ermäßigung der Eisenbahntarife hauptsächlich von den Gegnern der Kanäle, von den Agrariern gestellt wurde, so war das nur natürlich und richtig, weil diese von den Wasserstraßen im allgemeinen nicht nur keine Vorteile, sondern erhebliche Nachteile haben, insbesondere durch die Begünstigung der Einfuhr ausländischen Getreides und Mehls.

Die bisherige Verkehrspolitik der Regierung, die von dem Grundsatz ausgeht, die Tarife und die Einnahmen der Staatseisenbahnen möglichst hoch zu halten, und das Drängen auf niedrigere Güterfrachten durch den Bau von künstlichen Wasserstraßen zu befriedigen, hat sich als völlig verfehlt erwiesen. Einmal deshalb, weil die Eisenbahn unzweifelhaft das vollkommeneren und bessere Verkehrsmittel ist, auf dem nicht nur Güterverkehr, sondern auch Personenverkehr möglich ist und auf welchem der Verkehr das ganze Jahr hindurch gleichmäßig geführt wird, während die Wasserstraßen längere Zeit im Jahr wegen Hoch- und Niedrigwasser, Zufrieren, Reparaturen usw. ganz versagen. Dann ist der Verkehr auf die Eisenbahnen allein angewiesen. Ferner aber auch deshalb, weil auf diesem Wege die Hochhaltung der Eisenbahntarife nicht zu erreichen und es ganz gegen die Grundsätze einer gerechten staatlichen Verkehrspolitik ist, durch den Bau künstlicher Wasserstraßen auf Staatskosten einem Teil der Verkehrsinteressenten niedrige Frachten zu gewähren, und den andern Teil zu zwingen, die hohen Tarife der Staatseisenbahnen weiter zu zahlen, daneben aber auch noch die Baukosten der künstlichen Wasserstraßen und unter Umständen auch ihre Unterhaltungs- und Betriebskosten mit zu tragen. Daß das auf die Dauer nicht angängig ist, haben auch die Verkehrsinteressenten recht gut begriffen, und ein großer Teil derjenigen, die jetzt für Kanäle sind, wollen dieselben nur als Mittel gebrauchen, um die Regierung zur Herabsetzung der Eisenbahntarife zu nötigen.

Ich beziehe mich hinsichtlich dieser wichtigen Frage auf meine Ausführungen in der Schrift „Staatseisenbahnen, Staatseisenwasserstraßen“, S. 20/22 und S. 28—38, ferner auf die vom Verein für Sozialpolitik Ende 1897 beschlossene Untersuchung betr. die Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen, mit Rücksicht auf die Fragen der Konkurrenz zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen und der Erhebung von Abgaben auf ersteren. In dem Band 1 dieser Untersuchung „Die Schifffahrt der deutschen Ströme“ (Leipzig 1903) wird diese Frage ausführlich

erörtert in dem zweiten Beitrag, insbesondere verweise ich auf den die Ergebnisse zusammenfassenden Schluß des Beitrags, S. 210ff.

Auch bei den nicht an den projektierten Kanälen gelegenen Industriellen besteht, wie ich oft habe aussprechen hören, durchaus die bestimmte Erwartung, daß, wenn einem Teil der Industrie durch den Bau künstlicher Wasserstraßen seitens des Staates erhebliche Frachtermäßigungen geschaffen werden, dem andern Teil entsprechende Frachtermäßigungen auf den Eisenbahnen nicht versagt werden können. Auch ich halte dies für richtig und unausbleiblich. Denn jeder Bau von Kanälen, insbesondere so wichtiger, wie der Rhein-Hannover-Kanal, schafft eine wirtschaftliche Umwälzung durch die Änderung in den Wettbewerbsverhältnissen für einen großen Teil Deutschlands. Der Wettbewerb in der Industrie hat sich aber in neuerer Zeit ganz anders zugespitzt als früher, und die Frachten spielen im Handel, der Industrie und der Landwirtschaft eine immer wichtigere Rolle. Deshalb ist es nur natürlich, daß bei Verhandlung des Projektes des Rhein-Elbe-Kanals Kompensationsforderungen von allen Seiten, nicht nur bezüglich weiterer Kanäle und sonstiger Wasserbauten, sondern auch bezüglich der Frachtermäßigungen auf den Eisenbahnen gestellt wurden. Deshalb läßt sich auch eine allgemeine Eisenbahntarifermäßigung nicht länger hintanhalten. Teils der Wettbewerb der Wasserstraßen, teils die Entschädigung der nicht mit Wasserstraßen versehenen Gegenden machen dies notwendig, und die Staatsregierung wird sich diesen Forderungen auch aus Gründen der Gerechtigkeit nicht entziehen können. In dem für die Tariffestsetzung grundlegenden § 26 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ist bestimmt, daß die Eisenbahn alle aufgegebenen Waren ohne Unterschied der Interessenten zu den veröffentlichten Tarifen befördern muß, und nach der Verstaatlichung der Privatbahnen ist der noch weitergehende Grundsatz aufgestellt und durchgeführt, daß auf sämtlichen preußischen Staatsbahnen gleiche Einheitssätze für die normalen Tarife gelten. Das ist der Grundsatz des *sum cuique* auf den Transport angewendet. Es wäre danach durchaus unzulässig, daß man auf

einer der bestehenden Eisenbahnlinien, welche den Rhein mit Hannover verbinden, die Eisenbahntarife um 50% ermäßigte, während auf allen übrigen Staatsbahnstrecken die höheren Tarife bestehen bleiben. Was tut aber der Staat anderes, wenn er den Rhein-Hannover-Kanal baut und auf demselben die Frachten gegenüber den Staatsbahnfrachten um 50% dadurch ermäßigt, daß er die Verzinsung des Anlagekapitals dieses Kanals auf 3% beschränkt, während er von dem Anlagekapital der Staatsbahnen eine Verzinsung von 7% und mehr nimmt, also mehr als das Doppelte. Würde das nicht eine Umgehung sein des vom Staat selbst aufgestellten Grundsatzes der gleichen Behandlung aller im Transportwesen, würde es nicht eine ungeheuerere Schädigung aller Landesteile bedeuten, die nicht an dem Rhein-Hannover-Kanal liegen, sondern an den vom Rhein nach Hannover führenden Staatsbahnen oder aus sonstigen Gründen die Eisenbahnen benutzen müssen? Auch deshalb halte ich eine allgemeine Tarifiermäßigung für unvermeidlich.

Dritter Abschnitt.

Wie ist diese Tarifiermäßigung auszuführen?

Diese allgemeine Tarifiermäßigung auf den preussischen Staatsbahnen kann aber nicht anders erfolgen, als durch Einführung eines Staffeltarifs für alle normalen Staatsbahntarife. Die Gründe dafür ergeben sich aus dem bestehenden Bedürfnis der Ermäßigung der Güterfrachten, insbesondere für weitere Entfernungen. Über den Begriff der Staffeltarife, ihre Begründung vom Standpunkt der Eisenbahnen, ihre Anwendung in Deutschland und im Ausland und die dabei gemachten Erfahrungen und die wirtschaftlichen Gründe für und gegen Staffeltarife möchte ich auf meine Schrift „Staffeltarife und Wasserstraßen“ verweisen, erschienen 1894, Berlin, im Verlag von Julius Springer. Hier muß ich mich damit begnügen, zu bemerken, daß unter Staffeltarifen

man einen Tarif versteht, bei dem der Streckensatz, d. h. die mit der Transportlänge wachsende Gebühr nicht für jedes Kilometer gleich hoch bemessen wird, sondern bei verschiedenen Transportlängen verschieden hoch, und zwar in der Regel bei größeren Transportlängen niedriger als bei geringen Transportlängen, z. B. bei Entfernungen bis zu 100 km 4 Pfennig für das Tonnenkilometer, bei 100—300 km 3 Pf., über 300 km 2 Pf. Es ist dies für die Eisenbahnverwaltung möglich, weil ihre Selbstkosten nicht mit jedem Kilometer um den gleichen Betrag wachsen, sondern gewisse Teile der Selbstkosten sich gleich bleiben, gleichviel wie lang die Entfernung ist, auf welche das Gut befördert wird. Es ist derselbe Grundsatz, wonach der Kaufmann bei einer größeren Lieferung billigere Preise gewähren kann, als wenn nur ein Stück oder ein Pfund gekauft wird. Denselben Grundsatz befolgt auch die Eisenbahn dadurch, daß ganze Wagenladungen von 200 Zentnern nach einem billigen Frachtsatz gefahren werden als 10 Zentner. Dieser Grundsatz ist also sowohl für größere Transportentfernungen, als für größeres Gewicht als richtig anerkannt, und beide Teile, sowohl der Verfrachter als die Eisenbahn, stehen sich bei seiner Anwendung gut.

Solche Staffeltarife sind deshalb bei den Eisenbahnen fast aller Kulturvölker in Anwendung, in Belgien, wo sie zuerst im Jahre 1860 eingeführt wurden, ferner in Frankreich, Österreich-Ungarn, Rußland, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Schweden usw. Nur bei uns in Deutschland kommen sie zwar bei Ausnahmetarifen vielfach in Anwendung, die normalen Tarife sind dagegen mit Ausnahme des Eil- und Stückguts und des Spezialtarifs III nach gleichen Einheitssätzen für alle Entfernungen gebildet.

Ich habe schon Mitte der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts Gelegenheit gehabt, mich theoretisch und praktisch mit den Staffeltarifen zu beschäftigen und ihre Vorteile kennen zu lernen. Von 1874—1881 war ich Verkehrsdezernent bei den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen. Diese hatten ihren stärksten Verkehr mit Frankreich und Belgien, und ich mußte natürlich mich mit den Tarifen dieser beiden Länder genau vertraut machen. Belgien hatte durch-

weg Staffeltarife, Frankreich zum Teil. Ich gewann schon damals die Überzeugung, daß die Staffeltarife nicht nur theoretisch richtig seien, sondern daß sie auch praktisch für den Verkehr und für die Eisenbahnen vorteilhafter seien, als Tarife mit gleichen Einheitssätzen für alle Entfernungen, wie sie damals in Deutschland mit geringen Ausnahmen bestanden. Demgemäß trat ich auch für die Einführung von Staffeltarifen überall ein, wo sich mir dazu Gelegenheit bot. So wurde auf meine Veranlassung nach Einführung der Tarifreform von 1877 von der Generaldirektion zu Straßburg ein Staffeltarif für alle Klassen ihres Lokaltarifs eingeführt, der mit geringen Änderungen von dem südwestdeutschen Verband angenommen wurde. Zu diesem Verband gehörten damals außer den Reichsbahnen, welche die Geschäftsführung hatten, von den preußischen Staatsbahnen die Direktionsbezirke Saarbrücken und Wiesbaden, ferner die badischen Staatsbahnen, die pfälzischen Bahnen, die hessische Ludwigsbahn und die Main-Neckar-Bahn, er umfaßte also ganz Südwestdeutschland.

Der südwestdeutsche Staffeltarif bewährte sich nicht nur für die beteiligten Eisenbahnen, sondern wurde auch von den Verkehrsinteressenten in Südwestdeutschland als vorteilhaft anerkannt. Auch der Mitteldeutsche Verband, der den Verkehr zwischen den südwestdeutschen, mitteldeutschen und nordostdeutschen Eisenbahnen umfaßte, berechnete seine Tarife auf Grund der zweiten südwestdeutschen Staffel, und im Verkehr mit den rheinisch-westfälischen Bahnen und mit den deutschen Nordseehäfen erfolgte eine Durchrechnung der Staffel für einzelne Klassen und wichtige Artikel.

Als aber wenige Jahre später die Verwaltung der Reichsbahnen dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt wurde (bis dahin stand sie unter dem Reichskanzler), erfolgte im Jahre 1881 zum Bedauern der davon betroffenen Verkehrsinteressenten die Beseitigung des Lokaltarifs der Reichsbahnen, und es wurden der Gleichmäßigkeit wegen an seiner Stelle die Einheitssätze der preußischen Staatsbahnen zur Einführung gebracht, welche kein Staffeltarif, sondern nach gleichen Einheits-

sätzen berechnet waren. Infolgedessen mußte auch der südwestdeutsche Verbandstarif und die andern vorher genannten Tarife zur Aufhebung gelangen.

Dies war um so bedauerlicher, als das Prinzip der Staffeltarife schon damals von der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen als richtig anerkannt war, wie die Begründung des preußischen Gesetzentwurfs vom 29. Oktober 1879 betr. den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat zeigt. Es heißt hier nämlich Seite 59/60:

„Die raumausgleichende Funktion aller Kommunikationsmittel, durch welche die Produktions- und Konsumtionsgebiete einander näher gerückt werden, gewinnt bei der Transportleistung der Eisenbahnen eine erhöhte Bedeutung durch den Umstand, daß für die Frequenz der Eisenbahnen, von welcher die Festsetzung der Transportpreise in erster Linie abhängig ist, neben der Menge der Transporte zugleich die Länge des Transportweges einen wesentlichen Faktor bildet. Nicht in der Menge des beförderten Tonnengewichts, sondern in der Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer findet die Güterfrequenz der Eisenbahnen ihren richtigen Ausdruck. Ebenso wie die Ermäßigung der Tarife für die Massengüter, deren Transport vorzugsweise die volle Ausnutzung der Wagen und der Zugkraft ermöglicht, ist daher auch die Ermäßigung der Tarife für weite Entfernungen dem Interesse der Eisenbahnen entsprechend.“

Man darf die Aufhebung der südwestdeutschen Staffeltarife insofern mit Recht bedauern, sowohl vom Standpunkt der Eisenbahnen als vom allgemeinen Verkehrs- und wirtschaftlichen Standpunkt, als dadurch die Eisenbahnen verhindert wurden, weitere Erfahrungen über die Wirkungen der Staffeltarife zu sammeln, und eine nicht unwahrscheinliche weitere Ausdehnung derselben abgeschnitten wurde. Hätten statt dessen damals die preußischen Staatsbahnen den südwestdeutschen Staffeltarif angenommen, so hätte sich der Übergang zu den Staffeltarifen damals unzweifelhaft leichter für die Eisenbahnen wie für das wirt-

schaftliche Leben vollzogen als heute, und es hätte der preußische Staat wahrscheinlich Hunderte von Millionen gespart, welche er für Kanäle ausgegeben hat und noch ausgibt.

Indes habe ich mich hierdurch nicht entmutigen lassen. In meinem Buch „Das Eisenbahntarifwesen“, erschienen 1886, Berlin und Leipzig, Verlag von J. Guttentag, habe ich Seite 70ff. die Vorzüge der Staffeltarife eingehend dargelegt und ihre Einführung empfohlen. Nachdem ich kurz darauf in das Ministerium berufen war, bin ich auch hier nach Kräften für die Einführung von Staffeltarifen eingetreten. Meine Bemühungen blieben auch nicht ohne Erfolg. Am 1. September 1891 wurden für den Lokaltarif der preußischen Staatsbahnen die Getreidestaffeltarife eingeführt und damit ein großer Erfolg erzielt, sowohl für den Getreide- und Mehlverkehr, als für die preußischen Staatsbahnen. Diese Tarife galten für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate, und waren in der Weise gebildet, daß an den regelrechten Frachtsatz des Spezialtarifs I (4,5 Pf. für das Tonnenkilometer) für die ersten 200 km 3 Pf. für 201—300 km, 2 Pf. von 301 km ab angestoßen wurden. Die Ergebnisse waren günstig. Es wurden befördert in der Zeit vom 1. September 1890 bis 31. August 1891, wo der Staffeltarif noch nicht galt, sondern der Satz von 4,5 Pf. für alle Entfernungen durchgerechnet wurde:

		Einnahme:
131 973 t	{	Mühlenfabrikate 1 811 905 „
40 438 610 t/km		

Dagegen nach Einführung der Staffeltarife vom 1. September 1891 bis 31. August 1892:

129 336 t	{	Mühlenfabrikate 1 711 991 „
44 060 020 t/km		

Vom 1. September 1892 bis 31. August 1893:

182 351 t	{	Mühlenfabrikate 2 433 130 „
64 272 020 t/km		

Es betrug der Getreideverkehr der preußischen Staatsbahnen —
vgl. Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896, Bd. 2, S. 302/3:

	Vom 1. ¹⁾ Septem- ber 1890 bis 31. Juli 1891	Vom 1. Sep- tember 1891 bis 31. Juli 1892	Vom 1. Sep- tember 1892 bis 31. Juli 1893	Vom 1. Sep- tember 1893 bis 31. Juli 1894	Vom 1. ²⁾ August 1894 bis 30. Juni 1895
Frachtmenge in t	2 566 302	2 610 040	2 906 161	2 520 283	2 876 271
„ „ tkm	240 519 440	279 946 450	377 343 470	341 482 180	271 678 940
Durchschnitts- lauf für die t km	94	107	130	135	94
hiervon über 200 km t . .	260 738	351 484	544 460	462 387	267 876
„ „ 200 „ tkm	79 129 960	121 847 530	212 024 400	197 429 460	89 091 290
in Prozent der t	10,2	14,2	18,7	18,3	9,3
„ „ „ tkm	32,9	43,5	56,2	57,8	32,8
Gesamteinnahme M	12 196 956	13 548 399	16 656 916	14 493 029	13 245 116
hiervon über 200 km befördert	3 631 150	4 814 499	7 892 809	7 085 801	4 033 935
in Prozent der Gesamteinnahme	29,8	35,5	47,4	48,8	30,5
Streckeneinheitssatz für 1 tkm der über 200 km beförderten Menge nach Abzug einer Ab- fertigungsgebühr von 1,20 M. für 1 t	4,20 Pf.	3,61 Pf.	3,42 Pf.	3,31 Pf.	4,53 Pf.

1) Vor Einführung des Getreidestaffeltarifs.

2) Nach Aufhebung des Getreidestaffeltarifs.

Der Erfolg des Tarifs war also ein sehr guter, sowohl für den Verkehr als für die Staatsbahnen. Dennoch wurde der Tarif vom 1. September 1891 am 1. August 1894 wieder aufgehoben.

Die Gründe hierfür waren verschiedene. In erster Linie waren es die Schiffahrtsinteressenten und Wasserstraßenfreunde, ferner die Freihändler und Interessenten der ausländischen Einfuhr, welche sofort gegen die Getreidestaffeltarife mobil machten. Sie waren klug genug, zu erkennen, daß die Staffeltarife ein gefährlicher Gegner der Wasserstraßen werden mußten und damit ihrer Interessen. Da aber, wie schon oben erwähnt, unsere größeren Ströme, Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, sämtlich von Süden nach Norden führen, so bilden sie die gegebenen Einfuhrstraßen für die überseeische Einfuhr, und da sie auf Staatskosten unterhalten und fortdauernd verbessert werden, ohne Ab-

gaben dafür zu entrichten, so können natürlich die Eisenbahnen mit ihren hohen Tarifen gegen sie nicht aufkommen, insbesondere sobald es sich um Transporte auf längere Entfernungen handelt¹⁾. Deshalb waren den Wasserstraßeninteressenten die Getreidestaffeltarife, welche auf längere Entfernungen erhebliche Ermäßigungen und so dem inländischen Getreide und Mehl die Möglichkeit des Wettbewerbs gegen das ausländische Getreide gewährten, ein Dorn im Auge, und sie begannen sofort den erbittertsten Kampf gegen sie in der freihändlerischen Presse, in Flugschriften und den Berichten der meist freihändlerischen Handelskammern. Am heftigsten war dieser Kampf in Süd- und Westdeutschland, wo auf dem Rhein die größte Einfuhr an Getreide aller Art stattfindet. Als ihre Anstrengungen nicht gleich zum Ziele führten, wandten sich die süddeutschen Interessenten an ihre Regierungen mit größtenteils ganz unbegründeten Beschwerden über die großen Nachteile, welche ihnen angeblich durch die Getreidestaffeltarife zugefügt würden. Endlich geschah noch das Unerwartete und im höchsten Maße Bedauerliche, daß auch die Landwirte Süd- und Westdeutschlands, zum Teil auch Mitteldeutschlands von der freihändlerischen Presse sich gegen die Getreidestaffeltarife aufhetzen ließen und deren Beschwerden zu den ihrigen machten. Unter diesen Umständen konnte sich die preußische Regierung der näheren Untersuchung dieser Beschwerden nicht entziehen. Mit Ministerialkommissarien der bayrischen, der sächsischen, der württembergischen, der badischen und hessischen Regierung wurden diese Beschwerden eingehend untersucht und fast ausnahmslos unbegründet gefunden. Da über die Getreidestaffeltarife und ihre Wirkungen noch heute falsche Anschauungen auch bei den deutschen Landwirten verbreitet sind, so halte ich es für geboten, die tatsächlichen Ergebnisse dieser Untersuchungen zu veröffentlichen, die mir genau bekannt sind, da ich als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Verhandlungen teilgenommen habe.

¹⁾ Vgl. darüber meine Schrift „Staatseisenbahnen und Staatswasserstraßen“, S. 16 f.

I. Verkehr mit Bayern. Hier wurde festgestellt:

1. daß die Zufuhr von Getreide aus Preußen nach Bayern nur einen geringen Bruchteil der gesamten Getreideeinfuhr nach Bayern bildet und daß sie nach Einführung der Staffeltarife nicht gestiegen ist. Eine Ausnahme bildet nur die Einfuhr von Gerste und Futtermitteln, welche im Jahre 1893 etwas gestiegen ist infolge der ungünstigen Ernte in diesen Artikeln in Bayern. Dagegen stieg die Ausfuhr Bayerns an Getreide nach Deutschland und Preußen und war nach Preußen in den Jahren, wo der Getreide-Staffeltarif bestand, größer als die Ausfuhr Preußens nach Bayern.

2. Die Einfuhr von Mühlenfabrikaten aus Deutschland und Preußen nach Bayern war schon vor Einführung der Staffeltarife erheblich und ist nach Einführung der Staffeltarife nicht gestiegen, sondern hat sich gegen die drei vorhergehenden Jahre vermindert. Die Ausfuhr von Mühlenfabrikaten aus Bayern nach Deutschland und besonders nach Preußen ist dauernd gestiegen und hat in den Jahren des Staffeltarifs die höchsten Zahlen erreicht. Der Unterschied zwischen Einfuhr und Ausfuhr Bayerns hat sich zu Gunsten der letzteren vermindert.

Das Nähere zu den Feststellungen in 1 und 2 ergeben die Zahlen der nachfolgenden Tabellen, deren Richtigkeit von den bayrischen und preußischen Commissarien anerkannt sind.

I. Getreideempfang Bayerns aus:

im Jahre t	Österreich t	Deutschland t	Zusammen t	Davon aus Preußen t	Aus Preußen auf Entfernungen des Staffeltarifs t
1884	158 400	43 400	201 800	11 700	1 924
1885	191 700	44 200	235 900	15 450	3 628
1886	167 860	71 500	239 360	32 300	9 630
1887	285 200	77 200	362 400	34 800	8 051
1888	369 700	86 600	456 300	37 100	11 592
1889	329 300	45 100	374 400	16 030	1 654
1890	437 300	56 400	493 700	21 150	3 500
1891	292 300	35 400	327 700	11 520	817
1892	252 300	53 800	306 100	17 830	1 352
1893	358 600	61 800	420 400	33 032	17 451

2. Empfang Bayerns aus Preußen in Tonnen:

im Jahre	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	Mais, Hülsenfrüchte, Malz.
1884	1 200	1 300	1300	5 500	2400
1885	4 600	1 500	250	6 600	2500
1886	16 500	1 900	200	11 000	2700
1887	17 200	5 400	200	8 000	4000
1888	7 000	10 000	5400	10 000	4700
1889	2 600	5 700	230	4 000	3500
1890	7 400	5 700	550	3 600	3900
1891	4 600	1 300	120	2 000	3500
1892	9 400	1 000	130	3 000	4300
1893	6 600	932	2300	15 000	8200

3. Von dem Empfange Bayerns aus Preußen entfallen auf Entfernungen des preußischen Staffeltarifs in Tonnen:

im Jahre	bei Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	Mais usw.	Mühlensfabrikaten
1884	370	584	600	140	230	22 000
1885	2423	535	60	380	230	21 000
1886	7100	1100	100	960	370	18 600
1887	5400	1751	20	400	480	26 600
1888	3200	2712	3800	1 100	780	29 000
1889	560	604	20	240	230	30 000
1890	2000	670	50	350	430	28 000
1891	420	52	25	100	220	15 500
1892	570	152	10	370	250	19 000
1893	760	601	1400	11 600	3090	29 100

4. Ausfuhr Bayerns an Getreide:

Tonnen:

im Jahre	Nach Deutschland überhaupt	Davon nach Preußen	Von den Sendungen aus Preußen entfallen auf Staffeltarifentfernung
1884	111 600	27 245	5 194
1885	141 600	21 298	3 311
1886	111 800	20 903	2 232
1887	132 000	23 877	3 369

im Jahre	Nach Deutschland überhaupt	Davon nach Preußen	Von den Sendungen aus Preußen entfallen auf Staffeltarifentfernung
1888	195 700	28 604	4 489
1889	191 600	41 023	8 758
1890	183 300	35 060	5 915
1891	223 200	73 645	24 007
1892	178 900	63 225	27 525
1893	171 600	44 862	8 694

5. Empfang Bayerns aus:

Mühlensfabrikate

Tonnen:

im Jahre	Deutschland	Davon aus Preußen	Von Preußen auf Ent- fernungen des Staffel- tarifs
1884	44 500	26 000	22 000
1885	52 000	27 000	21 000
1886	58 500	26 400	18 600
1887	77 100	36 300	26 600
1888	81 000	40 500	29 000
1889	76 000	39 500	30 000
1890	80 400	38 600	28 000
1891	68 000	26 000	15 500
1892	67 000	28 700	19 000
1893	77 100	38 700	29 100

6. Versand von Bayern nach:

im Jahre	Deutschland	Davon nach Preußen	Nach Preußen auf Ent- fernungen des Staffel- tarifs
1884	20 000	4 946	1740
1885	18 300	3 488	228
1886	19 800	4 178	243
1887	25 700	6 161	366
1888	32 000	7 512	253
1889	29 500	8 122	1290
1890	27 000	8 855	1970
1891	30 000	9 938	1108
1892	27 000	10 093	1287
1893	54 000	17 801	1913

3. Ferner wurde nach den Preistabellen der Reichsstatistik festgestellt, daß die Marktpreise für Weizen und Roggen in München und Lindau seit Einführung der Staffeltarife im Vergleich zu den Marktpreisen von Berlin, Breslau und Posen sich nicht zu Ungunsten Bayerns verändert haben.

4. Bezüglich der Frachten wurde durch Vergleichung festgestellt, daß die Sätze des Staffeltarifs im Verkehr von den Hauptausfuhrländern durch die See- und Flußfrachten erheblich unterboten wurden und von vielen ostdeutschen Ausfuhrplätzen nach Bayern und der Pfalz höher waren, als die vorhandenen kombinierten Wasser- und Bahnfrachten. Ebenso wurde festgestellt, daß auf der bayrischen Staatsbahn für österreichisches Getreide zur Durchfuhr nach den Niederlanden und darüber hinaus ein stark ermäßigter Tarif (2,6 Pf. gegenüber 4,5 Pf. normaler Fracht für das Tonnenkilometer) bestand, welcher die Staffeltariffrachten unterbot. Endlich wurde noch festgestellt, daß auf der Bayrischen Staatsbahn ermäßigte Tarife für Holz, Bier, Steine zur Erleichterung der Ausfuhr im allgemeinen, also auch nach Preußen bestanden.

II. Verkehr mit Stationen des Großherzogtum Hessen. Hier wurde festgestellt:

1. daß die Getreidezufuhr aus Preußen nach Hessen in den Jahren 1891—1893 nur unerheblich zugenommen habe, dagegen die Ausfuhr von Hessen nach Preußen erheblich größer gewesen sei. Es betrug die Ausfuhr von Preußen nach Hessen in den genannten drei Jahren 20 000, 21 000 und 22 500 t, umgekehrt 30 000, 38 000 und 31 000 t.

2. daß die Mehlausfuhr von Preußen nach Hessen in den drei Jahren 1891, 1892 und 1893 betragen habe 14 000, 10 000 und 11 000 t, während die Ausfuhr von Hessen nach Preußen in den genannten Jahren 14 000, 13 000 und 12 400 t betrug und gegen 1890 mit 9400 t erheblich gestiegen ist.

3. Ferner wurde festgestellt, daß die Wasserzufuhr in den genannten drei Jahren in den für die Getreideversorgung Hessens wichtigsten Umschlagsplätzen Bingen, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt a. M. und Worms, ferner in Mannheim und Ludwigs-

hafen ganz gewaltig sich gesteigert habe, wie nachfolgende Zahlen beweisen. Es gingen ein an Getreide auf dem Wasserweg:

	in Bingen, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt a. M. und Worms	Mannheim und Ludwigs- hafen
1887	59 620 t	367 626 t
1888	78 093 t	340 265 t
1889	71 488 t	300 617 t
1890	100 021 t	431 177 t
1891	99 035 t	494 843 t
1892	112 787 t	489 553 t

Die Zahlen für 1893 konnten nicht angegeben werden¹⁾.

Die Mehleinfuhr dagegen hat abgenommen:

1887	10 129 t	24 271 t
1888	19 078 t	36 059 t
1889	14 932 t	32 008 t
1890	8 827 t	31 168 t
1891	12 224 t	22 378 t
1892	9 762 t	14 604 t

Die Zahlen für 1893 konnten nicht angegeben werden¹⁾.

Ebenso hat auch die Bahnzufuhr in 1892 abgenommen.

¹⁾ Anstatt dieser fehlenden Zahlen teile ich folgendes mit aus einer Schrift von Dr. Landgraf, Syndikus der Handelskammer Mannheim: „Die verkehrspolitische Mission Mannheims 1893“, von mir besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1893, S. 970ff.

„Wir gedenken zunächst des Getreideverkehrs. Zu Wasser und zu Bahn sind in den hauptsächlichsten Getreidearten Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Mais angekommen in dem Jahrzehnt 1873—1882 durchschnittlich im Jahre 118 000 t; im Jahrfünft 1883—1887 durchschnittlich im Jahre 284 000 t; im Jahrfünft 1888—1892 durchschnittlich im Jahr 341 000 t. Diese Anfuhr hat sich also in zwei Jahrzehnten verdreifacht und zwar in fortgesetzter Steigerung. Weitaus den erheblichsten Anteil an dieser Einfuhr nimmt Weizen, für welchen Mannheim unbestritten der bedeutendste Handelsplatz in Deutschland überhaupt ist; sogar so große Konsumplätze wie Berlin, und Getreidehandelsemporien wie Bremen, Hamburg, Königsberg, Duisburg, Stettin, Cöln, stehen darin weit hinter Mannheim zurück. Von der gesamten Zufuhr an Weizen nach Deutschland auf dem Rhein kommt fast die Hälfte auf unseren Platz, von wo aus ganz Süddeutschland (Baden, Bayern und Württemberg) und ein Teil der Schweiz mit Zerealien versorgt werden. Mannheim besitzt zu diesem Behufe allein 25 ge-

III. Verkehr mit Baden. Hier wurde festgestellt:

1. daß die Zufuhr aus Staffeltarifbezirken nach Baden in den Jahren 1891—1893 gegen die Vorjahre abgenommen habe. Es wurden eingeführt:

mischte Getreidetransitlager. Daneben aber noch eine große Menge von Privatgetreidespeichern aller Art. Speziell die Mannheimer Lagerhausgesellschaft allein verfügt über einen Getreidespeicher mit 114 Silos, welcher eine Lagerungsfähigkeit von 130 000 dz besitzt. Ein weiterer Bau derselben Gesellschaft am Mühlenhafen enthält nur Schüttböden für Getreide. Außerdem besitzt dieselbe Gesellschaft noch ein weiteres Lagerhaus für Getreide mit den neuesten technischen Einrichtungen zum Ausladen, Umstechen und Umlagern von Getreide mit einem Fassungsraum von 100 000 Meterzentnern. Man darf wohl sagen, daß, von ähnlichen Unternehmungen in Hamburg abgesehen, großartigere Lagerhäuser und Speichieranlagen wie die der oben genannten Gesellschaft in Deutschland nicht bestehen. Niemand wird ernstlich glauben wollen, daß eine derartige Entwicklung im Getreideverkehr irgendwie mit ausländischen Beziehungen zu tun habe. Gerade in Getreide besteht nämlich hier ein sehr ausgebreitetes Eigenhandelsgeschäft, welches seine Einkäufe direkt in den Produktionsländern Rußland, Vereinigten Staaten von Amerika, am Laplata, in Ostindien betätigt. Die Lagerfähigkeit des Platzes wird am besten damit dokumentiert, daß bei Beginn des Jahres 1892 ein Lagerbestand von sage einer Million Doppelzentnern Weizen hier vorhanden war. Trotzdem wurden in demselben Jahre noch $3\frac{1}{4}$ Millionen Doppelzentner Weizen zumeist rheinwärts hierher verbracht und zwar zum größten Teil im ersten Quartale des Jahres; es war dieses diejenige Zeit, welche an die Vorratskammern des Platzes, der dieses Mal natürlich auch auswärtig sich Lager suchen mußte, die größten Ansprüche bisher gestellt hat.

Auch in Mehlen und Mühlenfabrikaten findet ein starker Import, zumeist von den norddeutschen Mühlen hierher statt, hauptsächlich zur Versorgung der Reichslande, und zwar trotzdem, daß in Mannheims näherer und weiterer Umgegend selbst sich 30—40 Mühlen mit annähernder Leistungsfähigkeit von 3 Millionen Sack Mehl im Jahre befinden.“

Diese Angaben sind besonders lehrreich und werfen ein helles Licht auf die auch von der Handelskammer Mannheim betriebene Agitation gegen die Getreide- und Mehlstaffeltarife, auf Grund deren in den Jahren 1891—93 wenige Tausend Tonnen Mehl und Getreide nach Süddeutschland verfrachtet sind, die man aber trotzdem für die Überschwemmung des süddeutschen Marktes mit diesen Artikeln und für den Preisdruck zum Schaden der süddeutschen Landwirtschaft und Müllerei verantwortlich gemacht hat. Wen diese Schuld trifft, ergibt sich klar aus den vorstehenden Ziffern.

	Getreide	Mühlenfabrikate
1888	11 000 t	4300 t
1889	6 600 t	3200 t
1890	4 800 t	3600 t
1891	2 800 t	2100 t
1892	2 300 t	1200 t
1893	3 200 t	1000 t

Dagegen hat die badische Ausfuhr nach preußischen Staffeltarifbezirken zugenommen; 1891 betrug sie 210 t, 1892 580 t und 1893 630 t.

2. Gegenüber der badischerseits aufgestellten Behauptung, daß die Staffeltarife einen Preisdruck auf die Mühlenfabrikate durch die Angebote der norddeutschen Mühlen herbeigeführt hätten, wurde preußischerseits darauf verwiesen, daß an Mühlenfabrikaten in Baden eingegangen seien:

	auf dem Rhein (Mannheim und Ludwigshafen)	aus dem übrigen Deutsch- land	aus Preußen	davon aus Staffeltarifbezirken
1890	31 168 t	29 800 t	4300 t	3600 t
1891	22 378 t	28 000 t	2600 t	2100 t
1892	14 604 t	29 400 t	1700 t	1200 t
1893	(Angaben fehlten noch)	33 500 t	1700 t	1000 t

Es kann hiernach nicht angenommen werden, daß gegenüber den großen Mengen, die auf dem Rhein und dem übrigen Deutschland eingeführt sind, die geringen Mengen aus Preußen einen Preisdruck veranlaßt hätten.

IV. Verkehr mit Württemberg. Hier wurde festgestellt:

1. Die Zufuhr von Getreide aller Art nach Württemberg betrug:

	aus Preußen	davon aus Staffeltarifbezirken	aus dem übrigen Deutschland
1887	7000 t	6000 t	124 000 t
1888	5000 t	4000 t	150 000 t
1889	4000 t	2000 t	139 000 t
1890	3000 t	2000 t	184 000 t
1891	1000 t	900 t	146 000 t
1892	1400 t	1000 t	169 000 t
1893	1000 t	800 t	184 000 t

Die Zufuhr von Mühlenfabrikaten:

1887	10 000 t	8 000 t	14 500 t
1888	13 000 t	11 000 t	19 000 t
1889	11 000 t	9 000 t	16 000 t
1890	12 000 t	10 000 t	17 000 t
1891	4 000 t	3 500 t	12 000 t
1892	3 000 t	2 500 t	11 000 t
1893	6 000 t	5 000 t	15 000 t

Die Zufuhr aus Preußen an Getreide wie an Mühlenfabrikaten hat also in den Jahren 1891—1893 erheblich abgenommen. Dagegen zeigt die Mehlausfuhr Württembergs seit 1887 keine Abnahme und übersteigt erheblich die preußische Ausfuhr nach Württemberg. Sie betrug 1887 30 200 t, 1891 33 300 t, 1892 34 700 t, 1893 31 000 t. Der beklagte Rückgang der Mühlenindustrie in den letzten Jahren kann deshalb nicht den Staffeltarifen, sondern nur dem Entstehen der Riesenmühlen an Ost- und Nordsee, am Rhein, Elbe, Weser, Oder zugeschrieben werden.

V. *Verkehr mit dem Königreich Sachsen.* Hier wurde festgestellt:

1. daß im ganzen in Sachsen eingeführt wurden auf dem Bahnweg:

	Getreide	Mühlenfabrikate
1889	315 136 t	71 844 t
1890	270 433 t	68 147 t
1891	263 710 t	73 760 t
1892	294 007 t	80 572 t
1893	400 000 t	100 000 t

Die vermehrte Zufuhr auf dem Bahnweg im Jahre 1893 ist darauf zurückzuführen, daß die Zufuhr aus dem Ausland auf dem Wasserweg in diesem Jahre um 60 000 t abgenommen hatte zugunsten der Zufuhr des Inlandes auf dem Bahnweg.

Die Zufuhr von Mühlenfabrikaten aus Preußen nach Sachsen ist von 1884—1893 von 37 000 auf 74 000 t gestiegen, es zeigt sich aber nur in 1893 eine vermehrte Zufuhr aus Staffeltarifbezirken, da die Einfuhr in den Jahren 1885—1892 nur zwischen

einer Mindestmenge von 13 000 t (in 1891) und einer Höchstmenge von 17 000 t (in 1888) schwankt. Die Mehlaufuhr nach Sachsen betrug

	aus dem Ausland	aus Preußen	aus Staffel- bezirken	aus dem übrigen Deutschland
1890	7 000 t	59 000 t	14 000 t	47 000 t
1893	25 000 t	74 000 t	28 000 t	49 000 t

Andererseits ist die Ausfuhr an Mühlenfabrikaten aus Sachsen nach Preußen von 42 000 t in 1884 allmählich auf 64 000 t in 1892 und 60 000 t in 1893 gestiegen. Hiernach ist eine Schädigung der sächsischen Landwirtschaft und Müllerei durch die Staffeltarife nicht bewiesen.

Wenn trotz dieses für die preußischen Staatsbahnen und die Getreidestaffeltarife so günstigen Ergebnisses der Untersuchungen der Beschwerden gegen die Staffeltarife diese dennoch am 1. August 1894 aufgehoben wurden, so geschah dies nicht aus sachlichen Gründen, sondern weil diese Frage durch die Verhetzung der süd-deutschen und westlichen Agrarier zu einer politischen geworden und angeblich die Annahme des deutsch-russischen Handelsvertrags im Reichstag davon abhängig war.

VI. Ergebnis der Getreidestaffeltarife für Preußen¹⁾. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Juni 1893 wurde als Wirkung der Staffeltarife festgestellt, daß der Austausch der Zerealien und Mühlenfabrikate über weite Entfernungen sich dauernd vermehrt habe. Als finanzieller Erfolg konnte für die damals abgerechneten Monate September 1892 bis Juni 1893 eine Mehreinnahme von zusammen 3 679 787 M. angegeben und gleichzeitig darauf hingewiesen werden, daß die Frachtermäßigung wesentlich dem inländischen Getreide zugute gekommen sei, welches bei der Versorgung gewisser Bedarfszentren zum Teil

¹⁾ Außerdem sind zu vergleichen die Fragen und Antworten, welche seitens verschiedener Abgeordneter über die Wirkung der Getreidestaffeltarife gestellt und von der Regierung beantwortet wurden, abgedruckt in meiner Schrift „Staffeltarife und Wasserstraßen“ S. 227—234. Ferner Vorlage an den Landeseisenbahnrat vom 21. Februar 1894, Verhandlungen des Ausschusses des Landeseisenbahnrats vom 3. März 1894 und des Landeseisenbahnrats vom 6. März 1894.

an die Stelle ausländischer Zufuhren getreten sei. Auch aus den weiteren Monaten bis zur neuen Ernte des Jahres 1893 sind gleichgünstige Ergebnisse zu verzeichnen. Die Mehreinnahmen haben in dem Erntejahr September 1892 bis dahin 1893 die Summe von 5 769 011 M. erreicht, und zwar sind dieselben fast ausschließlich nämlich mit rot. 5½ Millionen aus Beförderungen über weite Strecken erzielt worden, so daß die Beförderungsmengen auf Staffeltarifentfernungen gegenüber den überhaupt zur Beförderung gelangten Mengen sich auf 18,1% gegenüber 13,2% und 10,3% der beiden Vorjahre gestellt haben.

Die Abrechnung der Getreidetarife für die vier Monate, September bis zum Schluß des Jahres 1893 ergaben, daß die Beförderungsmenge an Getreide und Mühlenfabrikaten gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres etwas zurückgegangen war. Es dürfte dies teilweise seine Erklärung in der ungünstigen Preislage des Getreidemarktes finden, welche die Produzenten veranlaßte, mit der Abgabe der Vorräte tunlich zurückzuhalten. Auch fehlen in den Ziffern des Jahres 1893 die Transportmengen an Mais, Futtermehl und Kleie, für welche ein besonderer Notstandstarif in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 in Geltung war.

Die Transportmengen und Einnahmen haben betragen in den Monaten September bis inkl. Dezember in Getreide:

1890 = 1 139 818 t	mit Einnahme von	5 537 743 M.
1891 = 1 194 328 t	„ „ „	6 463 114 „
1892 = 1 248 101 t	„ „ „	7 021 915 „
1893 = 1 058 206 t	„ „ „	6 378 673 „

in Mühlenfabrikaten

1890 = 291 958 t	mit Einnahme von	1 552 236 M.
1891 = 225 154 t	„ „ „	1 326 917 „
1892 = 273 269 t	„ „ „	1 686 370 „
1893 = 215 817 t	„ „ „	1 390 075 „

Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß — wenn die sehr erheblichen Transporte an Mais und Kleie nach den Frachtsätzen des Staffeltarifs abgefertigt wären und mithin vollkommen ver-

gleichungsfähige Zahlen vorlägen, die Ergebnisse nach der Ernte von 1893 denen des Vorjahres mindestens gleich kommen.

Trotzdem nun aus den vorstehenden Zahlen eine geringere Beförderungsmenge sich ergibt, ist auch in dem neuen Jahre die günstige Wirkung der Frachtermäßigung über weite Entfernungen unverkennbar. Die verfrachteten Mengen und Einnahmen aus Staffeltarifentfernungen stellen sich nämlich wie folgt:

In Getreide:

1890 = 119 802 t mit Einnahme von 1 663 221 M.
1891 = 189 520 t „ „ „ 2 664 932 „
1892 = 228 263 t „ „ „ 3 186 516 „
1893 = 221 273 t „ „ „ 3 398 327 „

In Mühlenfabrikaten:

1890 = 47 173 t mit Einnahme von 665 145 M.
1891 = 42 681 t „ „ „ 561 308 „
1892 = 63 390 t „ „ „ 846 420 „
1893 = 51 535 t „ „ „ 701 372 „

Es sind die Prozentzahlen der Transporte über weite Strecken gestiegen

bei Getreide in der Tonnenzahl von 10,4% auf 16%, auf 18,3%, auf 20,9%;

in den Einnahmen von 30% auf 41,2%, auf 45,4%, auf 53,3%;

bei Mühlenfabrikaten in der Tonnenzahl von 16,2% auf 18,9%, auf 23,2%, auf 23,7%;

in den Einnahmen von 42,9% auf 42,4%, auf 50,2%, auf 50,5%.

Die Einnahmen auf jede beförderte Tonne haben betragen:

für Getreide 1890 = 4,9 M., für Mühlenfabrikate 1890 = 5,3 M.

„ „ 1891 = 5,4 „ „ „ 1891 = 5,5 „

„ „ 1892 = 5,6 „ „ „ 1892 = 6,1 „

„ „ 1893 = 6,0 „ „ „ 1893 = 6,4 „

Die Einnahme ist also trotz der Ermäßigung der Tarife durch die Vermehrung der Transporte auf weiten Strecken um rund 1 M. für jede zur Beförderung gelangte Tonne gestiegen.

Wenn für das Transportquantum von 1893 die Durchschnittseinnahme pro Tonne von 1890 (vor dem Staffeltarif) maßgebend gewesen wäre, so würde sich für die obenerwähnten vier Monate eine Mindereinnahme ergeben haben

für Getreide von	1 202 464 M.
für Mühlenfabrikate von	246 245 „
	1 448 709 M.

Dagegen beträgt die gesamte Mehreinnahme der aus der Beförderung von Getreide und Mülhenerzeugnissen auf Staffeltarifentfernungen (Entfernungen über 200 km) erzielten Mehreinnahmen der preußischen Staatsbahnen für die Jahre 1891, 1892 und 1893 5½ Millionen Mark und würde noch höher gewesen sein, wenn nicht die obenerwähnten Artikel im Jahre 1893 nach dem zur Linderung der Streu- und Futternot eingeführten Ausnahmetarif vom 26. Juni 1893 befördert worden wären.

Aus den bisherigen Erfahrungen, und zwar sowohl nach der geringen Ernte von 1891, als auch nach der reichen Ernte von 1892, als endlich nach der ungleichen Mittelernthe von 1893, geht hervor, daß die Staffeltarife recht günstige finanzielle Erfolge aufweisen, und daß die Frachterleichterungen für weite Entfernungen in hohem Maße einem wirtschaftlichen Bedürfnis des Inlandes entsprochen haben. Dazu kommt, daß die Frachtermäßigungen des Getreidestaffeltarifs im wesentlichen dem inländischen Getreide und den inländischen Mühlenfabrikaten zugute gekommen sind, so daß diese statt der ausländischen Einfuhr die Versorgung eines Theils des inländischen Bedarfs übernehmen konnten.

Diese günstigen Ergebnisse der Staffeltarife haben sich nicht nur bei den Getreidestaffeltarifen gezeigt, sondern ebenso und zum Teil sogar noch weit günstiger bei einer großen Zahl von Ausnahmetarifen für einzelne Artikel, welche seit dem günstigen Ergebnis der Getreidestaffeltarife von den preußischen Staatsbahnen zur Einführung gebracht sind. Die Ergebnisse dieser Ausnahmetarife finden sich in den Betriebsberichten der preußischen und hessischen Staatsbahnen unter dem Titel: „Entwicklung des Verkehrs einiger Frachtgegenstände, für die wichtigere Tarif-

ermäßigungen (Ausnahmetarife) eingeführt sind.“ Die hier aufgeführten Ausnahmetarife sind zum größten Teil Staffeltarife. In den früheren Betriebsberichten wurden die Einheitssätze dieser Ausnahmetarife angegeben, so daß man hieraus ersehen konnte, welche Tarife Staffeltarife waren. Später ist dies nicht mehr geschehen, man hat sich damit begnügt, auf die betreffenden Drucksachen des Landeseisenbahnrats zu verweisen. Da diese aber nur einer sehr beschränkten Zahl von Personen zugänglich sind, würde es sich empfehlen, zu dem früheren Verfahren zurückzukehren und die Einheitssätze der betreffenden Ausnahmetarife aufzuführen.

Das Ergebnis der Untersuchungen über die Getreidestaffeltarife und die Ergebnisse dieser Ausnahmetarife dürften nicht nur kein Hindernis bilden, allgemeine Staffeltarife auch für die normalen Tarifklassen einzuführen, sie können vielmehr nur dazu ermutigen. Daß Preußen dazu berechtigt ist, kann keinem Zweifel unterliegen, es folgt das einfach aus seinem Tarifhoheitsrecht. Wenn die preußische Staatseisenbahnverwaltung den Mut und die Energie hat, das zu tun, was sie grundsätzlich schon längst als richtig erkannt hat und hätte tun sollen, so ist es wahrscheinlich, daß auch die übrigen deutschen Eisenbahnen ihr nachfolgen werden, da dies unzweifelhaft in ihrem eigenen Interesse liegen würde. Widerstand zu erwarten ist nur von den Schiffahrtsinteressenten und Freihändlern; die Agrarier werden hoffentlich von ersteren sich nicht zum zweitenmal dupieren und in das Schlepptau nehmen lassen. Sie werden einsehen, daß es für die deutsche Landwirtschaft nur vorteilhaft sein kann, wenn an Stelle der auf den großen deutschen Strömen eingeführten ungeheuren Mengen Getreide und Mühlenerzeugnisse wenigstens zum Teil einheimische Erzeugnisse treten. Dann würde das Geld im Lande bleiben und der deutschen Landwirtschaft und Mühlenindustrie zugute kommen, anstatt den ausländischen Produzenten und den Händlern mit ausländischen Erzeugnissen.

Aber dabei würde es nicht bewenden, wenn allgemeine Staffeltarife auch für die normalen Tarife eingeführt würden. Dann würden die Vorteile der Staffeltarife für den Verkehr und die Eisenbahneinnahmen sich nicht beschränken auf die einzelnen

Güter, für welche Staffeltarife in Ausnahmetarifen eingeführt sind, sondern sie würden dem gesamten Eisenbahngüterverkehr zugute kommen und nicht nur die Einnahmen des Eisenbahngüterverkehrs ganz erheblich steigern, sondern auch den ganzen deutschen Güterverkehr in einer weitgehenden Weise fördern und beleben. Denn der große Nutzen und der gewaltige Fortschritt, den die Eisenbahnen für den Güterverkehr gebracht haben, beruht ja im wesentlichen darauf, daß sie die Beförderung insbesondere der schweren und weniger wertvollen Güter auf den Landwegen, welche wegen der hohen Kosten des Transportes mittels tierischer Kraft früher nur auf kurze Entfernungen möglich war, wesentlich verbilligt, und so deren Absatzfähigkeit, d. h. die wirtschaftliche Möglichkeit, ein Gut nach einem andern Orte zu verkaufen, erheblich vergrößert haben. Die Absatzfähigkeit eines Gutes hängt bekanntlich von der Preisstellung des Gutes an dem Verkaufsorte insofern ab, als dieselbe nicht höher sein darf als der Wert, den das Gut an diesem Orte für den Käufer hat. Wird deshalb durch eine Ermäßigung der Beförderungskosten eine Herabsetzung des Verkaufspreises ermöglicht, so wird das Gut über die bisherige Grenze hinaus absatzfähig, und zwar um so weiter, je größer die Preisermäßigung im Verhältnis zu dem Verkaufspreise war. Letzteres hängt aber ab einmal von dem Maß der Transportermäßigung und zweitens von dem Werte, den das Gut am Erzeugungsorte hat. Ist letzterer ein hoher, so bilden die Beförderungskosten natürlich einen verhältnismäßig kleinen Teil des Verkaufspreises und eine Ermäßigung derselben wird nur eine prozentual geringfügige Preisermäßigung und deshalb auch nur eine geringe Erweiterung der Absatzfähigkeit des Gutes bewirken. Ist dagegen der Wert des Gutes ein niedriger, so werden die Beförderungskosten einen um so erheblicheren Prozentsatz des Verkaufspreises ausmachen, je weiter das Absatzgebiet entfernt ist, und ihre Ermäßigung muß auf die Höhe des Verkaufspreises und die Erweiterung des Absatzgebietes einen großen Einfluß ausüben. Kosten z. B. am Produktionsort 10 000 kg eines Gutes 100 M. und beträgt die Fracht hierfür auf 100 km 34 M., auf 200 km 56 M., auf 400 km 100 M. (Sätze des Spezial-

tarifs III), so wird der Verkaufspreis des Gutes durch die Fracht auf 100 km um 34%, auf 200 km um 56% und auf 400 km um volle 100% verteuert. Diese Erhöhung des Verkaufspreises wird auf die Absatzfähigkeit des Gutes einen bedeutenden Einfluß üben, bei 200 km wird sie schon beschränkt, bei 400 km oft ausgeschlossen sein. Werden aber diese Frachten um 50% ermäßigt, so kann der Verkaufspreis des Gutes bei einer Entfernung von 100 km um 12%, bei 200 km um 18%, bei 400 km um 25% billiger angesetzt werden. Hieraus wird für das Gut ein vermehrter Absatz nicht nur in dem bisherigen Absatzgebiet, sondern auch insofern entstehen, als es nun über die bisherige Absatzgrenze hinaus verkäuflich wird.

Zutreffend bemerkt in dieser Beziehung Todt in seinem Aufsatz „Der Güterverkehr der deutschen Wasserstraßen“¹⁾ folgendes:

„Die Transportkosten stellen einen wichtigen Teil der Preisbildung dar. Für die Industrie kommen sie sowohl bei der Herstellung, als bei dem Absatz, vorwiegend bei ersterer, für die Land- und Forstwirtschaft besonders bei dem Absatz in Betracht. Eins der wichtigsten Materialien, das Roheisen, beansprucht in Deutschland 20—30% seiner Herstellungskosten für die Heranschaffung der Kohle, der Erze, des Kalksteins, obwohl diese Industrien nur in der Nachbarschaft von Steinkohlenlagern oder von Erzfeldern gedeihen können. Die Kohle, das wichtigste und unentbehrlichste Hilfsmittel der gesamten gewerblichen Tätigkeit, muß häufig auf Entfernungen verschickt werden, welche ihren Wert an der Fundstätte um das zwei- bis dreifache übersteigen. Dieser Wert, für die Tonne deutscher Steinkohle im Durchschnitt mit 5 M. angenommen, wird durch die Eisenbahnfrachtkosten bereits bei einer Beförderungsstrecke von 175 km erreicht; bei 300 km betragen die normalen Tarife 7,8 M., bei 500 km 12,2 M. Strecken von 500—600 km hat die Steinkohle in Deutschland häufig zurückzulegen. Berlin ist sowohl von Oberschlesien als von dem Ruhrgebiet weit entfernt, der größte Teil des Absatzes der oberschlesischen Kohle hat mit Entfernungen zu rechnen, auf welchen die Beförderungskosten höher sind, als der Grubenwert

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen. 1887. S. 189.

der Kohle. Da die Gesamtproduktion Deutschlands an Stein- und Braunkohlen gegen 72 Millionen Tonnen beträgt, die Fund- und Verbrauchsstätten aber häufig weit von einander entfernt sind, so ist klar, daß die Beförderung dieser Erzeugnisse eine ebenso wichtige und umfassende wie dankbare und schwierige Aufgabe bildet, — schwierig wegen der richtigen Anpassung der Beförderungspreise an den Wert des Gegenstandes und wegen des Wettbewerbs des Auslandes, namentlich Englands für die Stein- und Böhmens für die Braunkohlen.

Getreide erzeugt der dünnbevölkerte Osten von Deutschland mehr als er gebraucht, der dichtbevölkerte Westen und Süden dagegen weniger als der Bedarf. Hier würde also die natürliche Gelegenheit zu einem lebhaften Güteraustausch gegeben sein. Der Hauptkonsument, der Niederrhein, hat bis zu den Getreide spendenden Provinzen Entfernungen von 500—1000 km, im Durchschnitt 700—800 km zurückzulegen. Die Eisenbahntarifsätze betragen für diese Strecken 43—50 M. für die Tonne, der durchschnittliche Wert von Brotgetreide am Erzeugungsort 150 M.; die Transportpreise würden diesen hochwertigen Artikel auf jene Entfernungen mithin um etwa 30% erhöhen. Bei den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen sinken diese Prozentsätze, bleiben für weitere Entfernungen aber noch erheblich genug. Für einen Artikel, welcher einen Versendungswert von 300 M. für die Tonne hat, würde die Wagenladungsfracht auf 600 km Entfernung 48 M. = 16% betragen.“

Dies verschiedene Verhältnis zwischen dem Wert der Güter und den Beförderungskosten und die verschiedene Einwirkung, welche die Transportkosten auf die Preise der Güter je nach der Verschiedenheit ihres Wertes üben, ist auch die Ursache, weshalb bei unvollkommenen und kostspieligen Beförderungsmitteln nur sehr wertvolle Güter auf weite Entfernungen versandt werden können, und die Beförderung geringwertiger Massengüter auf weitere Entfernungen erst möglich wird bei niedrigen Frachten, welche im angemessenen Verhältnis zu dem geringen Wert dieser Güter stehen. Infolgedessen haben aber auch Ermäßigungen der Transportkosten die Wirkung, neue wirtschaftliche Güter

und neuen Verkehr zu schaffen, sie bringen Güter, die bisher nicht verwertbar waren wegen der hohen Beförderungskosten, in den Verkehr, sie entfesseln, wie man es wohl ausgedrückt hat, den bisher latenten Verkehr.

In dieser Richtung haben die Eisenbahnen eine ungeheuere Wirkung ausgeübt, den ganzen Verkehr unserer geringwertigen Massengüter über ihre nächste Umgebung hinaus, insbesondere den Verkehr von Kohlen, Erzen, Steinen, Holz, Roheisen usw., haben im wesentlichen die Eisenbahnen erst geschaffen. Es ist kein Zufall, daß der Kohlenbergbau gewissermaßen die Veranlassung gegeben hat zur Erfindung der Eisenbahnen; er hat sich hierdurch selbst das Mittel geschaffen, wodurch er zu einer früher nie geahnten Bedeutung in der Volkswirtschaft gelangt ist.

Diese Wirkungen der Verbilligungen der Transportkosten durch die Eisenbahnen dauern noch fort, weil die Eisenbahnfrachten noch in fortschreitendem Sinken begriffen sind. In einer früheren Arbeit¹⁾ habe ich dies nachzuweisen versucht und gezeigt, wie sich seit der Zeit der ersten Eisenbahnen die Transportpreise einzelner wichtiger Güter allmählich ermäßigt haben. Beispielsweise ergibt sich für Kohlen folgende Ermäßigung der Frachten. Es wurden gezahlt an Fracht für das Tonnenkilometer: vor der Eisenbahnzeit bei Beförderung durch tierische

Kraft	40 Pf.
im Anfang der Eisenbahnzeit auf den Eisenbahnen	13—14 „
heutiger regelmäßiger Satz	2,2 „
Satz der Ausnahmetarife bis zu	1,25 „

So förderlich und gewinnbringend für die Volkswirtschaft wie für die Eisenbahnen diese Frachtermäßigungen gewesen sind, so ist doch die hierdurch herbeigeführte Erweiterung der Beförderungsmöglichkeit und der Absatzgebiete, namentlich bei den schweren und geringwertigen Massengütern, im Durchschnitt noch auf verhältnismäßig kurze Entfernungen beschränkt geblieben, wie aus der folgenden Tabelle sich ergibt.

¹⁾ Vgl. meinen Aufsatz „Die fortschreitende Ermäßigung der Eisenbahngütertarife“ in den Conradschen Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Jahrg. 1891. S. 53ff.

Eilgut.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	7 270	34,1	222 193	7,7	68 927	9,7	948	31,02	23,30	
51—100	5 396	25,3	385 593	13,3	102 958	14,5	1 908	26,70	22,28	
101—200	3 929	18,5	557 624	19,2	138 734	19,5	3 531	24,88	22,14	
201—300	2 029	9,5	501 062	17,3	118 421	16,7	5 836	23,63	22,02	
301—400	1 164	5,5	405 004	14,0	93 531	13,2	8 035	23,09	22,01	
401—500	592	2,8	264 193	9,1	60 489	8,5	10 218	22,88	22,00	
501—600	580	2,7	315 984	10,9	71 856	10,1	12 389	22,74	22,01	
601—700	238	1,1	161 523	5,6	36 481	5,1	15 328	22,59	21,99	
801—1000	73	0,3	61 881	2,1	13 891	2,0	19 029	22,45	21,99	
1001—1200	12	0,06	12 286	0,4	2 742	0,4	22 850	22,32	21,98	
1201—1500	9	0,04	11 771	0,4	2 623	0,4	29 144	22,28	21,94	
über 1500										
Sa.	21 292		2899 114		710 653					

Stückgut.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	110 134	37,2	3 219 776	9,1	503 095	11,4	457	15,63	11,23	
51—100	75 373	25,4	5 441 420	15,3	731 870	16,6	971	13,45	10,99	
101—200	59 033	19,9	8 317 517	23,4	1 034 518	23,5	1 752	12,44	10,81	
201—300	23 630	8,0	5 788 855	16,3	683 864	15,5	2 890	11,81	10,79	
301—400	13 194	4,5	4 595 401	12,9	530 601	12,0	4 022	11,55	10,77	
401—500	7 146	2,4	3 183 671	9,0	362 966	8,2	5 079	11,41	10,77	
501—600	4 170	1,4	2 277 594	6,4	258 252	5,9	6 193	11,34	10,76	
601—800	2 726	0,9	1 848 187	5,2	208 305	4,7	7 641	11,27	10,75	
801—1000	709	0,2	621 714	1,7	69 600	1,6	9 817	11,19	10,74	
1001—1200	185	0,06	199 960	0,6	22 331	0,5	12 071	11,17	10,99	
1201—1500	33	0,01	43 130	0,1	4 820	0,1	14 606	11,18	10,99	
über 1500										
Sa.	296 333		35 537 226		4 410 222					

1) Einschließlich der Abfertigungsgebühr.

2) Nach Abzug der normalen Abfertigungsgebühr.

Tarifklasse A 1.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	19736	26,4	610314	5,4	65451	7,4	331,6	10,7	6,71	
51—100	18750	25,1	1342608	11,9	120997	13,7	645,3	9,0	6,71	
101—200	18459	24,7	2653754	23,5	214521	24,3	1162,5	8,1	6,70	
201—300	7051	9,4	1720392	15,3	129279	14,6	1833,5	7,5	6,69	
301—400	4515	6,0	1570430	13,9	114280	12,9	2531,1	7,21	6,69	
401—500	2541	3,4	1150717	10,2	82170	9,3	3233,9	7,14	6,70	
501—600	2160	2,9	1166811	10,3	82519	9,3	3820,3	7,07	6,70	
601—800	1118	1,5	742470	6,6	51937	5,9	4645,5	7,00	6,70	
801—1000	277	0,37	243710	2,2	16884	1,9	6095,3	6,93	6,70	
1001—1200	39	0,05	41113	0,36	2837	0,32	7274,4	6,90	6,70	
1201—1500	25	0,03	32256	0,29	2213	0,25	8852,0	6,86	6,70	
über 1500										
Sa.	74671		11274575		883088					

Tarifklasse B.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	21689	20,38	549445	2,7	54481	4,1	251,2	9,9	6,01	
51—100	18864	17,72	1333468	6,6	102970	7,7	545,9	7,7	6,01	
101—200	26656	25,04	3924504	19,3	266961	19,9	1001,5	6,8	6,00	
201—300	16060	15,09	3883648	19,1	252412	18,8	1571,7	6,05	6,00	
301—400	9960	9,36	3452308	17,0	218954	16,3	2198,3	6,3	6,00	
402—500	5389	5,06	2375435	11,7	149039	11,1	2765,6	6,3	6,00	
501—600	4549	4,27	2475578	12,2	153988	11,5	3385,1	6,2	6,00	
601—800	2646	2,49	1757879	8,6	108643	8,1	4105,9	6,2	6,00	
801—1000	518	0,49	440216	2,2	27027	2,0	5217,6	6,1	6,00	
1001—1200	110	0,10	119939	0,6	7330	0,5	6663,6	6,1	6,00	
1201—1500										
über 1500										
Sa.	106441		20312420		1341805					

¹⁾ Einschließlich der Abfertigungsgebühr.

²⁾ Nach Abzug der normalen Abfertigungsgebühr.

Tarifklasse A 2.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	76589	46,1	2111074	12,4	168339	16,6	220	8,0	5,25	
51—100	38900	23,4	2712378	15,9	172155	17,0	443	6,3	5,02	
101—200	28008	16,9	3943301	23,1	231434	22,8	826	5,9	5,02	
201—300	9967	6,0	2424674	14,2	133334	13,2	1338	5,5	5,01	
301—400	5725	3,5	2014288	11,8	107796	10,6	1883	5,4	5,01	
401—500	3222	1,9	1433697	8,4	75636	7,5	2348	5,3	5,00	
501—600	1858	1,1	1000207	5,9	52298	5,2	2815	5,2	5,00	
601—800	1412	0,9	979152	5,8	50682	5,0	3589	5,2	5,00	
801—1000	320	0,2	281548	1,7	14641	1,4	4575	5,2	5,00	
1001—1200	133	0,1	143674	0,8	7333	0,7	5514	5,1	4,99	
1201—1500 über 1500										
Sa.	166134		17043993		1013648					

Spezial-Tarif I.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	193958	41,9	5622059	11,3	408470	15,2	211	7,3	4,52	
51—100	114111	24,7	8052672	16,2	464753	17,3	407	5,8	4,5	
101—200	81041	17,5	11867221	23,9	630412	23,5	778	5,3	4,51	
201—300	36935	8,0	8934143	18,0	446745	16,7	1211	5,0	4,51	
301—400	22415	4,8	7699664	15,5	374217	13,9	1670	4,9	4,5	
401—500	8746	1,9	3899671	7,8	186017	6,9	2127	4,8	4,5	
501—600	3010	0,7	1630469	3,3	77062	2,9	2560	4,7	4,5	
601—800	1544	0,3	1056169	2,1	49401	1,8	3200	4,7	4,5	
801—1000	651	0,14	585835	1,2	27102	1,0	4163	4,6	4,5	
1001—1200	270	0,06	285761	0,6	13182	0,5	4882	4,6	4,5	
1201—1500 über 1500	92	0,02	115488	0,2	5306	0,2	5767	4,6	4,5	
Sa.	462773		49749152		2682667					

1) Einschließlich der Abfertigungsgebühr.

2) Nach Abzug der normalen Abfertigungsgebühr.

Spezial-Tarif II.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	142 692	39,3	3 682 828	8,4	240 346	12,8	168	6,53	3,54	
51—100	81 170	22,3	5 825 126	13,3	277 174	14,7	341	4,76	3,50	
101—200	70 736	19,5	10 204 562	23,4	441 603	23,5	624	4,33	3,5	
201—300	33 553	9,2	7 964 574	18,2	318 703	16,9	950	4,00	3,5	
301—400	17 483	4,8	6 077 862	13,9	233 924	12,4	1338	3,85	3,5	
401—500	8 043	2,2	3 522 332	8,1	133 043	7,1	1654	3,78	3,5	
501—600	4 637	1,3	2 546 092	5,8	94 989	5,1	2049	3,73	3,5	
601—800	3 318	0,9	2 262 268	5,2	82 797	4,4	2495	3,66	3,5	
801—1000	1 510	0,4	1 351 480	3,1	49 149	2,6	3255	3,64	3,5	
1001—1200	210	0,1	234 286	0,5	8 455	0,4	3861	3,61	3,5	
1200—1500										
über 1500										
Sa.	363 361		43 671 410		1 880 183					

Spezial-Tarif III.

Be- förderungs- länge km	Tonnen	%	Tonnen- kilometer	%	Transport- Einnahme (ohne Neben- gebühren usw.) M.	%	Einnahme für			Bemer- kungen
							t	tkm ¹⁾	tkm ²⁾	
							Pf.	Pf.	Pf.	
1—50	1 627 225	55,9	41 129 817	16,2	2 339 439	27,3	144	5,69	2,62	
51—100	529 555	18,2	35 976 936	10,2	1 415 276	16,5	267	3,93	2,60	
101—200	378 596	13,0	51 502 596	20,2	1 589 576	18,6	420	3,09	2,22	
201—300	176 007	6,1	44 609 896	17,1	1 194 878	14,0	679	2,68	2,21	
301—400	123 837	4,3	43 387 565	17,1	1 104 966	12,9	892	2,55	2,2	
401—500	41 912	1,4	18 457 733	7,3	457 431	5,3	1091	2,47	2,2	
501—600	16 624	0,6	8 899 159	3,5	216 101	2,5	1300	2,43	2,2	
601—800	11 784	0,4	7 992 777	3,1	190 512	2,2	1617	2,38	2,2	
801—1000	1 854	0,06	1 674 364	0,7	38 840	0,5	2095	2,32	2,2	
1001—1200	296	0,01	319 708	0,1	7 354	0,09	2484	2,30	2,2	
1201—1500	68	0,00	90 518	0,03	2 072	0,03	3047	2,30	2,2	
über 1500										
Sa.	2 907 758		25 404 109		8 556 445					

¹⁾ Einschließlich der Abfertigungsgebühr.

²⁾ Nach Abzug der normalen Abfertigungsgebühr.

In dieser Tabelle ist auf Grund amtlicher Ermittlungen für den Monat Oktober 1889 und auf Grund des Betriebsberichts für das Etatsjahr 1889/90 die Verteilung der in diesem Jahre auf den preußischen Staatsbahnen gefahrenen Tonnen und Tonnenkilometer auf die verschiedenen Entfernungen für die verschiedenen Güterklassen dargestellt. Es ergibt sich aus dieser Tabelle, daß die große Masse der Güter auf Entfernungen unter 100 km befördert wird (bei Spezialtarif III 74% der Tonnen) und daß auf größere Entfernungen nur noch ganz unerhebliche Mengen gefahren werden, z. B. bei Spezialtarif III nur 3% der Tonnen auf Entfernungen über 400 km. Etwas anders stellt sich natürlich das Verhältnis bei den Tonnenkilometern, weil hier die Länge der Beförderungsstrecke bei den größeren Entfernungen die Zahl der Tonnenkilometer vermehrt, indes entfallen auch hier etwa 80% der Tonnenkilometer auf Entfernungen unter 400 km.

Es läßt sich aber die Beförderungsmöglichkeit und die Absatzfähigkeit der Massengüter, wie die Erfahrungen bei den mit billigen Frachten arbeitenden Wasserstraßen und bei den Staffeltarifen, insbesondere bei dem Getreidestaffeltarif beweisen, noch erheblich ausdehnen. Daß hierzu auch ein wirtschaftliches Bedürfnis vorliegt, das beweisen nicht nur die wachsende Zunahme des Verkehrs auf den Wasserstraßen und die auf den Bau neuer und den Ausbau vorhandener natürlicher Wasserwege gerichteten Bestrebungen, sondern auch die zahlreichen Anträge, welche bei der Eisenbahnverwaltung auf Gewährung ermäßigter Tarife für Transporte auf längere Entfernungen eingehen und bereits zur Einführung einer so großen Anzahl von Ausnahmetarifen geführt haben, daß mehr als $\frac{2}{3}$ aller Transporte auf den preußischen Staatsbahnen zu Ausnahmetarifsätzen gefahren werden. Keines der beiden zur Befriedigung des unleugbar bestehenden Bedürfnisses der Verwohlfeilerung der Transporte auf weite Entfernungen angewendeten Mittel, weder der Ausbau der Wasserstraßen noch die Gewährung von Ausnahmetarifen auf den Eisenbahnen kann aber vom allgemeineren Standpunkte aus als eine befriedigende Lösung der Aufgabe, die Transporte auf weitere Entfernungen zu verbilligen, angesehen werden, weil beide

Mittel nicht gleichmäßig für alle Landesteile und Verkehrsinteressenten diese Vorteile schaffen, sondern nur für einzelne Landesteile und Orte, und zwar in der Regel schon für die an sich begünstigteren. Bei den Ausnahmetarifen kommt hinzu, daß sie vielfach nur für einzelne Artikel, Industrien und Handelszweige gewährt werden, und hierdurch bisweilen mittelbar eine Schädigung anderer im Wettbewerb stehender Industrien usw. herbeigeführt wird. Dagegen würde die Einführung von Staffeltarifen für alle Güterklassen gleiche Vorteile für alle Landesteile und Interessenten herbeiführen, indem durch dieselben für alle Artikel von und nach jeder Station auf größere Entfernungen Ermäßigungen gewährt werden. Dies ist sehr wichtig, denn auf diese Weise werden, da bereits jetzt in Deutschland das Eisenbahnnetz auf das ganze Land ausgedehnt ist und durch Ausbau der Neben- und Kleinbahnen allmählich auch die noch abseits liegenden Gegenden und Ortschaften angeschlossen werden, die Vorteile, welche jetzt nur die an Wasserstraßen gelegenen Orte und die Eisenbahnknotenpunkte, die großen Städte, die bedeutenden industriellen und Handelsplätze genießen, auf das ganze Land und auch auf die kleinen Städte und Ortschaften ausgedehnt werden. Die Einführung von Staffeltarifen für die regelmäßigen Tarifklassen und die damit verbundenen Ermäßigungen auf weitere Entfernungen werden auch dazu beitragen, eine wünschenswerte Dezentralisation der Industrie zu ermöglichen, die sich jetzt wegen der vorerwähnten Vorteile immer mehr in die großen Städte zusammengedrängt hat. Für die kleineren Orte und das platte Land, welche von den Eisenbahnen bisher nicht entfernt solche Vorteile wie die großen Städte gehabt, vielmehr nachweisbar seit der Eisenbahnzeit zugunsten der größeren Städte an Bevölkerungszahl verloren haben¹⁾, endlich

¹⁾ Nach den von dem deutschen statistischem Amt angestellten Untersuchungen „Zur Eisenbahn- und Bevölkerungsstatistik der deutschen Städte 1867—1880“ ergibt sich ein außerordentliches Anwachsen der Groß- und Mittelstädte, während die Klein- und Landstädte, welche Eisenbahnverbindung haben, im allgemeinen hierdurch keine Bevölkerungszunahme erfahren haben. Dieselbe betrug kaum so viel, als allein auf Grund des

für die Landwirtschaft, welche ihre Güter naturgemäß meist auf kleineren Stationen aufgibt und bezieht, müssen die allgemein eingeführten Staffeltarife von günstigster Wirkung sein. Sie werden auch, indem sie allgemein auf weitere Entfernungen ermäßigte Frachten gewähren, einen großen Teil der jetzt bestehenden Ausnahmetarife überflüssig machen; die durch dieselben geschaffenen Ungleichheiten in den Transportpreisen werden beseitigt, die Tarife vereinfacht werden, was ebenfalls wirtschaftlich nur günstig wirken kann. Die für gewisse Verkehrsverhältnisse auch dann noch erforderlichen Ausnahmetarife, z. B. für den Verkehr der Seehäfen, wird man in Zukunft zweckmäßigerweise ebenfalls zu Staffeltarifen ausbilden. Denn gerade dadurch ist der Staffeltarif denjenigen Differential- und Ausnahmetarifen, welche lediglich für bestimmte Verkehrsbeziehungen feste ermäßigte Sätze gewähren, überlegen, daß er die gerechte gleichmäßige Tarifierung, welche bei dem Wettbewerb verschiedener Handelsplätze oder Erzeugungsgebiete so schwer festzustellen ist, gleichsam in sich selbst trägt, und deshalb empfiehlt es sich auch, gerade bei solchen Ausnahmetarifen eine fallende Staffel anzuwenden. Solche Fälle liegen z. B. vor bei dem Wettbewerb verschiedener Häfen mit ungleichen Entfernungen von dem Hinterlande, bei dem Wettbewerb verschiedener Kohlenbecken, bei dem Wettbewerb derselben Industrien mit verschiedenen Standorten usw. Erscheint es in solchen Fällen notwendig, Ausnahmetarife einzuführen, so bietet es stets die größte Schwierigkeit, diese Tarife so festzusetzen, daß der Wettbewerb der verschiedenen Handelsplätze und der Standorte der Industrie dadurch nicht beschränkt, der eine gegen den anderen nicht begünstigt oder benachteiligt wird; und noch schwieriger ist es bei der Eifersucht und den eigensüchtigen Interessen der verschie-

Geburtenüberschusses für diese Städte angenommen werden kann und war nicht erheblich höher, als die Zunahme derjenigen Klein- und Landstädte, welche keine Eisenbahnen haben. Daß diese Entwicklung sich seitdem noch verschärft hat, und daß noch mehr das platte Land an Bevölkerungszahl zugunsten der Großstädte verloren hat, ist eine notorische oft beklagte Tatsache.

denen Wettbewerber, diese zufrieden zu stellen und dem fortwährenden Drängen auf weitere Ermäßigungen zugunsten einzelner Interessen zu widerstehen. Alles dies wird durch den Staffeltarif sehr erleichtert: in der Form der Staffel wird eine gerechte und gleichmäßige und für die Interessenten unanfechtbare Grundlage für die Tariffestsetzung geschaffen und dem Drängen auf weitere Begünstigungen einzelner Interessenten ein Ziel gesetzt, weil Ermäßigungen nur allgemein und gleichmäßig für alle möglich sind.

Zu allen diesen Gründen für den Staffeltarif kommen noch zwei wichtige Erwägungen. Einmal, daß, wie schon oben nachgewiesen, alle unsere Nachbarländer Staffeltarife haben, und daß dadurch ihrem wirtschaftlichen Leben und ihrem Verkehr bei Verfrachtungen auf größere Entfernungen Vorteile geboten sind, welche die vielfach im Wettbewerb mit dem Auslande stehenden deutschen Industrien, der deutsche Handel und die deutsche Landwirtschaft entbehren. Die Einführung allgemeiner Staffeltarife auf den deutschen Eisenbahnen würde den Bezug und Versand sowohl der Rohstoffe als der fertigen Fabrikate auf weitere Entfernungen wesentlich verbilligen und den Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkt erleichtern.

Endlich liegen gegenwärtig die Tarifverhältnisse der deutschen Eisenbahnen so, daß erheblichere allgemeine Ermäßigungen der bestehenden Tarife nur noch in Form von Staffeltarifen gewährt werden können. Eine weitere erhebliche Ermäßigung der regelmäßigen Tarife in der bisherigen Weise, daß die Ermäßigung für alle Entfernungen erfolgt, ist aus zwei Gründen kaum mehr durchführbar: einmal, weil die Tarife für kürzere Entfernungen, wenigstens für die Massengüter, bereits vielfach an den Punkt gelangt sind, wo es zweifelhaft erscheint, ob sie mit Rücksicht auf die für kurze Entfernungen besonders hohen Selbstkosten noch einer Ermäßigung fähig sind, und zweitens, weil die Transportmengen der kürzeren Entfernungen so groß sind, daß die Ausfälle, welche durch eine erhebliche Ermäßigung ihrer Frachten entstehen, durch den Verkehrszuwachs nicht wieder eingebracht werden können. Ein Blick auf die obige Tabelle S. 43 ff. zeigt die

Richtigkeit der letzteren Behauptung. Dagegen sind die deutschen Eisenbahnen bei den verhältnismäßig geringen Transportmengen, welche auf längere Entfernungen befördert werden, sehr wohl in der Lage, für die weiteren Entfernungen noch erhebliche Tarifiermäßigungen zu gewähren. Die dadurch entstehenden Ausfälle werden verhältnismäßig nicht sehr bedeutend sein und durch den Verkehrszuwachs voraussichtlich nicht nur gedeckt werden, sondern es werden noch erhebliche Überschüsse sich ergeben. Die Ergebnisse der bisherigen Staffeltarife machen dies höchst wahrscheinlich. Die Sachlage ist also so, daß die deutschen Verkehrsinteressenten entweder für die Zukunft auf erheblichere Tarifiermäßigungen der Eisenbahnen verzichten oder aber dieselben in Form von Staffeltarifen annehmen müssen.

In sehr eingehender und zutreffender Weise hat sich über die Vorteile der Staffeltarife und für eine allgemeine Einführung derselben in der neunten Sitzung des Herrenhauses am 16. Februar 1897 Herr Dr. Udo Graf zu Stolberg-Wernigerode ausgesprochen. Er sagte:

„Meine Herren, ich bin also für den Antrag des Herrn Grafen Frankenberg, bzw. für den Antrag der Kommission, aber er geht mir nicht weit genug, er ist mir nicht allgemein genug, und darum habe ich einen Antrag gestellt, der weiter und umfassender ist. Wir treiben seit dem Jahre 1878 eine nationale Wirtschaftspolitik, oder wir wollen sie wenigstens treiben; zu einer nationalen Wirtschaftspolitik gehört für festländische Verhältnisse einmal, daß man das Inland mit einem Schutzwall von Zöllen gegen die auswärtige Produktion umgibt, um die einheimische Produktion zu schützen, und zweitens, daß man innerhalb dieses Schutzwalls im eigenen Lande den Austausch sämtlicher Güter nach sämtlichen Richtungen für sämtliche Berufszweige nach Möglichkeit erleichtert. (Sehr richtig!)

Diese Aufgabe erfüllen meiner Meinung nach die Eisenbahnen heute nicht in genügender Weise. Auf der einen Seite haben wir Ausnahmetarife für Waren, die aus dem Ausland kommen und

ins Inland hineingehen. Durch diese Ausnahmetarife wird die inländische Produktion direkt geschädigt. Ferner haben wir Ausnahmetarife und auch Staffeltarife im Inland. Diese sind aber immer vereinzelt; sie kommen nur einzelnen Gegenden und Berufszweigen zugute. Sodann haben wir im allgemeinen das System der Streckensätze, und infolge dieses Systems der Streckensätze ist der Transport auf große Entfernungen so teuer, daß tatsächlich eine Scheidewand zwischen den einzelnen Teilen des preußischen Staates besteht. Ich berufe mich hierfür auf eine Äußerung des Herrn von Miquel, die derselbe, ich weiß nicht, ob hier in diesem hohen Hause oder im Abgeordnetenhaus, getan hat. Nun, meine Herren, ich bin also der Ansicht, daß hier eine Reform eintreten muß. Nun wäre scheinbar das einfachste eine allgemeine Herabsetzung sämtlicher Frachten; das würde aber wenigstens zu Anfang einen erheblichen finanziellen Ausfall herbeiführen. Wir müssen also auf andere Mittel sinnen, und das schienen mir die Staffeltarife zu sein. Die Staffeltarife entsprechen den Selbstkosten der Eisenbahn; sie sind infolgedessen rationell, sie sind finanziell richtig, und weil sie finanziell richtig sind, müssen sie auch volkswirtschaftlich richtig sein, oder man kann auch umgekehrt sagen: Weil sie volkswirtschaftlich richtig sind, müssen sie auch finanziell richtig sein. Meine Herren, ich will mich auf Einzelheiten nicht einlassen. Wir alle haben die Überzeugung, daß, sollte überhaupt eine derartige Reform ausgeführt werden, dann die spezielle Durchführung in den allerbesten Händen liegen würde. Über solche allgemeinen Staffeltarife für alle Provinzen nach allen Richtungen hin kann sich auch kein Mensch beschweren. Hierdurch wird niemand bevorzugt und niemand wird benachteiligt. Eine solche allgemeine Einführung der Staffeltarife würde ferner den großen Vorteil haben, daß eine erhebliche Anzahl von Ausnahmestaffeltarifen, wie wir sie heute haben, überflüssig würde. Wir würden dann in Zukunft zwar nicht ganz ohne Ausnahmetarife bestehen, aber eine erhebliche Anzahl würde wegfallen können.

Nun, meine Herren, hat Herr Graf zu Inn- und Knyphausen, mein verehrter Freund aus dem Reichstage, gesagt, das finanzielle

Ergebnis ließe sich nicht übersehen. Da das System der Staffeltarife den Selbstkosten entspricht und mithin das einzig rationell richtige ist, so kann man auch a priori behaupten, es werde auch einen günstigen finanziellen Erfolg haben. Außerdem hat der Versuch mit den Getreidestaffeltarifen dies tatsächlich bewahrt. Also über das finanzielle Ergebnis würde man im klaren sein. Was nun die allgemein befürchtete Umwälzung anbetrifft, so muß man derartige Dinge doch nicht übertreiben. Ich gebe zu, daß eine solche allgemeine Umwälzung eintreten könnte, wenn man beginnen wollte mit Staffeltarifen, wie sie Rußland hat, mit einer steil abfallenden Skala. Derartige Versuche müssen aber vorsichtig und schonend gemacht werden. Doch das weiter darzulegen, würde zu weit führen. Ich will also darauf nicht eingehen.

Schließlich komme ich zu einer Frage, die Herr Braesicke, der sich für die Staffeltarife ausgesprochen hat, angeschnitten hat, nämlich die Beziehungen der Eisenbahnen zu den Kanälen, namentlich zu den Binnenkanälen. Da muß ich doch dem verehrten Herrn Kollegen sagen — er mag mir das nicht übelnehmen — daß ich das nicht ganz verstanden habe. Meines Erachtens stehen sich Kanäle und Staffeltarife gegenüber. Ich bin der Ansicht, daß alle Kanäle in Deutschland, wenn man sie vergleicht mit den Kanälen in Frankreich und Belgien, minderwertig sind wegen der längeren Dauer des Frostes; und je weiter man nach Norden und Osten kommt, um so minderwertiger sind sie. Da wir in Deutschland ein so gut ausgebautes Eisenbahnsystem haben, welches trefflich verwaltet wird, so habe ich die Überzeugung, daß wir imstande sind, dasselbe oder vielmehr noch Besseres zu leisten als mit den Kanälen, aber nur unter der einen Bedingung, daß die Eisenbahntarife in der Richtung der Staffeltarife reformiert werden.

Wenn es bei den bisherigen Tarifen mit ihren hohen Sätzen für die weiten Entfernungen verbleibt, so würde man sich zu dem Bau von Binnenkanälen entschließen müssen, damit der Osten

in die Lage versetzt wird, an dem wirtschaftlichen Leben der Nation teilzunehmen, was er augenblicklich nicht kann. Aber ich bitte, mich nicht mißzuverstehen. Ich würde viel lieber sehen, wenn wir keine Kanäle brauchten, sondern dasselbe mit Eisenbahnstaffeltarifen erreichen könnten.

Was das Verhältnis der beiden Anträge zueinander betrifft, so geht der meinige weiter. Er verlangt allgemeine Staffeltarife, während der Antrag der Kommission nur Staffeltarife für die Massenartikel der Landwirtschaft und der Industrie fordert. Mein Antrag würde also zuerst zur Abstimmung kommen müssen. Ich bitte Sie, in erster Linie für meinen Antrag, wenn dieser aber abgelehnt werden sollte, für den Antrag der Kommission zu stimmen.“

In ähnlicher Weise wurde auch der Antrag des Freiherrn von Zedlitz, Herrn von Arnim und Dr. Friedberg auf gleichmäßige Ermäßigung der Gütertarife in der 155. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März 1905 begründet.

Vierter Abschnitt.

Transportkosten und finanzielle Ergebnisse der preußischen Staatsbahnen und Staatswasserstraßen.

Nach dem Bericht über die Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1906 belief sich ihr Überschub auf 698 094 436 M. oder auf 7,48% des durchschnittlichen Anlagekapitals von 9 337 823 890 M. Würde man den Überschub auf 3,5% Zinsen herabsetzen (3% Zins und ½% Tilgung), wie bei dem Rhein-Hannover-Kanal es geschehen ist, dann genügten hierzu 326 824 000 M., so daß für die Ermäßigung der Güterfrachten 371 270 000 M. zur Verfügung ständen. Die Einnahmen der Staatsbahnen aus dem Frachtgutverkehr betragen 1906 3,55 Pf. für das Tonnenkilometer, und zwar einschließlich des hochtarifierten Eil-, Expresß- und Stückgutes, das für die Kanäle wegen ihrer langsamen Beför-

derung nicht in Betracht kommt. Da die Einnahmen aus dem Eil-, Expreß- und Frachtstückgut einschließlich der Ausnahmetarife 213 640 000 M. ausmachen, so würde von den Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr mit 1 160 438 000 M. nur ein Betrag von 946 798 000 M. in Betracht kommen.

Zieht man von diesen 946 798 000 M. die obigen Überschüsse von 371 270 000 M. ab, so verbleiben 575 527 000 M. Teilt man diesen Betrag durch 30 807 849 000 t/km des Frachtgutes (32 688 778 000 Gesamttonnenkilometer weniger 1 880 929 000 t/km des Eilgut-, Expreßgut- und Frachtstückgutes), so ergibt sich für das Tonnenkilometer ein Satz von rund 1,9 Pf. Vergleicht man hiermit die veranschlagten Frachten des Rhein-Hannover-Kanals (S. 28 der Denkschrift, betr. die Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein bis Hannover. 20. Legislaturperiode I. Session 1904, A zu Nr. 96, Anl. I).

	Güter der Tarifklasse:			
	I Pf.	II Pf.	III Pf.	Kohlen Pf.
Dortmund-Rhein-Kanal	2,7	2,2	1,7	1
Kanal Bevergern-Hannover	1,7	1,45	1,2	1

und nimmt man hinzu, daß in der Kanalfracht die Nebenkosten nicht enthalten sind (S. 28 ebenda), daß ferner die Kanalfracht, um den Wettbewerb aufnehmen zu können, 15% billiger sein muß (S. 29) als die Eisenbahnfracht, so ergibt sich, daß die Eisenbahn mindestens so billig befördern kann nicht nur als der Dortmund-Rhein-Kanal, sondern auch als der Mittellandkanal.

Denn es ist ferner in den Kanalkosten eine Verzinsung lediglich derjenigen Ausgaben eingerechnet, die der Staat macht, nicht aber auch der erhebliche Aufwand, der von den Interessenten zu tragen ist.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß auf nahe Entfernungen die Kanäle im allgemeinen nicht befördern. Nach S. 29 der Denkschrift ist angenommen, daß alle diejenigen Transporte ausgeschlossen sind, die nicht eine Versandlänge erreichen von a) 40 km, wenn Abgangs- und Bestimmungsort, b) 70 km, wenn

nur entweder der Abgangs- oder der Bestimmungsort, c) 160 km, wenn weder der Abgangs- noch der Bestimmungsort an einer schiffbaren Wasserstraße liegen. Doch dürfte dies noch sehr günstig für die Kanäle gerechnet sein. Man könnte also für den Frachtgutverkehr der Eisenbahn etwa bis 100 km ebenso von einer Ermäßigung absehen, wie für das ganze Eil- und Stückgut und demgemäß die Ermäßigung für Frachtgut lediglich auf weitere Entfernungen gewähren. Dadurch würde sich der oben gefundene Satz von 1,9 Pf. für das Tonnenkilometer noch erheblich niedriger stellen, da der Nahverkehr bei der Eisenbahn außerordentlich stark ist.

Nach der Tabelle S. 43 werden bei Wagenladungen zu 10 t 60—70% der Mengen auf Entfernungen bis 100 km befördert. Diese Tabelle ist nach Ermittlungen vom Oktober 1889 aufgestellt. Es ist wahrscheinlich, daß eine nach neuen Ermittlungen aufgestellte Tabelle noch einen erheblich höheren Prozentsatz der Mengen auf Entfernungen bis 100 km ergeben würde.

Erwägt man endlich, daß die Kanäle während der Winterszeit überhaupt nicht zu benutzen sind, daß sie ferner wegen Hoch- oder Niedrigwasser, Ausbesserungen usw. auch in der besseren Jahreszeit längere Zeiten gesperrt werden müssen, und die Güter dann auf die Eisenbahn übergehen, daß ferner auf den Kanälen ein Personenverkehr nicht stattfindet, so tritt die Minderwertigkeit der Kanäle noch klarer zutage und mit ihr die Tatsache, daß sie lediglich künstlich gegenüber den Eisenbahnen wettbewerbsfähig gemacht werden, indem man von ihnen keine oder nur eine weit geringere Verzinsung als von den Eisenbahnen fordert.¹⁾

1) In der oben erwähnten Denkschrift ist angenommen, daß der Kanal 10 Monate im Jahr benutzbar sein wird. Das ist offenbar viel zu hoch. Allein die Wintersperre wird höher zu berechnen sein, weil sie oft an sich länger dauert, dann aber auch wegen der Unregelmäßigkeit, mit der diese Sperre eintritt. Oft gibt es schon im November starken Frost, so daß die Kanäle zufrieren. Wenn dann auch wieder milderes Wetter eintritt und die Kanäle auftauen, wer wird dann seine Güter dem Kanal anvertrauen, da er befürchten muß, daß bald der Kanal wieder zufriert. Dann kann die Sperre sehr gut 3 ja 4 Monate dauern, wie im Osten es häufig vorkommt.

Bei dieser Berechnung ist noch ganz außer Betracht geblieben, daß die Verzinsung der preußischen Staatsbahnen mit rund 7% viel zu gering angenommen wird, weil man sie von einem viel zu hohen Anlagekapital berechnet. Für das Jahr 1906 betrug nämlich die preußische Staatseisenbahnkapitalschuld nicht — wie dieser Berechnung zugrunde gelegt — 9337 Mill. M., sondern war bereits 1906 bis auf 2712 Mill. M. von den Staatsbahnen getilgt. Daß diese Tilgung zum Teil nicht wirklich erfolgt ist, sondern durch Anrechnung auf Anleihen und durch Verwendung für andere Staatszwecke stattgefunden hat, ändert an der Tatsache der Tilgung durch die Überschüsse der Staatsbahnen nichts, und muß, wenn man ihre Rentabilität richtig berechnen will, ebenso berücksichtigt werden, wie eine wirkliche Tilgung.

Für das Rechnungsjahr 1906 ergibt sich unter Zugrundelegung des hiernach noch vorhandenen Anlagekapitals der Staatsbahnen von 2712 Mill. M. eine Verzinsung von mehr als 20%. Zu seiner 3½prozentigen Verzinsung würden schon 94,9 Mill. M. genügen, für die Ermäßigung der Güterfrachten demnach rund 603 Mill. M. verfügbar sein. Zieht man diesen Betrag ab von den oben gefundenen 946 Mill. M. des Teils der Güterverkehreinnahmen, die für die Berechnung in Betracht kommen, so bleiben 343 Mill. M. Teilt man diesen Betrag mit den 30 807 Mill. t/km des Frachtgutes, so stellt sich der Satz für das Tonnenkilometer auf nicht ganz 1,1 Pf. anstatt auf 1,9 Pf. Mit einem derartigen Satz können die Staatsbahnen nicht nur gegen die Kanäle erfolgreich den Wettbewerb aufnehmen, sondern auch gegen die sogenannten natürlichen Wasserstraßen, besonders wenn diese ihre Unterhaltungskosten und die Zinsen der für Regulierung, Vertiefung und sonstige Anlagen aufgewendeten Mittel aufbringen müssen.

Diese Tatsachen und Zahlen beweisen, daß die Staatseisenbahnen in der Tat ebenso billig und billiger verfrachten können, als die Wasserstraßen, wenn man nicht eine höhere Verzinsung von ersteren verlangt.

Indes wird dagegen eingewendet, daß aus allgemeinen finanziellen Rücksichten es nicht angängig ist, eine derartige allgemeine Tarifherabsetzung der Staatsbahnen eintreten zu lassen. Das ist

aber insofern zu bestreiten, als es sich nur darum handeln kann, die Frachten der Staatsbahnen, insoweit die der Wasserstraßen jetzt billiger sind, konkurrenzfähig zu machen, was durch Staffeltarife ohne zu große Einnahmeausfälle, wahrscheinlich sogar nach den mit den Staffeltarifen gemachten Erfahrungen mit erheblichen Mehreinnahmen infolge der eintretenden Verkehrsvermehrung geschehen kann, da es sich nur um die Frachten über 100 km handeln wird. Wenn man aber auch dies nicht will, darf man auch nicht auf einer oder mehreren Strecken eine derartige Ermäßigung durch Kanalbauten gewähren, und sie den andern Staatsbürgern, die an den Eisenbahnen liegen und sie benutzen müssen, versagen. Entweder besteht ein Bedürfnis zu Tarifermäßigungen, dann muß man sie gewähren, aber nicht bloß zu Wasser, wie man will, sondern auch zu Lande, d. h. auf den Eisenbahnen. Oder es besteht kein solches Bedürfnis, dann darf man sie nicht gewähren, weder zu Wasser noch zu Lande¹⁾.

Wenn im vorstehenden der Nachweis geführt wurde, daß die Staatsbahnen wohl imstande sind, ebenso billig zu befördern, wie die Staatswasserstraßen, so ist dieser Vergleich insofern unvollständig, als dabei nicht die Einnahmen und Ausgaben der beiden Transportmittel einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals und ihre Überschüsse berücksichtigt sind. Diese stellen sich folgendermaßen:

¹⁾ Vgl. hierüber G. Cohn, „Eisenbahnen, Wasserstraßen und der preußische Staatshaushalt“ in Schmollers Jahrbuch (Jahrgang 1894), und von demselben „Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preußischen Staatshaushalte“ in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Jahrgang 1907, Heft 4. Wer über die hier behandelten wichtigen Fragen sich ein Urteil bilden will, der muß diese beiden ausgezeichneten Arbeiten lesen. In seinem System der Nationalökonomie, Bd. III, S. 38, sagt G. Cohn: „Die Anwälte der Binnenschifffahrt behaupten ihre überlegene Leistungsfähigkeit gegenüber den Eisenbahnen, während sie gleichzeitig — um ihrer Leistungsfähigkeit nachzuhelfen — Opfer vom Staatsganzen verlangen, welche die Eisenbahnen nicht nur nicht fordern, vielmehr durch ihre Überschüsse für die Binnenschifffahrt wie für viele andere Staatszwecke herzugeben erst möglich machen.“

1. Für die preußischen Staatsbahnen in den 10 Jahren 1897—1906

	Gesamteinnahmen Millionen M.	Gesamtausgaben Millionen M.	Überschuß Millionen M.	in Prozenten des Anlagekapitals ¹⁾
1897	1188	656	532	7,14
1898	1263	726	537	7,07
1899	1339	776	563	7,28
1900	1392	828	564	7,14
1901	1353	835	518	6,41
1902	1400	859	541	6,54
1903	1519	908	611	7,12
1904	1599	967	632	7,17
1905	1729	1048	681	7,52
1906	1867	1169	698	7,48
			<u>5873</u>	<u>70,87</u>
			Durchschnitt 7,087	

Es ergeben sich also für den Staat als Besitzer der Eisenbahnen ganz erhebliche Überschüsse, die er teils zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, teils zur Deckung anderweiter Staatsausgaben verwendet hat.

2. Für die preußischen Wasserstraßen ist es viel schwieriger, eine derartige Aufstellung zu machen. Ich bin deshalb den Berechnungen gefolgt, welche Max Peters, Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Abteilung für Wasserbauten, in seinem ausgezeichneten Werk „Schiffahrtsabgaben“, III. Teil (Schriften des Vereins für Sozialpolitik CXV.), S. 257 ff., gegeben hat, und muß bezüglich der Einzelheiten hierauf verweisen.

Hiernach betragen die Einnahmen, Ausgaben und Fehlbeträge der Wasserstraßen:

A. Regulierte natürliche Wasserstraßen.

Einnahmen M.	Ausgaben M.	Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung mit 8½ % M.
1 000 904	10 612 239	19 149 892

B. Kanalisierte Flüsse und Kanäle.

5 816 155	5 485 418	8 328 777
-----------	-----------	-----------

C. Staatshäfen.

4 608 387	4 946 271	5 741 121
<u>11 425 446</u>	<u>21 043 928</u>	<u>33 227 790</u>

¹⁾ Berechnet nach dem sogen. durchschnittlichen Anlagekapital.

Diese Zahlen geben die Ergebnisse des Jahres 1905 wieder. Peters hat dieses Jahr deshalb gewählt, weil es ein normales für die Schifffahrt war, insbesondere kein Wassermangel eintrat. Daß letzteres nicht ganz selten vorkommt, zeigen die Jahre 1906 und 1907, welche erheblichen Wassermangel hatten. Natürlich werden in solchen Jahren die Einnahmen erheblich geringer sein, während die Ausgaben dieselben bleiben und die Fehlbeträge entsprechend steigen. Die hier gegebenen Zahlen sind also nur für die der Schifffahrt günstigen Jahre richtig, im Durchschnitt werden die Fehlbeträge noch größer sein.

Das Ergebnis dieses Vergleichs der Staatseisenbahnen und Staatswasserstraßen ist also, daß die ersteren in den letzten zehn Jahren dem Staate an Überschüssen im jährlichen Durchschnitt 587,3 Mill. M. eingebracht haben, die vorhandenen Wasserstraßen ihm im Jahr 1905 33 227 790 M. gekostet haben. Von den Einnahmen der Staatsbahnen sind allerdings 3½% Verzinsung und Tilgung abzurechnen. Da indes die Durchschnittsverzinsung in den zehn Jahren rund 7,09% betrug, so bleiben auch nach Abzug der 3½% noch 3,59%, d. h. rund 380 Mill. M. jährlicher Reinüberschuß übrig.

Dieser erhebliche Unterschied zwischen den Überschüssen, welche die Staatseisenbahnen dem Staate bringen, und den Kosten, welche die Staatswasserstraßen ihm verursachen, dürfte gerade in den jetzigen Zeiten, wo nicht bloß im Reich, sondern auch in Preußen Finanznot herrscht, nicht unbeachtet bleiben. Es ist offenbar für die preußischen Finanzen sehr viel vorteilhafter, Eisenbahnen zu bauen als Kanäle, und da die ersteren, wie nachgewiesen, ebenso niedrige Frachten gewähren können als die Kanäle, so ist nicht einzusehen, weshalb man jetzt mit Vorliebe Kanäle baut, welche noch dazu viel teurer zu bauen sind als Eisenbahnen¹⁾. Dazu kommt, daß die Wasserstraßen keineswegs über das gesamte Land gleichmäßig verbreitet sind, jedenfalls weit weniger gleichmäßig als die Eisenbahnen. Ein großer Teil des Landes, besonders gerade die ärmeren gebirgigen Landesteile,

¹⁾ Vgl. auch Tolkmitt, „Schiffahrtsgebühren auf den Binnenwasserstraßen“, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1895, S. 10. Derselbe „Über den wirtschaftlichen Wert der deutschen Wasserstraßen“ in derselben Zeitschrift Jahrgang V, Heft 23/24.

entbehren schiffbarer Wasserstraßen ganz und haben auch wenig Aussicht, je solche zu bekommen. Die Benutzung der Wasserstraßen seitens der Bevölkerung ist viel ungleichmäßiger als die der Eisenbahnen, wozu schon der Umstand beiträgt, daß die Wasserstraßen nur in sehr geringem Maße zum Personentransport benutzt werden. Ferner befinden sich die künstlichen Wasserstraßen (Kanäle) noch im Stadium des Versuchs, ihr wirtschaftlicher Nutzen ist noch keineswegs vollständig erprobt; es ist namentlich nicht richtig, daß sie, wie die Anhänger der Wasserstraßen behaupten, in der Lage sind, bei Verzinsung und Tilgung ihres Anlagekapitals niedrigere Frachten und größeren wirtschaftlichen Nutzen zu bieten als die Eisenbahnen. Auch vom finanziellen Standpunkt muß wegen der hohen Kosten der Wasserstraßen und wegen der bei der Untergeltlichkeit der Benutzung sich immer steigenden Ansprüche der Interessenten auf Herstellung neuer und Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen die Verwaltung nach dem Grundsatz der reinen Staatsausgabe die höchsten Bedenken erregen. Auf alle Fälle ist nicht zu bestreiten, daß, solange man sogar die Eisenbahnen nach dem gewerblichen Grundsatz verwaltet, die Verwaltung der Wasserstraßen nach demselben Grundsatz erfolgen muß, und die jetzige Verwaltung derselben nach dem Grundsatz der reinen Staatsausgabe unberechtigt ist.

Eine derartige Gleichbehandlung der beiden Verkehrsmittel würde auch den Vorteil haben, daß das fortwährende Drängen auf kostspielige Kanalbauten aufhört. Der bei weitem größte Teil der sich immer mehrenden Kanal- und Regulierungs- oder Kanalisierungsprojekte ist an sich gegenüber den Staatsbahnen nicht bauwürdig und entspringt nur dem allgemeinen Bestreben der Lokalinteressen durch Anschluß an Wasserstraßen zu den billigen Frachten zu gelangen, welche die Staatsbahnen zwar gewähren können, aber bis jetzt nicht gewähren wollen. Dem würde sofort ein Ende gemacht werden, wenn die Kanäle derartige große Vorteile wie jetzt gegenüber dem Transport auf den Staatsbahnen nicht mehr gewähren könnten. Wir werden die ungeheuren unrentablen Anlagekosten eines großen Kanalnetzes ersparen und durch die Zinsersparnis dieser Anlagekosten allein

etwaige Ausfälle in den Einnahmen der Staatsbahnen infolge Einführung ermäßigter Staffeltarife decken, die übrigens, wie oben dargelegt, gar nicht eintreten werden. Daß jetzt schon viele unrentable und unnütze kostspielige Wasserstraßen hergestellt sind, dafür ist der Beweis geliefert in der obigen Statistik der Ergebnisse der Staatsbahnen und Staatswasserstraßen.¹⁾ Unter 100 km ist der Verkehr und deshalb auch der Wettbewerb der Wasserstraßen sehr gering, und wo er besteht, kann die Eisenbahn ihm ruhig zusehen. Für die ersten 100 km könnten also die heutigen Tarife unbedenklich beibehalten werden, erst über 100 km würde ein ermäßigter Satz anzustoßen sein, welcher der Fracht des betreffenden Gutes auf den konkurrierenden Wasserstraßen entspräche. Da die Fracht auf den Wasserstraßen 15% billiger sein muß, als die Eisenbahnfracht, um dieser gegenüber den Wettbewerb aufzunehmen, so würde dies ungefähr genügen, um den Wettbewerb sowohl der Staatsbahnen, als der auf sie angewiesenen Interessenten zu ermöglichen. Eine derartige allgemeine Tarifierabsetzung würde aber gerade jetzt sehr segensreich und anregend auf den Verkehr wirken. Sie würde einen Ausgleich schaffen zwischen denjenigen Verkehrsinteressenten, welche an Wasserstraßen liegen und diese benutzen können, und denjenigen, welche dies nicht können. Ich beziehe mich im übrigen auf meine Ausführungen in der Schrift „Staffeltarife und Wasserstraßen“, S. 39—46. Daraus dürfte sich ergeben, daß die für die Staatsbahnen zu befürchtenden Ausfälle nicht eintreten werden, weil sie durch Gewinnung neuer Transporte ausgeglichen werden würden. Ebenso ist anzunehmen, daß die wirtschaftlichen Folgen einer derartigen Tarifreform für das ganze Land günstige sein würden. Es würde aber diese Tarifreform um so unbedenklicher sein, als für die allmähliche Durchführung derselben, wenn sie bald begonnen wird, was ich durchaus befürworten möchte, mindestens noch acht Jahre bis zur Vollendung des Rhein-Hannover-Kanals zu Gebote stehen würden.

¹⁾ Im einzelnen möchte ich noch auf den dritten Beitrag des oben-erwähnten Bandes I „Die Schifffahrt der großen Ströme“ verweisen, welcher die Wartheschifffahrt von G. Seibt, einem Anhänger der Wasserstraßen und des Rhein-Elbe-Kanals, behandelt.

Nun behaupten zwar die Kanalfreunde, der Bau von Kanälen sei nötig zur Entlastung der Eisenbahnen, insbesondere im Rheinisch-Westfälischen Industrievier. Aber diese Behauptung ist bis jetzt nicht bewiesen. Bis zur Fertigstellung des Kanals Rhein-Hannover wird die Eisenbahn den Verkehr bewältigen müssen. Sie wird es auch noch später tun müssen, wenn der Kanal durch Eis, Reparaturen oder sonstige Umstände verhindert ist, den Verkehr aufzunehmen. Allerdings hat der Minister von Thielen sich 1899 dahin ausgesprochen, daß der Bau des Rhein-Elbe-Kanals zur Entlastung des Ruhrreviers nötig sei. Aber wenige Jahre vorher, 1894 in der 15. Kommission bei den Verhandlungen über die Herstellung eines Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal nach dem Rhein, äußerte er, die Eisenbahnen hätten bisher den Verkehr im Ruhrbezirk ordnungsmäßig bewältigt und er habe auch keinen Zweifel, daß dies auch in Zukunft der Fall sein werde, vorausgesetzt, daß ihre Anlagen und Ausrüstung dem stetig wachsenden Verkehr entsprechend erweitert und vermehrt würden. Gründe für seine spätere Meinungsänderung hat er nicht angegeben, aber bei der Wichtigkeit der Frage wäre das doch erforderlich gewesen. Auch würde es sich empfohlen haben, durch sachverständige Betriebstechniker, insbesondere aus dem Ruhrrevier, dann aber auch durch englische und nordamerikanische Betriebstechniker die Frage eingehend prüfen zu lassen. Mir ist es zufällig bekannt, daß einer der tüchtigsten und angesehensten Betriebstechniker im Ruhrrevier, der lange Jahre bis zu seiner vor kurzem erfolgten Pensionierung die schwierigsten Strecken des Ruhrreviers unter seiner Leitung hatte, der Ansicht des Ministers v. Thielen vom Jahr 1894 war. Auch der leider zu früh verstorbene Geh. Baurat von Borries, zuletzt Professor an der technischen Hochschule in Berlin, war dieser Ansicht. In der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen, Jahrgang 1898, S. 543ff., hat er dies näher begründet¹⁾. Er sagt: „Die auf 1 km Betriebslänge beförderten Gütertonnenkilometer betragen auf

¹⁾ Vgl. auch den Aufsatz von v. Borries „Über die Frachtkosten auf Eisenbahnen und Kanälen“ in den Annalen für Gewerbe und Bauwesen, 1. Januar 1887, Bd. XX.

den preußischen Staatsbahnen 1895/96 642 981, auf den amerikanischen Bahnen, Gruppe II, 1895 rund 1 225 000. Die Leistung war also bei den letzteren fast doppelt so groß . . . Im Durchschnitt der Jahre 1890—1895 sind auf denjenigen Bahnen der Gruppe II, welche über 3 Millionen Dollars Jahreseinnahmen hatten, sogar rund 1 570 000 t über jedes Kilometer Betriebslänge gefahren worden. Diese Leistungen werden dort ebenso wie hier auf größtenteils zweigleisigen Bahnstrecken verrichtet, drei- und viergleisige Strecken sind in den beiden verglichenen Bezirken selten.“

v. Borries hat auch in demselben Artikel sehr interessante Berechnungen über die Selbstkosten der Eisenbahnen gegenüber den Kanälen gebracht. Er berechnet die Selbstkosten der Eisenbahnen mit 1,48, 1,16 und 0,91 Pf. für das Tonnenkilometer, je nach den zu erzielenden Überschüssen und weist nach, daß auf der Strecke von Dortmund nach den Emshäfen, wo die Kohlenbeförderung in geschlossenen Zügen zum Satze von 1,25 Pf. für das Tonnenkilometer stattfand, die Selbstkosten nur 0,72 Pf. betragen, und bei dem Streckensatze von 1,25 Pf. ein Überschuß erreicht würde, der zur Verzinsung der Anlagekosten mit 4,5% reichen würde. Für andere Flachlandstrecken könnte mit gleichem Ergebnis ein Streckensatz von 1,25 Pf. für das Tonnenkilometer angenommen werden. „Wir konstatieren nochmals,“ sagt er, „daß diese Sätze denjenigen, welche man für die Kanäle erhofft, so nahe kommen, daß der Verkehr bei freiem Wettbewerb wohl vorwiegend bei den Eisenbahnen bleiben würde.“ v. Borries kommt daher zu dem Schlusse:

„Der Hauptvorteil der Kanäle vor den Eisenbahnen liegt nicht in ihrer technischen Überlegenheit, sondern in ihrer Befreiung von Abgaben.“

Ich kann in dieser Beziehung nur wiederholen, was ich bereits früher einmal ausgeführt habe.¹⁾ Die Behauptung, daß die Eisenbahnen überhaupt nicht imstande seien, den Verkehr mit Massengütern zu bewältigen und daß deshalb Kanäle gebaut werden müßten, steht in der Luft und irgendein Beweis

¹⁾ Staffeltarife und Wasserstraßen. S. 135 136.

dafür ist bis jetzt nicht erbracht. Bei Sperrung der Wasserwege müssen sie ja monatelang alljährlich deren Verkehr jetzt und in Zukunft übernehmen. Daß dann hier und da Verkehrsstockungen nicht vermieden werden können, ist kein Wunder, wenn man bedenkt, wie große Gütermengen dann plötzlich von den Wasserstraßen auf die Staatsbahnen übergehen. Es fehlt nicht an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen an sich, sondern lediglich daran, daß aus wirtschaftlichen Gründen die Kosten für eine weitere Ausdehnung ihrer Leistungsfähigkeit nicht aufgewendet werden. Es ist lediglich eine Geldfrage, noch eine entsprechende Anzahl Wagen und Maschinen zu beschaffen, die Bahnhofsgleise zu vergrößern, auf der Strecke, da wo ein Gleis nicht ausreicht, zwei und wo zwei Gleise nicht ausreichen, vier Gleise zu legen. Und alle diese Aufwendungen werden nicht entfernt solche Kosten verursachen, wie der Bau eines neuen Kanals und ein weit vollkommneres Verkehrsmittel schaffen, dem Verkehr weit bessere Dienste leisten als ein Kanal. Daß auf diese Weise noch ein weit stärkerer Verkehr auf den Eisenbahnen bewältigt werden kann, als wir jetzt auf den deutschen Eisenbahnen haben und in absehbarer Zeit zu erwarten haben, das zeigt das Beispiel amerikanischer und englischer Bahnen. Seit Minister von Thielen die Notwendigkeit des Mittellandkanals zur Entlastung des Ruhrreviers betonte, sind nun 10 Jahre verflossen, in welchen sich der Verkehr des Ruhrreviers beträchtlich vermehrt hat. Die Eisenbahnen haben diesen vermehrten Verkehr im ganzen gut bewältigt, besser als früher, weil man Gleise und Bahnhöfe ausgebaut und mehr Betriebsmaterial beschafft hat. Sie werden ihn unter gleichen Voraussetzungen auch noch 10 Jahre und noch länger bewältigen, ohne eines Kanals zu bedürfen. Inzwischen hat sich der Kohlenverkehr im südlichen Teil des Ruhrreviers vermindert, weil ein großer Teil der dortigen Kohlengruben ganz oder zum großen Teil abgebaut sind. Der mittlere Teil des Ruhrreviers, der jetzt den stärksten Kohlenverkehr hat, wird aber bereits etwas entlastet dadurch, daß im nördlichen Teil des Ruhrreviers sehr mächtige neue Kohlengruben entstanden und bereits im Betrieb

sind. In diesem nördlichen Teil ist noch viel Raum für neue Bahnen und Bahnhöfe, und er wird allmählich den mittleren Teil im Kohlenverkehr noch mehr entlasten.

Ein Beweis dafür, wie unrentabel die Kanäle und wenigstens ein Teil der kanalisierten und regulierten Flüsse sind, ist auch der Umstand, daß die Privatunternehmung mit deren Bau sich nicht beschäftigt, dies vielmehr dem Staat überläßt.

Hierüber äußert sich eine Denkschrift „über die nächstliegenden Aufgaben der preußischen Wasserbauverwaltung“ vom Jahre 1891 folgendermaßen:

„Bisher ist die Ausführung aller derjenigen Bauten, welche die Hauptwasserstraßen, also die öffentlichen Ströme und Flüsse und die durchgehenden Kanallinien betreffen, ausschließlich für Rechnung des Staates erfolgt und sind nur einzelne untergeordnete Seitenkanäle als Privatunternehmungen angelegt worden. Selbst die Aufbringung von Vorausleistungen durch die unmittelbar Beteiligten, wie solche bei der Herstellung größerer Kanäle und wichtiger Flußkanalisierungen zur Ausgleichung der Grunderwerbskosten gefordert wurde, ist den erheblichsten Schwierigkeiten begegnet. Etwaige Anerbietungen, größere Kanalanlagen aus privaten oder gesellschaftlichen Mitteln ausführen zu wollen, haben sich bis jetzt stets als nicht ernstlich gemeint bzw. der genügenden finanziellen Grundlage entbehrend erwiesen, oder sind an Bedingungen, wie die Gewährleistung von Zinsen des Anlagekapitals, geknüpft worden, deren Zugeständnis als unzulässig abgelehnt werden mußte. Es gewinnt daher den Anschein, als werde das bisherige Verfahren dem öffentlichen Interesse auch fernerweit am meisten entsprechen, womit jedoch nicht in Abrede gestellt werden soll, daß der Unternehmungsgeist größerer finanzieller Vereinigungen sich auch dem Bau von Wasserstraßen zuwenden könnte, ohne an den Staat unerfüllbare Ansprüche zu stellen. Dergleichen Anträgen wird die Staatsregierung nach eingehender Prüfung bereitwillig entgegenkommen, selbst wenn sie Unternehmungen betreffen sollten, deren technische Ausführbarkeit bisher in Zweifel gezogen wurde.

Immerhin kommt für die Finanzierung von Privatunter-

nehmungen in Betracht, daß hohe Schiffsabgaben den Verkehr verscheuchen, niedrige Abgaben aber — erfahrungsmäßig — eine der Spekulation genügende Rente nicht abwerfen.“¹⁾

Fünfter Abschnitt.

Abgaben auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen und Beschränkung im Bau und Verbesserung dieser Wasserstraßen.

Zu der im Interesse der Gerechtigkeit notwendigen möglichststen Gleichstellung der Güterfrachten für die verschiedenen Landesteile auf den Staatsbahnen und auf den Wasserstraßen wird es erforderlich sein, daß nicht nur auf den künstlichen, sondern auch auf den sogenannten natürlichen Wasserstraßen Abgaben erhoben werden. Die letzteren werden aber mit Unrecht als natürliche bezeichnet. Sie sind es längst nicht mehr, sondern ebenso künstliche Wasserstraßen, wie die Kanäle, die regulierten und kanalisierten Flüsse. Dies ist im einzelnen untersucht und nachgewiesen bezüglich der Elbe in der obenerwähnten Schrift „Die Schifffahrt der deutschen Ströme“, vgl. insbesondere das Schlußwort, S. 129ff. Es wird dies jetzt selbst von den Freunden der Wasserstraßen nicht mehr bestritten, z. B. von Victor Kurs, der in seiner Schrift über den Art. 54 der Reichsverfassung auf Grund eines mit großem Fleiß gesammelten Materials zu dem Ergebnis gelangt (S. 24), daß die Bestimmungen des Art. 51 bzw. 54 der Reichsverfassung in dem bis 1879 gültigen Sinne auf große moderne Häfen und auf künstliche, sowie auf die aus natürlichen zu künstlichen umgeschaffenen modernen Schifffahrtsstraßen nicht mehr angewendet sind, und daß nichts übrig bleibe, als den Art. 54 dahin abzuändern, daß nicht nur Abgaben für die Benutzung der besonderen zur Erleichterung des Verkehrs bestimmten Anstalten, sondern auch Befahrungsabgaben (selbst auf Rhein und Elbe) zugelassen würden.

¹⁾ Siehe Nachtrag, Seite 103.

Von den Gründen, welche gegen die Erhebung von Abgaben auf den sogenannten natürlichen Wasserstraßen geltend gemacht werden, sind die einen rechtlicher Natur: der Art. 54 der Reichsverfassung und die Verträge mit Österreich-Ungarn und den Niederlanden über die Elb- und Rheinschiffahrt. Ich teile die Ansicht derer, welche den Art. 54 so auslegen, daß er der Erhebung von Abgaben nicht entgegenstehe, aber ich halte es für richtiger, namentlich auch aus politischen Gründen, daß man den Art. 54 der Reichsverfassung so abändere, daß ein Zweifel über diese Frage ausgeschlossen ist. Ich zweifle auch nicht daran, daß dies im Reichstag und Bundesrat trotz aller Agitation der Interessenten durchgesetzt werden kann. Durch § 19 des Gesetzes vom 1. April 1905 hat die preußische Regierung die Verpflichtung übernommen, auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen Schiffahrtsabgaben zu erheben und damit auch die Verpflichtung, die entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen. Es heißt die preußische Regierung beleidigen, wenn man an ihrem Willen oder an ihrer Macht hierzu zweifeln wollte. Denn sonst hätte sie dem § 19 des Gesetzes nicht zustimmen dürfen. Dieselbe Verpflichtung wie die preußische Regierung haben auch diejenigen Parteien übernommen, die das vorgenannte Gesetz zustande gebracht haben. Es ist dieselbe Mehrheit, die auch den Zolltarif und die Handelsverträge durchgebracht hat, und sie würde allen politischen Kredit verlieren, wenn sie in der Abänderung des Art. 54 der Reichsverfassung versagte, nachdem sie den Art. 19 des Gesetzes vom 1. April 1905 angenommen hat. Notwendig wäre es nur, daß die preußische Regierung die Sache nicht auf die lange Bank schöbe, sondern dafür sorgte, daß dem Reichstag sobald als möglich eine derartige Vorlage gemacht würde. Sollte aber wider Erwarten die Abänderung des Art. 54 nicht zu erreichen sein, so hat Preußen ein einfaches Mittel in der Hand, dies zu erzwingen. Es besitzt die längsten Strecken sowohl des Rheins als der Elbe und der meisten andern schiffbaren Ströme in Preußen. Damit steht ihm auch das Recht zu, auf den im preußischen Gebiet liegenden Strecken das Schlepptomopol einzuführen und diejenigen Gebühren dabei zu erheben, welche ihm angemessen erscheinen.

Von diesem Rechte braucht es bloß den richtigen Gebrauch zu machen und die andern beteiligten Staaten werden bald zu einer für die preußischen Interessen günstigen Verständigung sich bereit finden lassen.

In derselben Weise können eventuell auch die Schwierigkeiten gelöst werden, welche aus den Rhein- und Elbschiffahrtsverträgen sich ergeben. Auf dem Rhein und der Elbe ist es ohnedies nötig, daß Preußen sobald als möglich das Schleppmonopol einführt. Denn schon hat das Kohlensyndikat und das Kohlenkontor es übernommen und beide beherrschen bereits die Rheinschiffahrt. Sie verkaufen den an dem Rhein gelegenen Beziehern Kohlen nur dann, wenn sie diese zu Schiffe beziehen. „Wie das Kohlenkontor in dieser Richtung vorgeht, mögen Sie daraus ersehen, daß es in den Lieferungsbedingungen die Bestimmung hat, es sei bei gestörter Schifffahrt nicht verpflichtet, die betreffenden Kohlen mit der Eisenbahn zu liefern; es ruht dann die Lieferung. Es ist dies ein Zeichen, daß die Eisenbahn konkurrenziert werden soll, und das geschieht im reichlichsten Maße¹⁾.“

W. Nasse, „Die Schifffahrt der deutschen Ströme“, 3. Band, S. 132, sagt über das Kohlenkontor:

„Das im Jahre 1904 ins Leben gerufene sogenannte Kohlenkontor steht in engster Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat; Mitglieder sind die großen rheinischen Kohlenreedereien, die teilweise entweder Kohlenhandel treiben oder selbst Kohlenzechen besitzen und als solche auch am Kohlensyndikat beteiligt sind. Der Zusammenschluß der Firmen — ihre Zahl beläuft sich über 40 — erfolgte in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Aktienkapital von 3 Mill. M. unter der Firma Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft, welche am 1. April 1904 ihre Tätigkeit begonnen hat. Der Zweck der Gesellschaft ist, den gesamten Handel in Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts, der durch die

1) Rede des Ministers von Budde in der 6. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 13. Dezember 1905.

beteiligten Firmen bisher selbständig geführt wurde, im Kohlenkontor zu vereinigen. Die Firmen verkaufen nicht mehr auf eigene Rechnung, sondern der ganze Betrieb ist geregelt durch im voraus festgesetzte Beteiligungsziffern; die festen Schlepplohn- und Frachtsätze werden auch hier in gewissen Zeitabständen einheitlich festgelegt. Wird sich das Unternehmen halten — und daran ist kaum zu zweifeln, da das mächtige Kohlsyndikat hinter ihm steht — so ist dadurch tatsächlich der gesamte Kohlenverkehr auf dem Rhein monopolisiert.“

Max Peters, „Die Schiffsabgaben“, II. Teil, S. 117 ff., sagt hierüber:

„Der Grundsatz vom Parallelismus der Schiffsfrachten und Schiffsfrachtkosten ist freilich in der Praxis zuweilen durchbrochen worden, und zwar durch Ausschaltung des freien Wettbewerbs. Ein solcher Fall ist innerhalb der Rheinschiffahrt im Jahre 1905 eingetreten durch die Bildung des Kohlenkontors, welches durch die gleichzeitige Verfügung über das Frachtgut und einen großen Schiffspark in die Lage gesetzt ist, für die Verschiffung von Kohlen den Frachtpreis über dem durch Angebot und Nachfrage früher gebildeten Stande zu halten. Es handelt sich hier um eine Ausnahme von der wirtschaftlichen Regel, welche praktisch sehr ins Gewicht fällt, weil die Kohlenbeförderung nach Tonnenkilometern beinahe die Hälfte der ganzen Rheinschiffahrt ausmacht. Die Kohlenfrachten von Duisburg nach Mannheim stellten sich am freien Markte, den das Kohlenkontor für die über die Leistungsfähigkeit des eigenen Schiffparks hinausgehenden Transportmengen noch in Anspruch nimmt, in den Jahren 1901 bis 1905 auf 1,6 M., 1 M., 1,20 M., 1,24 M. und 1,9 M., während das Kontor seinen eigenen Reedereien eine Fracht von 1,40 M. ohne Schlepplohn aus dem Verkaufspreise der Kohlen am Empfangsorte bewilligt. Im Jahr 1906 stieg die Durchschnittsfracht zwar auf 1,45 M. am freien Markte, aber nur durch den im Herbst eingetretenen, seit einem halben Jahrhundert nicht dagewesenen Niedriggerstand, wie überhaupt 1906 ein abnormes Schiffsabgabensjahr gewesen ist. Der durchschnittliche

Frachtenstand in den ersten acht Monaten dieses Jahres war nur 1,06 M.¹⁾

Das Beispiel des Rheins hat an der Elbe insofern Nachahmung gefunden, als hier die maßgebenden Schiffahrtsgesellschaften und die Privatschiffer-Transportgenossenschaft sich zu einer Organisation zusammengeschlossen haben, um den Frachtenstand für alle Güter — nicht nur für eine einzelne Güterart — auf einer den bisherigen Marktpreis übersteigenden Höhe zu halten.“

Diese Verteuerung der Frachten hat natürlich bei den Beziehern der Güter nicht gerade Freude erregt, was sich in der Presse und in Handelskammerberichten gezeigt hat. Daß die preußische Staatsbahnverwaltung gegen die Konkurrenz des Kohlenkontors und Vergewaltigung der Empfänger, denen der Bezug der Kohlen mit der Eisenbahn unmöglich gemacht wurde, irgend etwas getan habe, davon ist nichts bekannt geworden.

Über die Zusammenschlüsse der Schiffahrtsgesellschaften findet sich in der Rheinischen Presse folgender Bericht.

Veränderungen im Rheinschiffahrtsbetrieb. In der Einleitung ihres Jahresberichts gibt die Handelskammer Mülheim a. d. Ruhr-Oberhausen bei einem Überblick über die Vereinigungsbewegungen im deutschen Wirtschaftsleben auch eine Zusammenfassung der Zusammenschlüsse, die in dem für ihren Bezirk in Betracht kommenden Teil der Rheinschiffahrt erfolgt sind. Sie schreibt: „Bemerkenswert war der wachsende Zusammenschluß im Rheinschiffahrtsbetrieb und die weitere Verschiebung des Schwerpunktes nach dem Niederrhein. So sind die Reedereien der vier Firmen Anton Fulda, Gottfried Kleinschmidt, Piepmeyer & Oppenhorst und Johann Küppers unter der Firma Vereinigte Frankfurter Reedereien G. m. b. H. mit dem Sitz in Duisburg verbunden worden; die Rhein- und Seeschiffahrts-Ges. in Köln hat sich mit der Kölnischen Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft vereinigt und das Schleppschiffahrtgeschäft der Mainzer Reederei-

¹⁾ Die Kohlenfrachten am freien Markte werden in dem Jahresberichte der Rheinschiffahrtszentalkommission von 1905 für die Strecke Duisburg-Mannheim auf 1,94 M. mit Schlepplohn angegeben, also 0,88 M. weniger als die Kontorfracht.

Gesellschaft Thomae, Stenz & van Metern in Mainz übernommen, während die Speditionsgeschäfte der letztgenannten Firma mit denen mehrerer anderer Firmen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Rotterdam und Antwerpen in eine Rhein- und See-Speditions-G. m. b. H., Köln zusammengeschlossen worden sind. Die Firma Raab, Karcher & Cie. zu Mannheim, Straßburg und Duisburg ist an die Gelsenkirchener Bergwerks-Gesellschaft angeschlossen worden, und die A.-G. für Handel und Schifffahrt H. A. Disch zu Mainz in den Besitz der Firma Math. Stinnes zu Mülheim (Ruhr) übergegangen, was die Verlegung jener Gesellschaft unter Änderung des Namens in A.-G. für Handel und Schifffahrt Math. Stinnes zur Folge hatte.“

Was schließlich die Rhein- und Elbschiffahrtsverträge angeht, so glaube ich, daß es der Reichsregierung ohne große Schwierigkeiten gelingen wird, durch Unterhandlungen mit Österreich-Ungarn und den Niederlanden die notwendigen Änderungen dieser Verträge herbeizuführen. Sollte sie auf Schwierigkeiten stoßen, so kann sie die Verträge einfach kündigen. Der Umstand, daß in den genannten Verträgen eine Kündigung nicht vorgesehen ist, kann meines Dafürhaltens nicht als ein Hindernis für die Kündigung angesehen werden. Schon im Privatrecht gilt dies. Noch mehr aber bei internationalen Verträgen, insbesondere Handels- und Schifffahrtsverträgen, wo eine Unkündbarkeit nur ein Ausnahmefall ist und deshalb jedenfalls in dem Vertrag besonders ausgesprochen sein müßte.

Weiter möchte ich auf die rechtlichen Gründe für und wider die Schifffahrtsabgaben nicht eingehen, ich stehe vielmehr auf dem Standpunkte, daß etwaige rechtlichen Hindernisse gegen die Einführung von Schifffahrtsabgaben beseitigt werden müssen, wenn deren Einführung aus nationalen und finanzpolitischen oder wirtschaftlichen Gründen berechtigt und vorteilhaft erscheint. Wo ein Wille ist, wird sich der Weg dazu schon finden¹⁾.

¹⁾ Vgl. auch Heubach: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrtsabgabe“ in Schmollers Jahrbuch 1897, IV. Heft, insbesondere S. 238 ff. die Gegenüberstellung der Eisenbahn- und Wasserfrachten auf dem Rhein. Der Unterschied ist ein so großer, daß selbst eine Abgabe von 0,10 Pf. für das tkm eine Verminderung der Wassertransporte nicht nach sich ziehen würde.

Unter diesen Umständen kann und muß Preußen die Abänderung des Art. 54 und der Rhein- und Elbschiffahrtsverträge als sein Recht fordern, es darf sie nicht mit allerlei Konzessionen erkaufen von den beteiligten widerstrebenden ausländischen und Bundesstaaten. Der Vorschlag, den Rhein mit einer Abgabe von 0,04 Pf. für das Tonnenkilometer zu belasten und die daraus entstehenden Einnahmen lediglich für eine 3prozentige Verzinsung der bisherigen Aufwendungen, den Rest für Verbesserung der Rheinstraße zu verwenden und in ähnlicher Weise bei den übrigen sogenannten natürlichen Wasserstraßen vorzugehen, ohne Rücksicht darauf, daß die Kasse der Finanzgemeinschaft hauptsächlich mit den in Preußen aufkommenden Abgaben gespeist werden wird, während andererseits die Verbesserungen wahrscheinlich vorwiegend außerhalb der preußischen Hoheitsgrenzen liegen werden, bedeutet nichts anderes, als daß Preußen mit hohen Beträgen die Zustimmung der beteiligten Staaten zur Erhebung von Abgaben erkaufen soll. Durch die Bildung der vorgeschlagenen Zweckverbände würde ein Zustand herbeigeführt, der noch nachteiliger für Preußen, die preußischen Staatsbahnen und die preußischen Staatsfinanzen wäre, als der gegenwärtige; denn dadurch würde für absehbare Zeit verhindert werden, mehr als $3\frac{1}{2}\%$ der bisherigen Aufwendungen zu erheben, auch wenn die Leistungsfähigkeit der betreffenden Wasserstraßen eine viel größere und für die Staatsfinanzen die Erhebung einer höheren Abgabe notwendig wäre. Und ferner würde dadurch ein neues und größeres Unrecht denjenigen Landes- teilen und Verkehrsinteressenten zugefügt, welche nicht an den sogen. natürlichen Wasserstraßen liegen, sondern an den Eisenbahnen. Während die letzteren schon jetzt außer Deckung ihrer Selbstkosten eine hohe Verkehrssteuer aufbringen müssen, wie wir oben gesehen haben, würden diese Wasserstraßen grundsätzlich und vertragsmäßig von einer solchen befreit und durch ihre fortdauernde Verbesserung mittels der zu erhebenden Abgaben immer mehr befähigt werden, den Wettbewerb gegen die Eisenbahnen aufzunehmen und deren Einnahmen zu schmälern. Das würde sich für die preußischen Finanzen und die Finanzen der-

jenigen Bundesstaaten, welche Staatsbahnen besitzen, sehr bald und sehr empfindlich fühlbar machen und dazu führen, daß durch neue Steuern die Ausfälle an den Einnahmen der Staatsbahnen gedeckt werden müßten. Deshalb darf die Höhe der auf den sogenannten natürlichen Wasserstraßen zu erhebenden Abgaben nicht in der vorgeschlagenen Weise beschränkt werden, sie muß vielmehr bemessen werden nach den für die betreffenden Wasserstraßen gemachten Aufwendungen und nach ihrer Leistungsfähigkeit. Diese ist aber eine sehr große. 40 Jahre lang haben die natürlichen Wasserstraßen keine Abgaben gezahlt, es gibt in ganz Deutschland keine reicheren und leistungsfähigeren Gegenden und Städte, als die in den Flußtälern des Rheins und der Elbe gelegenen. Es ist ein Recht und eine Pflicht der beteiligten Bundesstaaten, die bisher abgabefreien Ströme jetzt nach ihrer Leistungsfähigkeit in erster Linie heranzuziehen, um die eigene und Reichsfinanznot zu beseitigen. Die armen meist gebirgigen Landesteile, welche nicht an schiffbaren Wasserstraßen liegen, aber für die Aufwendungen zu deren Gunsten mit beisteuern und daneben noch die hohen Verkehrssteuern der Staatsbahnen zahlen müssen, können mit Recht die Heranziehung dieser Wasserstraßen zu ihrer Leistungsfähigkeit entsprechenden Abgaben fordern, besonders in jetziger Zeit, wo man die Einkommensteuer erhöht und überall nach Deckungen für die erhöhten Ausgaben sucht.

Preußen muß zurückkommen auf die Erklärung, welche der damalige Ministerialdirektor Schultz, Chef der Bau- und Wasserbauabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, namens der preußischen Staatsregierung in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar 1896, betreffend den gegenwärtigen Stand der Reorganisation der Binnenschiffahrtsgebühren und ihrer Erhebung, abgegeben hat.

Die Erklärung lautet:

„Die Prüfung der auf das Binnenschiffahrtsgebührenwesen bezüglichen Fragen ist seit dem Übergange dieses Verwaltungszweiges auf die Bauverwaltung kräftig gefördert worden. Es ist ein reiches historisches, literarisches und statistisches Material gesammelt, welches gegenwärtig verarbeitet wird. Im Laufe

dieses, spätestens des nächsten Jahres werden die Ergebnisse veröffentlicht werden.

Inzwischen ist auch die Erörterung der in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 7. März v. Js. erwähnten Einzelfragen weiter vorangeschritten.

Hinsichtlich der Frage unter 2:

Empfiehl es sich, die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen über die jetzt geltenden Grenzen hinaus durch eine Änderung der Gesetzgebung zu ermöglichen?

sind zum ersten Male im Jahre 1894 Anregungen aus dem Landtage an die Staatsregierung herangetreten. Sie hat seitdem ebenfalls den Gegenstand eingehender Erörterungen zunächst der beteiligten preußischen Ressorts gebildet. So erwünscht es sowohl vom Standpunkt einer ausgleichenden Gerechtigkeit als im Interesse der leichteren Flüssigmachung der Mittel für die weitere Verbesserung unserer großen Ströme an sich wäre, für diese das Prinzip der finanziellen Selbsterhaltung zur Durchführung zu bringen, so groß sind die Schwierigkeiten formeller und materieller Art, welche sich einer solchen Maßregel entgegenstellen. In formeller Hinsicht kommen neben der Verbotsvorschrift des Art. 54 der Reichsverfassung insbesondere die völkerrechtlichen Verträge mit den Niederlanden und Österreich in Betracht, welche die Erhebung eigentlicher Schiffahrtsabgaben auf dem Rheine und der Elbe ausschließen und nur durch ein neues Übereinkommen mit den betreffenden Staaten wieder gelöst werden können. In materieller Hinsicht wird die Frage einer zweckmäßigen Einrichtung des Erhebungsdienstes schwer zu lösen sein, sofern die Erhebungskosten in einem angemessenen Verhältnis zu den Einkünften gehalten und zu weitgehende Belästigungen der Schifffahrt vermieden werden sollen. Bekanntlich wurde zu Zeiten der alten Flußzölle ebensosehr über den mit der Erhebung und den Kontrollen verbundenen Zeitverlust und die sonstigen Unbequemlichkeiten, als über die Höhe der Abgaben und die dadurch eintretende Verteuerung des Wassertransportes Klage geführt.

Übrigens irrt man sich vielfach hinsichtlich der Höhe der Einnahmen, um welche es sich bei einer Bezollung der natürlichen Wasserstraßen handeln würde. Wird aus den in den letzten Jahrzehnten aufgewandten Regulierungskosten, unter Ausscheidung der Aufwendungen, welche lediglich der Landwirtschaft zugute gekommen sind, ein Anlagekapital gebildet und, wie billig, von diesem, neben den laufenden Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, nur ein entsprechender Zinsbetrag in Ansatz gebracht, so würden sich die jährlich aufzubringenden Beträge auf gegen 6 Millionen Mark belaufen. In ihre Aufbringung würde sich eine Verkehrsmenge zu teilen haben, welche für die sechs großen Ströme (Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel und Memel) für das Jahr 1893 auf rund $5\frac{1}{2}$ Milliarden Tonnenkilometer ermittelt ist. Dies ergibt eine Abgabe von 0,10 Pf. für das Tonnenkilometer, und es liegt auf der Hand, daß eine so geringfügige Belastung von der Schifffahrt unbedenklich übernommen werden kann, aber auch weder auf die Konkurrenz der Wasserstraßen mit den Eisenbahnen, noch auf die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse einen nennenswerten Einfluß auszuüben geeignet wäre. Rücksichten solcher Art werden deshalb bei der Erörterung der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen fernbleiben müssen.

Die Verhandlungen über diese Frage nehmen ihren weiteren Fortgang; zunächst wird es sich darum handeln, mit der Reichsverwaltung ins Benehmen zu treten, um deren Standpunkt hinsichtlich einer Abänderung der Reichsverfassung und der etwaigen Einleitung von Verhandlungen mit Österreich und den Niederlanden festzustellen.“

Über den Fortgang dieser Verhandlungen und ihre Ergebnisse hat nichts verlautet. Dagegen hat in den Verhandlungen der Schifffahrtsabgabenkommission des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt, Sitzung vom 29. Februar 1896, der Abgeordnete Bergrat Gothein (Breslau) geäußert: „Ich habe vollständig den Eindruck gewonnen, als ob die Regierung ein bißchen Beschwichtigungsversuche gemacht und gesagt hat, wir werden ja die Sache weiter verfolgen. Ich glaube nicht, daß dabei etwas herauskommt.“

Herr Gothein hat richtig prophezeit. Es war ein großer Fehler, daß das Finanzministerium die Binnenschiffahrtsabgaben an die Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten abgegeben hat. Es geschah dies wohl nur, um den schwierigen Fragen in diesem Verwaltungszweig aus dem Weg zu gehen. Der Finanzminister war zu deren Lösung im Interesse der preußischen Staatsfinanzen viel mehr berufen, als der Minister der öffentlichen Arbeiten, der auch die Staatsbahnen verwaltet, und dem bei jeder Belastung der Binnenschiffahrt vorgeworfen wird, daß er dies zugunsten der Staatsbahnen tue. Daß die Wasserbauabteilung nie eine wirkliche Belastung der Binnenschiffahrt befürwortet wird, ist klar, und so ist man dann auf die Abgabe von 0,04 Pf. für das Tonnenkilometer und die Zweckverbände gekommen, die nicht eine Belastung, sondern eine Begünstigung der Binnenschiffahrt bedeutet, während in der Erklärung vom 12. Februar 1896 0,10 Pf. für das Tonnenkilometer als eine so geringfügige Belastung bezeichnet werden, daß sie von der Schifffahrt unbedenklich übernommen werden könne.

Bei einer wirtschaftlich und finanziell richtigen Regelung der Schifffahrtsabgaben, wie sie oben vorgeschlagen ist, entstehen natürlich erhebliche Schwierigkeiten, einmal, weil die Schifffahrtsinteressenten und Freihändler die bisherige Abgabefreiheit der Flüsse nicht aufgeben wollen und sich mit allen Mitteln dagegen wehren. Dann aber auch dadurch, daß die natürlichen Wasserstraßen zum Teil, und zwar gerade die wichtigsten und verkehrsreichsten, Rhein und Elbe, durch das Gebiet nicht nur Preußens, sondern verschiedener deutscher Bundesstaaten und ausländischer Staaten sich erstrecken. Diese unter einen Hut zu bringen, ist sehr schwer, da ihre Interessen verschieden sind. Mit den ausländischen Staaten zu einer Vereinbarung von gleichen Abgaben auf allen Stromstrecken zu gelangen, wird wohl kaum gelingen. Es wird deshalb nur übrig bleiben, die bestehenden Verträge zu kündigen, um freie Hand zu erhalten. Was die deutschen Bundesstaaten angeht, so würden sich die Schwierigkeiten vielleicht dadurch vermindern, wenn eine Vereinbarung dahin getroffen würde, daß diejenigen schiffbaren Flüsse,

welche das Gebiet von mehr als einem Bundesstaat durchfließen, dem Reich zur Verwaltung, Unterhaltung und Verbesserung überwiesen würden unter der Bedingung, daß es den beteiligten Bundesstaaten diejenigen Aufwendungen, welche von ihnen auf die betreffenden Wasserstraßen gemacht sind, mit 3% verzinste und mit $\frac{1}{2}\%$ tilgte. Dadurch würden die betreffenden Bundesstaaten nicht nur ihre bisherigen Aufwendungen verzinst und allmählich getilgt erhalten, sondern sie würden auch von den Verwaltungs- und Unterhaltungskosten und den Kosten der Verbesserung für die Zukunft befreit werden. Sie würden also gegenüber dem jetzigen Zustand ein gutes Geschäft machen und viel Geld sparen. Das Reich würde dann nach entsprechender Abänderung des Art. 54 der Reichsverfassung diejenigen Abgaben erheben, welche für die ihm auferlegten Aufwendungen erforderlich wären und darüber hinaus so viel Abgaben für seine eigene Kasse, als die Schifffahrt ohne zu große Beeinträchtigung ihrer Leistungsfähigkeit tragen könnte. Durch die Vereinigung der Verwaltung dieser jetzt in verschiedenen Händen befindlichen Ströme in einer Hand könnte unzweifelhaft an Verwaltungskosten gespart werden, würde ein einheitliches Vorgehen in bezug auf den Betrieb, die Unterhaltung und Verbesserung der betreffenden Ströme ermöglicht werden und das Reich als Verwalter der Zölle würde zugleich ein Interesse und die Möglichkeit haben, zu verhindern, daß die vom Reich festgesetzten Zollsätze für die ausländische Einfuhr durch die niedrigen Frachten der abgabenfreien Schifffahrt ganz oder zum Teil unwirksam gemacht werden. Daß für das Reich durch Übernahme unserer großen Ströme Rhein, Elbe usw. bei verständiger Verwaltung nicht unerhebliche Einnahmen sich ergeben werden, das erhellt aus den Berechnungen von Peters „Die Schifffahrtsabgaben“, III. Teil, S. 318 ff. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik Band CXV). Er berechnet, daß bei dem sehr niedrigen Einheitssatz von durchschnittlich 0,04 Pf. für das tk die Rheinschifffahrt zwischen Basel und Emmerich ohne Nebenflüsse im Jahre 1905 2 600 000 M. aufgebracht haben würde. Da die Rheinschifffahrt im Durch-

schnitt der letzten 10 Jahre um 346 000 000 tkm zugenommen hat, so würden die Einnahmen jährlich um 138 000 M. steigen. Da aber ohne Bedenken die Abgabe auf 0,10 Pf. für das tkm erhöht werden könnte, wie sich aus der oben angeführten Erklärung des Ministerialdirektors Schultz ergibt, so würde 1905 sich mindestens das Doppelte allein aus der Rheinschiffahrts-Abgabe ergeben haben, d. h. 5 200 000 M. und für 1910 unter Hinzurechnung von jährlich 280 000 M. mehr 6 600 000 M. Nimmt man für die Elbe und die übrigen dem Reich zu überweisenden Ströme nur 3 400 000 M. an, so würde schon 1910 sich für das Reich eine Einnahme an Schiffahrtsabgaben von 10 Millionen M. ergeben. Zieht man hiervon die Hälfte für Verwaltung, Unterhaltung und Verbesserung der Ströme, sowie für eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung und Tilgung der für die Ströme gemachten Aufwendungen ab, so bleiben immerhin 5 Millionen M. Reineinnahme für das Reich, wozu mit jedem folgenden Jahre 280 000 M. mehr kommen würden.

Die Schiffahrtsinteressenten werden natürlich diese Rechnung bemängeln und behaupten, daß bei einer Abgabe von 0,10 Pf. für das tkm der Rheinschiffahrtsverkehr nicht zu-, sondern abnehmen würde.

Das ist aber nicht richtig, da die Schiffahrtsfrachten weit mehr schwanken, als eine Abgabe von 0,10 Pf. für das tkm betragen würde.

Es betragen:

die Seefrachten für 1000 kg Getreide, desgl. die Flußfrachten

	von Newyork nach Rotterdam	von Rotterdam nach Mannheim
1892	14,96 M.	3,48 M.
1893	10,38 „	4,75 „
1894	9,88 „	3,78 „
1895	11,12 „	4,57 „
1896	10,72 „	3,73 „
1897	12,85 „	3,78 „
1898	14,40 „	4,23 „
1899	12,86 „	4,29 „
1900	12,73 „	3,97 „
1901	9,75 „	2,93 „
1902	5,44 „	2,73 „

Rheinfrachten für 1000 kg Kohlen Ruhrort—Mannheim

1898	1,57 M.
1899	1,22 „
1900	1,47 „
1901	1,01 „
1902	0,98 „

Was die in den Händen eines Bundesstaates befindlichen natürlichen Wasserstraßen betrifft, so würden sie auch ferner von diesen zu unterhalten und zu verwalten sein, aber möglichst nach den vom Reich befolgten Grundsätzen.

Für die Auflegung von Abgaben auf die Wasserstraßen und die Beschränkung und Hinausschiebung des Baus neuer Wasserstraßen sprechen aber noch andere gewichtige Gründe außer den oben erwähnten. Vor allem die Finanznot, in der sich gegenwärtig das Reich und auch die meisten Bundesstaaten befinden, die Sparsamkeit dringend erfordert, besonders auch mit Rücksicht auf die unsichere politische Lage und die Möglichkeit, daß wir in nicht zu ferner Zeit in einen großen, unsere gesamten auch finanziellen Kräfte in Anspruch nehmenden Krieg verwickelt werden. Endlich ist es notwendig, unsere Verkehrspolitik, insbesondere unsere Wasserstraßenpolitik, gründlich zu prüfen und umzugestalten, wenn wir nicht unsere preußischen Finanzen unheilbar zerrütten wollen.

Wir könnten uns in dieser Beziehung ein Beispiel an den Franzosen nehmen, deren Lob als gute Finanzleute ja kürzlich mit Recht im Reichstag und in der Presse gesungen wurde.

Es war im Jahre 1878. Frankreich hatte sich von den schweren Schlägen, die der Krieg 1870/71 auch seinen Finanzen gebracht hatte, auffallend schnell erholt. Minister der öffentlichen Arbeiten war Freycinet, ein tüchtiger Ingenieur, der in der Politik und im Parlament sich hervorragend betätigt hatte, aber auch an dem Fehler litt, den der verstorbene Finanzminister von Miquel einst im Abgeordnetenhaus als einen Fehler der meisten Techniker bezeichnete, daß sie gern große und kostspielige Bauten unternehmen ohne Rücksicht auf die Kosten und Rentabilität. Freycinet

brachte am 4. November 1878 einen Gesetzentwurf über die Klassifizierung und Verbesserung der Wasserstraßen ein, in dessen Motiven auch als Hauptzweck ausgesprochen wurde¹⁾:

„Créer tout un système de transport par eau comparable au système des transports par les voies ferrées.“ In diesem Entwurf, der am 5. August 1879 zum Gesetz wurde und als das große Freycinetsche Programm bekannt ist, wurden zwei Klassen von Wasserstraßen unterschieden: Hauptlinien (lignes principales) und Nebenlinien (lignes secondaires). Für die in die erste Klasse einzureihenden Wasserstraßen, die nicht nur einem Lokalverkehr, sondern auch einem Durchgangsverkehr auf größere Entfernungen dienen sollten, wurden einheitliche Mindestforderungen aufgestellt; jede Hauptwasserstraße, die ihnen nicht bereits entsprach, sollte ihnen sobald wie möglich angepaßt werden. Diese Mindestforderungen hatten den Zweck, der zum Normalschiff erkorenen vlämischen Péniche von 300 m/t Tragfähigkeit, 38 m Länge, 5 m Breite und 1,8 m Tiefgang, die durchgehende Benutzung aller Hauptwasserstraßen zu ermöglichen. Es wurde deshalb vorgeschrieben, daß auf diesen in die erste Klasse eingereihten Wasserstraßen die Schleußen mindestens eine Wassertiefe von 2 m, eine Breite von 5,20 m und eine Länge von 38,50 m haben und Brücken mindestens 3,70 m über dem Wasserspiegel gespannt werden sollten.

Es wurde ferner bestimmt, daß diese Hauptwasserstraßen der Verwaltung des Staates zu unterstehen hätten; wo dies nicht schon der Fall war, sollten sie vom Staate bei der ersten passenden Gelegenheit zurückgekauft werden. Für die Wasserstraßen der zweiten Klasse, für deren Abmessungen keine Bestimmungen getroffen wurden, konnten Privatleuten oder Gesellschaften auf begrenzte Zeit Konzessionen erteilt werden, und zwar mit oder ohne staatliche Beihilfe.

¹⁾ Vgl. hierüber im Näheren den für unsere Wasserstraßenpolitik sehr wichtigen und belehrenden Aufsatz von Dr. Hermann Schumacher „Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstraßen“ im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1899, S. 421 ff., dem die nachstehenden Angaben entnommen sind.

Von den bereits bestehenden oder im Bau befindlichen Wasserstraßen wurden durch das Gesetz alle die, die einem Durchgangsverkehr dienen, in 20 verschiedene Gruppen als Hauptlinien klassifiziert. Das waren etwa 4000 km Kanäle und 3600 km Flüsse. Um sie mit den erwähnten Anforderungen in Einklang zu bringen, waren fast an allen mehr oder minder erhebliche Arbeiten und Umbauten vorzunehmen. Abgesehen von den für bereits begonnene Arbeiten durch frühere Gesetze bewilligten Mitteln, die sich am 1. Januar 1878 auf 229 Mill. Fr. beliefen, waren diese Umbauten auf 305 Mill. Fr. beziffert. Den bereits vorhandenen oder in der Ausführung begriffenen Hauptwasserstraßen wurden im Gesetze zehn weitere von einer Gesamtlänge von rund 2400 km und Baukosten von 590 Mill. Fr. noch angereicht, die erst gebaut werden sollten. Für die Durchführung des Freycinet'schen Programms wurden also im ganzen 895 Mill. Fr. beansprucht; davon waren 739 Mill. Fr. für Kanäle und 156 Mill. Fr. für Flüsse bestimmt. Indes erhöhten sich diese Beträge noch erheblich. Auf Grund der nach dem Baubeginn gemachten Erfahrungen stellte sich heraus, daß die Voranschläge überall weitaus zu niedrig veranschlagt waren. Man mußte sie einer Revision unterziehen, die zu einer Erhöhung der Ansätze um 65% führte. Die Gesamtkosten für die gesetzlich vorgesehenen Bauten und Arbeiten wurden jetzt auf 1483 Mill. Fr. festgesetzt, von denen $\frac{4}{5}$, nämlich 1160 Mill. Fr., auf Kanäle, $\frac{1}{5}$, nämlich 323 Mill. Fr., auf Flüsse entfielen.

Diese Erhöhung der vorgesehenen Ausgaben um 588 Mill. Fr. wirkte um so mehr ernüchternd, als gleichzeitig ein Umschwung in der allgemeinen Finanzlage Frankreichs sich vollzog. In den sechs Jahren von 1875—1880 hatten die Einnahmen die Ausgaben um mehr als 529 Mill. Fr. überstiegen, 1881 verminderte sich der Überschuß und 1883 war er verschwunden. Nun mußte man an den Ausgaben sparen, 1884 blieben sie bereits um 251,5 Millionen Fr., im folgenden Jahr um weitere 54 Mill. Fr. hinter den Ausgaben des Jahres 1883 zurück.

Dieser Umschwung in der finanziellen Lage des Landes einerseits, die starke Erhöhung des Voranschlags der geplanten Bauten

andererseits ließen das Freycinetsche Programm plötzlich in einem ganz anderen Lichte erscheinen als kurz vorher zur Zeit des Höhepunktes des Optimismus. v. Kaufmann sagt in seinem Buch: „Die Eisenbahnpolitik Frankreichs“, Bd. I, S. 321: „Man begann nach und nach einzusehen, daß mit einer Politik, die zu sich jährlich wiederholenden Staatsanleihen geradezu zwingt, gebrochen werden müsse, wenn nicht der Kredit des Staates und in ihm die Zukunft des Landes aufs Spiel gesetzt werden sollte.“

Da zugleich aus verschiedenen Gründen in Verbindung mit dem Umschwung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, der ein immer größeres Mißverhältnis zwischen den vorhandenen Mitteln und der Masse der geschäftlichen Verbindlichkeiten zutage treten ließ, das Interesse an der Binnenschifffahrt in der öffentlichen Meinung zu erlahmen begann, so entschloß sich die Regierung, von dem gesetzlich festgelegten Programm abzugehen. Man strich von dem Gesamtbetrage des neuen Voranschlags aller Programmarbeiten mehr als 60%, nämlich nicht weniger als 808 Mill. Fr. für Kanäle und 99 Mill. Fr. für Flüsse. Es blieben so nur 576 Mill. Fr. übrig. Davon waren im Jahr 1883 für bereits vollendete Bauten und Arbeiten 72 Mill. Fr. ausgegeben und von den für noch nicht abgeschlossene Unternehmungen verbleibenden 504 Mill. Fr., von denen 324 Mill. Fr. den Kanälen und 180 Mill. Fr. den Flüssen zugedacht waren, war auch bereits die Hälfte verausgabt. Der nicht erhebliche Restbetrag sollte bis zum Ende des Jahres 1897 reichen. Das hat er auch im wesentlichen getan, wie die jährlichen Budgetbewilligungen für außerordentliche Arbeiten zeigen, die seit dem Jahre 1883 eine fast ununterbrochene Abnahme der jährlichen Aufwendungen von fast 95 Mill. Fr. auf fast ein Zehntel dieses Betrages im Jahre 1897 betragen. Hieraus ergibt sich deutlich die allgemeine fort-dauernde Erlahmung des Interesses an der Binnenschifffahrt in Frankreich, zumal da in den letzten Jahren nicht nur die Regierung ihre Anträge beständig vermindert, sondern auch die Abgeordneten-

kammer an den beantragten Summen regelmäßig Streichungen vorgenommen hat.

Mit den aufgewendeten Mitteln wurde immerhin die Vereinheitlichung des französischen Binnenschiffahrtsnetzes zum größten Teil erreicht, so daß von den etwa 6000 km Hauptwasserstraßen 4200 km der vlämische Péniche zugänglich sein sollen. Ebenso ist die Verstaatlichung aller Hauptkanäle, die das Gesetz vom 5. August 1879 vorschrieb, bis auf einen Rest von 312 km¹⁾, die im Privatbesitz blieben, erfolgt. Dagegen wurde der dritte Teil des Freycinet'schen Programms, die Neubauten, nur zu einem kleinen Teil ausgeführt. Wie hier die Sache liegt, geht daraus hervor, daß nicht nur die im Jahre 1883 begonnenen Bauten 1899 noch nicht vollendet waren, sondern, daß sehr ernstlich die Frage aufgeworfen ist, ob man sie überhaupt vollenden sollte.

Auch gegen die durch Gesetz vom 19. Februar 1880 erfolgte Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben auf den staatlichen Wasserstraßen — auf den nicht staatlichen Wasserstraßen blieben sie bestehen — macht sich in Frankreich seit 10 Jahren eine wachsende Bewegung fühlbar, die die Wiedereinführung der Binnenschiffahrtsabgaben zum Ziel hat. Man empfindet es heute in Frankreich vielfach als „antidemokratisch“, die Gesamtheit für Vorteile zahlen zu lassen, die nur einer kleinen Schaar Bevorzugter zugute kommen. Man hebt hervor, daß die Wasserstraßen nicht wie die Landstraßen fast gleichmäßig das ganze Land durchziehen und jedem mehr oder minder von Nutzen sind, sondern auf bestimmte Gegenden, insbesondere den Norden und Nordosten beschränkt sind und nur von einer kleinen Zahl von Interessenten, mit denen der Staat sich unmöglich zu identifizieren vermag, benutzt werden können. Fehle es aber an allgemeinem Interesse, so fehle es auch an einer Veranlassung, einer Berechtigung des Staates, die Kosten für den Bau, die Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraßen zu

¹⁾ Nach Colson, Cours d'économie politique, Bd. VI, S. 67, beträgt 1907 das schiff- oder flößbare französische Wasserstraßennetz 4900 km Kanäle und 11 800 km Flüsse, wovon nur 7200 km befahren werden. Kanäle im Privatbesitz gibt es noch 255 km, davon 120 im Besitz von Paris.

tragen. Das sei um so mehr der Fall, wenn man in Betracht ziehe, wem eigentlich die kompensationslosen Aufwendungen des Staates zu Nutzen kämen. Dann zeige sich, daß gerade die reichsten und fortgeschrittensten Teile Frankreichs es seien, die des Vorzugs einer kostenlosen Benutzung kostspieliger Wasserstraßen sich erfreuten, so daß das Eintreten der Gesamtheit für dieselben das Eintreten des schwächeren Teils für den stärkeren bedeute. Deshalb sei die gerechte Gleichheit in der Behandlung der verschiedenen Teile des Landes wiederherzustellen durch die Einführung von Binnenschiffahrtsabgaben, die nicht Unbeteiligte, vielleicht gar minder günstig gestellte Konkurrenten, sondern nur die Nutznießer der Wasserstraßen selbst belasteten und damit der Binnenschiffahrt ihre notwendige finanzielle Unabhängigkeit gäben. Das sei um so mehr geboten, als die französischen Wasserstraßen nicht nur von Inländern benutzt würden. Es kämen die Aufwendungen des Staates nach einer Statistik von 1895 zu $\frac{1}{8}$, nach den Zahlen über die Schiffstragfähigkeit gar zu $\frac{1}{8}$ Ausländern zugute. Dazu komme, daß die in den Ozean mündenden natürlichen Flüsse Einfallsstraßen für die ausländische Konkurrenz bildeten; namentlich auf der Seine, deren Bergverkehr den Talverkehr weit übertrifft, sei durch die neuesten Kanalisierungs- und Regulierungsbauten eine Frachtermäßigung herbeigeführt worden, die den die ausländischen Waren treffenden Einfuhrzoll reichlich kompensiere.

Diese Erwägungen haben auch in Frankreich dazu geführt, daß durch die Gesetze vom 22., 23. und 24. Dezember 1903 und noch in anderen Fällen die Abgabefreiheit der Wasserstraßen insofern durchbrochen ist, als man Handelskammern und Landes- teile, welche Vorteile von neuen oder zu verbessernden Wasserstraßen haben, mit erheblichen Beiträgen hierzu herangezogen, aber ihnen auch gestattet hat, Schiffahrtsabgaben zur Verzinsung und Tilgung ihres Kostenanteils zu erheben.

Mit der Wiedereinführung der Schiffahrtsabgaben auf den staatlichen Wasserstraßen will man anscheinend erst dann vorgehen, wenn die Privatbahnen verstaatlicht sind, was nicht mehr sehr lange auf sich warten lassen dürfte.

Hiernach liegen in Frankreich die Verhältnisse ähnlich wie bei uns, nur mit dem Unterschied, daß unsere natürlichen Wasserstraßen einen Verkehr haben, der den der französischen Wasserstraßen um das mehrfache übertrifft, und daß in Frankreich die Eisenbahnen noch zum größten Teil Privatbahnen sind und die Wasserstraßen seit jeher den Hauptzweck haben, den Privatbahnen Konkurrenz zu machen, damit sie nicht zu hohe Güterfrachten erheben, während in Preußen die Eisenbahnen ebenso wie die preußischen Wasserstraßen in Staatshänden sind.

Hieraus ergibt sich für uns: Wenn der preußische Staat es für erforderlich hält, die Güterfrachten zu ermäßigen, so ist der einzig richtige Weg die Ermäßigung der Staatsbahngütertarife, weil nur so das ganze Land die Ermäßigung erhält, während die schiffbaren Wasserstraßen auf einen verhältnismäßig kleinen Teil des Landes beschränkt sind und ihre Frachtermäßigungen nur diesem zugute kommen. Da ferner der Staat die Wasserstraßen baut, reguliert, kanalisiert, ohne derartige Abgaben zu erheben, daß die aufgewendeten Kosten gedeckt werden, dagegen auf den Staatsbahnen die Gütertarife so hoch hält, daß hierdurch mehr als 7%, richtig gerechnet mehr als 20% des Anlagekapitals erhoben werden, wird von allen den Landesteilen und Verkehrsinteressenten, welche lediglich auf die Staatsbahnen angewiesen sind, eine so hohe Verkehrssteuer erhoben, daß sie gegenüber den an den Wasserstraßen gelegenen Landesteilen in der empfindlichsten und ungerechtesten Weise benachteiligt werden¹⁾. Dadurch kommt es auch, daß alle preußischen Landesteile ohne Wasserstraßen mit allen Mitteln dahin streben, auch eine Wasserstraße zu bekommen. Wollte der preußische Staat dem entsprechen, was er gerechter Weise gar nicht verweigern kann, so würde Preußen neben seinem Eisenbahnnetz, dem größten, bestausgerüsteten und bestverwalteten Eisenbahnnetz der Erde, auch noch ein ebenso großes Wasserstraßennetz herstellen müssen, das noch weit höhere Kosten als das Eisenbahnnetz verursachen

¹⁾ Vgl. hierüber Gustav Cohn, Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preußischen Staatshaushalte, in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. 1907. Heft 4.

würde. Wenn nun, wie wir oben gesehen haben, selbst das reiche Frankreich das nicht kann, ohne seine Finanzen zu ruinieren, obgleich es, weil seine Eisenbahnen größtenteils Privatbahnen sind, doch sehr wichtige Gründe dafür hat, so ist es klar, daß es geradezu unsinnig wäre, wenn Preußen mit seinen viel geringeren Mitteln das unternehmen und seinen Staatsbahnen mit seinen Staatswasserstraßen Konkurrenz machen wollte. Und doch sind wir unzweifelhaft auf dem besten Wege dazu, diesen unsinnigen Streich zu begehen. Schon häufen sich die Kanalisierungs- und Regulierungsprojekte von Tag zu Tag mehr, man braucht bloß einen Blick in die Zeitschrift für Binnenschifffahrt zu werfen, um ein halbes Dutzend solcher Projekte kennen zu lernen. Und dabei der allgemeine wirtschaftliche Niedergang und unsere Finanznöte im Reich und Preußen und mehr oder weniger auch in unseren anderen Bundesstaaten! Da ist es doch wohl die höchste Zeit, daß wir nach dem Vorgang in Frankreich die bereits gesetzlich festgelegten Wasserstraßenbauten, soweit sie nicht schon zu weit gediehen sind, nachprüfen und ihre Ausführung entweder ganz unterlassen oder wenigstens sie auf so lange hinausschieben, bis unsere Finanzen wieder in Ordnung sind und wir nicht wissen, wie wir unsere Überschüsse sonst verwenden sollen. Geschieht dies nicht, so werden wir gerade in den nächsten Jahren für die durch das Gesetz vom April 1905 genehmigten Wasserstraßenbauten alljährlich sehr erhebliche Summen aufbringen müssen. Eine derartige Nachprüfung empfiehlt sich um so mehr, als wir bei unseren Wasserbauten schon ähnliche Erfahrungen gemacht haben wie die Franzosen, z. B. bei dem Dortmund-Emskanal. Bei dem Bau von neuen Eisenbahnen ist in Preußen vorgeschrieben, daß erst dann mit dem Bau begonnen werden darf, wenn durch spezielle Vorarbeiten festgestellt ist, daß mit dem veranschlagten Baukapital ausgereicht wird. Geschieht das auch bei den Wasserstraßen? Wenn nicht, dann wäre dies hier doch besonders geboten.

Bei dieser Nachprüfung wird in erster Linie der Kanal Rhein-Hannover in Frage kommen, der teuerste von allen, mit dessen Bau noch nicht begonnen ist. Es empfiehlt sich hier

eine nochmalige genaue Prüfung um so mehr, als von vielen Seiten meines Erachtens mit Recht behauptet wird, daß seine Herstellung in erster Linie nicht den deutschen Interessen zugute kommen würde, sondern den Interessen der niederländischen und belgischen Nordseehäfen, zum großen Schaden der deutschen Nordseehäfen, Emden, Bremen, Hamburg und Altona¹⁾. Ferner wird die Frage zu prüfen sein, ob für den Dortmund-Hannoverkanal ein Bedürfnis besteht, da von Dortmund nach der Weser und Hannover mehrere sehr leistungsfähige Eisenbahnlinien führen, welche den vorhandenen Verkehr noch auf lange Zeit zu bewältigen imstande sind, wie sich das gezeigt hat, als der Altenbekener Tunnel 1905 einstürzte und damit eine dieser Linien auf ein ganzes Jahr gesperrt wurde, trotzdem aber der gerade in dem Herbst 1905 sehr stark wachsende Verkehr auf den anderen Linien aufrecht erhalten werden konnte. Endlich wird die Frage zu prüfen sein, ob man nicht einen Teil derjenigen Wasserstraßen, welche nicht einmal ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten decken, ganz stilllegt, wie dies auch in Frankreich geschehen ist, oder sie denjenigen Provinzen, Handelskammern usw., die ein Interesse an ihnen haben, gegen die Verpflichtung widerruflich überweist, die Betriebs- und Unterhaltungskosten zu übernehmen, mit der Berechtigung Schiffahrtsabgaben bis zur Höhe dieser Kosten zu erheben. Dadurch würden sich viele Millionen jährlich für die preußischen Finanzen ersparen lassen.

Dann aber wird auf diese Weise auch Zeit und Gelegenheit gefunden werden, die wichtige Frage der Abgabenerhebung auf den deutschen Strömen in einer richtigeren und den preußischen

¹⁾ Vgl. Heidmann, über die kommerzielle Bedeutung des Mittelland und Dortmund-Rhein-Ems-Kanal, ferner Kurt Wahl, die Entwicklung der holländischen Handelsschiffahrt im 19. Jahrhundert in dem Schmollerschen Jahrbuch für Gesetzgebung und Volkswirtschaft. Jahrg. 1900. Heft 3, S. 134 ff. Weiter Petition des Magistrats und Bürgervorsteher-Kollegiums der Stadt Emden an das Abgeordnetenhaus vom 14. Februar 1901 um Ablehnung des Dortmund-Rheinkanals. Auch in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1908. Heft 15, S. 360 wird dargelegt, daß weitere Verbesserungen des Rheins am meisten den niederländischen Häfen nützen, dagegen den deutschen Häfen schaden werden.

Interessen entsprechender Weise zu lösen, als dies jetzt anscheinend geplant ist, ferner auch die preußische Verkehrspolitik in andere für Preußen und seine Finanzen vorteilhaftere Bahnen zu lenken. Vor allem besteht auch für Preußen das Interesse, seine und die Reichsfinanzen zunächst zu ordnen und aus der Defizitwirtschaft und den jährlich sich wiederholenden Staatsanleihen herauszukommen. Das wird aber nicht möglich sein, wenn man nicht den Bau des Rhein-Hannover-Kanals aufgibt oder mindestens so lange hinausschiebt, bis die übrigen durch das Gesetz vom 1. April 1905 festgesetzten Wasserbauten vollendet sind. Geschieht dies nicht, so ist sehr zu befürchten, daß der Bau von Neben- und Kleinbahnen, die insbesondere für die Landwirtschaft so wichtig und notwendig sind, unterbrochen werden und bei der Staatseisenbahnverwaltung nach jeder Richtung wird gespart werden müssen, noch mehr aber bei den übrigen Verwaltungen, die bisher aus den Überschüssen der Staatsbahnen gespeist werden konnten.

Sechster Abschnitt.

Preußische Verkehrs- und Finanzpolitik.

Nach dem Ergebnis der Abschnitte 4 und 5 ist die preußische Verkehrspolitik eigentlich eine gegebene Sache. Auf der einen Seite die Staatseisenbahnen mit jährlichen Reinüberschüssen von 380 Millionen M. nach Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, auf der anderen Seite die Wasserstraßen, denen selbst in günstigen Jahren an den Kosten der Unterhaltung und Verwaltung, sowie einer Verzinsung von nur 3% und 1/2% Tilgung mehr als 33 Mill. M. fehlen. Da sollte man meinen, könnte die Wahl nicht schwer fallen, weder dem Minister der öffentlichen Arbeiten, noch dem Finanzminister und dem Landtag. Wenn man in Anerkennung des Bedürfnisses den Wünschen der Verkehrsinteressenten auf Ermäßigung der Gütertarife der Staatsbahnen nachgeben will, könnte dies mit einem Teil der Reinüberschüsse der Staatsbahnen geschehen. Ja wenn man dies in der

richtigen Weise ausführte, indem man Staffeltarife für die weiteren Entfernungen allgemein einführte, und diese Ermäßigungen nicht auf einmal gewährte, sondern sie auf etwa fünf Jahre je nach den finanziellen Ergebnissen verteilte, so würde dies nach den guten mit den Staffeltarifen gemachten Erfahrungen wahrscheinlich ohne irgendwelche Verminderung der Reinüberschüsse der Staatsbahnen, ja unter Vermehrung der Überschüsse möglich sein.

Warum ist dies nicht geschehen und geschieht nicht? Warum hat man statt dessen Kanäle gebaut, welche nicht nur ihre Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung nicht einbringen, sondern auch gegenüber den Staatsbahnen ein minderwertiges Verkehrsmittel sind, da sie im Winter monatelang (im Westen 2, im Osten 3 Monate und mehr) wegen Frost unbrauchbar sind, darüber hinaus auch in der besseren Jahreszeit wegen Reparaturen, Hoch- und Niedrigwasser versagen, da sie ferner auf den Frachtgüterverkehr beschränkt sind, während die Eisenbahnen auch den wichtigen Personenverkehr, Stückgut, Eilgut und Expresgut übernehmen?

Diese Frage ist schon früher im wesentlichen dahin beantwortet, daß verschiedene Umstände zusammen kommen, welche dies bedauerliche Ergebnis herbeiführten. Einmal die oben erwähnte weitgehende mit allen Mitteln geführte Agitation der Schiffahrtsinteressenten, Freihändler und Großindustriellen, auf der anderen Seite die Zurückhaltung in der Ermäßigung der Güterfrachten infolge der Furcht vor Einnahmeausfällen und der verhängnisvolle langjährige Einfluß des Finanzministers von Miquel auf die Staatseisenbahnverwaltung, der aus Sorge für seine Finanzen von Tarifreformen und Tarifiermäßigungen der Staatseisenbahnen nichts wissen wollte und sie verhinderte, als es noch Zeit war, durch verständige Tarifreformen der Staatsbahnen den Wasserstraßeninteressenten das Wasser abzugraben. Es war eine Folge der Miquelschen Politik, daß, als er erkannte, wie schwer die Kanalpolitik die preußischen Finanzen gefährdete, es zu spät war, sie zu bekämpfen. Denn inzwischen war es den Wasserstraßenfreunden gelungen, die höchste Stelle für ihre An-

sichten zu gewinnen und Miquel fiel, weil er in Verdacht war, ein Gegner der Kanäle zu sein.

Außerdem war die preußische Verkehrspolitik gegenüber den Wasserstraßen noch von früher durchtränkt mit freihändlerischen Ansichten, wie sie in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts aus England zu uns herübergekommen waren und noch heute von den Wasserstraßeninteressenten verfochten werden. Eine Folge war die Ermäßigung und endlich die Aufhebung der Abgaben auf dem größten Teil namentlich der sogenannten natürlichen Wasserstraßen. Eine Folge war es auch, daß der Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen, wie er vor der Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen in weitgehendem Maße und mit großem Erfolg von diesen betrieben wurde, nach deren Verstaatlichung von der Staatseisenbahnverwaltung beseitigt wurde, indem sie die sämtlichen Tarife aufhob, welche dem Wettbewerb gegen die Wasserstraßen dienten.

Was war der Erfolg dieser Maßregel? Die Rheinschiffahrt nutzte diese günstige Lage, in die sie durch die Gutmütigkeit der preußischen Staatsverwaltung gebracht wurde, nach Möglichkeit aus und nahm den preußischen Staatsbahnen alle Transporte weg, welche sie mit Vorteil befördern konnte. Insbesondere die hochwertigen auf den Eisenbahnen entsprechend hoch tarifierten Güter, wie Getreide, Ölsaaten, Mühlenfabrikate, Petroleum usw. und die auf lange Entfernungen beförderten Güter zog sie an sich und erstreckte ihren Wirkungskreis immer weiter in das Land seitwärts, so daß die Eisenbahnen vielfach Güter, die sie früher auf lange Strecken befördert hatten, nur auf kurze Strecken von und bis zum nächsten Hafen zu fahren hatten. Die preußischen Staatsbahnen mußten Gewehr bei Fuß zusehen, wie ihnen die Rheinschiffahrt einen Verkehr nach dem anderen wegnahm. Die Ansprüche und die Dreistigkeit der Schiffahrtsinteressenten aber stiegen hierdurch immer mehr. Wenn sie bei ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen oder durch unmäßige Vermehrung des Schiffparks und unverständigen zu weit getriebenen Wettbewerb untereinander schlechte Geschäfte machten, schoben sie die Schuld auf die Konkurrenz der Staatsbahnen. Bald stellten sie sich auf den Stand-

punkt, daß jede Ermäßigung der Staatsbahnfrachten, auch wenn sie aus wichtigen wirtschaftlichen oder nationalen Gründen erfolgte, unerlaubt und ein Attentat auf die Schifffahrt sei, z. B. die Einführung des Rohstofftarifs, die Petroleumtarife von den deutschen Nordseehäfen, die Detarifizierung von Zucker und Erze, Steinsalze, Pflastersteine, neuerdings von Kali mit der Begründung, daß die geringwertigen Massengüter den Wasserstraßen gehörten. Dabei wurde aber absichtlich verschwiegen, daß die Wasserstraßen mit Vorliebe gerade die hochwertigen Güter den Eisenbahnen abnehmen. Solche Klagen der Wasserstraßeninteressenten sind um so unverständlicher und lächerlicher, als sie andererseits immer behaupten, daß sie billiger verfrachten können als die Eisenbahnen. Diese Vorgänge beschränkten sich nicht auf die Rheinschifffahrt, ebenso ist es auf der Elbe, wo ebenfalls der Staat nach Verstaatlichung der anliegenden Eisenbahnen die Konkurrenztarife aufgehoben hatte, und auf den übrigen Wasserstraßen.

Eine weitere und fast noch bedauerlichere Folge der obenerwähnten preußischen Gutmütigkeit war es, daß die süddeutschen Bahnen von der Aufgabe des Wettbewerbs der preußischen Staatsbahnen möglichst großen Nutzen dadurch zogen, daß sie vereint mit der Rheinschifffahrt deren Wettbewerb gegen die preußischen Staatsbahnen durch tarifarische Begünstigungen der verschiedensten Art, zum Teil von einschneidender Wirkung noch steigerten und den Verkehr zum Schaden der preußischen Rheinhäfen nach ihren Häfen Mainz, Gustavsburg und besonders Mannheim und Ludwigshafen ableiteten¹⁾.

Das wäre, solange die Rheinische Bahn noch Privatbahn war, nicht möglich gewesen. Sie machte mit dem Rheinischen Verbandsverbande, an dessen Spitze sie stand und zu dem die hessische Ludwigsbahn, die Badische Staatsbahn, die preußischen Eisenbahndirektionen zu Wiesbaden, Frankfurt a. M. und Saarbrücken, die Generaldirektion der Reichsbahnen in Straßburg, die Pfälzischen Bahnen und die Main-Neckarbahn gehörten, der Rheinschifffahrt eine empfindliche und meist siegreiche Konkurrenz, weil sie über

¹⁾ Vgl. über das nähere Lehmann, Die Beteiligung der Wasserstraße des Rheins am Güterverkehr. Archiv für Eisenbahnwesen. 1886. S. 188 ff.

die großen Transporte aus Belgien und Rheinland-Westfalen verfügte und beide Rheinseiten beherrschte.

Man kann deshalb mit Recht behaupten, daß der großartige Aufschwung des Mannheimer und Ludwigshafener Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrs in der Hauptsache Preußen zu verdanken ist, einmal der weitgehenden Verbesserung des preußischen Rheins im vorigen Jahrhundert und zweitens dem Umstand, daß die preußischen Staatsbahnen der Rheinschifffahrt keine Konkurrenz machten. Um so weniger angebracht erscheint die Verunglimpfung der preußischen Regierung und der preußischen Staatsbahnen, wie sie in der süddeutschen demokratischen Presse und bei der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik am 25.—27. September 1905 hervortrat. Über das Benehmen der Mannheimer bei dieser Gelegenheit urteilte ein Mitglied des Vereins für Sozialpolitik folgendermaßen: „Bei all den Reden gegen das Referat von Schumacher über die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen habe man sich an den Kopf gefaßt und gefragt: Bin ich denn etwa fehlgegangen und aus Versehen statt in die Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik auf die Mannheimer Schifferbörse gekommen?“¹⁾

Nach allem dem erscheint eine Änderung der preußischen Verkehrspolitik auch im Interesse der preußischen Staatsfinanzen durchaus geboten. Sie muß die Fehler, welche gemacht sind, in Zukunft vermeiden und die Nachteile, die dadurch entstanden sind, wieder beseitigen. Als Nachteile von wirtschaftlicher Bedeutung, die durch die verschiedene finanzielle Behandlung der Staatsbahnen und Staatswasserstraßen hervorgerufen sind, sind in erster Linie die Schädigungen schon oben bezeichnet, welche den nicht an Wasserstraßen gelegenen Landesteilen zugefügt werden. Aber auch bei den preußischen Wasserstraßen finden wir keine gleiche einheitliche Behandlung: 4000 km sind abgabenfrei, 2600 km zahlen Abgaben. Auch das ist nicht zu rechtfertigen.

Diese unberechtigten Verschiedenheiten in der Behandlung

1) Vgl. Schmollers Jahrbuch 1906, S. 365.

unserer Verkehrswege müssen durchaus beseitigt werden. Das entspricht auch dem Art. 4 unserer Reichsverfassung, welcher bestimmt, daß im Eisenbahnwesen, in Herstellung von Land- und Wasserstraßen, in Flößerei- und Schifffahrtsbetrieb, in den Fluß- und sonstigen Wasserzöllen ähnlich wie im Post- und Telegraphenwesen, im Münz-, Maß- und Gewichtswesen eine Gestaltung nach einheitlichen Gesichtspunkten stattfinden sollte. Es ist zu hoffen, daß, wenn es gelingt, richtige Grundsätze für die finanzielle Behandlung der Eisenbahnen und Wasserstraßen für Preußen festzustellen, dann auch dasselbe für das ganze Deutsche Reich sich erreichen läßt. Dabei ist davon auszugehen, daß die beiden Verkehrsmittel Eisenbahn und Wasserstraße allein dem großen Verkehr dienen. Die Landstraßen, welche früher vor der Einführung der Eisenbahnen auch dem allgemeinen großen Verkehr dienten, tun dies nicht mehr, sondern dienen nur mehr dem kleinen Binnenverkehr auf kurze Entfernungen. Wenn deshalb Professor Wirminghaus und andere aus ihrer Abgabefreiheit auf die Berechtigung der Abgabefreiheit der Wasserstraßen schließen wollen, so sind sie auf dem Holzwege. Nicht nur deshalb, weil die Wasserstraßen nicht wie die Landstraßen ein allgemeines, allen Landesteilen zugute kommendes Verkehrsmittel sind, vielmehr nur in den Tälern und Ebenen sich finden, sondern auch deshalb, weil die Landstraßen nur dem örtlichen Verkehr dienen, nicht wie die Wasserstraßen dem großen Verkehr.

Im nachfolgenden soll zum Schluß versucht werden, die Grundsätze für eine Reform der preußischen Verkehrspolitik festzustellen.

1. Es ist durchaus nötig, eine allgemeine Ermäßigung der bestehenden normalen Gütertarife über 100 km in Form von Staffeltarifen einzuführen, um die Benachteiligung derjenigen Landesteile und Interessenten zu beseitigen, welche keine Wasserstraßen benutzen können. Es wird sich empfehlen, zunächst auf Grund amtlicher Ermittlungen und des Betriebsberichts die Verteilung der in einem Monat auf den preußischen Staatsbahnen gefahrenen Tonnen und Tonnenkilometer auf die verschiedenen

Entfernungen für die verschiedenen Güterklassen vorzunehmen, wie dies im Oktober 1889 geschehen ist. Voraussichtlich wird sich dabei herausstellen, daß der Prozentsatz der auf die Entfernung bis 100 km gefahrenen Tonnen und Tonnenkilometer bedeutend höher geworden ist als 1889¹⁾. Man wird daraus erkennen, wie sehr seit 1889 die Transporte auf längere Entfernungen sich vermindert haben infolge des gesteigerten Wettbewerbs der Wasserstraßen. Dann wird man vorsichtig mit einer entsprechenden Staffelung der normalen Güterklassen zu beginnen haben, und zwar bei den höheren Wagenladungsklassen, da diese eine Ermäßigung auf längere Entfernungen am nötigsten haben wegen der Wasserstraßenkonkurrenz.

2. Gleichzeitig wäre die Frage der Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen möglichst bald nach folgenden Gesichtspunkten zu ordnen.

- a) Die vom wirtschaftlichen Standpunkt aus willkürliche und schädliche Scheidung zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen, regulierten und kanalisierten Flüssen wird zu beseitigen sein.
- b) Die zu erhebenden Schifffahrtsabgaben müssen mindestens eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung und $\frac{1}{2}$ % Tilgung der auf die betreffende Wasserstraße gemachten Aufwendungen decken, ferner die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung sowie etwaiger Verbesserungen. Darüber hinaus können aber bei vorhandener Leistungsfähigkeit der betreffenden Wasserstraße auch höhere Schifffahrtsabgaben erhoben werden.
- c) Die Abgaben sind für diejenigen Wasserstraßen, die zu einem zusammenhängenden Netze miteinander verknüpft sind, einheitlich zu bemessen und unter Freilassung kleinster nur dem Ortsverkehr dienender Fahrzeuge nach dem Wert der beförderten Waren in mindestens drei Klassen abzustufen.

¹⁾ 1885 betrug die Transportlänge im Güterverkehr der preußischen Staatsbahnen 166 km, 1905 nur noch 114,39 km.

3. Die Herstellung künstlicher Wasserwege ist in wirtschaftlicher Beziehung nur dann gerechtfertigt,

wenn sie die bereits vorhandenen Transporte billiger befördern können oder neue Transporte ermöglichen, indem sie neue Industrien hervorrufen oder vorhandenen größeren Wert geben, und einen solchen Nutzen abwerfen, daß nicht nur die Unterhaltungs- und Verwaltungskosten und die Zinsen und Tilgung des Anlagekapitals gedeckt werden, sondern auch diejenigen Verluste einen Ausgleich finden, welche für andere Verkehrswege aus der Anlage des neuen Wasserwegs entstehen und

die Vorteile aus der Anlage des neuen Wasserwegs nicht auf andere Weise besser erreicht werden können.

Demgemäß müssen die Wasserstraßenprojekte den Nachweis liefern, daß die Bedingungen unter 2 b und 3 erfüllt werden, was nur durch Gewährleistung seitens der Interessenten geschehen kann. Auch darf mit dem Bau erst begonnen werden, wenn durch spezielle Vorarbeiten das Ausreichen mit dem veranschlagten Anlagekapital festgestellt ist und die Bauleitung eine entsprechende Erklärung abgegeben hat.

Ferner wird bei neuen Kanalprojekten auch stets der Ausfall fest- und in Rechnung zu stellen sein, welchen sie den Einnahmen der Staatsbahnen verursachen, und es wird zu prüfen sein, ob nicht durch eine Herabsetzung der Tarife der Staatsbahnen billiger derjenige Nutzen erreicht werden kann, welcher durch den Kanalbau geschaffen werden soll. Es wird endlich darauf zu halten sein, daß die Rentabilitätsberechnung nicht nur im einzelnen begründet, sondern auch nüchtern und den wirklichen Verhältnissen und Tatsachen entsprechend aufgestellt wird, nicht auf Grundlage zu weitgehender Annahmen und Zahlen über den zu erwartenden Verkehr und mit zu niedrigen Anlagekosten, welche dann nachher erhebliche Nachforderungen nötig machen. Denn alle guten Vorschläge bezüglich Aufbringung der Zinsen des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten durch Kanalgebühren können nichts nützen, wenn nach Vollendung des Kanals und Verausgabung

von vielen Millionen sich herausstellt, daß der erhoffte Verkehr nicht vorhanden ist, oder bei Erhebung der zur Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten sowie der Kosten der Verwaltung und Unterhaltung erforderlichen Abgaben die Transportkosten sich höher stellen als auf den schon bestehenden Verkehrsmitteln.

Wenn diese Grundsätze befolgt werden, ist zu hoffen, daß die Schädigungen der nicht durch Wasserstraßen begünstigten Landesteile vermieden werden, ebenso auch die übereilte Industrialisierung unseres deutschen Vaterlandes¹⁾, die damit verbundene Begünstigung der großen Städte, des Großhandels und der Großindustrie und die Hintansetzung der kleinen Städte, des Kleinhandels, des Kleingewerbes, des platten Landes und der Landwirtschaft. Die Begünstigung des Anwachsens der Großstädte und der Entvölkerung der kleinen Städte und des platten Landes schließt aber gleichzeitig eine große nationale Gefahr in sich bezüglich der Erhaltung und Fortentwicklung unseres Volkes. Der Bauernstand und die kleinen Städte sind der Jungbrunnen, aus denen unsere Volkskraft sich erneuert, während die Großstädte sie körperlich und geistig verzehren. Deshalb müssen wir durchaus Bedacht darauf nehmen, die Entvölkerung des platten Landes und der kleinen Städte und das weitere Anwachsen der Großstädte zu verhindern, die Landwirtschaft und das Kleingewerbe gesund und leistungsfähig zu erhalten. Dafür ist die Gleichstellung der finanziellen Behandlung der Eisenbahnen und Wasserstraßen von wesentlicher Bedeutung. Hierdurch wird auch die Begünstigung der ausländischen Einfuhr vermindert werden, welche insbesondere durch die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen entgegen der nationalen Wirtschaftspolitik gefördert wird.

¹⁾ Vgl. hierüber die sehr empfehlenswerte Schrift von Professor Adolf Wagner „Agrar- und Industriestaat“. Jena, Verlag von Gustav Fischer. 1901. Während in der Berufszählung von 1882 noch Landwirtschaft und Industrie sich ziemlich genau die Wage hielten, ist nach der Berufszählung von 1907 die Landwirtschaft nur noch mit einem Drittel an der Berufs-Bevölkerung beteiligt.

Ferner werden die durch den Wettbewerb der Wasserstraßen für die Staatsbahnen entstehenden Ausfälle weit geringer sein, wenn die Eisenbahntarife nicht länger auf der bisherigen Höhe gehalten werden und endlich werden die Staatsfinanzen nicht mehr durch das fortwährende Drängen der mit Wasserstraßen nicht versehenen Landesteile zum Bau unrentabler Wasserstraßen gefährdet werden. Dieser letzte Umstand ist allein so wichtig, daß schon deshalb die Bedenken gegen die vorgeschlagenen Tarifermäßigungen fallen sollten, denn nachdem schon so viel Geld für gänzlich unrentable Wasserstraßenbauten fortgeworfen ist, könnte man wohl daran denken, mit dem Bau weiterer unrentabler Kanäle einzuhalten.

Zur Ausführung einer derartigen Verkehrspolitik wäre es natürlich sehr zweckmäßig, wenn der Staat oder das Reich auch den Betrieb der Schifffahrt auf den Wasserstraßen in seine Verwaltung nähme. Herr Professor Wirminghaus hält dies zwar für sehr bedenklich. Das ist es aber meines Dafürhaltens gar nicht, es wird vielmehr ganz von selbst dazu kommen, vielleicht in nicht zu ferner Zukunft. Schon bereiten sich die Ereignisse vor. Das Kohlensyndikat mit dem Kohlenkontor und seinen Mitgliedern haben sich bereits auf dem Rheine zunächst für die Kohlentransporte ein Transportmonopol gesichert und nutzen dies bestmöglichst zu nicht geringem Schaden der preußischen Staatsbahnen aus. Über die Bildung eines Schifffahrtstrustes für den übrigen Rheinschifffahrtsverkehr hat der Geh. Kommerzienrat P. Melchers (Mainz) auf der Wanderversammlung des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt zu Worms am 18. September 1908 einen Vortrag gehalten und Vorschläge gemacht¹⁾. Schon erschallen die Klagen der Handelskammern wegen Erhöhung der Kohlenfrachten auf dem Rhein und der Kohlenpreise durch die im Kohlenkontor vereinigten Schifffahrtsgesellschaften, und selbst die Frankfurter Zeitung ruft den

¹⁾ Vgl. Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1909, Heft 3, S. 56. Ebenda Heft 5, S. 99 wird „von einem alten Praktiker“ dieser Gedanke weiter verfolgt und die Bildung eines Frachten- und eines Schlepp-Syndikats vorgeschlagen.

Staat zur Hilfe gegen die Vertrustung, die in Kohle und Eisen bereits nahezu fertig ist und für noch andere wichtige Artikel sich vorbereitet. Es wird nicht mehr lange dauern und das Reich muß gegen die Mißbräuche der privaten Monopole einschreiten, was wirksam nur geschehen kann, indem es selbst die Monopole übernimmt oder neue Organisationen schafft, die unter seiner Aufsicht stehen. Wir ernten jetzt, was Freihandel und Manchestertum in der Mitte des vorigen Jahrhunderts gesäet haben, als die wirtschaftliche und Verkehrsfreiheit als das alleinseligmachende Dogma gepriesen und die alten Organisationen, die sich allerdings zum Teil überlebt hatten, zerstört wurden, ohne neue an deren Stelle zu schaffen. Die Konkurrenz, der wirtschaftliche Kampf aller gegen alle sollte sie ersetzen und das Allheilmittel werden. Aber bald zeigte sich, daß das nicht ging und das *laissez aller* zu den größten wirtschaftlichen Mißständen führte. Und da Reich und die Bundesstaaten nicht rechtzeitig neue Organisationen schufen, taten es die Interessenten und traten zusammen zu neuen Organisationen, den Syndikaten und Trusten und den hieraus sich ergebenden Monopolbetrieben. Nun muß der Staat oder das Reich eingreifen, wenn sie nicht zusehen wollen, wie die Herrschaft über alle wirtschaftlichen Verhältnisse in die Hände dieser großen Organisationen übergeht. Das sind die großen Aufgaben, die jetzt gelöst werden müssen. Die Übernahme der großen Verkehrsmittel ist die erste Aufgabe, zum Glück ist sie für das wichtigste Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, in Deutschland schon gelöst. Die Übernahme des Schlepptomopols auf den Wasserstraßen muß folgen und zugleich die Festsetzung der Schiffsfrachten durch Reich oder Staat, auf Grund deren die Schifffahrt zu befördern hat. Dann wird das möglich sein, was bisher von den Wasserstraßenfreunden schon immer gefordert wurde, das einträchtige Zusammenwirken der Eisenbahnen und Wasserstraßen zum Besten des Landes und der gesamten Volkswirtschaft. Aber in etwas anderer Weise als die Schifffahrtsinteressenten es sich denken. Nach ihrer Meinung sollte die Schifffahrt auf den Wasserstraßen ganz und gar in den privaten Händen bleiben und das Zusammenwirken beider Verkehrsmittel

darin bestehen, daß die Wasserstraßen alle Transporte nahmen, die sie irgend befördern konnten, und den Eisenbahnen das übrig ließen, was die Wasserstraßen nicht oder nicht mit Vorteil bewältigen konnten. Daraus kann natürlich nichts werden. Man wird vielmehr demjenigen Verkehrsmittel die Transporte zuweisen, das sie nach richtig berechneten Selbstkosten am billigsten befördern kann. Die ungesunde Konkurrenz auf den Wasserstraßen und die fortwährenden Schwankungen in den Schiffsfrachten, die Hauptursache, weshalb namentlich die kleinen Schiffer, aber auch die große Schifffahrt häufig keine genügenden Erträge haben, wird zu beseitigen sein. Reich oder Staat werden die Frachten in angemessener Höhe festsetzen, wonach die Schiffer, große und kleine, zu befördern haben. Dann kann auch die besondere Erhebung von Schifffahrtsabgaben unterbleiben. Sie werden in die Frachten, deren Zahlung bei staatlichen Dienststellen in der Regel durch die Empfänger des Gutes erfolgt, eingerechnet werden. Bei diesen Dienststellen wird auch der Schiffer seinen ihm gebührenden Lohn empfangen, der Rest dem Reich oder Staat verbleiben.

Viele werden das für Zukunftsmusik halten oder für utopistische Ideen. Nun, dasselbe haben die Manchesterer Männer gesagt, als es sich um die Verstaatlichung der Eisenbahnen handelte. Das vorige Jahrhundert hat dennoch dies Problem gelöst, und heute gibt es nur wenig Leute, die diese Lösung rückgängig machen wollten. Von heute auf morgen wird freilich auch die Wasserstraßenfrage nicht gelöst werden. Aber wie das vorige Jahrhundert uns die Verstaatlichung der Eisenbahnen gebracht hat, so wird dieses Jahrhundert uns die Verstaatlichung der Binnenschifffahrt bringen, vielleicht schneller als wir denken. Das ist meine Überzeugung. Denn die Aufgabe ist viel leichter, als die Verstaatlichung der Eisenbahnen war, weil Reich oder Staat im Besitz der Wasserstraßen sind, und die Schifffahrt auf den Wasserstraßen wie bisher den Privaten verbleiben kann, wenn Reich oder Staat das Schleppmonopol und die Festsetzung der Frachten übernehmen. Das ist durchaus nichts Unmögliches, vielmehr ist es früher schon dagewesen und von der Rangschiff-

fahrt und den Dampfschiffahrtsgesellschaften einseitig erfolgt¹⁾). Demgegenüber ist eine Festsetzung durch Reich oder Staat jedenfalls vorzuziehen, die unter Zuziehung der Interessenten erfolgen könnte, in ähnlicher Weise wie die Eisenbahnräte bei der Feststellung der Tarife mitwirken²⁾).

Die Folgen würden für Deutschland nach meiner Überzeugung segensreich sein. Dadurch würde die ungerechte Benachteiligung ausgeglichen, die jetzt diejenigen Landesteile und Bevölkerungsklassen trifft, die ganz oder vorzugsweise nur die mit einer schweren Verkehrssteuer belasteten Eisenbahnen benutzen müssen. Dadurch würde die inländische Produktion, insbesondere die Land- und Forstwirtschaft, gegen den ausländischen Wettbewerb besser als bisher geschützt und in weitgehendem Maße gefördert werden. Und auch diejenigen Freunde der Wasserstraßen, welche nicht lediglich freihändlerische und eigennützige Bestrebungen verfolgen, würden einer solchen wahrhaft nationalen Verkehrspolitik von dem Gesichtspunkte zustimmen können, daß dadurch die prinzipiellen Bedenken gegen eine weitere Verbesserung und Ausdehnung unserer Wasserstraßen beseitigt würden. Erst dann wird man mit einigem Recht die Wasserstraßen als gemeinnützig bezeichnen können, wenn sie ihre Kosten selbst aufbringen und nicht mehr die armen Landesteile zugunsten der reichen, die ärmeren und zum Teil notleidenden Bevölkerungsklassen zugunsten der wohlhabendsten und leistungsfähigsten belasten, wenn sie aufgehört haben, das

¹⁾ Vgl. Schulte, Die Schifffahrt der deutschen Ströme. Dritter Band, S. 363/64. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik CII.)

²⁾ Das staatliche Schleppmonopol ist bekanntlich in Preußen durch das Gesetz vom 1. April 1905 bereits in Aussicht genommen und wird kommen, weil es im Interesse der Schifffahrt ist, auch wenn der Zentralverein für Binnenschifffahrt noch so sehr dagegen agitiert. Einsichtige Wasserstraßeninteressenten haben dies schon längst eingesehen und sind dafür z. B. Kommerzienrat Philippi-Dresden, langjähriger Direktor der Elbschleppschifffahrts-Gesellschaft, vgl. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrgang 1904, Heft 21, S. 363—371, ferner Jahrgang 1903, S. 66—76.

Inland und die inländische Produktion zu schädigen zu Gunsten der ausländischen Produktion.

Auch die Schifffahrttreibenden selbst würden durch eine Auflegung von Abgaben nicht geschädigt werden. Denn mit dem freien Verkehr hat sich ein anderes Kind des Manchestertums auf den deutschen Wasserstraßen eingefunden: die freie schrankenlose Konkurrenz. Und diese hat die Schiffsfrachten so gedrückt, daß für die Schiffer, insbesondere die kleinen Eigenschiffer, im allgemeinen nur so viel übrig bleibt, daß sie knapp leben können. Es ist deshalb ausgeschlossen, daß die Schifffahrt die Abgaben trägt, durch dieselben wird lediglich der große Gewinn etwas geschmälert werden, den bisher der Handel insbesondere mit ausländischen Produkten und die an den Wasserstraßen belegene Industrie aus dem längst über das richtige Maß hinausgehenden Herabdrücken der Frachten gehabt haben.

Von den deutschen Bundesstaaten insbesondere den süddeutschen Staaten aber wird erwartet werden dürfen, daß sie den gemachten Vorschlägen zustimmen werden im Interesse ihrer inländischen Landwirtschaft, um sie gegen die ausländische Einfuhr auf Rhein und Elbe und den anderen Flüssen zu schützen. Dann aber auch mit Rücksicht auf das große Entgegenkommen, was Preußen ihnen durch die Aufhebung der Getreidestaffeltarife seinerzeit gezeigt hat, nicht nur unter großen Geldopfern, sondern vor allem trotz der Schädigung, welche die Landwirtschaft seiner östlichen Provinzen infolge Aufhebung der Getreidestaffeltarife erlitten hat. Für Preußen aber ist es eine ernste Pflicht, das Unrecht wiedergut zu machen, was es vor 16 Jahren der Landwirtschaft der östlichen Provinzen zugefügt hat. Es wird das um so eher können, als dies auch in seinem finanziellen Interesse liegt.

Sache der Landwirtschaft und nicht nur der ostdeutschen sondern der gesamten deutschen Landwirtschaft wird es aber sein, für die vorgeschlagenen oder ähnliche Maßnahmen einzutreten in den Landtagen und dem Reichstag, in der Presse, durch Wort und Schrift.

Denn darüber kann kein Zweifel mehr sein, daß nicht die Getreidestaffeltarife es waren, die 1893 den starken Preisdruck in Getreide nicht nur in Süddeutschland, sondern auch in Mittel- und Norddeutschland veranlaßten, sondern die übermäßige Einfuhr ausländischen Getreides auf den abgabenfreien deutschen Strömen, insbesondere Rhein und Elbe. Und diese Mißstände werden immer wiederkehren und sich für die deutsche Landwirtschaft mehr oder weniger schwer fühlbar machen trotz der höheren Getreidezölle, solange die Abgabefreiheit der Wasserstraßen, insbesondere der deutschen Ströme, besteht, und hierdurch der Wettbewerb der ausländischen Einfuhr, namentlich in Getreide, gegenüber dem inländischen Erzeugnis begünstigt wird.

Nachtrag zum vierten Abschnitt.

Es wird aber auch neuerdings von sehr kompetenter Seite bestritten, daß Wasserstraßen, insbesondere Kanäle, die Eisenbahnen entlasten. In dieser Richtung bringt einen sehr interessanten Artikel über die Binnenschifffahrt und die Eisenbahnen in 1907 das in Paris erscheinende Journal des transports in seiner Nummer 9 vom 27. Februar d. J. Hier wird festgestellt, daß die Zunahme in dem inneren Frachtgutverkehr Frankreichs während der letzten Periode des wirtschaftlichen Aufschwungs sich auf die französische Binnenschifffahrt und die französischen Hauptbahnen in folgender Weise verteilt hat

	1. Binnenschifffahrt		2. Eisenbahnen	Eisenbahnen und Binnenschifffahrt
	Es wurden befördert in 1000 Tonnen	Durchschnittliche Transportlänge in km	Millionen tkm	Zusammen Millionen tkm
1904	32 608	152	16 551	21 519
1905	34 030	149	17 676	22 761
1906	34 143	149	18 481	23 583
1907	34 701	154	19 886	25 257
Zunahme von 1904—1907		403	3335	3738
in Prozenten		8,1	20,1	17,4

Das Journal des transports bemerkt dazu folgendes: Man weiß, welche Schwierigkeiten während der beiden letzten Jahre dieser Periode die Bewältigung der außerordentlichen fort-dauernden Verkehrszunahme den Eisenbahnen verursacht hat. Obige Zahlen zeigen auch, in welcher schwacher Weise die Binnenschifffahrt dazu beigetragen hat, dieser starken Verkehrsentwicklung Herr zu werden. In der Revue Politique und Parlementaire vom 10. Februar d. J. hat Herr Colson, der bekannte Professor an der Ecole nationale des ponts et chaussées von neuem die Aufmerksamkeit auf diese Tatsache gelenkt. Er sagt: „Man preist mit solcher Hartnäckigkeit die Herstellung von Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen bei Transportkrisen an, daß man immer von neuem die Unrichtigkeit dieser Behauptung klarstellen muß, da sie immer und überall durch die Tatsachen widerlegt wird.

In den Transportkrisen erhöht die Binnenschifffahrt, welche frei in ihrem Geschäft ist, die Preise und übernimmt nur denjenigen Teil des Verkehrs, den sie, ohne sich eine außergewöhnliche Tätigkeit aufzuerlegen, bedienen kann, weil eine solche unangenehme Anstrengungen und oft kostspielige Maßnahmen mit sich bringt. In den drei letzten Jahren, in denen der innere Verkehr Frankreichs sich um mehr als 17% vermehrt hat, hat sie nur die Hälfte des ihr zukommenden Anteils übernommen, die Verkehrszunahme der Wasserstraßen betrug nur 8,1% gegen 20,1% der Eisenbahnen. Es ist ganz natürlich, daß sich der Mehrverkehr auf die Eisenbahnen begeben hat. Da sie weder ihre Preise erhöhen, noch die ihnen angebotenen Transporte zurückweisen dürfen, mußten sie sich bemühen, nicht nur den Teil des Mehrverkehrs zu bewältigen, der ihnen normal zukam, sondern darüber hinaus einen erheblichen Teil mehr; die Verpflichtung, eine 20% übersteigende Verkehrsentwicklung zu bewältigen, hat ihnen natürlich erheblich größere Betriebsschwierigkeiten verursacht, als dies der Fall gewesen wäre, wenn sie in der ganzen Zeit von 1904—1907 den gesamten Verkehr bedient hätten, weil dann der Mehrverkehr nur 17,4% betragen hätte. Eine solche Erschwerung ist weit ernster, als man bei dem Unterschied der beiden Zahlen glauben sollte,

der nur ein Achtel beträgt, denn die Schwierigkeiten beginnen erst, wenn der Mehrverkehr, der in Frankreich 2 oder 3% jährlich beträgt, fühlbar überschritten wird. Solange der Mehrverkehr mäßig ist, bewältigt man ihn leicht, und man kann annehmen, daß bei uns die Schwierigkeiten erst beginnen, wenn 4 oder 5% durchschnittlich im Jahr, d. h. 12—15% in drei Jahren, überschritten werden. Aber dann wird jede kleine Zunahme bei einem schon schwierigen Betrieb mehr und mehr bedenklich und die Verkehrsvermehrung von 17,4% des Gesamtverkehrs auf 20,1%, hervorgerufen durch das Versagen der Binnenschifffahrt, hat besonders kostspielige Aufwendungen nötig gemacht. Ich habe gerade hier im vorigen März auseinandergesetzt, fügt Herr Colson hinzu, wie diese Aufwendungen, verbunden mit der Kohlen- teuerung, ein derartiges Anwachsen der Ausgaben herbeigeführt haben, daß in 1907 trotz der außerordentlichen Vermehrung der Roheinnahme der Reinertrag der Eisenbahnen sich vermindert hat, in Frankreich wie in ganz Europa.“

Es ist anzunehmen, daß die Verhältnisse bei uns nicht anders liegen, als in Frankreich, und daß die Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen bei uns ebenso illusorisch ist, wie in Frankreich. Jedenfalls würde es sich empfehlen, ehe man zu diesem Zweck kostspielige Kanäle baut und Hunderte von Millionen in das Wasser wirft, erst einmal ähnliche Untersuchungen anzustellen wie in Frankreich darüber, inwieweit die Eisenbahnen und die Wasserstraßen, insbesondere die Kanäle, sich an der Bewältigung des Mehrverkehrs in den Jahren 1904—1907 beteiligt haben.

Es ist gewiß bemerkenswert, daß die beiden bedeutendsten Verkehrstechniker Frankreichs, Picard und Colson, die mit ihren großen wissenschaftlichen Werken über Eisenbahnen und Wasserstraßen an erster Stelle stehen, entschiedene Gegner der Wasserstraßen sind. Picard hat erklärt, daß die Wasserstraßen nur als Konkurrenten der Privatbahnen Dienste leisteten, Staatsbahnen gegenüber hätten sie keine Berechtigung. Colson weist nach, daß sie zur Entlastung der Eisenbahnen in erheblicher Weise überhaupt nicht dienen.

Staffeltarife und Wasserstraßen. Von **Franz Ulrich**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Eisenbahndirektionspräsident a. D. Preis M. 4.—.

Die Ausbildung der höheren Verwaltungsbeamten in Preußen und ihre Stellung in der Staatseisenbahnverwaltung. Von **Franz Ulrich**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Eisenbahndirektionspräsident a. D. Preis M. 1.40.

Personentarifreform und Zonentarif. Von **Franz Ulrich**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Eisenbahndirektionspräsident a. D. Preis M. 2.60.

Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen. Veranschaulicht in Tabellen und graphischen Darstellungen. Von **Ernst Bledermann**, Kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Magdeburg. Mit 3 farbigen Tafeln. Preis M. 3.—.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen in Tabellen zusammengestellt von Heintr. Maceo, Ingenieur, Mitglied des Hauses der Abgeordneten. Preis M. 1.40.

Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Von **Dr. Alfred von der Leyen**, Wirkl. Geheimen Ober-Regierungsrat, vortragendem Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Preis M. 5.—.

Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen. Ein Handbuch für Behörden und Beamte von **Wilhelm Cauer**, Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin und Kgl. Preuß. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor. Erster Teil: **Betrieb und Verkehr.** Mit 67 Abbildungen im Text und auf 4 Tafeln. Preis M. 8.—; in Leinwand gebunden M. 9.—. Zweiter Teil: **Personen- und Güterverkehr.** Mit 46 Abbildungen im Text und auf 3 farbigen Tafeln. Preis M. 16.—; in Leinwand gebunden M. 17.50.

Städtebahnen mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfs für eine Städtebahn zwischen Düsseldorf und Köln. Von **Dr.-Ing. Blum**, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Hannover. Mit 7 Textabbildungen und 1 lithographierten Tafel. Preis M. 1.—.

Die Pariser Stadtbahn. Ihre Geschichte, Linienführung, Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse. Von **Ludwig Troske**, Professor an der Technischen Hochschule Hannover. Mit 456 Textfiguren und 2 Tafeln. In Leinwand gebunden Preis M. 7.—.

Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. Von **Gustav Kemmann**, Kaiserl. Regierungsrat. Mit 8 Plänen und zahlreichen in den Text gedruckten Abbildungen. In Leinwand gebunden Preis M. 40.—.

Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens. Unter

Mitwirkung von hervorragenden Fachmännern herausgegeben von **Ludwig Ritter von Stockert**, Professor an der k. k. Technischen Hochschule in Wien.

I. Band. **Fahrbetriebmittel.** 834 Seiten. Mit 650 Textabbildungen. Preis M. 32.—, in Leinwand gebunden M. 34.—.

II. Band. **Zugförderung.** 856 Seiten. Mit 591 Textabbildungen. Preis M. 32.—, in Leinwand gebunden M. 34.—.

III. Band. **Werkstätten.** 441 Seiten. Mit 471 Textabbildungen und 6 Tafeln. Preis M. 16.—, in Leinwand geb. M. 18.—.

Jeder Band ist einzeln käuflich.

Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und

dem Deutschen Reiche. Allgemeine Bestimmungen — Verwaltung der Staats-eisenbahnen, Staatsaufsicht über Privateisenbahnen — Beamte und Arbeiter — Finanzen, Steuern — Eisenbahnbau, Grunderwerb und Rechtsverhältnisse des Grundeigentums — Eisenbahnbetrieb — Eisenbahnverkehr — Verpflichtungen der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung — Post- und Telegraphenwesen — Zollwesen, Handelsverträge. Von **K. Fritsch**, Geh. Oberregierungsrat und vortr. Rat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Preis M. 16.—, in Leinwand gebunden M. 17.50.

Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen

und dem Deutschen Reiche. Von **Graf Hue de Grals**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Regierungspräsidenten a. D. *Neunzehnte Auflage.*

In Leinwand gebunden Preis M. 7.50.

Mit Schreibpapier durchschossen und in Leinw. geb. Preis M. 9.—.

Die rationale Auswertung der Kohlen als Grundlage für die Entwicklung der nationalen Industrie

Mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, England und Deutschland.

Von **Dr. Franz Erich Junge**, Beratendem Ingenieur, New York. Mit 10 graphischen Darstellungen. Preis M. 3.—.

Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen die deutschen Eisen-

bahnen mit eigenen Stationen oder im Durchgangsverkehr beteiligt sind. Aufgestellt im Reichs-Eisenbahn-Amt. Stand vom 1. Januar 1909. Erscheint alljährlich Anfang Februar. Preis M. 5.—.

Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königlich

Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jährlich 6 Hefte. Preis für den Jahrgang M. 16.— zuzüglich Porto.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwal-

tungen. Herausgegeben im Auftrage des Vereins von Eisenbahndirektionspräsident a. D. von **Mühlentels** als Schriftleiter. Erscheint wöchentlich zweimal.

Preis für den Jahrgang M. 16.— zuzüglich Porto.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium

der öffentlichen Arbeiten. Jährlich 12 Hefte. Preis für den Jahrgang M. 15.— zuzüglich Porto.