



Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung

Von

Dr. Erwin von Beckerath

Privatdozenten an der Universität Leipzig



Berlin

Verlag von Julius Springer

1918

**Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen,
vorbehalten.**

ISBN-13: 978-3-642-89523-4

e-ISBN-13: 978-3-642-91379-2

DOI: 10.1007/978-3-642-91379-2

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1918

Vorwort.

Der Zweck der nachstehenden Untersuchungen ist es, die Frachtpolitik der deutschen Eisenbahnen im Seehafenverkehr und ihre Beziehung zur Rohstoffversorgung zu schildern. Die zweite Aufgabe ist undurchführbar ohne die Lösung der ersten. Denn die Einfuhr- und Ausfuhrmaßnahmen hängen einmal in sachlicher Hinsicht zusammen, und zweitens wird über jene nur urteilen können, wer das System der Seehafentarife: seine Geschichte, Ausgestaltung und Bedeutung kennen gelernt hat. Das System mußte auch seiner selbst wegen zur Beobachtung anreizen. Die besondere Fassung des Themas brachte es jedoch mit sich, daß die Ausfuhrtarife zurücktreten. Das gilt besonders von ihrer „Verkehrsbedeutung“, die mit den Mitteln der Statistik in manchen Beziehungen ausreichend zu umschreiben wäre. Daß dagegen bei den Einfuhrtarifen an diese Aufgabe herangegangen werden mußte, liegt auf der Hand.

Der Eisenbahnverkehr wird seit 1883 durch die „Statistik der Güterbewegung“ erfaßt. Neben diese ist in neuerer Zeit eine vollständig umgebaute „Binnenwasserstraßenstatistik“ getreten, die in ihrem wichtigsten Teil analog den Anschreibungen des Eisenbahnverkehrs gegliedert ist. In beiden zusammen hat Deutschland eine äußerst wichtige Grundlage für seine verkehrs-, insbesondere seine tarifpolitischen Maßnahmen erhalten. Ein Nachteil für die vorliegenden Untersuchungen war es, daß der Verkehr mit Holland und Belgien in beiden Statistiken nicht von dem mit den holländisch-belgischen Häfen getrennt ist. Dadurch wird ein unsicheres Element in die Beobachtungen hineingetragen.

Der Hintergrund, auf dem sich die preußische Tarifpolitik vor dem Kriege abspielte, war die günstige Verzinsung des Anlagekapitals, der eine weitgehende Freiheit bei der Durchführung wirtschaftspolitischer Zwecke entsprach. Nicht auf die privatwirt-

schaftliche Seite der Frachtpolitik, sondern auf die zahlreichen und weit auseinanderliegenden Tatsachen des wirtschaftlichen Lebens, deren Ausdruck eine jede tarifarische Maßnahme ist, wurde in der vorliegenden Arbeit das Interesse gesammelt.

Den Zustand des letzten Friedensjahres, der als Maßstab und zum Vergleich in der kommenden Zeit eine große Rolle spielen wird, wiederzugeben, ist allenthalben versucht worden. Als die Verkehrsergebnisse des Jahres 1913 auf den deutschen Binnenwasserstraßen veröffentlicht wurden, war die Arbeit schon im wesentlichen abgeschlossen. Gleichwohl ist diese Statistik eingehend zu Rate gezogen.

An einigen Stellen — sowohl im Text selbst als in den Anmerkungen — sind die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse berührt und Folgerungen daraus angedeutet worden. Die allgemeinen wirtschaftspolitischen Anschauungen gehen aus der Schrift selber zur Genüge hervor. Das Material dürfte bis zum Ende des Jahres 1917 vollständig benutzt sein.

Dr. Erwin von Beckerath.

Inhalt.

Tariftechnische Einführung	Seite 1
--------------------------------------	------------

Erstes Kapitel.

Die Rohstoffversorgung, der Rohstoffhandel und die Einfuhrhäfen	5
---	---

1. Deutschlands „Abhängigkeit“ von fremden Rohstoffen im Frieden und Kriege. 2. Statistische Erfassung dieser „Abhängigkeit“. 3. Erste Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Rohstoffproduktionsgebiete. 4. Zweite Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Märkte. 5. Dritte Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Einfuhrhäfen. 6. „Marktgut“ und „Speditionsgut“; Transportkosten und Transportwege. 7. Das kilometerische Vorzugsgebiet Antwerpens, Rotterdams, Bremens und Hamburgs; das Seehafengebiet.

Zweites Kapitel.

Die Seehafentarife, der Kampf um das Seehafengebiet und die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems . .	70
---	----

1. Die Begünstigungen des Seehafenverkehrs in der Privatbahnzeit. 2. Handelspolitik, Seehafentarifpolitik und genaue Umgrenzung des Begriffs der Seehafentarife. 3. Die Seehafentarife im Verkehr der preußisch-hessischen Statsbahnen und der Seehafenverkehr mit Süddeutschland. 4. Die Seehafenausfuhrtarife. 5. Die Seehafeneinfuhrtarife. 6. Die Klauseln der Seehafentarife. 7. Die „Wettbewerbsstarife im engeren Sinne“. 8. Der Kampf um das Seehafengebiet. 9. Die Seehafentarifpolitik und Bayern. 10. Die Seehafentarifpolitik und Triest. 11. Die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems.

Drittes Kapitel.

Der Bremer Baumwollmarkt und die Baumwolltarife	173
---	-----

1. Der Liverpooter Baumwollmarkt. 2. Die Gründung des Marktes in Bremen. 3. Das Transportproblem in England und Deutschland; die geographische Lage der deutschen Baumwollindustrie und die Einfuhrhäfen. 4. Die Einfuhrtarife für den Süd- und Nordwesten Deutschlands. 5. Die Einfuhrtarife für Württemberg, Bayern, Schlesien und Sachsen. 6. Die Einfuhrtarife für Rußland, Österreich-Ungarn, die Schweiz und Italien. 7. Probleme der Einfuhrtarifpolitik. 8. Einfuhrtarife, Baumwollhandel und Marktbildung. 9. Der Wettbewerb der kontinentalen Häfen um die Einfuhr. 10. Die Zukunft der Baumwolltarife.

Viertes Kapitel.

	Seite
Der Ausbau der Seehafentarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik	234
1. Einführende Zusammenfassung. 2. Speditionsgüter, Stapelgüter, Marktgüter und Seehafeneinfuhrtarife. 3. Die Ausgestaltung der Anwendungsbedingungen. 4. Über die Zukunft der Seehafenausfuhrtarife. 5. Das künftige Verhältnis zu Bayern und Österreich-Ungarn. 6. Seehafentarife und Binnenumschlagstarife. 7. Bemerkungen zur künftigen Verkehrspolitik.	
Anlagen	270
I. Das Einflußgebiet des Rheins für Getreide. II. Der Juteverkehr und die Jutetarife. III. Zur Tarifierung der hochwertigen Erze und des Kupfers. IV. Das Problem der Wolltarife. V. Die Ausdehnung der Seehafentarife auf die Binnenhäfen und der Minister der öffentlichen Arbeiten.	

Tariftechnische Einführung.

„Wert“ und „Kosten“ sind die beiden Pole, um die sich die Tarifbildung in allen Kulturstaaten bewegt. Alle grundsätzlichen Transportpreisprobleme, die jemals die Eisenbahnpraxis beschäftigten, hatten ihren Ursprung in dem fortgesetzten Bestreben, diese beiden Momente in der Frachtbildung in zutreffender Weise zum Ausdruck zu bringen und zweckentsprechend mit einander zu verbinden. Die Aufgabe der Theorie war es, die Berechtigung beider Preiselemente in ihrer Anwendung auf die Gütertarife unter dem Gesichtspunkt des gebührenartigen Charakters der Beförderungspreise begreiflich zu machen, wobei die jeweilige Deutung, die namentlich das „Wertmoment“ erfuhr, entsprechend den Fortschritten der allgemeinen Wirtschaftslehre stark wechselte.

Die Grundsätze, nach denen die Frachtbildung in den einzelnen Kulturstaaten erfolgt, sind das Erzeugnis der geschichtlichen Entwicklung. Das deutsche Gütertarifsystem, wie es im Jahre 1877 eingerichtet wurde, faßte in diesem Sinne nur die aus der Frühzeit der Eisenbahnen überkommenen Ergebnisse auf tarifarischem Gebiete zusammen: es stellte sich bekanntlich als eine wohldurchdachte Verbindung zwischen dem „Kostenprinzip“ und dem „Wertprinzip“ dar. Der Aufriß des Tarifs, das Tarifschema, mit seinen Unterscheidungen von „Stückgut“ und „Wagenladungsgut“, von „Eilgut“ und „Frachtgut“ knüpft daran an, daß sich aus dem Grade der Beanspruchung der Transportgefäße und aus dem Maß der Transportbeschleunigung Kostenunterschiede ergeben, die in der Tarifgestaltung zum Ausdruck gelangen müssen; die Zuteilung der Güter in die verschieden hoch normierten Wagenladungsklassen, ihre Klassifikation¹⁾, hat dagegen darin ihre Ursache, daß die „Leistungsfähigkeit“ der Befrachter und folglich auch die Fähig-

¹⁾ Vgl. zur Güterklassifikation den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

keit der Güter, Beförderungskosten zu „tragen“, verschieden genug ist, eine Abstufung der Beförderungspreise daran anzuknüpfen¹⁾.

In Hinsicht auf den schematischen Aufbau des Tarifs und die Güterklassifikation herrscht bei allen deutschen Bahnen volle Übereinstimmung. Die „formale“ Tarifgleichheit ist seit dem Jahre 1877 in Deutschland erreicht. Demgegenüber bestehen von der „materiellen“ Tarifgleichheit, die sich auf die Höhe der Einheitssätze bezieht, noch Abweichungen bei einigen deutschen Bahnen, die teilweise etwas höhere Einheiten einrechnen²⁾. Die Fortbildung des deutschen Gütertarifs ist die Aufgabe einheitlicher Tariforgane, die eine Vertretung sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen darstellen: der „Ständigen Tarifkommission“ (mit dem „Ausschuß der Verkehrsinteressenten“) und der „Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen“³⁾.

Der deutsche Normaltarif zerfällt in zwei „Stückgutklassen“ mit je zwei Unterabteilungen und in eine Reihe von „Wagengadungsklassen“: die Allgemeine Klasse B mit der Nebenklasse A₁ (für 5-t-Sendungen) und die drei Spezialtarife I, II und III. Die Klasse A₂ ist Nebenklasse für die Spezialtarife I und II; dem Spezialtarif II fällt die Doppelaufgabe zu, sowohl Hauptklasse als auch Nebenklasse des Spezialtarifs III zu sein. Die Einheitssätze⁴⁾

¹⁾ Es ist natürlich nicht unsere Aufgabe, an dieser Stelle in die Tariftheorie einzudringen. Zur Erklärung der Tarife im Rahmen einer einheitlichen Wert- und Preistheorie vgl. vor allen andern E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft Bd. II, S. 404 ff. und besonders des Verfassers Grundlegung der theoretischen Staatswirtschaft, S. 446 ff. Zur Orientierung vgl. auch die bekannten Lehr- und Handbücher der nationalökonomischen Wissenschaft.

²⁾ Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland, S. 59, Anm. 1.

³⁾ Vgl. über ihre Einrichtung C. Rosenthal, Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen, Erster Teil, S. 54 ff.

⁴⁾ Hier sei angemerkt, daß sich die im Normaltarif angegebenen Sätze, die sich auf eine Entfernung- und Beförderungseinheit beziehen, nämlich auf das Kilometer und die Tonne, im Verlaufe dieser Arbeit ständig als „Einheitssätze“ oder als „Streckensätze“ oder „Einheiten“ bezeichnet werden. Die „Abfertigungsgebühr“ (s. den Text) bezieht sich stets auf eine Beförderungsmenge von 100 kg. Wenn es also heißt: ein Tarif ist auf der „Grundlage“ (oder der „Basis“) 4,5 + 12 errichtet, so bedeutet dies: zu der tonnenkilometrischen Gebühr von 4,5 Pf. ist die Abfertigungsgebühr von M. 1.20 f. d. t. hinzuzurechnen. Der Transportpreis auf eine Entfernung von 100 km würde sich durch Vervielfältigung des Einheitssatzes mit der Zahl 100, unter Hinzuzählung der Abfertigungsgebühr, ergeben. Dieser „Gesamttransportpreis“ wird als „Fracht“ oder „Frachtsatz“ (im Gegensatz zum Streckensatz) bezeichnet.

Die Wirkung eines Tarifs wird im Verlaufe der Arbeit als seine „verkehrs-

für „Eilstückgut“ und „allgemeines Frachtstückgut“ sind staffelförmig gebildet; im übrigen bestehen innerhalb des Normaltarifs einheitliche Tarifsätze für alle Entfernungen mit der einzigen Ausnahme des Spezialtarifs III¹⁾. Der Aufbau des deutschen Normaltarifs mit den abgestuften Einheiten muß im einzelnen als bekannt vorausgesetzt werden²⁾.

Die „Abfertigungsgebühren“ sind staffelförmig gebildet: sie wachsen bei steigenden Entfernungen. In sämtlichen Wagenladungsklassen betragen sie 12 Pf. bei einer Entfernung von über 100 km (in der Klasse B schon bei über 40 km). Theoretisch ist die Abfertigungsgebühr das Entgelt „für die Abfertigung bei Versand und Empfang und die Benutzung der dazu dienenden Einrichtungen“. Tatsächlich ist sie schon bei den Privatbahnen zu einem Mittel der Tarifpolitik geworden, um die im durchgehenden Verkehr eingeräumten niedrigen Streckensätze einigermaßen wieder auszugleichen. Somit ist dieser Frachtbestandteil nur geschichtlich zu erklären; als ein Widerspruch erscheint heute die „progressiv“ gebildete Abfertigungsgebühr in Verbindung mit einer „fallenden Skala“ von Einheitssätzen (wie etwa beim Eilstückgut und bei der allgemeinen Stückgutklasse)³⁾.

Bei sämtlichen deutschen Eisenbahnen wurden im Jahre 1913 im Normaltarif 40,79% aller tkm geleistet, dagegen fielen auf die „Ausnahmetarife“ 56,44%⁴⁾. Diese haben also eine viel größere Verkehrsbedeutung als jener. Auf ihre Bildung wirken im Gegensatz zum Normaltarif „wirtschaftliche Besonderheiten“ entscheidend ein. Die Ausnahmetarife bestimmen das Wesen der „Eisenbahnpolitik“. Infolgedessen können hier die deutschen Bundesstaaten fast nach Belieben schalten; die Einführung solcher Ermäßigungen geschieht auf dem Verwaltungswege, bei den meisten wichtigeren

statistische“ oder „quantitative“ Bedeutung oder kurz als seine „Verkehrsbedeutung“ angesprochen.

¹⁾ Dieser hat eine „durchgerechnete“ Staffel. Der Frachtsatz für 102 km ist deshalb geringer als der für 100 km, was den Grundsätzen einer gerechten Tarifgestaltung nicht entspricht.

²⁾ Hierzu die übersichtliche tabellarische Darstellung bei Philippovich, Grundriß der politischen Ökonomie, Bd. II (2), S. 72.

³⁾ Hierzu Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen, S. 203ff. Über eine rechnungsmäßige Vereinfachung des Tarifwesens Voigt, Mathematische Theorie des Tarifwesens, S. 60 ff.

⁴⁾ Berechnung auf Grund der Tab. 19 der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1913.

Tarifen unter beratender Mitwirkung der „Eisenbahnbeiräte“¹⁾. Heute werden „allgemein gültige“ Ausnahmetarife und solche mit „örtlicher Gebundenheit“ unterschieden²⁾. Der allgemeine Charakter der erstgenannten Gruppe äußert sich darin, daß ihre ausgerechneten Frachtsätze in die „Kilometer-Tariftabelle“ des deutschen Gütertarifs aufgenommen worden sind³⁾.

Im folgenden soll die Klassifikation von einigen besonders wichtigen, meist überseeischen, Einfuhrgütern wiedergegeben werden:

Allgemeine Wagenladungsklasse: Kopale, Dammar, Kupfer, Nickel, Aluminium, Antimon, Zinn, Kaffee, Schellack, Tabak, Gerbstoffextrakte, fette Öle, Rohpetroleum, Schmieröle.

Spezialtarif I: Wolle, Baumwolle, gewöhnliche Harze (Akaroidharz, Barras, Brauerharz usw.), Schwefel, Reis, Felle und Häute, Gerbstoffe, Farbhölzer.

Spezialtarif II: Manilahanf, Jute, Graphit.

Spezialtarif III: Sämtliche Erze (mit Ausnahme des Antimonium crudum).

Eine besondere Gruppe der Ausnahmetarife, die „Seehafentarife“, bezieht sich im wesentlichen auf die über die Häfen ein- und ausgeführten Güter. Die Einfuhrtarife stehen im Vordergrunde der nachfolgenden Untersuchung. Sie wurzeln in höherem Grade als die Ausfuhrermäßigungen in der eigenartigen Stellung der deutschen Seehäfen gegenüber dem ausländischen Wettbewerb: sie bilden vor allem den charakteristischen Inhalt der „Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen“. Doch ehe wir diesen Tatsachen nähertreten, soll die Stellung der einheimischen Häfen in der Rohstoffversorgung — die zu den Einfuhrtarifen in naher Beziehung steht — für sich beschrieben werden.

¹⁾ Über diese Hackert, Die Beiräte für besondere Gebiete der Staatstätigkeit (Ergänzungsheft IV der Ztschr. f. d. ges. Staatswesen, S. 56 ff.) und v. d. Leyen, Die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen (Schmollers Jahrb. Jahrg. 1888, S. 1071 ff.).

²⁾ Herrmann, Art. „Eisenbahntarifwesen“ im Hdwb. d. Staatsw.

³⁾ Vgl. den Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C, Teilheft C₁. Es handelt sich um fünf Tarife. Sie beziehen sich auf Holz des Spezialtarifs II (A. T. 1.), Rohstoffe wie Erde, Kies, Sand, Brennstoffe von den Erzeugungsplätzen usw. (A. T. 2), Kali (A. T. 3), Düngekalk (A. T. 4) Wegebau-
stoffe (A. T. 5).

Erstes Kapitel.

Die Rohstoffversorgung, der Rohstoffhandel und die Einfuhrhäfen.

1. Deutschlands „Abhängigkeit“ von fremden Rohstoffen im Frieden und Kriege. 2. Statistische Erfassung dieser „Abhängigkeit“. 3. Erste Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Rohstoffproduktionsgebiete. 4. Zweite Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Märkte. 5. Dritte Form der „Abhängigkeit“: Das Angewiesensein auf fremde Einfuhrhäfen. 6. „Marktgut“ und „Speditionsgut“; Transportkosten und Transportwege. 7. Das kilometrische Vorzugsgebiet Antwerpens, Rotterdams, Bremens und Hamburgs; das Seehafengebiet.

1. Das Deutsche Reich befindet sich in seiner Versorgung mit Rohstoffen¹⁾ in einer vielfach verursachten „Abhängigkeit“ von seinen europäischen Nachbarstaaten und von überseeischen Er-

¹⁾ Unter einen Rohstoff wird wissenschaftlich jeder im Wege der Urproduktion gewonnene Stoff verstanden, der die Unterlage zur Herstellung von Produktiv- und Konsumtivgütern abgeben kann. In diesem Sinne sind Kohle und Erze Rohstoffe. Wenn man den Aufbau der Produktionsstufen nach C. Mengers Vorgang (Grundsätze der Volkswirtschaftslehre 1871, S. 7 ff.) als „Ordnungen“ bezeichnet, so wären die Rohstoffe streng genommen die stofflichen Produktivgüter (zu denen der Grund und Boden, Arbeitsleistungen usw. nicht gerechnet werden) entferntester Ordnung, im ausgesprochenen Gegensatz zu den Gütern der ersten Ordnung, die unmittelbar in einen ursächlichen Zusammenhang mit der Befriedigung menschlicher Bedürfnisse gesetzt werden können.

Der Sprachgebrauch des täglichen Lebens ist weniger genau. Man bezeichnet dort als Rohstoffe u. a. jedes Gut, auf das sich ein Produktionsprozeß der nächsthöheren Stufe aufbaut; so wird das Roheisen der Rohstoff der Stahl-, der Stahl wiederum der Rohstoff der Drahterzeugung genannt usf. Spricht man von einer Abhängigkeit Deutschlands in der Versorgung mit Rohstoffen, dann hat man in dieser besonderen Ideenverbindung solche Rohstoffe im Auge, die entweder gar nicht oder doch nicht in ausreichendem Maße im Inlande gewonnen werden. Die amtliche Definition bezeichnete z. B. solche Stoffe als Kriegsrohstoffe, „die der Landesverteidigung dienen und die nicht dauernd oder ausreichend im Inlande gewonnen werden können“ (vgl.

zeugungsgebieten. Diese Abhängigkeit wurde während des Weltkrieges überall deutlich empfunden. Doch indem Deutschland vom überseeischen und teilweise vom festländischen Verkehr ab-

Rathenau, Deutschlands Rohstoffversorgung, S. 14). Der Grad der Abhängigkeit wird durch die vorhandenen Läger, die Ersatzfähigkeit und durch die Zweckbestimmung des Rohstoffes näher umgrenzt.

Versucht man, gemäß der oben gegebenen Begriffsbestimmung die Güter für die praktische Anwendung nach Ordnungen zu klassifizieren, so stößt man sehr bald auf Hindernisse. Es zeigt sich, daß ein und dasselbe Gut sowohl ein Gut erster Ordnung als ein Gut entferntester Ordnung sein kann: Rübol z. B. dient als Speiseöl einerseits unmittelbar der menschlichen Ernährung, andererseits bildet es ein mögliches Produktivgut der Seifenfabrikation.

Auch für die Bedürfnisse der folgenden Untersuchung konnte die strenge Begriffsbestimmung des Rohstoffes, wie sie oben gegeben wurde, nicht beibehalten werden. Es war vielmehr notwendig, alle die Güter als Rohstoffe in den Kreis der Beobachtung einzubeziehen, die in der Handelsstatistik als solche erscheinen. Kupfer z. B. wäre in dem Sinne der Definition kein Rohstoff. Da aber Deutschland seinen Kupferbedarf in der Form des elektrolytischen Kupfers und nicht in der Form von Kupfererz vom Auslande bezieht, so ist für die deutsche Volkswirtschaft das Kupfer tatsächlich das Produktivgut entferntester Ordnung: der eigentliche Rohstoff. Von dieser Freiheit, den Rohstoffbegriff entsprechend den gegebenen Verhältnissen der eigenen Volkswirtschaft zu biegen, wird auch sonst im Laufe der Untersuchung Gebrauch gemacht. Im Grunde geschieht damit nichts anders, als was ständig in der Alltagssprache vor sich geht. Die Bezeichnung „Rohstoff“ wird gemäß den gegebenen Verhältnissen einer Wirtschaftseinheit — mag diese nun der industrielle Betrieb oder der gemeinwirtschaftliche Verband sein — auf die in dieser Einheit als Güter entferntester Ordnung gegebenen Rohstoffe angewendet. (In der Weberei wird das Garn, in der Spinnerei die Wolle oder Baumwolle als „Rohstoff“ bezeichnet.)

Der Rohstoffbegriff hat in neuerer Zeit durch die Altmaterialverwertung eine Ausweitung erfahren. Wenn abgenützte Fertigfabrikate als Rohstoffe bezeichnet werden, so geschieht dies insofern mit Recht, als die in ihnen enthaltenen verwertbaren Rohstoffbestandteile, nachdem sie von den Fertigfabrikaten abgeschieden sind, wiederum die Unterlage neuer Produktionsprozesse abgeben sollen. Ein Beispiel ist die Zinnengewinnung aus alten Blechgeschirren.

Daß auch Nahrungsmittel wie Reis, Getreide, Kaffee, Tabak und pflanzliche Öle mit behandelt sind, rechtfertigt sich außer durch ihren starken Einfuhrbedarf theoretisch dadurch, daß diese Güter sich als Rohstoffe der Nahrungsmittelindustrien und der Industrie der Fette und Öle darstellen. Sie treten übrigens hinter den überseeischen industriellen Rohstoffen im engeren Sinne im Verlaufe der Untersuchung zurück. Zu diesen letzteren werden vorzugsweise solche Rohstoffe gerechnet, die den in der deutschen Berufstatistik unter den Rubriken V, VI, VIII, IX und XI aufgeführten Industrien als stoffliche Produktionsunterlage dienen. Vgl. die Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 211, S. 70 ff. Dazu gehören z. B.: Baumwolle, Wolle, Metalle, Häute, Harze, Kautschuk, Gerbstoffe, hochwertige Erze. Herkömmlicher Weise werden diese Rohstoffe als „überseeische“ angesprochen. Wie dieser Zusatz zu verstehen ist, erklärt sich von selbst. An diese Rohstoffe wird immer dann gedacht, wenn von Rohstoffen schlechthin die Rede ist.

geschnitten wurde, zeigte es sich, welcher Art sie im Grunde war. Sie reichte nicht aus, Deutschlands politischen Bestand zu zerstören. Das Angewiesensein auf fremde Erzeugungsgebiete hatte im Kriege zur Folge, daß die Industrie „umgestellt“, Betriebe „stillgelegt“ und Ersatzstoffe „herangezogen“ wurden. Infolge der Abhängigkeit im Frieden tauchte im Kriege das „Rohstoffproblem“ auf, durch dessen Lösung sich die über der Volkswirtschaft schwebende Gefahr der Erstarrung beseitigen ließ.

Einer Zeit, für die die Folgewirkungen aus der Rohstoffabhängigkeit zu einem Lebensproblem wurden, mußte sich mit besonderer Stärke die Frage aufdrängen, wie sich der die überseeischen Rohstoffe vermittelnde volkswirtschaftliche Vorgang in friedlichen Zeiten abgespielt hatte. Bei dem Vertrauen, das jedermann dem hemmungslosen Ablauf des wirtschaftlichen Triebwerks entgegenbrachte, war vor dem Kriege dieser Kreis von Fragen verhältnißmäßig wenig beachtet worden: denn niemand hatte im Grunde das Bewußtsein, sich in dieser Hinsicht in irgendeiner Abhängigkeit zu befinden.

In normalen Zeiten vollzog sich die Hereinnahme von Rohstoffen Zug um Zug gegen die Hergabe von Halb- und Fertig-erzeugnissen. Diese beiden Vorgänge bildeten den Inhalt der weltwirtschaftlichen Tauschbeziehungen. Keiner der Vertrag-schließenden hatte dabei die Empfindung, für die empfangene Ware vom Auslande abhängig zu sein, solange er selber Gegenwerte auf den Weltmarkt brachte. Erst der Versuch einer der beiden Parteien, sich wirtschaftlich auf eigene Füße zu stellen, etwa die geförderten Rohstoffe selber zu verarbeiten, um so von der ausländischen Fabrikatenzufuhr unabhängig zu werden, hätte nach Maßgabe der wirtschaftlichen Schädigung eines der beiden Teile den Grad seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit enthüllt. Dieser würde dann in handelspolitischen Zugeständnissen einen sichtbaren Ausdruck gefunden haben.

Wenn man in friedlichen Zeiten von einer Abhängigkeit im Rohstoffbezuge sprach, hatte man — den Ausdruck richtig angewendet — nur gewisse Zwischenglieder im Auge, die sich vertuernd in die Bewegung der Rohstoffe vom Erzeugungslande zum Absatzmarkte eindrängten und sich aus bestimmten Gründen wirtschaftlicher oder wirtschaftspolitischer Natur nicht beseitigen ließen.

Wenn wir darüber hinaus in dieser Arbeit die Rohstoffproduktion und sämtliche Bezugsformen auf die in ihnen enthaltenen fremden Elemente hin untersuchen und hieraus zur Feststellung gewisser „Abhängigkeiten“ gelangen, so geschieht dies in Rücksicht darauf, daß sich an diese Tatsachen eine Deutschland feindliche Rohstoffpolitik in Zukunft anknüpfen ließe: daß in ihnen mithin die Keime künftiger Abhängigkeiten enthalten sind. Die Untersuchung zieht dabei nur die „effektive Warenabhängigkeit“, d. h. die Abhängigkeit in bezug auf die Warenbewegung selber, in den Kreis der Beobachtung ein; sie läßt solche Abhängigkeiten, die sich vor dem Kriege etwa aus der Beanspruchung fremden Kredits, aus der Herrschaft einer ausländischen Währung, aus der Seeversicherung usw. ergeben haben mögen, ganz beiseite.

Die für jede Abhandlung über die künftige Rohstoffversorgung wichtigste Frage ist, inwieweit die Verhältnisse vor dem Kriege mit denen nach dem Kriege vergleichbar sein werden. Es handelt sich letzten Endes darum, inwiefern die während des Krieges gefundenen neuen Produktionsmethoden in die kommenden Friedenszeiten praktisch hinüberwirken können. Daß hier ein Problem vorliegt, leuchtet ein; denn daß die Rohstofffrage für die Kriegswirtschaft gelöst ist, beweist noch lange nicht, daß diese Lösungen auf die Friedenswirtschaft anwendbar sein werden.

Solange für die Erprobung der neuen Methoden nur der wettbewerbslos beherrschte binnenländische Markt in Betracht kommt, läßt sich keine endgültige Antwort überhaupt nicht geben. Erst die Feuerprobe auf dem der Konkurrenz schrankenlos geöffneten Weltmarkt wird in letzter Instanz darüber entscheiden, in welchem Umfang das unter dem Zwange einer ganz einzigartigen Lage Geschaffene als dauerndes Aktivum der deutschen Volkswirtschaft gutgeschrieben werden kann. Nur die wichtigsten Eigenschaften, die der Kriegstechnik innewohnen müssen, um diese Probe zu bestehen und somit eine Unabhängigkeit größeren Stils vom ausländischen Rohstoffbezug aus den einzigartigen Kriegsverhältnissen in die dauernde Friedenswirtschaft zu übertragen, können heute schon in ihren Umrissen angedeutet werden.

Hierzu ist es notwendig, weiter auszuholen. Die Frage der Rohstoffdeckung, vor die sich das Deutsche Reich schon wenige Monate nach dem Ausbruch des Krieges gestellt sah, mußte eine verschiedene Beantwortung finden, je nachdem die in mehr oder

weniger großem Ausmaße fehlenden Rohstoffe auch innerhalb der Landesgrenzen in nennenswertem Umfang gewonnen wurden, oder der Bedarf der einheimischen Industrie ausschließlich oder doch fast ganz auf ausländische Bezüge angewiesen war. In dem einen Falle mußte die Erzeugung vermehrt werden, wie dies mit Erfolg z. B. bei Bleierz, Zinkerz, Mangan usw. geschehen ist; in dem anderen, wo der vorhandene Vorrat, sofern er nicht durch beschlagnahmte Rohstoffe und Halbfabrikate in den besetzten Gebieten ergänzt werden konnte, schlechthin unvermehrbar war, waren die gegebenen Bestände einer planmäßig geleiteten Bewirtschaftung zu unterwerfen.

Das Ziel dieser rationellen Bewirtschaftung war, unter Anwendung größtmöglicher Sparsamkeit den gegebenen Vorrat auf solche industriellen Lieferungen zu verteilen, die mittelbar oder unmittelbar der Landesverteidigung dienten. Dadurch wurde die Rohstoffentnahme für Aufträge mit kriegsfremder Zweckbestimmung stark eingeschränkt. Diese Unterbindung der altgewohnten Rohstoffquellen nötigte nun die deutsche Industrie dazu, einerseits den Auswertungsgrad der für die Kriegsdauer unerreichbaren Rohstoffe zu steigern, andererseits an ihre Stelle in steigendem Maße im Inlande gewonnene Ersatzstoffe und gleichzeitig neue Produktionsmethoden treten zu lassen, während für die Zwecke der spezifischen Kriegsindustrie die als stille Reserven in der Volkswirtschaft ruhenden Vorräte an Altmaterial und „rohstoffhaltigen“ Gebrauchsgegenständen nach und nach freigemacht wurden. In zeitlicher Abfolge wird man sich die Dinge etwa so vorstellen können, daß zunächst die Industrie mit kriegsfremder Zweckbestimmung mehr und mehr Ersatzstoffe in ihrem Erzeugungsvorgang verwertete und neue Herstellungsmethoden bei sich einführte, bis bei zunehmender Aufzehrung der Bestände die eigentliche Kriegsindustrie diese Erfahrungen aufnahm. Natürlich handelt es sich hier um einen sehr verwickelten Prozeß, der sich im Grunde überhaupt nicht in ein schematisches Nacheinander von Vorgängen auflösen läßt.

Zweifellos hat die deutsche Industrie in der Entdeckung der Ersatzstoffe, in der Wiederverwertung von Altmaterial, mit einem Worte in der Einführung einer spezifischen Kriegstechnik, eine ungemene Findigkeit an den Tag gelegt. Im Maschinenbau und in der Elektrotechnik traten Eisen und Zink an die Stelle von Kupfer, Messing und Bronze. Die flüssigen Brennstoffe und

Schmieröle, die zeitweise unerreichbar waren, ließen sich in weitem Umfang durch Erzeugnisse der Teerdestillation ersetzen. Der Mangel an Kautschuk, dessen viertgrößter Verbraucher Deutschland vor dem Kriege gewesen war, wurde durch die Wiederverwertung der Abfälle unter Zuhilfenahme geringer Mengen von Rohgummi ausgeglichen. Auf dem gleichen Grundsätze beruhte die Umstellung in der Textilindustrie; nur trat hier noch die Verspinnung einheimischer Pflanzenfasern hinzu, die bisher bei der reichlichen Zufuhr ausländischer Spinnstoffe unbeachtet geblieben waren. Alle auf Chile-Salpeter irgendwie aufgebauten Produktionsprozesse endlich wurden durch die Gewinnung des Stickstoffs aus der Luft auf eine neue Rohstoffbasis gestellt.

Nicht alle diese Methoden waren vor dem Kriege unbekannt gewesen. Sie waren zu gutem Teil schon durch die Theorie klar gestellt und von der Praxis vereinzelt angewendet. Aber erst der Krieg schuf die Voraussetzungen dafür, ihr Anwendungsbereich ungeahnt zu erweitern. Diese Voraussetzungen waren in den elementaren Unterschieden der Kriegs- und Friedenswirtschaft gegeben.

Der Krieg, der den Bestand des ganzen Staates aufs Spiel setzt, durchbricht die festen Schranken des Gesetzes der Wirtschaftlichkeit, die Preise den geringstmöglichen Kosten anzunähern. Ist ein Gegenstand zur Landesverteidigung nötig, dann muß er herbeigeschafft werden, gleichviel zu welchen Kosten. Der Vorgang läßt sich sinngemäß auf solche Dinge übertragen, die zur Aufrechterhaltung des volkswirtschaftlichen Gebäudes, aus dem der Krieg die Kräfte zu seiner Fortsetzung zieht, unbedingt erforderlich sind. Der durch den Krieg gestiegene Preis des Endproduktes wirkt zurück auf die Kosten des Herstellungsverfahrens. Eine Erzeugungsmethode, die im Frieden unwirtschaftlich gewesen wäre, Löhne, an die in normalen Zeiten niemand gedacht hätte, können gewinnbringend in die Selbstkostenrechnung des Produzenten eingestellt werden. Der Preis seines Erzeugnisses wird die aufgebrachten Kosten reichlich lohnen! Aber das im Krieg durchbrochene Gesetz der Wirtschaftlichkeit tritt im Frieden wieder in seine Rechte ein. Sollte eine Produktionsmethode nur der zeitweisen Ausschaltung des Gesetzes der Wirtschaftlichkeit ihre Entstehung verdankt haben, dann wird sie nach Beendigung des Krieges bei dem wieder

auftretenden Wettbewerb bald das Feld räumen müssen. Und weiter! Nur diejenige Ersatzmethode wird sich im Frieden halten können, die die frühere Warenqualität sichert, durch die sich das Erzeugnis ehemals seine Stellung auf dem Weltmarkte erobert hatte. Jeder Ersatzstoff, der die innere Beschaffenheit der Ware vermindert, vermindert gleichzeitig die Exportfähigkeit der deutschen Industrie und gefährdet darüber hinaus sogar ihren Absatz auf dem inneren Markte.

Treffend ist im Hinblick auf diese beiden Tatsachen in einer Sitzung des Mannheimer Bezirksvereins deutscher Ingenieure ausgeführt worden, daß „Wirtschaftlichkeit und Wirkungsgrad“ bei den Ersatzstoffen gegenüber der Kriegsnotwendigkeit in den Hintergrund treten müßten, wogegen sie im Frieden wieder ihre alte Stellung einnehmen würden¹).

2. Niemand kann leugnen, daß nach dem Kriege eine lange Zeit verfließen muß, ehe die deutsche Industrie wieder die Produktionsziffern des letzten Friedensjahres 1913 erreicht haben wird. Die zu erwartende Abschließung von früheren Absatzgebieten, Valutaschwierigkeiten, Rohstoff- und Schiffsraummangel, endlich das Fehlen geeigneter Arbeitskräfte werden die Industrie allenthalben zu freiwilligen und aufgezwungenen Einschränkungen nötigen, deren Bann sich nur allmählich lockern kann. Wenn demnach einerseits noch für längere Zeit mit einem quantitativen Rückgang im überseeischen Rohstoffbedarf zu rechnen ist, so ist auf der anderen Seite anzunehmen, daß sich das Verhältnis im Verbrauch einheimischer und ausländischer Rohstoffe zu einander, wie es vor dem Kriege bestanden hat, in seinen hervor-

¹) Aus dem reichen, hauptsächlich allerdings für den Techniker wichtigen Material, das auf diesen Sitzungen zutage gefördert ist, sei nur folgende Mitteilung des Herrn Kaufmann hervorgehoben: „Ich glaube nicht, daß man sich bei Ortsnetzen und sonstigen größeren Querschnitten auf die Dauer mit Eisen behelfen kann. Man wird jedenfalls einen größeren Teil der Anlagen nachher wieder entfernen müssen, und da möchte ich darauf aufmerksam machen, daß Eisenleitungen, die einigermaßen betriebssicher angelegt werden sollen, ungeheure Unkosten bereiten. Es handelt sich nicht allein um die Kosten der Drähte an sich, sondern um die Kosten der übrigen Anlagen, und ein eisernes Ortsnetz, das auch wirtschaftlich sein soll, wird wesentlich teurer werden, als ein solches aus Kupfer. Wahrscheinlich will man es doch auch nachher nicht ohne weiteres wieder zum alten Eisen werfen; aber dazu wird man sicher kommen, denn die Wirtschaftlichkeit wird zu gering sein, als daß man sich auf die Dauer damit abfinden könnte.“ Vgl. die Zeitschr. d. Ver. Deutscher Ingenieure, Jahrg. 1915, S. 568.

stechenden Eigenheiten viel rascher wieder herstellen wird. Dieser Satz gilt nicht ohne erhebliche Einschränkung. Denn daß eine teilweise Ersetzung überseeischer Rohstoffe und eine verhältnismäßig stärkere Heranziehung heimischer Quellen möglich ist, läßt sich trotz der geäußerten Bedenken nicht leugnen, freilich ebensowenig zahlenmäßig abschätzen. Übrigens hat dieser Vorgang seine Grenze. Denn mit ihm ist eine schnellere Erschöpfung der von der Natur gegebenen Vorräte verbunden, die volkswirtschaftlich nicht erwünscht ist. Daß bei solchen Rohstoffen, die auch im Inlande gewonnen werden, durch Einschränkung einer etwaigen Ausfuhr auf eine Verringerung der überseeischen Zufuhr hingewirkt werden kann, wird noch an einem Beispiele zu zeigen sein.

Ist es nun richtig, daß sich die zugeführten Mengen vorwiegend nach ihrer absoluten Größe ändern, während sie in ihrem Verbrauchsverhältnis zu den im Inlande gewonnenen Rohstoffen wenigstens in den Grundlinien gleich bleiben, dann kann die Einfuhr- und Verbrauchsstatistik der Zeit vor dem Kriege mit der nötigen Vorsicht als hinreichend genaue Unterlage für die grundsätzliche Erkenntnis der künftigen Gestaltung herangezogen werden.

Um die aus dem überseeischen Bezuge sich ergebende wirtschaftliche Abhängigkeit vom Auslande statistisch zu erfassen, bieten sich drei Möglichkeiten dar. Einmal kann der Verbrauch der Industrie selbst zahlenmäßig erfaßt werden. Hierzu geben die vom Reichsamte des Innern veranstalteten Produktionserhebungen die notwendigen Daten an die Hand¹⁾. Diese Erhebungen, so wichtig sie waren, haben für unsere Untersuchung eine geringe Bedeutung. Denn während sie den Verbrauch getrennt nach den einzelnen Industriezweigen zu ermitteln suchten, kommt es uns auf die Feststellung der verbrauchten Gesamtmengen an. Das ist etwas anders; denn zahlreiche Rohstoffe können die Unterlage nicht bloß für einen, sondern für mehrere Industriezweige abgeben.

Schon bessere Dienste leisten für unsere Zwecke die Privatstatistiken, unter denen der Metallhandel mit den regelmäßigen Veröffentlichungen der Frankfurter Metallgesellschaft über Kupfer, Blei, Zink und Zinn und der Firma Aron Hirsch & Sohn in Halberstadt über Kupfer hervorragen. Diese Statistiken enthalten

¹⁾ Über diese Conrad, Statistik, Zweiter Teil (II), S. 56 f.

genaue Zahlenangaben über den Jahresverbrauch eines jeden einzelnen Metalles. Für die Feststellung der wirtschaftlichen Abhängigkeit sind sie deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie nicht bloß den unmittelbaren Verbrauch an ausländischen Metallen nachweisen, sondern auch den Konsum an eingeführten metallhaltigen Erzen, Altmaterialien usw. berücksichtigen. Zur richtigen Beurteilung dieser Rohstoffquellen ist ihr Metallinhalt jeweils fachkundig abgeschätzt worden. Auf diese Privatstatistiken werden wir im Laufe der Untersuchungen mehrfach zurückgreifen. Leider können wir ihnen für andere Rohstoffe kaum ebenbürtiges an die Seite setzen.

Die Abhängigkeit kann endlich mit Hilfe der Einfuhrstatistik ermittelt werden. Auf den ersten Blick wird dieses Verfahren als das primitivste erscheinen, und es hat wegen der in diesen Zahlen enthaltenen später aus dem Spezialhandel wieder ausgeschiedenen Mengen für die Ermittlung der Abhängigkeit der Industrie von fremden Rohstoffen tatsächlich nur geringen Wert.

Aber die Sache gewinnt ein anderes Aussehen, sofern die Rohstoffzufuhr in ihrer Bedeutung für die volkswirtschaftliche Einkommensbildung erfaßt werden soll. Daß ein Rohstoff seinen volkswirtschaftlichen Zweck schon erfüllt, wenn er durch die Industrie zu einem Halb- oder Ganzfabrikat „veredelt“ wird, ist unrichtig; vielmehr entstehen durch den Handel von Volk zu Volk für die Gesamtheit der daran beteiligten Glieder mannigfache Gewinne. Um nur das Wichtigste zu nennen: es ergeben sich Frachtgewinne für den Reeder und die Eisenbahn, Zwischen Gewinne für den Einfuhrhändler und Spediteur und endlich Hafengebühren.

Die Gesamtheit der aus dem Auslande bezogenen Rohstoffe stellt sich als ein Objekt dar, aus dem sich für das Volkseinkommen sowohl Fabrikations- als auch Handels- und Verkehrsgewinne ergeben, und es ist somit möglich, den Umfang der Abhängigkeit der heimischen Volkswirtschaft durch die Zahlen der Einfuhrstatistik zu beleuchten¹⁾.

¹⁾ Um die Abhängigkeit des Volkseinkommens von der Zufuhr fremder Rohstoffe umfassend wiederzugeben, wäre es eigentlich notwendig, auch die unmittelbar durchgeführten Waren zu berücksichtigen, aus denen sich Frachtgewinne ergeben. Allein wegen seiner geographischen Lage hat Deutschland in dieser Beziehung für einen Teil des Festlandes natürliche Vorteile, so daß von einer Abhängigkeit seinerseits nicht gesprochen werden kann. Dagegen

Das Wertverhältnis der im Spezialhandel eingeführten Rohstoffe zueinander ergibt sich im einzelnen aus folgender Übersicht:

Warengattungen nach dem Einfuhrwert des Jahres 1913 geordnet	Wert in Mil- lionen Mark
Baumwolle, roh	607,1
Schafwolle, roh	412,7
Kupfer, roh	335,3
Rinds- und Büffelhäute	321,7
Felle zu Pelzwerk	187,8
Kautschuk, Guttapercha, Balata	146,8
Kalbfelle	94,7
Jute, roh und Jutewerg	94,0
Lama-, Schaf-, Ziegen- und Zickelfelle	72,6
Erdöl, gereinigt	69,9
Wolle, gekämmt	61,4
Zinn, roh; Bruchzinn	58,2
Flachs, roh, gebrochen, geschwungen	57,6
Schmieröle, mineralische	45,8
Harze (Terpentinharze, Kauri und andere Kopale, andere Hart- harze, Weich- und Gummiharze, Akazien-, Akajou-, Kirsch-, Kutera-, Bassoragummi)	45,7
Zinnerze (Zinnstein usw.)	42,1
Bleierze	36,2
Rohbenzin	35,9
Hanf	35,6
Gerbbrinde (außer Eichen- und Nadelholzrinde), Quebracho- und anderes Hartholz in Blöcken, Gerbstoffe (außer Gerbholz- rinden); Katechu; Kino	27,2
Aluminium, roh, in Platten; Bruchaluminium	24,5
Chrom-, Kadmium, Wolfram	19,3
Nickelmetall, roh; Bruchnickel; Nickelmünzen	11,3
Wolframerze	10,6
Graphit	9,3
Antimon, roh oder als Bruch	2,0
Uran-, Vitriol-, Molybdän- und andere Erze	1,8
Chromerz	1,2

wäre es zum mindesten theoretisch denkbar, daß sich das Ausland vom deutschen Zwischenhandel in überseeischen Rohstoffen bis zu einem gewissen Grade frei machte. Inwieweit bei den unmittelbar durchgeführten Waren nicht nur Fracht- sondern auch Handelsgewinne irgendwelcher Art entstehen, ist nicht zu bestimmen.

Die Aufstellung der im Text folgenden Übersicht erfolgte nach zwei Gesichtspunkten: nach der Wichtigkeit der Rohstoffe für den Bestand der Volkswirtschaft im Kriege und Frieden und nach dem Grade der durch die mangelnde Eigenerzeugung des Inlandes verursachten Abhängigkeit vom Auslande. Dadurch erklärt es sich z. B., daß Zinkerze, in denen Deutschland den Verbrauch aus dem Inlande zu decken imstande wäre, nicht genannt sind, während Bleierze, bei denen die Dinge anders liegen, angeführt sind. Man konnte vor dem Kriege den Anteil des aus ausländischen Bleierzen gewonnenen Bleis und des Einfuhrüberschusses des in natura eingeführten Bleis am Verbrauch Deutschlands auf etwa 65—70% beziffern.

Einen wie lebhaften Eindruck diese Statistik auch von dem Umfang und der Bedeutung der Rohstoffzufuhren erwecken mag, so ist sie doch für unsere Zwecke mit manchen Fehlern behaftet, die ihren Wert verringern.

Einmal enthalten die Ziffern des Spezialhandels die von Niederlagen in den freien Verkehr gebrachten Waren, dagegen erstrecken sie sich nicht auf die Einfuhr auf Niederlagen und enthalten somit nicht die Ausfuhr von diesen ins Zollaussland, an welcher der inländische Handel mit Gewinnen beteiligt ist. Bei den überseeischen industriellen Rohstoffen im engeren Sinne spielte diese Ausfuhr für Textilrohstoffe (Baumwolle und Jute), hochwertige Erze und Mineralöle eine beträchtliche Rolle. Die Ziffern sind also teilweise zu klein. Zieht man aus ihnen Schlüsse für die Zukunft, so stellt sich sogleich ein anderes Bedenken ein. Der Einfuhr von Häuten und Fellen z. B. steht eine beträchtliche Ausfuhr gegenüber, von der ungewiß ist, ob sie aus der heimischen Häuteproduktion geschöpft ist oder ob es sich um vormals eingeführte Ware handelt. Im ersten Falle würde die Einschränkung der Ausfuhr eine Verminderung der Einfuhr und damit eine Verringerung der Abhängigkeit der deutschen Industrie bewirken. Das ist für die Zeit nach dem Kriege wichtig. Berücksichtigt man das Verhältnis der eigenen Erzeugung zur Ein- und Ausfuhr, so sind also die obigen Ziffern — abgesehen von der Frage der Ersatzstoffe und der Einschränkung der industriellen Erzeugung — als Grundlage für die Zukunft teilweise zu hoch.

Auch daß die Zahlen nur eine „vorübergehende“ Geltung beanspruchen, ohne auf den durchschnittlichen Umfang der Abhängigkeit einen ganz sicheren Schluß zuzulassen, ist von Bedeutung. Vergleicht man die Einfuhrziffern eines Rohstoffes mit den Verbrauchsangaben, so sieht man, daß jene einmal größer, das andere Mal kleiner sind als diese. Das Verhältnis von Einfuhr und Verbrauch wird durch die Tatsache, daß sich Rohstofflager in den Händen von Industrie und Handel ansammeln, erst verständlich. Die Privatvorräte entziehen sich vollkommen der öffentlichen Kenntnis. Die Warenbewegung im Niederlageverkehr läßt sich statistisch erfassen, aber sie stellt nur einen Ausschnitt aus der Gesamtheit der jeweiligen Vorratsbildung dar. Am nächsten käme man wohl der Wahrheit, wenn ein Durchschnitt aus den Einfuhrziffern mehrerer Jahre gebildet würde. Doch der Durch-

schnittsangabe haftet wiederum der Nachteil an, daß in ihr eine stetige durch die Ausdehnung der Industrie hervorgerufene Einfuhrsteigerung, die für die zukünftige Entwicklung von maßgebender Bedeutung sein kann, nicht gehörig zum Ausdruck kommt.

Nur eine scheinbare Erschwerung erfährt das Problem dadurch, daß Deutschland auch Halb- und Fertigfabrikate einführt, die aus fremden Rohstoffen hergestellt sind. Neben den Gegenständen eines verfeinerten Lebensbedarfs sei an Maschinen, Baumwollen-, Wollenwaren usw. erinnert. Würde die Einfuhr von diesen Gütern wegfallen, so müßte Deutschland dafür die entsprechende Menge von Rohstoffen einführen — könnte man folgern. Aber die Dinge liegen in Wirklichkeit anders. Denn selbst eine Deutschland feindliche, alle etwa vorhandenen Abhängigkeiten voll ausnutzende Handelspolitik würde sich nie gegen den deutschen Verbraucher von Fertigware, sondern durch Entziehung und Erschwerung der Rohstoffbezüge immer nur gegen den Erzeuger richten.

3. Das erste Erfordernis, um die Richtlinien einer zukünftigen Rohstoffpolitik ziehen zu können, ist die Kenntnis der früheren Bezugsquellen und der alten Bezugsformen. Was die Erzeugungsstätten anlangt, die für die Versorgung Deutschlands mit überseeischen Rohstoffen in Betracht kamen, so lagen diese fast alle außerhalb der politischen Machtsphäre des deutschen Reichs.

Bei den infolge des Krieges eingetretenen Verschiebungen und bei der Möglichkeit einer feindlichen Rohstoffpolitik nach Friedensschluß ist es sehr wohl denkbar, daß Veränderungen in den Bezugsländern eintreten, die in einem noch zu erläuternden Sinne tarifpolitisch zurückwirken könnten. Jedenfalls werden diese Veränderungen für den unverständlich bleiben, der nicht die bisherigen Abhängigkeiten in ihren allgemeinen Umrissen erfaßt hat.

Sachlich begrenzen wir die Untersuchung zunächst auf solche Rohstoffe, die nicht von der Landwirtschaft oder den Nahrungsmittelindustrien aufgenommen worden sind. Dabei konnten nicht die zahlreichen kleinen Einfuhrziffern, sondern nur die großen berücksichtigt werden, die klar und scharf hervortreten.

Aber an dieser Stelle muß nochmals nachdrücklich auf den nur relativen Charakter dieser Art von Abhängigkeit hingewiesen werden. Sie war das Gegenstück einer ähnlichen Abhängigkeit

auf der Seite der Rohstoffherzeugungsgebiete, die ihrerseits sowohl für den Absatz und die Preisgestaltung, als auch bei der Beschaffung gewisser Bergwerksprodukte und Fertigfabrikate auf Deutschland angewiesen waren. In den folgenden Ausführungen erscheint nur die passive Seite der deutschen Handelsbilanz, ihre großen Aktivposten wie Kohle, Kali, Farbstoffe usw., und vor allem der jährliche Aktivsaldo der deutschen Zahlungsbilanz, aus dem der stets sich erneuernde Einfuhrüberschuß beglichen wurde, müssen dabei durch den Leser selbst ergänzt werden.

Vier Rohstoffe: Baumwolle, Schafwolle, Kupfer, Rinds- und Büffelhäute bilden in der angegebenen Reihenfolge die vier größten Einfuhrwerte, die die deutsche Handelsstatistik ausweist (wenn zunächst von Weizen und Gerste abgesehen wird). Auf ihre glatte Zuführung baut sich ein sehr großer Teil der für den heimischen Bedarf und für den Export arbeitenden Industrien auf: wie die Textilindustrie, die Metallverarbeitung, die Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate und die Lederindustrie.

Im Jahre 1913 vertraten die vier genannten Rohstoffe einen Gesamteinfuhrwert von 1676,8 Millionen M. = 15,6% des Gesamtwertes der deutschen Einfuhr. Von dieser Riesensumme kam ein Anteil von 1207,8 Millionen M., also 75,06% des Einfuhrwertes der vier Rohstoffe, auf Bezüge von den Vereinigten Staaten (Baumwolle und Kupfer) und von solchen Gebieten, die dem englischen Kolonialreich angehörten (Wolle, Baumwolle, Häute).

Die Bedeutung des englischen Weltreichs für den deutschen Bedarf tritt noch klarer hervor, wenn die dem Werte nach in unserer Übersicht den genannten Rohstoffen zunächst stehenden überseeischen Einfuhrgüter untersucht werden. Von dem Werte des zugeführten Kautschuks (einschließlich Guttapercha, Balata und Abfälle) kamen auf die englischen Kolonien 35,6%, Rohjute wurde ausschließlich von Kalkutta aus verschifft; zu dem Gesamtbedarf an sonstigen Einfuhrgütern: wie Zinn und Zinnerzen, Wolframerzen, Qualitätsgraphit, hochwertigen Harzen (z. B. Schellack) und Gerbstoffen steuerten Indien, Australien und Südafrika bald die entscheidenden, bald wichtige Zuschußmengen bei. Während Indiens Verzeichnis von Ausfuhrgütern außergewöhnlich reichhaltig war, lag bei Australien der Schwerpunkt in den Zufuhren von Wolle sowie von hochwertigen Erzen (Kupfer-, Blei-, Zink-, Zinn- und Wolframerzen.)

Auch Nordamerika war nicht nur als Lieferant von Kupfer und Baumwolle von Bedeutung. Diese beiden Artikel standen zwar im Vordergrund, daneben aber waren die Vereinigten Staaten mit 75,8% an dem Einfuhrwerte von Petroleum, mit 43,7%, 36,3% und 80,1% an dem der mineralischen Schmieröle, der Felle zur Pelzbereitung und der Terpentinharze beteiligt. Sie behaupteten außer Kupfer für Nickel, ferner für Uran-, Vitriol- und Molybdän-erze auf dem deutschen Markte die Führung. Der Wert des aus den Vereinigten Staaten im Jahre 1913 eingeführten Nickels betrug z. B. 64,6% des Gesamteinfuhrwertes an diesem Metall. Ebenso wie von Kupfer, Zink und Blei war Nordamerika der größte Weltproduzent von Aluminium. Doch trat hier die Einfuhr nach Deutschland gegenüber den Zufuhren aus Frankreich und der Schweiz zurück, die zusammen in der europäischen Erzeugung vor dem Kriege die erste Stelle einnahmen.

Unter den sonstigen überseeischen Gebieten, welche die deutsche Produktion mit Rohstoffen versorgten, hatte Niederländisch-Indien eine steigende Wichtigkeit. Sein Anteil am Gesamteinfuhrwert des Rohzinns stellte sich 1913 auf 44,7%, der höchstwertigen Harze wie Kaurikopal und Dammar auf 40,8%, wogegen die Zufuhr von Kautschuk und Guttapercha im Jahre 1913 nur 7,5 des deutschen Gesamteinfuhrwertes ausmachte, obgleich die Pflanzungen in Niederländisch-Indien seit dem „Rubber Boom“ vom Frühjahr 1910 ungeheuer an Ausdehnung gewonnen hatten. Bemerkenswert war auch der große relative Wertanteil an der Einfuhr von Schwerbenzin. Dagegen lag der Absatzmarkt des in Niederländisch-Indien gewonnenen Leuchtöls ausschließlich in Asien selber¹⁾.

Während das britische Kolonialreich, die Vereinigten Staaten und Niederländisch-Indien sich dadurch auszeichneten, daß die Zufuhr neben den territorial gebundenen Spezialrohstoffen auch in ihrer Zusammensetzung reich gegliedert war, hoben sich unter den von den südamerikanischen Staaten nach Deutschland eingeführten industriellen Rohstoffen einige wenige Standardartikel scharf heraus. Chile deckte den (nach dem Kriege aus eigener Erzeugung zu versorgenden) Bedarf an Chilesalpeter, Bolivien lieferte 84,5% des Einfuhrwertes der Zinnerze und Argentinien

¹⁾ Mendel, Die internationale Organisation der Petroleumquellen und des Petroleumhandels (Weltwirtschaftliches Archiv, Jahrg. 1913, Bd. II, S. 119).

genügte allein dem deutschen Einfuhrbedarf an Quebrachoholz; aus Brasilien, das bis in den Anfang der 90er Jahre beinahe ein Weltmonopol in Kautschuk gehabt hatte, kamen im Jahre 1913 31,2% des Gesamteinfuhrwertes an Rohgummi. Nur die argentinische Zufuhr industrieller Rohstoffe war reicher gegliedert; denn sie stellte zudem 21,8% des Einfuhrwertes an Rohwolle und hatte den von allen größten Wertanteil an den Lieferungen von Rinds- und Büffelhäuten.

Was die Rohstoffeinfuhr aus Europa anlangte, so teilten sich in die kontinentale Häuteinfuhr der Hauptsache nach Österreich-Ungarn, Rußland und Frankreich. Der vom Festland stammende Import an mineralischen Schmierölen und an Rohbenzin, in denen im übrigen auf dem deutschen Markte die Vereinigten Staaten leitend auftraten, setzte sich vornehmlich zusammen aus russischen, rumänischen und österreichisch-ungarischen Zufuhren. Auf Österreich-Ungarn fiel im Jahre 1913 der Löwenanteil des festländischen Leuchtölimports, während in der Versorgung mit Schwerbenzin Rumänien und die Donaumonarchie, allerdings in beträchtlichem Abstände von Niederländisch-Indien, einander die Wage zu halten pflegten. Flachs und Hanf kamen aus Rußland und Italien. In der Einfuhr von Kammzug (sofern man diesen hierhin rechnen will) gaben Frankreich und Belgien den Ausschlag, wo die in Roubaix-Tourcoing und Verviers konzentrierte Lohnkämmerei, in enger Verbindung mit einem alteingesessenen kapitalkräftigen Wollhandel, im Jahre 1913 66,5% vom Gesamtwert des Einfuhrbedarfs erzeugte.

Unter besonderen Gesichtspunkten sind die höchstwertigen Metalle zu betrachten. Chrom und Wolfram kamen fast ganz aus Frankreich, das seine Stellung in dieser Beziehung dem Erzreichtum Neu-Kaledoniens verdankte. Diese Angabe läßt sich jedoch erst dann richtig bewerten, wenn die Einfuhr von den entsprechenden Erzen beachtet wird. Während die Ausfuhr von Chromerzen aus Neu-Kaledonien nach Deutschland eine stetige Aufwärtsbewegung zeigte, war die kaledonische Nickelerzausfuhr wegen der steigenden Metallerzeugung im Ursprungslande sowohl nach den dem Weltmarkte zugeführten Mengen als auch im Verkehr mit Deutschland zurückgegangen. In der Wolframerzzufuhr spielte neben Indien und Australien auch Argentinien eine leitende Rolle. Antimon, das unentbehrliche Bleihärtungsmetall, kam zu

durchschnittlich fast gleichen Teilen aus Großbritannien, Frankreich, und China. Dagegen hatten in der Antimonerzzufuhr im Jahre 1913 China und Australien maßgebende Bedeutung, nachdem seit 1911 die algerischen Zufuhren stark zurückgegangen waren.

Faßt man die vor dem Kriege bestehende Abhängigkeit nicht nach Ländern, sondern nach den wichtigsten Rohstoffen in gedrängter Kürze zusammen, so gelangt man zu folgendem Ergebnis:

Für Baumwolle kamen die Vereinigten Staaten, Ostindien und Ägypten in Betracht; für Wolle Australien, Südafrika und Argentinien; für Jute dagegen ausschließlich Ostindien. Flachs und Hanf bildeten große Passivposten in der Handelsbilanz mit Rußland und Italien. Bei Kammzug ist eine Abhängigkeit von etwa 15—20% des deutschen Verbrauchs allein von Frankreich festzustellen.

In der Metallzufuhr waren die Vereinigten Staaten durch die Ausfuhr von Kupfer und Nickel, führend, wogegen in der Erzeinfuhr nach Deutschland Australien den ersten Platz einnahm. Dort war der international verzweigte deutsche Großhandel selber in die Produktion eingedrungen und hatte einen Teil des Gesamtverkaufs durch langfristige Verträge mit den Bergwerken an sich gezogen¹). Einige Spezialmetalle bildeten einen wichtigen Ausfuhrartikel Frankreichs nach Deutschland. Eine große Bedeutung für den deutschen Markt hatten ferner die abwechselnd in Amsterdam und Rotterdam veranstalteten Zinnauktionen der Niederländischen Handelsgesellschaft. Dort trat Deutschland als Käufer von durchschnittlich 40—50% der im ganzen abgesetzten Menge auf. Die nur das Herkunftsland berücksichtigende deutsche Handelsstatistik führt deshalb Niederländisch-Indien als den der Einfuhrmenge nach ersten Zinnlieferanten auf, hinter dem die englischen Kolonien, und zwar besonders die zinnreichen Straits Settlements, weit zurückstanden. Interessant war endlich, daß bei den Zinn- und Antimonerzen die wichtigsten für Deutschland in Frage kommenden Gewinnungsplätze außerhalb des englisch-französischen Machtbereichs lagen.

Die Lederindustrie benötigt als Rohstoffe überseeische Häute und Gerbstoffe. Zur Versorgung mit Häuten konnte sie vor dem

¹) Liefmann, Die internationale Organisation des Frankfurter Metallhandels (Weltwirtschaftl. Archiv, Jahrg. 1913, Bd. I, S. 111 ff.).

Kriege die Produktion der „ganzen Welt“ heranziehen, unter besonderer Inanspruchnahme der südamerikanischen und ostindischen Sorten. Die Erzeugungsländer der Gerbstoffe waren geographisch ebenso zerstreut wie etwa die der Harze; indes spielten für beide Artikel die englischen Kolonien eine große Rolle.

Wildkautschuk kam vorzugsweise aus Brasilien, während in den afrikanischen Zufuhren — trotz Belgisch-Kongo — die Erzeugung von Kamerun und Deutsch-Ostafrika auf dem Hamburger Gummimarkte den Ausschlag gab. Bei rasch fallenden Weltmarktpreisen stellten in den letzten Friedensjahren Ostindien und Ceylon den größten Wertanteil an der Einfuhr von Plantagenkautschuk.

Die den deutschen Markt beherrschenden Ausfuhrländer für die mannigfachen Erzeugnisse der Erdöldestillation waren ebenso zahlreich wie die verstreuten Fundstätten selber: in der Zufuhr von Leuchtöl und von mineralischen Schmierölen überwogen im Jahre 1913 die Vereinigten Staaten, in der Einfuhr von Schwerbenzin Niederländisch-Indien und in der von Rohbenzin Rumänien; gleichzeitig waren Rußland und Österreich-Ungarn an der Bedarfsdeckung sämtlicher Erdöldestillate mit gewissen Mengen ständig beteiligt.

Der bisher gewonnene Eindruck der engen Beziehungen des deutschen Rohstoffkonsums zu Nordamerika und den englischen Kolonien verliert nicht an Stärke, wenn nunmehr die Rohstoffe der Industrien der Seifen, Fette und Öle und der Nahrungs- und Genußmittel in den Kreis der Betrachtung eintreten. Zwar verschwindet beim Kaffee heute der Einfluß von Ostindien auf dem deutschen Markte hinter den südamerikanischen, besonders den brasilianischen Zufuhren, und das Schwergewicht der Versorgung hat sich beim Tabak mit der Zeit von den Vereinigten Staaten und Westindien nach den niederländischen Kolonien und Südamerika verschoben; dafür aber war die rasch entwickelte deutsche Fettindustrie zu großem Teil auf englische Kolonialrohstoffe aufgebaut. In der Kopracruzufuhr wirkte die reiche Erzeugung von Niederländisch-Indien ausgleichend; in der Versorgung mit Palmkernen dagegen hatte Britisch-Westafrika fast ein Monopol. Im Jahre 1913 stellten diese beiden Rohstoffe einen gemeinsamen Einfuhrwert von 226 Millionen Mark dar und hätten zusammen die achte Stelle in der Einfuhrwertstatistik eingenommen. Anders lagen die Dinge bei den Ölsamen. Hier behaupteten die britischen

Kolonien den Vorrang in der deutschen Einfuhr nur bei Raps und Rübsen (Ostindien) und bei den Baumwollsaamen (Ägypten); für die übrigen ölhaltigen Saaten kamen drei andere Länder als die wichtigsten Einfuhrgebiete in Betracht: Argentinien für Lein-
saat, China für Sesam und Sojabohne und Rußland für zahllos verschiedene Ölsaamenarten (wie Hanfsaamen, Mohn, Sonnenblumensaamen, Ölrettich usw.).

Die hochentwickelte deutsche Ölindustrie hielt die Zufuhr fetter pflanzlicher Öle vom deutschen Markte fern. Nur Baumwollsaamen wurden in den Vereinigten Staaten und Palmfett (nicht Palmkerne) in den Eingeborenenpressen an der Westküste Afrikas in einigermaßen erheblichem Umfang für den deutschen Bedarf auf Öl verarbeitet.

In der Reiszufuhr war Deutschland wiederum zu drei Viertel auf Indien angewiesen. In dieser Zufuhr hatte sich in den letzten Jahren eine Einfuhrverschiebung vollzogen, die für die Ausbreitung der Schälanlagen in Ostindien bezeichnend war¹⁾. Von dort kamen an poliertem Reis im Jahre 1909 29 134 t, dagegen 1913 215 464 t. Der prozentuale Anteil von poliertem Reis in der Gesamteinfuhr betrug im Jahre 1909 nur 24,6% und im Jahre 1913 65,6%.

In deutlichem Gegensatz zu den bisher genannten Waren lassen sich für die Getreidezufuhr nach Deutschland ein oder mehrere führende Ausfuhrländer mit einigermaßen stetigen Anteilen nicht angeben. Es lag in der Entwicklung zum Weltmarkt, daß sämtliche Erzeugungsländer nach und nach in gleicher Weise in die Reichweite des europäischen Bedarfs eintraten²⁾. Eine gewisse Stetigkeit ließe sich am ehesten für Gerste und Mais nachweisen. In der Gerstenzufuhr stand Rußland als größter Weltproduzent dauernd an erster Stelle; in der Maiszufuhr waren die Vereinigten Staaten nach mannigfachen Schwankungen in den letzten Jahren vor dem Kriege hinter Argentinien an die zweite Stelle gerückt. Besonders bei einem nach den Anbauflächen so verteilten Erzeugnis wie Weizen richtet sich der Anteil der Erzeugungsländer an der Deckung des Weltbedarfs nach dem jeweiligen Ausfall der Ernten und der hierdurch bedingten Preisentwicklung. Die Anteile der Vereinigten Staaten, Rußlands, Argentinien und

¹⁾ Schumacher, Der Reis in der Weltwirtschaft, S. 97.

²⁾ Wiedenfeld, Die Entwicklung der Verkehrsmittel und die landwirtschaftliche Konkurrenz des Auslandes (Zeitschr. f. Agrarpolitik, Jahrg. 1904, S. 1ff.).

Kanadas wechselten demgemäß in den einzelnen Jahren sehr stark. Während der Anteil der Vereinigten Staaten an der Gesamtzufuhrmenge im Jahre 1913 39% betrug, stellte sich der Rußlands auf nur 20%; dagegen waren die entsprechenden Quoten im Jahre 1911 12% und 45% gewesen.

Was die Futtermiteinfuhr anlangte, so war in der Kleiezufuhr Argentinien auf dem deutschen Markte im Vordringen, gleichwohl stellte Rußland als der größte Getreideproduzent der Welt der deutschen Viehhaltung durchschnittlich die erheblichsten Überschußmengen zur Verfügung. Unter den zahlreichen für die Zufuhr von Ölkuchen in Frage kommenden Ländern ragten Rußland und Nordamerika hervor.

Im Verhältnis zur Rohstoffzufuhr aus solchen Gebieten, die einem fremden Machtbereich angehörten, fiel die Einfuhr aus den deutschen Kolonien, die nur für Kautschuk einen relativ erheblichen Wirtschaftsfaktor darstellte, nicht ins Gewicht. Betrug doch im Jahre 1913 der Wert der kolonialen Einfuhr nur 0,5% des Gesamteinfuhrwertes! Durch die Kolonien wurden die Tauschbeziehungen Deutschlands zum Auslande nur sehr geringfügig beeinflußt.

4. Jede Unterbrechung des direkten Beförderungsweges bedeutet für die Ware eine sehr erhebliche Verteuerung, die sich aus den mit der Ein- und Ausladung und der etwaigen Lagerung notwendig verbundenen Kosten ergibt. Die indirekten Bezüge sind unvorteilhaft im Verhältnis zu den direkten: deshalb lag in der effektiven Warenabhängigkeit des deutschen Verbrauchs von dem Londoner Rohstoffmarkte, wie sie für eine Reihe von Rohstoffen vor dem Kriege bestand, ein den Warenbezug verteuernendes Element¹⁾.

¹⁾ Vgl. zu diesem Abschnitt die im Reichsamt des Innern zusammengestellten Berichte über Handel und Industrie: und zwar Band XIV „Londons Bedeutung für den Handel in roher Wolle“, XV „Der Londoner Kautschukmarkt“, XVIII „Schafzucht, Wollherzeugung und Wollgeschäft im Gebiete des Australischen Bundes 1911/12“, XIX „Dundees Juteindustrie“, XXI „Der Londoner Kautschukmarkt seit 1910“. Vgl. ferner Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, derselbe, London im Weltverkehr und Welthandel (Geogr. Zeitschr., Jahrg. 1915, S. 344 ff.); derselbe, Liverpool im Welthandel (ebendort S. 453 ff.); Kröhne, Die Großhandelsversteigerungen (Ergänzungsheft XXXII der Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft); Senkel, Wollproduktion und Wollhandel im 19. Jahrhundert (Ergänzungsheft II d. Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft); „Gegen die englische Finanzvormacht“ (Sonderabdruck aus der Frankfurter Zeitung).

Vor dem Kriege war London der größte Warenhandelsplatz der Welt. Liverpool, der zweite Hafen des Landes, trat nach einem Ausdrucke Wiedenfelds „mehr ergänzend als bekämpfend“ neben den älteren Schwesterhafen an der Themse¹⁾. Die historische Stellung beider Häfen zueinander erhielt einen klaren Ausdruck in den Rohstoffen, die an jedem der beiden Plätze gehandelt wurden. Während die englischen Kolonialerzeugnisse die Träger von Londons Marktbedeutung ausmachten, gründete der Liverpooler Handel seine Stellung zum größten Teil auf solche Gebiete, die entweder niemals zum englischen Weltreiche gehört oder sich im Laufe der Entwicklung von ihm getrennt hatten. Die ursprüngliche Scheidung ist heute noch in vielen Zügen deutlich zu erkennen. Argentinische Wolle, brasilianischer Kaffee und Kautschuk, nordamerikanische Baumwolle und nichtkoloniale Tabaksorten gelangen in Liverpool zum Verkauf, wogegen die kolonialen Häute, Wollen, Tabake und Kaffees, ostindischer Schellack und asiatischer Pflanzungsgummi die Pfeiler der Londoner Marktstellung abgeben²⁾. Die Entwicklung hat sich jedoch nicht ohne jede Abweichung in den einmal vorgeschriebenen Bahnen vollzogen; es sind im Laufe der Zeit mannigfache Verschiebungen eingetreten. Im Metall- und Rauchwarenhandel drängte London sich in das ursprüngliche Einflußgebiet des Merseyhafens erfolgreich ein, ebenso wie sich der Handel in brasilianischem Wildkautschuk mit der Zeit immer mehr an die Themse verzog, wo das Schwergewicht des Kautschukhandels lag. Dagegen konnte Liverpool dank seiner alten Stellung zum westafrikanischen Kolonialbesitz im Palmkernhandel festen Fuß fassen.

Daß die Rohstoffverteilung auf Hamburg und Bremen manche Ähnlichkeiten mit London und Liverpool aufwies, war geschichtlich begründet. Denn während Hamburgs Handel ursprünglich ein Kommissionshandel für Londoner Rechnung gewesen war, hatte sich der Bremer Eigenhandel von Anfang an im Verkehr mit nichtenglischen Gebietsteilen entwickelt.

Die absolute Stellung Londons im internationalen Handel gründet sich mit zwei Worten auf das Konsignationsgeschäft und den Kapitalexport. Das Wesen des Konsignationsge-

¹⁾ Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 273.

²⁾ Hierzu ausführlich Wiedenfeld, a. a. O. S. 293 ff.

schäfts ist häufig dargestellt worden¹⁾; es besteht darin, daß der überseeische Erzeuger seine Ware unverkauft an ein europäisches Kommissionshaus sendet, das die konsignierte Ware bevorschußt und ihren Verkauf für Rechnung des überseeischen Abladers besorgt. Diese Geschäftsform hat für den Kapital benötigenden Erzeuger den Vorteil, ihn rasch wieder zu seinem Gelde kommen zu lassen. Das Konsignationsgeschäft hatte in London von jeher günstige Entwicklungsbedingungen. Einmal bot die englische Hauptstadt wegen des großen und früh entwickelten Konsums der eigenen Industrie und wegen der überaus günstigen Lage zu den festländischen Hauptverbrauchsgebieten eine hohe Verkaufswahrscheinlichkeit für konsignierte Ware, wodurch sich die Gefahr des Warenempfängers, des Konsignatars, verminderte; und zweitens verfügte London stets über einen billigen Zinsfuß. Denn abgesehen davon, daß die englische Industrie kapitalgesättigt war und folglich in dieser Beziehung viel geringere Ansprüche stellte als etwa die deutsche, strömten in London, wo der größte Teil des Welthandels finanziert wurde, ständig ungeheure, vorübergehende Anlage suchende Geldmengen als vorzeitige Deckung der auf diesen Platz gezogenen Wechsel zusammen.

In der gleichen Richtung wie die Konsignationen wirkte die Beteiligung von englischem Kapital an der überseeischen Rohstoffherzeugung. Das englische Kapital durchdrang nicht bloß den eigenen Kolonialbesitz, sondern dehnte seinen Einfluß auf die Schutzgebiete fremder Staaten und auf politisch selbständige Erzeugungsgebiete aus. Die Folgen lagen auf der Hand. Wenn der finanzielle Mittelpunkt einer australischen Schafzuchterei, einer asiatischen Gummipflanzung oder einer zentralamerikanischen Kaffeepflanzung in London lag, brachten diese ihre Waren dorthin zum Verkauf. Ob es sich um eine dauernde Kapitalbeteiligung oder um eine vorübergehende Kreditgewährung handelte: stets war es Bedingung, die Frachtgewinne und die sonstigen mit dem Warenbezug verbundenen Spesen nach Möglichkeit der englischen Flagge und einem englischen Markte zuzuwenden.

¹⁾ Vgl. Lexis in Schönbergs Handb., Bd. II, S. 238; Roscher-Stieda, Nationalökonomie des Gewerbefleißes und Handels (8. Aufl.), Bd. II, S. 81; ferner die angeführten Schriften Wiedenfelds, besonders Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 282 ff.

Von der absoluten Bedeutung Londons im Welthandel und der Erklärung dieser Erscheinung löst sich nun die andere Frage ab, inwiefern und aus welchen Gründen trotz einer Reihe von entgegenwirkenden Momenten für Deutschland eine effektive Warenabhängigkeit vom Londoner Markt bestanden hat.

Im Verkehr mit London unterscheiden sich zwei Bezugsformen voneinander. Entweder schöpfte der deutsche Verbrauch aus den Warenvorräten der englischen Hauptstadt im Wege des gewöhnlichen Lieferungsgeschäfts, wobei es sich um Güter wie Jute, Manilahanf, Antimonerz, Zinn, Kupfer, Schellack, Teakholz u. a. handelte, d. h. um solche Artikel, die in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle unmittelbar aus den Erzeugungsländern nach Deutschland geliefert wurden. Oder der deutsche Verbraucher und seine Mittelsmänner suchten selber die Londoner Warenauktionen auf.

Im ersten Falle brauchte das Angewiesensein auf den Londoner Markt nicht immer durch ein Übergewicht des dortigen Zwischenhandels verursacht zu sein. Es kam vor, daß die Preisentwicklung oder die Dringlichkeit der Lieferung die Beanspruchung des Londoner Marktes als ratsam erscheinen ließ, wie sich überhaupt zwischen den Warenmärkten natürliche Ausgleichsfunktionen vollziehen, die nichts mit „Abhängigkeit“ zu tun haben. Bei der internationalen Bedeutung des Londoner Marktes wird die Beanspruchung dieses Platzes in Bedarfsfällen natürlich häufiger sein als die irgendeines andern.

War bei einem englischen Kolonialrohstoff, was die nationale Zugehörigkeit der Handelshäuser anlangte, das Übergewicht rein englischer Firmen vorhanden, dann war das Verhältnis zu Deutschland vielfach davon abhängig, wo der Handel seinen Sitz hatte. Lag sein Schwergewicht in den Kolonien, so ließen sich eher unter Umgehung Londons direkte Beziehungen zum Festlande anknüpfen, als wenn der Handel an der Themse ansässig war. Und ähnlich lagen die Dinge, wenn englische Häuser den Handel eines Rohstoffes monopolisiert hatten, der nicht innerhalb der weiten Grenzen des britischen Weltreichs gewonnen wurde.

Im zweiten Falle handelte es sich um den auktionenweisen Verkauf. Obgleich die Form der Warenversteigerung eine alt-hergebrachte Eigenheit des Londoner Marktes war, so hatten sich in neuerer Zeit gleichwohl nur die Auktionen solcher Rohstoffe

eine internationale Bedeutung gewahrt, deren qualitativer Ausfall im einzelnen so verschieden war, daß sich beim Einkauf die Inaugenscheinnahme der ganzen „Partie“ durch den Käufer empfahl, weil das Muster einen nicht genügend sicheren Rückschluß auf die Beschaffenheit einer größeren Gütermenge dieser Gattung zuließ. Doch selbst dann waren die Londoner Versteigerungen nicht die einzige Quelle der deutschen Bedarfsdeckung. Immerhin konnte, solange die gedachten Auktionen wegen der mannigfach verursachten Überlegenheit des Londoner Platzes hauptsächlich dort stattfanden und der deutsche Verbraucher in seiner quantitativen Bedarfsdeckung auf diese angewiesen war, von einer Abhängigkeit gesprochen werden, die dem deutschen Konsumenten besondere Kosten auferlegte und sich darüber hinaus in einer Bindung an die in London gebildeten, für den Weltmarkt maßgebenden Preise äußerte.

Typische Londoner Auktionsrohstoffe waren Wolle und Pflanzungskautschuk. Der Handel in australischer Wolle, die innerhalb des deutschen Verbrauchs die erste Stelle einnahm, vollzog sich in folgender Weise: Die australische Filiale des englischen Wollkommissionshauses nahm dem Züchter die Ware ab, leistete ihm einen Vorschuß etwa bis zu drei Viertel des Wertes, sorgte für sachgemäße Verpackung und sandte die Ware an das Londoner Stammhaus. Bei der Ankunft in London wurde die Wolle in die öffentlichen Lagerhäuser an einem der Docks gebracht und dort gewogen. Mit der Abhaltung der Versteigerung selbst waren besondere Verkaufsmakler beauftragt. Der Einfuhrhändler bestimmte nur die Dauer der Versteigerungen und die jedesmal abzusetzende Menge. Der deutsche Verbraucher, der sich bei seinem Einkauf des Londoner Marktes bediente, sandte entweder seinen eigenen Einkäufer hinüber oder übergab seine Aufträge einem englischen oder deutschen Kommissionshause, mit dem er Geschäftsbeziehungen unterhielt. Da nach englischem Gesetz nur in England eingetragene Firmen das Recht zu bieten hatten, ergaben sich für den deutschen Käufer außer den Kosten des Londoner Umwegs noch besondere Spesen, die sowohl an den Verkaufs- als an den Einkaufsmakler zu entrichten waren¹⁾. Der Londoner Markt konnte auch mittelbar vom

¹⁾ Kröhne, a. a. O. S. 52f. Beide Maklereigenschaften können auch in einer Person vereinigt sein. Vgl. Senkel, a. a. O. S. 60.

deutschen Verbraucher in Anspruch genommen werden, indem dieser sich an einen einheimischen Händler wandte, der für eigene Rechnung in den Londoner Auktionen einzukaufen pflegte.

Neben London spielte für den deutschen Verbraucher der zweitgrößte europäische Wollmarkt, der Antwerpens, eine Rolle. So wie in London englische Kolonialwolle, wurde in Antwerpen das argentinische Erzeugnis unter den Hammer gebracht. Der Wollmarkt an der Schelde hatte ursprünglich die gleiche Grundlage wie der an der Themse. Die in Antwerpen ansässigen Firmen waren einmal bemüht gewesen, Konsignationen vom La Plata an die Schelde hinüberzulegen; weiter hatten sie großen Landbesitz und Schafzüchtereien in Argentinien erworben und die Wolle nach Antwerpen kommen lassen, ehe der Mercado central in Buenos Aires zu seiner heutigen Bedeutung gediehen war. In neuerer Zeit sind die Konsignationen von Argentinien wegen der wachsenden Kapitalkraft der Erzeuger erheblich zurückgegangen, und die Antwerpener Versteigerungen haben im Zusammenhang mit dieser und einer andern später zu betrachtenden Erscheinung sehr an Umfang verloren¹⁾.

¹⁾ Statistisch sei zur Wollfrage folgendes angemerkt: Die Gesamteinfuhr von Rohwolle nach Deutschland betrug im Jahre 1913 198 982 t. Nach Angabe der Spezialstatistiken wurden, von London kommend, über Bremen, Hamburg und den Rhein 24 452 t eingeführt. Danach geschah die Bedarfsdeckung zu 12,3% durch den Londoner Markt. Diese Angaben werden dadurch etwas verdunkelt, daß die Hamburger Statistik die Rohwolleneinfuhr und die Einfuhr von Kammzug und Kämmlingen in einer Zahl angibt.

Die Antwerpener Versteigerungen sind seit 1904 im ganzen zurückgegangen. Während sich die abgesetzte Menge im Jahre 1904 auf insgesamt 35 649 Ballen belief, betrug sie 1913 nur noch 22 039 Ballen. Der Anteil der argentinischen Wolle war 1904 31 940 Ballen und 1913 19 885 Ballen. Wieviel von der in Antwerpen versteigerten Wolle nach Deutschland gegangen ist, läßt sich nicht sagen, da die statistischen Unterlagen fehlen. Die Antwerpener Kommissionshäuser haben ein Interesse daran, diese Zahlen geheimzuhalten. Die Ziffern der deutschen Verkehrsstatistik gewähren keinen Einblick, da sie die über Antwerpen eingeführte Speditions- und Marktwolle enthalten. Die belgische Statistik, die die Ausfuhr im Spezialhandel vom Durchfuhrhandel nach Deutschland trennt, wäre schon eher geeignet, ein ungefähres Bild zu geben, aber sie läßt, wie einwandfrei festgestellt ist, die Eigenhandelsbedeutung Antwerpens größer erscheinen, als sie tatsächlich ist. Vgl. hierzu Julin, *Le commerce extérieur de la Belgique (Etudes sur la Belgique IV 1, S. 11 ff. u. S. 31)*. Ähnlich liegen die Dinge in Holland, wo allerdings die Handelsstatistik während des Krieges neu aufgebaut worden ist. So ist man bei der Wolle auf Schätzungen angewiesen. Eine Schätzung, nach der die für Deutschland eingekaufte Wolle durchschnittlich 75% der verstei-

Nicht unähnlich wie bei der Wolle war die Sachlage beim Kautschuk. Nur lagen die Verhältnisse hier für den Fortbestand des Londoner Marktes insofern günstiger, als die englischen Kolonien in der Kautschukgewinnung nicht nur leitend waren, sondern das englische Kapital sich auch mit besonderem Eifer auf die Finanzierung fremder Pflanzungen geworfen hatte. Der Londoner Markt nahm noch im Jahre 1911 fast die ganze Ernte Ostasiens auf. Darin war indessen schon in den beiden letzten Jahren vor dem Kriege ein Wandel eingetreten. Aus Gründen, die noch näher zu besprechen sein werden, hatte London im Jahre 1913 ein Drittel des ostasiatischen Plantagenkautschuks verloren. Die Bedeutung der Liverpoolscher Versteigerungen beruhte auf dem afrikanischen Gummi und auf den abfallenden Parawaren, die die Hauptmasse der dortigen Verkäufe ausmachten. Die quantitative Bedeutung der beiden englischen Märkte für den deutschen Kautschukverbrauch ergibt sich daraus, daß im Jahre 1913 33,9% der über Hamburg und 89,5% der über Bremen kommenden Mengen auf indirektem Wege über England eingeführt waren. Es dürfte sich in der Hauptsache um in London gekaufte Ware gehandelt haben.

Die Stellung der Scheldestadt im Kautschukhandel gründet sich auf Pflanzungsgummi und auf Kautschuk aus dem belgischen Kongo, der ausschließlich dorthin gebracht und im Wege der „Einschreibung“¹⁾ verkauft wurde. Auch war in Antwerpen ein viel benutzter Terminmarkt vorhanden, wogegen der Kautschuk in Hamburg nur „inoffiziell“ zur Notierung kam. Der niederländische Markt stand vor dem Kriege an fünfter Stelle: in Rotterdam wurde brasilianischer Wildkautschuk gehandelt, während die großen finanziellen Interessen Amsterdams an den ostasiatischen Pflanzungsgesellschaften den Plantagengummi dorthin gelenkt hatten. Die Bedeutung der niederländisch-belgischen Märkte für den deutschen Verbrauch ist ziffermäßig in keiner Weise zu fassen²⁾.

gerten Gesamtmenge betragen hat, ist nach Meinung anderer viel zu hoch, da auch England stark in Antwerpen einzukaufen pflegte.

¹⁾ „Die Einschreibung besteht in der Einreichung schriftlicher Kaufofferten bei einem Verkäufer, der vorher seine Ware öffentlich zum Verkaufe angeboten hat.“ Vgl. ausführlicher Hellauer, Welthandelslehre, Bd. 1, S. 224 f.

²⁾ Vgl. über die belgisch-niederländischen Kautschukmärkte die Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft, Jahrg. 1914 v. 29. Januar und Jahrg. 1913 v. 7. Juni.

Um das Verhältnis des belgisch-holländischen Markttypus zu London zu charakterisieren, sei vorweg festgestellt, daß diese Märkte sich im allgemeinen ebenso wie London teils auf das Konsignationsgeschäft und den Kapitalexport, teils auf den großen Kolonialbesitz aufbauten, in dessen Ausnutzung Holland jedoch in gewissem Sinne eine Sonderstellung einnahm.

In Antwerpen wurden außer Kautschuk auch Kopal und Elfenbein aus dem Kongostaat zur Einschreibung gebracht. Der große Häutemarkt an der Schelde, der für die Versorgung von ganz Westdeutschland ins Gewicht fiel, baute sich auf den Konsignationen der argentinischen Ablader auf. Sein Marktobjekt waren die hochwertigen gesalzene La Plata-Häute. Das Verkaufsgeschäft bewegte sich in ganz festen Formen. Die größte Antwerpener Firma, Grisar & Co., hatte es übernommen, auf jedes selbständige Geschäft zu verzichten und statt dessen als vereidigte Maklerfirma jede ankommende Warenmenge zu wiegen, abzuschätzen und ein genaues Verzeichnis der Sortimente, welche die Einfuhrhändler aus der angekommenen Ware bildeten, aufzustellen. Es erschien dann ein in genau festgelegten Ausdrücken abgefaßter monatlicher Bericht, der es dem Verbraucher ermöglichte, die Ware ohne vorherige Besichtigung zu kaufen. Im allgemeinen versuchten die Einfuhrhändler unmittelbar an die Verbraucher abzusetzen, indem sie kleine, gesonderte Sortimente vertrieben und die Ware frei Bahn- oder Wasserweg am Bestimmungsort ablieferten. Mit der Abhaltung von Versteigerungen wurde nach dem Londoner Vorbilde in Antwerpen ein Versuch gemacht; diese Verkaufsform hat sich jedoch nicht durchsetzen können¹).

Wie überall im Konsignationsgeschäft war auch hier die Kapitalkraft der an der Schelde vereinigten Firmen seine Voraussetzung. Daneben scheint in diesem Falle ein zweites Moment marktbildende Wirkungen ausgeübt zu haben. Untersucht man nach der Betriebszählung von 1907 die im westdeutschen Hinterlande Antwerpens vorhandene Industrie, so zeigt sich, daß es sich zu großem Teil um kapitalschwache Kleinbetriebe handelt, die nach Art der ihrer Erzeugnisse auf den Verbrauch argentinischer

¹) Die Darstellung beruht auf der Schilderung Adlers, Die Entwicklung des deutschen Häutemarktes (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badi-schen Hochschulen, Heft 16, S. 145 f.).

Zufuhren angewiesen waren. Von 3039 Gerbereibetrieben, die bis zu fünf Personen beschäftigten, kamen 1771 (58,3%) auf den Westen, Süden und Südwesten Deutschlands¹⁾. Es war die Kapitalschwäche einer zersplitterten Kleinindustrie, die die Lagerhaltung größeren Stils durch die Erzeuger unmöglich machte und die Aufstapelung von Vorräten in den Händen eines kräftigen Hafeneigenhandels bewirkte.

Während sich die Versteigerungen in London nur bei solchen Gütern eine internationale Bedeutung bewahren konnten, deren spezifischer Warencharakter sich für diese Verkaufsform eignete, hielt die privilegierte Niederländische Handelsgesellschaft²⁾, die sich mit dem Verkauf der staatlichen Kolonialerzeugnisse befaßte, herkömmlicherweise an den mehrmals im Jahre abwechselnd in Rotterdam und Amsterdam stattfindenden Versteigerungen fest.

Außer dem Verkauf für Rechnung des Staates kamen von Privatgesellschaften konsignierte Waren unter den Hammer. Die Auktionen erstreckten sich auf fast alle Kolonialartikel, wie Kaffee, Kakao, Kautschuk, Tabak, Zucker, Tee usw.³⁾; unter dem Gesichtspunkt des deutschen Verbrauchs hatten die Versteigerungen von Banka-Zinn und die Kaffeeauktionen die größte Bedeutung.

Der deutsche Zinnverbrauch war vor dem Kriege zu etwa 30% auf die Versteigerungen der Niederländischen Handelsgesellschaft angewiesen. Bei den Kaffeeauktionen war ursprünglich nur koloniale Ware an den Markt gebracht worden. Die Verteilung der Kaffeezufuhr zwischen Amsterdam und Rotterdam erfolgte ungefähr nach dem Verhältnis der Beteiligung der beiden Städte an der Gründung der Niederländischen Handelsgesellschaft⁴⁾. Seit dem Jahre 1909 wurde jedoch wegen des Rückgangs der javanischen Kulturen auch brasilianischer Kaffee von der Handelsgesellschaft angeboten, die sich an dem Santos-Kaffee-Syndikat beteiligt hatte und diese Zufuhren finanzierte. Durch die Ver-

¹⁾ Hierin gehören: die Rheinprovinz (326), Westfalen (141), Hessen-Nassau (107), Hohenzollern (3), Bayern (611), Württemberg (440), Baden (88), Hessen (28), Elsaß-Lothringen (27).

²⁾ Vgl. hierzu den Artikel „Ostasiatische Handelsgesellschaften“ im Hdwb. der Staatsw.

³⁾ Verslag omtrent den Toestand der Nederlandsche Handel-Maatschappij en hare Handelingen in het boekjaar 1913.

⁴⁾ Hierzu Findeisen, Der Kaffeehandel (Leipziger Diss.), S. 72 ff.

steigerungen entstand den deutschen Einfuhrhäfen zunächst eine schwere, verkehrsstatistisch nachweisbare Konkurrenz innerhalb der west- und süddeutschen Verbrauchsgebiete, und es ergab sich für den deutschen Hafeneigenhandel die Notwendigkeit, selbst die holländischen Auktionen zu beschicken. Die ziffermäßige Bedeutung der Verkäufe läßt sich nicht abschätzen, doch sollen die holländischen Versteigerungen vielfach einen bestimmten Einfluß auf die Preisbewegung in Deutschland ausgeübt haben, was auf die Größe des dort abgesetzten Warenangebotes schließen läßt. Die verkauften Mengen entwickelten sich bis zum Jahre 1912 in aufsteigender Linie; der Rückgang des Jahres 1913 hing wahrscheinlich mit den allgemeinen Verhältnissen am Kaffeemarkt zusammen¹⁾.

Mit der Zunahme des Verbrauchs holländischer Kolonialtabake in Deutschland stieg auch die Bedeutung des Rotterdamer und Amsterdamer Marktes²⁾. Die niederländischen Tabaksorten, die im Jahre 1913 57,9% des deutschen Einfuhrwertes darstellten, gingen ausschließlich nach den holländischen Einfuhrplätzen, wurden dort von beeidigten Maklern bemustert und im Wege der Einschreibung an die Meistbietenden weiterverkauft.

Außerdem fanden in Rotterdam und Amsterdam in bestimmten Zeitabständen größere Auktionen für Kopal aus ganz Niederländisch-Indien und für Dammar aus Sumatra und Java statt, die bei der Ausbreitung der direkten Bezüge anscheinend eine rückläufige Tendenz aufwiesen. Immerhin waren für die hochwertigen Harze die belgisch-niederländischen Häfen die wichtigsten Einfuhrmärkte.

Die Marktbeziehungen zu den belgisch-holländischen Einfuhrhäfen sind anderer Art als die zu London. Während der Wareneinkauf in London vom beförderungstechnischen Standpunkt aus unter allen Umständen eine Verteuerung bedeutete, trat sie beim Marktbezuge von Rotterdam und Antwerpen keineswegs immer ein, da West- und Süddeutschland in das natürliche Hinterland dieser Häfen fielen. Sie ergab sich nur dann, wenn die Ware für Gebiete bestimmt war, die von den deutschen

¹⁾ Vgl. den Bericht der Handelskammer Amsterdam f. 1909, S. 133, und die folg. Jahre.

²⁾ Zur Marktorganisation Döhle, Der Tabakmarkt in Holland (Weltwirt. Archiv, Bd. II, S. 133 ff.).

Nordseehäfen abhingen, oder wenn der deutsche Einfuhrhändler die Ware aus irgendeinem Grunde, nachdem er sie eingekauft hatte, nach Bremen oder Hamburg verschickte. Da der Verbraucher in Holland und Belgien im allgemeinen unter den gleichen Bedingungen einkaufte wie in den deutschen Nordseehäfen, so kam in der deutschen Zahlungsbilanz nur ein Passivposten (ohne eine Verteuerung durch Sonderspesen wie in London) zur Entstehung, der in diesem Falle Maklergebühren und Handelsgewinne enthielt, während er sich im einfachen Speditionsverkehr bloß aus Fracht-, Hafen- und Speditionskosten zusammensetzte.

Wir kehren nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Marktbeziehungen Deutschlands nochmals zum Londoner Markte zurück. Die effektive Warenabhängigkeit des deutschen Verbrauchs war im Schwinden begriffen. Der unmittelbare Bezug war mehr und mehr an die Stelle des mittelbaren getreten. Welche Momente hatten diese Entwicklung angebahnt und gefördert?

Ursache zugleich und Folge dieser Erscheinung war der Rückgang der Londoner Auktionen. Die Versteigerung als typisches Platzgeschäft war so lange die gegebene Verkaufsform für überseeische Rohstoffe gewesen, wie die monopolistische Ausbeutung der Erzeugungsgebiete durch staatlich privilegierte Handelskompanien die direkte Bedarfsdeckung im Ursprungslande dem Konsumenten unmöglich machte und auf diese Weise zu den angesetzten Zeitpunkten eine starke Zusammenziehung der Nachfrage an den Auktionsplätzen erzwang. Der Wegfall des Monopols, die Ausbildung eines internationalen Seeverkehrs, das Auftreten neuer Erzeugungsgebiete mit politischer Selbständigkeit und endlich die Erziehung des Produzenten und Abladers zur Erzeugung und Zusammenstellung einheitlicher Warenqualitäten brachten eine neue Geschäftsform zur Entfaltung, die der Ausdruck der eben aufgezählten Tatsachen war: das freihändige Lieferungs-geschäft oder „cif-Geschäft“, wie es nach seiner typischen Anwendungsform meist genannt wird¹⁾.

Eine ganz bestimmte Tatsachenverkettung ist für das cif-

¹⁾ cif = cost, insurance, freight. Die Preisanstellung erfolgt in der Weise, daß die „ersten Kosten“ samt den Einschiffungsspesen und der Seeversicherung (event. einschl. der Gefahr des Ausladens und selbst des Lagerns am Lande während einer kurzen Frist) im Preise mit enthalten sind. Vgl. Hellauer, a. a. O. S. 360 ff.

Geschäft charakteristisch. Einmal muß die Ware nach dem Verkaufsabschluß noch eine Seereise zurücklegen, und zweitens erfolgt der Verkauf unter Zugrundelegung allgemeiner Typen (Standards, Klassen). Eine Vorbedingung dieser Geschäftsform war demgemäß die „Standardisierung“ der Rohstoffe: die Aufstellung allgemeiner Typen, denen die Beschaffenheit des zu liefernden Rohstoffs tatsächlich entsprach; dieser Voraussetzung wurde mit der Zeit mehr und mehr entsprochen. Die übrigen Bedingungen des cif-Vertrags waren durch gleichlautende Formulare, die die Interessenten gemeinschaftlich aufgestellt hatten, genau umgrenzt¹⁾.

Das cif-Geschäft ermöglichte es dem festländischen Bezieher, unabhängig von London eine Ware zu erwerben, die zur Zeit des Vertragsabschlusses in Übersee lagerte oder nicht einmal erzeugt war. Diese Geschäftsform richtete sich nicht nur gegen die Auktionen, deren natürliche Voraussetzungen aufgehoben wurden, sondern gegen das Londoner Lagergeschäft überhaupt. Je mehr Waren sich das cif-Geschäft unterwarf, desto häufiger ließ sich der Londoner Markt umgehen. Während dieser für Schellack z. B. noch Ende der 90er Jahre eine große Bedeutung auch für den deutschen Verbraucher gehabt hatte, war sein Einfluß vor dem Kriege stark vermindert und gründete sich, soweit er noch vorhanden war, wahrscheinlich der Hauptsache nach auf das Termingeschäft. Sehr hell wird der dargelegte Zusammenhang dadurch beleuchtet, daß beim Pflanzungsgummi sich die allmähliche Ablösung vom Londoner Markte gleichzeitig mit der durchgeführten Standardisierung und der Einbürgerung des cif-Geschäfts vollzogen hat.

Neben dieser handelstechnischen Vorbedingung war es die finanzielle Verselbständigung der Kolonien selber, die die Be-

¹⁾ Bekanntlich sind die meisten Verträge in englischer Sprache abgefaßt und sehen Arbitrage (d. i. das Schiedsgerichtsverfahren in Streitfällen) in England vor. Dies hing mit dem Übergewicht des englischen Handels zusammen, das ja nicht bloß in der effektiven Warenabhängigkeit verankert war. Nach englischen Kontrakten wurden z. B. gehandelt: Wolle, Jute, Kautschuk, Schellack, Mais, Getreide von Argentinien, Indien usw. Für den Getreidebezug Deutschlands von Südrußland, Rumänien und der Türkei ist dagegen der deutsch-niederländische Vertrag maßgebend. Vgl. Jöhlinger, Die Praxis des Getreidegeschäfts, S. 120 ff. Der Bremer Baumwollvertrag hatte vor dem Kriege eine internationale Stellung. Er wurde ausschließlich bei Verschiffungen nach Deutschland und Österreich zugrunde gelegt. Für England und Frankreich galt er nicht, doch hatte er in allen übrigen Ländern neben den Liverpooleser und Havreser Verträgen Bedeutung.

deutung zurückdrängte. Diese Entwicklung läßt sich an den spezifischen Londoner Auktionsartikeln Wolle und Kautschuk (von Rauchwaren, Straußfedern usw. wird hier abgesehen) deutlich beobachten. Natürlich können nur die maßgebenden Entwicklungslinien innerhalb der großen Zahl teils einander entgegengewirkender Momente aufgezeigt werden.

Die Wolle gehört zu den warentechnisch schwierigsten Welt-handelsartikeln. Nur der Besonderheit halber sei erwähnt, daß ein Einkaufskommissionär in Australien vor dem Kriege nicht weniger als 2000 „Genres“ beschrieb, nach denen er den kommissionsweisen Einkauf von Wolle anbot. Zudem ist der Reingehalt der Wolle gemäß dem Erzeugungsgebiet und den jeweiligen Witterungsverhältnissen der „Saison“ verschieden, und es gehört ein geübtes Auge dazu, ihn richtig abzuschätzen.

Ogleich mit der zunehmenden Befestigung der Wolltypen das freihändige Lieferungsgeschäft auch in den internationalen Wollhandel eingedrungen ist, wird wegen der Schwierigkeit des Artikels die Versteigerungsform vermutlich immer eine große Rolle spielen. Es ist in dieser Hinsicht bezeichnend, daß mit der neueren Entwicklung die Auktionen nicht weggefallen sind, sondern ihren Sitz in die australischen Küstenplätze verlegt haben¹⁾. Der australische Züchter, der bei anziehenden Wollpreisen seine finanziellen Verhältnisse aufbessern konnte, machte sich mit der Zeit von den hoch verzinslichen Londoner Vorschüssen frei und ließ den Verkauf im Mutterlande durch Vermittelung von Maklerfirmen vornehmen. Bei steigenden Weltmarktpreisen waren die Auktionen auch für den Verbraucher günstig, weil er unter diesen Verhältnissen, wenn er sich während der Saison (Anfang Oktober bis Ende Februar) in Australien eindeckte, nicht zu befürchten brauchte, daß später die Preisbildung des Londoner Marktes gegen ihn entscheiden werde. Für Wolle vom Kap, aus Argentinien und Natal hat London niemals eine größere Bedeutung gehabt.

Eine ähnliche Entwicklung bereitete sich beim Pflanzungskautschuk vor. Sie war bis zum Ausbruche des Krieges noch nicht ans Ziel gelangt. Soweit sich die Dinge übersehen lassen, begann nach der durchgeführten Standardisierung des Artikels die Lösung von London sich sowohl im Wege des freihändigen

¹⁾ Senkel, a. a. O. S. 73 und Kröhne, a. a. O. S. 48.

Lieferungsgeschäftes mit den Erzeugungsländern als auch durch die in Kolombo und Singapore eingerichteten Versteigerungen zu vollziehen. Jedoch lag der Ausgangspunkt der unterbrochenen Entwicklung zu kurze Zeit vor dem Kriege, als daß schon ein abschließendes Urteil gefällt werden könnte¹⁾.

So wie das freihändige Lieferungsgeschäft eine lange Ursachenreihe zur Voraussetzung hatte und selbst zum Ausdruck brachte, würde auch die finanzielle Verselbständigung der Kolonien, die gleichfalls zur Anknüpfung unmittelbarer Beziehungen führte, ohne eine Anzahl von Vorbedingungen nicht in der Richtung haben wirken können, in der sie tatsächlich gewirkt hat. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für beide Erscheinungen war die Ausbildung einer internationalen Schifffahrt.

Solange die englische Handelsflotte die überseeischen Verbindungen monopolartig beherrscht hatte, waren die englischen Häfen die natürlichen Anfangs- und Endpunkte der Schifffahrt gewesen, in denen die für Deutschland bestimmten Waren um-

¹⁾ Statistisch lassen sich zu der Verselbständigung der englischen Kolonien folgende Angaben machen: Nach den Jahresberichten der größten Londoner Wollmaklerfirmen ging zwischen 1901 und 1909 die nach London konsignierte Wolle von 68,5 % der australischen Gesamtausfuhr auf 35,4 % zurück, wogegen die direkten Zufuhren nach Europa in der gleichen Zeit von 32,5 % auf 64,6 % stiegen. Der gleichen Quelle zufolge betragen die in London versteigerten Mengen von Kolonialwolle im Jahre 1903 54,2 % und im Jahre 1913 28,6 % des Weltverbrauchs; die unmittelbaren Verschiffungen nach Amerika und Europa stiegen im gleichen Zeitraum von 49,8 % auf 71,4 %.

Über die Zunahme der auf den Versteigerungen in Kolombo und Singapore verkauften Kautschukmengen besitzen wir folgende Angaben:

	1911	1912	1913
Kolombo	1122 t	2866 t	5374 t
Singapore	—	522 t	1509 t

Bei dem durch die Kriegslieferungen verursachten ungeheuren Kautschukbedarf der Vereinigten Staaten hat die Entwicklung zum direkten Bezuge Nordamerikas einen starken Antrieb erhalten. Die Verschiffungen von Ceylon nach den Vereinigten Staaten betragen z. B. im ersten Halbjahr 1916 5434 t gegenüber 1723 t im gleichen Zeitraum des Jahres 1914.

Der Drang nach Verselbständigung blieb nicht auf die englischen Kolonien beschränkt. Da während des Krieges England seine schwere Hand auf den holländischen Rohstoffhandel gelegt hatte, mußte das früher zu großem Teil an Deutschland abgesetzte Banka-Zinn in Batavia versteigert werden und sich von dort aus neue Absatzmärkte suchen. Dem Vernehmen nach geht man nun mit dem Plan um, der Kostenersparnis wegen den Zinnmarkt nach dem Kriege in Batavia zu belassen. Auf diese Weise könnte man sich die neuerworbene nordamerikanische Kundschaft erhalten. Vgl. die „Scheepvaart“ v. 13. III. 1917.

geschlagen wurden. Der Bezug über London bedeutete damals so wie heute die restlose Zuführung der Frachtgewinne an die englische Reederei. Dieser Zustand änderte sich erst, als deutsche Unternehmungen eigene Linien zwischen dem Mutterlande und dem englischen Kolonialreich herstellten und die Welt durch ein enges Liniennetz zu umspinnen begannen. Wie sehr sich hierdurch die effektive Warenabhängigkeit von London vermindert hat, wurde, bedarf keiner näheren Ausführung. Beispielsweise ist es nur der durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa vermittelten direkten Verbindungen zwischen Kalkutta und den deutschen Nordseehäfen zuzuschreiben, wenn ein Artikel wie Jute, für den ein festländischer Eigen- oder Kommissionshandel nicht besteht, zu ganz überwiegendem Teil nach Deutschland gelangt, ohne einen englischen Stapelplatz zu berühren. Die direkten Wollsendungen von Australien konnten erst einsetzen, nachdem der Norddeutsche Lloyd in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre, mit Unterstützung des Reichs, als erster die Verbindung dorthin aufgenommen hatte¹⁾.

Eine Folge der dargelegten Verhältnisse und endlich auch eine treibende Kraft in der Loslösung vom Londoner Markte war die Rohstoffmarktbildung in den deutschen Nordseehäfen selber, die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich einsetzte.

Die erste Ware, für die sich in Bremen ein Markt entwickelte, war der Tabak. Bremen ist heute der in Deutschland führende Tabakmarkt. Dieser beruht zwar überwiegend auf direkten überseeischen Bezügen, aber er erhält dennoch eine wichtige Stütze in den niederländischen Märkten. In Rücksicht auf die holländischen Kolonialtabake wird er als ein „abgeleiteter“ Markt zu bezeichnen sein²⁾. Die binnenländische Reisversorgung, die die früh entwickelte Schälindustrie zunächst nach Bremen gezogen hatte, geschieht heute stärker von Hamburg aus³⁾, während der Rhein noch verhältnismäßig wenig daran beteiligt ist. Petroleum, für das die Weserhäfen in den sechziger und siebziger Jahren maßgebend gewesen waren, ging durch die Aufsaugung des selb-

¹⁾ Vgl. den Aufsatz „Die Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in 25jährigem Betriebe“ (Jahrb. d. Nordd. Lloyds, Jahrg. 1910/11, S. 39).

²⁾ Hierzu Bülck, Tabakhandel und Tabakbesteuerung (Schmollers Jahrb., Jahrg. 1916, S. 2105 ff.)

³⁾ Schumacher, Der Reis in der Weltwirtschaft, S. 98 ff.

ständigen Petroleumimporthandels durch die Standard Oil Company und die Veränderungen in der binnenländischen Transportorganisation wieder verloren. An seine Stelle trat gegen Ende der achtziger Jahre die nordamerikanische Baumwolle, für die Bremen schon seit langem der bedeutendste Speditionsplatz gewesen war. Durch den Bremer Baumwollmarkt wurde der Einfluß Liverpools in Deutschland ganz zurückgedrängt. Nur für die Preisbildung behielt die Liverpools Terminnotiz eine große Bedeutung bei; der zu Beginn des Jahres 1914 zustandgekommene Terminmarkt in Bremen hatte noch nicht genügend Zeit, seinen Einfluß in dieser Richtung geltend zu machen.

Die eigenartige Marktbedeutung Hamburgs beruhte auf Fellen und Häuten, Kautschuk und Kaffee. Zu einer sehr mächtigen Bedeutung sind der Häute- und Kaffeemarkt gediehen. Der Häutemarkt, der in der ausgedehnten Lederindustrie des großen Elbhafens wurzelt, baute sich auf zentral- und südamerikanischen, vor allem aber ostasiatischen Zufuhren auf; er hat die Londoner Auktionen in ihrer Bedeutung für den deutschen Bedarf schon seit längerer Zeit ganz beseitigt¹). Höchstens in einigen besonderen afrikanischen und indischen Sorten kam London noch für den deutschen Verbraucher in Frage. Im übrigen war der Häutemarkt an der Themse zu einer lokal-englischen Einrichtung zusammengeschrumpft. Ähnlich wie der Tabakmarkt in Bremen war der Kautschukmarkt in Hamburg, wenigstens für Pflanzungsgummi, eine abgeleitete Marktbildung. Dagegen hatten die Umsätze am Hamburger Kaffeemarkt die Londons weit in den Schatten gestellt; auch als Terminmarkt behauptete Hamburg vor dem Kriege eine überragende Stellung²).

¹) Zur Marktorganisation Adler, a. a. O. S. 137 ff.

²) Über den Kaffeeterminmarkt zusammenfassend Ratzka-Ernst, Welthandelsartikel und ihre Preise, S. 104 ff. — Die eigenartige Bedeutung Londons für den gesamten Welthandel sollte im vorhergehenden nicht erschöpfend dargestellt werden. Wichtig war vor allem Londons Stellung zur Preisbildung der Waren des Welthandels, wie sie für Wolle angedeutet wurde. London war lange Zeit der einzige Metallterminmarkt. Der deutsche Käufer von amerikanischem Kupfer mußte bis zur Gründung der Börsen in Hamburg und Berlin, die in allerneuester Zeit erfolgt ist, seine Deckungsoperation auf dem Londoner Terminmarkt unter Zugrundlegung der dortigen Terminnotiz vornehmen. Auch für Blei und Zink spielten die Londoner Börsennotierungen eine maßgebende Rolle. Verkäufe von in Deutschland gewonnenem Blei an deutsche Verbraucher wurden häufig nicht zu festen Preisen,

5. Die belgisch-niederländischen Häfen kommen für den Verbrauch des deutschen Verkehrsgebietes weniger in ihrer Eigenschaft als Märkte in Betracht; vielmehr spielen sie wegen der geographischen Lage von West- und Süddeutschland zur belgisch-niederländischen Küste und wegen ihrer eigenen Lage an der Mündung des Rheins, der sein verkehrspolitisches Einflußgebiet über einen Teil Westdeutschlands und über ganz Süddeutschland erstreckt, ihre wichtigste Rolle als Ein- und Ausfuhrhäfen für breite Abschnitte des deutschen Hinterlandes. Ein sehr beträchtlicher Teil des für Deutschland bestimmten Warenstroms wurde alljährlich durch fremde Eingangstore in den deutschen Verkehr übergeführt (Tab. folg. Seite).

Durch die Benutzung eines zu dem politischen Machtbereiche eines auswärtigen Staates gehörenden Einfuhrhafens schieben sich fremde Zwischenglieder in den überseeischen Rohstoffbezug ein. Ein gewisser Bestandteil des Volkseinkommens wird durch die Entlohnung der von ihnen geleisteten Dienste aufgezehrt. In welchem Grade dies geschieht, hängt wesentlich davon ab, ob die Ware den fremden Hafen nur als Speditiousplatz benutzt oder ob auch ihr Markt dort liegt; im zweiten Falle erhöhen sich die auf der Ware ruhenden Kosten durch die entsprechend der äußeren Gliederung des Einfuhrhandels mehr oder weniger hohen Zwischen Gewinne, während die auf ihr lastenden Hafengebühren und die

sondern unter Zugrundlegung einer Londoner Durchschnittsnotiz getätigt (Skala-Verträge). Ähnlich lagen die Dinge beim Zink, selbst nach der Begründung des Zinkhüttenverbandes. Preistheoretisch ergab sich hieraus die interessante Tatsache, das der Konsum eines im europäischen Blei- und Zinkverbrauch an zweiter Stelle stehenden Landes, der sich zudem in den Umsätzen an der Londoner Börse nur unvollkommen widerspiegelte, den Ausschlag auf dem Weltmarkte gab. Vgl. hierzu die Denkschrift, betreffend Einrichtung einer Metallbörse zu Berlin (Berliner Jahrb. f. Handel u. Industrie, Jahrg. 1907 Bd. I, S. 635 ff.). Eine zweite Denkschrift ist im Januar 1915 erschienen. Beide enthalten für die hier behandelte Frage sehr wertvolles Material.

Die beherrschende Stellung Londons im Rembourskredit und die daraus sich ergebende Abhängigkeit von den englischen Akzepthäusern ist häufig dargestellt worden. Vgl. zusammenfassend Wied enfeld, London im Weltverkehr und Welthandel, a. a. O. S. 352 ff. Der Einfluß der Terminmärkte, namentlich Liverpools, auf die Preisbildung im Baumwollgeschäft erstreckte sich über das Termingeschäft hinaus auf das Effektivgeschäft; beide sind eng miteinander verwachsen („Abruf-Geschäfte“). Über diesen Zusammenhang und die Begründung des Terminmarktes für Baumwolle in Bremen vgl. die *Weserzeitung* v. 7. März 1913. (Ausführungen des Vorsitzenden der Baumwollbörse.)

Anteil der deutschen und der belgisch-niederländischen Häfen an der Einfuhr in das deutsche Verkehrsgebiet¹⁾.
(In Tonnen.)

Güter	Von d. deutschen Häfen auf dem Bahn- u. Binnenwasserwege	Von d. belgisch-niederl. Häfen auf d. Bahn- u. Binnenwasserwege	Summe	Anteil der deutschen Häfen in %	Anteil der belgisch-niederl. Häfen in %
Baumwolle	465 767	32 588	498 350	93,4	6,6
Wolle	123 985	65 693	189 678	65,4	34,6
Jute	102 415	24 479	126 894	80,7	19,3
Petroleum u. andere Mineralöle	577 686	448 967	1 026 653	56,3	43,7
Bleierze, Zinkerze, Kobalt- und Nickel- erze	148 369	214 579	362 948	40,9	59,1
Häute, Felle, Leder, Pelzwaren	115 568	36 824	152 392	75,8	24,2
Borke, Lohe und andere Gerbstoffe	109 469	68 770	178 239	61,5	38,5
Kaffee, Kakao, Tee	100 021	61 192	161 213	62,0	38,0
Tabak	73 565	42 050	31 515	57,2	42,8
Öle, Fette, Tran und Talg	357 346	210 796	568 142	62,9	37,1
Lein- und Ölsamen	120 150	411 968	964 723	57,1	42,9
Reis	232 443	51 548	283 991	81,8	18,2
Mais	550 842	413 881	964 723	57,1	42,9
Hafer	134 232	681 307	815 539	16,5	83,5
Weizen	288 179	1 884 072	2 172 251	13,3	86,7
Roggen	70 893	261 312	332 205	21,3	78,7
Gerste	1 604 168	606 692	2 210 860	72,5	27,5
Kleie	955 513	87 575	1 043 088	91,6	8,4
Ölkuchen	729 281	130 766	860 047	84,8	15,2

¹⁾ Auswahl und Zusammenstellung der in der folgenden Übersicht aufgeführten Waren wurde durch das in mannigfacher Beziehung veraltete Güterverzeichnis der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen bedingt. Von dem reichhaltigeren Verzeichnis der Binnenwasserstraßenstatistik konnte kein Gebrauch gemacht werden, da die entsprechenden Angaben in der Eisenbahnstatistik fehlten und da es auf die Verbindung der in beiden Statistiken enthaltenen Zahlen ankam. Es ist wohl zu beachten, daß die Rubriken für Wolle und Baumwolle inhaltlich sehr weit gefaßt sind, jedenfalls viel weiter, als die entsprechenden Bezeichnungen in der Handelsstatistik. Hierzu kommt, daß in den Verkehrsstatistiken „Belgien“ und „Holland“ als geschlossene Verkehrsbezirke auftreten und die holländischen und belgischen Häfen nicht als eigene Verkehrsbezirke namhaft gemacht sind. Es handelt sich also tatsächlich nicht um den Versand von den Häfen, sondern um den Versand aus den beiden Ländern. Bei Baumwolle und Jute fällt das nicht ins Gewicht, bei Hafer, Weizen und anderen Gütern wäre es erwünscht, wenn sich die aus der ausländischen Erzeugung stammenden Mengen von denen des überseeischen Verkehrs trennen ließen. Es ist sehr zu bedauern, daß in Deutschland die in Antwerpen und Rotterdam überseeisch eingeführten, für

sonstigen mannigfach zusammengesetzten Kosten der Bewegung des Gutes „ex Schiff“ bis zur Grenze in beiden Fällen gleich sind. Die Größe der entstehenden Passivposten in der Zahlungsbilanz hängt ferner davon ab, in welchem Umfang die deutsche Flagge an der Zufuhr der für Deutschland bestimmten Rohstoffe in dem betreffenden Hafen beteiligt ist.

In dieser Beziehung besteht zwischen Antwerpen und Rotterdam ein grundlegender Unterschied.

Die belgische Handelsflotte hatte keine eigene Bedeutung. Eine wichtige Besonderheit des Antwerpener Hafens, die „tramps affectés aux services réguliers“, die weder zur Trampschifffahrt, noch zur Linienreederei gehörten¹⁾, können in diesem Zusammenhang außerhalb der Betrachtung bleiben, da sie der über das regelmäßige Frachtraumangebot hinausgehenden Ansammlung von Ausfuhrgütern ihre Entstehung verdanken. In Antwerpen war nur eine einzige größere Linienreederei beheimatet, die Red-Star-Linie, die überdies mit amerikanischem Kapital arbeitete²⁾. Der Nettoraumgehalt der belgischen Handelsflotte belief sich im Jahre 1913 auf rund 195 000 t; die eingetretene Tonnenermehrung war mit 71,2% im Verhältnis zum Jahre 1901 zwar sehr erheblich, vermochte aber bei der Niedrigkeit der Ausgangsziffern die relative Stellung der belgischen Handelsflotte innerhalb der Welttonnage nicht zu verschieben³⁾. Der verhältnismäßige Anteil der belgischen Flagge am eingehenden Seehandelsverkehr Belgiens zeigte zwei Jahre vor dem Kriege, verglichen mit dem Jahre 1883, eine rückläufige Richtung⁴⁾.

Anders lagen die Dinge in Rotterdam. Die Niederlande verfügten am Ende des Jahres 1913 über eine Handelsflotte mit einem Nettoraumgehalt von rund 668 000 t; Der Zuwachs gegenüber 1901 betrug 81% und übertraf die verhältnismäßige Zunahme der Welthandelsflotte um 29%⁵⁾. Unter den kleineren

den deutschen Gebrauch bestimmten Waren verkehrsstatistisch nicht erfaßt werden. Die geographische Lage des Deutschen Reichs, d. h. das Angewiesensein auf fremde Seeplätze, macht eine sorgfältige und einheitliche Hafenstatistik für alle in Betracht kommenden Häfen zur Notwendigkeit.

¹⁾ Schumacher, Antwerpen, S. 38 und Anm. 21.

²⁾ Schumacher, a. a. O. S. 178.

³⁾ Bürklin, Handbuch des belgischen Wirtschaftslebens (Statistik S. 79).

⁴⁾ Vgl. die Zeitschr. „Nauticus“, Jahrg. 1914, S. 717.

⁵⁾ Vgl. den Bericht der Handelskammer Amsterdam f. 1913, S. 274 ff.

europäischen Handelsflotten mit weniger als 1,5 Millionen Brutto-Registertonnen standen im Jahre 1913 die Niederlande an erster Stelle¹⁾. Eine Beteiligung deutschen Kapitals an der holländischen Linienreederei besteht nicht mehr, seitdem sich die beiden führenden deutschen Schiffahrtsgesellschaften ihres Aktienbesitzes entäußert haben²⁾.

Der prozentuale Anteil der deutschen Linienreederei am einkommenden Seeverkehr der belgischen Häfen stand im Jahre 1912 hinter dem der englischen Flagge an zweiter Stelle und belief sich auf 26,1%³⁾. Die Zahlenangabe bezieht sich auf den Netto-raumgehalt der in den belgischen Häfen eingelaufenen Schiffe. Es wäre ganz verfehlt, daraus einen Schluß auf die unter deutscher Flagge zugeführten Rohstoffmengen zu ziehen. Abgesehen davon, daß in der Zahl die in der Ausreise begriffenen Schiffsräume enthalten sind, besteht zwischen dem Tonnengehalt der einlaufenden Fahrzeuge und der Menge der gelöschten Waren in einem typischen Anlaufhafen wie Antwerpen nicht der mindeste greifbare Zusammenhang.

Nach der Verkehrsstruktur Antwerpens ist anzunehmen, daß der deutsche Frachtraum in höherem Grade nach der Schelde gelockt wurde, um Ausfuhr Güter aufzunehmen, als um überseeische Waren für den Verbrauch der deutschen und belgischen Industrie dort zu löschen. Sicher ist jedenfalls, daß Antwerpen auf die Linienschiffahrt in der Ausreise eine größere Anziehungskraft ausübte als in der Heimfahrt. Von Bremen aus wurde der Scheldhafen im Jahre 1913 in der Ausreise 216mal und in der Heimreise 161mal angelaufen.

Irgendwelche Angaben über die in Antwerpen durch deutsche Schiffe zugeführten und für den Verbrauch Deutschlands bestimmten Rohstoffe sind nicht vorhanden. Abgesehen davon, daß neben der deutschen Linienreederei besonders die englischen und nordischen Schiffahrtslinien an der Rohstoffzufuhr Antwerpens beteiligt waren, lagen die Dinge wohl nicht unähnlich wie in den deutschen Häfen selber, wo die Güter der gebundenen Schiffahrt auf die deutsche, die der Trampreederei überwiegend auf die ausländische Flagge kamen. Der einfachen Verkehrsteilung in

¹⁾ „Nauticus“, Jahrg. 1914, S. 413.

²⁾ Schumacher, a. a. O. S. 96.

³⁾ „Nauticus“, Jahrg. 1914, S. 716.

den einheimischen Häfen stand in Antwerpen allerdings die Vielheit und Internationalität der Linien und der Rohstoffbedarf dreier Länder gegenüber, wodurch es unmöglich wurde, das Problem der Beteiligung der deutschen Flagge an der durch Antwerpen vermittelten Rohstoffzufuhr in exakter Weise zu lösen.

Die Objekte der Trampreederei waren in erster Linie solche überseeischen Waren, deren Ernte sich auf einen kurzen Zeitraum des Jahres zusammendrängte und die deshalb in den Ausfuhrhäfen eine plötzliche starke Zusammenballung der Nachfrage nach Frachtraum verursachten. Je dichter aber die gebundene Schifffahrt ihr Liniennetz ausgestaltete, desto mehr gelang es ihr, das Frachtgut der freien Schifffahrt entweder ganz oder als gelegentliche Beiladung an sich zu ziehen, ohne daß diese dadurch in den weniger engen Verkehrsbeziehungen jemals zu ersetzen gewesen wäre. Wolle und hochwertige Erze aus Australien, Wolle, Mais und Häute aus Argentinien, die die wichtigsten Bestandteile der über Antwerpen nach Deutschland zugeführten Rohstoffmengen bildeten, wurden überwiegend durch die Linienschifffahrt angebracht, und es ist anzunehmen, daß die deutsche Flagge an diesen Zufuhren sehr stark beteiligt war.

Während der belgische Staat durch eine Reihe von Vorzugsverträgen die Linienreedereien an Antwerpen zu fesseln gesucht hatte, waren die Niederlande der fremden Flagge gegenüber weniger entgegenkommend. Seit dem Beginn des Jahrhunderts wurde die ehemals blühende holländische Trampreederei mehr und mehr durch die Linienschifffahrt verdrängt, und die Segelschiffe wichen bis auf einen geringen Rest dem wirtschaftlich hochwertigen Dampfer. Die deutsche Flagge, deren prozentualer Anteil am Gesamttonnagehalt der einkommenden Schiffe in den holländischen Häfen zwischen 1888 und 1905 ständig zugenommen hatte, machte von diesem Zeitpunkte an nur sehr kleine Fortschritte; ihr verhältnismäßiger Anteil betrug im Jahre 1912 19,9%, gegenüber 17,2% im Jahre 1906¹⁾. Diese Ziffer umschließt die eingehenden Fahrzeuge im Rhein-Seeverkehr, die, soweit sie von den deutschen Ost- und Nordseehäfen kamen, der innerdeutschen Güterverteilung dienten und jedenfalls für den Rohstoffbezug keine Rolle spielten. Um den Anteil der den über-

¹⁾ „Nauticus“, Jahrg. 1914, S. 714.

seeischen Verkehr vermittelnden deutschen Linienreederei am einkommenden Seeverkehr zu fassen, wird man etwa 2,5—3% von der obigen Ziffer abziehen müssen.

So unsicher die Schlüsse sind, die aus dem vorstehenden Material gezogen werden können, so ist es doch wohl zweifellos, daß sich beim Rohstoffbezuge über die Niederlande wegen der kräftigen Entwicklung holländischer Liniennetzes in höherem Grade fremde Zwischenglieder in der Form ausländischer Reedereien einschoben, als dies bei Antwerpen zutraf. Darüber hinaus erstreckte sich der Einfluß des holländischen Beförderungsgewerbes auf dem Rhein über die deutsche Grenze. Im ganzen wurden im Jahre 1913 von der Grenze bis Köln 32,7 Millionen t mit 2,7 Milliarden tkm befördert, wovon auf die fremde Flagge 22,9 Millionen t = 79,1% und 2 Milliarden tkm = 74,6% fielen. Der Anteil der belgischen Flagge an diesen Beförderungsleistungen war, namentlich im einkommenden Verkehr, verhältnismäßig gering. Das Hauptbetätigungsfeld der holländischen Binnenreederei blieb natürlich der Niederrhein¹⁾.

6. Sieht man davon ab, daß ein Ort durch das Zusammenströmen von Käufern und Verkäufern der Markt für eine bestimmte Warengruppe werden kann, so versteht man unter dem Markttorte einer Ware denjenigen Platz, an dem sich dauernd der Sitz ihres Handels befindet.

Für überseeische Rohstoffe waren ursprünglich die Einbruchstellen in den Verkehr einer national abgegrenzten Volkswirtschaft, die Seehäfen, die gegebenen Märkte. Aber indem sich mit der Aufsaugung der Klein- und Mittelbetriebe eine kapitalstarke und organisatorisch-technisch durchgebildete Großindustrie im Binnenlande entwickelte, die unmittelbare Beziehungen zu den überseeischen Erzeugungsgebieten anknüpfte, wurde für gewisse Güter-

¹⁾ Vgl. die Binnenschiffahrtsstatistik für 1913, Zweiter Teil, S. XXIX. — Im Jahre 1913 wurde in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ eine Polemik über den Anteil der deutschen Rheinflotte, ihre Fortschritte oder Rückschritte im Verhältnis zur Flotte der Niederlande und über angrenzende Fragen geführt. Sehr wichtige Äußerungen hierzu sind in der angeführten Statistik enthalten (S. XXIX): „Der Anteil der fremden Schifffahrt an den tonnenkilometrischen Leistungen des Rheins ist 1913 viel stärker gestiegen (von 18,3 auf 29,0%) als ihr Anteil an den Aus- und Einladungen der wichtigeren Rheinhäfen (von 36,0 auf 37,4%), was auf eine Ausdehnung der fremden Schifffahrt stromaufwärts schließen läßt.“

arten der Schwerpunkt der Handelstätigkeit ins Binnenland verlegt. Aus dem früher selbständigen Hafeneigenhändler wurde unter dem Druck dieser Entwicklung vielfach ein für Rechnung des Fabrikanten arbeitender Einkaufskommissionär. In dem gleichen Sinne wirkte die finanzielle Verselbständigung des überseeischen Abladers. Der festländische Einfuhrhändler brauchte die Ware nicht mehr für eigene Rechnung zu übernehmen, sondern erhielt sie in Kommission, wobei er je nach Lage der Dinge den Exporteur durch einen Vorschuß entlastete (Konsignationsgeschäft) — in jedem Falle aber seinen eigenen Gewinn auf die Kommissionspesen beschränkte. Aus dem Eigenhändler aber war der Verkaufskommissionär des überseeischen Abladers geworden.

Die Ausbildung der Nachrichtenvermittlung, die Verbesserungen des gesamten Verkehrswesens, die zunehmende rechtliche Sicherheit im Austausch mit den überseeischen Erzeugungsgebieten und endlich die geschilderte zunehmende „Vertretbarkeit“ der Rohstoffe beförderten eine Entwicklung, die in noch höherem Grade die „Annäherung von Produktion und Konsumtion“ zum Ziel hatte ¹⁾. Doch wäre es falsch, sich diese Entwicklung allzu schematisch vorzustellen. Sie ist im ganzen auch weniger zwangsläufig, als die Theorie gemeinhin annimmt. Der Kommissions- und Eigenhandel sind nur juristisch scharf voneinander zu scheiden; tatsächlich greifen sie überall ineinander über. Ein und dieselbe Firma kann Eigenhandelsgeschäfte und technisch verschieden gestaltete Kommissionsgeschäfte ausführen. Zudem ist dem Hafeneigenhandel aus der Natur der Sache selber ein breites Betätigungsfeld übrig geblieben. Die Objekte dieses Handels sind vornehmlich solche Gegenstände, denen keine örtlich gehäufte Nachfrage im Inlande gegenübersteht, sondern die in zahlreiche kleine Verkehrskanäle übergeleitet werden müssen; Beispiele hiefür sind die konsumreifen Kolonialartikel (Gewürze, Südfrüchte usw.) und die Bau- und Brennmaterialien. Weiter schiebt sich mit der Ausbildung der Warenterminbörsen in den Hafenstädten zwischen die Erzeuger und Verbraucher ein neues Zwischenglied ein: der berufsmäßige Warenspekulant, der durch Vermittlung des Terminmarktes flüssige Gelder vorübergehend in einem Rohstoff anlegt und so in der

¹⁾ Hierzu ausführlicher Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags, S. 12 ff.

privatwirtschaftlichen Ausnutzung einer Preiskonjunktur die Bedarfsdeckung der Volkswirtschaft für künftige Monate sichert¹⁾.

Gleichwohl liegt die volkswirtschaftliche Aufgabe der Seehäfen heute ganz überwiegend in ihrer Eigenschaft als Speditionsplätze begründet. Wenn in Bremen auf den Speditionsverkehr im Jahre 1913 in der Einfuhr nur etwas weniger als ein Drittel fiel, so lag das an der verhältnismäßigen Stärke des Bremer Eigenhandels im Rohstoffbezuge; in Hamburg und Rotterdam waren die Verhältnisse vermutlich umgekehrt, während an der Schelde die Dinge ähnlich liegen mochten²⁾. Leider läßt sich das Verhältnis des Speditions- zum Eigenhandelsverkehr für diese Häfen statistisch nicht feststellen.

Eine dritte Aufgabe der Seehäfen bestand darin, als Stapelplätze für überseeische Rohstoffe zu dienen. Daß sie sich hierfür besonders eigneten, war in ihrer peripherischen Lage begründet, die eine Verteuerung durch spätere Rücktransporte, wie sie bei zentral gelegenen Stapelplätzen eintreten kann, ausschloß. Zudem ist es in den Seehäfen am ehesten möglich, die Ware ins Ausland weiterzusenden. Die Entstehungsgründe solcher Lager waren verschiedener Art. Bei Rohstoffen, die an bestimmte Verschiffungsperioden gebunden waren, bildeten sich in den fest-

¹⁾ Zur Entwicklung des Kupferhandels und der Kupferspekulation in Hamburg nach Begründung der Börse Reinhardt, Die Kupferversorgung Deutschlands und die Entwicklung der deutschen Kupferbörsen (Kölner Studien, Heft IV, S. 96).

²⁾ Auf die Veränderungen im Sinne des zunehmenden Speditionsverkehrs beim Antwerpener Wollverkehr hat Schumacher aufmerksam gemacht. Die Entwicklung scheint jedoch tatsächlich vor dem Kriege zum Stillstand gekommen zu sein. Das Verhältnis von Einfuhr, Durchfuhr und den in den Versteigerungen abgesetzten Mengen war in den letzten Jahren folgendes (in Ballen):

	1905	1907	1909	1911	1913
Einfuhr	90 648	81 536	84 882	72 447	62 280
Durchfuhr	66 379	56 760	56 048	52 434	41 107
Verkäufe	25 276	25 256	27 903	22 708	19 885
Proz. Anteil der ver- steigerten Mengen a. d. Einfuhr	27,9	31	32,9	31,4	31,9

In den achtziger Jahren dauerten die Antwerpener Auktionen drei Wochen, während in den letzten drei Jahren vor dem Kriege die jeweilig zum Angebot kommende Menge meistens in 2—3 Tagen verkauft werden konnte. Die sehr umfangreichen Zufuhren Antwerpens an australischer, spanischer und an Kapwolle waren stets Speditionsware.

ländischen Häfen Bestände eben zu diesen Zeiten. Weiter sammelten sich zur Zeit der „geschlossenen“ Binnenschiffahrt Waren für Rechnung der inländischen Erzeuger an, falls die Kosten der Lagerung durch die erwartete Frachtersparnis gegenüber der Bahnbeförderung aufgewogen wurden. Bei Gütern, die „marktgebunden“ waren — die aus besonderen Gründen, meist kolonialpolitischer Art, nur in einem bestimmten Seeplatze gehandelt wurden — stapelten sich Vorräte auf, wenn der Verkauf auktionenweise oder in der Form von Einschreibungen an die Zwischenhändler erfolgte, die Güter selbst aber nur allmählich in den Verbrauch des Binnenlandes übergingen. Alle vorhandenen Warenvorräte konnten endlich auf einer Preisspekulation beruhen und in der Erwartung einer späteren günstigen Verwertungsmöglichkeit bei wachsendem industriellen Bedarf angesammelt werden. Darauf ließen sich in der Hauptsache die ständigen Läger zurückführen, die der Handel in hochwertigen Erzen und Metallen in sämtlichen nordwesteuropäischen Häfen zu unterhalten pflegte. Solche Vorräte haben erfahrungsgemäß die Neigung, sich zu vergrößern, wenn ein Metall zur Terminspekulation zugelassen ist, da zur Sicherung langfristiger Terminumsätze dauernd große Bestände als Unterpfänder bereitgestellt werden müssen.

Für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung ist es von Wichtigkeit, auch die Begriffe Marktgut, Speditionsgut und Stapelgut zu umgrenzen. Unter Marktgut ist nur die Ware zu verstehen, die im Seehafen gehandelt wird und stets dort vertreten ist; befindet sich also nur der Handel im Seehafen und wählt die Ware selber durchgängig einen anderen Einfuhrweg, so wird nicht von einem Marktgut gesprochen. Das gleiche gilt, wenn die Ware zwar über den Seehafen geht, der Handel aber an einem anderen Platze ansässig ist, was für Triest und Wien häufig zutrifft. Ist ein Seehafen Eigenhandelsplatz und die Ware ständig dort vorrätig, so hat dieser die Bedeutung eines Rohstoffmarktes. Speditionsgut und Stapelgut unterscheiden sich ihrem Wesen nach nicht voneinander. Die Stapelware kann als auf Lager genommene Speditionsware bezeichnet werden.

Die Bedingungen, die gegeben sein müssen, damit ein Seehafen die Eigenschaft eines Rohstoffmarktes erhält, lassen sich in theoretischer Allgemeinheit etwa so zusammenfassen: Im höchsten Grade marktbildend wirkt das finanzielle Übergewicht des

Einfuhrhandels über die Erzeugung, das sich verschieden äußert. Wenn der Fabrikant die Ware vom Importeur auf Kredit nimmt oder wenn der Handelsstand im Seehafen selbst mit Kapital an der Produktion beteiligt ist, so fehlt für den Industriellen die Möglichkeit, eigene Beziehungen mit den überseeischen Erzeugungsgebieten anzuknüpfen. Ein solches Übergewicht des Handels wird stets dann vorhanden sein, wenn sich die Entwicklung zur kapitalistischen Zusammenfassung in den betreffenden Industriezweigen noch nicht ganz vollzogen hat. Eine günstige Vorbedingung für die Bildung von Rohstoffmärkten ist demnach eine breite Schicht von Mittel- und Kleinbetrieben; selbst wenn das Moment der Kredit- und Kapitalbeanspruchung für diese wegen ihrer genügenden finanziellen Stärke nicht in Betracht kommt, werden sie dennoch häufig in die Notwendigkeit versetzt sein, eilige Bezüge kleiner Rohstoffmengen von einem Marktmittelpunkte aus zu veranlassen, da sie durch die mit den Preisschwankungen verbundene Konjunkturgefahr an eigener Lagerhaltung größeren Umfanges verhindert sind.

Die ursächliche Beziehung der Rohstoffmarktbildung zu einer bestimmten Gliederung der Industrie schließt nicht aus, daß, wo ein leistungsfähiger Markt vorhanden ist, auch die industriellen Großbetriebe zur Ergänzung ihrer Vorräte bei unerwarteten größeren Aufträgen, zur Verringerung der Lagerbestände und der damit verbundenen Unkosten und zum Bezuge besonderer Qualitäten hochwertiger Rohstoffe, die zur Sicherung der Warenbeschaffenheit häufig nach dem Muster eines im Seehafen tatsächlich vorhandenen Lagers eingekauft werden, auf die vorhandenen Märkte zurückgreifen.

Neben dem Aufbau der Industrie kann die besondere Form, in der die überseeischen Waren versandt werden, marktbildend wirken. Für eine Reihe von überseeischen Rohstoffen erfolgt die Verschickung in der Weise, daß die betreffenden Waren in den Ankunftsplätzen gesichtet und bewertet, d. h. je nach den Bedürfnissen des Verbrauchs zu neuen Partien zusammengestellt werden (Tabak, Baumwolle). Hier schiebt sich der Einfuhrhandel aus einem warentechnischen Grunde ein: die überseeischen Ablader sind nicht imstande, die Waren entsprechend den individuellen Ansprüchen ihrer Verbraucher zu passenden Lieferungen zu vereinigen. Wie schon erwähnt, wird ferner eine örtliche ver-

streute Nachfrage, die die Verteilung über das ganze Binnenland notwendig macht, die Voraussetzung einer Marktbildung abgeben können. Gewisse Rohstoffe nun können nach Art ihrer technischen Verwendung ebenso die maßgebende Grundlage industrieller Erzeugungsvorgänge abgeben wie als Zusatzstoffe in zahlreichen Produktionsprozessen verwertet werden; in dieser doppelten Eigenschaft rufen sie sowohl eine gehäufte als eine örtlich verstreute Nachfrage hervor, woraus sich neben dem unmittelbaren auch ein mittelbarer — über das Hafenzentrum geleiteter — Warenbezug ergibt. —

Ist es richtig, daß innerhalb der ungemein gestiegenen Einfuhrziffern der Häfen die Speditionsgüter im allgemeinen das Übergewicht erlangt haben, so werden auch die Beförderungskosten für die Wahl des Einfuhrweges mit der Zeit von steigender Bedeutung geworden sein. Diese Kosten zerfallen in die Seefracht, die Aufwendungen für die Bewegung der Ware vom Seeschiff in das binnenländische Beförderungsmittel und in die binnenländischen Beförderungskosten: Eisenbahn- oder Flußfrachten.

Was die Seefrachten anlangt, so läßt sich zunächst für die Linienschifffahrt die ungemein wichtige Tatsache feststellen, daß die Frachten von den Rohstoffherzeugungsgebieten nach den nordwestlichen Häfen des europäischen Festlandes durchgängig gleich hoch sind. Die Entfernung als Tarifgrundlage spielt im Seeverkehr eine viel geringere Rolle als im Schienenverkehr. Die Wegkosten treten gegenüber denen des Schiffes und des Betriebes ganz zurück. Der Transportpreis ergibt sich nicht aus der Summe der zurückgelegten Streckeneinheiten. Ein Ausdruck dieser Tatsache ist der „Optionszuschlag“, der für solche überseeischen Rohstoffe, deren Zielhafen bei der Abfahrt noch nicht feststeht, nur als Entgelt für die bei der Verfrachtung entstehende Mehrarbeit, nicht aber für die etwaige Mehrentfernung, erhoben wird¹⁾. Die

¹⁾ Die „Option“ wird höchstwahrscheinlich hauptsächlich von solchen Gütern in Anspruch genommen, die unverkauft, als Konsignationsware, nach Europa gesandt werden. Der Verfrachter verlädt die Ware etwa nach Antwerpen, Option Bremen. Sie wird nun kostenlos an der Schelde gelöscht. Gelingt es dem Inhaber, sie nach West- oder Süddeutschland zu verkaufen, so läßt er sie von Antwerpen direkt dorthin gehen. Es steht ihm aber auch frei, innerhalb von 14 Tagen nach der Entlösung die Option Bremen zu erklären; die Ware wird dann durch die Reederei kostenlos dorthin geliefert. Die Optionsklausel vervielfältigt die „Verkaufswahrscheinlichkeit“, die eine Voraussetzung des Konsignationsgeschäfts ist.

Angleichung der Frachten vollzieht sich durch die Preispolitik der Verbände, die allerdings im ausgehenden Verkehr wegen der durchschnittlich geringeren Rentabilität und der verhältnismäßigen Stetigkeit des Warenangebots in dieser Richtung eine größere Bedeutung erlangt haben, sowie durch die Verteilung der Häfen unter die Reedereien in bestimmten Verkehrsbeziehungen, die im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit eine gleiche Behandlung der Seeplätze erzwingt¹⁾.

Der freie Markt der Trampreederei unterliegt in höherem Grade dem Gesetze von Angebot und Nachfrage als der gebundene Markt der Linienreederei²⁾. Infolgedessen kommen hier Unterschiede in der Frachtbildung nach den verschiedenen nordwesteuropäischen Festlandshäfen vor. Das Problem ist im einzelnen ungemein verwickelt. Die Preise im ausgehenden Verkehr richten sich nicht nur nach dem Stande von Angebot und Nachfrage im Verschiffungshafen, sondern auch nach dem Frachtangebot, das der Unternehmer im Zielhafen für die Rückfahrt erwartet: denn das maßgebende Moment zur Herabdrückung der Selbstkosten ist die möglichst vollständige Ausnutzung des das stehende Kapital darstellenden Schiffsraums in beiden Richtungen. Bekannt ist die große Bedeutung, die für die Frachtgestaltung der freien Schifffahrt weiterhin der englischen Kohlenausfuhr zukommt. „Die (englische) Kohlenausfuhr ist nicht nur ein willkommenes Gegengewicht gegen die britische Einfuhr, sondern gegen die ganze Rohstoffeinfuhr Großbritanniens, Deutschlands, Hollands, Belgiens und Frankreichs³⁾.“ Infolgedessen hielten sich nicht nur die Raten der auf England fahrenden Trampdampfer unter der festländischen Durchschnittshöhe, sondern wegen der größeren Nähe der belgisch-holländischen Einfuhrplätze zu den englischen Kohlenhäfen waren auch die Frachten nach Rotterdam und Antwerpen etwas geringer als nach den Elb- und Weserhäfen. In den Charters der Getreidedampfer von Südrußland pflegte aus

¹⁾ Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt (Staats- und sozialw. Forschungen, Heft 172, S. 42 ff. u. S. 73 ff.) und Ursachen und Wirkungen der Vereinbarungen unter den Reedereien (Jahrb. des Nordd. Lloyd's, Jahrg. 1913/14, S. 14 ff.).

²⁾ Vgl. den Aufsatz „Preisbildung im Seeverkehr“ (Jahrb. d. Nordd. Lloyd's, Jahrg. 1912/13, S. 91).

³⁾ Zimmermann, Die britische Kohlenausfuhr, ihre Geschichte, Organisation und Bedeutung (Zeitschr. „Glückauf“, Jahrg. 1911, S. 1293).

diesem Grunde für Rotterdam ein Frachtabschlag (von $\frac{1}{2}$ — 1 M. f. d. t) ausbedungen zu werden. Aber es waren bei der Frachtgestaltung noch andere Momente im Spiele. Die nordwesteuropäischen Festlandshäfen stellten den Trampdampfern selber Ausfuhrgüter wie Kohle und Kali zur Verfügung. Und somit war die Frachtbildung in der freien Schifffahrt auch von dem Grade der Aktivität der Tonnenbilanz: im engeren Sinne von dem Warenangebot abhängig, das sich in den nordwesteuropäischen Festlandshäfen zu Rückfrachten für die Dampfer in freier Fahrt eignete. In dieser Hinsicht waren Bremen und Antwerpen verhältnismäßig besser gestellt als Rotterdam und Hamburg¹⁾.

Während in der Linienschiffahrt die für jede Wareneinheit zu entrichtenden Preise gleich sind, weichen bei der Trampschiffahrt die Beförderungspreise für die Transporteinheiten innerhalb ein und derselben Ladung häufig voneinander ab. Wenn z. B. ein amerikanischer Schiffsmakler einen Dampfer zum Versand von Baumwolle nach Europa „anlegt“, so können die Frachten für die einzelnen Bestandteile der Ladung verschieden hoch sein, je nachdem sich die Konjunktur zu dem Zeitpunkte anließ, an dem die Frachtverträge mit den einzelnen Verladern abgeschlossen wurden. Ein Schiffsmakler, der eine annehmbare Warenmenge nach einem festländischen Hafen angesammelt hat, wird ferner in der Frachtforderung für den Rest der Ladung entgegenkommend sein müssen, um Verzögerungen in der Verschiffung zu vermeiden. Die vorhandenen Möglichkeiten sind überaus zahlreich. Aber gerade die große Zahl und die Verschiedenheit der Momente, die auf die Frachtbildung der Trampreederei Einfluß haben, werden im Laufe eines Jahres im Sinne einer durchschnittlichen Ausglei chung der Frachten wirken, so daß die dauernden Vorteile der belgisch-holländischen Häfen auch in dieser Beziehung nicht groß sein dürften.

¹⁾ Vgl. über Antwerpen die Bemerkungen Schumachers, a. a. O. S. 39 ff Die Tonnenbilanz: das Verhältnis der verladenen Güter zu den gelöschten, betrug in Hamburg 48 $\frac{0}{10}$, in Rotterdam etwa 33 $\frac{0}{10}$, in Antwerpen 80 $\frac{0}{10}$. und in Bremen 71,5 $\frac{0}{10}$. Ein Fünftel der Gesamtausfuhr bestand in Bremen aus Kohle und Kali. Was die spezifischen Güter der Trampreederei und die Gestaltung der Tonnenbilanz anging, so lagen demnach die Verhältnisse an der Weser nicht ungünstig. Die ungefähre Angleichung der Ausfuhrmengen an die Einfuhrmengen beruhte in Bremen darauf, daß hier die Massenrohstoffe fehlten, die von Hamburg elbaufwärts befördert wurden und die Passivität der Hamburger Bilanz verschuldeten. Auf der Schiene wurden von Hamburg und Bremen im Jahre 1913 im Verhältnis zur Einfuhr beider Häfen nicht sehr verschieden große Gütermengen ins Binnenland abefahren (3,9 Mill. t zu 3 Mill. t).

Die Seefrachten nach Triest von entfernt liegenden Ausgangspunkten bewegten sich durchschnittlich in derselben Höhe wie die Frachten nach den nordwesteuropäischen Festlandshäfen. Im Verkehr von Australien und Ostindien hielt die österreichische Linienreederei durchweg auf die Hamburg-Bremer Marktrate; doch kamen trotz der kürzeren Entfernung auch höhere Frachten für Baumwolle, Jute und Häute vor, was mit den ungünstigen Rückfrachtverhältnissen von Triest aus zusammenhing¹⁾. Höchstens im Austauschverkehr mit der levantinischen Küste und mit Ägypten dürfte sich ein dauernder Frachtvorsprung zugunsten Triests ergeben. Im übrigen wurden die Frachten durch mannigfache schwer meßbare Faktoren beeinflusst. Ein österreichischer Reeder konnte in Nordamerika Transporte nach Triest zu etwas billigeren Bedingungen aufnehmen als nach nordischen Plätzen, um durch Auffüllung des Laderaumes mit für Triest bestimmten Waren den verteuern den Aufenthalt in einem Zwischenhafen zu vermeiden. Auf die Frachtgestaltung der Trampschiffahrt, die durch ein Gesetz von 1907 eigens subventioniert war²⁾, werden die ungünstigen Rückfrachtverhältnisse Triests — es kommen für die freie Reederei fast nur Zucker, Holz und Malz in Betracht — gleichfalls preisstärkend eingewirkt haben. Bezeichnenderweise scheint übrigens die ungebundene Schifffahrt stärker in den dalmatinischen Küstenplätzen zu wurzeln, die sich vor dem Kriege mehr und mehr zu Sammelstellen geeigneten bosnischen Ausfuhr-gutes entwickelten.

Die Beförderungskosten, die für die überseeische Zufuhr der Einfuhrgüter erhoben werden, finden gleichsam eine Fortsetzung in den Hafengebühren, die wegen der Abweichung der Erhebungsgrundsätze voneinander und wegen der Verschiedenheit in der praktischen Ausnutzung der einzelnen Erhebungsmerkmale nur schwer miteinander zu vergleichen sind. Der Hauptsache nach

¹⁾ Dieser Fall war natürlich seltener. Smolensky (Die Stellung und Bedeutung des Österreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der Freien Schifffahrt im Außenhandel Österreichs) schreibt über das Verhältnis des Staates zu den Lloydfrachten auf S. 99: „Daß man dem Lloyd gestattete, trotz der um ein Drittel geringeren Entfernung zu vielen seiner wichtigsten Relationen gegenüber den diese gleichfalls erreichenden Hamburger und Bremer Linien die gleichen Frachten wie diese einzuholen, ist eine große Begünstigung unserer größten heimischen Linienreederei.“

²⁾ Smolensky, a. a. O. S. 167 ff.

trafen sie in der Form einer Raumgebühr oder einer auf die Gewichtsmenge der Ladung bezogenen Abgabe teils das Seeschiff und teils die Ware als solche. Die hierin zutage tretende Gebührenverteilung ist ein in mancher Hinsicht charakteristischer Ausdruck der jeweiligen Hafenpolitik, deren Ziel allerdings in der Praxis durch die Möglichkeit einer Abgabenüberwälzung je nach der Konjunktur verschoben wird.

Erhebliche Kostenunterschiede zuungunsten der deutschen Häfen ergaben sich für den Reeder. In Antwerpen und Rotterdam hatte er eine auf den Netto- oder Bruttoreum bezogene, in Rotterdam getrennt nach Schiffsart und Größe berechnete Abgabe zu entrichten, gegen deren Zahlung sich die Fahrzeuge eine geraume — in den beiden Seeplätzen verschieden lang bemessene — Spanne Zeit im Hafen aufhalten konnten¹⁾. Neben den erheblichen Kosten für die Benutzung der Kaianlagen wurden in Hamburg und Bremen noch abweichend voneinander gebildete Gebührensätze für die Herstellung, Unterhaltung, Betonung und Befuerung des Fahrwassers erhoben. Diese Kosten waren in beiden Häfen ungleich. In Hamburg war das Schiff bei Benutzung der Kais unverhältnismäßig hoch belastet; eine sehr beträchtliche Ermäßigung ergab sich aus der Löschung und Ladung an den Freiladeplätzen und beim Umschlag mit dem Binnenfahrzeug, wovon etwa 73,5% der einkommenden Güter Gebrauch machten. Die Liegezeiten waren verschieden lang, durchweg aber viel kürzer als an der Schelde und Maas²⁾.

Ein Beispiel aus der Praxis zeigt, daß die Schiffsbelastung im Hafen von Antwerpen etwa drei- bis viermal so niedrig war als in Bremen. Aber es wäre falsch, daraus den Schluß zu ziehen, daß durch diese Abgabenpolitik die deutschen Häfen als solche ins Hintertreffen gerieten. Die Höherbelastung der Schiffe deutet darauf hin, daß der größere Teil der Hafenkosten auf die Reeder abgebürdet wurde; für diese waren mithin die deutschen Seeplätze weniger rentabel als die fremden. Doch weil die auf dem Fahrzeug ruhenden Gebühren in den Seefrachten enthalten waren und diese sich im Verkehr mit den nordwesteuropäischen Festlandshäfen

¹⁾ Herner, Hafenabgaben und Schiffsvermessung (Probleme der Weltwirtschaft, Bd. XI, S. 23 ff.). Das Rotterdamer Hafengeld ist im Jahre 1915 für Seefahrzeuge um 20% erhöht worden. Vgl. das Gemeenteblad van Rotterdam f. 1917, Nr. 11.

²⁾ Flügél, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, S. 192 ff.

in der gleichen Höhe bewegten, so erwuchs den einheimischen Häfen als solchen kein unmittelbarer Nachteil. Allerdings wurde ihre Anziehungskraft auf die freie Schifffahrt verringert.

Von der belgischen Staatsbahn wurden die Durchfuhrgüter „frei vom Kai“ abgeholt, sofern es sich um Mengen von wenigstens 5000 kg handelte. Das Wagenstandgeld und die Deckenmiete waren billiger als in Deutschland; zudem wurde bei der Anwendung der Sätze ein größeres Entgegenkommen an den Tag gelegt. Auch in Rotterdam bestand zwischen dem Seeschiff einerseits, dem Binnenschiff und der Eisenbahn anderseits ein enges Zusammenwirken, das in den gleich gerichteten Interessen der privatwirtschaftlich organisierten Verkehrsträger tief begründet war. Demgegenüber waren bei der Vermittlung der Güter zwischen dem Kai und dem den binnenländischen Verkehr bewältigenden Schienenweg Hamburg und Bremen durch die Hafenbahnfracht im Nachteil, die ein spezielles Entgelt für die Bewegung der Ware zwischen dem Güterbahnhof und dem Kai darstellte und in allen andern nordwesteuropäischen Häfen fehlte. Eine weitere, ebenfalls der Ware angerechnete Belastung bildete in Bremen die Schifffahrtsabgabe, die für die Unterhaltung der Wasserstraße in sieben Wertklassen erhoben wurde.

Die Handhabung der Ware im Hafen erfolgte in Antwerpen nicht nach größtenteils festen Abgaben, wie in den Hansestädten, wenn es sich um den Umschlag mit der Schiene handelte, sondern war den Beteiligten selber überlassen. Den amtlichen Kaigebühren und den von den Spediteuren für verschiedene Leistungen in Anrechnung gebrachten Spesen, wie sie in den norddeutschen Häfen bestanden, stellte sich an der Schelde eine — bei durchschnittlich billigen Arbeitslöhnen — in ihrer jeweiligen Höhe nach dem Güterangebot der Verkehrsvermittler schwankende Warenbelastung gegenüber. Damit eröffnete sich den Empfängern und Versendern die Möglichkeit, nach Lage der Dinge Sondergewinne zu machen. Zwar stellte sich in Antwerpen auch die Benutzung der Kais und Schuppen zur Lagerung billiger als in den deutschen Seehäfen, aber dieser Vorteil wurde durch die zur Bewachung der Durchfuhrgüter am Kai notwendigen Ausgaben und durch etwaige Verluste bei Beraubung bis zu einem gewissen Grade wieder ausgeglichen. Die Höhe dieser Kosten war jeweils davon abhängig, in wie langer Zeit die Güterabfertigung vor sich ging.

Die Rotterdamer Umschlagsvorrichtungen waren teils Eigentum der Gemeinde, teils befanden sie sich in den Händen von Privatgesellschaften. Die Warenbelastung stand auch hier unter dem Einfluß des freien Wettbewerbs.

Gingen die Güter — wie das an der Maas zu 90 % der Fall war — vom Seeschiff ins Binnenschiff über, so waren die Kostenunterschiede in der Belastung der Ware kleiner als beim Umschlag auf die Schiene, wobei für Bremen die erwähnte Schiffabgabe als verteuernendes Preiselement bestehen blieb.

Die sich beim Umschlag mit der Schiene für die Waren ergebenden Kosten bieten — sowohl in den deutschen Häfen untereinander als auch in ihrem Verhältnis zu den belgischen und holländischen Seeplätzen — ein Bild großer Mannigfaltigkeit dar. Wenn auch die belgisch-holländischen Seeplätze in dieser Beziehung durchschnittlich besser gestellt waren¹⁾, so war damit nicht gesagt, daß sie einen ähnlichen Vorteil für die Wahl des Beförderungsweges hatten. Die Warenbelastung und die aus ihr entstehenden Unterschiede zwischen den Wettbewerbshäfen bilden innerhalb der „Gesamtkosten im binnenländischen Transport“ — der Kosten zwischen dem Versand- oder Bestimmungsort und dem Seeschiff — feste Größen. Sie stellen bei kleinen Entfernungen einen großen prozentualen Anteil dieser Gesamtkosten dar, bei weiteren Entfernungen einen ständig abnehmenden. Wird von besonderen Umständen abgesehen, so werden die Unterschiede in der Warenbelastung innerhalb des kilometrischen Vorzugsgebietes der deutschen Häfen durch den sich aus der geringeren Entfernung ergebenden Frachtvorsprung auf dem Bahnwege zugunsten der einheimischen Seeplätze ausgeglichen, während sie im weiteren Wettbewerbsgebiet bei steigenden Frachten immer mehr an verhältnismäßiger Bedeutung verlieren, natürlich ohne jemals praktisch wirkungslos zu werden. Ihre Wichtigkeit beim Wettbewerb in scharf umstrittenen Zonen soll nicht verschleiert, vielmehr nur eine allgemeine Formel gefunden werden.

Das Hinterland, in dem sich die großen nordwesteuropäischen Festlandshäfen betätigen, ist zu einem großen und wichtigen Teile

¹⁾ Über die Gründe Schumacher a. a. O. S. 70. Die verhältnismäßig kleinen Stadtstaaten können die gewaltigen Mittel nur aufbringen, indem sie „mit peinlicher Sorgfalt an der Verzinsung und Tilgung festhalten“. Die Lösung des Problems der Hafengebühren in seiner Gesamtheit ist nicht nur von den Seestädten abhängig.

für alle das gleiche. Eben deshalb ist es notwendig, die Frage nach dem Kostenbestandteil, durch den der Beförderungsweg letzten Endes bestimmt wird, möglichst scharf zu fassen. Zu diesem Zwecke werden die Seefrachten und Hafenkosten als „Vor- oder Nachkosten“ zusammengefaßt und den bei der Beförderung nach oder aus dem Binnenlande entstehenden Kosten gegenübergestellt. Von welchem so bestimmten Kostenbestandteil ist nun der Beförderungsweg abhängig?

Im einkommenden Verkehr handelt es sich überwiegend um Rohstoffe. Soweit diese Speditionsgüter sind, wird die Wahl des Beförderungsweges lediglich eine Kostenfrage sein, es sei denn, daß sie aus beförderungstechnischen Gründen auf ein bestimmtes Transportgefäß angewiesen sind¹⁾. Da nun die Vorkosten bei den Einfuhrgütern nicht so verschieden sind oder vielmehr nicht so verschieden wirken, daß ihnen ein entscheidender Einfluß auf die Wahl des Beförderungsweges zustehen könnte, so muß den binnenländischen Beförderungskosten die in dieser Beziehung ausschlaggebende Rolle zufallen.

Nichts anderes ist übrigens mit dem bekannten Satze gesagt, daß für die Blüte eines Hafens seine „Hinterlandlage“ von entscheidender Bedeutung sei. Diese findet in den auf der Entfernung aufgebauten Beförderungskosten ihren Ausdruck, ebenso wie sie im positiven Sinne durch die Tarifpolitik beeinflusst werden kann. Der Sinn des Wortes Hinterlandlage bezieht sich allerdings auch auf die wirtschaftliche Beschaffenheit der von einem Seeplatze abhängigen Gebiete; aber unter den besonderen Verhältnissen der nordwesteuropäischen Festlandshäfen wird dies Wort vorwiegend auf die räumliche Ausdehnung der Hafeneinflußsphäre, nicht aber auf ihren besonderen Wirtschaftscharakter, anzuwenden sein.

Die Ausfuhr besteht hauptsächlich aus Fabrikaten. Bei diesen wird die Wahl des Transportweges verhältnismäßig stärker durch andere Momente mit beeinflusst, obgleich auch hier die Beförderungskosten aus dem Binnenlande im Mittelpunkt stehen. Neben diese treten als wichtige Ursachen für die Wahl des Ausfuhrweges die wegen des Zusammenhangs mit der Linienschiffahrt notwendige Raschheit der Beförderung zur Küste und eine etwaige

¹⁾ Wie die Dinge bei den Marktgütern liegen, wird an dem Beispiel der amerikanischen Baumwolle später gezeigt werden. Vgl. Kap. III.

Zeitersparnis beim Versande, wenn der Bedarf der überseeischen Kunden schnell befriedigt werden muß. Zwar ist für den größeren Teil der westdeutschen Industrie eine Zeitersparnis mit dem Versande über Antwerpen und Rotterdam verbunden, dagegen ergibt sich durch den Aufenthalt an der holländisch-belgischen Küste eine Transportverzögerung für die deutsche Industrie östlich der Linie Münster—Kassel, sofern sie auf die deutschen Nordseehäfen angewiesen ist. Daß sich für diese auch der Rohstoffbezug verlangsamt, ist weniger wichtig, weil die Industrie ständige Läger unterhält und eine Einfuhrbeschleunigung nur unter ganz bestimmten Verhältnissen nötig wird. Weitere Gründe für die Wahl des Ausfuhrweges ergeben sich aus der Durchbildung der Ausfuhrorganisation im Versendungshafen und der Dichtigkeit des Liniennetzes, über das der Exportplatz verfügt. Sogar bei Kohle und Kali spielt dies zweite Moment eine Rolle, wenn die Werke Wert darauf legen, die geförderten Rohstoffe in möglichst gleichen zeitlichen Zwischenräumen abzustößen.

7. Die Beförderungskosten und die geographische Entfernung stehen zueinander in einem ganz bestimmten Verhältnis, und zwar so, daß gemäß der zurückgelegten Entfernung die Frachtkosten steigen. Eine jede Frachtermäßigung gegenüber der normalen Tarifbildung läßt sich als eine künstliche Entfernungsverkürzung auffassen, da sie in dieser Beziehung Abweichungen von dem allgemein gültigen Verhältnis, in dem Fracht und Entfernung zueinander stehen, bewirkt: die im Wege der Ausnahmetarifierung erreichte Annäherung zwischen zwei Punkten ist in der Wirkung die Ersetzung der geographischen durch eine neue „tarifarische“ Entfernung. Diese ist für die Größe des Verkehrsradius eines jeden Hafens gleichfalls von Bedeutung: denn ein Kaufmann bemißt die Transportkosten nicht nach Metern und Kilometern, sondern nach Mark und Pfennigen.

Bei alledem bildet die geographische Entfernung die Grundlage für die Abgrenzung der Hafeneinflußgebiete gegeneinander; sie gibt die Norm ab für alle die Güter, die nicht zum Gegenstande tarifpolitischer Maßnahmen gemacht sind, und auch die tarifpolitisch verursachten Verschiebungen werden in ihrer Tragweite erst dann verständlich, wenn die kilometrischen Vorzugsgebiete gegeneinander abgesteckt sind.

Schon hieraus geht hervor, daß streng genommen das Hinter-

land eines Hafens kein fester Begriff ist. Letzten Endes verschiebt es sich je nach den Gütern, die beobachtet werden: es ist „lokal“ bedingt durch die Verkehrszonen aller der Güter, die transportmäßig auf diesen Hafen bezogen werden können¹⁾.

Das kilometrische Vorzugsgebiet Antwerpens und Rotterdams den deutschen Nordseehäfen gegenüber erstreckt sich über die linksrheinischen Gebiete der Rheinprovinz, Elsaß-Lothringen, Baden, Württemberg und den südwestlichen Zipfel Bayerns. Auf dem rechten Rheinufer in Preußen gehört eine verhältnismäßig schmale Zone, die jedoch sehr wichtige Plätze in sich schließt, zum geographischen Vorzugsgebiete der belgisch-holländischen Häfen. Die Grenze liegt hier zwischen Bochum und Dortmund, und zwar so, daß Rotterdam vor Bremen in Bochum einen kilometrischen Vorsprung von 15 km hat, während sich das Verhältnis in Dortmund um 6 km zugunsten des Weserhafens verschoben hat.

Der Scheldehafen wiederum ist vor Rotterdam auf dem Bahnwege im deutschen Hinterlande fast überall im Vorteil. Antwerpen liegt günstiger zu ganz Südwestdeutschland mit Einschluß von Württemberg und zum linksrheinischen Industrievier. Die Linie, innerhalb deren Antwerpen den Vorsprung hat, überschreitet den Rhein und geht über Elberfeld nach Mitteldeutschland hinein. Nur im nördlichen Teile des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, wo die Entfernungsberechnung über die nördlichen niederländischen Übergänge wie Emmerich einwirkt, ist wieder Rotterdam im Vorteil.

Es wäre methodisch ein Fehler, nur die Entfernungen auf dem Landwege zugrunde zu legen. Ihrem innern Wesen nach ist die Flußfrachtenbildung ein das Entfernungsverhältnis in seiner Eigenschaft als Tarifgrundlage so stark veränderndes Element, daß die Schiffsfrachten, umgesetzt in Entfernungen auf der Schiene, bei einer Umgrenzung der kilometrischen Vorzugsgebiete nicht zu übergehen sind: der Rhein mit seinen billigen Beförderungspreisen wirkt zugunsten von Rotterdam und Antwerpen im Sinne einer ungeheuren Entfernungsverkürzung. Die durchschnittliche Fracht von Antwerpen nach Mannheim auf dem Rhein (677 km) betrug im Jahre 1913 für „Massengüter“ 0,31 M. und für „besonders

¹⁾ In diesem Sinne spricht Wiedenfeld (Nordwesteurop. Welthäfen, S. 327) von Übergriffen, „die eine feste Umgrenzung des Hinterlandes für jeden einzelnen Meeresplatz unmöglich machen“.

häufige Massengüter“ wie Getreide, Kohlen, Roheisen, Holz, Erze, Erden 0,28 M. für 100 kg¹⁾). Die „Massengüter“ werden den Waren der Allgemeinen Wagenladungsklasse des deutschen Normaltarifs, die „besonders häufigen Massengüter“ den Waren der drei Spezialtarife gleichgesetzt werden können.

Während in der nach gleichen Grundsätzen erfolgenden Preisbildung auf der Schiene die Entfernungen in ihrem wahren Verhältnis zueinander erscheinen, verschieben sie sich durch das Dazwischentreten der Rheinfrachten in folgender Weise:

Für die Fracht von 0,31 + 12 Pf. Umschlagskosten in Mannheim würden auf der Schiene zurück- gelegt werden		Für die Fracht von 0,28 + 12 Pf. Umschlagskosten in Mannheim würden auf der Schiene zurück- gelegt werden		
bei der Kl. A 1	bei der Kl. B	bei dem Spez.-T. I	II	III
km	km	km	km	km
43	52	68	88	125

Die Entfernung auf dem Bahnwege von Antwerpen nach Mannheim beträgt 461 km; folglich schwankt die durch den Rhein im Vergleich mit der Bahnbeförderung erzeugte künstliche Annäherung Mannheims und seines Hinterlandes an den Scheldehafen für die einzelnen Klassen zwischen 418 und 336 km. Nur so ist es erklärlich, daß Antwerpen mit Hilfe des Mannheimer Umschlags hochwertige Erzeugnisse der Metall-, Eisen- und Stahlindustrie, der Textilwaren- und Farbstoffbranche, ferner Kinderspielzeug und Porzellanwaren aus Bayern, Sachsen, Böhmen und Innerösterreich an sich zu ziehen vermochte. Analog war natürlich die Sachlage für Rotterdam. Wegen der größeren Dichtigkeit des Liniennetzes übte Antwerpen jedoch eine stärkere Anziehungskraft auf hochwertiges Ausfuhrgut aus als der Maashafen, obgleich die Rotterdamer Reederei einen sehr leistungsfähigen Durchfrachtverkehr für Stückgut auf dem Rhein entwickelt hatte²⁾. Die An-

¹⁾ Vgl. den Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Jahrg. 1913, S. 153.

²⁾ Schumacher (a. a. O. S. 52) bemerkt bei Besprechung der Beziehungen Antwerpens zum Rhein, daß gegenüber Rotterdam im Talverkehr in der Fracht heute schon ein Unterschied vielfach nicht bestehe und daß es nicht ausgeschlossen sei, „daß er ganz verschwinde“. Er erklärt dies aus der passiven Tonnenbilanz des Rheins und dem Wettbewerb der Frachtführer um die Güter auf dem Wege zur Mündung, obgleich er etwas später selbst ausführt, die Rheinbilanz mit Antwerpen sei aktiv, woraus es sich erkläre, „daß auch in der Bergfracht die Entfernung zwischen dem Schelde- und Rheinhafen oft

ziehungskraft Antwerpens in der Ausfuhr, die Rotterdams in der Einfuhr wäre noch viel größer, wenn nicht die Seehafentarifpolitik auf den Schienenwegen eingriffe, und wenn nicht die Elbe, deren tonnenkilometrische Einheiten sich heute im Talverkehr nicht mehr erheblich über die des Rheins erheben, für den Elbhafen eine ähnliche Wirkung ausübte wie der Rhein für Antwerpen und Rotterdam.

Infolge der außerordentlichen Billigkeit der Rheinfrachten ist die Einflußzone längs des Stromes sehr viel breiter als bei anderen Flüssen. Die Konkurrenzschnittlinie zwischen dem Rhein und der Weser verläuft nicht in der Mitte zwischen beiden Strömen, sondern wegen der geringen Flußvorfracht greift der Verkehrsbereich des Rheins viel weiter nach Osten hinüber als die Einflußzone der Weser nach Westen. Für das Gebiet zwischen Weser und Rhein ist auf der Seite des Rheins Duisburg der gegebene Umschlagshafen, während bei der Weser mehrere Umschlagsplätze zur Wahl stehen, die trotz der Preisbildung nach fallender Skala, die im Bergverkehr Platz greift, wegen des stark gewundenen Flußlaufs verhältnismäßig hohe Frachtunterschiede zueinander aufweisen.

Auf dem Rhein von Rotterdam bis Duisburg wurde als durchschnittliche Fracht für die Güter aller Wagenladungsklassen

nicht in den Frachtsätzen voll zum Ausdruck“ gelange. Es ist nun klar, daß es auch in der Talfahrt nicht auf die Tonnenbilanz als solche, sondern auf die Rheinbilanz Antwerpens ankommt. Daß diese aktiv sei, wird von Schumacher mit Recht betont. Die genauen Zahlen (die Jahresberichte der Zentralkommission enthalten die „belgischen Häfen“ in einer Gesamtziffer, wodurch eine viel größere zahlenmäßige Verschiebung eintritt, als man annehmen sollte)* betragen 1912 in der „Ankunft“ 2,2 Mill. t und im „Abgang“ 1,8 Mill. t (S. Rosenthal, Der Binnenschiffsverkehr Antwerpens im Arch. f. Sozialw. u. Sozialp., Jahrg. 1917, S. 939). Aus dem Wettbewerb der Frachtführer in Antwerpen um rheinaufwärts zu befördernde Ladung ergibt sich, weshalb die Beförderungskosten von Antwerpen und Rotterdam nach Mannheim nur die geringe Spannung von 5 Pf. für 100 kg aufwiesen, während sie in der Talfracht das Doppelte betrug: die Nachfrage nach Schiffsraum trieb rheinabwärts die Antwerpener Fracht in die Höhe. Zudem verkehrten nach der Schelde nur 3—4 Reedereien regelmäßig, wogegen nach Rotterdam, von vielen Gelegenheitsfahrten abgesehen, mehr als die doppelte Anzahl Frachten vermittelte. Ein lückenloser Zusammenschluß sämtlicher nach Rotterdam fahrender Reedereien war bisher unmöglich, wodurch ein ständiger Druck auf den Preisen lag. Die Frachtspannung zwischen Antwerpen und Rotterdam im Talverkehr von Mannheim ist derart in den Verhältnissen begründet, daß eher mit ihrer Erweiterung als mit ihrem Verschwinden in Zukunft zu rechnen ist.

des Normaltarifs der Betrag von 0,17 M. für 100 kg in die folgende Übersicht eingesetzt¹⁾. Die Bergfrachten auf der Weser richteten sich nach dem Frachttarif der Vereinigten Weserschiffahrtsgesellschaften; abweichend davon bildeten sich die Frachten im Talverkehr unter dem ständigen Druck des Bahnwettbewerbs von Fall zu Fall je nach dem Stande von Angebot und Nachfrage²⁾. Uns interessieren nur die Gesamttransportpreise im einkommenden Verkehr³⁾.

¹⁾ Die von Teubert, Getreidefrachten und Getreideverkehr, S. 37, ermittelte Durchschnittsfracht f. d. tkm auf dem Rhein betrug bei Getreide 0,66 Pf.; sie ergibt auf die Entfernung Rotterdam-Duisburg (215 km) den Frachtsatz von ungefähr 0,15 M. f. 100 kg. Da nun erfahrungsgemäß die Frachtunterschiede für höher- und minderwertige Güter auf dem Rhein sehr klein sind, wird der angenommene Durchschnitt von 0,17 M. eher zu hoch als zu niedrig gegriffen sein.

²⁾ Meyer zu Selhausen, Die Schifffahrt auf der Weser (Tübinger Staatsw. Abhdl., 21. Heft, S. 154 ff.).

³⁾ Die im Text folgende Übersicht soll die Einflußgebiete von Rhein und Weser gegeneinander abgrenzen. Die Stationen sind so gewählt, daß im gebrochenen Verkehr von Bremen und Rotterdam die Frachtparität für die beiden Allgemeinen Wagenladungsklassen ungefähr erreicht wird. Praktisch kann nicht von einer Konkurrenzschnittlinie, sondern nur von einer Konkurrenzzone gesprochen werden, da in den Spezialtarifen I und II Rotterdam seinen Einfluß weiter vorzutragen in der Lage ist als bei den Wagenladungsklassen. Beim Spezialtarif II und III greift allerdings der direkte Bahnweg von Bremen zugunsten des deutschen Hafens ein. Der Sprung in den Frachtsätzen vom Spez.-T. II nach III erklärt sich dadurch, daß im Spez.-T. III die Streckeneinheit von 2,2 Pf. bei Entfernungen über 100 km „durchgerechnet“ wird, was gegenüber der Weser dem Duisburger Umschlagsverkehr und deshalb mittelbar Rotterdam zugute kommt. Zugunsten des direkten Bremer Bahnwegs sprechen die bekannten Vorteile des Bahnversandes, die sich ziffermäßig dahin zusammenfassen lassen, daß die Bahnfrachten 15% höher als die Flußfrachten sein können, ohne an Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen. Auch die Versicherungskosten sind bei der Eisenbahn verschwindend klein, bei der Flußschifffahrt hingegen ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor. Die Wettbewerbsfähigkeit der Weserhäfen ruht stärker auf dem Schienen- als auf dem Wasserwege, wie schon die folgenden Berechnungen für den Normalverkehr zeigen.

Auch das Dasein des deutschen Hafens Emden war nicht danach angetan, den belgisch-holländischen Rheinmündungshäfen Eintrag zu tun. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal entwickelte sich wegen des Fehlens eines intensiven Seeschiffahrtsverkehrs (Jahrb. d. Nordd. Lloyds, Jahrg. 1912/13, S. 44 ff.) nur der Transport in wenigen Massenartikeln zu einiger Bedeutung; überseeische Rohstoffe fehlten gänzlich. Vielleicht wird das nach dem Kriege anders, nachdem Hapag und Lloyd sich verpflichtet haben, Emden in bestimmten überseeischen Verkehrsbeziehungen regelmäßig anzulaufen. Vor dem Kriege war der Aktionsradius des Dortmund-Ems-Kanals selbst in den zu seinem Verkehr gehörenden Einfuhrmassengütern (Getreide, Grubenholz, Erze) dem Rhein gegenüber sehr gering. Getreide z. B. ging auf dem Kanal nur bis 17 km südlich von Münster; fast die ganze Versorgung von Dortmund selbst vollzog sich über

Nach Ölde

(Eisenbahnstation zwischen Hamm und Bielefeld).

Fracht für 100 kg in Mark.

Güter der Allg. Wagenladungs-klasse	Von Bremen, direkte Bahnfracht, 198 km	Von Bremen, Umschlag in Minden, 82 km	Von Rotterdam, Umschlag in Duisburg-Ruhrort, 117 km
A 1	1,53	1,18	1,15
B	1,31	1,01	0,99
der Spezialtarife			
A 2	1,11	0,90	0,88
I	1,01	0,86	0,82
II	0,81	0,78	0,70
III	0,56	0,70	0,55

Nach Salzkotten

(Eisenbahnstation zwischen Lippstadt und Paderborn).

Güter der Allg. Wagenladungs-klasse	Von Bremen, direkte Bahnfracht, 228 km	Von Bremen a) Umschlag in Hameln, 89 km b) Umschlag in Höxter, 72 km	Von Rotterdam, Umschlag in Duisburg-Ruhrort, 143 km
A 1	1,73	a) 1,34 b) 1,30	1,33
B	1,49	a) 1,16 b) 1,15	1,15
der Spezialtarife			
A 2	1,26	a) 1,05 b) 1,05	1,01
I	1,15	a) 1,00 b) 1,01	0,93
II	0,92	a) 0,91 b) 0,94	0,89
III	0,62	a) 0,83 b) 0,88	0,60

Nach Brilon-Wald

(Eisenbahnstation zwischen Arnsherg und Beverungen).

Güter der Allg. Wagenladungs-klasse	Von Bremen, direkte Bahnfracht, 270 km	Von Bremen, Umschlag in Beverungen, 72 km	Von Rotterdam, Umschlag in Duisburg-Ruhrort, 153 km
A 1	2,01	1,35	1,40
B	1,74	1,20	1,21
der Spezialtarife			
A 2	1,47	1,10	1,06
I	1,34	1,06	0,98
II	1,07	0,99	0,83
III	0,71	0,93	0,63

Rotterdam. Durch den Rhein-Herne-Kanal wird die Wettbewerbsfähigkeit Emdens eher geschwächt als gehoben. Das ist die natürliche Folge der billigen Rheinvorfracht.

Die in der folgenden Tabelle mitgeteilten Frachten im gebrochenen Verkehr enthalten die Umschlagskosten im Binnenhafen nicht. Das rechtfertigt sich deshalb, weil diese Unkosten auf beiden Seiten in gleicher Weise wegfallen. Durch sie erhöht sich praktisch noch die Konkurrenzfähigkeit des direkten Schienenwegs, wo dieser Kostenbestandteil überhaupt nicht zur Entstehung kommt.

Nach Marburg.

Güter der Allg. Wagenladungs-klasse	Von Bremen, direkte Bahnfracht, 364 km	Von Bremen, Umschlag in Kassel, 105 km	Von Rotterdam, Umschlag in Duisburg-Ruhrort, 248 km
A 1	2,64	1,65	2,03
B	2,30	1,45	1,78
der Spezialtarife			
A 2	1,94	1,34	1,53
I	1,76	1,29	1,41
II	1,39	1,19	1,16
III	0,92	1,05	0,84

Eigentümlich ist die Frachtlage für Münster i. W., das von Rotterdam her im Rheinumschlag und auf dem Bahnwege, von Bremen aus nur auf dem Bahnwege zu erreichen ist. Die Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals liegt für Münster im ein-kommenden Verkehr auf der Getreide- speziell der Gerstenzufuhr.

	Fracht für 100 kg in Mark					
	A 1	B	A 2	I	II	III
Von Rotterdam (Delftsche Poort) transit (259 km)	1,14	1,06	1,00	0,97	0,91	0,62
Von Rotterdam im Umschlag über Duisburg - Ruhrort (93 km) einschl. 12 Pf. Umschlagskosten	1,10	0,97	0,85	0,80	0,71	0,62
Von Bremen auf dem direkten Bahnwege (173 km)	1,36	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50

Der Vorsprung Rotterdams für die Ladungsklassen der hochwertigen Güter beruht auf den noch näher zu besprechenden Eigenheiten der holländischen Tarifbildung. Je minderwertiger die Güter werden, desto erfolgreicher kann Bremen, gestützt auf die drei Spezialtarife, in der Umgebung von Münster Raum gewinnen. Das gilt auch gegenüber den Rheinfrachten, die sich für hoch- und minderwertige Güter zusammenschieben. Alles in allem wird Münster trotz des Entfernungsvorsprungs nicht zur unbestrittenen Einflußsphäre Bremens zu rechnen sein.

Das Wettbewerbsgebiet zwischen der Weser und dem Rhein bildet eine Zone, deren westliche Grenzlinie etwa über die Stationen Münster, Ölde, Salzkotten, Brilon-Wald, Marburg verläuft. Weiter südlich greifen die Rhein- und Mainumschlagsplätze ein.

Die volkswirtschaftlich wichtigen Teile Deutschlands, die zum kilometrischen Vorzugsgebiet Antwerpens und Rotterdams auf der Schiene gehören, bilden vornehmlich das Objekt der deutschen

Seehafentarifpolitik. In geringerem Grade fällt Bayern in den Kreis dieser tarifpolitischen Maßnahmen, da es, als zum Einflußbereich der Rhein- und Mainplätze gehörig, nur mittelbar der Wirkungssphäre der belgisch-holländischen Häfen angeschlossen ist. Weiter östlich machen die Elbumschlagplätze als Anziehungspunkte des überseeischen Verkehrs den Rhein- und Mainhäfen das Feld streitig.

Das kilometrische Vorzugsgebiet der belgisch-holländischen Häfen mit Einschluß von Bayern wird tariftechnisch als das deutsche „Seehafengebiet“ bezeichnet. Für dieses Gebiet galt es durch Bildung einer neuen tarifarischen Entfernung die geographischen Vorteile Antwerpens und Rotterdams abzuschwächen¹⁾.

Das deutsche Seehafengebiet wird durch die folgenden Verkehrsbezirke der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in ungefähren Umrissen erfaßt (in der Reihenfolge der Statistik): die Provinz Hessen-Nassau; den Kreis Wetzlar und Oberhessen; das Ruhrgebiet in Westfalen; das Ruhrgebiet in der Rheinprovinz; die Provinz Westfalen (ohne das Ruhrgebiet); das Fürstentum Lippe und Waldeck; die Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne das Ruhrgebiet, den Kreis Wetzlar und die Rhein-hafenstationen); die Rheinprovinz links des Rheins (ohne das Saargebiet) und das Fürstentum Birkenfeld; das Saargebiet von Neunkirchen bis Trier; die Rhein-hafenstationen Duisburg, Duisburg Hochfeld, Ruhrort; das Großherzogtum Hessen (ohne Oberhessen). Die genannten elf Verkehrsgebiete bilden zusammen das westdeutsche Seehafengebiet. Ferner gehören zum deutschen

¹⁾ Daß die Seehafentarifpolitik für Bayern eine gemilderte Form angenommen hat, liegt auch daran, daß durch Ausnahmetarife dem Rhein grundsätzlich kein Verkehr entzogen werden sollte. Augsburg liegt von Hamburg 748 km und von Antwerpen 776 km entfernt. Setzt man die durch die Rheinfrachten im Verhältnis zur Preisbildung auf der Schiene bewirkte Entfernungsverkürzung in die Berechnung ein, so ergibt sich, daß von Augsburg z. B. für Güter der Wagenladungsklasse B nach Antwerpen gegenüber Hamburg nur für eine Entfernung von 367 km Fracht zu zahlen wäre. Daß man den Versuch gemacht hat, diese Verhältnisse tarifpolitisch zu beeinflussen, ist verständlich. Ebenso richtig war es übrigens, die verbreiterte Einflußzone des Rheins der Weser gegenüber zu berücksichtigen, d. h. die Tarifmaßnahmen nicht auf die schmale Zone auf dem rechten Rheinufer zu beschränken, die tatsächlich zum kilometrischen Vorzugsgebiet der holländisch-belgischen Häfen auf der Schiene gehört, sondern weiter nach Osten auszudehnen. Kilometrisches Vorzugsgebiet und Seehafengebiet fallen hier, auch aus später zu streifenden tariftechnischen Gründen, nicht zusammen.

Seehafengebiet: Lothringen; Elsaß; die bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen); das Großherzogtum Baden (ohne Mannheim und Rheinau); Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen; das Königreich Württemberg mit Hohenzollern; Südbayern; Nordbayern. Diese acht Verkehrsbezirke bilden zusammen den süddeutschen Abschnitt des Seehafengebietes.

Nach der Verkehrsstatistik der Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen waren die deutschen und die belgisch-holländischen Häfen an der Versorgung des strittigen Seehafengebietes in folgender Weise beteiligt¹⁾:

Güter	A. Nach dem westdeutschen Verkehrsgebiet				B. Nach dem süddeutschen Verkehrsgebiet			
	Von den deutschen Nordseehäfen		Von den belgisch-holländischen Häfen		Von den deutschen Nordseehäfen		Von den belgisch-holländischen Häfen	
	auf dem Bahnwege	auf dem Binnenwasserwege	auf dem Bahnwege	auf dem Binnenwasserwege	auf dem Bahnwege	auf dem Binnenwasserwege	auf dem Bahnwege	auf dem Binnenwasserwege
Baumwolle .	174 773	10	17 546	5 113	153 150	—	3 216	5 520
Wolle . . .	2 954	225	12 512	3 364	2 012	—	19 019	12 059
Jute	11 919	3 066	982	2 634	279	—	577	11 604
Petroleum u. a. Mineralöle	32 758	18 941	13 594	259 276	6 001	—	6 772	165 162
Bleierze, Zinkerze, Kobalt u. Nickelerze	4 367	4	60 175	90 197	61	—	190	2
Häute, Felle, Leder, Pelzwaren . . .	11 868	193	15 260	9 801	9 940	—	4 183	7 003
Borke, Lohe u. a. Gerbstoffe . . .	1 778	2 829	8 966	14 771	233	—	290	24 819
Kaffee, Kakao, Tee .	5 591	4 429	13 433	23 871	2 720	—	1 766	17 756
Tabak	7 645	1 457	4 503	4 712	4 574	—	1 135	17 070
Öle, Fette, Tran, Talg	60 520	15 982	55 919	124 360	7 223	—	4 930	42 174
Lein- und Ölsamen . . .	204	1 106	25 002	275 112	105	—	575	110 780
Reis	22 819	21 526	4 174	27 554	6 737	—	1 560	18 683
Mais	21 006	15 017	6 249	150 781	455	—	3 223	251 437
Hafer	10 655	15 396	3 988	399 241	28	—	3 211	274 027
Weizen	526	32 412	7 037	807 368	—	—	7 125	1 062 434
Roggen	719	12 528	5 513	244 038	—	—	20	20 910
Gerste	52 838	82 348	12 570	477 504	120	—	105	114 342
Kleie	44 735	3 935	52 620	25 841	5 813	—	1 340	4 531
Ölkuchen . .	59 046	324	46 761	63 200	10 668	—	7 964	12 091

¹⁾ Wir werden erst bei späterer Gelegenheit an diese Statistik einige Betrachtungen anknüpfen.

Das südliche Bayern etwa bis zur Donau und die südlich und westlich angrenzenden Gebiete der österreichischen Monarchie: Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Oberösterreich sind in doppeltem Sinne Seehafengebiete. Wenn auch die Einwirkung der belgisch-holländischen Häfen in den genannten österreichischen Gebiets teilen nur noch wenig zu spüren sein dürfte, so ist dies dafür in Südbayern infolge des Mannheimer Umschlags um so mehr der Fall; und hier gewann auch Triest vom Adriatischen Meere her in neuerer Zeit immer stärker an Boden.

Dem großen österreichischen Adria-hafen steht als Vermittler für die binnenländischen Transporte nur der Eisenbahnweg zur Verfügung. Solange Triest als einzige Verbindung sowohl mit den Kernländern der österreichischen Monarchie als mit Salzburg, Tirol, Vorarlberg und Südbayern auf die österreichische Südbahn, die „mehr dem Gebirge auszuweichen, als in dasselbe einzudringen suchte“¹⁾, angewiesen war, stellte sich das Entfernungsverhältnis gegenüber den deutschen Nordseehäfen in dem überdies tarifarisch an Hamburg und Bremen angenäherten Südbayern so schlecht, daß von Triest her jeder Wettbewerb größeren Stils um die Einfuhr wegfiel; dagegen konnten die Nordseehäfen ihre Einflußzone für eine Ware wie amerikanische Baumwolle bis in die österreichischen Grenzlande und weiter bis vor die Tore des Adria-hafens vortragen.

Die bereits in den sechziger Jahren²⁾ erörterte Absicht, Triest mit besseren Eisenbahnverbindungen zu versehen, die sog. „zweite Eisenbahnverbindung mit Triest“ herzustellen, erhielt im Jahre 1901 in jenem Gesetz, durch das „ein umfassendes und auf mehrere Jahre sich erstreckendes Eisenbahnprogramm sichergestellt“³⁾ wurde, feste Gestalt. Für Triest handelte es sich dabei um eine dreifache Wegverkürzung: und zwar in Hinsicht auf die Verbindungen mit Südbayern, mit Innerösterreich und mit Oberösterreich und Böhmen⁴⁾. In Ausführung des Gesetzes von 1901 wurde im Jahre 1906 die Pyhrnbahn eröffnet, die im Anschluß an die Süd-

¹⁾ Heiderich, Triest und die Tauernbahn (Sammlung Meereskunde, Heft 69, S. 18).

²⁾ Heiderich, a. a. O. S. 19.

³⁾ Denkschrift über die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910, S. 2.

⁴⁾ Heiderich, a. a. O. S. 19.

strecke der Tauernbahn und an die schon früher gebaute Linie von Klagenfurt über den Neumarkter Sattel, St. Michael nach Selztal eine kürzere Verbindung zwischen dem österreichischen Adria-hafen einerseits, Oberösterreich und Böhmen anderseits herstellte. Im Sommer des Jahres 1909 wurde dann die Tauernbahn dem Verkehr übergeben, die beispielsweise Salzburg um 253 km oder um 38% der früheren Weglänge an Triest heranrückte¹⁾. Durch diese wurde das Entfernungsverhältnis zwischen dem Adria-hafen und den deutschen Nordseehäfen, sofern Südbayern und die angrenzenden österreichischen Gebietsteile in Betracht kommen, in verkehrspolitisch erheblicher Weise verschoben.

**Entfernungsverhältnis von Triest,
Hamburg und Bremen vor und nach Eröffnung der
Tauernbahn nach einigen Stationen Südbayerns.**

und	Zwischen	Triest		Hamburg	Bremen
		frühere Ent- fernungen km	neue Ent- fernungen km	km	km
Augsburg		731	626	748	696
Blaichach		827	721	869	817
Kaufbeuren		758	652	808	756
Neu-Ulm		814	708	758	706
Regensburg		747	604	683	697
München Hauptbahnhof . .		674	568	809	757

Während also die Entfernungsparität zwischen Triest und Bremen früher ungefähr zwischen München und Augsburg lag, ist sie heute überall bis zur Donau vorgerückt, wobei der Vorsprung der südlich der Donau gelegenen Gebiete zugunsten Triests überall schärfer hervorgetreten ist. Über Ulm hinaus westlich nach Württemberg, Baden und dem Elsaß erstreckt sich das kilometrische Vorzugsgebiet von Triest nicht, da hier Genua mittels der Gotthardbahn über die kürzeren Entfernungen verfügt. Ein unter dem Gesichtspunkt der Hafentfernung interessanter Punkt ist Ulm, für den die Entfernungen von Bremen, Triest und Genua ungefähr gleich sind. Vor Triest hat Genua nur einen Vorsprung von 22 km und vor Bremen von nur 15 km, während der Unterschied zwischen Bremen und Triest 7 km beträgt.

¹⁾ Heiderich, a. a. O. S. 28.

Einen eigenartigen Abschnitt des Seehafengebietes im weiteren Sinne bilden die industriereichen Teile Österreichs: Böhmen, Mähren und Österreichisch-Schlesien. Die Entfernungsgleichheit auf dem Bahnwege zwischen Hamburg und Triest liegt heute ungefähr auf einer Linie, die von Tabor über Iglau (wo die Parität fast genau hergestellt ist) südlich von Troppau an der schlesisch-österreichischen Grenze entlang führt. Zum kilometrischen Vorzugsgebiete Hamburgs würden demnach gehören etwa vier Fünftel von Böhmen und ganz Österreichisch-Schlesien. Mähren fällt erst nach der Eröffnung der Pyhrnbahn in das kilometrische Vorzugsgebiet Triests, während in dem angrenzenden Niederösterreich auch früher schon der kilometrische Vorsprung des Adria Hafens bedeutend war. Trotzdem können selbst diese Teile der Monarchie zum Seehafengebiet gerechnet werden, da hier zuungunsten Triests durch die Elbe und das anschließende verzweigte System der sehr billigen Elbe- und Moldaumschlagstarife eine starke relative Verschiebung herbeigeführt ist, deren Wirkungsgrenze sich nur sehr schwer abstecken läßt. Zur Beleuchtung der Tatsache, wie eng diese Gebiete verkehrspolitisch an Hamburg geknüpft sind, genügen die beiden Bemerkungen, daß im Jahre 1913 11,9% des gesamten Elbebergverkehrs auf die Elbe in Böhmen gefallen ist, wobei die mittelbar von sächsischen Umschlagsplätzen aus beförderten zweifellos sehr großen Mengen unbeachtet bleiben, und daß die Elbhäfen im gleichen Jahre aus dem böhmischen Verkehrsgebiet fast sechsmal soviel Ware auf dem Bahn- und Wasserwege empfangen haben als Triest von dort auf dem Bahnwege.

Der Vorstoß, der von Triest aus in diese Gebiete unternommen wurde, knüpfte weniger direkt an den Ausbau der neuen Alpenbahn an, als vielmehr an die großen Verstaatlichungen der Jahre 1906 und 1908. Im Jahre 1906 wurde die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn verstaatlicht, wodurch die bisher durch diese Privatbahn getrennten beiden großen Staatsbahnnetze miteinander in Verbindung traten, im Jahre 1908 fielen nacheinander die böhmische Nordbahn, die österreichischen Linien der Staatseisenbahngesellschaft, die Nordwestbahn und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn an den Staat. Nicht eigentlich durch den Bau anderer Bahnlinien, sondern auf tarifpolitischem Wege wurde nach der Verstaatlichung das böhmisch-mährische Industrieviertel in höherem Grade als bisher zu einem Wettbewerbsgebiet zwischen Nordsee und Adria.

Die kilometrischen Vorzugsgebiete Bremens und Hamburgs auf dem Bahnwege festzulegen, ist ohne Interesse, weil sich die Wettbewerbsgebiete zum Vorteile Hamburgs durch das Dazwischentreten der Elbe verschieben. Die Elbe übt im Osten der Weser gegenüber eine ähnliche Wirkung aus wie der Rhein im Westen. Im bayerischen Verkehrsgebiet hat fast überall Bremen vor Hamburg auf dem Schienenwege den Vorsprung. Ausgenommen ist nur der Streifen längs der sächsisch-österreichisch-bayerischen Grenze, wohin teilweise Hamburg die kürzeren Entfernungen hat. Das gleiche gilt durchgängig, sobald die böhmische Grenze überschritten wird, abgesehen davon, daß auch hier die Verhältnisse durch den Elbumschlag verschoben werden. Das Hinterland Hamburgs zeichnet sich vor dem Bremens hauptsächlich dadurch aus, daß es weite Gebietsstrecken des europäischen Festlandes außerhalb des Seehafengebiets umfaßt, während Bremen selbst in seinem kilometrischen Vorzugsgebiet auf der Schiene namentlich durch den Rhein- und Mainumschlag eingeengt ist, außerhalb des deutschen Seehafengebietes aber dem Wettbewerb Hamburgs begegnet.

Zweites Kapitel.

Die Seehafentarife, der Kampf um das Seehafengebiet und die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems.

1. Die Begünstigungen des Seehafenverkehrs in der Privatbahnzeit. 2. Handelspolitik, Seehafentarifpolitik und genaue Umgrenzung der Seehafentarife. 3. Die Seehafentarife im Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Seehafenverkehr mit Süddeutschland. 4. Die Seehafenausfuhrtarife. 5. Die Seehafeneinfuhrtarife. 6. Die Klauseln der Seehafentarife. 7. Die „Wettbewerbstarife im engeren Sinne“. 8. Der Kampf um das Seehafengebiet. 9. Die Seehafentarifpolitik und Bayern. 10. Die Seehafentarifpolitik und Triest. 11. Die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems.

1. Tarifarische Begünstigungen des Seehafenverkehrs waren schon in der Privatbahnzeit eingeräumt worden. Allein damals trugen sie nicht das Gepräge einer auf das Interesse der deutschen Seehäfen abzielenden Tarifpolitik, sondern hatten ihre Ursache in dem auch sonst in der Tarifgestaltung erkennbaren betriebswirtschaftlichen Grunde, den rentablen Fernverkehr von und nach der Peripherie des Landes gegenüber dem weniger ergiebigen Binnenverkehr zu bevorzugen. Dieses Motiv beherrschte die Tarifgestaltung; es schlug auch dort durch, wo das im Innenlande ausgebreitete Bahnsystem nach seiner Lage mit den Interessen eines ausländischen Hafens verwachsen war. In ihrer Gesamtheit waren die Begünstigungen des Seehafenverkehrs in der Privatbahnzeit gleichzeitig der Ausfluß des Wettbewerbs der Bahnsysteme untereinander, der bei der geringen Dichte der Netze nur im Fernverkehr entstehen konnte; dabei war, je nach der zufälligen Interessenverbindung, die die einzelnen Bahnen eingegangen waren, ihre Politik auf die Förderung oder die

Hemmung des sich in den deutschen Häfen abspielenden Seehandels abgestimmt.

Die ersten über den Rahmen eines bloßen Binnenverkehrs hinausgehenden Eisenbahnpläne im westlichen Deutschland verfolgten den Zweck, den deutschen Ein- und Ausfuhrhandel von dem Drucke, den Holland als Mündungsstaat auf den Rheinverkehr ausübte, zu befreien. Es drehte sich dabei um zwei Projekte. Das ältere, schon Ende der zwanziger Jahre auftauchende, wollte Rhein und Weser miteinander verbinden, die Provinz Westfalen verkehrspolitisch erschließen und Bremen zum Ein- und Ausfuhrhafen Westdeutschlands erheben. Das jüngere, das erst nach der politischen Trennung Belgiens von Holland feste Form erhielt, stützte sich auf den Antwerpener Hafen, der trotz des von den Niederlanden zwischen 1839 und 1863 zu ihren Gunsten erhobenen Scheldezolls¹⁾ im Aufsteigen begriffen war, und versuchte weiter, Köln in der alten Stellung des ersten rheinischen Stapelplatzes neu zu befestigen. Der erste Plan wurde durch die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gegen Ende der vierziger Jahre, der zweite durch die Rheinische Eisenbahn schon zu Anfang des genannten Zeitraums (1843) verwirklicht.

Während nun die Rheinische Bahngesellschaft in den ersten zwanzig Jahren ihres Bestehens sich ausschließlich dem tarifarischen Ausbau des Antwerpener Verkehrs widmen konnte, waren die Interessen der Köln-Mindener Eisenbahn, seitdem sie im Jahre 1856, um den großen Rotterdamer Durchgangsverkehr auf ihre Schienen zu ziehen, in eine Art von Interessengemeinschaft mit der Niederländischen Rheineisenbahn eingetreten war, zwischen den norddeutschen und den holländischen Häfen gespalten. Während weiter die Interessenverbindung zwischen der Rheinischen Eisenbahn und dem belgischen Staat sogleich richtig erkannt und in der Schaffung eines gemeinsamen Organs zur Erleichterung des Durchgangsverkehrs und in einer zielsicheren Tarifpolitik gegen die Rheinschiffahrt zum Ausdruck gebracht wurde²⁾, gelang es anscheinend der Köln-Mindener Eisenbahn weder bei der

¹⁾ Vgl. den Art. IX (§ 3) des Friedensvertrags zwischen Holland und Belgien vom 19. April 1839 und die Verträge über den Rückkauf des Scheldezollens von 1863; ferner Schumacher a. a. O. Anm. 3.

²⁾ Kumpmann, Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, S. 377f. u. S. 421f.

Niederländischen Rheinbahn, die sich bei der Weiterbeförderung ins deutsche Binnenland auch auf die Rheinschiffahrt stützen konnte, noch bei der Hannoverschen Staatsbahn, das nötige Entgegenkommen zu finden, das die Durchführung einer ergebnisvollen Seehafentarifpolitik erforderte.

Ebenso wie die Köln-Mindener Eisenbahn beim Rotterdamer Verkehr auf die Niederländische Rheinbahn angewiesen war, gebrauchte sie bis in den Anfang der siebziger Jahre beim Verkehr nach den deutschen Nordseehäfen die Mitwirkung der Hannoverschen Staatsbahn. Jede Tarifmaßnahme im westdeutschen Fernverkehr hatte die Verständigung zwischen der Köln-Mindener und der schwerfälligen Hannoverschen Eisenbahn zur Voraussetzung. Zudem bewegte sich der Bahnverkehr nach dem Westen keineswegs auf der kürzesten Linie. Das kilometrische Verhältnis des niederrheinischen Verkehrsgebietes zu Bremen und Hamburg einerseits, den belgisch-holländischen Häfen auf der anderen Seite, schloß den Wettbewerb der deutschen Seeplätze sogar geradezu aus.

Bis zur Eröffnung der Strecke Wanne-Bremen im Jahre 1873 führte von Bremen aus der Weg nach dem großen Erzeugungs- und Verbrauchsgebiet Rheinland-Westfalens in weitem Umweg über die Station Minden, wo der Endpunkt der Köln-Mindener Eisenbahn lag. Die fehlende unmittelbare Verbindung zwischen Bremen und Hamburg wurde erst im Anschluß an die Linie Wanne-Bremen im Jahre 1874 fertiggestellt¹⁾. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Versand von Hamburg nach dem Westen über die Gleise der Hannoverschen Staatsbahn (auf der Linie Harburg-Lehrte-Hannover-Minden) abgewickelt²⁾. Wie es scheint, war übrigens der Verkehr Hamburgs zu jener Zeit noch einseitig auf Mittel- und Ostdeutschland eingestellt. Der späte Ausbau der Anschlußstrecke Hamburg-Harburg im Jahre 1872, die den Eisenbahnanschluß nach Süden und Westen ausfüllte, kann als Beweis hierfür gelten³⁾.

Im Vergleich mit Rheinland-Westfalen waren die Verbindungs-

¹⁾ Kind, Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Kohlengbiet, S. 91.

²⁾ v. Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, S. 346 f.

³⁾ Baasch, Die Handelskammer zu Hamburg, Bd. II, S. 404.

wege von den deutschen Nordseehäfen nach dem Süden und Südwesten Deutschlands viel besser ausgebaut. Schon im Jahre 1853 war die Hauptlinie der Hannoverschen Staatseisenbahn von Hannover nach Kassel fertiggestellt, von wo die Main-Weser- in Verbindung mit der Main-Neckar-Bahn die Verbindungswege für die Weiterbeförderung nach Süd- und Südwestdeutschland darstellten. Die organisatorische Durchbildung dieses Verkehrs brachte der im Jahre 1857 begründete Westdeutsche Tarifverband, der für den Durchgangsverkehr zwischen den norddeutschen Häfen einerseits, Mannheim, Karlsruhe, Straßburg, den badischen und württembergischen Grenzstationen nach der Schweiz anderseits durch Gewährung direkter Tarife wesentliche Erleichterungen brachte¹⁾. Nicht bloß im Ausbau der Bahnverbindungen, auch kostenmäßig lagen für Bremen und Hamburg im Verkehr mit dem Süden und Südwesten die Dinge günstiger als nach dem Westen, was in der besseren Linienführung und dem vorteilhaften Entfernungsverhältnis gegenüber den belgisch-holländischen Häfen begründet war. Doch selbst hier scheint bis zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen der scharfe Wettbewerb zwischen den Antwerpen und Rotterdam dienenden Bahnsystemen die Frachten lange Zeit unter die durchschnittliche Höhe der Bremer Sätze gedrückt zu haben²⁾.

Den internationalen Schienenverbindungen von den Nordseehäfen nach dem Süden stand zunächst keine ähnliche Eisenbahnverbindung von den belgischen und holländischen Häfen gegenüber. Beim Fehlen der Rheinuferbahnen war der Bahnverkehr auf die Rheinwasserstraße als notwendiges Bindeglied angewiesen; der Nachteil lag in der Notwendigkeit des doppelten Umschlags. Darin erfolgte erst um die Wende der fünfziger Jahre eine Wandlung. Im Jahre 1859 trat die Rheinische Eisenbahngesellschaft durch Eröffnung der Linie Köln-Bingerbrück, 1862 die Köln-Mindener Eisenbahn durch Vollendung der linksrheinischen Verbindungsstrecke Deutz-Gießen, die den schon im Jahre 1856 eröffneten Bahntorso Arnheim-Oberhausen an das süddeutsche Verkehrsgebiet anschloß, in den großen internationalen Schienenverkehr ein.

¹⁾ Dröll, Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik, S. 67.

²⁾ Vgl. z. B. den Jahresbericht der Bremer Handelskammer für 1867.

Merkwürdigerweise war der erste Differentialtarif, von dem wir überhaupt wissen, eine dem direkten Bahnverkehr von den Seehäfen zugute kommende Tarifmaßnahme. Er entstand innerhalb des im Jahre 1848 gegründeten Norddeutschen Verbandes, der die nord- und mitteldeutschen wichtigeren Handelsplätze wie Berlin, Magdeburg, Dresden, Leipzig mit den Seeplätzen Bremen und Hamburg, sowie mit einer Anzahl braunschweiger, hannoverscher und rheinisch-westfälischer Plätze in unmittelbare Beziehung brachte. Es handelte sich damals um die unmittelbare Bahnzufuhr des über Hamburg den rheinisch-westfälischen Raffinerien zugeführten Rohzuckers, der mit einem absolut geringeren Frachtsatz belegt wurde als das im Weserumschlag über Minden kommende Rohmaterial¹⁾. Nicht die generelle Bevorzugung aller Seehäfen, sondern die Begünstigung der längeren Bahnstrecke war das Ziel der Tarifmaßnahme. Dieses Vorbild machte bald Schule. Um die Mitte der fünfziger Jahre enthielt der norddeutsche Verbandstarif für eine große Anzahl von Artikeln billigere Einheitssätze als der Binnentarif der Köln-Mindener Eisenbahn. Die folgenden Güter des Warenverzeichnisses spielten im Seehafenverkehr eine besondere Rolle; in der Übersicht werden die Einheitssätze des Binnenverkehrs denen des Verbandsverkehrs gegenübergestellt²⁾:

	Fracht in Pfennigen für das tkm. (Bei Aufgabe in Wagenladungen.)				
	Blei	Baum- wolle	Ge- treide	Felle u. Häute	Twiste
Binnenverkehr	8	11,1	6,4	11,1	11,1
Verbandsverkehr	6,7	6,7	6,7	11,1	6,7
	Harz	Öle	Tabak	Steinkohle	
Binnenverkehr	8	11,1	8	4,3	
Verbandsverkehr	6,7	11,1	6,7	4,4	

Die Ermäßigungen waren, ausgenommen diejenigen für Baumwolle und Twiste, im Vergleich mit den heute zugestandenen Frachtnachlässen bescheiden. Bei Baumwolle hatte man vermutlich die rheinisch-westfälische Textilindustrie, bei Twisten den großen Bedarf an englischen Halbfabrikaten im Auge. Die starke Ermäßigung für Tabak war höchstwahrscheinlich in Rücksicht

¹⁾ Krönig, Die Differentialtarife der Eisenbahnen, S. 8 ff.

²⁾ Vgl. Kind, a. a. O. S. 240 ff.

auf den in Bremen bestehenden Markt erfolgt. Sonderbarerweise waren für Getreide und Steinkohle die Einheiten des Binnenverkehrs niedriger. Vielleicht erklärt sich dies damit, daß eine Einfuhr überseeischen Getreides damals selbst nach dem westlichen Deutschland noch kaum in Betracht kam und es bei der Steinkohle wichtiger zu sein schien, die Transportfähigkeit innerhalb des rheinisch-westfälischen Kohlengebiets selber zu fördern als den Fernversand zu steigern.

Eine erhebliche Verschärfung des Wettbewerbes innerhalb der westdeutschen Bahnsysteme entstand durch das fast gleichzeitige Übergreifen der Rheinischen Eisenbahn auf das bisher der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn kampflos überlassene linke Rheinufer und auf Rotterdam. Nach Eröffnung der linksrheinischen Uferbahn schloß die Rheinische Bahngesellschaft im Jahre 1862 einen Vertrag mit der Niederländischen Eisenbahn ab¹⁾, worin beide Gesellschaften sich nach Herstellung der Verbindungsstrecke Cleve-Zevenaar sowohl die Förderung des gegenseitigen Verkehrs als auch die Meistbegünstigung in der Form zusicherten, daß von den beiden Vertragsschließenden keiner auf dem linken Rheinufer etwa noch entstehenden Bahnverbindung zwischen den holländischen Häfen und dem Oberrhein ein Vorteil eingeräumt werde, der nicht eo ipso auch der anderen Gesellschaft zugute komme. Diese Interessenverbindung richtete sich unmittelbar gegen die Rheinschiffahrt und weiter gegen die Köln-Mindener Eisenbahn, die soeben mit ihrer neuen Linie nach Gießen in den süddeutschen Verkehr eingetreten war. Der nunmehr zwischen der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft einsetzende Wettbewerb nahm bald die Form einer zügellosen Preisunterbietung an. Soweit es sich um größere Verfrachter handelte, war von einigermaßen festen Tarifen überhaupt nicht mehr die Rede. Die Übernahmefrachten wurden in Rotterdam, Köln und Amsterdam börsenmäßig gehandelt. Denn die Niederländische Rheinbahn war von der Rheinischen Gesellschaft allgemein ermächtigt worden, zu jedem Preise, der ihr noch lohnend erscheine, Güter im Wettbewerb gegen den Wasserweg anzunehmen. Die Frachtbildung

¹⁾ Schulte, Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen (Schriften d. Ver. f. Sozialp., Bd. 102, S. 336 ff.)

im Bahnverkehr unterwarf sich vollständig den Schwankungen von Angebot und Nachfrage auf dem freien Markte.

Wiewohl der von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft begonnene Konkurrenzkampf sich zunächst nicht gegen die deutschen Nordseehäfen, sondern gegen die Rheinschiffahrt und gegen die Köln-Mindener Bahn in ihren Rotterdamer Hafeninteressen richtete, wurden gleichwohl die deutschen Häfen stark in Mitleidenschaft gezogen. Es steht außer Zweifel, daß in den sechziger bis etwa zur Mitte der siebziger Jahre ein nennenswerter Massenverkehr der deutschen Seestädte nach dem Westen nicht bestanden hat. Das änderte sich mit dem Ausbau der Bahnlinie von Wanne über Bremen nach Hamburg, die zum Netz der Köln-Mindener Bahn gehörte. Damit wurde für die deutschen Nordseehäfen ein Vorteil geschaffen, dessen Antwerpen sich schon seit dem Jahre 1843 erfreute: der nach einheitlichen Gesichtspunkten behandelte unmittelbare Verbindungsweg mit dem aufnahmefähigen rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Erst durch diese Wegverkürzung entstand für die Köln-Mindener Eisenbahn die Möglichkeit, die deutschen Nordseehäfen tarifpolitisch zu Nährquellen für ihr Netz auszubauen. Sie machte sich sogleich daran, der neuen Linie tarifarische Vorteile zuzuwenden. Schon zu Beginn des Jahres 1875 wurde, hauptsächlich in Rücksicht auf das in Bremen und Hamburg aufblühende Reedereigewerbe, von den rheinisch-westfälischen Zechen nach Bremen, Bremerhaven, Harburg und Hamburg ein ermäßigter Sonderzugtarif für Kohle (auf der Basis von 2,2 Pf.) eingeführt. Dem ersten Schritt folgte notwendig der zweite, folgenreichere. Da man nämlich die Beobachtung machte, daß es für die an der Küste ankommenden Kohlenwagen an Rückfracht fehle, so wurde aus dieser betriebswirtschaftlichen Erwägung zur besseren Ausnutzung des rollenden Materials am 1. Juni 1875 der sog. Köln-Mindener Importtarif in Kraft gesetzt, der in fünf Klassen die wichtigsten Einfuhrgüter (Getreide, Baumwolle, Petroleum, Schmalz, Kaffee, außereuropäisches Holz usw.) umfaßte. Insoweit diese sich ergänzenden Tarife für Kohle zur Ausfuhr und für Artikel des Überseehandels zur Einfuhr zuerst den Wettbewerb der deutschen Nordseehäfen in dem umstrittenen westdeutschen Verkehrsgebiete planmäßig unterstützten, können sie als das bedeutungsvollste Vorspiel der späteren staatlichen Seehafentarifpolitik

angesprochen werden. Die Frachtverschiebung zugunsten Bremens ergibt sich aus folgenden Angaben¹⁾:

Fracht für 100 kg in Pfennigen				
	von Antwerpen	von Rotterdam	von Bremen vor d. 1. Juni 1875	von Bremen nach d. 1. Juni 1875
nach Wesel				
Petroleum	76	49	106	60
Baumwolle	76	43	89	60
nach Düsseldorf				
Petroleum	56	57	121	56
Baumwolle	56	57	102	56
nach Dortmund				
Petroleum	80	74	102	68
Baumwolle	80	60	83	68

Tariftechnisch war im Gegensatz zu dem heutigen Zustande die Antwerpener Wettbewerbsfracht auf dem Bahnwege zugrunde gelegt worden. Die Sätze von Bremen nach Düsseldorf z. B. ergaben sich aus einer einfachen Übertragung der von dem Scheldehafen nach Düsseldorf gültigen Frachten. Was den Verkehr anlangte, so dürfte die Wirkung des Importtarifs kaum über das Bahnnetz der Köln-Mindener Eisenbahn hinausgereicht haben. Es ist gewiß, daß die auf Grund des Tarifs gebildeten Umbehandlungssätze über Köln nach Elsaß-Lothringen nach wie vor höher blieben als die direkten Frachten von Hamburg dorthin, wie sie früher innerhalb des Westdeutschen Verbandes bestanden hatten. „Die Wirkung des Köln-Mindener Importtarifs blieb auf Rheinland-Westfalen beschränkt²⁾.“

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen durch Preußen bedeutete ebensowenig wie die Einführung des Reformtarifs im Jahre 1877 durchweg eine Tarifiermäßigung. Die soeben angeführten Frachten für Petroleum und Baumwolle des Köln-Mindener Tarifs waren z. B. niedriger als die heute in Kraft stehenden Ausnahmesätze. Gleichwohl brachte die Verstaatlichung auch für die Seehafentariife überwiegend Vorteile. Die Frachtbildung wurde auf einheitliche Grundsätze aufgebaut; die in zahlreichen Verbänden zersplitterten Begünstigungen der Seehäfen erhielten eine über-

¹⁾ Vgl. den Jahresbericht der Handelskammer Bremen für 1875.

²⁾ Schulte, a. a. O. S. 350.

sichtliche Zusammenfassung; neue Versand- und Empfangsgebiete wurden dem Seehafenverkehr in der Absicht eingegliedert, sie den schon begünstigten Landesteilen gleichzustellen; und endlich unterzog man das Güterverzeichnis im Interesse der übergeordneten staatlichen Wirtschaftspolitik einer Neuordnung. Nur aus dieser letztgenannten Tatsache ergaben sich für die Häfen Einschränkungen gegenüber dem früheren Zustande. Aber dafür trat nun der Staat an die Stelle von Bahnunternehmungen, die am ausländischen Hafenverkehr unmittelbar interessiert gewesen waren. Gleichzeitig hörten alle die Ermäßigungen grundsätzlich auf, die sich auf die fremden Häfen bezogen hatten¹⁾. Der Durchgangsverkehr allein behielt eine noch zu würdigende Sonderstellung bei. Wenn wirklich die Frachtsätze des Köln-Mindener Importtarifs niedriger gewesen waren als die heutigen Sätze, so wird dieser Nachteil durch die Aufhebung der dem ausländischen Hafenverkehr zugestandenen Ermäßigungen mehr als ausgeglichen. Eine Verteuerung der Ausfuhrwege war nicht zu leugnen, aber die Industrie hatte in einer Zeit, die ihr eben die Schutzzölle gebracht hatte, keinen Grund darüber Klage zu führen, zumal da die innere Beziehung zwischen der Beseitigung dieser Vergünstigungen und der neuen Zollpolitik deutlich genug war.

2. Es hing mit der Handelspolitik eng zusammen, daß die tarifarische Behandlung der Seehäfen mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in einen neuen Abschnitt eintrat. Für den Ausbau des Seehafentarifsystems wurde die Tatsache entscheidend, daß die Übertragung der Eisenbahnen an den Staat in einer Zeit zur Durchführung gelangte, in der sich eben der Übergang Deutschlands vom Freihandel zum Schutzzoll vollzogen hatte.

Das charakteristische Merkmal der sechziger und siebziger Jahre war auch auf tarifpolitischem Gebiete die Verwirklichung der Freihandelsidee gewesen. Die Privatbahnen wetteiferten darin, die ausländischen Agrar- und Industrieerzeugnisse zu ermäßigten

¹⁾ Solche Tarife waren früher sehr zahlreich. Sie hatten das zwischen den deutschen und den belgisch-holländischen Seehäfen strittige Gebiet nach Osten bis über die Elbe und bis nach Ungarn, Galizien, Südrußland usw. ausgedehnt. Die Fracht für böhmischen Zucker z. B. betrug vor der Verstaatlichung von Außig nach Amsterdam (932 km) 3,32 M. (f. 100 kg) und nach Bremerhaven (658 km) 3,34 M.; Baumwolle zahlte von Kempten nach Rotterdam auf dem Bahnwege (946 km) 3,65 M. (f. 100 kg), dagegen nach Bremerhaven (871 km) 3,95 M.

Frachten, d. h. unter Zugrundelegung von Streckeneinheiten, die die für einheimische Erzeugnisse gewährten Einheitssätze unterboten, über die Landesgrenzen hereinzuziehen. Die Landwirte klagten infolgedessen über die Einfuhrtarife für ungarisches und russisches Getreide, die nach ihrer Meinung den einheimischen Getreideanbau gefährdeten, weil der unterschiedlich bevorzugte ausländische Weizen schon im Ursprungslande „fast gar keinen Preis“ habe¹⁾; und die noch in den Anfängen steckende rheinisch-westfälische Großindustrie beschwerte sich gleichzeitig über die billigen Tarife zur Einfuhr von belgischem Roheisen.

Die Folgerungen aus dem ursächlichen Zusammenhange zwischen der Handels- und Eisenbahntarifpolitik mußten nach der Umstellung der Zollpolitik — sofern diese vollständig durchgeführt werden sollte — praktisch gezogen werden²⁾. Solange die Möglichkeit bestand, die wirtschaftlichen Folgen der Zölle durch Einfuhrermäßigungen abzuschwächen oder zu beseitigen, wurde die Schutzpolitik in ihren Wirkungen aufs Spiel gesetzt. Diese von Bismarck oft betonte Möglichkeit war bei den Seehafentarifen vorhanden: soweit sie die Einfuhr von auch im Inlande hergestellten Erzeugnissen begünstigten, bildeten sie wirtschaftspolitische Maßnahmen, die geeignet waren, die Schutzzollpolitik in ihren beabsichtigten Wirkungen zu durchkreuzen. Sobald deshalb der in seiner Wirtschaftspolitik schutzzöllnerisch gerichtete Staat die Ordnung des Tarifwesens durch die Verstaatlichung in die Hände genommen hatte, mußten logischerweise solche Einfuhrbegünstigungen entweder wegfallen oder zum mindesten, was den Geltungsbereich und das Güterverzeichnis anging, erheblich eingeschränkt werden.

Doch das Verhältnis der Schutzzollpolitik zu den Seehafentarifen hatte auch seine positive Seite. Die Seehafentarifpolitik konnte selber in den Dienst der neuen Handelspolitik treten. Dazu war es notwendig, auf tarifarischem Wege die Einfuhr überseeischer Rohstoffe zu fördern und die von den Privatbahnen anscheinend weniger durchgebildeten Ausfuhrtarife heimischer Fabrikate systematisch auszubauen. Das war aber nur die eine Seite der Sache. Daneben bezweckten die Tarife (zu über-

¹⁾ Vgl. die Stenogr. Berichte der Kommission für die Eisenbahn-Tarifreform-Enquete von 1875.

²⁾ Hierzu v. d. Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, S. 80 ff.

wiegendem Teil) einen Ausgleich der geographischen Entfernungen im Interesse der deutschen Häfen und Bahnlinien: sie waren also Wettbewerbsmaßnahmen und in dieser Eigenschaft unabhängig von der jeweiligen Handelspolitik.

Das Verhältnis der Seehäfen und der Industrie zur staatlichen Tarifpolitik ist nicht das gleiche. Je weiter die preußische Eisenbahnverwaltung das Seehafentarifsystem ausbaute, desto mehr handelte sie im Einklang mit ihren betriebswirtschaftlichen Interessen. Denn auf diese Weise hielt sie den Verkehr auf ihren eigenen Linien fest. Das war für sie deswegen besonders ertragreich, weil es sich beim Seehafentransport um lange Strecken handelte, für die bei der relativen Unveränderlichkeit der Zugkosten innerhalb bestimmter Intensitätsgrenzen die auf die Entfernungseinheit fallenden Selbstkosten stets geringer sind als bei kurzen Strecken. Die Interessen der Eisenbahnen und der Seehäfen laufen einander parallel. Die Teile des volkswirtschaftlichen Transportsystems greifen ineinander. Eine Vermehrung des Umschlags in den Häfen kommt dem Bahntransport ebenso zugute, wie die Seehäfen und die Reedereien ihrerseits aus dem durch eine Tarifiermäßigung erzielten Verkehrszuwachs der Eisenbahnen münzbaren Nutzen ziehen.

Im Verhältnis der Tarifpolitik zur Industrie ist die gleiche Richtung der Interessen nicht vorhanden. Die Bedürfnisse der Weiterverarbeitung sind zu stark gespalten, als daß eine Tarifmaßnahme überhaupt einheitlich wirken könnte. Derjenige Teil der Industrie, zu dessen Nachteil eine Wettbewerbsverschiebung in den auf den natürlichen geographischen Entfernungen aufgebauten Konkurrenzverhältnissen eintreten könnte, wird eine jede tarifarische Ermäßigung unbedingt ablehnen. Einem Seehafenausfuhrtarif insbesondere wird die Industrie zum mindesten so lange gleichgültig gegenüberstehen, wie sie über andere gleich billige oder billigere Verbindungswege mit dem Weltmarkt verfügt. Das passive Gewährenlassen kann in aktiven Widerstand umschlagen, sobald bedeutende Vorteile für die Wettbewerbsindustrie als die Folge aus einer tarifarischen Ermäßigung befürchtet werden. Das Bestreben der Weiterverarbeitung wird stets dahin gehen, in ihrem Geltungsbereich abgegrenzte Tarifbegünstigungen aus ihrer örtlichen Vereinzelung herauszureißen und über das ganze Land zu verbreiten.

In dem verschiedenen Verhältnis der Häfen und der Industrie zur Seehafentarifpolitik liegt andeutungsweise schon die Geschichte der meisten Seehafentarife beschlossen. Während die Anregung zur Einführung neuer Tarife in der überwiegenden Zahl der Fälle von den deutschen Nordseehäfen ausgegangen ist, wird das Verhältnis der örtlich verstreuten Gewerbe zur Frachtpolitik häufig zum bedingenden Moment für die Ausgestaltung einer Tarifgruppe: sowohl in der Erweiterung des Geltungsbereichs der eingeführten Frachtsätze als in der fortschreitenden Ermäßigung ihrer Einheiten.

Die Seehafentarife bilden nur eine jener zahlreichen Beziehungen, durch die nach der Übertragung der Eisenbahnen auf den Staat der Zusammenhang zwischen der Zollpolitik und der Tarifpolitik offenbar gemacht wurde. Das in die allgemeine Wirtschaftspolitik aufgenommene Moment der Ausfuhrförderung hat an zahlreichen Stellen des deutsch-preußischen Gütertarifsystems seinen Niederschlag gefunden. Die allgemeine Form der Ausfuhrvergütung besteht darin, daß die Ausfuhr Güter in eine niedrigere Klasse des Normaltarifs eingereiht werden. So sind Artikel wie Papier, Pappe, Blei- und Zinkfarben, Salz- und Schwefelsäure, Bleiglätte und Alaun im Falle der Ausfuhr „de-tarifiziert“ worden. Die höchstwertigen Artikel der Warengruppen Ton-, Glas- und Betonwaren stehen im inländischen Verkehr in der Allgemeinen Wagenladungsklasse. Die große Masse dieser Waren gehört in die Spezialtarife. Um die Wertgrenze richtig ziehen zu können, wurde die sog. „Verpackungsbeschränkung“ eingeführt, und zwar derart, daß die genannten Artikel in sorgfältiger fester Verpackung von den Spezialtarifen ausgeschlossen und nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse befördert wurden, wobei man annahm, daß zwischen dem Werte eines Gutes und seiner transporttechnischen Behandlung durch die Versender eine sichere, stetig wiederkehrende Beziehung bestehen müsse. Nur bei der Ausfuhr traten die Spezialtarife II und III, gleichgültig ob es sich um hoch- oder minderwertige, um fest oder lose verpackte Ware handelte, in jedem Falle in Geltung. Solche De-tarifierungen werden als die „Exportklassifikation des Normaltarifs“ bezeichnet¹⁾.

¹⁾ Mit Ausnahme des Spezialtarifs III ist innerhalb der Wagenladungsklassen des deutschen Normaltarifs das Staffelprinzip nicht verwirklicht. Um

In Preußen, ebenso wie in den anderen Bundesstaaten, wurde zur Hebung des Ausfuhrverkehrs außerdem der den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen vorbehaltenen Weg der Ausnahmetarifpolitik beschritten. Die so eingeführten Ausfuhrermäßigungen galten entweder nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen über die trockene Grenze (z. B. Kabel von Berlin nach österreichischen Stationen, Eisen und Stahl von den deutschen Hüttenstationen nach dem österreichischen Küstengebiet usw.), oder sie gelangten für alle (Zucker) oder für einige (Spiritus) Ausfuhrwege zur Anwendung; oder sie waren in ihrer Geltung auf den Export über die deutschen Seehäfen beschränkt.

Daß in all diesen Fällen eine Begünstigung der Ausfuhr vorlag, ist nicht zu bezweifeln. Aber es ist eine andere Frage, inwieweit dabei von einer besonderen Begünstigung der deutschen Seehäfen gesprochen werden kann. Im ersten Falle, wo die allgemeine Detarifierung Platz griff, oder wo der Ausfuhrtarif nur für einen Ausfuhrweg über die trockene Grenze oder für mehrere Ausfuhrwege über die Land- und Seegrenze galt, kann davon mit Fug und Recht nicht die Rede sein. In dem letztgenannten Falle, in dem die deutschen Seehäfen als Exportweg vorgeschrieben waren, sind zwei Dinge zu prüfen. Einmal: war die Seehafen- oder die Industrieförderung das ursprüngliche Motiv für die Einführung, zweitens: bestehen ähnliche Ermäßigungen für die ausländischen Wettbewerbshäfen.

Daß der Schutz der Seehäfen nicht den Anlaß zur Einführung der betreffenden Ermäßigung abgegeben hat, liegt dort immer auf der Hand, wo die begünstigten Industriezweige sowieso auf die Ausfuhr über die deutschen Häfen angewiesen waren. Hierhin gehören die zahlreichen Seehafenausfuhrtarife von Oberschlesien und von Mitteldeutschland, obgleich die vermehrte Exportfähigkeit der betreffenden Industrie (soweit man diese auf das Konto der Tarife setzen kann) den Seehäfen durch eine Vermehrung des Warenumschlages unmittelbar zugute ge-

so mehr ist das bei den Ausnahmetarifen der Fall. Die allgemeinen Ausnahmetarife 2—5 sind z. B. sämtlich staffelförmig aufgebaut. Insofern hierdurch der Export von zentral gelegenen Erzeugungsstätten auf weite Entfernungen gefördert wird, stehen solche Tarifbildungen ebenfalls im Dienste der Ausfuhr, worauf zuerst Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen S. 50, aufmerksam gemacht hat.

kommen ist. Dahingegen stellen die Seehafenausfuhrtarife bei der west-, südwest- und süddeutschen Industrie eine Verbindung von Industrieschutz und Seehafenförderung dar. Das ursprüngliche Motiv war hier zweifellos der Seehafenschutz, da der west- und süddeutschen Industrie neben dem Rhein der kürzere Bahnweg nach Antwerpen oder Rotterdam zur Verfügung stand. Diese Tarifmaßnahmen bezogen sich auf das deutsche Seehafengebiet. Sie sind später häufig auf die anderen Verkehrsgebiete übernommen worden.

Interessanter ist der Fall, daß entsprechende Ermäßigungen für die ausländischen Wettbewerbshäfen galten. Dieser in der Privatbahnzeit übliche Zustand ist heute stark eingeschränkt. An wichtigeren Tarifen, die nach in- und ausländischen Häfen galten, sind in Preußen nur noch die Blei- und Zinktarife zu nennen. Die für Eisen, Stahl und Kohle nach den belgisch-holländischen Häfen vor dem Kriege bestehenden Ausfuhrbegünstigungen sind in jüngster Zeit abgeschafft worden. Daß dadurch den deutschen Nordseehäfen — während des Krieges allerdings nur theoretisch — ein großer mittelbarer Vorteil zugewendet worden ist, braucht nicht erst bewiesen zu werden.

Einen eigenartigen Ausdruck der angeführten Interessenparallelität zwischen den Seehäfen und Eisenbahnen stellt die Tarifbildung im Levante- und Ostafrika-Ausfuhrverkehr dar, die in diesem Zusammenhang nur auf ihren charakteristischen Inhalt geprüft werden soll. Was den äußeren Aufbau angeht, so liegt das wesentliche Merkmal dieser Tarife darin, daß sie die Frachanteile der Eisenbahnen, die Zwischenspesen in Hamburg und Bremen und die Seefrachanteile in einer Summe enthalten¹⁾. Die innere Bedeutung der Tarife beruht auf der Verbindung einer Ermäßigung von See- und Landfracht. Das sind an sich ganz unvergleichbare Frachtbestandteile, die, ein jeder für sich, einer verschiedenen Preisbildung unterliegen. Die Seefracht regelt sich auf der Grundlage des Gesetzes von Angebot und Nachfrage, die Landfracht wird im Gegensatz hierzu einseitig durch die Eisenbahnverwaltung festgestellt. Sinkt auf dem Frachtenmarkt die Seefracht sehr tief unter die im zusammengesetzten

¹⁾ Dazu Breitenbach, Voraussetzungen und Zweck der durchgehenden Eisenbahn- und Seefrachttarife (Arch. f. Eisenb. Jahrg 1893, S. 813 ff.).

Tarif festgelegte Anteilsfracht, so kann es vorkommen, daß die Abfertigung im gebrochenen Verkehr billiger wird als die Beförderung im Durchgangsverkehr: der kombinierte Tarif wird unterboten und deshalb praktisch unwirksam. Im allgemeinen wird die starke Ermäßigung des Bahnfrachtanteils die Anwendbarkeit des zusammengesetzten Tarifs allerdings auch gegen erhebliche Schwankungen der Seefrachten sicherstellen. Gerade darin liegt jedoch die Grenze für die Ausdehnung dieser Tarifart auf andere überseeische Verkehrsbeziehungen: die Nachlässe, die die Eisenbahn gewähren muß, um die Anwendung des kombinierten Tarifs sicherzustellen, sind zu hoch. Auch greift sie bei stark ausgebauten überseeischen Verkehrsbeziehungen durch die Bevorzugung einzelner Reedereien, mit denen sie ihre Verträge abschließt, allzu tief in den freien Wettbewerb der Schiffsahrtsunternehmungen ein. Trotz ihrer quantitativen Bedeutung wird wegen der Schwierigkeit ihrer Bildung und wegen ihrer ausschließlichen Anwendbarkeit auf extensiv bewirtschaftete Verkehre den zusammengesetzten Bahn- und Schiffstarifen eine große Zukunft nicht vorausgesagt werden können.

Gegenüber einem in allen Einzelheiten durchgebildeten System von Ausfuhrermäßigungen treten im gesamten deutschen Tarifsysteem die Einfuhrbegünstigungen zurück. Unter Einfuhrtarifen sind nur solche Maßnahmen zu verstehen, bei denen auf den deutschen Bahnen selber Ermäßigungen gegenüber den regelrechten Sätzen eingeräumt werden. Werden die Ermäßigungen nur vom Auslande getragen, so handelt es sich in der Wirkung allerdings um eine Unterstützung der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet, an der jedoch die deutsche Tarifpolitik unbeteiligt ist; es kann zwar von einer durch das Ausland getragenen Unterstützung der Einfuhr, nicht aber von einem Einfuhrtarife, die Rede sein.

Speziell im preußischen Tarifsysteem gehören Einfuhrvergünstigungen über die trockene Grenze zu den Seltenheiten. Die wichtigsten Beispiele sind die ermäßigten Beförderungspreise für österreichisches Petroleum, die dem Monopol des Standard Oil Trust auf dem deutschen Absatzmarkte entgegenwirken sollten, und die Einfuhrtarife für Eisenerz von deutsch-französischen Übergangsstationen. Die Zurückhaltung des Staates in der Gewährung von Einfuhrtarifen war zollpolitisch verursacht. Im Sinne

der Handelspolitik blieben für Einfuhrermäßigungen nur überseeische Rohstoffe und solche Waren übrig, die zwar mit Finanzzöllen belegt waren, denen aber ein konkurrierendes einheimisches Erzeugerinteresse nicht gegenüberstand. Entsprechend den Bezugsgebieten dieser Artikel konnten die für sie bestimmten Einfuhrermäßigungen nur in den Seehafentarifen enthalten sein. Wirklich sind die Seehafeneinfuhrtarife die einzigen Importermäßigungen größeren Stils innerhalb des preußisch-deutschen Tarifsystems.

Der Sinn dieser Tarifgruppe wird schon aus der Umgrenzung ihres Geltungsbereiches klar. Sie unterscheidet sich in dieser Beziehung grundsätzlich von den Ausfuhrtarifen. Während in diese nach und nach meist sämtliche deutsche Versandplätze aufgenommen worden sind, steht jene mit wenigen (allerdings wichtigen) Ausnahmen für den Westen, Südwesten und Süden Deutschlands, d. h. für das Seehafengebiet, in Geltung: daraus läßt sich schließen, daß im Gegensatz zu den Ausfuhrtarifen, die sich nur im Zusammenhang mit dem Aufbau des gesamten deutschen Tarifsystems beurteilen lassen, bei den Seehafeneinfuhrtarifen das besondere Moment der Förderung des Seehandels über die deutschen Häfen den Grund ihrer Einführung abgegeben hat.

Der Gegensatz läßt sich so ausdrücken: Die Seehafenausfuhrtarife sind im Anschluß an die Umstellung der Handelspolitik, im innern Zusammenhang mit zahlreichen anderen Ausfuhrunterstützungen auf tarifarischem Gebiete entstanden. Die Schwierigkeit ihres technischen Aufbaus ergab sich aus der Notwendigkeit, die örtlich verstreuten industriellen Erzeugungsstandorte gleichmäßig untereinander zu behandeln; sobald irgendwo ein örtlich begrenzter Ausfuhrtarif eingeführt war, drängten die übrigen Produktionsgebiete darauf, die gleiche Begünstigung für sich zu erhalten: so waren die wichtigen Eisen- und Stahltarife ursprünglich zur Unterstützung der deutschen Häfen vom nordwestlichen Deutschland nach der Küste eingeführt worden, mußten aber wegen der entstehenden Wettbewerbsverschiebung in rascher Folge auf das ganze Reich übernommen werden. Bei den Seehafeneinfuhrtarifen dagegen trat von vornherein das Moment der Hafenförderung der billigen Rohstoffversorgung der Industrie gegenüber in den Vordergrund. Anders wäre es unverständlich, daß der im Jahre 1911 eingeführte Kupfereinfuhrtarif für West-

Südwest- und Süddeutschland nicht sogleich auf die sächsischen Empfangsstationen ausgedehnt wurde. Dienen so die Seehafeneinfuhrtarife, wie ihre grundsätzliche Beschränkung auf das Seehafengebiet zeigt, der Förderung der Seehäfen in erster Linie, so konnte dennoch die Übertragung auf andere Industriegebiete, die durch die relative Erschwerung des Rohstoffbezugs ins Hinter-treffen zu geraten drohten, nicht immer umgangen werden. Langsam und zögernd sind die zunächst nur für das Seehafengebiet gültigen Baumwolleneinfuhrtarife auf die örtlich verstreuten deutschen Spinnereistationen außerhalb des Seehafengebiets ausgedehnt worden. So wie sich hierdurch die Einfuhrtarife dem Charakter der Seehafenausfuhrtarife annäherten, kamen in der letzten Zeit umgekehrt Ausfuhrtarife für Industriezweige, die vornehmlich im nordwestlichen Abschnitt des Seehafengebiets verörtlicht waren, zur Einführung, deren Zweck die Beförderung des überseeischen Handels war. Die begrifflichen Grenzen zwischen den beiden Tarifarten lassen sich eben nicht mit mathematischer Genauigkeit ziehen, sondern fließen ineinander über.

Die Seehafenausfuhrtarife bilden in ihrer Gesamtheit ein verhältnismäßig abgeschlossenes System. Zu seiner Beurteilung dürfen nicht die hauptsächlichlichen Ausfuhr-güter der Handelsstatistik herangezogen werden. Nur solche Güter, die vorzugsweise überseeisch ausgeführt werden, können solche Ermäßigungen für sich beanspruchen. Die tarifarische Behandlung des deutschen Ausfuhrverkehrs ist entsprechend der Exportrichtung und dem endgültigen Verbleib der betreffenden Güter verschieden. Von dem Fehlen einer Ware im Güterverzeichnis kann nicht ohne weiteres auf eine Lücke im System oder auf eine Benachteiligung der Häfen geschlossen werden. Denn es ist ganz gerechtfertigt, Erzeugnisse, die sowohl überseeisch als über die trockenen Grenzen exportiert werden, im Falle der Ausfuhr durch eine Detarifierung innerhalb des deutschen Normaltarifs zu bevorzugen: der Seehafentarif allein würde in diesem Falle das vorhandene Exportbedürfnis nur zur Hälfte befriedigen. Ebenso richtig ist es, für eine Ware, deren endgültiger Verbleib sowohl Rußland als Nordamerika sein kann, Ausfuhrtarife auf dem Wege über die See- und Landgrenze einzuräumen.

Verhältnismäßig einfach ist die volkswirtschaftliche Deutung der Seehafendurchfuhrtarife. In ihnen offenbart sich die enge

Interessengemeinschaft der deutschen Seehäfen und Eisenbahnen am reinsten. Der Grund ihrer Einführung war der Wettbewerb gegen ausländische Bahnsysteme sowie gegen die ausländischen Häfen.

Begrifflich werden alle die Tarifmaßnahmen als Seehafentarife im weitesten Sinne zu bezeichnen sein, die im überseeischen ein- und ausgehenden Verkehr die deutschen Seeplätze als Empfangs- oder Versandstationen enthalten oder mittelbar den Verkehr den deutschen Häfen zulenken. Aus dieser weit gezogenen Begriffsumgrenzung lassen sich solche Ermäßigungen als „Seehafentarife im strengen Sinne“ absondern, bei denen der Hafenschutz das ursprünglich maßgebende Motiv der Einführung war und denen keine analogen Maßnahmen für die ausländischen Wettbewerbshäfen gegenüberstehen. Diese Unterscheidung hat eine mehr als bloß begriffliche Bedeutung. An den Seehafentarifen im strengen Sinne haben die Häfen insoweit ein Interesse, als diese ähnliche Maßnahmen für die Wettbewerbshäfen ausschließen und — wenn sie wirksam gebildet sind — den vorhandenen und neu entstehenden Verkehr den deutschen Seeplätzen zulenken. Mit den andern Tarifen dagegen war weder in der Ausfuhr noch in der Einfuhr notwendig eine Verkehrszunahme verbunden, sondern trat erst dann ein, wenn ohne den Frachtunterschied weder ein Bezug noch ein Versand von Waren möglich gewesen wäre. Dabei war der prämiensartige Charakter dieser Vergünstigungen dadurch abgeschwächt, daß die Wasserstraßen über durchgängig billigere Frachten verfügten als die Eisenbahnen und mithin in der Praxis an ihre Stelle hätten treten können.

Bezeichnet man die Mehrzahl der Seehafeneinfuhrtarife, in Übereinstimmung mit unseren Ausführungen, als Seehafentarife im strengen Sinne, so kann folgender Einwurf erhoben werden. Es bestehen noch eine Reihe sehr alter Ermäßigungen aus der Privatbahnzeit von den niederländischen Häfen nach dem südwestlichen Deutschland, nach Bayern und der Schweiz, an denen außer Preußen die süddeutschen Bahnen mit Begünstigungen auf ihren Strecken beteiligt sind. Das Warenverzeichnis dieser Tarifgruppe deckt sich teilweise mit dem der entsprechenden Seehafeneinfuhrtarife von den deutschen Häfen. Die Tarife waren teils gegen die französischen Wettbewerbslinien, teils gegen die Rheinschifffahrt in früherer Zeit gewährt worden und genügen

heute längst nicht mehr. Sie sind durch den Rheinumschlag in ihrer Verkehrsbedeutung praktisch ausgeschaltet. Im Grunde stellen sie eine überflüssige Belastung des sowieso nicht eben durchsichtigen preußisch-deutschen Tarifsystems dar. In unserer Darstellung können sie mit Stillschweigen übergangen werden.

3. Sehr häufig sind innerhalb des deutschen Eisenbahngütertarifs die Seehafentarife durch ein großes vorgesetztes S kenntlich gemacht. Doch wäre es falsch, wollte man nur die Ermäßigungen als Seehafentarife ansprechen, die das genannte Merkzeichen tragen. Hier gilt vielmehr der erste Teil unserer Begriffsbestimmung, wonach alle die Tarife Seehafentarife sind, die im überseeischen ein- und ausgehenden Verkehr die deutschen Häfen als Empfangs- und Versandstationen enthalten. Auch die Kohlentarife von Ober- und Niederschlesien nach Stettin und Swinemünde und von den niederrheinisch-westfälischen Zechen nach den Elb-, Weser- und Emshäfen gehören dazu. Sie wurden vermutlich nur deshalb dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 zugeordnet, um den systematischen Aufbau der durch einander bedingten Ermäßigungen nicht zu zerreißen. In derselben Weise fällt unter die Seehafentarife der Kupfereinfuhrtarif von den deutschen Nord- und Ostseehäfen nach Oberschlesien und zur Ausfuhr nach Österreich, der 1910/11 im Wettbewerb gegen Triest zur Einführung gelangte. Auch der Spiritusausfuhrtarif ist wenigstens teilweise ein echter Seehafentarif. Denn er gilt nach belgischen und niederländischen Grenzstationen sowie für die Ausfuhr über die deutschen Häfen, ohne in dieser Eigenschaft durch ein vorgesetztes S kenntlich gemacht zu sein. Eigentümlicherweise ist demgegenüber der Zuckertarif, der neben der Ausfuhr über die Seehäfen für den Bahn- und Binnenwasserstraßenexport gültig ist, als S-Tarif hervorgehoben.

Die Seehafentarife im Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind im deutschen Eisenbahngütertarif Teil II Heft C 2 vereinigt. Der deutsche Seehafenverkehr mit Süddeutschland hat ein besonderes Heft erhalten. Daneben finden sich einige andere Seehafentarife in verschiedenen Heften verstreut. Die Tarife für Sachsen gehören zum westdeutsch-sächsischen Verkehr; die Donau-Umschlagstarife nach und von Österreich, Ungarn und deren Hinterländern, die als Durchfuhrermäßigungen gleichfalls den Seehafentarifen zugezählt werden müssen, sind wiederum

in einem eigenen Hefte vereinigt, ebenso wie die direkten Tarife von deutschen und niederländischen Häfen nach österreichisch-ungarischen Plätzen. Nach unserer Definition gehören auch solche Ermäßigungen, die den Verkehr mittelbar den deutschen Häfen zulenken, zu den Seehafentarifen. Hierzu zählen die billigen Elbumschlagstarife sowie der Oderumschlagsverkehr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus, der sich auf wenige hochwertige Einfuhrgüter bezieht, die zu Schiff von den deutschen Nord- und Ostseehäfen in den Oderumschlagsplätzen anlangen¹⁾.

Die Kenntnis der Seehafentarife aus dem Gütertarif selber, der in seiner Unübersichtlichkeit den Stempel des historisch gewordenen an der Stirne trägt, zu erlangen ist schwierig. Es empfiehlt sich deshalb, die „Übersicht über die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Güter- und Tierverkehr bestehenden Ausnahmetarife“ zu Rate zu ziehen. Diese Übersichten werden in Abständen von fünf Jahren dem preußischen Landeseisenbahnrates vorgelegt; die letzte ist im Dezember 1915 ausgegeben. Die Seehafentarife des preußisch-hessischen Staatsbahnverkehrs haben die fortlaufenden Nummern S 1 bis S 42 erhalten. Doch kann hieraus nicht geschlossen werden, es seien im ganzen bloß 42 Seehafentarife vorhanden. Da sich die einzelnen Tarifnummern häufig in verschiedene Unterabteilungen mit a, b usw. spalten, stehen heute im ganzen 65 Tarife dem Seehafenverkehr zur Verfügung. Übrigens sind in der Nummerierung an einzelnen Stellen Lücken gelassen, um neu zu bildende Tarife aufzunehmen.

Der deutsche Seehafenverkehr mit Süddeutschland hat die fortlaufenden Nummern S 1 bis S 30. Es stehen heute 37 Tarife in Geltung. Die Gründe für die Verschiedenheit zwischen der Nummernzahl und den vorhandenen Tarifen sind die gleichen wie die eben genannten.

Das Tarifverzeichnis im Seehafenverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahnen ist demnach reichhaltiger, als das des Seehafenverkehrs mit Süddeutschland. Die Ursache dieser Er-

¹⁾ Die Donaumschlagstarife, die Elb- und Oderumschlagstarife sind in ihrer Bildung durch einander bedingt; der Elbumschlag ist maßgebend. Diese Tarife dienen zwar den Seehäfen, das Motiv ihrer Einführung war aber die Stärkung der Umschlagsplätze. In diesem Sinne erfüllen sie eine doppelte Aufgabe. Über die Oderumschlagstarife vgl. die Vhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1906.

scheinung ist naheliegend. Der preußisch-hessische Seehafenverkehr enthält mehrere Ausfuhrtarife, die im Verkehr mit Süddeutschland schon deshalb nicht vorhanden sein können, weil dort die entsprechenden Industriezweige nicht vertreten sind. So fehlen im Hafenverkehr mit Süddeutschland die Kohlentarife größeren Stils, ferner die Tarife für Band- und Flechtwaren, für Rohblei und Rohzink, für Zink- und Bleifarben. Dabei sei von dem besonderen Charakter der bayerischen Tarifpolitik vorläufig abgesehen. Solche Ausfälle werden im Seehafenverkehr mit Süddeutschland nur selten ausgeglichen durch Ausfuhrtarife von Industrien, die in Norddeutschland fehlen. Ein Beispiel hierfür ist die Ermäßigung für die in der Umgebung von Solnhofen geförderten Lithographiesteine, deren Verkehrsbedeutung, nach den Förderungsziffern zu schließen, sicher nicht klein ist, und ferner der Exporttarif für Passauer Graphit, der allerdings in seiner Geltung nicht auf die Seehäfen beschränkt blieb. Ein weiterer Grund für die größere Reichhaltigkeit des preußisch-hessischen Seehafenverkehrs liegt darin, daß die Interessen des ostdeutschen (eben nur Preußen angehenden) Hafenverkehrs in manchen Fällen eine besondere Regelung verlangen, und daß endlich fünf Tarife der oldenburgischen Staatsbahnen in das Verzeichnis des norddeutschen Seehafenverkehrs aufgenommen sind.

Während die Ausfuhrüter im preußisch-hessischen Seehafenverkehr das Übergewicht haben, halten sich die Einfuhrüter in beiden Verzeichnissen an Zahl ungefähr die Wage. Ursprünglich war die Warenliste des süddeutschen Verkehrs sogar reichhaltiger. Zahlreiche Ermäßigungen im preußisch-hessischen Hafenverkehr stellen sich heute noch als bloße „Rückwirkungen“ aus dem süddeutschen Verkehr dar. Eine speziell für die bayerische Tarifpolitik charakteristische Erscheinung ist die große Zahl der Durchfuhrermäßigungen. Auch der Verkehr Süddeutschlands mit der Küste weist eine sehr erhebliche Anzahl von Durchfuhrtarifen auf, die entweder die württembergischen, badischen, bayerischen und elsäß-lothringischen Übergangsstationen nach der Schweiz in gleicher Weise berücksichtigen oder sich nur auf eine oder mehrere Übergangsstationen beziehen. An diesem Durchgangsverkehr sind die preußischen Bahnen mit Ermäßigungen auf ihre Streckenfrachten beteiligt.

Selbst die Behandlung der Seeplätze weicht im nord- und

süddeutschen Hafenverkehr etwas voneinander ab. Die Ursache liegt vermutlich in der Verschiedenheit der geographischen Lage der betreffenden Verkehrsgebiete zu den Häfen. Während bei dem Verkehr mit Nordwestdeutschland durchgängig nur die Nordseehäfen berücksichtigt zu werden brauchten, da ein Wettbewerb der Ostseehäfen als ausgeschlossen gelten konnte, mußten bei dem Verkehr mit Süddeutschland entsprechend ihrer geographischen Lage zu diesen Gebieten auch die Ostseehäfen als Empfangs- und Versandstationen in die Tarife einbezogen werden. Die Stettiner Kaufmannschaft hat noch nach der Einführung des Kupfertarifs (1911) durchgesetzt, daß Stettin als Versandstation in den Tarif für Süd- und Südwestdeutschland aufgenommen ist. Auch in den Einfuhrtarif für Palmöl wurde der Oderhafen als Versandstation nach einigen nord- und südwestdeutschen Stationen des preußisch-hessischen Bahnnetzes einbezogen.

Der Zahl nach überwiegen im preußisch-hessischen Seehafenverkehr die Ausfuhrtarife sehr beträchtlich. Bringt man die fünf oldenburgischen Tarife und die beiden Transittarife für die Unterweserhäfen und für den Verkehr zwischen Hamburg und Altona einerseits und dem Ostseehafen Kiel andererseits in Abzug, so beziehen sich von den übrigbleibenden 58 Tarifen 29 auf die Ausfuhr und 17 auf die Einfuhr; 10 Tarife gelten formell in beiden Richtungen; der Tarif S 5 s (für Schiffsbaueisen) dient ausschließlich dem Ortsverkehr und S 26 (für Tabak) gilt zwischen einigen Nord- und Ostseehäfen. Diese anscheinend exakte ziffermäßige Aufteilung der Tarife hat nun tatsächlich nur einen ganz geringen Wert. Die der Form nach in beiden Richtungen gültigen Tarife enthalten praktisch vorwiegend solche Güter, die überseeisch eingeführt werden. Zudem sind viele Tarife sehr schwierig zusammengesetzte Gebilde. Einmal kann das am Kopf eines Tarifs abgedruckte Güterverzeichnis Ausnahmen für bestimmte Güter von der regelrechten Gültigkeit in der einen oder anderen Verkehrsrichtung festsetzen, und zweitens können die einzelnen geographischen Geltungsbereiche verschieden behandelt werden: etwa so, daß der betreffende Frachtsatz im Verkehr mit dem südwestlichen Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen in beiden Richtungen, im Verkehr mit dem mittleren Gebiet nur in der einen Richtung zur Anwendung gebracht werden kann. Das Gemeinsame für einen jeden Tarif ist der Transportpreis; Geltungsbereich und

Tarifvorschriften können dagegen innerhalb des Tarifs für die einzelnen Güter abweichend voneinander gestaltet werden. Da also die Waren innerhalb des Tarifs häufig einer von der Norm abweichenden Regelung unterworfen werden, ist eine ziffermäßige Unterscheidung der Tarife nach Ein- und Ausfuhr ein Ding der Unmöglichkeit. Ob sie in der Praxis ganz oder vorwiegend der Einfuhr oder der Ausfuhr dienen, hängt von dem Charakter der Warenverzeichnisse und von den bindenden Vorschriften für die in ihnen vereinigten Güter ab. Besser als eine umständliche Beschreibung unterrichtet hierüber ein Blick in den Gütertarif selber.

4. Die Darstellung des geltenden Seehafentarifsystems beginnen wir mit den Ausfuhrtarifen im Verkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Diese ergreifen, dem Wesen des Solidarschutzzollsystems entsprechend, weite Zweige der Produktion: der Industrie ebenso wie der Landwirtschaft und der land- und forstwirtschaftlichen Nebengewerbe.

Handelsstatistisch nehmen in der deutschen Ausfuhr die Erzeugnisse der Schwerindustrie in ihrer Gesamtheit die erste Stelle ein. Die für sie bestimmten Seehafenausfuhrtarife weisen dementsprechend einen verhältnismäßig hohen Grad von Durchbildung auf.

Die Kohlenindustrie liefert die allgemeinste Grundlage nicht nur für die Schwerindustrie, sondern für jede weiterverarbeitende Tätigkeit überhaupt. Der deutsche Kohlenbergbau begegnet dem englischen Wettbewerb auf zwei Absatzmärkten: auf dem Weltmarkte und an der deutschen Seeküste, wo das englische Erzeugnis, durch billige Seefrachten begünstigt, vor dem Kriege in scharfer Konkurrenz mit dem deutschen stand. Dem zweifachen Wettbewerb entsprechend tragen die Hafentarife für Kohle einen doppelten Charakter: sie begünstigen das deutsche Erzeugnis einmal für den Ortsbedarf der Küstenplätze und für den Schiffsbedarf und stellen sich weiter in den Dienst der Ausfuhr nach überseeischen Absatzmärkten. Zum Zwecke des Tarifaufbaues sind die rheinisch-westfälischen Versandstationen in acht Gruppen mit gleichen Frachtsätzen eingeteilt. Die Einteilung ist heute veraltet; Entfernungsveränderungen infolge neuer Linien sind nicht immer berücksichtigt worden. Im Empfangsgebiet war die Fracht nach Hamburg von jeher tarifbildend. Für Ausfuhr- und Bunkerkohle nach den Weserhäfen bestanden stärker

ermäßigte Sätze, während im Verkehr mit den Elbhäfen zwischen der Orts- und Ausfuhrkohle kein Unterschied gemacht wurde. Die Sätze nach den Emshäfen unterlagen einer besonderen, von Hamburg unabhängigen Regelung; der im Wettbewerb gegen die holländischen Häfen eingeführte Vertragzugtarif für Steinkohle in geschlossenen Sendungen von 200—300 t über Emden war dazu bestimmt, den Massenabsatz der Kohle auf den außereuropäischen Märkten und in den scharf umstrittenen Gebieten des Mittelländischen und Schwarzen Meeres zu unterstützen. Tarifbildend war in diesem Falle der niedrigste Satz des während des Krieges aufgehobenen holländischen Vertragzugtarifs abzüglich der von den niederländischen Verwaltungen zugestandenen Rückvergütung auf ihre Streckenanteile.

Neben einem Tarif für Braunkohle, Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks von den Gewinnungsstätten nach den Hafenplätzen und dem vorgelegenen Küstengebiet bestand für Briketts eine stark ermäßigte Ausfuhrvergünstigung, deren Grundlage dem von Oberschlesien aus nach Stettin gültigen Steinkohlentarif (1,34 + 6) entsprach¹⁾.

Ein verwickeltes System von Ausfuhrtarifen gilt für Eisen- und Stahlerzeugnisse in jeglicher Form und zu jeder volkswirtschaftlichen Zweckbestimmung. Äußerlich knüpft die Frachtbildung an den deutschen Normalgütertarif an, in dem Eisen und Stahl gemäß der jeweiligen Produktionsstufe auf dem Wege vom Rohstoff zum Fertigfabrikat der allgemeinen Wagenladungsklasse und den drei Spezialtarifen zugeteilt worden sind. Doch während beim Normaltarif in dieser Zuordnung sichtbar das „Wertprinzip“ verwirklicht ist, weicht die Ausgestaltung der betreffenden Seehafentarife, was den grundsätzlichen Tarifaufbau angeht, von ihm bewußt ab, indem Eisen und Stahl im Orts- und einfachen Ausfuhrverkehr (dieser letztere schließt die Wiedereinfuhr in das deutsche Zollgebiet nicht aus) eine höhere Fracht zu tragen haben als bei der überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern. Die Klasseneinteilung der Orts- und Ausfuhrsätze selber schließt sich dagegen im allgemeinen wiederum der durch den Normaltarif gegebenen Güterklassifikation an.

¹⁾ Vgl. über die Kohlentarife zusammenfassend Verhandl. des Landes-eisenbahnrates f. 1915, Drucks. Nr. 9, S. 92 ff.

Bei Eisen und Stahl des Spezialtarifs I (besonders beim Eisenbahnmaterial) ist der leitende Gedanke der Frachtunterscheidung entsprechend der Entfernung des zu erreichenden Absatzmarktes so fein durchgeführt, daß Unterschiede an den Versand im Orts- und gewöhnlichen Ausfuhrverkehr, an den nach außerdeutschen europäischen und nach außereuropäischen Ländern angeknüpft sind. Die volkswirtschaftliche Zweckbestimmung dieser Tarifbildung prägt sich deutlich in der staffelförmig abgestuften Ermäßigung der Einheitssätze gemäß der zunehmenden Entfernung des Absatzmarktes aus.

Die quantitative Bedeutung dieser Ausfuhrerleichterungen kann nicht hoch genug angeschlagen werden. Das Güterverzeichnis dieser Tarifgruppe umfaßt sämtliche Gegenstände aus Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II; es enthält die Fertigfabrikate von den hochwertigen Erzeugnissen der elektrischen Industrie: wie Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformern, Transformatoren, bis hinab zu den billigen Hilfsfabrikaten: wie Nägeln und Schrauben; es enthält sowohl das Stab- und Formeisen des Spezialtarifs II als das schier unübersehbare Heer der Ersatz- und Bestandteile von industriellen und landwirtschaftlichen Maschinen, von Eisenkonstruktionsbauten jeder Art und von Eisenbahnlokomotiven. Nur bei dem im Spezialtarif III des Normaltarifs vereinigten Rohmaterial hat ein gewisses Ausleseprinzip Platz gegriffen. Die Ermäßigungen sind einmal auf Roheisen, Altmaterial und Eisen- und Stahlabfälle eingeschränkt, und gelten zweitens nur im Verkehr aus den deutschen Eisenindustriebezirken.

Die Eisen- und Stahltarife könnten gegenüber etwa 20% des Wertes der gesamten deutschen Ausfuhr zur Anwendung kommen. Doch ist ihre praktische Bedeutung nicht entfernt so groß, da ein beträchtlicher Teil der deutschen Ausfuhr an Eisen- und Stahlwaren über die trockenen Grenzen, und nach den belgischen und niederländischen Häfen geleitet wurde¹⁾.

¹⁾ Im Bereich der Seehafentarife für Kohle, Eisen und Stahl sind während des Krieges Neuregelungen in Angriff genommen. Die Reform der Kohlentarife bewegt sich nach den Worten der Vorlage auf der „mittleren Linie“. Die veraltete Gruppierung der Versandstationen soll im Ortsverkehr in Wegfall kommen, und für die Höhe der Sätze lediglich die wirkliche Entfernung zwischen den Versand- und Empfangsstationen bestimmend sein. Die Ermäßigungen für Ortskohle sollen damit nicht aufgehoben, sondern lediglich eingeschränkt werden; unter Zugrundelegung einer neuen Tarifstaffel würde

Für Blei und Zink, deren Ausfuhr zurückging, sind die Ermäßigungen über die Seehäfen gering durchgebildet. Es handelte sich teilweise um Ausfuhrtarife, die nach ihrer Entstehung in die Privatbahnzeit hineinragen und in ihrer Bildung nicht mehr klar zu durchschauen sind. Die quantitativ erheblichste Bedeutung hatte im Jahre 1913 ein dem Ortsverbrauch der Seehäfen dienender Tarif mit 6356 t¹⁾. Von den eigentlichen Ausfuhrunterstützungen war dagegen nur ein verhältnismäßig beschränkter Gebrauch gemacht worden. Soweit die rheinisch-westfälischen Frachtsätze des Ortstarifs in Frage kamen, handelte es sich um eine Wettbewerbsbildung gegenüber den schon seit 1865 bevorzugten holländischen

sich z. B. der Frachtsatz von Hamm nach Hamburg von 55 M. für 10 t auf 68 M. erhöhen. Die bisherige Tarifrage soll im Interesse der während des Krieges darniederliegenden Schifffahrt für Bunkerkohle beibehalten werden; diese würde auch in Zukunft die bisher eingeräumten Ermäßigungen ungeschmälert genießen. Der Zusatzantrag des Ausschusses des Landeseisenbahnrates, die Frachtermäßigung für Bunkerkohle auf Kohle zur Bebung deutscher Dampfer in einem Inlandshafen zu beschränken, wurde im Landeseisenbahnrat abgelehnt. Die Vorlage der Regierung enthielt außerdem eine Unterscheidung zwischen „reiner Ausfuhrkohle“ und „Kohle zur Auffüllung von deutschen Bunkerkohleniederlagen im Auslande“. Die Ausfuhrermäßigungen für jene sollten abgeschafft, für diese beibehalten werden. Der Landeseisenbahnrat stimmte auch in dieser Frage nach dem Vorschlage der Regierung. Dabei waren sowohl die Regierung als der Landeseisenbahnrat der Meinung, daß „reine Ausfuhrtarife“, besonders in Rücksicht auf die Wiederherstellung der Valuta, nach dem Kriege wieder eingeführt werden müßten. Im Augenblick seien die „politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege“ und die künftigen Tarifgrundlagen des Kohlenverkehrs nach den Wettbewerbshäfen noch nicht zu übersehen.

Die Neuregelung läßt die Eisenausfuhrtarife und die Schiffsbaueisentarife (es handelt sich um im Jahre 1894 eingeführte Frachtsätze von den deutschen Eisenbezirken nach den deutschen Seehäfen mit Schiffswerften für den Bau von Seeschiffen) im allgemeinen unberührt. Dagegen sollten die Ausnahme-frachtsätze für den Ortsverkehr der Seehafenstationen neu aufgebaut werden. Die Regierung dachte an die Aufhebung der Frachtermäßigungen für Eisen der Spezialtarife I und III ohne Ersatz und an die Einschränkung der Ermäßigungen für Eisen des Spezialtarifs II in der Weise, daß die alten Sätze für Emden, Bremen und Hamburg mit Hilfe einer neu einzuführenden Tarifstaffel um durchschnittlich 20% erhöht würden, wogegen für das östliche Empfangsgebiet im Verkehr mit dem oberschlesischen Eisenbezirk eine durchschnittliche Erhöhung von 5—15% durchgeführt werden sollte. Der Landeseisenbahnrat stimmte den — inzwischen verwirklichten — Vorschlägen der Regierung zu (Sitzung vom 20. Dezember 1916). Vgl. Vhdl. d. Landeseisenbahnrates, für 1916.

¹⁾ Vgl. hierzu und zu den folgenden Angaben das Protokoll der 67. Sitzung des Bezirkseisenbahnrat. Hannover vom 14. III. 1917 und die Vhdl. d. Landeseisenbahnrates aus dem gleichen Jahre (mit den endgültigen statistischen Angaben).

Häfen, die zunächst nur auf Zink und seit 1882 auch auf Blei angewendet wurde. Die Frachtbildung des schlesischen Ortstarifs ergab sich aus dem früher beabsichtigten Wettbewerb mit der Wasserstraße. Neben zwei Tarifen für Blei, Zink, deren Erzeugnisse und Verbindungen von rheinisch-westfälischen, mittel-deutschen und schlesischen Stationen zur überseeischen Ausfuhr, besteht noch ein Exporttarif für Rohblei, Zink und Zinkstaub von allen Erzeugungsstätten nach den Ost- und Nordseehäfen; er war seinerzeit gegen den Willen der rheinischen Werke, die ohne eine Frachtermäßigung auskommen konnten und eine Wettbewerbsverschiebung zugunsten Oberschlesiens befürchteten, eingeführt worden¹⁾. Er sollte die ober-schlesischen Erzeuger in die Lage versetzen, ohne erheblichen Schwankungen in den Frachtkosten ausgesetzt zu sein, auch bei kurzen Lieferfristen die deutschen Seehäfen zu erreichen; er bezweckte also nicht eine Ermäßigung der Beförderungskosten überhaupt, sondern nur einen Ausgleich für die Zeit, wo die Oderschiffahrt „geschlossen“ war.

In Rücksicht auf die Knappheit des Rohmaterials infolge der Gefährdung der Erzzufuhr nach dem Kriege und wegen der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit, nicht Blei und Zink, sondern die Fabrikate daraus zu exportieren, werden die genannten Tarife in Zukunft voraussichtlich entweder stark verändert oder vollständig aus dem Seehafentarifsystem ausgeschieden werden²⁾.

Als letzter selbständiger Seehafenausfuhrtarif, der in die Gruppe der Eisen- und Metallindustrie gehört, sei die Ausfuhermäßigung für Eisenvitriol genannt, die ganz allgemein von den Erzeugungsplätzen nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen gültig ist.

¹⁾ Vgl. Vhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1887.

²⁾ Der Antrag der Regierung, die Tarife aufzuheben, ist bereits vom Landeseisenbahnrat angenommen worden (Sitzung vom 26. Juni 1917). — Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, daß in der Frachtberechnung der Blei- und Zinkfabrikate, im besonderen für Zinkbleche, zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und Kolonien, durch die Beseitigung der beiden Ausnahmetarife, die Zink- und Bleifabrikate umschließen, eine Änderung nicht eintreten würde, weil die Tarifstelle „Ganz- und Halfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen usw.“ in den Eisenausfuhrtarifen, die teilweise niedrigere Frachtsätze als die Blei- und Zinkausnahmetarife enthalten und deshalb bisher für die Ausfuhr von Zinkblechen benutzt sind, bestehen bleibt. Überhaupt haben die Eisen- und Stahltarife sich mehr und mehr durch Erweiterung des Güterverzeichnisses zum maßgebenden Ausfuhrtarif für Fabrikate aus unedlen Metallen und deren Verbindungen ausgewachsen.

Ist es nun auch sehr wahrscheinlich, daß den Tarifen der Schwerindustrie die größte verkehrsstatistische Bedeutung innerhalb der Ausfuhrermäßigungen zukommt, so spielen die Ausfuhrtarife der übrigen bevorzugten Industrien doch weder für diese selbst noch für den Aufbau der deutschen Handelsbilanz eine geringe Rolle. Der Einteilung der deutschen Berufsstatistik nachgehend, kommen folgende Zweige der Stoffveredelung in Betracht: die Glas- und Spielwarenindustrie, die Textilindustrie, die chemische Industrie, die Gewinnung von Salzen und Säuren und endlich die Industrie der Steine und Erden.

Die deutsche Hohlglasindustrie, die auf dem Weltmarkte vor allem gegen die belgische, böhmische und nordfranzösische Konkurrenz ankämpft, hat eine Reihe von Ausfuhrunterstützungen für den überseeischen Versand erhalten. Die Ermäßigungen waren zunächst auf die rheinisch-westfälische und die hannoversche Industrie zur Ausfuhr gewöhnlicher Hohlglaswaren beschränkt; sie wurden im Jahre 1907 auf die thüringischen und die übrigen weit verstreut liegenden Glashüttenstationen des preußisch-hessischen Bahnnetzes ausgedehnt und gleichzeitig für sämtliche Waren des Spezialtarifs II in Geltung gesetzt. Der so vervollkommnete Seehafentarif ist im Jahre 1908 von der bayerischen Staatsbahn übernommen und 1911 durch Aufnahme weiterer nordbayerischer Stationen in seinem Geltungsbereiche erweitert worden. Zweifellos besteht besonders für die nordbayerischen Stationen die Möglichkeit, den Export den ausländischen Häfen zuzuführen.

Drähtglas, Rohglas, Tafelglas und Spiegelglas sind heute nur noch im Verkehr von den rheinisch-westfälischen und den hannoverschen Stationen nach den Nordseehäfen ermäßigt. Da diese Güter dem Spezialtarif I des deutschen Normaltarifs angehören, während Hohlglas ein Gut des Spezialtarifs II ist, so sind folgerichtig die Einheiten für Hohlglas, wenigstens auf Entfernungen von über 150 km, niedriger gehalten¹⁾.

Ein höchst wertvolles Ausfuhrgut auf der Aktivseite der deutschen Handelsbilanz mit Großbritannien und Nordamerika bildeten vor dem Kriege die thüringischen, bayerischen und sächsischen Spielwaren. Die Ausfuhr wurde durch mehrere Tarife

¹⁾ Zu den nicht ganz durchsichtigen Grundsätzen, auf denen die Klassifikation der Glaswaren beruht, vgl. das Protok. der 105. Sitzung der Ständ. Tarifik. i. J. 1911.

auf verschiedenen Wegen gleichzeitig unterstützt. Demnach handelte es sich keineswegs um einen Seehafentarif im strengen Sinne. Die verschiedenen Ermäßigungen galten vielmehr allgemein im direkten Bahnverkehr nach belgischen und holländischen Hafenplätzen, nach den deutschen Seehäfen und im Umschlagsverkehr. Die Spielwaren werden transporttechnisch in Leicht- und Schwergut geteilt. Ehedem wurde beim Versande von leicht wiegenden Waren nach den Seehäfen ein Streckensatz von 3 Pf. an den regelrechten Frachtsatz der Allgemeinen Wagenladungsklasse bis 100 km angestoßen. Dem damaligen Ausnahmetarif für Schwergut lagen im Verkehr nach den deutschen Seehäfen die Einheiten des Spezialtarifs II zugrunde. Die Ausnahmetarife für Leichtgut über die Main- und Rheinumschlagsplätze enthielten einen besonderen Einheitssatz, während der Tarif für Schwergut nach dem Vorbilde des entsprechenden Seehafentarifs eingerichtet war. Da bei dieser Frachtlage das Schwergut zu ungefähr 88% im Umschlagverkehr über die niederländisch-belgischen Häfen ging, wurde im Jahre 1903 der Satz für dieses bei Aufgabe von mindestens 10 t auf den des Spezialtarifs III ermäßigt. Ursprünglich war es die Absicht gewesen, die beim Umschlag in Frankfurt a. M. sich ergebende gebrochene Fracht nach Rotterdam zu erreichen. Doch beantragte der Landeseisenbahnrat bei dieser Gelegenheit den Spezialtarif III, in der Absicht, ihn auch für den Umschlagsverkehr nach den Häfen des Rheins, Mains, der Weser, Saale und Elbe einzuräumen. Diese gutachtliche Äußerung entfernte sich insofern von der Vorlage der Eisenbahnverwaltung, als durch die gleichmäßige Behandlung der Ausfuhrwege dem neuen Tarif für Schwergut, der zunächst ausschließlich als Wettbewerbsmaßnahme gegen die holländisch-belgischen Häfen geplant war, der Charakter einer Unterstützungsmaßnahme der notleidenden Gebirgsindustrie aufgeprägt wurde¹⁾. Im Gegensatz hierzu ist im Jahre 1912 die Er-

¹⁾ Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1903. — Die Versendung geschah im Jahre 1912 von Thüringen (Erfurt) aus zu 79,4% über die deutschen Seehäfen auf dem Bahnwege, zu nur 0,9% über die holländisch-belgischen Häfen auf dem Bahnwege, zu 17,4% im Rhein- und Mainumschlag und zu 2,3% über die Weser. Aus Nordbayern erfolgte durchschnittlich die Hälfte des Versandes auf dem Bahnwege über die Nordseehäfen, die andere Hälfte verteilte sich auf den Bahnweg und den Rhein- und Mainumschlag nach den holländisch-belgischen Häfen. Der Unterschied in den Versandwegen Thüringens und Nordbayerns erklärt sich aus den kilometrischen Entfernungsunterschieden zu den deutschen Nordseehäfen.

mäßigung für thüringische und sächsische Porzellanwaren nur im Seehafenverkehr gewährt worden. Diese Ausfuhrunterstützung, auf die bei der Darstellung der bayerischen Verkehrspolitik noch zurückzukommen sein wird, ist staffelförmig gebildet, und zwar so, daß sich gegenüber der normalen Einheit des Spezialtarifs II für die Durchschnittsentfernung von 600 km nach der Nordseeküste eine durchschnittliche Streckeneinheit von 2,5 Pf. für das tkm ergibt.

Die neugeschaffenen Seehafentarife für Textilwaren ergreifen nicht entfernt sämtliche Produkte dieses Industriezweiges. Die schon oft von den Nordseehäfen begehrten Erzeugnisse der Crefelder Samt- und Seidenindustrie, die bei der Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten ihren Weg vorzugsweise über Antwerpen nehmen, fehlen im Güterverzeichnis des Seehafenverkehrs vollständig. Der bestehende, mit einem sorgfältig ausgewählten Warenverzeichnis ausgestattete Tarif, der nur für Rheinland-Westfalen als Versandgebiet gültig ist, ist auf den besonderen Charakter der rechtsrheinischen Textilindustrie zugeschnitten. Er umfaßt an Artikeln: Garne, Bänder, Gewebe und Flechtartikel aus Baumwolle, Wolle, Leinen und Jute, auch unter sich gemischt oder mit geringen Zusätzen von Seide, Kunstseide, Gummifäden und Metallgespinsten; ferner Garne aus Baumwolle und Gewebe aus Baumwolle, Halbleinen und Jute. Hierzu kommen die Kurzwaren der Metall- und Textilindustrie (ausgenommen edle Metalle), Papierwaren und Spulen, unter der Voraussetzung, daß sie zu den erstgenannten Artikeln zugeladen werden und nicht mehr als 20% des Gesamtgewichts ausmachen. Dieser eigenartig zusammengesetzte Sammelladungstarif ist eines der interessantesten Beispiele für die Art von Ausnahmetarifen, bei der das Verzeichnis solcher Güter, die eine auf dem Wege der Ausnahmetarifierung zu behandelnde ganze oder halbe Wagenladung ausmachen dürfen, absichtlich an die industrielle Struktur eines größeren Industriegebietes anknüpft. Die gleiche Absicht liegt bei dem umfassenden Güterverzeichnis eines der wichtigsten Seehafenein- und -ausfuhrtarife vor, das Metallwaren, Parfüm und Seife im Verkehr vom westlichen und südwestlichen Staatsbahngebiet mit enthält; auch in diesem Falle sollte die Bildung tarifarisch bevorzugter Ausfuhr-Sammelladungen durch die Wahl der Ladungsgüter mit Rücksicht auf den industriellen Standort der beteiligten Industriezweige erleichtert werden.

Relativ gering durchgebildet sind die Seehafentarife für die entwickelte deutsche Farbenindustrie. Die alten Tarife für Blei und Zink von Oberschlesien nach der Küste enthielten Bleiglätte, Bleimennige, Bleiweiß und Zinkweiß. Für die gleichen Artikel mit Einschluß von Lithoponweiß besteht ein stark ermäßigter Seehafenausfuhrtarif von Rheinland-Westfalen, in den vermutlich aus den soeben erörterten Gründen auch Tonplatten und Tonsteine als Ausfuhr Güter aufgenommen sind. Bei der tarifarischen Behandlung der Metallfarben ist zu berücksichtigen, daß sie zufolge der Exportklassifikation des Normaltarifs bei der Ausfuhr anstatt der Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklasse den Spezialtarif III erhalten. Der Ortstarif von Oberschlesien konnte zur Ausfuhr nicht verwertet werden: denn seine Sätze wurden durch den Spezialtarif III unterboten.

Für Teerfarben fehlen Seehafenausfuhrermäßigungen fast vollkommen. Das ist an sich leicht begreiflich. Die junge, nur etwa 30—40 Jahre alte Industrie ist zu ganz überwiegendem Teil in der Nähe der Wasserstraße angesiedelt. Abgesehen von ihrem riesigen Wasserverbrauch, betrachten die Farbenfabriken die Flüsse auch als den natürlichen Beförderungsweg zur Heranschaffung der Rohmaterialien und zum Export der Fabrikate¹⁾. Ermäßigte Sätze bestehen nur für Alizarin im Verkehr der Nord- und Ostseehäfen mit Rheinland-Westfalen, Süd- und Südwestdeutschland. Die Einheiten gehen im Verkehr mit Rheinland-Westfalen bis auf 3,3 Pf., mit Süd- und Südwestdeutschland bis auf 3 Pf. herunter. Es ist möglich, daß die Aufnahme von Alizarin in den Seehafenverkehr ursprünglich den Zweck hatte, die Einfuhr des aus Krapp gewonnenen natürlichen Farbstoffs zu fördern. Erst mit der Entwicklung der deutschen Teerfarbenindustrie hätte sich dann entsprechend der Umwandlung in der Handelsbilanz der Tarif von seiner ursprünglichen Zweckbestimmung allmählich entfernt und wäre in den Dienst der Ausfuhr getreten, was bei seiner Anwendungsfähigkeit auf den Verkehr von und nach den Häfen ohne weiters geschehen konnte. Wahrscheinlicher ist jedoch, daß der Tarif von Anfang an für die Ausfuhr bestimmt war, da Alizarin als erster Farbstoff künstlich hergestellt und bald nach

¹⁾ Redlich, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Teerfarbenindustrie (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, Heft 180, S. 26).

1870 zu einiger Bedeutung in der Ausfuhr gebracht wurde¹). Der im Jahre 1913 vom Norddeutschen Lloyd bei der preußischen Eisenbahnverwaltung eingebrachte Antrag auf Gewährung eines Seehafenausfuhrtarifs für Teerfarbstoffe von Höchst a. M. und einigen anderen Plätzen, der die Einheiten des Rohstofftarifs erhalten sollte, wurde abgelehnt. Auf das Gutachten des Landes-eisenbahnrates ist der scharfe Widerspruch der Rheinschiffahrts-interessenten gegen die beabsichtigte Maßnahme vermutlich nicht ohne Einfluß geblieben²).

Der Industrie der Steine und Erden dienen außer dem Tarif für Tonplatten zwei andere Ermäßigungen nach der Küste: die eine für Steingut aus Rheinland-Westfalen nach den Nord-seehäfen und die andere für gefärbten Schwerspat von thüringischen Versandstationen, die gleichfalls in ihrem Empfangs-gebiet auf die Nordseehäfen beschränkt ist.

Zur Erleichterung der überseeischen Ausfuhr von Stein- und Siedesalz aus den Salzwerken von Anhalt und der Provinz Sachsen wurden im Jahre 1886 für den Verkehr nach den Elb- und Weserhäfen ermäßigte Ausnahmesätze eingeführt, die bei der Auflieferung größerer Mengen (früher 50, jetzt 20 t) galten und einen Streckeneinheitssatz von 1,6 Pf. ergaben³). Einer der Gründe für die Einführung des Tarifs war, dem Bremer Handel eine passende Rückfracht für die von Ostindien kommenden Reissendungen zu geben⁴). In diesem Verkehr hatte es sich als ein Nachteil für die deutsche Schifffahrt herausgestellt, daß die in der Weser ankommenden Reisschiffe aus Mangel an Rückfracht in Ballast nach England gehen mußten, um dort Kohle einzunehmen⁵). Die Ermäßigung war kurz nachher auf die hannoverschen und mit der Zeit auf andere mitteldeutsche Werke in der Weise ausgedehnt worden, daß bei gleichen oder kürzeren

¹) Redlich, a. a. O. S. 48 f. und Vogel, Die Entwicklung des Exportes und Importes der chemischen Industrie in Deutschland, S. 99 f. (Erlanger Dissertation.)

²) Vgl. Verhdl. des Landeseisenbahnrates f. 1913 u. den Artikel „Ein neuer Seehafenausnahmetarif in Sicht?“ (Zeitschr. „Der Rhein“, Jahrg. 1913, S. 151 ff.)

³) Vgl. das Protokoll der 68. Sitzung des Bezirkseisenbahnrates Hannover v. 14. III. 1917.

⁴) Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1886.

⁵) Vgl. den Jahresbericht d. Handelskammer Bremen f. 1885.

Entfernungen als von Staßfurt (Prov. Sachsen), soweit die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III nicht billiger waren, die Staßfurter Sätze übertragen, dagegen größere Entfernungen nach den Staßfurter Einheiten (1,6 + 3) durchgerechnet wurden. Altona, Hamburg und Harburg einerseits, Bremen und Bremerhaven auf der anderen Seite waren tarifarisch gleichgestellt. Die quantitative Bedeutung dieser Ermäßigung war vor dem Kriege gering (1913: 22474 t, 1916: 110948 t¹), da sich die Ausfuhr von Stein- und Siedesalz im Frieden hauptsächlich auf der Elbe über Hamburg abspielte. Der geforderte Neuaufbau dieses Tarifs nach dem Kriege hängt mit der Notwendigkeit zusammen, solche Güter auszuführen, für deren Gewinnung kein Passivposten in der Zahlungsbilanz durch einen entsprechenden Rohstoffbezug aus dem Auslande entsteht²).

Doch das Problem der tarifarischen Ausfuhrbehandlung der Salze darf nicht bloß unter dem Gesichtswinkel ihrer Zugehörigkeit zu den Seehafentarifen angesehen werden. Entscheidend für die Beurteilung ist vielmehr die Tatsache, daß Kali über einen außerordentlichen billigen Staffeltarif verfügt, der von den meisten deutschen Staatsbahnen angenommen ist; er gilt im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft von und nach allen Stationen und dient sowohl dem Export von den zentral gelegenen Gewinnungsplätzen über die trockenen Grenzen, als auch dem Ausfuhrverkehr über die Seehäfen, soweit in dieser Richtung nicht Elbe und Weser die Transporte an sich ziehen.

Eine beträchtliche Verkehrsbedeutung haben für Süddeutschland zweifellos die Seehafenausfuhrtarife für Bier. Ermäßigungen wurden zunächst nur von den süddeutschen Bahnen zugestanden, erst später sind sie auch von Preußen angenommen worden. Im Jahre 1913 hat dann die preußische Staatsbahn einen Wettbewerbs-tarif von Rheinland-Westfalen nach den deutschen Nordseehäfen eingeführt. Auf seine Entstehung mögen die der bayerischen, württembergischen und badischen Brauereiindustrie früher gewährten Ausfuhrermäßigungen über die deutschen Seehäfen (ähnliche bestehen in zahlreichen andern ausländischen Verkehrsbeziehungen) von Einfluß gewesen sein.

¹) Das Steigen der Ziffern ist höchstwahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß der Hauptabnehmer im Kriege, Skandinavien, auf dem Bahnwege über die Ostseehäfen versorgt wurde.

²) Vgl. auch die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1917.

Die zweite Gruppe der Seehafenausfuhrtarife bezieht sich auf die Landwirtschaft und die land- und forstwirtschaftlichen Nebengewerbe. Was zunächst die Nebengewerbe anlangt, so kommen der Hauptsache nach vier Seehafenausfuhrtarife in Frage: für Spiritus zur Ausfuhr nach dem Zollausslande, für Dextrin Stärke, Stärkemehl, Stärkezucker und Traubenzucker zur Verschiffung seewärts und für Zucker und Kartoffelstärkefabrikate zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern. Der Spiritustarif ist der Form nach kein S-Tarif. Dieses Merkmal trug er bei seiner durch den Rückgang der deutschen Spiritusindustrie verursachten Einführung im Jahre 1883; damals war die Anwendung des auf den Spezialtarif I ermäßigten Einheitssatzes noch an die überseeische Versendung ins Zollaussland gebunden. Nachdem im Jahre 1903 durch die Begründung der Zentrale für Spiritusverwertung die Interessengegensätze zwischen den verschieden weit vom Meere entfernt gelegenen Werken ausgeglichen waren, wurde der Tarif in dreifacher Weise umgestaltet: sein Geltungsbereich wurde auf die Ausfuhr über die trockene Grenze ausgedehnt (was vorher schon durch besondere Übergangstarife nach der Schweiz, Frankreich usw. angebahnt worden war), die Einheitssätze ermäßigten sich auf die des Spezialtarifs III und die Bedingung der überseeischen Ausfuhr, die bis dahin binnen zweier Monate, ohne daß eine Veränderung in der Beschaffenheit der Ware vorgenommen werden durfte, erfolgen mußte, wurde aufgehoben. Dadurch kamen die Fabriken in den Seestädten in die Lage, den zur Bearbeitung bestimmten Rohspiritus nach den Sätzen des Ausnahmetarifs zu beziehen. Die Ausfuhr des Fabrikats blieb nach wie vor die Bedingung seiner Anwendung¹⁾

In ähnlicher Weise wie beim Spiritustarif ging beim Zuckerausfuhrtarif der Übertragung von Ausnahmesätzen auf sämtliche Ausfuhrwege ein spezifischer Seehafentarif voraus, der bis 1889 im Versand der rheinisch-westfälischen Stationen nach den Nordseehäfen sowohl für die Ausfuhr als für den Ortsverbrauch gegolten hatte. Die allgemeine Übertragung, die eine Ermäßigung der Sätze vom Spezialtarif I auf Spezialtarif III im Ausfuhrverkehr brachte, geschah für die preußisch-hessischen Bahnen im Jahre 1901.

¹⁾ Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1902 und die Denkschrift „Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten fünf- und zwanzig Jahren seiner Tätigkeit“, S. 55 f.

Die Maßnahme war von der Erwägung getragen, daß die einheimische Industrie in erheblichem Umfange auf die Ausfuhr angewiesen sei, daß sich der Wettbewerb des Auslandes, besonders Österreich-Ungarns, Frankreichs und Belgiens in steigendem Maße zum Nachteil der deutschen Ausfuhr geltend mache, und daß endlich die starke Übererzeugung ein Sinken der Preise zur Folge gehabt habe. Als Ausfuhrwege gelten heute nicht bloß der direkte Bahnweg nach den Seehäfen und über die trockene Grenze, sondern auch die binnenländischen Wasserstraßen. Voraussetzung ist nur, daß der Zucker wirklich zur Ausfuhr gelangt. Dieser Tarif ist einer der ganz seltenen Fälle, wo innerhalb des preußisch hessischen Frachtsystems die für die Seehäfen geltenden Ermäßigungen auf die Binnenumschlagplätze ausgedehnt sind. Dadurch unterscheidet er sich deutlich vom Spiritustarif, für dessen Anwendbarkeit die Bahnbeförderung bis zur Landesgrenze Bedingung ist¹⁾.

Vor dem Jahre 1890 bestanden für Stärke nach den Elb-, Weser- und Ostseehäfen Ausnahmefrachtsätze, die einer einheitlichen Grundlage entbehrten. Da dieser Zustand zu häufigen Berufungen Anlaß gab, wurde der Seehafentarif auf der einheitlichen Basis 3 + 12 im Jahre 1890 neu aufgebaut. Auch hier waren es wieder die Interessen der Produktion, die sowohl eine weitere Ermäßigung der Ausfuhrsätze als auch die Einbeziehung neuer Ausfuhrwege erheischten. So gelangte 1896 ein zweiter Tarif für Kartoffelstärkefabrikate zur Einführung, der für den Versand von den Stärkefabriken nach den Seeplätzen und auf dem direkten Bahnwege nach der Schweiz und dem österreichisch-ungarischen Küstengebiet gültig war und die Einheiten des Rohstofftarifs erhielt. Trotz der Einführung dieses zweiten Tarifs blieb der erste in Gültigkeit; das hat seinen Grund darin, daß jener

¹⁾ Vgl. die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1898 und die zitierte Denkschrift, S. 57 f. Die hier behandelte Zuckertarifierung ist auch in anderer Beziehung interessant. Die Vorgänge, die sich in ihrer Geschichte abspielten, beweisen das Übergewicht der preußischen Bundesbahnen. Die Versetzung von Ausfuhrzucker in den Spezialtarif III war von der Ständigen Tarifkommission im Jahre 1898 abgelehnt, vom preußischen Landeseisenbahnrat, wie im Text erwähnt, angenommen worden. Dem in Preußen eingeführten Ausnahmetarif mußten sich die meisten deutschen Bahnen anschließen. Vgl. C. Rosenthal, a. a. O. S. 90, und neuerdings die interessanten Verhdl. d. Landeseisenbahn r. f. 1917. Der jüngst erfolgte Antrag der Regierung, die Ausfuhrermäßigungen fallen zu lassen, wurde vom Landeseisenbahnrat — hauptsächlich in Rücksicht auf die Valuta — abgelehnt.

nur zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, dieser dagegen auch für die Wiedereinfuhr in das deutsche Zollgebiet verwertet werden konnte. Die Möglichkeit der Wiedereinfuhr in das Zollgebiet mußte im Interesse Westdeutschlands offen gelassen werden¹⁾. Ebenso liegen die Verhältnisse bei anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Die Zwischenprodukte der Papierfabrikation, Holzstoff und Holzzellstoff, gehören im trockenen Zustand im deutschen Normaltarif dem Spezialtarif I sowie dem Spezialtarif II an. Die Frachtunterscheidung gründet sich darauf, daß Holzstoff und Holzzellstoff in Form von Bogen und Tafeln unmittelbar zur Anfertigung von Schachteln, Kartons u. dgl. ebenso wie Pappe zu verwenden sind, folglich wie diese behandelt, d. h. nach dem Spezialtarif I verfrachtet werden mußten. Da die durchlöcherten Papierhalbstoffe nicht mehr in der angegebenen Weise zu gebrauchen sind, wurden sie dem Spezialtarif II zugewiesen. An diese Scheidung knüpft die Ausfuhrtarifierung an. Die Papierhalbstoffe des Spezialtarifs I erhielten bei der Ausfuhr allgemein den Spezialtarif II, wogegen die Halbstoffe des Spezialtarifs II (ebenso wie feuchter Holz- und Holzzellstoff des Spezialtarifs III, ferner Stroh- und Strohzellstoff) auf Entfernungen von mehr als 100 km einen Seehafentarif bekamen, der auf der Grundlage 2 + 6 aufgebaut war. Die Ursache dieser Frachtnachlässe war wiederum die Erleichterung der deutschen Ausfuhr²⁾.

Lediglich im Interesse einer primitiven notleidenden Hausindustrie ist im Verkehr von Habelschwerdt und Ebersdorf (Grafschaft Glatz) ein gering ermäßigter Seehafentarif für neue hölzerne Schachteln zur Einführung gelangt³⁾.

¹⁾ Vgl. die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1890 und 1896 und die Denkschrift, S. 49ff.

²⁾ Der Seehafenausfuhrtarif war zu gleicher Zeit mit zwei der Ausfuhr über die trockene Landesgrenze dienenden Ermäßigungen eingeführt worden (im Jahre 1897), mit denen er sachlich zusammengehört. Seine Verkehrsbedeutung war nicht erheblich. Sie betrug 1913 etwa 7000 t. Wegen des außerordentlich starken Inlandsbedarfs, der nach dem Kriege vermutlich anhalten wird, ist die Aufhebung dieser Tarife beantragt worden. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1917.

³⁾ Die Begünstigung war im Jahre 1894 eingeführt. Inzwischen hat sich die Lage der Industrie durch den Übergang zum Fabrikbetriebe wesentlich geändert. Mit dem Wegfall dieser Ausfuhrermigung ist zu rechnen. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1917.

Die Seehafenausfuhrtarife der Land- und Forstwirtschaft beziehen sich auf Getreide und Holz und sind lediglich als Rückwirkungen aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Maßnahmen anzusehen. Während die bisher genannten Ermäßigungen ihrem Wesen nach zwar dem Geiste der Schutzollpolitik entsprechen, ohne deshalb ausschließlich handelspolitisch verursacht zu sein, handelte es sich bei den Seehafenausfuhrtarifen für Getreide und Holz um Auswirkungen bestimmter handelspolitischer Geschehnisse auf tarifarischem Gebiete. Das erste Geschehnis, das in tarifarischer Beziehung folgenreich wirkte, war der deutsch-russische Handelsvertrag von 1894. Im Schlußprotokoll dieses Vertrags war vereinbart worden, daß die russischen Getreidetarife nach den ost- und westpreußischen Häfen auf Grund der nach Libau geltenden innerrussischen Tarifstaffel berechnet werden sollten. Hierfür mußte nun den von dieser Maßnahme berührten östlichen Inlandsbezirken ein Ausgleich eingeräumt werden. Um ferner außer dem Getreide den östlichen Häfen auch das russische Holz als Durchfuhrgut zu erhalten, wurden für dieses gleichfalls ermäßigte Einfuhrsätze gewährt, wiewohl ein hierauf bezügliches Abkommen im Handelsvertrag nicht bestand. In diesem Falle drangen die landwirtschaftlichen Vertreter des Landeseisenbahnrates darauf, die einheimische Forstwirtschaft auf tarifarischem Wege zu entschädigen¹⁾. Der Ausgleich für die Getreide- und Holzdurchfuhrtarife von Rußland wurde in Form zweier Seehafentarife gewährt, die beide staffelförmig gebildet waren. Der für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsamen, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel galt von ost- und westpreußischen sowie posenschen Stationen nach ost- und westpreußischen Häfen. Der Holztarif galt nur von Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel im Verkehr mit den ostpreußischen Seeplätzen²⁾.

Das zweite handelspolitische Geschehnis, das eisenbahntari-

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1897.

²⁾ Vgl. zur Bildung des von Rußland gültigen Ausfuhrtarifs für Holz und Holzbaumaterialien die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1910 Druks. Nr. 16. Die Aufhebung des im Text genannten Holztarifs ist von der Regierung beantragt und vom Landeseisenbahnrat genehmigt worden. In den Motiven wurde geltend gemacht, daß die Verkehrsbeziehungen zu Rußland zur Zeit abgebrochen seien und nicht zu übersehen wäre, „auf welcher Grundlage sie nach dem Kriege neu aufzubauen“ seien. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1917.

farisch fortwirkte, war die ebenfalls im Jahre 1894 erfolgte Aufhebung des Identitätsnachweises für die zollfreie Durchfuhr eingeführten Getreides bei der Wiederausfuhr. Hierdurch erwachsen den Gebieten in der Nähe der Küste Vorteile, die nach Absicht der Regierung auch den weiter entfernt gelegenen Landesteilen zugute kommen sollten. Der Ausgleich für diese wurde mit Hilfe eines Staffeltarifs versucht, der in der ersten Stufe regelmäßig, in der zweiten von 201—400 km stark ermäßigt und in der dritten wieder normal war. Auf diese Weise konnte der kilometrische Durchschnittssatz nicht unter 2,2 Pf. (zweite Staffel des Spezialtarifs III) sinken¹⁾.

Dieser Ausfuhrtarif ist im Binnen- und direkten Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen nach allen Seehäfen gültig. Er wurde mit der Zeit in zahlreichen Verkehrsbeziehungen auf die Ausfuhr über die trockene Landesgrenze ausgedehnt²⁾.

Die sämtlichen bisher genannten Seehafenausfuhrtarife sind ausnahmslos an die gleichzeitige Aufgabe von halben oder — in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle — ganzen Wagenladungen gebunden.

Wie es nun verfehlt wäre, die Seehafenausfuhrtarife zu beurteilen, ohne die Ausfuhrrichtung der Güter in Betracht zu ziehen, ebenso falsch wäre es, die transporttechnische Form, unter der die Ausfuhr geschieht, zu vernachlässigen. Gerade weil es sich bei dem Export vorwiegend um Fabrikate handelt, erfolgt die Ausfuhr zweifellos zu einem sehr großen Teil in der Form von Stückgutsendungen und nicht als Wagenladungen. Das System der Seehafenausfuhrtarife erhält durch den Ausfuhrstückgut-tarif, der sich auf alle Güterarten erstreckt, eine für seine Beurteilung ungemein wichtige Ergänzung.

Das Ausfuhrstückgut war auch sonst besonders bevorzugt. Von den Hauptindustrieplätzen wurden direkte „Kurswagen“ mit

¹⁾ Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahn rates f. 1895 und die Denkschrift, S. 48.

²⁾ Der beschriebene Seehafentarif ist in der letzten Zeit vor dem Kriege der Gegenstand zahlreicher Angriffe gewesen. Es wurde ihm vorgeworfen, er werde über Holland zur Wiedereinfuhr in das westliche Deutschland verwandt, was sowohl dem Einfuhrscheinsystem als den ausdrücklichen Tarifbestimmungen widerspreche. Bei diesen Angriffen hat man die quantitative Bedeutung des Tarifs anscheinend sehr stark überschätzt. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahn rates f. 1911, 1912 und 1914.

festen Fahrplänen nach den Seeplätzen abgefertigt, die es fast ebenso schnell und pünktlich wie Eilgut beförderten. Der Einheitssatz des Tarifs war der Nebenklasse A₁ entnommen. Im Ausfuhrverkehr ergaben also die 5-t-Sendungen des Normalverkehrs für Stückgüter keinen Vorteil mehr. Auch die Sätze der Wagenladungsklassen waren nur dann vorteilhaft, wenn die Natur der Ware die Ausnutzung der Ladefähigkeit des 10-t-Wagens, für den die volle Fracht zu entrichten war, erlaubte, was nur bei Ausfuhrfabrikaten mit hohem spezifischen Gewichte eintraf.

Die große Verkehrsbedeutung des Ausfuhrstückguttarifs ergab sich daraus, daß er die Beziehungen zwischen der Exportindustrie und den Ausfuhrhäfen enger gestaltete. Denn nur in Gegenden, wo die Exportindustrien dicht beieinander liegen, werden sich stets Wagenladungen ohne Verzögerung vom Versender bilden lassen. Dort aber, wo das Ausfuhrgut an vielen kleinen Orten hergestellt wird, um zur Vereinigung in Sammelladungen nach zentralen Plätzen gesandt zu werden, können die Verfrachter durch den Ausfuhrstückguttarif und die damit verbundene schnelle und pünktliche Beförderung nach den Häfen die umständliche Verkehrsform der Wagenladung beseitigen. Sie werden von dem verhältnismäßig schwerfälligen Sammelladungsverkehr unabhängig.

Diese Unabhängigkeit ist ganz allgemein im Ausfuhrverkehr über die Seehäfen von Bedeutung. Denn die Ausreise der Linienschifffahrt, die für den Fabrikatenexport vorwiegend in Betracht kommt, erfolgt in größeren oder geringen zeitlich genau festgelegten Abständen. Die relative Schwerfälligkeit des Sammeladungsverkehrs verursacht nun unter Umständen unnötige Zins- und Lagerkosten im Exporthafen und verhindert überdies den binnenländischen Fabrikanten an der exakten Vorausbestimmung des Ankunftstermins der Ware, die bei der allgemeinen Verbesserung der Transportmittel auch im überseeischen Verkehr oft zur Voraussetzung der Übernahme von Lieferungsaufträgen geworden ist¹⁾.

5. Diejenigen Seehafentarife, die formell in beiden Richtungen Geltung haben, umfassen überwiegend solche Güter, die als Einfuhrwaren die Grenzen des deutschen Zollgebiets überschreiten.

¹⁾ Vgl. hierzu die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1887.

Legt man das Warenverzeichnis zugrunde, dann können die betreffenden Tarife durchweg als Einfuhrtarife angesehen werden.

Unter den Seehafentariifen, die in der Richtung von der Küste ins Binnenland zur Anwendung gelangen, befindet sich eine Tarifgruppe, bei der das spezifische Moment einer Einfuhrbegünstigung über die deutschen Häfen nicht vorhanden ist, und die, wie wohl sie die Seehäfen als Versandstationen enthalten, im Grunde doch nicht zu den Seehafentariifen gehören: nämlich die wichtigen Fischtariife¹⁾. Sie verfolgen den klar ausgesprochenen Zweck, die deutsche Hochseefischerei gegenüber dem ausländischen Wettbewerb zu unterstützen. Letzten Endes ist diese Gruppe ähnlich zu beurteilen, wie zahlreiche analoge Maßnahmen auf tarifarischem Gebiete, die auf die Kräftigung irgendeines heimischen Gewerbe- zweiges abzielen. Die Fischtariife dienen den Seehäfen eben nur in Anbetracht der Tatsache, daß die Hochseefischerei wegen der natürlichen Bedingungen dieses Gewerbe- zweiges nicht von der Seeküste zu trennen ist. Bezeichnenderweise sind in die Fischtariife außer den Häfen auch eine Reihe anderer Küstenplätze als Versandstationen aufgenommen. Diese Tarifgruppe scheidet bei den folgenden Betrachtungen ganz aus.

Auch der Seehafentariif für Palmöl, Palmkernöl usw. dient viel weniger der überseeischen Einfuhr als der Ölindustrie in den Hafentstädten. Die Einfuhr von pflanzlichen fetten Ölen in das Zollinland betrug insgesamt im Jahre 1913 nur 45 107 t, wogegen allein von Hamburg 92 043 t mit der Eisenbahn und auf der Elbe in das Binnenland befördert wurden. Dieses Verhältnis zwischen der überseeischen Einfuhr und dem Export der Häfen hat seine Ursache darin, daß die relativ junge deutsche Ölindustrie, die überwiegend fremde Rohstoffe verarbeitet, von vornherein den in Rücksicht auf den Rohstoffbezug günstigsten Standort an der Küste und an den großen Strömen eingenommen hat. Soweit es sich um die Häfen handelt, fallen der Import- und Fabrikationsplatz zusammen. Da sich nun die beiden größten Palmkernölfabriken in Harburg und in Magdeburg befinden, so war es richtig, die Sätze für Harburg nach dem südwestdeutschen Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen wenigstens teilweise auf Magdeburg zu übertragen; dabei wurden die hauptsächlich in Frage kom-

¹⁾ S 18 bis S 18d.

menden Empfangsplätze herausgegriffen. Eine Schädigung des Seehandels war mit diesem Binnenumschlagstarif nicht verbunden: denn bei ihm drehte es sich weniger um die Unterstützung des überseeischen Einfuhrhandels als vielmehr um die Förderung eines gleichmäßig zu behandelnden einheimischen Fabrikationszweiges, der standörtlich an die Küste und an die großen Ströme gebunden war.

Eine Unterscheidung der Seehafeneinfuhrtarife entsprechend der Verwertung, der die tarifarisch bevorzugten Güter zugeführt werden, wie wir sie in analoger Weise für die Tarife in umgekehrter Richtung im Anschluß an die die begünstigten Exportgüter erzeugenden Produktionszweige zu geben suchten, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Bei den Ausfuhrsgütern handelt es sich — mit der einzigen Ausnahme der Kohle — um Halb- und Fertigfabrikate oder um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, also um die Produkte von genau bekannten Erzeugungsvorgängen, an die die Tarife anknüpften. Anders bei den Einfuhrsgütern. Zu diesen gehören außer der konsumreifen Handelsware vornehmlich überseeische Rohstoffe, von denen die meisten fähig sind, die Grundlage für eine Reihe ganz verschiedener Produktionsprozesse abzugeben. Natürlich bestehen zwischen den Rohstoffen in dieser Beziehung Unterschiede. Ein Artikel wie Wolle ist in seiner industriellen Auswertung viel einfacher zu bestimmen als andere Rohstoffe, wie etwa Kupfer, Kautschuk und Harze. Diese und viele andere, die in die Seehafeneinfuhrtarife aufgenommen sind, können die Basis für die verschiedensten volkswirtschaftlichen Produktionsprozesse bilden. Man denke etwa an die ungeheuer vielseitige industrielle Auswertung des Kautschuks. Es ist schlechterdings unmöglich, die Bedeutung der Seehafeneinfuhrtarife durch eine Aufzählung der einzelnen industriellen Verwertungsarten und durch eine Umschreibung ihrer relativen Bedeutung für die Volkswirtschaft zu erfassen; dazu kommt, daß sie in ihrer Eigenschaft als Seehafentarife im strengen Sinne (was sie der Mehrzahl nach sind) in viel höherem Grade als die Ausfuhrermäßigungen auf eine Förderung des Verkehrs über die deutschen Häfen zugeschnitten sind und teilweise als spezifische Wettbewerbstarife nicht der gesamten Weiterverarbeitung, sondern nur geographisch abgegrenzten Industriegebieten zugute kommen. Die folgende Übersicht enthält die auf die Einfuhr bezüglichen Tarife innerhalb des Seehafenverkehrs der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft:

Bezeichnung des Tarifs.	Güterverzeichnis	Bemerkungen
S 3c	Hafer, Mais und Ölsaaten	Wettbewerbsstarif nach dem nordwestdeutschen Verkehrsgebiet.
S 7a	Lumpen, Lumpenabfälle undarmor.	Wettbewerbsstarif nach dem nordwestdeutschen Verkehrsgebiet.
S 14	Baumwolle, Linters, Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Baumwolle, auch Putzwolle, Kapok (auch Akon).	Vgl. Kapitel III.
S 14b	Jute.	Zur Ausfuhr nach Österreich (Durchfuhrtarif). Vgl. Kapitel IV.
S 15	Manila-Hanf und Hanf, gebrecht, aus deutschen überseeischen Kolonien.	Zur Erleichterung des direkten Bezuges unter Ausschaltung des ausländischen Zwischenhandels. Vgl. Kapitel IV.
S 16	Petroleum und Naphtha.	Von Stettin nach dem südwestlichen Gebiet des preußisch-hessischen Bahnnetzes.
S 16a	Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum.	Von den Häfen nach dem westlichen, südwestlichen und mittleren Gebiet des preußisch-hessischen Bahnnetzes und im Verkehr der Häfen untereinander. Der Hauptsache nach: Wettbewerbsstarif.
S 16b	Rohbenzin aus Petroleum.	Von Hamburg und Wilhelmsburg nach Braunschweig, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Plagwitz-Lindenau. Rückvergütungstarif für Raffinerien.
S 17	Eisenerze, Schlacken zum Hochofenbetriebe, Eisen-, Stahlhammerschlag und Walzensinter (überseeischer Herkunft).	Von Stettin, Swinemünde und Danzig nach dem oberschlesischen Hüttenbezirk. Zur Unterstützung der dortigen Industrie.
S 18—18d fallen hier aus.		
S 20	Alizarin, Gewürze: Kassia, Pfeffer, Piment; Harze: Kopale, Dammar, Hörner (unbearbeitete); Kaffee und Kaffee-Ersatzmittel; Kautschuk, Lacke: Körnerlack, Schellack, auch Knopflack, Stocklack; Metalle: Aluminium, Antimon, Kupfer, Zinn, Obst, Südfrüchte, Tabak, Talg, Tran.	Wettbewerbsstarif. Geltungsbereich: das nordwestliche Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
S 20a	Alizarin, Eichenholzextrakt, Farbholzextrakte, Gambir, unbearbeitete Hörner, Katechu, Schmalz, Tran, Talg.	Wettbewerbsstarif. Geltungsbereich: das südwestliche und mittlere Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahn.
S 20b	Borax, Gallen, Gewürze: Anis, Ingwer, Kassia, Koreander, Muskatblüte Muskatnüsse, Nelken, Pfeffer, Piment, Sternanis, Zimt; Gummiarabikum, Gutta-percha, Kautschuk; Harze: Kopale, Dammar; Kaffee; Lacke:	Wettbewerbsstarif. Geltungsbereich: das südwestliche und mittlere Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahn.

Bezeichnung des Tarifs.	Güterverzeichnis	Bemerkungen
	Körnerlack, Schellack (auch Knopflack), Stocklack; Metalle: Aluminium, Antimon; Obst, Öle: Kampferöl, Pfefferminzöl; Reiswurzeln, Rinden und Hölzer: Chinarinden, Quillajarinden, Tamarinden, Sassafrasholz, Süßholz, Süßholzwurzeln; Rohtabak, Sennesblätter, Strohgeflechte, Südfrüchte, Tee, Wachs; Japanwachs, Karnaubawachs, Pflanzenwachs; Wein.	Obst in S 20 und Obst und Wein in S 20 b werden in beiden Richtungen versandt.
S 20 c	Felle und Häute.	Wettbewerbstarif. Der Tarif kommt praktisch in beiden Richtungen, vorwiegend natürlich für die Einfuhr, zur Anwendung.
S 20 d	Orangen (Apfelsinen, Mandarinen und Zitronen).	Von den deutschen Seehäfen nach schlesischen Stationen an und südlich der Linie Wilhelmsbrück—Breslau—Liegnitz—Kohlfurt—Görlitz. Wettbewerbstarif gegen Triest.
S 20 f	Bananen.	Von den deutschen Seehäfen nach den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und anderer deutscher Bahnen, die sich der Maßnahme anschließen. Zur Hebung des Verbrauchs.
S 21	Farbhölzer, auch Querzitron; Harze; Akaroidharz, Barras, Brauerharz, Burgunderharz, Fichtenharz, Galipot, Geigenharz, gelbes Harz, Sarape, Scharharz, Wasserharz, weißes Harz.	Wettbewerbstarif. Geltungsbereich: nordwestliches und südwestliches Gebiet. Nach dem mittleren Gebiet nur gültig für Farbhölzer und Querzitron.
S 21 a	Schwefel.	Nur gültig zwischen den Nordseehäfen und dem südwestlichen Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
S 23	Kakaobohnen, Kakaobutter.	Nur gültig zwischen den Nordseehäfen und einigen Stationen des südwestlichen Gebietes der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
S 24	Reis, Kartoffelmehl.	Wettbewerbstarif. Der Tarif ist im Verkehr mit dem südwestlichen und mittleren Gebiet für Kartoffelmehl nicht gültig, ebensowenig im Verkehr zwischen Hafenstationen. Kartoffelmehl ist sowohl bei der Ausfuhr aus Ostdeutschland als auch bei der Wiedereinfuhr nach Rheinland-Westfalen über die Nordseehäfen tarifarisch begünstigt. Vgl. S. 115 f.
S 25	Palmöl, Palmkernöl, Kokosöl.	Im Interesse des Wettbewerbs und zur Unterstützung des Absatzes der deutschen Palmkernöl-Industrie eingeführt.
S 26 fällt hier aus.		

Bezeichnung des Tarifs	Güterverzeichnis	Bemerkungen
S 28	Steinnüsse.	Wettbewerbstarif. Nur gültig von den Nordseehäfen nach Barmen, Elberfeld und Langerwehn.
S 32	Rohkupfer.	Wettbewerbstarif. Vgl. Kapitel IV.
S 41	Transittarif der Unterweserhäfen zwischen Bremen und den Unterweserhäfen (für Ein- und Ausfuhr Güter).	Der Tarif hat die Form eines ermäßigten Klassentarifs
S 42 fällt hier aus, da er dem Verkehr zwischen Nord- und Ostsee dient.		

So mannigfaltig auch diese Warenliste ist, handelt es sich doch ganz überwiegend um solche Einfuhr Güter, die entweder zollfrei eingehen oder denen kein konkurrierendes inländisches Produktionsinteresse gegenübersteht. Diese beiden Momente sind scharf auseinander zu halten, denn es gibt Einfuhr Güter, die zwar im Inlande nicht hergestellt werden, aber trotzdem im finanziellen Interesse mit einem Zoll belegt sind, wie z. B. Kaffee und Tee. Es ist gerechtfertigt, solche Artikel in die Seehafeneinfuhr tarife aufzunehmen, da durch den Frachtunterschied von der Küste nicht dem rein fiskalischen Zweck des Zolles entgegengewirkt, sondern nur die Wahl des Einfuhrweges beeinflusst wird, während bei solchen Importgütern, denen ein einheimisches Erzeugerinteresse gegenübersteht, die Einfuhrermäßigung notwendig eine (in ihren Wirkungen oft stark übertriebene) Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen der fremden und der inländischen Ware auf dem inneren Markte nach sich zieht.

Wenn wirklich, wie dies in neuerer Zeit beim Kupfereinfuhr tarif der Fall gewesen ist, die Gefahr eines Widerstreits zwischen dem einheimischen Produktionsinteresse und dem an der Einfuhr über die deutschen Häfen besteht, so ist es immer noch möglich, durch einen Ausgleichtarif der inländischen Erzeugung entsprechende Vorteile zuzuwenden. In dem angezogenen Falle waren die Seehafeneinfuhr tarife begleitet von Ausnahmetarifen von den in ihrer Wettbewerbsfähigkeit als bedroht geltenden Kupfererzeugungsplätzen: Burbach, Marsberg, Struthütten, Hettstedt und Oker. Wenn ein Seehafentarif für Ceylon-Graphit zur Schmelz-

tiegelfabrikation feste Gestalt annehmen würde, wäre in ähnlicher Weise der einheimischen Förderung eine Entschädigung über den bereits bestehenden Ausnahmetarif hinaus einzuräumen.

Das auffälligste Beispiel einer der Handelspolitik entgegenwirkenden Tarifpolitik: der Einfuhrtarif für Hafer, Mais und Ölsaaten ist nur noch ein tarifarischer Torso. Er verdankt seine Entstehung dem Importtarif der Köln-Mindener Bahngesellschaft und galt in der Privatbahnzeit für Getreide ohne Unterschied und für Mühlenfabrikate. Nach dem Übergang zum Schutzzoll wurde er im Jahre 1880 zunächst genauer auf die belgisch-holländischen Wettbewerbswege eingestellt und gleichzeitig auf Getreide nicht überseeischer Herkunft ausgedehnt, um zwei Jahre später auf die bezeichneten Fruchtarten eingeschränkt zu werden, die damals nur zu einem verhältnismäßig kleinen Teile überseeisch eingeführt wurden. Der Geltungsbereich des eingeschränkten Tarifs ist auf den Verkehr zwischen den Nordseehäfen mit dem nordwestlichen Abschnitt des Seehafengebietes begrenzt, so wie es in der Privatbahnzeit bei dem großen Getreideeinfuhrtarif der Fall gewesen war. Da der Rheinwettbewerb besonders Getreide und Ölsaaten der Wasserstraße zuführt, so ist seine Verkehrsbedeutung heute ganz gering¹⁾.

Bei zweien der angeführten Einfuhrtarife überwog das Verbrauchsinteresse sichtlich das an der Förderung der Seehäfen. Das war einmal der Fall bei dem Tarif für überseeisches Eisenerz nach Oberschlesien — eine ähnliche Maßnahme war darüber hinaus auf die Oder-Umschlagsplätze als Versandstationen ausgedehnt worden — und ferner bei dem Einfuhrtarif für Bananen, die zunächst nur in den Wettbewerbstarifen für Rheinland-Westfalen, für die süd- und südwestdeutschen Bedarfsplätze und im Orangentarif S 20 d nach Schlesien enthalten waren, im Jahre 1913 aber „zur Hebung des Verbrauchs“ einen selbständigen Staffeltarif mit allgemeiner Geltung erhielten²⁾. Mit der quantitativen Wirkung des Tarifs vor dem Kriege wird die preußische Eisenbahnverwaltung vermutlich zufrieden sein können.

Die große Bedeutung des Petroleumtarifs S 16 a, ebenso wie

¹⁾ Vgl. zu diesem Tarif die Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1884. Damals handelte es sich um seine Wiedereinführung, die abgelehnt wurde.

²⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1912 und 1913.

die beherrschende Stellung Bremens in der Erdöleinfuhr, gehört der Vergangenheit an¹⁾.

In der Zeit von 1862 bis etwa 1877 versorgte Bremen den deutschen Petroleumkonsum fast ausschließlich und zudem weite Teile von Österreich und der Schweiz. Die geschäftliche Tüchtigkeit des Bremer Einfuhrhandels wurde wirksam unterstützt durch die hannoversche, später durch die preußische und oldenburgische Regierung sowie durch Bremen. Zu Anfang der siebziger Jahre wurde von der preußischen Staatsregierung ein besonderer Petroleumhafen in Geestemünde angelegt; auch der 1876 durch den Staat Bremen eröffnete, durch eine eigene Schleuse mit der Weser verbundene Kaiserhafen diente ursprünglich ausschließlich dem Petroleumverkehr, was jedoch schon nach kurzer Zeit in Vergessenheit geriet. In demselben Jahre stellte die oldenburgische Regierung, gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Brake nach Nordenham, dem Verkehr die treffliche Nordenhamer Reede in ausgebautem Zustande zur Verfügung.

Im Jahre 1877 erreichte die Petroleumeinfuhr in Bremen mit 212 929 t im Werte von 60 Millionen Mark den Höhepunkt. Von da an ging sie zurück. Das Petroleum begann sich solchen Häfen zuzuwenden, die über leistungsfähige Wasserstraßen in das Binnenland verfügten. Zunächst ging das Gebiet der Oberelbe an Hamburg verloren, es folgten die von der Elbe abhängigen Gebiete Sachsens und Böhmens und endlich der bedeutende Verbrauch Berlins²⁾. Aus dem

¹⁾ Zum Folgenden Thomé, Die Petroleumeinfuhr über die Weserhäfen und die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft (Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1892, S. 709 ff.) u. Schneider, Der Petroleumhandel (Ergänzungsheft III der Zeitschrift f. d. ges. Staatswissenschaft, S. 61 ff.) Vgl. außerdem Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 346 ff., und Heubach, Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland (Schr. d. Ver. f. Sozialp., Bd. 89, S. 478 ff.).

²⁾ Das wird verständlich, wenn man erfährt, wie stark sich damals das Verhältnis der Bahn- zur Wasserfracht verschoben hat. Nach der Denkschrift Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 349, betrug der Beförderungspreis:

Von Hamburg	mit der Bahn M.	zu Schiff durch- schnittlich M.
nach Magdeburg . . .	1,63	etwa 0,40
„ Dresden	2,84	„ 0,68
„ Leipzig	2,34	„ 1,19
„ Berlin	1,79	„ 0,38

gleichen Grunde wie Hamburg im Osten zog Antwerpen im Westen, gestützt auf die Rheinwasserstraße, durch seine niedrigen Frachten die Abnehmer nach und nach an sich und stand Mitte der achtziger Jahre auf der gleichen Höhe wie Bremen, dessen Einfuhr 1886 unter die Ziffer von 1873, nämlich unter 102 761 t, gesunken war. Schlimmeres schien den Weserhäfen bevorzuzustehen, als die größte Bremer Einfuhrfirma den Entschluß faßte, den Schwerpunkt ihres Geschäfts nach Rotterdam zu verlegen. Nachdem schon mit den Stadtverwaltungen von Rotterdam, Duisburg und Mannheim vorteilhafte Verträge wegen Einräumung geeigneter Plätze zur Einrichtung von Petroleumniederlagen verabredet waren, gelang es der preußischen Eisenbahnverwaltung in letzter Stunde, durch Bewilligung weitgehender Frachtermäßigungen von den Nordseehäfen und Lübeck nach Rheinland-Westfalen, Thüringen, Südwestdeutschland, Süddeutschland und Basel die Ausführung jenes Planes hintanzuhalten. Die Frachtermäßigung der Jahre 1886/87 war bereits die zweite in den achtziger Jahren; die erste von 1882 war für den Einfuhrverkehr über Bremen völlig wirkungslos geblieben¹⁾.

Tariftechnisch war die bis heute im wesentlichen unverändert gebliebene Frachtermäßigung von 1886/87 derart ausgestaltet, daß der für die übrigen Hafenstationen als Grundlage dienende Frachtsatz von Bremerhaven nach Essen und einigen westlich, nordwestlich und südwestlich davon bis Köln (einschließlich) gelegenen Stationen mit der Einheit von 2,2 Pf. zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 120 Pf. f. d. t durchgerechnet war. Auf die gleichweit entfernten oder vorgelegenen Stationen war der Essener Satz vorgetragen. Die Fracht von Bremerhaven nach Essen war dann auf Bremen-Essen übertragen worden, woraus sich für den Bremer Raffineur der Nachteil ergab, daß er für das Rohöl von Bremerhaven (falls es dort gelöscht wurde) nach Bremen die volle Bahnfracht bezahlen mußte und später beim Export nach dem Westen noch den mit der weiteren Entfernung von Bremerhaven gebildeten Beförderungspreis zu entrichten hatte; demgegenüber war das in den Vereinigten Staaten raffinierte und über Bremerhaven eingeführte Leuchtöl um den Frachtunterschied Bremerhaven-Bremen bei der

¹⁾ Vgl. die Jahresberichte der Handelskammer Bremen f. 1882, 1886 und 1887.

Weiterversendung ins Binnenland besser gestellt. Die Frachten für die übrigen Stationen Rheinland-Westfalens waren z. T. verwickelt gebildete Umbehandlungssätze über Essen.

Gleichzeitig mit der geschilderten Tarifvergünstigung wurde durch die Ausstattung des ersten „Tankschiffes“, dem sehr bald andere folgten, zugunsten Bremens eine sehr beträchtliche Verbilligung¹⁾ in der überseeischen Zufuhr erzielt. Die Einfuhrziffern entwickelten sich folgendermaßen:

	Bremen		Hamburg
1886	100 000 t	1886	140 000 t
1887	136 000 t	1887	147 000 t
1888	146 000 t	1888	157 000 t
1889	177 000 t	1889	111 000 t
1890	191 000 t	1890	116 000 t

Das Jahr 1891 brachte den endgültigen Umschwung. Schon ein Jahr früher waren die deutschen Einfuhrhändler, soweit sie Abnehmer des Standard Oil Trusts waren, gezwungen worden, ihre Unternehmungen in Gründungen des Trusts umzuwandeln. An einen Widerstand gegenüber dem Trust war nicht zu denken. Denn die deutschen Einfuhrhändler hatten in Tankdampfern, Lagerplätzen, Behältern, Tankkähnen und Zisternenwagen sehr bedeutende Kapitalien angelegt, und der Trust drohte, ihnen die Petroleumlieferungen zu entziehen und Konkurrenzunternehmungen ins Leben zu rufen²⁾. Fast zu gleicher Zeit trat eine bedeutsame Umwandlung im Binnentransport des Petroleums ein: die im überseeischen Transport bewährten Tankdampfer wurden auch auf der Binnenwasserstraße verwendet und Tanks (hauptsächlich für den Bedarf der Wintermonate) in den großen Umschlagsplätzen angelegt. Im Jahre 1890 sind die ersten Tankschiffe auf dem Rhein in Betrieb genommen worden. Durch diese Veränderung der Beförderungsorganisation wurden die Eisenbahnfrachten nicht nur entscheidend unterboten, sondern die binnländische Leuchtölverteilung überhaupt grundstürzend umgestaltet.

Selbst die billigsten Eisenbahntarife vermöchten heute nicht mehr das amerikanische Petroleum von den Strömen abzulenken. Als die Petroleumeinfuhr zum ersten Male nach 1877 Bremen

¹⁾ Über die Gründe dieser Erscheinung ausführlich Thomé a. a. O. S. 715.

²⁾ Schneider, a. a. O. S. 68.

verließ, war die Eisenbahn, die die Beförderung damals schon in Kesselwagen bewältigte, den Flußschiffen transporttechnisch überlegen, in denen das Erdöl in Fässern aufgestaut wurde. Die Tarifermäßigung war unter diesen Umständen für das amerikanische Petroleum nur der Anstoß, wieder auf die Schienen zu gehen.

Durch die Ausschaltung der freien Flußschiffahrt und durch die Erwerbung großgeräumiger Tankschiffe ist inzwischen der Versand bis tief ins Binnenland hinein für die dem Trust eingegliederten Einfuhrgesellschaften derart wohlfeil geworden, daß ein mit den Mitteln der Tarifpolitik geführter Kampf um den Einfuhrweg aussichtslos sein würde. Der beförderungstechnische Vorsprung verbindet sich mit den Vorteilen, die der Angliederung des binnenländischen Transportapparates entspringen. Während der Besitzer eines Privatkesselwagens die tarifmäßige Fracht an die Eisenbahn zu entrichten hat, veranschlagt der Trust die binnenländische Beförderung unter Zugrundelegung der Selbstkosten. Zudem ist durch die zahlreichen Tankanlagen eine besondere Art von Transporten weggefallen, die gewöhnlich der Eisenbahn zukam: die eiligen Beförderungen bei dringendem Bedarf. Die moderne Organisation der Petroleumzufuhr braucht damit nicht mehr zu rechnen.

Was das amerikanische Petroleum angeht, so muß sich heute die Eisenbahn trotz der absolut genommen erheblichen Beförderungsmengen, die auf der Schiene bewegt werden, mit der Rolle des Verteilers zweiter Ordnung über kurze Strecken begnügen. Während von Hamburg nach der Oberelbe im Jahre 1913 an gereinigtem Petroleum und andern Mineralölen rund 258 600 t zur Versendung gelangten, wurden von dort mit der Eisenbahn nur 90 000 t, zumeist auf geringe Entfernungen, verfrachtet. Im Zusammenhang damit ist das Versandgebiet der Weserhäfen auf dem Bahnwege im wesentlichen auf ihr kilometrisches Vorzugsgebiet zusammengeschrumpft. Die Versorgung des deutschen Seehafengebiets vollzieht sich fast ganz im Rheinumschlag; im Jahre 1913 sind von den belgisch-niederländischen Häfen 404 000 t an Erdöl und anderen Mineralölen auf dem Rhein versandt worden. Davon brachten die oberrheinischen Häfen Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen den vierten Teil zum Umschlag auf die Schiene.

Ihren charakteristischen Ausdruck findet die geschilderte Entwicklung in der Tatsache, daß der Versand Bremens auf dem

Land- und Flußwege vor dem Kriege nur noch 14,9⁰/₁₀₀ der über Hamburg und 12,9⁰/₁₀₀ der rheinaufwärts bewegten Mengen betragen hat.¹⁾

6. Da ein jeder Ausnahmetarif einen ganz bestimmten volkswirtschaftlichen Zweck verfolgt, wird sein Inkrafttreten an bestimmte Voraussetzungen gebunden, die die Verwirklichung dieses Zweckes verbürgen sollen. Diese werden als Anwendungsbedingungen bezeichnet und enthalten das Verfahren, wonach Ausnahmetarife zugelassen werden. Sie befassen sich nicht nur mit der Sicherstellung des volkswirtschaftlichen Tarifzwecks, sondern geben darüber hinaus die Voraussetzungen an, unter denen die Eisenbahnverwaltung, vom privatwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus, die Ermäßigungen einzuräumen imstande ist. Denn in ihrer Eigenschaft als privatwirtschaftliches Erwerbsunternehmen muß die Eisenbahn auch an sich selber denken.

Es ist eine durch die Theorie anerkannte und durch die Praxis ausgenutzte Tatsache, daß eine Verkehrsunternehmung um so billiger befördern kann, je besser sie ihr Transportmaterial auszuwerten imstande ist. Deshalb liegt es im Interesse der Eisenbahn, einen regelmäßigen Massenverkehr auf die Schienen zu ziehen; dies erreicht sie durch die Bildung von Ausnahmetarifen, für deren Gewährung die Zusammenfassung größerer Gütermengen zu einer Verkehrseinheit: zu einer oder zu mehreren Wagenladungen, gefordert wird.

Fast alle Seehafentarife sind in diesem Sinne Gewichtsausnahmetarife. Die Eisenbahn verlangt durchschnittlich „die Frachtzahlung für mindestens 10 t“. Es ist also gleichgültig, ob wirklich 10 t versandt werden. Wer die Anwendung des Ausnahmetarifs beansprucht, ist gehalten, die Fracht für diese Transportmenge (d. h. für die Fassungskraft eines Güterwagens älteren Typus) zu zahlen. Nur in verhältnismäßig wenigen Fällen wird innerhalb des Systems der Seehafentarife von dieser Regel nach unten hin abgewichen; es handelt sich dann entweder um ausgesprochene Leichtgüter (wie Erzeugnisse der Textilindustrie) oder um die Erreichung eines bestimmten wirtschaftspolitischen Zweckes.

Die hergebrachte Norm der Zahlung für 10-t-Sendungen wird besonders bei der Kohle überschritten; die Verpflichtung, große

¹⁾ Für die Aufhebung der Petroleumtarife, auch der Seehafentarife, hat sich der preußische Landeseisenbahnrat Ende 1917 ausgesprochen.

Kohlenmengen gleichzeitig aufzuliefern, kann von den Zechen um so leichter getragen werden, als sie sich zu diesem Zwecke zusammenschließen können. Das bekannteste Beispiel innerhalb der Seehafentarife ist der sogenannte Vertragzugtarif über Emden, der nur für geschlossene Sendungen von 200—300 t in Geltung stand. Dahin gehören ferner die sog. Gruppentarife, die nur bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 t gültig waren. Der von allen Versandstationen geltende Seehafentarif für Braunkohlenbriketts ist an die gleichzeitige Aufgabe von 20 t gebunden. Ähnlich schreibt der Ausfuhrtarif für Stein- und Siedesalz die Frachtzahlung für mindestens 20 t (früher 50 t) vor.

Die Tatsache, daß die Seehafentarife Gewichtsausnahmetarife sind, entspricht den Überlieferungen der preußischen Frachtpolitik. Die Gewichtsklausel durchzieht die gesamte Ausnahmetarifpolitik, ebenso wie sie die Gliederung des Normaltarifs bestimmt. Dagegen ist die Art, wie der wirtschaftliche Zweck eines Seehafentarifs sichergestellt wird, bis zu einem gewissen Grade dieser Tarifgruppe eigentümlich. Jedenfalls finden die Klauseln, die wir im Auge haben, ihr Hauptanwendungsgebiet bei den Seehafentarifen. Formell abweichende Bestimmungen ähnlichen Charakters sind in die Umschlagstarife aufgenommen; sie haben gleichfalls den Sinn, den Tarif vor mißbräuchlicher Anwendung zu schützen¹⁾.

Zunächst ist klar, daß die Seehafentarife nur den Häfen (streng genommen nur dem überseeischen Verkehr und Handel) zugute kommen sollen. Zu diesem Ende mußte die Möglichkeit, daß das Binnenland ebenfalls aus diesen Tarifen Nutzen zog, durch eine besondere Fassung der Anwendungsbedingungen praktisch ausgeschlossen werden. Diese Möglichkeit einer mißbräuchlichen Benutzung lag in doppelter Hinsicht vor. Unter der Voraussetzung, daß der Frachtsatz sich im gebrochenen Verkehr billiger stellt, kann eine binnenländische Station unter Anwendung der Seehafentarife über die Häfen einmal Güter aus dem Inlande beziehen und zweitens auf diesem Wege Güter nach dem Inlande abfertigen. Der kilometrische Umweg wird durch den Ausnahmesatz von oder nach den Seehäfen gegenüber der regelrechten Fracht zwischen den beiden Inlandsplätzen ausgeglichen. Gegen diese

¹⁾ Vgl. Rosenthal, a. a. O. S. 143 ff.

ungewollte Verwendung der Seehafentarife richten sich die „Anfuhr“- und die „Abfuhrklausel“.

Jene besagt, daß Ausnahmefrachtsätze nur für solche Sendungen gelten, die zur Verladung in den Hafenstationen „mit Landfuhrwerk, mit Kleinbahnen oder zu Schiff angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach der Hafenstation befördert sind“. Dadurch soll verhindert werden, Versendungen aus dem Binnenlande nach dem Binnenland auf dem Umbehandlungswege über die Seehäfen zu leiten. Die Anfuhrklausel findet sich ihrem Wesen nach für gewöhnlich in den Seehafeneinfuhrtarifen, bei denen die Häfen als „Versandstationen“ in Betracht kommen. Sie hat jedoch noch eine andere Aufgabe.

Der Tarif S 11 für thüringische Spielwaren war bekanntlich im Interesse wirtschaftlich schwacher Hausindustrien eingeführt. Das Warenverzeichnis enthielt u. a. Farbwaren und Lacke; diese Tatsache machten sich einige größere Fabriken Mittel- und Westdeutschlands zunutze, indem sie ihre Sendungen über diejenigen Stationen lenkten, die im thüringischen Spielwarentarif als Versandstationen aufgezählt waren, um sich so in den Genuß der billigen Frachten nach der Küste zu setzen. Infolgedessen wurde die Anfuhrklausel in den Ausfuhrtarif S 11 eingeschoben, diesmal in der negativen Formulierung, daß Sendungen, die mit der Eisenbahn oder zu Schiff „lediglich zum Zwecke der Umbehandlung“ in den im Tarif vorgesehenen Versandstationen angebracht seien, von der Vergünstigung ausgeschlossen werden sollten.

Die Abfuhrklausel ist analog der Anfuhrklausel gebildet. Sie besagt, daß zu den Seehafentarifen nach den Hafenstationen abgefertigte Sendungen dort nicht „unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden“ dürfen; vielmehr müssen sie auf der Hafenstation „entladen und mit Landfuhrwerk oder mit Kleinbahnen oder zu Schiff abgefahren“ werden. Diese Klausel verhindert — theoretisch wenigstens — die Bezüge des Binnenlandes aus dem Binnenlande mit Umbehandlung in die Seehäfen unter Zugrundlegung der Seehafentarife¹⁾.

¹⁾ In der Praxis liegen die Dinge häufig anders. Zum mindesten bei Eisen und Stahl. Die Eisenbahnverwaltung bemerkte zu den Ortssätzen bei Gelegenheit: „Die Abfuhrbedingung konnte bei dem erheblichen Vorsprung der Ausnahmesätze vor den normalen Frachten nicht verhindern, daß die auf den Hafenstationen abgefahrenen Sendungen mit neuem Frachtbrief bei der Eisenbahn wieder aufgegeben und in das Inland zurückbefördert wurden.“ Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1916, Drucks. Nr. 5.

Die Abfuhrklausel findet sich für gewöhnlich in den Seehafenausfuhrтарifen, bei denen die Seehäfen die „Empfangsstationen“ sind. Nur der Kupfereinfuhrтарif S 32 enthält die Abfuhrklausel in der Fassung, daß die Sendungen von den binnenländischen Empfangsstationen „nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden“ dürfen. Während also die Anfuhrklausel beim Spielwarentarif den Kreis der Versandstationen festlegt, umgrenzt beim Kupfertarif die Abfuhrklausel in ähnlicher Weise die Zahl der Empfangsstationen.

Diese ist in den Seehafentарifen häufiger als jene. Das liegt nicht nur daran, daß die Ausfuhrтарife ziffermäßig überwiegen. Es ist auch im Wesen der Aus- und Einfuhrgüter begründet. Die Ausfuhrгüter finden auf dem binnenländischen Markte Abnehmer: die Scheinversendung nach den Seehäfen mit nachträglicher Umbehandlung kommt für sie alle tatsächlich in Frage. Die wichtigsten Einfuhrgüter dagegen sind Rohstoffe oder konsumreife Handelsartikel, bei deren überseeischem Charakter die Abfertigung in einer binnenländischen Station über einen Seehafen doch höchst unwahrscheinlich ist. Das ist der Grund, weshalb man beim Baumwollтарif, beim Reis-, Bananen- und Orangerтарif auf die Einfügung der Anfuhrklausel verzichtet hat, ohne daß deswegen Mißbräuche eingetreten sind. Ebenso sah man beim Petroleumтарif von der Anfuhrklausel ab. Dagegen findet sie sich bei allen den Einfuhrтарifen, die Güter, deren überseeische Herkunft zweifelhaft sein kann (Harze, Tabak, Obst usw.), umschließen.

Seehafentарife, die mit der Abfuhrklausel versehen sind, können für den Ortsverkehr nach den Hafenstationen verwendet werden. Diese Möglichkeit wird durch die Fassung der Klausel ausdrücklich offen gelassen. Der Zweck der Seehafentарife ist jedoch — abgesehen von ihren schutzzöllnerischen Aufgaben — die Förderung des Seehandels und Seeverkehrs über die deutschen Häfen. Da nun die Abfuhrklausel den Ortsverbrauch ebensowenig ausschließt wie die Wiedereinfuhr in das Zollgebiet, mußte sie durch eine Reihe von Vorschriften, die diese Ziele sicherstellten, ergänzt werden.

Zahlenmäßig genommen schließt der Tarifzweck in der Mehrzahl der Fälle den Ortsverbrauch sowie die Wiedereinfuhr aus. Wenn nun ein Tarif die Aufgabe hat, einem Fabrikat den Welt-

markt zu öffnen, so muß zunächst durch die Fassung der Anwendungsbedingungen darauf hingewirkt werden, daß dieser tatsächlich aufgesucht wird. Deshalb wird solch ein Tarif entweder zur „Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien“ oder zur überseeischen Ausfuhr nach „außereuropäischen Ländern“ gewährt. Das Ausfuhrgebiet kann auch genau umschrieben werden, wie es beim Vertragzugtarif für Kohle über Emden der Fall war. Enthält die Tarifklausel außerdem die Bedingung, daß die Ausfuhr Güter in den Hafestationen vor der geforderten überseeischen Ausfuhr nicht bearbeitet werden dürfen, so wird sie als „per-mare-Klausel“ bezeichnet. Wie erwähnt, ist beim Spiritusausfuhrtarif die früher in Kraft gewesene per-mare-Klausel zu Anfang des Jahrhunderts aufgehoben.

Es genügt nicht, die Anwendung eines Tarifs an bestimmte Bedingungen zu knüpfen; es müssen auch Sicherungen geschaffen werden, daß diese Bedingungen von den Empfängern und Versendern erfüllt werden. In dieser Absicht wurden von der Eisenbahnverwaltung besondere Überwachungsvorschriften erlassen¹⁾. Nach ihnen ist sie berechtigt, den Nachweis über den endgültigen Verbleib der Ausfuhr Güter zu fordern. Dabei ist es gleichgültig, ob ein Ausfuhrtarif oder die Exportklassifikation des Normaltarifs von dem Verfrachter beansprucht wird. In jedem Falle müssen die Ausfuhr Güter schon äußerlich als solche kenntlich gemacht sein. Werden Güter, für die die ermäßigten Ausfuhrfrachten gezahlt sind, ins Zollinland zurückbefördert, so wird von der Eisenbahn der entgangene Frachtunterschied zuzüglich eines Frachtzuschlages nacherhoben. Sind die Exportgüter mit direktem Frachtbrief nach Freihäfen oder Freibeirten aufgegeben, so werden die ermäßigten Sätze sogleich bei der Beförderung zur Anwendung gebracht. Sind dagegen die Sendungen nach einem zollinländischen Seehafen abgefertigt, dann ist der Empfänger verpflichtet, eine Erklärung „auf Pflicht und Gewissen“ über die tatsächlich erfolgte überseeische Ausfuhr abzugeben. Er muß sich bereit erklären, diese der Eisenbahnverwaltung durch Vorlegung der Handelsbücher oder der Konnossemente auf Verlangen nachzuweisen.

¹⁾ Vgl. den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, S. 17 ff.

Was die per-mare-Klausel anlangt, so sind im deutschen Gütertarif¹⁾ eine Reihe von Tätigkeiten umschrieben, die tariftechnisch nicht als Bearbeitung gelten. Es sind dies solche „Manipulationen“, die dazu angetan sind, das Gut in einen versandfähigen Zustand zu versetzen. Würde die per-mare-Klausel im Seehafentarifsystem fehlen, so wäre die Folge unzweifelhaft die, daß in den Hafenstädten Verfeinerungsindustrien für den Export großgezogen würden, die ihre Halbfabrikate zu ermäßigten Sätzen aus dem Binnenlande beziehen könnten und somit im Bezug der zu verarbeitenden Ware und im Export der Fabrikate vor der Inlandsindustrie bevorzugt wären. Aber auch von der normalen Fassung der per-mare-Klausel gibt es im Seehafenverkehr eine wichtige Ausnahme.

Nach den bis zum Jahre 1913 bestehenden Anwendungsbedingungen der Eisen- und Stahltarife zur Ausfuhr mußte der Empfänger im Seehafen bescheinigen, daß die Güter bis zum Ablauf der für den Export festgesetzten Frist ausgeführt wären, ohne einer Bearbeitung unterzogen zu sein, durch die ihre innere Beschaffenheit verändert werde. Diese Vorschrift war dehnbar. Unter ihrer Herrschaft hatte sich der Zustand herausgebildet, daß mehrere Werke in Hamburg und Altona zur Herstellung von Bauwerksteilen des Eisenhoch- und Brückenbaues Stab- und Formeisen nach den Sätzen des Eisenausfuhrtarifs bezogen, und zwar deshalb, weil die Bauwerksteile, in die das Halbzeug einging, später zum Export gelangten. Das Eisen wurde in den Hafenwerken einer gewissen Bearbeitung (wie Beschneiden, Hobeln, Biegen, Bohren, Lochen, Vernieten und Verschrauben) unterworfen. War diese Tätigkeit als eine auf die Veränderung der „inneren Beschaffenheit“ des Eisens gerichtete anzusehen oder nicht? Obwohl diese Frage im Landeseisenbahnrat bejaht werden mußte, wurde trotzdem das Vorgehen der Werke im Interesse der Ausfuhrförderung durch eine Einfügung in die Anwendungsbedingungen der Eisen- und Stahltarife nachträglich anerkannt²⁾.

In manchen Punkten abweichend sind die Anwendungsbedingungen des Getreideausfuhrtarifs S 3 gestaltet. Die wichtigste Sonderbestimmung läuft darauf hinaus, daß in Überein-

¹⁾ a. a. O.

²⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1913.

stimmung mit dem Reichsgesetz von 1894 (Aufhebung des Identitätsnachweises) bei der Abfertigung nach zollinländischen Häfen unter Inanspruchnahme von Privattransitlagern die Identität der zugeführten und ausgeführten Mengen nicht verlangt wird. Es genügt vielmehr, „daß eine gleiche Menge derselben Ware innerhalb der festgesetzten Frist“ zur Ausfuhr gelangt. —

Der Gegenstand dieses Abschnitts zwingt dazu, fast ausschließlich die Anwendungsbedingungen der Seehafenausfuhrtarife zu behandeln. Zwischen denen der Ein- und Ausfuhrtarife besteht nun eine interessante Verschiedenheit. Während bei diesen die überseeische Ausfuhr in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle zur Bedingung gemacht wird, wird bei jenen nur in einem einzigen Falle (nämlich beim Unterwesertransittarif) die überseeische Zuführung der Waren verlangt. Während ferner die Frist für den Aufenthalt der Ausfuhr Güter im Seehafen im allgemeinen auf sechs Monate begrenzt ist, was von den Interessenten häufig beanstandet wurde¹⁾, können die Einfuhr Güter beliebig lange im Hafen lagern, ehe sie weiter ins Binnenland versandt werden. Da die Importware in Übereinstimmung mit den Tarifvorschriften noch nach Jahren zu den Sätzen der Seehafentarife abgefertigt werden kann, ist der Lagerhaltung durch die Ausgestaltung der Einfuhrtarife kein Grenze gesetzt.

7. Im ersten Kapitel (Abschnitt 7) wurde ein großes Gebiet, im Westen und Süden Deutschlands als Seehafengebiet abgegrenzt. Verkehrspolitisch ist dieser Abschnitt deshalb besonders wichtig, weil er teilweise innerhalb des kilometrischen Vorzugsgebiets der belgisch-holländischen Häfen gelegen ist und folglich seine Ein- und Ausfuhr, zumal da die entfernungskürzende Wirkung des Rheins hinzukommt, über die verschiedensten z. T. gleich anziehungskräftigen Verkehrswege und über in- und ausländische Häfen leiten kann. Die sämtlichen theoretisch in Betracht kommenden Verkehrswege sind untereinander nicht gleichwertig. Sie sind deshalb für die Bildung der Seehafentarife nicht alle von Belang. Die Wettbewerbsbedeutung der Verkehrswege von den holländisch-belgischen Häfen ist ungleich größer als die Bedeutung der Eisenbahnwege von den Mittelmeerhäfen oder die der

¹⁾ Vgl. zu den darauf bezüglichen Eingaben der Hamburger Handelskammer Baasch a. a. O. S. 443f.

verkehrspolitischen Angliederung des südwestlichen Deutschlands an das französische Kanalnetz und, durch dessen Vermittlung, an die französischen Häfen am Mittelmeer und am Atlantischen Ozean.

Alle die tarifarischen Anordnungen zugunsten der deutschen Nordseehäfen, die sich auf das deutsche Seehafengebiet erstrecken, sind in einem ganz ausgesprochenen Maße durch den Wettbewerb angeregt. Aber damit allein sind sie noch nicht ausreichend gekennzeichnet. Denn das Element des Wettbewerbs in irgendeiner Form ist allen Seehafentarifen eigentümlich: sei es, daß die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie durch eine Erhöhung der Exportfähigkeit oder durch eine Verbilligung des Rohstoffbezuges vergrößert wird, sei es, daß ausländische Häfen oder Bahnwege bekämpft werden. Es reicht auch nicht aus zu sagen, daß es sich bei den Wettbewerbstarifen vorwiegend um Ermäßigungen für Einfuhrgüter handele, und daß bei diesen ebenso wie bei den weniger zahlreichen Ausfuhr Gütern, die Stärkung der deutschen Seehäfen gegenüber Antwerpen und Rotterdam vornehmlich bezweckt sei, wiewohl diese Tatsache sicher charakteristisch ist.

Die hier behandelten Wettbewerbstarife sind durch einige Eigenheiten ausgezeichnet, die es rechtfertigen, sie als „Wettbewerbstarife im engeren Sinne“ oder als „engere Wettbewerbstarife“ zusammenzufassen. Bei den Einfuhrgütern erscheint das Moment des Wettbewerbs insofern gesteigert, als es sich für sie darum handelt, nicht bloß den Einfuhrbedarf einer einzelnen Station, eines einzelnen oder mehrerer Plätze, über die deutschen Seehäfen zu lenken, sondern den eines ganzen Gebietes: eben des deutschen Seehafengebietes. Diese Übereinstimmung der Zwecke bedingte eine gemeinsame Grundlage. Hierbei wurde nun so verfahren, daß nicht die verschiedenen Einfuhrwege von Antwerpen und Rotterdam gleichmäßig berücksichtigt, sondern allgemein für die Güter des engern Wettbewerbstarifs der Bahnweg von den holländischen Häfen als tarifbildend herausgegriffen wurde. Da nun durch die genannte Tarifgruppe ein ganzes Gebiet transportmäßig an die deutschen Seehäfen angegliedert werden sollte, mußten die Güterverzeichnisse der Einfuhrtarife so weit gefaßt werden, daß möglichst sämtliche Konsumtivgüter, die der überseeische Handel vermittelt, in sie Eingang fanden; weiter durften alle die Produktivgüter nicht fehlen, deren Verbrauch nicht an

bestimmte Industriestandorte gebunden ist, sondern räumlich verstreut stattfindet. Die Güterverzeichnisse der engeren Wettbewerbstarife zeichnen sich vor den andern durch eine größere Reichhaltigkeit aus.

Was damit gemeint ist, wird sofort deutlich, wenn wir einen solchen Tarif ansehen. Seehafentarife dieser Art sind die Tarife S 20, S 21 und S 24. Der Tarif S 20 z. B. enthält an allgemeinen Genußgütern: Gewürze, Kaffee, Obst, Südfrüchte, Tabak; an Produktivgütern: hochwertige Harze (verwendbar in der Lack-, Linoleum-, Seifen-, Pomadenindustrie usw.), unbearbeitete Hörner (verwendbar in der Drechslerei, Kammacherei usw.) und Felle und Häute für die zahlreichen örtlich verstreuten Gerbereibetriebe Rheinland-Westfalens (letztere tarifieren tatsächlich nach dem Tarif S 20c, der jedoch die gleichen Sätze wie S 20 enthält). Den besonderen Zwecken der Frachtbildung entsprechend, wurde von der sonst üblichen sorgfältigen Auswahl einer beschränkten Zahl von Empfangsplätzen abgesehen. Die Stationsverzeichnisse für die engeren Wettbewerbstarife umschließen so gut wie alle Bahnstationen des Seehafengebiets.

Seehafenausfuhrtarife im engeren Sinne gelten in ausgesprochenem Gegensatz zu den Einfuhrtarifen dieser Gruppe nur in dem nordwestlichen Teil des deutschen Seehafengebiets. Sie haben mit den Einfuhrtarifen die Frachten, d. h. die auf den Wettbewerb der holländischen Häfen abgestimmte Tarifbildung, gemeinsam; sie beziehen sich — ähnlich den Produktivgütern in der Einfuhr — auf solche Fabrikate, deren Erzeugungsplätze örtlich verstreut sind und deren tarifarische Behandlung folglich nur eine allgemeine Lösung des Wettbewerbsproblems zuließ, wie sie durch die Frachtbildung unter Zugrundelegung des Rotterdamer Bahnwegs erreicht wurde. Der Natur der Sache nach konnte jedoch hier in manchen Fällen eine schärfere Umgrenzung des Versandgebiets in der Praxis durchgeführt werden.

Unter allen Umständen dürfte die gegebene Charakteristik, wonach es sich bei den Seehafeneinfuhrtarifen im engeren Sinne um solche Güter handelt, die allgemein verbreitete Bedürfnisse von Verbrauch und Erzeugung decken, zutreffen. Der so bestimmte Gutscharakter war letzten Endes dadurch geboten, daß der überseeische Einfuhrhandel großer Verkehrsgebiete im ganzen, ungeachtet der mit der Art des industriellen Aufbaus gegebenen

Sonderbedürfnisse, den deutschen Nordseehäfen zugelenkt werden sollte. Aus dem gleichen Grunde hatte die Wettbewerbsabsicht jenen allgemeinen und einfachen Ausdruck gefunden. Während bei anderen Einfuhrtarifen, die auch für das Seehafengebiet galten, ohne engere Wettbewerbsstarife zu sein, wie z. B. beim Kupfer-einfuhrtarif S 32, die mannigfaltigsten Verkehrsverhältnisse gegen einander abgezogen waren, wurde — wie bemerkt — für die Wettbewerbsstarife im engeren Sinne nur der Bahnweg von Amsterdam, welcher Hafen im großen und ganzen Rotterdam tarifarisch gleichsteht, zum frachtbildenden Ausgangspunkt genommen. Die Übertragung des sich für Amsterdam und einen gewissen Punkt des Seehafengebietes ergebenden Frachtsatzes auf Emden, und dann später die Regelung der Beförderungspreise für die übrigen deutschen Häfen und Empfangsplätze nach ihm bezeichnet mit aller Deutlichkeit denjenigen Wettbewerbsweg, der streitig gemacht werden sollte. Gelang es daneben, noch andere Wettbewerbswege zu treffen, so war dies zwar eine erwünschte, aber in der Anlage dieser Tarifgruppe nicht eigentlich begründete Erscheinung. Ihr Ziel war nur, die bestehenden Entfernungsunterschiede auf dem Bahnwege zwischen den holländischen und deutschen Häfen abzuschwächen.

Im einzelnen geschah die Tarifbildung, soweit der große nordwestliche Abschnitt des westdeutschen Seehafengebietes in Frage kommt, in der folgenden Weise: Nur für die Nordseehäfen Emden und Bremen war eine selbständige Tarifbildung angenommen worden: die Sätze der übrigen Seehäfen waren von jenen Häfen abhängig gemacht. Als Tarifpunkt im nordwestdeutschen Seehafengebiet wurde in neuerer Zeit Oberhausen ausgewählt: d. h. für Oberhausen sollte die volle Frachtgleichheit zwischen Amsterdam und Emden erreicht werden. Deshalb wurden auf Emden-Oberhausen die Amsterdam-Oberhausener Frachtsätze unverändert übertragen. Die Fracht Bremen-Oberhausen wurde mit der aus dem Satze Emden-Oberhausen sich ergebenden Einheit selbständig durchgerechnet. Für die übrigen Nordseehäfen bildete man Frachten durch Anstoß an die Sätze von Bremen in verschiedener Weise. Eine gleichmäßige Behandlung des Seehafengebietes selber, ohne überflüssige Frachtausfälle und unter gleichzeitiger Wahrung des Wettbewerbsgedankens, ließ sich dadurch erreichen, daß die Oberhausener Sätze von Emden und Bremen auf die gleich oder näher

als Oberhausen zu Emden und Bremen gelegenen Stationen übertragen wurden, und daß ferner die über Oberhausen hinausgelegenen Stationen Frachtsätze erhielten, die mit der Einheit des Emden-Oberhausener Satzes gebildet waren. Nur die Frachten für diejenigen Stationen, deren Entfernungsunterschied von Emden und Bremen weniger als 10 km betrug, sind nach besonderen Grundsätzen geregelt.!

Neben zahllosen Ausnahmen von dieser Regel besteht auch für Ochtrup (unfern der holländisch-westfälischen Grenze) eine eigene ältere Tarifbildung. Der Frachtsatz Amsterdam-Ochtrup war in ähnlicher Weise wie bei Oberhausen auf Emden-Ochtrup übertragen worden. Die Ochtruper Sätze haben insofern eine größere Bedeutung erhalten, als sie heute noch für die westliche Ecke Westfalens maßgebend sind. Denn sämtliche Stationen westlich der Bahnlinie Osnabrück-Münster-Dülmen=Ost-Haltern(Westf.), soweit sie gleich oder näher als Ochtrup an Emden und Bremen liegen, haben diese Sätze bekommen. Soweit sie weiter entfernt waren, wurde für sie ein Frachtsatz auf der Grundlage der Emden-Ochtruper Einheit gebildet, mit der Einschränkung jedoch, daß die Fracht nicht höher sein durfte, als der Satz von Emden oder Bremen nach Oberhausen, auf den man im Bedarfsfalle zurückgriff.

Auf die Tarifbildung des südwestlichen Abschnitts des westdeutschen Seehafengebiets sowie auf die engeren Wettbewerbsstarife im Seehafenverkehr mit Süddeutschland soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Die Frachtbildung geschah ähnlich. Für den südwestlichen Abschnitt ist die Übertragung der Sätze Rotterdam-Mannheim, Rotterdam-Straßburg und Rotterdam-Basel auf Bremen-Mannheim, Bremen-Straßburg und Bremen-Basel charakteristisch. Abgesehen von einigen unwesentlichen Besonderheiten sind für die Stationen südlich von Mannheim solange normale Streckeneinheiten an den Mannheimer Satz angestoßen, bis die Fracht von Straßburg, für die Stationen südlich von Straßburg solange normale Streckeneinheiten an den Straßburger Satz angestoßen, bis die Fracht für Basel erreicht war. Dadurch verhinderte man, daß die vorgelegene Station einen höheren Satz zu entrichten hatte als der hintergelegene Tarifpunkt.

Die technische Ausgestaltung aller dieser Tarife ist zweifellos

recht verwickelt¹⁾. Die Aufgabe, vor die sich die Eisenbahnverwaltung gestellt sah, war keine kleine. Um ein ganzes Gebiet den deutschen Häfen anzunähern, mußte zunächst der Wettbewerb bis zu einem bestimmten Punkte vorgetragen werden. Nun konnte aber nicht mit der so erlangten Einheit weiter tarifiert werden; das würde für die vorgelegenen, dem Wettbewerb weniger ausgesetzten Stationen einen zu großen Frachtausfall zuungunsten des Eisenbahnfiskus ergeben haben. Deshalb mußte der für diese Plätze nötige Ausgleich durch Rückübertragungen und durch Übertragungen auf die Seitenlinien geschaffen werden. Auch wirkten die verschiedenen Tarifbildungen (für den Nordwesten, den Südwesten usw.) in mannigfacher Weise aufeinander ein; es ergaben sich ferner besonders für die Grenzstationen des Seehafengebiets zahlreiche Umbehandlungsmöglichkeiten, die berücksichtigt sein wollten; und endlich mußten die Interessen der Seehäfen gegeneinander abgestimmt werden. Dazu kam als besondere Schwierigkeit, daß die Eisenbahnverwaltung bei der Schaffung dieser Tarifgruppe nicht vollkommen frei war: denn es handelte sich bei ihr teilweise um ältere Privatbahntarife, die nach der Verstaatlichung — so gut es bei möglichster Schonung der bestehenden Verhältnisse eben gehen wollte — zu einem einheitlichen System verschmolzen werden mußten.

¹⁾ Es war notwendig, die komplizierten Tarifbildungsgrundlagen einmal genauer auseinanderzusetzen. Denn in der wissenschaftlichen Literatur sind darüber irrige Ansichten verbreitet. So schreibt z. B. Wiedenfeld (Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel, S. 44): „Ihre (der deutschen Nordseehäfen) Bemühungen, im Rheingebiet festen Fuß zu fassen, werden dabei — wie schon erwähnt — durch die Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen insofern unterstützt, als die ermäßigten Seehäfenausfuhrtarife so angelegt sind, daß nach den deutschen Häfen hin etwa dieselben Transportkosten entstehen, wie sie unter Benutzung des Rheins nach Rotterdam hin gegeben zu sein pflegen.“ Das ist weder bei den Ausfuhr- noch bei den Einfuhrtarifen der Fall. Dieser Wunsch der Seehäfen ist von der Verwirklichung auch noch weit entfernt. Vielmehr liegen die Dinge so, daß bei den wichtigen Wettbewerbstarifen im engeren Sinne nur der Bahnweg von Amsterdam zugrunde gelegt ist. M. W. gibt es im System der Einfuhrtarife nur zwei Neubildungen, bei denen auf die Rheinfrachten (und zwar als Bestandteile des gebrochenen Verkehrs) Rücksicht genommen ist. Aber das ist nicht so zu verstehen, als ob sich in diesen Fällen nach den deutschen Seehäfen die gleichen Beförderungskosten ergeben wie auf dem Rhein. Werden die Eisenbahntarife auf die Flußfrachten bezogen, so pflegt wegen des schwankenden Charakters der letzteren diese Angleichung immer von kurzer Dauer zu sein.

Die Amsterdamer oder Rotterdamer Frachtsätze nach Oberhausen, die die Unterlage für die Wettbewerbsstarife im engeren Sinne abgeben, entstammen einem „kombinierten Tarifschema“. Die Bildung eines solchen gemeinsamen Schemas ist im internationalen Verkehr allenthalben notwendig geworden, weil sich die Normaltarife der verschiedenen Länder, weder was die Einteilung der Güter in die verschiedenen Klassen, noch was die Höhe der Einheitssätze angeht, ohne weiteres zur Deckung bringen lassen. Es entsteht durch Zusammenstoß der beiderseitigen normalen Klassentarife. Sofern sich nun Güter der beiden Normaltarife in dem zusammengesetzten Schema nicht unterbringen lassen, müssen aus technischen Gründen Ausnahmeklassen (Ausnahmetarife) gebildet werden. Diese Bildungen können den im nationalen Verkehr üblichen Ausnahmetarifen nicht ohne weiteres gleichgestellt werden. Im internationalen Verkehr werden Ausnahmetarife mit und ohne spezielle Ermäßigung unterschieden. Zu den letzteren gehören insbesondere die allgemeingültigen Ausnahmetarife (wie der Kalitarif, Rohstofftarif, Holztarif, Düngekalk- und Wegebaustofftarif), die zwar dem Verkehr mit dem Ausland zur Verfügung stehen, durch die aber der internationale Verkehr im Verhältnis zum nationalen nicht besonders begünstigt wird. Daneben gibt es im zwischenstaatlichen Verkehr Ausnahmetarife mit spezieller Ermäßigung, an denen die inländische Bahnverwaltung zugunsten des internationalen Verkehrs mit Nachlässen auf ihre Frachtanteile beteiligt ist.

Die Waren nun, die das Güterverzeichnis der engeren Wettbewerbsstarife ausmachen, befinden sich gleichfalls in irgendeiner Klasse des deutsch-niederländischen Verbandstarifs. Stellt man zunächst diese Klasse fest und ermittelt dann die Fracht von Amsterdam nach Oberhausen, so erhält man — nach unseren Ausführungen — gleichzeitig die Fracht von Emden nach Oberhausen. Kaffee gehört z. B. der Allgemeinen Wagenladungsklasse an. Der Satz von Rotterdam (oder von Amsterdam) beträgt für 100 kg 93 Pf. Das ist der gleiche Satz, der sich aus dem entsprechenden Seehafentarif (S 20) von Emden aus ergibt. Dabei beträgt die kilometrische Entfernung von Rotterdam nach Oberhausen 203 km, von Emden nach Oberhausen dagegen 244 km.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Wettbewerbsstarife im engeren Sinne jeweils mehrere Güter der gleichen Normalklasse

umschließen, lassen sie sich als eine in den Anfängen begriffene eigene Güterklassifikation zugunsten der deutschen Seehäfen ansehen.

Die Wettbewerbstarife im engeren Sinne.

Deutsch-niederl. Klasse	Einheit der deutsch-niederl. Kl. aus der Relation Rotterdam-Oberhausen	Einheit im Seehafenverkehr	Normale Einheit
S 7a Lumpen, Lumpenabfälle usw. . . . Sp.-T.III	2,0	1,6	6 bis 2,2
S 7b Steingut Sp.-T.II	3,1	2,5	3,5
S 14c Garne, Bänder, Gewebe usw. . . . B	4,0	3,3	6
S 20 Verschiedene Artikel der Allg. Wagenladungskl. . . . B	4,0	3,3 u. 3,9 ^{a)}	6
S 20c Felle u. Häute ¹⁾ (Sätze d. S 20) . . Sp.-T.I	3,4	3,3 u. 3,9 ^{a)}	4,5
S 20e Bier zur Ausfuhr (Sätze d. S. 20) . . Sp.-T.I	3,4	3,3	6
S 21 Farbhölzer, Quercitron, Harze . . . Sp.-T.I	3,4	2,8 u. 3,7 ^{a)}	4,5
S 24 Reis und Kartoffelmehl . . Annahmekl. 4	3,2	2,6 u. 2,7 ^{a)}	4,5

Es ist eine strittige Frage, ob einige Güter nicht aus den engern Wettbewerbstarifen entfernt und in einem eigenen Tarif mit genauerer Umgrenzung der Versand- und Empfangsplätze untergebracht werden können. Zwar ist es richtig, daß die meisten Güter des überseeischen Handels allgemeinen Bedürfnissen dienen, wodurch die weite Fassung des Verzeichnisses notwendig geworden ist; doch liegt allem Anschein nach für eine Reihe von Waren wie für Kupfer, Zinn, Antimon, die heute dem Tarif S 20 angehören, die Möglichkeit vor, ein kürzeres Verzeichnis der tat-

¹⁾ Die Tarifierung der Felle und Häute ist veraltet; darauf sei schon an dieser Stelle hingewiesen. Sie müßten niedrigere Sätze haben, analog denen von S 21. Die bestehende Tarifierung erklärt sich dadurch, daß Felle und Häute früher der Allg. Wagenladungsklasse angehörten. Später wurden sie in den Spezialtarif I übernommen, und zwar nicht nur im deutschen Normaltarif, sondern auch im deutsch-niederl. Verbandstarif. Da trotzdem die Seehafentarife nicht abgeändert sind, so ist die Wettbewerbsgrundlage zwischen den deutschen und niederländischen Häfen zweifellos verschoben worden.

^{a)} Oberhausener und Ochtruper Einheiten.

sächlich in Frage kommenden Empfangsplätze aufzustellen. Heute kann mit Recht der Vorwurf erhoben werden, daß durch die zu weite Fassung des Güter- und Stationenverzeichnisses der einzelnen Tarife — wie wir sie z. B. im österreichischen Gütertarifsystem nicht finden — der Seehafentarif an Handlichkeit und Übersichtlichkeit verliere. Die Frage ist schwierig; ohne eingehende Studien über den Umfang der Verwendung der einzelnen Güter, von dem die Auswahl der Empfangsstationen im wesentlichen abhängt, kann sie nicht gelöst werden. Auch melden sich Bedenken vom Standpunkte der Empfänger und Versender an.

Je zusammengesetzter das Güterverzeichnis dieser Wettbewerbsstarife im engeren Sinne ist, desto leichter fällt es dem Handel, Sammelladungen auf Grund dieser dem Normaltarif gegenüber stark ermäßigten Ausnahmesätze zu bilden. Würde man aus dem Güterverzeichnisse Waren herauslösen, um sie in einem neuen Tarif auf einen kleinen Kreis von Empfangsplätzen zu beschränken, so würde der Tarif ohne Zweifel diese Fähigkeit teilweise einbüßen. Das ist um so weniger erwünscht, als es sich bei den Gütern der engeren Wettbewerbsstarife durchweg um typische Sammelladungsgüter handelt. In dieser Beziehung war das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung beim Kupfer bezeichnend. Als dieses im Jahre 1911 einen eigenen Einfuhrtarif erhielt, wurde es trotzdem in S 20 gelassen, um den Versendern in den Hafestationen die Möglichkeit, Kupfer als Beiladung zu verwenden, nicht zu nehmen. Aber neben dem Verfrachter hat der Empfänger ein Interesse an einem zusammengesetzten Warenverzeichnis. Denn je mehr Güter die Tarifliste zur Wahl stellt, desto schneller werden die Wagenladungen in den Häfen zustande kommen, desto rascher kann sich der Verkehr von der Küste nach dem Binnenlande abwickeln.

8. Belgien war nicht nur das erste Land, das den Staffeltarifen ein breiteres Anwendungsgebiet zuwies, sondern der Grundsatz der Staffeltarifierung war dort vor dem Kriege auch in einem Maße durchgeführt, wie sonst nirgends in Europa. Nicht nur sämtliche Ausnahmetarife, selbst der ganze Normaltarif war staffelförmig aufgebaut. Die staffelförmige Umbildung der ursprünglich mit gleichen Streckensätzen gebildeten Tarife war im Laufe der sechziger Jahre in der Absicht erfolgt, die Güter transportfähiger zu machen; man hatte nämlich die Erfahrung ge-

macht, daß Massengüter wie Kohle, Roheisen usw. durchschnittlich nicht über 75 km auf der Schiene gefahren wurden¹⁾.

Die innere Ursache für die weitgehende Anwendung des Staffelpinzips liegt auf der Hand. Die Tarifforn mit fallender Skala war durch die Notwendigkeit geboten, allenthalben den Wettbewerb gegen das verzweigte Kabelnetz aufnehmen zu müssen. Die gleiche Ursache hatte in den Niederlanden die gleiche Wirkung hervorgerufen. Nur waren in dem für die beiden großen niederländischen Bahngesellschaften gemeinsamen Normaltarifschema die Staffelsätze nicht so stark ermäßigt wie in Belgien. Hier ging die niedrigste Einheit des Normaltarifs bis auf 0,81 Pf., in Holland dagegen nur bis auf 1,69 Pf. herab. Auch in den Niederlanden waren die Ausnahmetarife, in deren Bildung die beiden Bahngesellschaften selbständig vorgingen, in erster Linie gegen den fast überall vorhandenen Wettbewerb des Wasserweges eingerichtet worden.

Der Wettbewerb der belgischen Bahnen gegen die Wasserstraße griff auch auf denjenigen Auslandsverkehr über, der für Belgien der wichtigste war, nämlich auf den Verkehr mit Deutschland. Das galt natürlich vorzugsweise von dem großen Durchgangsverkehr über Antwerpen, der, soweit er sich auf der Bahn abspielte, zu 82% aus dem deutschen Hinterlande gespeist wurde. Eine Tarifpolitik, die es sich zum Ziel setzte, Antwerpen zu einem großen Ein- und Ausfuhrhafen Rheinland-Westfalens, Südwest- und Süddeutschlands zu erheben, mußte von vornherein nachdrücklich auf den Wettbewerb gegen die Rheinwasserstraße eingestellt werden. Allerdings bestand nur hinsichtlich Rheinland-Westfalens und des deutschen Südwestens ein eigentliches Wettbewerbsverhältnis zum Rhein, da diese beiden Gebiete speziell im ausgehenden Verkehr durch Antwerpen mittels des Schienenwegs beherrscht wurden, während sich der Scheldehafen bei seinem Vordringen nach dem Süden Deutschlands und darüber hinaus ebenso wie Rotterdam auf den Mannheimer Umschlag stützte. Rheinland-Westfalen und der deutsche Südwesten waren insofern ein Wettbewerbsgebiet zwischen Antwerpen und dem Rhein, als der Scheldehafen wegen der verhältnismäßigen Kürze seiner Bahnstrecken und dank der eigenartigen belgischen Tarif-

¹⁾ Hierzu Ulrich, a. a. O. S. 18 ff.

politik den durch verhältnismäßig hohe Umschlagskosten belasteten Wasserweg namentlich bei der Beförderung hochwertiger Güter bekämpfte. Dagegen kam der Bahnweg von Rotterdam lange Zeit als Wettbewerbsweg für Antwerpen nicht in Frage. Denn einmal wurde die Verbindung Rotterdams in das deutsche Hinterland erst sehr viel später hergestellt als der Antwerpener Bahnanschluß, und dann blieb das natürliche Entfernungsverhältnis auf dem Schienenwege für den Scheldehafen, mit Ausnahme des nördlichen Teils des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, überall günstiger. Doch diese Vorzugsstellung im Bahnverkehr war für Antwerpen nur so lange von praktischer Bedeutung, wie das geographische Entfernungsverhältnis zwischen dem Schelde- und Maashafen einerseits und dem deutschen Hinterlande anderseits in der Bildung der Bahnfrachten tatsächlich zum Ausdruck kam. Als der Druck, den der Wettbewerb des Rheins auf die Antwerpener Frachtsätze ausübte, auch die niederländischen Eisenbahnen zu folgerichtig durchgeführten Gegenmaßnahmen nötigte, da entstand in Rotterdam bei der Bahnbeförderung, besonders für den auf den niederländischen Bahnlinien im Verhältnis zum Gesamtexport anschwellenden Ausfuhrverkehr auf der Schiene¹⁾, ein gefährlicher Mitbewerber gegenüber dem Scheldehafen. Während der Rhein beiden Häfen gleichzeitig diente, bezog sich der Wettbewerb des individuellen Verkehrsmittels der Eisenbahn auf solche Güter, die aus irgendeinem Grunde dem Schienenweg im allgemeinen den Vorzug gaben.

Nach dem ersten Tarif der im Jahre 1843 eröffneten Strecke von Köln nach Antwerpen kamen die ermäßigten Klassensätze der drei „Produktenklassen“ nur bei gleichzeitiger Auflieferung von 4000 bis 5000 kg zur Anwendung. Der Zweck dieser Anordnung war, die Massengüter der Ein- und Ausfuhr auf die Schienen zu ziehen. Allein die Sätze des Tarifs waren zu hoch und hatten keinen Erfolg²⁾. Daher wurde der Tarif umgearbeitet. Der leitende Gedanke bei der Neuordnung war, „den

¹⁾ Vgl. Schumacher, Die belgischen und holländischen Eisenbahnen und ihre Tarifpolitik (Deutsche Wirtschaftszeitung, Jahrg. 1916, S. 430) und Stubmann, Holland und sein deutsches Hinterland (Abhdl. des staatsw. Seminars zu Jena, Erster Band, Heft I, S. 56).

²⁾ Kumpmann, a. a. O. S. 377 ff. und die Stenogr. Berichte der Kommission für die Eisenbahn-Tarifreform-Enquete v. 1875, S. 451.

Frachtsatz der Rheinschiffahrt von Rotterdam nach Köln inkl. dem holländischen *droit fixe* maßgebend für die Normierung der Frachtsätze Antwerpen-Köln“ sein zu lassen¹⁾. Außer der Ermäßigung der Sätze wurde auf die Güterbeförderung von Köln nach Antwerpen ein besonderer Preisabschlag eingeräumt: denn in dieser Verkehrsrichtung standen die Bahnfrachten der billigen Talfracht auf dem Rhein gegenüber. Schon damals tauchte übrigens der später verwirklichte Gedanke auf, die Unterscheidung der Frachtsätze von der gleichzeitig aufgelieferten Gütermenge unabhängig zu machen, weil beim Rheintransport die „Tarife für jede Quantität über einen Zentner unterschiedslos gültig“ seien²⁾. Das bewies, wie sehr die Eisenbahn vom minderwertigen Massengut zum hochwertigen Stückgut hinstrebte.

Das heute in Kraft stehende sog. Transitbareme ist im Grunde nur die folgerichtige Durchführung des Wettbewerbsgedankens, verquickt mit dem in Belgien heimischen Grundsatz des Staffeltarifs. Da beim Wasserstraßentransport die Güterklassifikation eine wesentlich geringere Spannung zwischen dem Einheitssatz der hoch- und minderwertigen Güter aufweist als bei der Bahnbeförderung, so ist sie beim Transitbareme, als dem Wettbewerbsstarif in höchster Potenz, weggefallen. Eine Unterscheidung der Güter entsprechend ihrer Fähigkeit, Beförderungskosten zu tragen, wird nicht gemacht. Kautschuk zahlt grundsätzlich den gleichen Frachtsatz wie Getreide und Roheisen. Ebenso ist die Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungsgut beinahe aufgehoben. Bis Herbsthal-Grenze bestehen im Transitbareme nur zwei Frachtsätze: einmal der grundlegende Satz für Ladungsgüter und dann der nur um 5 Cts. für 100 kg höher gehaltene Stückgutsatz. Die Rheinfracht zwischen Köln und Antwerpen mag erheblich billiger sein. Die Stetigkeit des Transitsatzes gewährt dem Kaufmann eine sichere Berechnungsgrundlage.

Teilt man den Frachtsatz für Ladungsgüter zwischen Antwerpen und der Grenze (6,36 Fr. für die Tonne³⁾) durch die Anzahl der bis Herbsthal zurückgelegten Kilometer, so erhält man

¹⁾ Schulte, a. a. O. S. 333.

²⁾ Schwann, Camphausen als Wirtschaftspolitiker, Bd. II, S. 80.

³⁾ Das ist nicht der tarifmäßige Satz. Dieser ist vielmehr höher, weil in ihn eine halbe Abfertigungsgebühr auf deutscher Seite eingerechnet wird. Der Satz von 6,36 Fr. gibt die von Belgien gewährten Einrechnungsteile an.

den Durchschnittssatz von 4 Cts. = 3,24 Pf. Der Transitsatz ist tatsächlich, wie Schumacher jüngst gezeigt hat¹⁾, nicht mit dieser Einheit gebildet, sondern auf Grund einer Staffel, die neben einer Abfertigungsgebühr von 1 Fr. für die Tonne für die ersten 75 km eine Einheit von 6 Cts., für die Entfernung von 75 bis 155 km eine solche von 1 Cts. und für die letzten 3 km bis zur Grenze eine Einheit von 2 Cts. angibt. Scheidet man aus dem Frachtsatz die Abfertigungsgebühr aus, so ergibt sich ein Einheitsatz von 3,4 Cts. = 2,8 Pf. Für die Praxis ist die Feststellung, daß der Tarif staffelförmig gebildet ist, nicht weiter belangreich. Denn es handelt sich eben um einen Transitsatz, der ausschließlich für die Belgien durchlaufenden Güter angewendet wird, so daß nur von der Fracht der Verkehrsbeziehung Antwerpen-Herbesthal (oder Antwerpen-Simpelfeld usw.), nicht aber von den sich aus den einzelnen Stufen der Staffel ergebenden Sätzen Gebrauch gemacht wird. Das Transitbareme gilt nur für solche Güter, die mit Seeschiffen in den belgischen Hafenstationen eingetroffen sind oder auf die gleiche Weise von dort weiterversandt werden. Alle Sendungen, die mit Binnenschiffen von einem europäischen Hafen eintreffen oder mit Binnenschiffen nach einem europäischen Hafen zur Weiterbeförderung gebracht werden, sind vom Genuß der Durchfuhrermäßigung ausgeschlossen.

Das Transitbareme wurde im Jahre 1883 von den Niederlanden für die Strecke Rotterdam-Venlo angenommen. Nach und nach gewann es an Verbreitung. Es galt ursprünglich nur für das deutsche Seehafengebiet, wurde aber im Jahre 1898 mit Wirksamkeit für das ganze deutsche Bahnnetz ausgestattet.

Im Vergleich mit den wichtigsten Seehafentariften ist der Transitsatz nicht einmal außergewöhnlich billig. Es wäre verfehlt, etwa aus dieser Eigenschaft seine mehr oder weniger große Gefährlichkeit für die deutschen Nordseehäfen herleiten zu wollen. Bei einer Prüfung des Umfangs seiner Wirkungen müssen wir zunächst sein Verhältnis zum Normaltarif des deutsch-belgischen Verbandsverkehrs feststellen. Da ist nun die Tatsache von entscheidender Bedeutung, daß der Transitsatz beim Verkehr über Herbesthal für den Spezialtarif III des norddeutsch-belgischen Verbandstarifs im allgemeinen nicht mehr wirkt; das bedeutet: die

¹⁾ Antwerpen, S. 160.

Einheiten aus dem Spezialtarif III des durch Zusammenstoß der im deutschen und belgischen Binnenverkehr geltenden Sätze gebildeten Normaltarifs ergeben einen niedrigeren Frachtsatz als die des Transitbaremes. In den Spezialtarif III gehören nun Güter wie: Dextrin, Pappe, Schiefer, Ton, Schwefelsäure, Spat, verwertbare Abfallstoffe usw. Ebenso wenig unterbietet das Transitbareme die Sätze der allerdings wenig reichhaltigen Ausnahmeklasse 3 des norddeutsch-belgischen Normaltarifs.

Dazu kommt ein zweites, die Wirksamkeit des Transitbaremes einschränkendes Moment. Im Verkehr mit Belgien und Holland bestanden bis zum Kriege und bestehen teilweise heute noch eine Reihe von Ausnahmetarifen, die sich vorzugsweise auf die überseeische Ausfuhr beziehen.

Wir verstehen hier unter Ausnahmetarifen zunächst ausschließlich solche Tarifbildungen im Verbandsverkehr, die gegenüber dem Normaltarif tatsächlich Ermäßigungen enthalten; die Ausnahmetarife dagegen, welche lediglich einer bestehenden Umbehandlungsmöglichkeit aus Gründen der im inneren Verkehr vorhandenen Frachtsätze Rechnung tragen, scheiden vorläufig aus. Zunächst ist da die Tatsache wichtig, daß die Exportklassifikation des deutschen Normaltarifs von Belgien und Holland übernommen worden ist. Wenn also ein Artikel wie etwa Zinkweiß über die belgischen Seehäfen nach außerdeutschen Ländern oder den deutschen Kolonien ausgeführt wird, so erhält er den Ausnahmetarif 4 des norddeutsch-belgischen Verbandstarifs, während er bei der Ausfuhr nach dem Innern Belgiens der teureren Umbehandlung an der Grenze unterworfen wird. Die Übernahme der Ausfuhrvergünstigungen des deutschen Normaltarifs durch Belgien und Holland lag im Interesse des Hafenverkehrs dieser beiden Länder. Holland und Belgien erreichten damit, daß ihre Seehäfen in bezug auf die deutsche Ausfuhr, insoweit es sich um Ermäßigungen des Normaltarifs handelte, den deutschen Häfen gleich standen. Durch diese Übernahme der Ausfuhrvergünstigungen in den Verbandstarif mit Belgien wurde nun das Transitbareme jedesmal dann unwirksam gemacht, wenn im Falle der Ausfuhr auf Grund der belgisch-deutschen Verbandsklassifikation der Spezialtarif III oder die Ausnahmeklasse 3 angewendet werden konnte.

Zu den allgemeinen Exportermäßigungen kamen die erwähnten ermäßigten Ausnahmetarife mit ihrer besonderen Begünstigung

für die Ausfuhr über die belgischen und holländischen Häfen. Zu den Gütern dieser Tarifklasse gehörten vor allem die mächtigen Ausfuhrartikel Rheinland-Westfalens: Kohle und Eisen und in sehr weitem Abstände davon Blei und Zink, die in früheren Jahren eine viel größere Ausfuhrbedeutung gehabt hatten. Die Kohlentarife und die Tarife für Eisen und Stahl sind während des Krieges abgeschafft worden. Jene waren im Verkehr mit Belgien und Holland gleichartig eingerichtet. Es handelte sich um Gewichtsausnahmetarife: teils in der Form von Gruppentarifen für 45 t, teils in der Form von Sonderzugtarifen, die mit der Zunahme der wöchentlichen Versendungen fortschreitend weitere Ermäßigungen einräumten. An ihnen waren Belgien und Holland durch Nachlässe auf ihre Streckenfrachten beteiligt. Die Tarife für Eisen und Stahl im Verkehr mit den holländisch-belgischen Hafestationen waren von der preußischen Verwaltung so angelegt, daß für Eisen und Stahl der Spezialtarif I und II die Frachtsätze der nächst niedrigen ordentlichen Tarifklasse eingestellt und für Eisen und Stahl des Spezialtarifs III, aber nur bei der überseeischen Ausfuhr der Ware, besondere Ausnahmesätze (auf der Grundlage 1,7 + 12) gewährt wurden¹⁾. Während Holland sich im allgemeinen an die in Deutschland bestehenden Einheitssätze hier wie sonst anschloß, gewährte Belgien in den Ausnahmetarifen 22 und 23 II a, b, c des norddeutsch-belgischen Tarifs teils das Transitbareme, teils Wettbewerbssätze gegen Rotterdam, die von der im Jahre 1898 verstaatlichten großen belgischen Zentralbahn übernommen waren; teils wurden die deutschen Einheitssätze eingerechnet. Für Rohstahl und Halbzeug aus Luxemburg, von der Saar und aus Elsaß-Lothringen wurde außerdem seit 1902 und besonders seit 1908 eine Rückvergütung gegenüber dem Rheinumschlag in Mannheim von 0,55 Fr. auf die Tonne gewährt, obgleich diese Gebiete an sich schon zur natürlichen Einflußzone Anwerpens auf dem Bahnwege gehörten²⁾.

¹⁾ Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1907 und 1916.

²⁾ Dies war der einzige Rückvergütungstarif im deutsch-belgischen Verkehrsverkehr. Der Nachlaß wurde ordnungsgemäß veröffentlicht und kam unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann zugute. Leener (La politique des transports en Belgique), der das Transitbareme für zweckmäßig hält, schreibt in Rücksicht auf diesen Ausnahmetarif 22 (S. 225): „Ici, il s'agit de transports pour lesquels le choix du port d'Anvers s'impose à cause de raisons

Namentlich durch die Ausnahmetarifierung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II wurde auf der belgischen Seite der Transitsatz unterboten. Dagegen genügten seine Einheiten wieder für Blei und Zink des Spezialtarifs I, die bei der Ausfuhr über die holländisch-belgischen Häfen auf der deutschen Seite den ermäßigten Satz des Spezialtarifs II erhalten hatten. Ausnahmetarife im Verkehr mit den holländisch-belgischen Häfen, für die wahrscheinlich nur auf deutscher Seite Ermäßigungen eingeräumt wurden, waren der oft angegriffene Tarif für Kaffee, Korinthen und Rosinen, der aus dem niederländischen Verkehr später erst auf Belgien übernommen war, der Spielwarentarif von thüringischen, sächsischen und süddeutschen Stationen, ein veralteter und ganz unwirksamer Getreidetarif von den niederländischen Häfen nach deutsch-schweizerischen Grenz- und vorgelegenen Stationen¹⁾ und endlich die schon erwähnten, mit einem inhaltreichen Güterverzeichnis ausgestatteten Tarife im Verkehr mit dem südwestlichen Deutschland, Bayern und der Schweiz, die wegen der Konkurrenz des Rheinweges heute zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken sind. Alle diese Tarifbildungen haben keine Berechtigung mehr, und es ist an der Zeit, sie sämtlich aus dem Tarifsysteem auszumerzen.

Neben den Ausnahmetarifen mit besonderen Ermäßigungen gibt es im norddeutsch-belgischen Verkehrsverkehr solche, die durch Zusammenstoß der Ausnahmefrachtsätze des inneren Verkehrs gebildet sind. Ein Artikel wie Kali z. B. genießt bis zur belgischen Grenze den allgemeinen Kali-Staffeltarif und von dort bis Antwerpen den in Betracht kommenden Ausnahmesatz des belgischen Binnenverkehrs. Da die Einheiten aus diesem Verkehr kleiner sind als die des Transitbaremes, so sind die Transitsätze auch in diesem Falle wirkungslos. In gleicher Weise wie Kali werden eine Reihe anderer Massengüter wie Phosphate, Schlacken, Staubkalk, Backsteine, Erze, Schwefelkies usw. behandelt. Die durch Zusammenstoß der Frachten gebildeten Ausnahmetarife

d'ordre géographique. D'autre part, ce n'est pas un relèvement de tarif d'un couple de francs qui mettrait en péril l'existence même des industries luxembourgeoises et lorraines exportant par Anvers. De ce côté sous le régime actuel de la tarification des chemins de fer de l'Etat belge, un relèvement des tarifs semble donc indiqué." Vgl. auch Schumacher, a. a. O. S. 66 und Anm. 41.

¹⁾ Teubert, a. a. O. S. 12.

unterscheiden sich von den vorgenannten dadurch, daß sie auch für den belgischen Binnenverkehr gelten, während jene vorzugsweise dem Ausfuhrverkehr über die Häfen zu dienen bestimmt waren.

Trotz dieser Einschränkungen ist die Wirksamkeit des Transitbaremes ohne Zweifel eine sehr große. Man vergegenwärtige sich nur die beträchtliche Zahl von Gütern der Ladungsklassen, die etwa im belgisch-deutschen Güterverkehr den Spezialtarifen I und II und den Ausnahmeklassen 1, 2 und 4 angehören. Als für den Seehafeneinfuhrverkehr wichtige Güter seien genannt: Baumwolle, Jute, Felle, Häute, Gerbstoffe, Wolle, Qualitätsgraphit, Hörner, Getreide aller Art, Ölsaaten, Erdöl. Bei der überseeischen, direkten Zufuhr dieser Güter in Antwerpen und beim Weiterversand in das deutsche Hinterland werden für sie auf dem Bahnwege stets die Transitsätze zur Anwendung gelangen.

Die charakteristische Wirkung des Transitbaremes tritt jedoch nicht bei den Gütern der Wagenladungsklasse zutage. Das entscheidende Moment liegt darin, daß der Unterschied zwischen Stückgut und Wagenladungsfracht durch diese Tarifart so gut wie vollkommen verwischt wird. Erst damit enthüllt der Transitsatz seinen wahren Sinn. Er war vermutlich in erster Linie dazu geschaffen, das hochwertige Ausfuhrgut Rheinland-Westfalens — die Fabrikate der Metall-, Textil-, Leder-, Parfümerie- und chemischen Industrie — an sich zu ziehen. Diese Gegenstände werden in großem Umfange als Stückgut oder in 5-t-Ladungen verschickt. Dabei greift das Transitbareme räumlich über Rheinland-Westfalen hinaus auf Süd-, Südwest- und Mitteldeutschland¹⁾.

¹⁾ Die Anziehungskraft Antwerpens als Ausfuhrhafen ist durch mehrere Ursachen zu erklären: durch die Dichtigkeit des Liniennetzes, das Antwerpen mit allen Weltgegenden verband, durch die übermächtige Stellung des Spediteurs, der die Kosten der Warenbewegung vom Eisenbahnwagen bis in den Schiffsraum herunterzudrücken in der Lage war und die Höhe der Antwerpener Schiffsraten erfolgreich zu beeinflussen suchte, und durch die Zeitersparnis bei der Versendung über Antwerpen, die sich dadurch noch vergrößerte, daß an der Schelde die Ausfuhrware direkt an den Schiffskapitän gesandt wurde und im letzten Augenblick angeliefert werden konnte, während sie in Bremen und Hamburg an die Reederei ging und bei Beginn der Ladung auf dem Kai sein mußte, wenn sie mitgenommen werden sollte. Vgl. hierzu Schumacher, a. a. O. und zu dem Moment der Zeitersparnis Smeesters, Anvers port et place de commerce, S. 20 (Etudes sur la Belgique V I). Aus dem Zusammenwirken dieser Momente, zu denen die „Hinterlandslage“ hinzukam, ergab sich die Be-

Wenngleich bei der Einfuhr, die überwiegend aus Rohstoffen besteht, die Versendungen in kleinen Mengen eine verhältnismäßig geringere Rolle spielen als auf dem umgekehrten Wege, so wird doch die Aufhebung des Unterschiedes zwischen Stückgut und Wagenladungsfracht auch in dieser Verkehrsrichtung von Bedeutung sein. Man wird z. B. annehmen können, daß Artikel die speziell für den Antwerpener¹ Einfuhrhandel von Wichtigkeit sind, wie konsumreife Handelsware der Kolonien, Kopal, Kautschuk, Kaffee und Elfenbein, sehr häufig als Stückgut oder in 5-t-Ladungen, durch das Transitbareme begünstigt, über die deutsche Grenze kommen.

Dabei wird weder in der Einfuhr noch besonders in der Ausfuhr die Bedeutung der hochwertigen Wagenladungen (der Allgemeinen Wagenladungsklasse und des Spezialtarifs I) unterschätzt werden dürfen. Für die Einfuhr haben zwar die deutschen Häfen in dem Sammelladungsverkehr auf Grund der Seehafentarife ein wirksames Gegengewicht erhalten; in der Ausfuhr dagegen ist der Vorsprung Antwerpens für alle Güter, die nicht in den Seehafentariifen enthalten sind oder die in der Form von Sammelladungen verschickt werden, auf Grund des Transitbaremes erheblich. Von der Station Witten z. B., die 245 km von Antwerpen und 255 km von Bremen entfernt liegt, kostete eine auf Grund der Allgemeinen Wagenladungsklasse abgefertigte 10-t-Ladung nach Antwerpen 118 M. und nach Bremen 165 M.

Im Vergleich mit dem hauptsächlich auf feine Wertunterschiede aufgebauten belgischen Normaltarif bietet das Transitbareme den größten ziffermäßigen Vorteil für Stückgut und 5-t-Ladungen.

deutung des Scheldehafens für Deutschlands Ausfuhr. Es erhebt sich nun die Frage, welche Momente von ausschlaggebender Wirkung waren. Die Zeitersparnis übte keine dauernde, sondern nur eine vorübergehende Wirkung; besonders in Zeiten der Hochkonjunktur, wo die Fabriken Mühe hatten, die Lieferzeiten einzuhalten; auch wurde dieses Moment häufig durch Verkehrs- und Beförderungsschwierigkeiten auf den belgischen Bahnen teilweise unwirksam gemacht. Der Druck, der von Antwerpen aus auf die Schiffsfrachten ausgeübt wurde, teilte sich infolge der einheitlich geregelten Preisbildung durch die Verbände den Wettbewerbshäfen mit; wenn trotzdem Antwerpen aus dieser Frachtstellung den größten Nutzen zog, so lag das (wie Schumacher, a. a. O. S. 44, feststellt), an seiner Hinterlandslage, die in den Transportkosten zum Ausdruck kommt, aber auch durch diese beeinflusst wird. Neben der Intensität des Schiffsverkehrs ist doch das Transitbareme, das im Gegensatz zur „Zeitersparnis“ eine dauernde, ziffermäßig faßbare und noch zu erläuternde Entfernungsverchiebung zugunsten des Scheldehafens herbeiführt, einer der wichtigsten Träger der Antwerpener Ausfuhrbedeutung gewesen.

Während der Transitsatz bei der Stückgutklasse eine Ermäßigung von 56% und bei der Wagenladungsklasse A 1 eine solche von 51,4% gegenüber dem belgischen Binnentarif einräumt, bietet er für den Spezialtarif II nur noch eine solche von 10,2% und für den Spezialtarif III endlich gar keine mehr.

Die Verschiebung, die infolge des Transitbaremes im Verhältnis zu den deutschen Nordseehäfen zugunsten Antwerpens eintritt, läßt sich zahlenmäßig genau erfassen. Es handelt sich hierbei theoretisch um das Problem, in welchem Maße die geographische durch die tarifarische Entfernung ersetzt wird. Für diese Feststellung genügt eine einfache Überlegung.

Der belgische Transitsatz von 56 Pf. (Stückgut) und 52 Pf. (Wagenladungsgut) für 100 kg überwindet auf der belgischen Seite bis zur Überschreitung der Grenze in Herbesthal eine Entfernung von rund 160 km. Die erste Spalte der nachstehenden Aufstellung zeigt an, welche kilometrischen Entfernungen unter Zugrundelegung des deutschen Normaltarifs für diese Frachtpreise in den beiden Stückgut- und in den fünf Wagenladungsklassen, für die das Transitbareme „wirkt“, zurückgelegt werden können. Aus der zweiten Spalte ist dann weiter ersichtlich, welche Entfernungen bei dem Transitbareme im Verhältnis zum deutschen Normaltarif bis zur belgisch-deutschen Grenze „umsonst“ gefahren werden. Ein solcher Vergleich ist insofern gerechtfertigt, als für die deutschen Seehäfen — mit Ausnahme natürlich der Seehafentarife — der deutsche Normaltarif maßgebend ist. Die Spalte II gibt also — positiv ausgedrückt — an, welche Entfernungsvorteile sich zugunsten Antwerpens aus dem Transitbareme für Stückgut und Wagenladungsgüter ergeben (von den Seehafentarifen zunächst einmal abgesehen).

	Spalte I	Spalte II
	km	km
Allgemeine Stückgutklasse	56	104
Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	70	90
Wagenladungsklasse A 1	77	83
B	86	74
A 2	104	56
Spezialtarif I	115	45
II	148	12

Die relative Verschiebung ist also am stärksten für Stückgut, am schwächsten für den Spezialtarif II. Die verkehrsstatistisch größte Bedeutung hat jedoch, wie noch zu zeigen sein wird, die Tatsache, daß ein Versender, dessen Wohnsitz beispielsweise von

Hamburg und von Antwerpen genau gleich weit entfernt ist, bei der Versendung nach Antwerpen einen Minderfrachtpreis zu zahlen hat, der eine kilometrische Annäherung des Ortes von ungefähr 70—80 km an Antwerpen entsprechen würde.

Der Ausgleich, den die deutsche Tarifpolitik gegen die fremden Häfen und damit gegen das Transitbareme gewährt hat, besteht in den Seehafentarifen, namentlich in den Tarifen im strengen und in dem ausführlich dargelegten System der Wettbewerbstarife im engeren Sinne. Für die Güter der Seehafentarife wird die Wirkung des Transitbaremes teils erheblich abgeschwächt, teils völlig aufgehoben. Daß die volle Frachtgleichheit oder ein absoluter Frachtvorteil zugunsten der Nordseehäfen selbst durch die Seehafentarife nicht überall erreicht wird, liegt naturgemäß daran, daß das Entfernungsverhältnis auf dem Bahnwege, besonders für das nordwestliche Seehafengebiet, meist für die deutschen Häfen sehr viel ungünstiger ist; die Eisenbahn müßte mit ihren Ermäßigungen schon sehr weit heruntergehen, um dies Mißverhältnis mehr als auszugleichen. Die folgende Übersicht enthält eine Reihe von Beispielen für solche Einfuhrgüter, für die auf der belgischen Seite das Transitbareme wirksam ist, während auf der deutschen Seite teils der Normaltarif, teils Ausnahmefrachten eintreten. Die Empfangsstationen sind im allgemeinen so ausgewählt, daß der Entfernungsunterschied für Bremen und Antwerpen nicht allzu groß ist.

Fracht für 100 kg in Pfennigen.

Bezeichnung der Ware	Zwischen	Antwerpen		Bremen			
		Klasse des nord-deutsch. belg. Güterverkehrs	km	Pf.	Deutsche Tarifbezeichnung	km	Pf.
Öle (ausgenommen die in S 25 genannten)	Bochum N	A. T. 1	235	109	B	246	160
Lein- und Ölsamen	Witten	Sp.-T. I	245	101	S 3a	255	99
Getreide aller Art	Witten	A. T. 2	245	101	Sp.-T. I	255	127
Reis	Essen	A. T. 2	218	88	S 24	256	79
Felle und Häute .	Witten	Sp.-T. I	245	101	S 20c	255	96
Petroleum	Essen	A. T. 1	218	99	S 16a	256	82
Wolle	Kassel	Sp.-T. I	456	199	Sp.-T. I	297	146
Wolle	Essen	Sp.-T. I	218	88	Sp.-T. I	256	127
Baumwolle	Köln-Gereon	A. T. 2	211	89	S 14	330	84
Tabak, Kaffee, Talg, Tran usw.	Essen	B	218	99	S 20	256	96
Kupfer	Essen	A. T. 1	218	99	S 32	256	89

Vergleichen wir diese Übersicht mit den auf den Seiten 40 und 65 gegebenen verkehrsstatistischen Aufstellungen. Während die Übersicht nur zeigt, daß die Seehafentarife Antwerpen (und ähnlich Rotterdam) gegenüber für alle Güter, für die sie bestehen, bei eintretender Entfernungsparität mehr als den vollen Ausgleich gewähren, beweist der Vergleich unwiderleglich die ausschlaggebende Verkehrsbedeutung des Seehafentarifsystems und damit die Wirkung der Beförderungskosten auf die Wahl des Einfuhrwegs (aus äußeren Gründen allerdings nur für einige Hauptgüter des einkommenden Verkehrs). Bei der Baumwolle, der ein verzweigtes Tarifsystem zur Verfügung steht, können die belgisch-holländischen Häfen im west- und süddeutschen Verkehrsgebiet weder auf dem Bahn- noch auf dem Binnenwasser aufkommen. Um so auffallender ist das umgekehrte Verhältnis bei der Wolle; für diese bestehen keine Seehafentarife, und die Versorgung geschieht folglich nicht nur in der Markt- sondern auch in der Speditionsware vorzugsweise über den Scheldehafen auf der Schiene. Bei einer Entfernungsspannung von 38 km zwischen Antwerpen und Bremen betrug der Frachtvorsprung 39 Pf. für 100 kg. Die allgemeine Wirkung des Antwerpener Durchfuhrsatzes für Wolle nach Essen (218 km) und für Baumwolle nach Köln (211 km) bewirkte nur einen Unterschied von 1 Pf., wogegen sich aus der individualisierenden Seehafentarifpolitik für Bremen ein Unterschied für 43 Pf. für 100 kg zuungunsten der Wolle ergab. Bei der Verkehrsentwicklung von Kaffee, Tabak, Talg und Tran läßt sich ebenfalls die verkehrsstatistische Bedeutung der Seehafentarife nachweisen. Die Versandziffern für Jute nach dem westlichen Seehafengebiet von den deutschen Häfen sind deswegen so bedeutend, weil ihre Verarbeitung in Westfalen konzentriert ist. Bei den Versendungen nach Südwest- und Süddeutschland überwiegt der Rheinweg, ebenso wie bei Getreide und Ölsamen; der Anteil der Seehäfen an Futtermitteln und an Körnerfrüchten, für die keine oder nur gering durchgebildete Seehafentarife bestehen, richtet sich, wie noch zu zeigen sein wird, neben dem landwirtschaftlichen Aufbau der kilometrischen Vorzugsgebiete der Häfen nach der jeweiligen Stellung der betreffenden Güter im deutschen Normaltarif.

Die preußisch-deutsche Tarifpolitik hat in dreifacher Weise den Versuch gemacht, die spezifische Wirkung des Transitbaremes für Stückgut und für 5-t-Sendungen abzuschwächen. Zunächst

gelangte Ende der 80er Jahre der erwähnte Seehafentarif für Ausfuhrstückgut zur Einführung, dessen ausgesprochener Zweck es war, „den deutschen Nordseehäfen den Wettbewerb mit den belgischen und niederländischen Häfen bei der Ausfuhr von Stückgütern mehr als bisher zu erleichtern“¹⁾. Der Stückguttarif gilt von allen deutschen Stationen. Er hat die Sätze der Nebenklasse A1 erhalten, so daß die 5-t-Sendungen in der Ausfuhr über die Seehäfen tarifarisch vor dem Stückgut nicht bevorzugt sind. Das ist die Ursache, weshalb wir die größte Verkehrsbedeutung des Transitsatzes in der Entfernungsverschiebung von 70—80 km zugunsten Antwerpens erkannt haben. Denn um ungefähr 70 km verschiebt sich das Verhältnis bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse, um etwa 80 km bei der Nebenklasse A1: da nun die Stückgutsätze des Normaltarifs im Ausfuhrverkehr über die Seehäfen wegen des bestehenden Tarifs nicht zur Anwendung gelangen, so beziffert sich die Verschiebung für Ausfuhrstückgut ebenfalls auf 80 km. Zweitens ist die preußische Eisenbahnverwaltung gerade in der letzten Zeit mehr und mehr dazu übergegangen, die ermäßigten Sätze der Seehafentarife mit einem Zuschlag von 10% den 5-t-Ladungen zuzugestehen. Beispiele hierfür sind die thüringischen Spielwaren, ferner Garne, Bänder, Gewebe, Flechtartikel und Bier aus Rheinland-Westfalen zur Ausfuhr. Doch ist es fraglich, ob dieser Weg in Zukunft noch gangbar sein wird. Im allgemeinen läßt sich das Bestreben nachweisen, in steigendem Maße Güterwagen größerer Ladefähigkeit zu benutzen. Der zunehmenden Ausdehnung der Transportgefäße wird vermutlich eine Tarifpolitik parallel gehen, die die tatsächliche Ausnutzung des Laderaumes durch Abzüge von der üblichen Fracht belohnt. Es ist in dieser Hinsicht charakteristisch, daß der preußische Landes-eisenbahnrat erst im Jahre 1912 eine Vorlage angenommen hat, durch die die volle Ausnutzung des Ladegewichts der großräumigen Wagen²⁾ mit einer Ermäßigung der Abfertigungsgebühr verknüpft worden ist. Daß nun das Bestreben, die 5-t-Sendungen im Seehafenverkehr zu ermäßigen, das betriebswirtschaftliche Moment

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1887.

²⁾ D. h. der Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t. Innerhalb der deutschen Wagenparks waren am 1. Oktober 1911 rund 72% der bedeckten und 62% der offenen Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t ausgestattet. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates für 1913.

der vollen Wagenraumausnutzung überwinden wird, ist zum wenigsten unwahrscheinlich. Drittens wird man in der Erleichterung der Bildung von Sammelladungen zu ermäßigten Sätzen, wie sie sich in der Verbindung von Garnen und Bändern mit Kurzwaren der Metall- und Textilindustrie äußert, ferner in der Einbeziehung immer neuer Güter in die großen Sammelladungstarife des Seehafenverkehrs, den Versuch einer Abschwächung der Wirkungen des Transitbarestes anerkennen müssen. Die Möglichkeit einer vielfältigen Zusammensetzung von ermäßigten Wagenladungen, wie sie im Seehafentarifsystem besonders für den Einfuhrverkehr gegeben ist, schränkt zweifellos die Bedeutung des Stückgutverkehrs beträchtlich ein¹⁾.

¹⁾ Die Transitsätze haben in der letzten Zeit in der wissenschaftlichen Literatur Beachtung gefunden. Die Ansichten stehen einander schroff gegenüber. Wiedenfesfeld (Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel) schreibt über die Transitsätze zusammenfassend (Seite 33): „Wenn Antwerpen für die Ausfuhr eine so starke Anziehungskraft über Belgien hinaus ausübt, seine Eisenbahnpolitik ist eine der wichtigsten Unterlagen.“ Demgegenüber behauptet Schumacher, Antwerpen (S. 68ff.): „Vor allem aber dürfen die belgischen Durchfuhrtarife nicht überschätzt werden. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß von den Eisenbahnlinien, die von Antwerpen nach der Rheinprovinz führen, die längste 160 km zählt, so ergibt sich schon aus dieser einfachen Tatsache, daß die Kürze des Weges der Wirkung der belgischen Eisenbahntarifpolitik enge Grenzen zieht. Vergegenwärtigt man sich dann weiter, daß die belgischen Durchfuhrtarife auch in der Höhe ihrer Frachtsätze — von einer unwesentlichen Ausnahme abgesehen — nichts Ungewöhnliches bieten, so ist es klar, daß sie nicht nur nicht allein, sondern überhaupt nicht von entscheidender Bedeutung für Antwerpens Weltstellung sind. Sie spielen im kleinen Belgien für Antwerpen nicht einmal die Rolle, die die Seehafentarife im großen Deutschland für Hamburg und Bremen spielen.“ Die Bemerkung, „daß die Kürze des Weges der Wirkung der belgischen Eisenbahntarifpolitik enge Grenzen zieht“, halte ich nicht für zutreffend. Die Transportpreisersparnis, die durch Anwendung des Transitsatzes auf 160 km bis zur belgisch-deutschen Grenze entsteht, entspricht immerhin einer kilometrischen Minderentfernung zugunsten Antwerpens zwischen 12 und 104 km für die einzelnen Normalklassen. Man mache sich doch einmal klar, was es heißt, daß ein Ort 260 km von Antwerpen und 180 km von Bremen entfernt liegen und gleichwohl seine 5-t-Sendungen und sein Ausfuhrstückgut über Antwerpen gehen lassen kann, ohne Mehrfracht dem Weserhafen gegenüber zu zahlen. Weiter ist die Normierung des Transitbarestes im Verhältnis zum deutschen Stückgutsatz durchaus „ungewöhnlich“.

Wegen der herrschenden Meinungsverschiedenheit fassen wir die Ergebnisse der vorausgegangenen Untersuchung nochmals kurz zusammen: 1. der Transitsatz wirkt nicht mehr für den Spezialtarif III des norddeutsch-belgischen Verkehrs; außerdem bestehen im norddeutsch-belgischen Verkehr eine Reihe von Ausfuhrvergünstigungen und Ausnahmetarifen mit und ohne spezielle Ermäßigungen, deren Einheiten geringer sind als die des Transitbarestes. In vielen

Auch die holländischen Bahnen haben den Wettbewerb gegen den Antwerpener Durchgangsverkehr und gegen den Rhein energisch und folgerichtig aufgenommen. Abgesehen von der Übernahme des Durchfuhrsatzes geschah dies in einer für das Privatbahnsystem bezeichnenden Art: nämlich in der Form von Rückvergütungen. So wie für Belgien das aus dem Rheinwettbewerb entstandene Transitbareme, sind für die Niederlande die Rückvergütungen charakteristisch. Über ihr Wesen herrschen in Deutschland vielfach falsche Anschauungen. Sie sind nicht geheim, sondern müssen nach Artikel 31 des holländischen Eisenbahngesetzes von

Fällen, namentlich dort, wo es sich um minderwertige Massengüter handelt, wird der Durchfuhrsatz also unterboten und dadurch unwirksam. 2. Die Wirkung des Transitbaremes ist wegen seines eigenartigen Aufbaus besonders stark für Stückgut und 5-t-Ladungen; doch erstreckt sie sich auch auf Ladungsgüter, besonders auf die höherwertigen (etwa die der Allg. Wagenladungsklasse). Von der größten Bedeutung ist vermutlich verkehrstatistisch die Verschiebung zwischen 70—80 km zugunsten des Scheldehafens bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse, der Nebenklasse A1 und dem Ausfuhrstückgut. 3. Die ungünstige Wirkung des Transitbaremes für die deutschen Nordseehäfen wird in weitem Umfang ausgeglichen durch die Seehafentarife als solche; speziell gegen das Transitbareme gerichtet ist innerhalb des Seehafentarifsystems der Ausfuhrstückguttarif, ferner die teilweise Ausdehnung der Ermäßigungen auf 5-t-Sendungen im ausgehenden Verkehr und endlich die Zusammenfassung einer möglichst großen Zahl von Gütern zu Sammelladungstarifen, die aber im Einfuhrverkehr nur für 10-t-Sendungen gelten.

Die Bedeutung des Transitbaremes für Antwerpen — und dies ist ja der wesentlichste Teil der belgischen Eisenbahntarifpolitik im Verhältnis zum Auslande — soll nur knapp umgrenzt werden. Zunächst ist klar, daß die Transitsätze in erster Linie Antwerpen in seiner Eigenschaft als Ausfuhrhafen unterstützen. Das liegt einmal daran, daß gerade bei den hochwertigen Ausfuhrgütern der Eisenbahnweg der Wasserstraße gegenüber allgemein überlegen ist (Schnelligkeit, Sicherheit); ferner tritt in der Fabrikatenausfuhr öfter der Fall ein, daß die Verschiebung zuungunsten der deutschen Seehäfen praktisch wird, da in der Ausfuhr der Versand hochwertiger Fabrikate nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse und als Stückgut naturgemäß häufig ist, und zudem der hochwertige Sammelladungsverkehr in den Seehafentarifen für die Einfuhr stärker ausgebildet ist als für die Ausfuhr (ganz abgesehen davon, daß speziell bei der Ausfuhr der Sammelladungsverkehr nicht immer den Stückgutverkehr zu ersetzen imstande ist). Schumacher charakterisiert Antwerpen als Ausfuhrhafen mit der Worten (a. a. O. S. 37): „Jederzeit ist hier für fast jeden Bestimmungshafen hochwertiges Frachtgut zu haben.“ Wiedenfeld (Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel, S. 46) faßt seine Ansicht dahin zusammen: „Von der Ausfuhr geht der größere Teil durch die belgische Stadt, da wieder die Eisenbahnen die Hauptrolle regelmäßig spielen.“ Scharf drückt S. Rosenthal a. a. O. S. 938 die Verkehrsfunktion des Scheldehafens aus mit den Worten, „daß Antwerpen für Belgien mehr Einfuhr-, für Deutschland aber mehr Ausfuhrhafen“ sei. Gerade diese grundlegende Eigenschaft Ant-

1875 veröffentlicht werden¹⁾. Eine andere Stellung der holländischen Eisenbahngesellschaften wäre vollkommen undenkbar, da die Niederlande dem Internationalen Übereinkommen beigetreten sind, das die Veröffentlichung aller Rückvergütungen in Artikel 11 vorschreibt.

Die Rückvergütungen der holländischen Bahngesellschaften sind stets an die Aufgabe bestimmter Jahresmindestmengen gebunden. In dem einen Falle werden die Waren einzeln aufgeführt, wobei der Betrag, um den die Fracht gekürzt wird, genannt ist, in dem anderen erhalten die großen Versender, die im ein- oder ausgehenden Verkehr über Rotterdam oder Amsterdam zwischen bestimmten Festlandshäfen, den Häfen von Südamerika, Afrika, Australien usw. und dem deutschen Hinterlande eine vorgeschriebene Jahresmenge zur Versendung bringen, eine Vergütung, die bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft im Verhältnis zur aufgegebenen Warenmenge von 15 bis auf 20% ansteigt, dagegen bei der Niederländischen Eisenbahngesellschaft einheitlich auf 10% festgesetzt ist.

Die Anknüpfung der Rückvergütungen an Jahresmengen beweist, wie sehr die Maßnahme ursprünglich auf die Bekämpfung der Rheinschifffahrt abzielte. Es handelt sich hier um das alte

werpens findet im Transitbareme eine kräftige Stütze. Und es ist sicher, daß Antwerpen in dieser Beziehung und durch Vermittlung des Transitbaremes Zufuhren aus solchen Gebieten erhält, die zum kilometrischen Vorzugsgebiet der deutschen Nordseehäfen gehören. Ebenso wenig wird in der Einfuhr die Wirkung des Transitbaremes für Antwerpens Stellung unterschätzt werden dürfen. Diese Wirkung bezieht sich zum Nachteil der deutschen Nordseehäfen besonders auf solche Artikel, die aus zollpolitischen Gründen aus den Seehafentarifen ausscheiden, wie auf Getreide aller Art (vornehmlich Mais), und auf Güter, für die in Antwerpen ein Markt vorhanden ist: wie in erster Linie auf Wolle. Außerdem kommen Kolonialartikel, Kautschuk, Kaffee, Harze (als Stückgut und in den besonders häufigen 5-t-Sendungen) in Betracht; doch ist hier den deutschen Nordseehäfen für 10-t-Ladungen ein tarifpolitischer Ausgleich geboten, der im Sinne einer Verkehrsteilung wirken wird. Bei alledem ist zu bedenken, daß die Bedeutung des Transitbaremes an dieser Stelle nur im Verhältnis zu den deutschen Nordseehäfen dargestellt ist; würden die Transitsätze von heute auf morgen wegfallen, so wäre eine erhebliche Einschränkung der Antwerpener Einflußzone die unbedingte Folge (man denke an den Rhein!), womit freilich durchaus nicht gesagt sein soll, daß die Nordseehäfen in gleichem Grade aus dieser Maßnahme Nutzen ziehen müßten. Vgl. hierzu den Abschnitt 11 dieses Kapitels.

¹⁾ Schumacher, Die belgischen und holländischen Eisenbahnen und ihre Verkehrspolitik (a. a. O. S. 428).

Mittel, dem Wettbewerb des Wasserweges entgegenzuwirken, um ein Mittel, das schon bei den ersten preußischen Eisenbahnen in Übung stand¹⁾. Dagegen war die Einführung des Transitbaremes durch die holländischen Bahnen in Anlehnung an das belgische Vorbild erfolgt.

Die Rückvergütungen bilden ein notwendiges Element in der holländischen Eisenbahnpolitik, um die kilometrischen Vorteile des Antwerpener Bahnwegs auszugleichen. Allerdings muß die Vergütung schon sehr hoch gespannt sein, um Rotterdam etwa in Aachen, wo der Maashafen mit 77 km im Nachteil ist, die Frachtgleichheit zu sichern. In Köln jedoch, wo der Entfernungsunterschied nur noch 32 km beträgt, werden bei einer mäßigen Rückvergütung auf den holländischen Frachtanteil schon wettbewerbsfähige Sätze im Klassentarif hergestellt. Noch günstiger liegen die Dinge im rechtsrheinischen Industriegebiet; denn Essen z. B. ist an sich schon von den beiden großen belgisch-holländischen Häfen gleich weit entfernt. Durch eine Vergütung ist der Antwerpener Satz natürlich leicht zu unterbieten. Dagegen verschieben sich wieder die Verhältnisse zuungunsten Rotterdams, wo sich die Frachtberechnung von Antwerpen über die luxemburgische Grenze geltend macht, also für Elsaß-Lothringen und Teile Badens²⁾.

¹⁾ Z. B. gewährte die Berlin-Breslauer Eisenbahn einen Rabatt von 2—8⁰/₀, der von einer Jahresmindestmenge von 150—1750 t, sowie von einer Versandentfernung von mindestens 5 Meilen abhängig gemacht wurde. Die Berlin-Stettiner und die Berlin-Anhalter Eisenbahn gingen in ähnlicher Weise vor. Diese Vorgänge lagen noch vor dem Jahre 1850. Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 151 ff.

²⁾ Neben den Rückvergütungen gibt es andere, entschieden privatwirtschaftlich gefärbte Methoden des Konkurrenzkampfes. Vgl. darüber Schumacher (Die belgische und holländische Eisenbahnpolitik, a. a. O. S. 429): „Neben diesen in gewisse feste Formen gezwängten Rückvergütungen, die die Kundschaft der Verfrachter treu erhalten sollen, spielen anscheinend die Agentenprovisionen auch noch in der Gegenwart eine Rolle. Noch heute scheinen zwei bedeutende Firmen als Agenten der beiden großen holländischen Eisenbahngesellschaften tätig zu sein, und sie haben dann natürlich nach wie vor die Möglichkeit, ihre Provisionen, die früher 2¹/₂ Gulden für 10 t betragen haben, ihren Kunden zugute kommen zu lassen. Durch diese Agenten und auch sonst bestehen nahe persönliche und geschäftliche Beziehungen zwischen den Eisenbahn- und Seeschiffahrtsgesellschaften, durch die die gewährten Vergünstigungen auch erst ihre volle Bedeutung erhalten. Ich möchte annehmen, daß es mit diesen Provisionen und Rückvergütungen zusammenhing, daß 1907 eine ‚Commission Hollando-belge‘ sich für eine ‚Gleichstellung der Eisenbahntarife, in beiden Ländern mit Nachdruck erklärte; es ist nicht bekannt geworden, daß dieser Beschluß zu praktischen Ergebnissen geführt hat.“

Im Kampfe um das deutsche Seehafengebiet, besonders um seinen nordwestlichen Abschnitt, wurden von den beteiligten Ländern und Bahnverwaltungen sehr verschiedene Methoden in Wirksamkeit gesetzt. In Belgien wurde das allgemein wirkende Transitbareme angewendet, das die niederländischen Bahnen nachahmten, nachdem früher schon, um den großen Verfrachtern eine dauernde Anregung zur Benutzung des Maashafens zu geben und das ungünstige Entfernungsverhältnis gegenüber Antwerpen zu überbrücken, in Holland ein System von Rückvergütungen eingerichtet worden war. Die preußische Staatsbahn half den norddeutschen Häfen durch die Bildung von Seehafentariifen, insbesondere von Wettbewerbstarifen im engeren Sinne. Die Beschränkung der gewährten Ermäßigungen auf besondere Güter und Gütergruppen im Gegensatz zu den allgemein wirkenden Kampfmethoden Hollands und Belgiens hatte den Vorteil, daß für diese Güter der Wettbewerb sehr weit ins Seehafengebiet vorgetragen werden konnte. Dafür waren die Seehäfen allerdings bei solchen Waren, die nicht in die Seehafentariife aufgenommen waren oder den hier geforderten beförderungstechnischen Voraussetzungen nicht genügten, um so schlechter gestellt. Hier stand der geographische Entfernungs-nachteil auf ihrer Seite einem Entfernungs- und Frachtvorsprung auf der andern gegenüber, und selbst die Entfernungs-gleichheit wurde, insoweit das Transitbareme wirkte, zuungunsten der deutschen Häfen verschoben.

Eine unmittelbare Bekämpfung des Rheinwegs war mit den in Preußen gewährten Seehafentariifen, wenigstens soweit es sich um den nordwestlichen Teil des Seehafengebiets handelte, weder möglich noch war sie beabsichtigt. Nur im Verkehr mit Süddeutschland wurde zweimal im Verlauf der neueren Tarifgeschichte bei Seehafeneinfuhrtariifen der Rheinumschlag in Mannheim bewußt zugrunde gelegt. Die engeren Wettbewerbstarife dagegen waren ausschließlich auf den Bahnwettbewerb von Amsterdam und Rotterdam abgestimmt. Aber dennoch läßt sich die Anschauung vertreten: das gesamte Ausnahmetarifsystem, das von den fünf großen Nordseehäfen zwischen Antwerpen und Hamburg ausstrahlt, sei grundsätzlich durch die Rheinfrachten sowohl verursacht als auch im einzelnen stark beeinflußt worden. Transitbareme und Rückvergütungen waren Maßnahmen, die, allgemein gegen den Wasserweg gerichtet, sich an die Praxis der dort herrschenden

Frachtbildung anlehnten; und weil die Wettbewerbsstarife im engeren Sinne auf der Grundlage der Sätze Amsterdam-Oberhausen oder ähnlicher Wettbewerbsstrecken gebildet waren,¹ in denen auf der holländischen Seite die Transitsätze steckten (woraus sich übrigens die Niedrigkeit der Streckeneinheiten z. B. für Rotterdam-Oberhausen im Klassenverkehr ergab), so waren auch die engeren Wettbewerbsstarife in ihrer Bildung mittelbar — für den oberflächlichen Blick allerdings kaum noch zu erkennen — von den Rheinflrachten abhängig. Die Rheinflrachten waren das angestrebte, aber nirgends erreichte Muster für die Grundsätze und die Gestaltung der Eisenbahntarife im Seehafenverkehr der fünf großen nordwesteuropäischen Welthäfen.

9. Die geographische Lage Bayerns als eines Binnenstaates und die geringe Verkehrsdichtigkeit des breitmaschigen Eisenbahnnetzes bestimmen den Charakter der bayerischen Verkehrspolitik. Wohl kein anderer deutscher Bundesstaat — auch Preußen nicht — ist tarifpolitisch so stark auf die Förderung der Durchfuhr angewiesen. Da dem bayerischen Eisenbahnfiakus nicht entfernt so reiche Einkünfte zuströmen, wie Preußen sie z. B. aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu erzielen vermag, ist das Bestreben, den durchgehenden Verkehr zur Steigerung der Einnahmen nach Möglichkeit auf die bayerischen Linien zu ziehen, an sich ganz verständlich.

Entsprechend den engen wirtschaftlichen Beziehungen, die Bayern an das benachbarte Österreich-Ungarn und dessen Hinterländer knüpfen — im Bergverkehr auf der Donau gehen hauptsächlich Getreide, Holz und Petroleum, im Talverkehr Steine, Zement, Erde, Holz und Metallwaren, fette Öle und Steinkohlen —, hat in der bayerischen Frachtpolitik der Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf besondere Beachtung gefunden. Für den von den Donauhäfen ausstrahlenden und sich in diesen Punkten sammelnden Verkehr hat Bayern eine sehr große Anzahl von Ausnahmetarifen sowohl im Binnen- als im Durchfuhrverkehr gestellt. Als Beispiele der zweiten Gruppe seien der nord- und süddeutsche Donauumschlagsverkehr und die teilweise Übertragung der Sätze des Levanteverkehrs über Hamburg und Bremen auf die Umschlagsplätze als Empfangsstationen genannt. Während an dem norddeutschen Donauumschlagsverkehr die deutschen Seehäfen teilnehmen, ziehen aus

dem Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr, der die doppelte Umladung in den Donauhäfen und in den Rhein- und Mainhäfen begünstigt, die holländisch-belgischen Häfen Vorteile. Ebenso liegen die Dinge beim Rhein- und Mainumschlagsverkehr nach und von Österreich-Ungarn; auch hier handelt es sich um Durchfuhrtarife. Nur werden in diesem Falle die Donauplätze zugunsten des direkten Bahnverkehrs ausgeschaltet. Bezeichnend ist ferner, daß für eine größere Zahl von Waren (Rohtabak, Baumwollwaren, Öle, Fette usw.) die auf die Strecke Simbach-Lindau (von der österreichisch-bayerischen nach der bayerisch-schweizerischen Grenze) fallenden Einheitssätze auf den Bahnweg zwischen Lindau und den Donauhäfen übertragen sind. Diese Maßnahme bezweckte, den Verkehr Wien-Schweiz vom direkten Bahnweg auf den Donauumschlag zu lenken, wobei Bayern unter gleichzeitiger Förderung der Umschlagsplätze seine Bahnstrecken von Passau und Regensburg ausnutzen konnte. Um eine reine Durchfuhrtarifbildung handelte es sich weiter, wenn im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr die bayerische Staatsbahn Tarifgleichheit mit dem Weg über den Arlberg einzuhalten bestrebt war, und dies sogar dann, wenn von der österreichischen Staatsbahn auf ihren längeren Strecken bis zur schweizerischen Grenze wesentlich niedrigere Einheiten eingerechnet wurden als auf ihren Linien bis zur österreichisch-bayerischen Grenze, ein Mißverhältnis, das durch eine entsprechende Ermäßigung der regelrechten bayerischen Durchgangseinheiten wettgemacht werden mußte¹⁾.

Doch genug. Die Richtlinien der bayerischen Durchfuhrtarifpolitik sind durch die geographische Lage Bayerns hinlänglich bestimmt. Einmal handelt es sich um die Durchfuhr zwischen Frankreich und der Schweiz einerseits, Österreich-Ungarn und seinen Hinterländern andererseits, das andere Mal um

¹⁾ Solche Wettbewerbsmaßnahmen auf gleichlaufenden Bahnlinien gehören zu den schwierigsten Bestandteilen der Tarifpolitik. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß in der Denkschrift über die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910 auf S. 42 angemerkt wird: „Anlangend die Tarifverbände ist es gelungen, infolge Abmachung mit den Königlich Bayerischen Staatsbahnen den größten Teil des Verkehrs, der zwischen österreichischen Stationen untereinander bisher teilweise oder auch ganz über bayerische Routen geleitet wurde, für die österreichischen Linien zu gewinnen.“

den Transitverkehr in nordsüdlicher Richtung: von England, Belgien und Holland nach Österreich-Ungarn, den Balkanländern, der Schweiz, Italien und umgekehrt. Die Eigenheit Bayerns als eines Durchfuhrlandes machte es weiter notwendig, in manchen Fällen die auf dem Seeweg gebildeten Frachten auf die bayerischen Strecken zu übernehmen — wie überhaupt nicht nur in Bayern die Seefrachten in bemerkenswerter Weise die binnenländische Frachtpolitik allenthalben beeinflußt haben.

Nur als tarifarische Besonderheit sei der gleichfalls in diesen Zusammenhang gehörende Sammelladungstarif für „Güter aller Art“ zwischen London und Passau über die Strecke Passau - Aschaffenburg - Antwerpen - Harwich erwähnt, der — ein seltenes Beispiel in der deutschen Tarifpolitik — an die jährliche Aufgabe von mindestens 10 000 t in beiden Richtungen gebunden ist. Der Sammelladungstarif war für die Durchfuhr von und nach Österreich bestimmt.

Auch in der bayerischen Seehafenpolitik ist die Absicht, die Durchfuhr auf die Linien der bayerischen Staatsbahn zu ziehen, deutlich erkennbar. Die Durchfuhrtarife bilden einen sehr erheblichen Prozentsatz aller Tarife im Seehafenverkehr mit Bayern. Innerhalb des Verkehrs von Süddeutschland und der Küste bestehen als reine Durchfuhrtarife nach der Schweiz: die Tarife für Pitchpineholz, für Gewebe und Stickereien aus Baumwolle, für Asbestzementplatten, für australisches Gefrierfleisch und für Leinöl. Sie sind sämtlich jüngeren Datums. Bei ihrer Bildung wurde die Fracht zwischen Rotterdam — nur in einem Falle die zwischen Antwerpen — und den deutsch-schweizerischen Grenzstationen auf die entsprechende Bremer Verkehrsbeziehung übertragen.

Während Bayern so gezwungen war, seinerseits Zugeständnisse im Durchgangsverkehr zu machen, hatte es in Hinsicht auf seine Ein- und Ausfuhr die Wahl zwischen verschiedenen Seehäfen und mehreren Verbindungswegen, die zu diesen Häfen hinführten. Im Verkehr mit den belgisch-holländischen Seeplätzen kam der direkte Bahn- und Wasserweg und der Umschlag in den Rhein- und Mainhäfen in Betracht. Bremen und Hamburg verfügten neben dem Rhein-Seeverkehr über den Eisenbahnweg, und Hamburg außerdem über den in dieser Verkehrsbeziehung unerheblichen und von Bayern tarifarisch relativ vernachlässigten

Elbumschlag, während Triest ausschließlich auf den durch die Tauernbahn verkürzten Schienenweg angewiesen war. Die Donau endlich bildete die natürliche Verkehrsstraße von und nach Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten¹⁾.

Innerhalb der internationalen Tarifpolitik im rechtsrheinischen Bayern sind die Ausfuhr- und Einfuhrpolitik streng voneinander zu trennen. Die Ausfuhrtarifpolitik verfolgte das Ziel, der heimischen Industrie den Weltmarkt zu erschließen: deshalb ging man mit den gewährten Ermäßigungen durchweg weit herunter. Daraus zogen natürlich die deutschen Seehäfen Vorteile; doch nicht diese allein. Denn entsprechend der Lage Bayerns wurden die Vergünstigungen auf die übrigen Ausfuhrwege ausgedehnt. Ein sehr wichtiger Exportartikel für Bayern ist z. B. das Bier. Tarifarische Ausfuhrerleichterungen wurden nicht nur nach allen angrenzenden Ländern eingeräumt, sondern auch nach Triest und den holländisch-belgischen und deutschen Nordseehäfen: im direkten Bahnverkehr sowie im Binnenumschlag, soweit dieser in Betracht kam. Die größte quantitative Bedeutung im überseeischen Verkehr hatten allerdings die Ausfuhrtarife über die Elb- und Weserhäfen²⁾. Die in Pappenheim, Solnhofen und Treuchtlingen geförderten Lithographiesteine verfügten gleichfalls über ein System von Exportermäßigungen, in dem weder Triest noch die Seehäfen an der Nord- und Ostsee fehlten. Der für Bayern verkehrsstatistisch wichtige Ausfuhrtarif für Kinderspielzeug war im großen und ganzen ähnlich wie der entsprechende preußische aufgebaut; nur waren bei dem sog. Schwergut (Schiefertafeln und Griffeln) noch andere Ausfuhrwege und Ausfuhrländer berücksichtigt. Ein überzeugendes Beispiel für die gleichmäßige Behandlung der Ausfuhrwege durch Bayern bietet die Tatsache, daß Bayern sowohl am Levanteverkehr über Hamburg und Bremen als auch an dem über Triest mit Ermäßigungen auf seine regelrechten Streckenfrachten beteiligt war³⁾.

¹⁾ Zum überseeischen Verkehr der einzelnen Ein- und Ausfuhrwege vgl. den lehrreichen Artikel von Horlacher (Die Überseeinteressen Bayerns) in der Zeitschr. d. Bayr. Statist. Landesamts, Jahrg. 1917, S. 85 ff.

²⁾ Horlacher, a. a. O. S. 97.

³⁾ Die Denkschrift über die österreichischen Staatsbahnen im den Jahren 1901—1910 bemerkt für das Jahr 1905 hierzu (S. 41): „Behufs Heranziehung des Exportes aus Süddeutschland nach dem Orient über die heimischen Häfen wurde ein neuer Tarif für den süddeutschen Levanteverkehr über Triest und Fiume zur Einführung gebracht.“

Bis zu welchem Grade solche Tarifbildungen auf die deutschen Nordseehäfen im Sinne einer Verkehrsentziehung einwirken, wäre nur auf Grund von Einzeluntersuchungen zu entscheiden. Bei den zahlreichen Ausfuhrtarifen über die Donauumschlagsplätze nach Österreich-Ungarn und den Hinterländern ist ein konkurrierendes Interesse der Nordseehäfen nicht vorhanden. Da handelt es sich einfach um Ermäßigungen zur Stärkung der Ausfuhr auf den allein in Frage kommenden Ausfuhrwegen. Anders liegen die Dinge vielleicht bei Triest. Bayerns Anteil an der deutschen Gesamtausfuhr über diesen Hafen war sehr groß; er bezifferte sich 1913 auf 43,4%¹⁾. Wahrscheinlich wird Bayern wegen der starken Seehandelsbeziehungen mit der Levante auf diesen Ausfuhrweg nicht verzichten können. Daß durch die Beteiligung am Levantetarif die Neigung, über den österreichischen Adriahafen auszuführen, auf Kosten der deutschen Seehäfen auch nach Gebieten, die ebensowohl durch diese versorgt werden könnten, gefördert worden sei: diese Frage wird ohne eine gründliche Prüfung jedenfalls nicht zu bejahen sein.

Während die bayerische Ausfuhrtarifpolitik im Interesse der Exportindustrien eine starke Aktivität entfaltete, trat in der Einfuhrtarifpolitik ihre geographisch bedingte passive Haltung deutlich zutage. Sie überließ es den verschiedenen auf außerbayerischem Gebiet liegenden Einfuhrwegen, durch tarifliche Ermäßigungen die für Bayern bestimmten Zufuhren an sich zu ziehen. Auch in ihrem Verhalten gegenüber den Wettbewerbstarifen im engeren Sinne spiegelte sich diese Eigenart der bayerischen Frachtpolitik wieder. Das Güterverzeichnis dieser Tarifgruppe stimmte zwar im allgemeinen mit dem der entsprechenden Seehafeneinfuhrtarife des norddeutschen Küstenverkehrs überein; es war sogar etwas reichhaltiger, woraus sich mehrfach Rückwirkungen auf die Tarifbildung des südwestlichen Gebiets des preußisch-hessischen Staatsbahnnetzes ergaben (z. B. für Schwefel, Kakaobutter usw.²⁾ Die Ermäßigungen selber

¹⁾ Horlacher, a. a. O. S. 98.

²⁾ Der dem Tarif S 20 des Seehafenverkehrs mit Norddeutschland entsprechende Tarif im süddeutschen Seehafenverkehr zerfiel in zwei Unterabteilungen S 18 und S 18b, und zwar derart, daß der Tarif S 18b (für Alizarin, Eichenholzextrakt, Farbholzextrakte, Gambir, unbearbeitete Hörner, Kastanien, Kastanienholzextrakt, Katechu, Schmalz, Talg, Tran) auf geringeren Ein-

jedoch, die Bayern auf seinen Strecken einräumte, waren erheblich geringer. Zum Zwecke des Aufbaues der Wettbewerbs-tarife im engern Sinne (die solche Güter einschlossen, deren Behandlung im norddeutschen Seehafenverkehr nach eigenen Grundsätzen erfolgte, z. B. Petroleum und Palmöl) waren die bayerischen Stationen in drei Gruppen eingeteilt: die nord-bayerischen, südbayerischen und mittelbayerischen. Für die nord-bayerischen Stationen gewährte die Staatsbahn nur die normalen Streckenanteile; bei den südbayerischen Stationen dagegen griff eine verwickelte Tarifbildung Platz: zunächst wurden für die Entfernung der bayerischen Stationen bis zu der jeweils in Frage kommenden württembergisch-bayerischen Grenzstation normale Einheiten berechnet; ergab sich dieser Entfernung gegenüber eine Mehrentfernung zur preußisch-bayerischen Grenzübergangsstation Gemünden, so wurden für diese ermäßigte Streckeneinheiten von 5 Pf. (für die Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse) und 4 Pf. (für die Güter des Spezialtarifs I) gewährt. Die Eisenbahnverwaltung bezog demnach aus dem südbayerischen Verkehr stets diejenigen Frachtanteile, die bei dem über die bayerisch-württembergische Grenze sich abspielenden Mannheimer Umschlagsverkehr erzielt wurden. Ergab sich nun beim Verkehr mit den Seehäfen in der Berechnung über die tarifbildende Grenzstation Gemünden eine Mehrentfernung zugunsten der bayerischen Eisenbahnen gegenüber dem Verkehr von der württembergischen Grenze, so wurde die Mehrentfernung — und zwar diese allein — tarifarisch bevorzugt. Zur Zeit der Frachtbildung war der Mannheimer Umschlagsverkehr als der normale Transportweg angesehen worden; deshalb hatte man Sorge getragen, daß die Einnahmen aus dieser Verkehrsbeziehung unter allen Umständen beim Seehafenverkehr erreicht wurden. Ähnlich war die Tarifregelung für die mittelbayerischen Stationen.

Die gleichen Ermäßigungen, wie sie Bayern bei den Wettbewerbsstarifen im engern Sinne den deutschen Nordseehäfen zu-

heiten aufgebaut war als der Tarif S 18. Zudem war das Güterverzeichnis des Paralleltarifs S 18 reichhaltiger als das des Tarifs S 20 im norddeutschen Seehafenverkehr. Diesen beiden Tatsachen wurde durch den „Rückwirkungstarif“ S 20 a und durch eine entsprechende Erweiterung des Güterverzeichnisses von S 20 b (für das südwestliche und mittlere Gebiet der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft) auf preußischer Seite Rechnung getragen.

gestand, waren in der Mehrzahl der Fälle den belgisch-holländischen Häfen beim Eisenbahnverkehr über Gemünden eingeräumt worden. Da Preußen selber für den Durchgangsverkehr nach Bayern Einfuhrermäßigungen von Antwerpen und Rotterdam zur Anwendung gebracht hatte, so waren die von Bayern gewährten Vergünstigungen in gewissem Sinne nur eine Fortsetzung der preußischen Tarifpolitik. Im ganzen führten alle solche Tarifbildungen ihr Leben mehr auf dem Papier als in der Wirklichkeit, da der Rhein- und Mainumschlag die Gütermengen von den belgisch-holländischen Häfen an sich zog.

Während Preußen mit den Wettbewerbstarifen im engeren Sinne den Zweck verfolgte, ein großes Verkehrsgebiet an die norddeutschen Häfen anzuschließen, und deshalb die Frachtsätze auf den Wettbewerb einstellte, behandelte Bayern die heimischen und die ausländischen Häfen in bezug auf diese (sachlich weniger geschlossene) Tarifgruppe für viele — nicht für alle — Güter gleich. Die Tarife verloren in Bayern, bei einheitlichen Bildungsgrundsätzen, die Eigenart spezifischer Wettbewerbstarife und können diesen nur insofern an die Seite gestellt werden, als sie mit den besondern preußischen Tarifen das Güterverzeichnis gemeinsam hatten und auf deren Ausgestaltung einwirkten. Es handelte sich in Bayern mehr um eine allgemeine Unterstützung des überseeischen Einfuhrverkehrs ohne die charakteristische Note der Förderung des über die heimischen Häfen geleiteten Warenstroms. Diese könnte nur darin liegen, daß die paritätische Frachtbehandlung mit den niederländischen Häfen für die deutschen Seeplätze insofern vorteilhaft war, als Bayern an sich schon zu ihrem kilometrischen Vorzugsgebiet auf der Schiene gehörte. Übrigens ist das vielleicht der Grund, weshalb Preußen im bayerischen Verkehr höhere Einheiten einrechnete als z. B. im Verkehr mit Rheinland-Westfalen. Wenig glücklich war die Frachtberechnung über das westliche Gemünden, wodurch die Tarife für die östlichen bayerischen Stationen künstlich verteuert wurden. Frachtpolitisch hat so auch Preußen das bayerische Verkehrsgebiet in höherem Grade dem Einfluß der belgisch-niederländischen Häfen zugänglich gemacht, als dies beim westlichen und südwestlichen Deutschland der Fall ist.

Innerhalb des überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehrs Bayerns fällt dem Umschlagsverkehr mit den verschiedenen Rhein- und

Mainhäfen die entscheidende Rolle zu¹⁾. Die wahre Stellung der bayerischen Tarifpolitik zu den deutschen Nordseehäfen läßt sich deshalb erst der tarifpolitischen Behandlung des Umschlagsverkehrs entnehmen.

Bekanntlich treten in der tarifarischen Behandlung des Rhein- und Main-Umschlagsverkehrs die verschiedenen Richtlinien der einzelstaatlichen Tarifpolitik in interessanter Weise zutage. Der Aktivität der süddeutschen Staaten steht die zögernde Haltung Preußens gegenüber, das in Übereinstimmung mit seiner Seehafenpolitik immer erst nach dem Vorgang der fremden Bahnsysteme die von diesen eingeführten Ermäßigungen im Umschlagsverkehr auf die im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft befindlichen Linien und Umschlagshäfen übernommen hat.

Für den Verkehr zwischen den Rhein- und Mainumschlagsplätzen und Bayern besteht ein Übereinkommen aus dem Jahre 1886, das sich ursprünglich auch auf den Normaltarif bezog. Nach dem heutigen Stande der Dinge gibt die Vereinbarung nur noch das Leitmotiv für die Frachtbildung der Mehrzahl der Ausnahmetarife ab. Danach wurde aus jedem der verschiedenen Tarifsätze, die sich auf Grund der von den einzelnen Verwaltungen zur Verfügung gestellten Anteile für den Verkehr einer bestimmten bayerischen Station mit den verschiedenen Umschlagsplätzen ergeben würden, der auf das Kilometer fallende niedrigste Einheitsatz ermittelt. Die so festgestellte niedrigste Streckeneinheit wurde bei der Berechnung der Tarife für den Verkehr aller Umschlagsplätze zugrunde gelegt. Ein Beispiel wird die Sachlage veranschaulichen: Die badische Staatsbahn rechnet für die minderwertigen Harze des Spezialtarifs I auf der Strecke Mannheim - Würzburg nach den durch den Elbumschlag beeinflussten bayerischen Stationen einen ermäßigten Einheitssatz ein; die bayerische Staatsbahn bringt normale Streckensätze zur Anwendung; nach der Vereinbarung ist die aus dem Zusammenstoß beider Frachtsätze berechnete niedrigste Einheit maßgebend für die Frachtbildung nach sämtlichen Main- und Rheinumschlagsplätzen. Was den bayerischen Verkehr angeht, besteht zwischen den Umschlagsplätzen eine Art von tarifarischem Meistbegünstigungsverhältnis.

Im einzelnen spielen im Umschlagstarif mit Bayern die

¹⁾ Horlacher, a. a. O. S. 94.

Güter überseeischer Herkunft keine große Rolle. Das Verzeichnis der spezifischen Einfuhrgüter ist durch die Nennung von Pitch-Pine- und Yellowpineholz, Schwefel nach Nürnberg, Harze des Spezialtarifs I und Petroleum (Analoga für die drei letztgenannten Güter bestehen im Seehafenverkehr) rasch erschöpft. Der Einfuhrtarif für Gerbstoffextrakte galt lediglich von Frankfurt a. M. nach dem böhmischen Eger; nur für den Palmkernölarif war „der Einfluß der Ausnahmetarife von den Seehäfen“ maßgebend gewesen. Doch ist dabei zu bedenken, daß dieser Tarif im Verkehr von den Seeplätzen kein eigentlicher Seehafentarif war und daß die bayerische Eisenbahnverwaltung die rheinische Ölindustrie ebenso berücksichtigen mußte wie die Industrie in Bremen und Harburg. Jedenfalls war das Verzeichnis der Einfuhrgüter im Umschlagsverkehr von den Rhein- und Mainhäfen nicht entfernt so reichhaltig wie im Versand von der Küste. Was den ausgehenden Verkehr angeht, so dürfte einer der wichtigsten Umschlagstarife der Stammholztarif gewesen sein. Die beförderungstechnische Eigentümlichkeit dieser Waren verwies sie von selbst auf den Flußversand¹⁾.

Obgleich die „Offenhaltung aller in Frage kommenden Verkehrswege“ das amtliche Ziel der bayerischen Tarifpolitik war, woraus eine streng paritätische Behandlung aller Ein- und Ausfuhrwege folgen würde, so wird man die von bayerischer Seite den deutschen Häfen bisher gewährte positive Unterstützung nicht unterschätzen dürfen. In manchen Fällen, wie bei den noch zu besprechenden Baumwolleneinfuhrtarifen, nach denen der Versand von 91,3% des über Bremen nach Bayern eingeführten Gesamtwarenwertes erfolgte, ferner bei einem Teil der engeren Wettbewerbstarife (besonders bei in neuer Zeit aufgenommenen Waren) und zunächst auch beim Kupfereinfuhrtarif wurde, zwar oft erst nach mühsamen Ausgleichsverhandlungen, von dem erklärten Grundsatz der paritätischen Behandlung zum Vorteil der deutschen Seeplätze abgewichen. Auch ist bei der Beurteilung der bayerischen Ausfuhrtarifpolitik nicht zu vergessen, daß insbesondere der verkehrsmächtige Stückguttarif (der bei dem durchgeführten österreichisch-ungarischen Stückgut gleichmäßig nach den in- und ausländischen Seehäfen galt) sowie der

¹⁾ Hierzu die Denkschrift „Der wirtschaftliche Wert der bayerischen Großschiffahrtstraße“, S. 37.

Ausfuhrtarif für die bayerische Hohlglasindustrie Seehafentarife im strengen Sinne innerhalb des bayerischen Frachtsystems waren.

Erst in der letzten Zeit vor dem Kriege war eine stärkere Einstellung der bayerischen Frachtpolitik auf den Rhein- und Mainumschlagsverkehr erfolgt. In dieser Beziehung waren die Vorgänge von Bedeutung, die sich an die von preußischer Seite im Jahre 1912 erfolgte Einführung eines Porzellanausnahmetarifs von thüringischen und sächsischen Stationen nach den Nordseehäfen und nach Lübeck anschlossen. Durch den preußischen Tarif konnte eine Ablenkung des thüringischen und sächsischen Porzellans von den bayerischen Linien erfolgen, wenn es künftig nicht mehr in den Rhein- und Mainhäfen zum Umschlag kam. Selbst bei den bayerischen Erzeugungsplätzen in Oberfranken und der Oberpfalz drohte für die bayerischen Bahnen eine ähnliche Gefahr, wenn jene von der neu eröffneten Umbehandlungsmöglichkeit in den thüringischen und sächsischen Stationen Gebrauch machten. Wohl um diese möglichen Wirkungen der preußischen Maßnahme abzuschwächen, entschloß sich die bayerische Eisenbahnverwaltung dazu, einen Rückvergütungstarif für Porzellanwaren nach Frankfurt a. M., Ludwigshafen und Mannheim zu bilden, dem die durchschnittlichen Einheiten aus den nach Bremen und Hamburg bestehenden Frachtsätzen zugrunde gelegt wurden. So wie für die im Rhein- und Mainumschlagsverkehr besonders hervorgehobenen „Ausfuhr Güter“ (Harthölzer, Spielwaren, Bier, Holzstoff u. a.) galt der neue Umschlagstarif für Porzellanwaren nur bei tatsächlich erfolgter Ausfuhr nach „außerdeutschen Ländern einschließlich der deutschen Kolonien“.

Es ist dies der einzige Fall, in dem die Binnenhäfen bei einem hochwertigen Ausfuhr gut durch die bayerische Tarifpolitik vor den Seehäfen geradezu bevorzugt worden sind. Der Tarif hat sofort im Sinne einer Ablenkung des Verkehrs von den Nordseehäfen gewirkt. Während im überseeischen Export aus Oberfranken und der Oberpfalz im Jahre 1912 20,2% des ausgeführten Porzellans nach den Seehäfen gingen und 76,6% über die Rhein- und Mainhäfen, war das Verhältnis im Jahre 1913 (der Tarif wurde am 5. Juli dieses Jahres in Gültigkeit gesetzt) 16,4% zu 79%¹⁾. Neben dem direkten Bahnweg nach den

¹⁾ Anders und zwar ähnlich wie bei den thüringischen Spielwaren liegen die Dinge beim thüringischen Porzellan. Hier fielen im Jahre 1912 von

deutschen Häfen und dem Umschlag in den Rhein- und Mainplätzen war der Versand von bayerischem Porzellan über die Elbe und Saale ohne Bedeutung.

Bei dem viel besprochenen Kupfereinfuhrtarif lagen die Dinge anders. Hier handelte es sich um die spätere Übertragung einer zunächst den Nordseehäfen ausschließlich eingeräumten Vergünstigung, also eines Seehafeneinfuhrtarifes im strengen Sinne, auf Ludwigshafen und Mannheim als Versandplätze. Ein analoger Vorgang war die ebenfalls im Jahre 1913 erfolgte Übertragung des Seehafenein- und -ausfuhrtarifs für Kindermehl, kondensierte Milch usw. auf einige Rhein- und Donauumschlagsplätze — eine Maßnahme, die sich auch durch den „Wettbewerb mit dem Seeweg über Triest“ rechtfertigen ließ. Man wird kaum fehlgehen, wenn man in diesen fast gleichzeitig erfolgten Maßregeln den Beginn einer Wendung in der bayerischen Frachtpolitik zu erkennen glaubt.

Es ist eine heute noch offene Frage, wie durch die teils geplanten, teils in der Ausführung begriffenen und teils ausgeführten Kanal- und Kanalisierungspläne die bayerische Tarifpolitik in ihren Grundzügen verschoben wird. Schon heute verkehren auf dem Main bis Aschaffenburg Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 600 t. Es ist nun zunächst höchst wahrscheinlich, daß sich die bayerische Frachtpolitik in Zukunft viel stärker als bisher im ein- und ausgehenden Verkehr auf diesen Mainhafen stützen wird, und dies um so mehr, als im Verkehr mit Aschaffenburg auf bayerischer Seite die längsten Bahnlinien ausgenutzt werden. Dadurch würde nicht nur eine Verkehrsablenkung Süd- und Mittelbayerns von den deutschen Nordseehäfen eintreten, sondern auch das nordöstliche Bayern, das wegen des nicht unerheblichen Entfernungsvorsprungs vor Antwerpen und Rotterdam auf dem Bahnwege zur engeren Einflußsphäre Hamburgs und Bremens zu rechnen ist, ginge diesen Häfen verloren. Höchst wahrscheinlich wird in der Frachtpolitik Bayerns das für die Donauumschlagsplätze geschaffene System von Ausnahmetarifen in der Anknüpfung von Tarifbildungen ähnlicher Art an Aschaffen-

der überseeischen Ausfuhr auf den direkten Bahnweg nach den deutschen Seehäfen 62,1%, auf den Elbe-Saale- und Weserumschlag 16,4%, auf den Rhein- und Mainumschlag 16,6% und auf den Bahnweg nach den belgisch-holländischen Häfen nur 4,9%.

burg eine Parallele finden¹⁾. Eine grundstürzende Änderung der Tarifpolitik müßte vollends die Verwirklichung des geplanten Großschiffahrtsweges durch Bayern: der Verbindung des Mains (bei Aschaffenburg) mit der Donau (bei Stepperg), nach sich ziehen. Die bayerischen Eisenbahnen würden in diesem Falle, was den Warenaustausch mit einem Teil der andern Bundesstaaten und den internationalen Verkehr angeht, reine Zubringer der neuen Wasserstraße, und die bayerische Tarifpolitik müßte diese Tatsache durch die Vereinigung aller frachtpolitischen Maßnahmen auf die neu entstehenden Umschlagsplätze klar zum Ausdruck bringen. Sie würde unselbständig gegenüber dem neuen Großschiffahrtsweg, selbständig gegenüber den angrenzenden Bahnsystemen. Im Gefolge dieser Maßnahmen würde sich die Verkehrsverschiebung eines großen Teiles des deutschen Südens, Österreich-Ungarns und der Balkanländer (falls bis dahin der Elbe-Donaukanal nicht gebaut ist) nach Rotterdam und Antwerpen vollziehen müssen.

10. Zugleich mit der Vollendung der neuen Alpenbahnen und den Verstaatlichungen, die sich vornehmlich auf die böhmischen Privatbahnen erstreckten, wurde der österreichische Normaltarif („Lokalgütertarif“) einer durchgreifenden Reform unterzogen²⁾. An die Stelle der bis dahin zersplitterten Lokalgüter-

¹⁾ Ganz klar kam diese Absicht in folgender Bemerkung des damaligen Prinzen Ludwig von Bayern schon 1891 (am 18. Dezember, in der Kammer der Reichsräte) zum Ausdruck: „Die bayerischen Staatsbahnen kranken an dem Übel, daß sie im äußersten Nordwesten an keinen großen Strom anschließen. Sie haben einen sehr bedeutenden Verkehr von Passau und von Regensburg aus, welche größere Donauumschlagsplätze sind, an den Rhein, sind jedoch nicht in der glücklichen Lage, unmittelbar an einen großen Rheinhafen, wozu jetzt auch Frankfurt gehört, anzuschließen, sondern enden in Aschaffenburg. Wenn nun an einem Punkte am Main, den die bayerischen Bahnen erreichen, ein solcher Umschlagsplatz wäre, wenn die Rheinschiffe bis zu ihm heraufkommen könnten, so würde die bayerische Eisenbahnverwaltung von sämtlichen anderen Bahnverwaltungen vollkommen unabhängig sein. Damit wäre ein Vorteil erzielt, den ich trotz aller freundnachbarlichen Verhältnisse, in denen wir zu den andern deutschen Staaten stehen, nicht hoch genug veranschlagen kann. . . . Wenn bezüglich des Güterverkehrs die bayerischen Bahnen in der glücklichen Lage sein würden, auf zwei Seiten an große Binnenschiffahrtsplätze anzuschließen, die ihrerseits wieder direkt mit den großen Seehandelsplätzen in unmittelbarem Verkehr ständen, so wären sie wenigstens in dieser Beziehung unabhängig.“ Vgl. die zitierte Denkschrift „Der wirtschaftliche Wert einer bayerischen Großschiffahrtsstraße“, S. 37f.

²⁾ Vgl. hierzu die Denkschrift über die österreichischen Staatsbahnen 1901—1910, S. 40ff., ferner die beiden Aufsätze über die Tarif-

tarife trat ein einheitlicher Staatsbahntarif. Gegenüber dem älteren brachte der neue nicht unerhebliche Erhöhungen. Allein diese Verteuerung wurde durch die in dem neuen Tarif enthaltenen Ermäßigungen den früheren Privatbahntarifen gegenüber vielfach wieder ausgeglichen. Auch die Ausnahmetarife wurden durchgreifend umgeändert, wobei man in der tarifarischen Spezialisierung nach Warengattungen viel weiter ging als dies heute in der deutschen Tarifgestaltung üblich ist¹⁾,

Bei der Neuregelung der Ausnahmetarife für die Ausfuhr ließ man sich von zwei Grundsätzen leiten. Einmal sollten diese nicht erhöht werden, und zweitens wurde ihre nach einheitlichen Gesichtspunkten erfolgende Übertragung auf den neu zuwachsenden Staatsbahnbesitz in Aussicht genommen, um so den an den Verstaatlichungsbahnen liegenden Produktionsgruppen die Vorteile der gemeinwirtschaftlichen Ausfuhrtarifpolitik zugänglich zu machen²⁾. Bei der Neuregelung der Einfuhrtarife hat man sich anscheinend im Verhältnis zu früheren Zeiten eine größere Zurückhaltung auferlegt. Doch vollzog sich hier der Übergang nicht plötzlich. Die Staatsbahn und die österreichische Nordwestbahn hatten schon im Jahre 1907 einen Teil von den der niederschlesischen Kohle in Böhmen zugestandenen Einfuhrermäßigungen im Interesse der böhmischen Kohlenindustrie zurückgezogen³⁾; im Gefolge der Gesamtreform des österreichischen Tarifwesens traten nun weitere Erhöhungen ein⁴⁾.

Die veränderte, mehr zurückhaltende Stellung zu den Einfuhrtarifen aus den angrenzenden Wirtschaftsgebieten mußte auf die tarifarische Behandlung der für Österreich in Betracht

reform der österreichischen Staatsbahnen und die Tarifierhöhungen der österreichischen Staatsbahnen (Ztschr. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverw., Jahrg. 1909, S. 451f. u. Jahrg. 1910, S. 252f.).

¹⁾ In Deutschland umschließt der S-Tarif 14 Baumwolle, Linters, Abfälle, Kapok, Akon, wiewohl im Normaltarif die Baumwolle in den Spezialtarif I, die Linters hingegen in Spezialtarif II gehören. Zum Unterschiede hiervon werden in Österreich innerhalb der Ausnahmetarife Frachtunterschiede in der Weise an die verschiedene Herkunft der Baumwolle usw. angeknüpft. Zweifellos ist die österreichische Tarifpolitik dadurch in noch höherem Grade ein Mittel der Wirtschaftspolitik geworden.

²⁾ Vgl. die Tarifreform der österreichischen Staatsbahnen, a. a. O. S. 452.

³⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1907, Drucks. Nr. 17.

⁴⁾ Vgl. die Tarifreform der österreichischen Staatsbahnen, a. a. O. S. 452.

kommenden Häfen zurückwirken. Sie fand ihren Ausdruck in einer planmäßig durchgeführten Bevorzugung Triests, wie sie mit einiger Aussicht auf Erfolg vom Staate erst nach dem Bau der Alpenbahnen und der durchgreifenden Verstaatlichung in die Wege geleitet werden konnte. Daß der Nachdruck hierbei stärker auf die Einfuhrtarife gelegt wurde, entsprach dem bekannten österreichischen „Differentialzollsystem“¹⁾ und dem Charakter Triests als eines überwiegenden Einfuhrhafens. Die passive Tonnenbilanz des Adria Hafens ist fast ebenso ausgeprägt wie die Hamburgs. Während bei dem großen Elbhafen das Gewicht der ausgeführten Waren 48,7% der eingeführten betrug, stellte sich für Triest die entsprechende Ziffer auf 48,1%, wobei jedoch zu beachten ist, daß die Ausfuhr Hamburgs die des österreichischen Adria Hafens um das Acht- bis Neunfache übertrifft.

Das kilometrische Verhältnis lag für Triest im Verkehr mit Süddeutschland günstiger als in dem mit Böhmen. Wenn man trotzdem auf österreichischer Seite in den Frachtermäßigungen nach Süddeutschland ähnlich weit ging, so hatte dies darin seine Ursache, daß in Süddeutschland die deutsche Seehafenpolitik viel wirksamer war als in Böhmen, wo sich der preußische Staat in Rücksicht auf den Elbweg Zurückhaltung auferlegen mußte. Wenn damals von deutscher Seite behauptet wurde, die österreichischen Tarifiermäßigungen nach Süddeutschland seien über das Maß der Entfernungskürzung durch die Tauernbahn hinausgegangen, so wird dieser Behauptung eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen sein. Für Baumwolle z. B. ergab sich folgende Frachtverschiebung:

Fracht für 100 kg in Mark

Nach \ Von	Triest	
	früherer Satz	heutiger Satz
Augsburg . . .	2,44	1,91
Blaichach . . .	2,54	1,82
Kaufbeuren . .	2,56	2,08
Bayreuth . . .	2,20	1,83

Die Analyse der nach Zonen erfolgten und vielfach regulierten Tarifbildung zeigt nicht bloß eine Ermäßigung der Frachtsätze,

¹⁾ Schreckenthall, Die österreichische Seeschifffahrt und die österreichische Schifffahrtspolitik (Beiträge zur Wirtschaftskunde Österreichs 1911, S. 281).

sondern auch der Streckeneinheiten. Im einzelnen waren die Sätze offenbar in Rücksicht auf den Wettbewerb abgestuft, wobei hin und wieder entfernter liegende Plätze billigere Frachten erhalten hatten als näher gelegene. Die Spannung zwischen Bayreuth und Augsburg betrug z. B. 8 Pf. für 100 kg zugunsten Bayreuths, wiewohl es 123 km weiter von Triest entfernt lag. Der Unterschied zu den deutschen Seehafentariften lag nicht in der Abstimmung der Frachtsätze auf den Wettbewerb, sondern in ihrer differentiellen Bildung, die in Deutschland durch entsprechende Rückübertragungen auf die näher gelegenen Stationen grundsätzlich vermieden war.

Im Verkehr mit Böhmen mußten wegen der weiteren Entfernung von Triest teilweise noch niedrigere Einheiten zur Verfügung gestellt werden, als dies beispielsweise bei den deutschen Seehafentariften geschehen war. Immerhin wird man nur die Streckeneinheiten aus den Tarifen für Baumwolle und Jute, die Rohstoffe der ausgebreiteten böhmischen Textilindustrie, als vergleichsweise außergewöhnlich billig ansprechen müssen. Baumwolle und Jute standen unter den Exportgütern Triests nach Böhmen weitaus an erster Stelle.

Fracht für 100 kg in Mark¹⁾)

Von Triest				
Ware	nach	Ent- fernung km	Frachtsatz	Streckeneinheit f. d tkm nach Abschei- dung einer deutsch. Abfg. von 12 Pf. f. 100 kg
Amerik. Baumwolle in offenen Wagen	Prag	832	1,97	2,2
Baumwolle ohne Unter- schied der Her- kunft	Reichenberg	973	1,79	1,7
Rohjute	Trautenau	944	1,79	1,8
Kaffee	Prag	832	2,96	Kl. I f. 10 t des österr. adriat. Verbandstarifs
Kaffee	Reichenberg	973	3,33	ebenso
Reis	Prag	832	2,28	2,6
Häute (Felle) . . .	Prag	832	2,58	Kl. A f. 10 t des österr. adriat. Verbandstarifs
Häute (Felle) . . .	Reichenberg	973	2,98	ebenso

¹⁾ Die Frachten verstehen sich ohne den im Jahre 1917 eingeführten Zuschlag von 30%.

Wie das Frachtbeispiel für Baumwolle zeigt und wie durch eine ausführliche Untersuchung über die Baumwollfrachten des näheren mit Beispielen belegt werden könnte, hat die österreichische Tarifpolitik auch im böhmischen Verkehr zur differentiellen Tarifbildung gegriffen. Schon das vorliegende kurze Güterverzeichnis legt übrigens Zeugnis ab für die Umsicht, mit der die natürliche Anziehungskraft des österreichischen Adriaufens, die industrielle Struktur Böhmens und die Wettbewerbsmöglichkeit gegenüber Hamburg in die Berechnung eingestellt worden sind. Um nur auf das letztgenannte Moment hinzuweisen, so ist die normale Tarifierung von Kaffee und von Häuten und Fellen höchst wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß ein erfolgreicher Wettbewerb Triests in diesen Hamburger Marktgütern von vornherein als ausgeschlossen gelten mußte. Dagegen scheint die böhmisch-schlesische Reisindustrie nicht nur zollpolitisch bei der Ausfuhr, sondern auch tarifarisch bei der Zufuhr unterstützt zu werden.¹⁾ Eine natürliche Schranke ihrer Entwicklung hatte die österreichische Tarifpolitik zugunsten des Adriaufens in dem Elbumschlagsverkehr über Laube, an dem Österreich mit langen Strecken beteiligt war und der dem direkten Bahnwege von Hamburg gegenüber wettbewerbsfähig erhalten werden mußte.

Insoweit das vorliegende Material allgemeine Schlüsse auf die österreichische Frachtpolitik zuläßt, sind die auf eindringlichen wirtschaftlichen Erwägungen beruhende Unterordnung der Tarife unter wirtschaftspolitischen Zwecksetzungen sowie eine aus Sparsamkeitsrücksichten erfolgende genaue Begrenzung und Wahrung der eigentlichen Tarifabsicht ihre wesentlichsten Elemente. Diese Frachtpolitik war durch den prohibitiven Charakter der ganzen Wirtschaftspolitik und die Finanzlage des jungen Staatsbahnnetzes in gleicher Weise bedingt²⁾.

¹⁾ Hierzu Schumacher, Der Reis in der Weltwirtschaft, S. 107f. und S. 140 ff.

²⁾ Wiewohl die Staatsbahnen in Österreich bekanntlich älteren Datums sind, so kann doch von einem Staatsbahnnetz großen Stils erst seit den mit dem Jahre 1906 einsetzenden Verstaatlichungen gesprochen werden. In der Periode von 1901 bis 1910 vermehrte sich die Betriebslänge der Staatsbahnen um 66,1%. Heute sind etwa 85,6% des Gesamtnetzes im Staatsbahnbetrieb oder bestehen aus solchen Bahnen, die für Rechnung von Privaten durch den Staat betrieben werden. Die Verzinsung des Anlagekapitals schwankte in der Periode 1901—10 zwischen 1,65% (1909) und 3,91% (1907). Diese Zinsquote drückt das Verhältnis des jährlichen Betriebsüberschusses zum verwendeten

11. Das wichtigste Problem der allgemeinen Ausgestaltung des Seehafentarifsystems wird darin bestehen, das deutsche Seehafengebiet den einheimischen Nordseehäfen wie bisher zu erhalten. Sind nun die Wettbewerbsstarife im engeren Sinne, die diesem Zwecke in erster Linie dienen, in ihrem heutigen Aufbau dazu ausreichend? Und kann ferner der tarifarische Ausgleich, der das Transitbareme in seinen Wirkungen abzuschwächen bestimmt war, als genügend angesehen werden?

Die erste Frage muß verneint werden. Der Wettbewerb des Rotterdamer Bahnwegs ist durch die engeren Konkurrenztarife niemals in seiner ganzen Schwere erfaßt worden. Zwar steckt in den Frachtsätzen von Rotterdam das holländische Transitbareme, das also auch durch die deutschen Wettbewerbsstarife mit ergriffen wird, aber die holländischen Frachtsätze haben so lange nur eine theoretische Bedeutung, als tatsächlich auf der niederländischen Seite Rückvergütungen eingeräumt werden, die das Bild grundlegend verändern. Diese Frachtnachlässe sind zwar während des Krieges außer Kraft gesetzt worden, aber es ist anzunehmen, daß sie nach dem Friedensschluß wieder eingeführt werden, zumal da nach der inzwischen eingetretenen Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen den beiden großen holländischen Eisenbahngesellschaften eine wirtschaftliche Kräftigung und einheitliche verkehrspolitische Leitung dieser beiden hauptsächlichlichen Träger des Wettbewerbs nicht ausbleiben kann¹⁾. Es wird notwendig sein, die Rückvergütungen, wenigstens nach ihrer durchschnittlichen Höhe, der deutschen Tarifbildung zugrunde zu legen; denn daß die überwiegende Zahl der Sendungen von den holländischen Häfen diese Sondervergünstigungen beansprucht, ist wahrscheinlich. Ob es sich darüber hinaus empfiehlt, den Tarifpunkt im nordwestlichen Abschnitt des Seehafengebietes von Oberhausen weiter nach Westen zu ver-

Anlagekapital aus; da nun die für Bau und Erwerbung eingegangenen Verpflichtungen und die vom Staate übernommenen Emissions- und Darlehnschulden höher verzinsliche Schulden darstellen, so ergibt sich für den Staat durch die Eisenbahnen eine jährliche Belastung, die die angedeutete Ersparnispolitik begreiflich macht. Vgl. zu den angeführten Einzelheiten v. d. Leyen, Art. „Eisenbahnpolitik“ im Hdwb. d. Staatsw. u. die Denkschrift über die österreichischen Staatsbahnen 1901.—1910, S. 16 ff. und S. 43 ff.

¹⁾ Hierzu Overmann, Zusammenlegung der holländischen Eisenbahnen (Archiv f. Eisenbahnen, Jahrg. 1917, S. 533 ff.). Auch die neuerdings sehr hohen Zuschläge, die in Holland während des Krieges eingeführt sind, werden sich im Frieden nicht halten lassen.

schieben oder die engeren Wettbewerbsstarife anstatt auf die Entfernung von Emden auf die von Hamburg aufzubauen, so daß die Frachtgleichheit zwischen Rotterdam und Hamburg erreicht würde: das wird sich erst nach dem Kriege unter Berücksichtigung der Finanzlage des Staates und des von Holland geübten Gegendrucks entscheiden lassen.

Eine größere Vereinheitlichung des Güterverzeichnisses bei den engeren Wettbewerbsstarifen wird auch im Interesse der Empfangsgebiete liegen. Es ist doch höchstens historisch zu rechtfertigen, daß eine Reihe wichtiger Einfuhrgüter, wie z. B. Gummiarabikum, Borax und amerikanisches Schmalz, im Verkehr mit Südwest-, Süd- und Teilen Mitteldeutschlands in die Wettbewerbsstarife aufgenommen sind, während sie im Verkehr mit Norddeutschland fehlen. Weiter ist es nicht recht begreiflich, daß z. B. Zinn nach dem nordwestlichen Abschnitt des Seehafengebietes zu einem ermäßigten Satze gefahren wird, während es beim Versande nach dem Südwesten die regelrechte Fracht zu zahlen hat. Das Verzeichnis der Gerbstoffe könnte entsprechend der technischen Entwicklung durch Quebrachholz bereichert werden. Solche Veränderungen wären nicht bloß formaler Natur; über die voraussichtliche Wirkung auf den Verkehr läßt sich allerdings mit den Mitteln der heutigen Statistik nichts aussagen.

Legt man sich rein theoretisch die Frage vor, was geschehen würde, wenn die Transitsätze im Verkehr mit Antwerpen wegfielen, so sieht man sich vor drei Möglichkeiten gestellt: der Verkehr könnte auf den Rhein oder die Schiene nach Rotterdam abgelenkt werden, er könnte sich den deutschen Häfen zuwenden und könnte endlich auf den Rhein nach Antwerpen übergehen. Daß das hochwertige Ausfuhrgut auf den Rhein gelenkt wird, ist wenig wahrscheinlich: die Zinsverluste bei der längeren Reisedauer und die Bindung an den Fahrplan der Linienschifffahrt werden immer zugunsten des Schienenwegs sprechen. War doch sogar bei der Ausfuhr nach Rotterdam der Schienenweg der Rheinwasserstraße gegenüber im Vordringen begriffen! Daß Rotterdam mittels der Eisenbahnen an die Stelle von Antwerpen treten könnte, ist wegen der zu geringen Zahl von festen Schifffahrtsverbindungen, auf die der hochwertige Export angewiesen ist, zunächst wenig wahrscheinlich. So läge die Ablenkung des ausgehenden Verkehrsstroms oder eines Teiles nach den deutschen

Nordseehäfen durchaus im Bereiche der Möglichkeit. Damit soll der Aufhebung der Transitsätze, die bei der westdeutschen Industrie vermutlich auf starken Widerstand stoßen würde, nicht ohne weiters das Wort geredet werden. Das Transitbareme beruht tatsächlich auf Momenten von „dauernder Wirkung“ . . . die sich „wieder Beachtung erzwingen“ würden¹⁾.

Den richtigen Ausweg bieten tarifpolitische Ausgleichsmaßregeln. Einem volkswirtschaftlichen Bedürfnis nachgehend, hat die preußische Eisenbahnverwaltung im Jahre 1889 den Ausfuhrstückguttarif eingeführt; eine Ermäßigung dieses Tarifs, der sich bewährt hat und nach der Natur der Dinge bewähren mußte, wäre ernstlich zu erwägen. Denn er entspricht nicht nur einem Bedürfnis der Exportindustrie, sondern ist auch dazu berufen, eine wirksame Waffe gegenüber dem Transitbareme zu werden. Im Zusammenhang damit könnte die Stellung der deutschen Seeplätze durch eine Ermäßigung der auf der Ware lastenden Hafenkosten im ausgehenden Verkehr verstärkt werden. Gleichzeitig wäre nach Analogie von Vorgängen aus der letzten Zeit vor dem Kriege den Sammelladungen in der Ausfuhr durch Anpassung der Güterlisten an die industriellen Standorte ein breiteres Anwendungsgebiet einzuräumen, wogegen die Ausdehnung von Ermäßigungen auf 5-t-Sendungen unter den heutigen Umständen wenig zukunftsreich zu sein scheint. Ein voller Ausgleich Antwerpen gegenüber liegt im Ausfuhr-Sammelladungsverkehr nicht, da selbst bei gleichen Sätzen die Möglichkeit des zeitlichen Nacheinandern der Sendungen gegenüber der verhältnismäßig langsamen Warenansammlung immer noch zum Vorteil des Scheldehafens wirken müßte.

Im eingehenden Verkehr hat sich die vielfältige Möglichkeit, Sammelladungen auf Grund der Tarife zu bilden, dem Transitbareme gegenüber sehr gut bewährt. Es kann sich nicht um eine Systemänderung, sondern nur um eine Verbesserung des Tarifaufbaues in der angedeuteten Weise, um eine Vereinheitlichung und Erweiterung des Güterverzeichnisses, handeln.

Umfang und Verhältnis des Sammelladungsverkehrs zum Gesamteinfuhrverkehr sind abhängig von der Hafengröße: sowohl von der Menge und Zahl der einkommenden Güter als auch von

¹⁾ Schumacher, a. a. O. S. 68.

der Stetigkeit des Warenstroms. Die Elbhäfen brachten im Jahre 1913 127948 t gleich 3,2% und die Weserhäfen 12522 t gleich 0,4% des Einfuhrversandes auf der Schiene in Form von Sammeladungen zur Verfrachtung, wohingegen die Emshäfen in der Bahneinfuhr überhaupt keine Sammeladungen aufzuweisen hatten. Der weitere Ausbau dieser Tarifart liegt also im Interesse der großen Häfen.

Schon daß ungefähr ein Drittel des von Hamburg abgehenden Sammeladungsverkehrs dem deutschen Seehafengebiet zuströmte, widerlegt die Meinung, als ob Hamburg an den Seehafentarifen ein geringeres Interesse habe als Bremen. Denn ohne die Tarife wäre diese Gütermenge keinesfalls über einen deutschen Hafen geleitet worden. Spricht einerseits die Zahl der dem Binnenlande zugeführten Sammeladungen für die verkehrsstatistische Bewährung der in Rede stehenden Tarifart, so zeigt auf der anderen Seite schon die viel geringere Entwicklung der entsprechenden Verkehrsform im Ausfuhrverkehr¹⁾ deutlich an, daß hier neben die Ausbildung dieses Tariftypus Ermäßigungen in den Stückgutfrachten treten müssen. Das ist eine tarifarisch wichtige Erkenntnis, die auf die Bedingungen, unter denen die hier behandelte Frachtpolitik steht, ein helles Licht wirft. Die Unterscheidung der Tarifmethoden im aus- und eingehenden Verkehr entspricht den eigensten Bedürfnissen des Wirtschaftslebens²⁾.

Die in unsern Ausführungen mehrfach gestreiften „Orttarife“ stehen im Grunde außerhalb des Zusammenhangs. Sie verdanken ihre Entstehung einer Zeit, in der Hamburg und Bremen noch zum Zollauslande gehörten; vom Standpunkte der damaligen Zollgrenzen aus waren sie Ausfuhrtarife. Die spätere Vernachlässigung dieser Frachtbildungen ist für die Hansestädte reichlich dadurch aufgewogen worden, daß nach ihrer handelspolitischen

¹⁾ Bei Hamburg betragen die aus dem Binnenlande stammenden Sammeladungen nur ein Drittel der abgehenden.

²⁾ Seitdem diese Zeilen niedergeschrieben wurden, sind neue Umstände eingetreten, die die Sachlage verändern. Einmal hat die Regierung eine all-gemeine Erhöhung aller Stückgutfrachten beantragt, die vom Landeseisenbahnrat genehmigt worden ist. Da der Ausfuhrstückguttarif unberührt bleibt, so würde hierdurch die Stellung Antwerpens und Rotterdams, die auf die normalen Frachtanteile angewiesen sind, gegenüber den deutschen Häfen geschwächt werden. Zweitens aber wurden durch das Gesetz über „die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs“ die Bahnfrachten mit einer 7%igen Abgabe belegt, von der die auf „fremdes Hoheitsgebiet“ fallenden Anteile der Beför-

Eingliederung das Seehafentarifsystem einen entscheidenden Ausbau erfahren hat. Die Rückwirkung des Zollanschlusses war ebenso stark wie der Einfluß der Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat und im ganzen vielleicht noch günstiger. Denn es war gewiß kein Zufall, daß sofort nach der Eingliederung mit dem Umbau der Baumwolleneinfuhrtarife — der heute umfangreichsten und wichtigsten Einfuhrermäßigung — begonnen wurde und daß fernerhin der Anfang der neunziger Jahre die Ausgestaltung der Eisen- und Stahltarife brachte. Die Entscheidung über die Zukunft der Ortstarife wird unabhängig von den Seehafentarifen nach den Grundsätzen zu erfolgen haben, die nach dem Kriege für die Haltung der preußisch-deutschen Ausnahmetarifpolitik der produktiven Tätigkeit gegenüber maßgebend sind.

derungspreise ausdrücklich frei sind (§ 4). Daraus ergibt sich für die Zeit nach dem Kriege eine relative Verstärkung der Stellung des ausländischen Hafenvverkehrs, der sich größtenteils über fremde Bahnlinien abspielt, dem einheimischen gegenüber. In diesem Falle wirken beide Maßnahmen gegeneinander; den Ausweg aus dieser Schwierigkeit zu finden, ist Sache der Verwaltung. Wie immer die Entscheidung fallen mag: die grundsätzlichen Erörterungen über die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, den sichtbaren Unterschieden in der Zusammensetzung der Güter im aus- und eingehenden Bahnverkehr der Häfen (vgl. Hamburg!) tarifarisch Rechnung zu tragen, bleiben davon unberührt. Vgl. hierzu die Verhdl. d. Landeseisenbahn. f. 1917, Drucks. Nr. 1 und das Gesetzblatt Jahrg. 1917 Nr. 73.

Drittes Kapitel.

Der Bremer Baumwollmarkt und die Baumwolltarife.

1. Der Liverpooleser Baumwollmarkt. 2. Die Gründung des Marktes in Bremen. 3. Das Transportproblem in England und Deutschland; die geographische Lage der deutschen Baumwollindustrie und die Einfuhrhäfen. 4. Die Einfuhrtarife für den Süd- und Nordwesten Deutschlands. 5. Die Einfuhrtarife für Württemberg, Bayern, Schlesien und Sachsen. 6. Die Einfuhrtarife für Rußland, Österreich-Ungarn, die Schweiz und Italien. 7. Probleme der Einfuhrtarifpolitik. 8. Einfuhrtarife, Baumwollhandel und Marktbildung. 9. Der Wettbewerb der kontinentalen Häfen um die Einfuhr. 10. Die Zukunft der Baumwolltarife.

1. Die älteste und größte Baumwollindustrie Europas, die englische, hat schon früh in Liverpool eine leistungsfähige Marktorganisation erhalten, die ihrer ungeheuren Konsumkraft entsprach¹⁾. Die Entwicklung der Organisation dieses Marktes bewegte sich in der Richtung einer zunehmenden Ausscheidung der an ihm tätigen Zwischenglieder. Während ursprünglich der Liverpooleser Einfuhrhändler und der Spinner in Manchester niemals unmittelbar miteinander Geschäfte abschlossen, sondern sich der ständigen Vermittlung je eines Verkaufs- und eines Einkaufsmaklers bedienten, erfolgte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unter dem Einfluß der verbesserten Verkehrstechnik und der hierdurch bewirkten Annäherung der überseeischen Erzeugungsgebiete an die englischen Produktionsplätze, weiterhin befördert von der durch die Ausbildung des Terminhandels herbeigeführten Verringerung der Verlustgefahr bei Preisschwankungen, eine teil-

¹⁾ Vgl. hierzu Ellison, *The Cotton Trade of Great Britain 1886*. Fuchs, *Die Organisation des Liverpooleser Baumwollhandels in Vergangenheit und Gegenwart* (Schmollers Jahrb. 1890, S. 107 ff.). Schulze-Gävernitz, *Der Großbetrieb, ein wirtschaftlicher und sozialer Fortschritt*, 1892, S. 92 ff.

weise Verschmelzung der Klasse der Einfuhrhändler und der Verkaufsmakler in der Weise, daß die letzteren — früher nur „Gehilfen der Importeure“ — selber das Einfuhrgeschäft an sich zogen. Gleichzeitig suchten die kaufmännisch geschulten Importeure, ob sie nun den Einfuhrhandel von vornherein betrieben hatten oder aus der Klasse der Verkaufsmakler aufgestiegen waren, die unmittelbare Berührung mit den Spinnern zu gewinnen, um durch gemeinsamen Druck das Bindeglied zwischen dem Händler und Fabrikanten, den Einkaufsmakler, nach Möglichkeit zu umgehen. Wirklich gelang es den Spinnern Manchesters in den 80er Jahren in Verbindung mit den Importeuren durch die Begründung der Cotton Buying Company die nach dem Wegfall der Verkaufsmakler monopolähnliche Stellung der Einkaufsmakler einzudämmen¹⁾.

Vom Standpunkt des Marktes aus bedeutete „die Vereinfachung der handelnden Personen“ natürlich eine Verminderung der auf der Ware ruhenden Marktkosten. Nach Angabe von Schulze-Gävernitz betrug die Preisbelastung der Baumwolle durch den Liverpooleser Markt, die sich in den 30er Jahren auf $3\frac{1}{2}\%$ gestellt hatte, zu Anfang der 90er Jahre nicht mehr als $1-1\frac{1}{8}\%$ ²⁾.

Für diesen Preisaufschlag leistete der Liverpooleser Markt der englischen Baumwollindustrie außerordentlich wichtige Dienste. Der englische Spinner ging alle acht Tage nach Liverpool und kaufte dort für die folgenden acht Tage seinen Bedarf ein. Er konnte die gewünschte Ware vor dem Kauf in Augenschein nehmen und genau auf ihre Qualität hin prüfen³⁾. Er brauchte demnach selber kein Lager zu halten. Das war in doppelter Beziehung folgenreich. Die Tatsache, daß der Spinner jederzeit aus dem Liverpooleser Sammelbecken schöpfen konnte, schützte ihn einerseits davor, bei zurückgehenden Weltmarktpreisen auf seine Vorräte zu verlieren, andererseits erlaubte sie „von der Hand in den Mund zu leben“, nur so viel Ware einzukaufen, wie er gerade verspinnen konnte, wodurch Lagerspesen und Zinsverluste kleiner wurden. Wegen dieser Ersparnis konnte er seine Ware billiger als die ausländische Konkurrenz verkaufen. Endlich wirkte die

¹⁾ Schulze-Gävernitz, a. a. O. S. 95.

²⁾ a. a. O. S. 96.

³⁾ Vgl. die Reichsenquete für die Baumwoll- und Leinenindustrie, 1878, S. 36.

Möglichkeit, auf ein eigenes Lager verzichten zu können, auf die Gestaltung des gesamten Betriebs günstig ein; denn der von der Sorge um dieses befreite Spinner konnte die Kapitalien, die er sonst langfristig in Rohbaumwolle hätte anlegen müssen, auf den Ausbau der Betriebstechnik und auf die Verbesserung der Fabrikationsmethoden verwenden. Mit Recht führt die wissenschaftliche Literatur den hohen Stand der englischen Baumwollindustrie teilweise auf die durch den Liverpoolscher Markt ermöglichte kapitalistische und persönliche Einstellung des Unternehmers auf den Fabrikationsbetrieb zurück¹⁾.

2. Dem englischen Spinner gegenüber befand sich der deutsche in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts in einer ungünstigen Lage. Vor 1870 hatte er seine Rohstoffe der Hauptsache nach von dem Liverpoolscher Markte bezogen²⁾. Da er sich bei steigender Kapitalkraft immer mehr von dem Kredit des dortigen Händlers unabhängig machen konnte, war er mit der Zeit in zunehmendem Maße zum unmittelbaren Bezuge von den Ursprungsländern übergegangen. Damit war der englische Markt noch nicht völlig aufgegeben worden; doch hatte der Kauf von Liverpoolscher Platzware — soweit bei den entsprechend der Weltmarktlage notwendig schwankenden Dispositionen des Fabrikanten ein sicheres Urteil hierüber möglich ist — gegen Ende der 70er Jahre in direkten Bezügen aus den Erzeugungsländern in sehr erheblichem Umfange weichen müssen. Als entscheidender Grund für diese Umgehung mag für den deutschen Spinner die Tatsache mitgespielt haben, daß er in Liverpool teurerer einkaufte als der Engländer selber. Denn abgesehen davon, daß der Deutsche die Kosten der See- und Landfracht, ferner Bank- und Versicherungsspesen usw. zu zahlen hatte, die für den englischen Spinner fast ganz wegfielen, mußte er höhere Marktgebühren (für Kommission usw.) verausgaben als sein englischer Konkurrent. Der gesamte Unterschied stellte sich z. B. für den elsässischen Fabrikanten beim Einkaufe von 100 kg Rohbaumwolle auf 11,52 M. zu seinen Ungunsten³⁾.

¹⁾ Schulze-Gävernitz, a. a. O. S. 96 und 107 f.

²⁾ Vgl. die Reichsenquete für die Baumwoll- und Leinenindustrie.

³⁾ Vgl. die Reichsenquete für die Baumwoll- und Leinenindustrie, S. 358.

So verständlich unter diesen Umständen das Abgehen vom Liverpooleser Marke war, so boten für den Spinner die unmittelbaren Bezüge aus den Ursprungsländern in der damaligen Zeit doch nur einen recht zweifelhaften Ersatz. Zunächst verlor der Fabrikant dadurch alle Vorteile, in deren Genuß der Engländer bei der Benutzung seines Marktes stand. Er nahm beim direkten Bezuge das Konjunkturrisiko auf sich, d. h. er lief die Gefahr einer Entwertung der eingekauften Rohbaumwolle bei fallenden Weltmarktpreisen, und dies um so mehr, als das Deckungsgeschäft am Terminmarkte damals in Deutschland noch nicht so eingebürgert war wie heute. Er war ferner gezwungen, große Kapitalien 3—6 Monate im voraus in Rohbaumwolle festzulegen, mußte die Lager- und Versicherungskosten tragen und war endlich bei dieser Art des Warenbezuges niemals ganz sicher, wirklich eine seinem Auftrage entsprechende Lieferung zu erhalten.

Besonders groß war unter den damaligen Verhältnissen die Gefahr beim direkten Verkehr mit den Vereinigten Staaten. Da die Baumwollpreise in den siebziger und achtziger Jahren im ganzen ständig zurückgingen, so waren die Verluste der Spinner auf ihre Läger zu jener Zeit eine sehr häufige Erscheinung. Sie wurden noch dadurch erhöht, daß der Baumwolleinkauf sich in den ersten Monaten der neuen Saison zusammendrängte, weil nur diese eine genügende Auswahl in den erforderlichen Qualitäten boten. Die Folge war ein augenblickliches Aufschnellen der Preise, das bald von einem Preissturz abgelöst wurde. Neben dem Zwang zur Spekulation war in der damaligen Zeit die Zerrüttung des amerikanischen Ausfuhrgeschäftes die Quelle zahlreicher Verluste. Die Mehrzahl der amerikanischen Baumwollfirmen war völlig mittellos. Sie waren teilweise auf den Kredit der festländischen Spinner angewiesen. Die Folge ihrer wirtschaftlichen Schwäche war, daß sie oft nur kurze Zeit bestanden und schon bei geringen Schwankungen des Preises, die ihren Berechnungen nicht entsprachen, von der Bildfläche verschwanden, was den festländischen Spinnern empfindliche Verluste bereitete. Hierzu kam, daß im Verkehr mit den Vereinigten Staaten das Einfuhrisiko besonders groß war. Der Fabrikant kaufte bei unmittelbaren Bezügen gegen Klassengarantie ohne Vorlegung von Proben und mußte abwarten, ob er die bestellte Baumwolle wirklich erhielt. War die Klasse nicht die gewünschte oder der Stapel mangelhaft,

so bemerkte er dies erst nach der Ankunft der Ware in der Fabrik und war nun gezwungen, entweder mit Verlust weiterzuverkaufen oder eine im Grunde ungeeignete Ware zu verspinnen.

Die ihm durch das Schiedsgericht zugesprochene Vergütung deckte häufig nur einen Teil des Verlustes; überdies war es oft unmöglich, sie vom Verkäufer einzuziehen.

Die deutsche Baumwollindustrie bildete schon zu Ende der achtziger Jahre einen bedeutsamen Faktor innerhalb der Welt-erzeugung, obgleich sie den Vergleich mit der englischen in keiner Weise aushalten konnte. Die deutschen Spinnereien zählten im Jahre 1887 etwa fünf Millionen Spindeln mit einem Jahresverbrauch von einer Million Ballen. Die tragfähige Unterlage für einen großen Baumwollmarkt nach dem Muster Liverpools war demnach in Deutschland vorhanden.

Unter den Einfuhrplätzen der amerikanischen Baumwolle hatte Bremen, wo der Baumwollhandel seit den vierziger Jahren eine maßgebende Rolle spielte¹⁾, für den deutschen Verbraucher schon damals eine überragende Bedeutung. In dem Jahrzehnt 1876—85 wurden über den Weserhafen im Durchschnitt 388 755 Ballen eingeführt, über Hamburg 152 686 und über Antwerpen 178 601. Das Übergewicht Bremens hing einerseits mit den alten überseeischen Beziehungen zu Nordamerika zusammen — die Auswandererschiffe brachten schon früh Baumwolle als Rückladung heim —, andererseits hatte es in der besonderen Pflege dieses Geschäftszweiges, was die Handelsorganisation und die Hafen- und Lagerungseinrichtungen anging, seinen Grund. Für die Löschung, Aufbewahrung und Behandlung der Baumwolle waren schon in den achtziger Jahren besondere Vorkehrungen vorhanden, die diesem Platze einen gewissen Vorrang sicherten. Der Nachdruck ruhte Ende der achtziger Jahre noch vorwiegend auf seinen Eigenschaften als Speditionsplatz. Von den im Jahre 1887 eingeführten 624 600 Ballen waren nach einer kaufmännischen Schätzung aus jener Zeit nur etwa 25% für Rechnung des Bremer Handels eingekauft; der Rest war Speditionsware.

Die Stellung des Weserhafens im Baumwollverkehr und Baumwollhandel war zu jener Zeit noch keineswegs gesichert. Die Einfuhrziffern wiesen starke Schwankungen auf. Nachdem die Zahlen

¹⁾ Rauers, Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, S. 14.

bis 1883 im ganzen gestiegen waren, fielen sie zwischen 1884 und 1886, um erst 1887 bei aufsteigender Konjunktur wieder emporzugehen. Schon damals traten die inneren Beziehungen zwischen der Markt- und Speditionsware für das Wachstum Bremens als Baumwollhafen deutlich zutage. Denn schon die beschränkte Bedeutung des Weserhafens als Eigenhandelsplatz zog wegen der hierdurch hervorgerufenen häufigen und schnellen Verschiffungsgelegenheiten auch die Speditionsbaumwolle dorthin. Der Vorteil der raschen überseeischen Sendung wurde damals zum Nachteil Bremens durch hohe Eisenbahnfrachten nach dem Binnenlande teilweise wieder wettgemacht; und dieses Frachtmoment gab derart den Ausschlag, daß zu Ende der achtziger Jahre der Spinner sich beim Bezuge über Bremen einen geringeren Preisabschlag vom Verkäufer auszubedingen pflegte, weil er bei diesem Beförderungswege eine höhere Landfracht als über Antwerpen oder Hamburg verausgaben müsse.

Die Handelsorganisation, der die Versorgung der deutschen Industrie mit Baumwolle oblag, war viel einfacher gestaltet als der englische Zwischenhandel, dessen zahlreiche Glieder erst mit der Ausbildung der modernen Verkehrswirtschaft miteinander verschmolzen und zu einer einheitlich wirkenden Vereinigung verbunden waren. Den Abschluß dieser Entwicklung hatte die Gründung der Cotton Association im Jahre 1881 gebracht, in deren Vorstand mit der Zeit auch Vertreter der Spinner gewählt wurden¹⁾. In Deutschland gab es weder im Effektivgeschäft den für England typischen Maklerstand, noch bestand im Baumwollhandel neben den Einfuhrhändlern eine sog. „zweite Hand“. Was in Großbritannien das Erzeugnis einer nicht kampflosen Entwicklung gewesen war, das vollzog sich in Deutschland reibungslos, gleichsam über Nacht, als im Jahre 1886 die sechs deutschen Spinnereiverbände auf einer Tagung in Augsburg beschlossen, Vertreter in die Bremer Baumwollhändlervereinigung — die im Jahre 1872 gegründete Organisation des Bremer Einfuhrhandels — zu entsenden.

Die mit der neuen Organisation verbundene Absicht war, in

¹⁾ Die Bestimmung, nach der englische Baumwollspinner Mitglieder (Associate Members) der Liverpool Cotton Association sein können, bestand schon im Jahre 1882 (Bye-Law Art. 25). Doch scheinen die Spinner erst mit der Zeit eingetreten zu sein.

Bremen einen Baumwollmarkt nach dem Muster Liverpools ins Leben zu rufen und das Geschäft einer auf gemeinsamen Vorschriften beruhenden Regelung zu unterwerfen. Grundsätzlich interessant war die Anerkennung der Notwendigkeit eines starken Einfuhreigenhandels durch die deutschen Baumwollspinner, wie sie in ihrem Beitritt zu der älteren Bremer Vereinigung zum Ausdruck gelangte. Der Händler hatte eben, infolge seiner besseren Marktübersicht, eher die Möglichkeit, der mit dem Baumwolleinkauf verbundenen Gefahr einer Wertminderung auszuweichen; gegen den qualitativ verschiedenen Ausfall der nordamerikanischen Lieferungen schützte ihn die Verdichtung der Nachfrage am Bremer Markte, die auch die Verwertung der abfallenden Qualitäten einigermaßen sicherte. Der deutsche Spinner erhoffte von diesem Markte die gleiche Unterstützung, die der Fabrikant in Manchester aus der Gründung in Liverpool gezogen hatte. Die Ersparnis an Unkosten und die Möglichkeit, in Zukunft die eigenen Lagerbestände erheblich einzuschränken, mochte besonders für die innerhalb der süddeutschen Baumwollindustrie zahlreichen mittleren Betriebe von Bedeutung sein.

Die Bremer „Baumwollbörse“ ist, wie schon aus den obigen Ausführungen deutlich wird, keine Börse im Sinne der wirtschaftstheoretisch und juristisch anerkannten Bedeutung dieses Wortes. Handelsgeschäfte werden dort nicht abgeschlossen. Ihre Aufgabe läßt sich ganz allgemein dahin bestimmen, daß sie der Förderung der gemeinsamen Interessen der Händler und Spinner dient. Sie erfüllt diesen Zweck im einzelnen vornehmlich durch ihre Einrichtungen für die Klassierung und Abschätzung der Baumwolle, durch Schiedsgerichte und Berufungsschiedsgerichte, durch Feststellung der Ansprüche der Käufer wegen Beschädigung, Feuchtigkeit, falscher Packung usw. und endlich durch die Aufstellung eines genauen Vertragsinhalts, einer *lex contractus*, die die Unterlage für die einzelnen Kaufverträge (Verkauf von „Loko-Baumwolle“, „auf Lieferung“, „auf Ankunft“ usw.) bildet. Die Aufgabe der Bremer Baumwollbörse besteht mit einem Worte darin, das Baumwollgeschäft im gemeinsamen Interesse von Handel und Erzeugung zu überwachen und zu regeln.

Es empfiehlt sich, schon an dieser Stelle die Entwicklung Bremens als eines Einfuhrplatzes von Rohbaumwolle, ausgehend vom Verbrauch der vorwiegend oder zum Teil über die Weserhäfen be-

ziehenden Länder, durch einige Zahlenangaben zu beleuchten. Setzt man den Verbrauch Deutschlands, Österreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Hollands, Belgiens, Rußlands, Dänemarks, Schwedens und Norwegens an Baumwolle und die Einfuhr über Bremen für das Jahr 1887 gleich 100, so stellt sich der Verbrauch im Jahre 1913 auf 329 und die Einfuhr Bremens auf 395. Die Einfuhr des Weserhafens wuchs also in stärkerem Verhältnis als der Konsum der festländischen Spinnereindustrien; dementsprechend betrug der prozentuale Anteil der Einfuhr über Bremen am Verbrauch im Jahre 1887 35,7% und 1913 42,9%.

3. Der Hafen von Liverpool und die Spinnereindustrie in und um Manchester liegen einander nahe benachbart. Der erste Kanal auf englischem Boden (der Bridgewater-Kanal) und die erste Eisenbahnlinie der Welt waren beide in der Absicht angelegt, Verbindungswege zwischen den beiden größten Städten des volkreichen Lancashire herzustellen¹⁾. Als dritte Wasserstraße trat neben den Bridgewater-Kanal und den alten Mersey-Irwellweg am Neujahrstage 1894 der Manchester-Seekanal, der das englische Spinnereizentrum zum Range eines Seehafens erhob. Damit war theoretisch die Vorbedingung für eine Ablenkung der nordamerikanischen Baumwolle von Liverpool nach Manchester gegeben. Doch wer so rechnete, hatte die Festigkeit des in reichlich einem Jahrhundert erwachsenen Liverpooler Marktes nicht berücksichtigt. Nur wenn dieser mit seinen Personen, Bureaus und den gesamten Einrichtungen nach Manchester übergesiedelt wäre (und Manchester hat vergebliche Versuche in dieser Richtung unternommen: es sei nur an die Gründung der Cotton Association im Jahre 1895 erinnert), hätte die nordamerikanische Zufuhr vom Merseyhafen abgelenkt werden können. Da dies nicht eintrat, so behielt im wesentlichen die Liverpooler Baumwollhändlervereinigung recht, die Mitte der achtziger Jahre behauptet hatte, der Seekanal könnte nur auf die damals geringen Mengen unmittelbar aus den Herkunftsländern bezogener Speditionsbaumwolle rechnen²⁾. Die in den beiden ersten Jahren über den neuen Kanal bewegte Baumwollmenge war sehr gering. Die erwarteten amerikanischen

¹⁾ Vgl. Bindewald, Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool und der Manchester-Seeschiffkanal (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1902, S. 519 ff. u. S. 820 ff. und Jahrg. 1903, S. 249 ff.).

²⁾ Bindewald, a. a. O. Archiv 1902, S. 1003.

Zufuhren blieben fast ganz aus¹⁾. Inzwischen haben sich die Verhältnisse zugunsten Manchesters in mancher Beziehung verschoben. Der Abbruch, den es dem großen Merseyhafen in der typischen Marktware, der nordamerikanischen Baumwolle, bisher zugefügt hat, ist allerdings auch heute nicht erheblich, obwohl infolge des Seekanals die unmittelbar nach Manchester geleiteten Bezüge zugenommen haben; aber dafür hat in der Zufuhr ägyptischer Baumwolle, die eine ausgesprochene Speditionsware ist, Manchester als Hafen Liverpool neuerdings den Rang abgelassen²⁾.

Die englische Beförderungsfrage ist von der deutschen grundverschieden. In England konnte es sich nach der Eröffnung des Seekanals im wesentlichen nur darum handeln, ob Liverpool der Baumwolleneinfuhrhafen und der Baumwollmarkt bleiben oder ob das Spinnereizentrum selber die Hafen- und Marktfunktion übernehmen würde. Der Einfuhrweg blieb in beiden Fällen der gleiche. Nur wurde in dem einen Falle die Ware in Liverpool auf die Schiene umgeschlagen, in dem andern ging sie mit dem Seeschiff bis Manchester weiter. Nicht der Wettbewerb neuer Beförderungswege, sondern die Erhebung Manchesters zum Seehafen hätte Liverpool gefährlich werden können. Der Vorstoß gegen den Liverpooler Markt schlug deshalb fehl, weil der Spinner in Lancashire bei der Versorgung mit amerikanischer Baumwolle die Vorteile eines Marktes doch höher stellte als den bei der geringen Entfernung zum Meere ohnedies nur unbedeutenden Frachtvorteil auf dem Kanal und die Ersparung an Marktspesen. Eine Verpflanzung des Marktes aber erwies sich als unmöglich.

Für den Bremer Baumwollmarkt hat das Transportproblem eine ganz andere Bedeutung. Es ist einmal in der weiten durch schnittlichen Entfernung der Spinnereigebiete von der Küste begründet und zweitens in der großen Zahl von Einfuhrhäfen, zwischen denen die Verarbeitungsplätze wählen können. Da innerhalb der Gesteungskosten der deutschen Spinnereien die Frachtkosten einen wesentlichen Bestandteil ausmachen, so kann der Bremer Markt nicht nur durch die Qualität seiner Leistungen bestehen, sondern muß den ausländischen Wettbewerbshäfen in den binnenländischen Frachten zum mindesten gleichgestellt werden.

¹⁾ Bindewald, a. a. O. Archiv 1903, S. 258.

²⁾ Deutsches Baumwollhandbuch 1914, S. 144/45 und S. 181.

Die deutsche Baumwollindustrie zerfällt in acht voneinander getrennte größere Gebiete im Westen, Süden und Südosten des Reiches. Es sind dies das westfälische Spinnereigebiet nahe der holländischen Grenze an den Bahnlinien Salzbergen-Münster und Münster-Gronau; das linksrheinische Gebiet mit dem Mittelpunkt in München-Gladbach; das Elsaß mit seiner großen Zahl mittlerer Betriebe an den westlichen Abzweigungen der Strecke Straßburg-Colmar-Mülhausen (hierzu wird die Rheinpfalz gerechnet); Baden, dessen Industrie sich überwiegend im Süden des Landes, im badischen Wiesenthal, befindet; Württemberg mit stark verstreuten Fabrikationsplätzen zwischen der Linie Stuttgart-Heidenheim und dem Bodensee, und endlich Bayern, Sachsen und Schlesien. In Bayern lassen sich deutlich zwei Spinnereigebiete unterscheiden: das eine strahlt in südwestlicher Richtung von Augsburg aus, das andere liegt im Nordosten des Landes. Auch Sachsen zerfällt in zwei Bezirke, einen mittleren nebst einem unmittelbar anschließenden westlichen Bezirk um Chemnitz, Zwickau und Werdau und einen östlichen: im Norden von Zittau. Das kleine schlesische Gebiet liegt der Hauptsache nach in Niederschlesien nahe der böhmisch-schlesischen Grenze.

Die relativen Anteile am heutigen Baumwollverbrauch Deutschlands (2 062 183 Ballen) ergeben sich aus folgender Übersicht:

Sachsen	Bayern	Westfalen	Rheinprov. links d. Rh.	Elsaß	Württemberg
19,59%	19,53%	16,33%	16,08%	9,96%	8,86
	Baden	Schlesien	Der Rest (hauptsächlich Hannover)		
	4,52%	1,69%	5,44%		

Das Verbrauchsverhältnis der einzelnen Gebiete zueinander dürfte sich gegenüber der früheren Zeit nicht nennenswert geändert haben.

Aber wie gestaltete sich zu Ende der achtziger Jahre die Bedarfsdeckung mit Rohbaumwolle über die einzelnen Einfuhrhäfen? Hierüber lassen sich nur einige mehr aphoristische Bemerkungen machen¹⁾.

Soweit es sich um Marktbezüge handelte, kamen damals Liverpool, Bremen und Havre als Versandplätze in Betracht. Hervorstechend war die große Bedeutung des französischen Ein-

¹⁾ Vgl. die Reichsenquete für die Baumwoll- und Leinenindustrie.

fuhrhafens für die deutsche Baumwollindustrie. Während die Einflußzone dieses Platzes sich heute nur noch auf das Elsaß und auf Baden erstreckt, reichte sie damals in die Rheinprovinz und nach Westfalen hinein und dehnte sich über Süd- und Mitteldeutschland sogar bis Sachsen aus. Havre hatte zu jener Zeit im Baumwollhandel eine ähnliche Stellung, wie sie heute im Wollhandel Antwerpen für die deutsche Erzeugung einnimmt.

Bei Bezügen vom Bremer oder vom Havreer Markt war der Beförderungsweg gegeben. Es war die Schienenstraße. Hinsichtlich des Transportwegs nahm unter den Märkten nur Liverpool eine Sonderstellung ein, indem die Sendungen von dort den Einfuhrweg über die verschiedenen festländischen Häfen in der gleichen Weise wählen konnten, wie dies bei den unmittelbaren Bezügen aus den Vereinigten Staaten der Fall war. Die Weserhäfen liefen in den achtziger Jahren Gefahr, für Liverpooler Marktbezüge und für unmittelbare Verschiffungen von Nordamerika den Wettbewerbshäfen gegenüber wegen der hohen Binnenfrachten ins Hintertreffen zu geraten.

Man wird nicht fehlgehen in der Annahme, daß die Versorgung des ganzen westlichen und südlichen Deutschlands mit Speditionsbaumwolle vorwiegend über den Rhein, entweder im Umschlag über einen niederrheinischen Hafen oder über Mannheim erfolgte. Für den Süden und Südwesten kamen, was die ostindischen und ägyptischen Zufuhren anlangte, auch die Mittelmeerhäfen: Triest, Venedig und Genua in Betracht. Erfolgte also die Versorgung dieser Gebietsteile über ausländische Speditionsplätze, so gehörten dagegen Böhmen und Sachsen wegen der billigen Elbumschlagsfrachten zum Hamburger Einflußgebiet. Der Wettbewerb der Weserhäfen auf dem sächsischen Absatzmarkte war schwierig, weil Bremen, das auf den Bahnweg angewiesen war, z. B. dem Wasserversande von London gegenüber um 77 Pf. für 100 kg, d. h. um etwa 30%, im Nachteil war.

Als unmittelbar zur Bremer Einflußzone gehörig konnten eigentlich nur das westfälische Spinnereigebiet und die an Aufnahmefähigkeit unerheblichen Industrien Hannovers und Oldenburgs angesehen werden. Das Mittel, diese Einflußzone auszudehnen, lag auf tarifarischem Gebiete. Dieser Weg ist von der preußischen Staatsbahnverwaltung gemeinsam mit den Verwaltungen der beteiligten Bundesbahnen beschritten worden.

Das Entfernungsverhältnis, wie es zugunsten Bremens durch tarifpolitische Eingriffe geändert werden mußte, wird durch die nachstehende Übersicht beleuchtet, die das heutige (nicht grundsätzlich, aber in mancher Beziehung verschiedene) Entfernungsverhältnis zwischen den festländischen Einfuhrhäfen und den Spinnereibezirken widerspiegelt:

	Von	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen	Havre	Triest	Genoa
Nach		km	km	km	km	km	km	km
M.-Gladbach								
Rheinprovinz links d. Rh.		308	407	191	163	—	—	—
Augsburg (Bayern)		696	748	802	776	—	626	—
Eßlingen (Württemberg)		659	711	638	610	—	790	—
Lörrach (Bad.)		788	856	752	628	717	—	558
Mülhausen Nord (Elsaß)		783	851	668	573	733	963	578
Chemnitz (Sachsen)		461	456	—	—	—	922	—

4¹⁾. Schon die Eisenbahnverwaltungen der Privatbahnzeit hatten der Bildung des Bremer Baumwollmarktes in mancher Beziehung vorgearbeitet. Als die preußische Staatsbahnverwaltung sich gegen Ende der achtziger Jahre, nach der Einbeziehung der zwei großen Hansestädte in das deutsche Zollgebiet, daran machte, die Einfuhrtarife nach dem südwestlichen und dem westlichen Deutschland grundlegend zu ändern, bewegte sich der Einheitssatz im Verkehr mit den verschiedenen Spinnereigeieten zwischen 2,48 und 4,67 Pf. für das tkm. Und zwar bezog sich der niedrigste Einheitssatz von 2,48 Pf. auf Mülhausen und Basel, die wichtigsten Empfangsplätze des Elsaß, das badische Wiesenthal und die Schweiz. Ungünstiger lagen die Verhältnisse beim Verkehr mit der linksrheinischen Baumwollindustrie. Die Einheit für M.-Gladbach stellte sich auf 3,24 Pf., woraus ein Unterschied in der Bahnfracht von Antwerpen zum Nachteile Bremens von 17 Pf. für 100 kg hervorging. Der Streckensatz nach dem Königreich

¹⁾ Vgl. zum folgenden die Verhdl. d. preuß. Landeseisenbahnrates für 1889.

Sachsen endlich war die regelrechte Einheit des Spezialtarifs I, wodurch der Bahnweg dem Elbumschlag gegenüber lahmgelegt wurde.

Was die Tarifbildung der Privatbahnzeit im einzelnen anging, so war für den Südwesten der Frachtsatz Bremen-Basel auf die näher gelegenen Stationen des Elsaß und auf Baden, vermutlich bis Ettlingen hinauf, vorgetragen worden. Für das linksrheinische Gebiet sowie für das Elsaß und für Baden waren anders als später die Frachten mit den eben genannten Einheiten im Verkehr mit Bremerhaven und Bremen selbständig durchgerechnet.

Es war für die Entwicklung der Baumwolltarife charakteristisch, daß sie zunächst nur den Wettbewerb ausländischer Einfuhrhäfen und der von diesen ausstrahlenden Eisenbahnlinien bekämpfen sollten; erst mit der Zeit wurden sie wegen der Bevorzugung, die sie beim Rohstoffbezug den mit Einfuhrtarifen versehenen Spinnereigeieten gewährten, auf die mittleren und weiter östlich gelegenen Bezirke ausgedehnt.

Die Entwicklung stand im ganzen genommen im Zeichen zweier Ursachen: einmal des Wettbewerbs gegenüber ausländischen Häfen und Bahnsystemen und zweitens der Gleichstellung der deutschen Spinnereigeiete untereinander. Die allmähliche Durchführung dieser Doppelabsicht bewirkte eine gleichzeitige Stärkung des Baumwollmarktes.

Bei der Neubildung der Einfuhrtarife machte die preußische Gütertarifpolitik mit dem Südwesten und Westen des Seehafengebiets den Anfang: mit dem Elsaß, Baden, der Schweiz und Rheinland-Westfalen¹⁾.

Der am 1. Juni 1889 eingeführte Seehafentarif nach dem Elsaß, Baden und der Schweiz war in erster Linie gegen die Einfuhr von Antwerpen gerichtet, das neben dem zusammengesetzten Beförderungsweg unter Zuhilfenahme des Rheins (mit Umschlag in Mannheim oder in Straßburg) über die für Güter des Spezialtarifs I wirksamen Transitsätze verfügte, und — in geringerem Grade — gegen Havre. Er war auf der gleichen Grundlage berechnet wie der Petroleum-einfuhrtarif, dem er auch in seinem Aufbau ähnlich sah.

¹⁾ Die folgende Darstellung beruht der Hauptsache nach auf den Tarifakten der Bremer Baumwollbörse.

Der Zusammenhang zwischen der preußischen Tarifpolitik und der Petroleum- und Baumwollzufuhr Bremens liegt darin, daß die Eisenbahnverwaltung sich in dem Augenblicke der tarifarischen Durchbildung des Baumwollversandes nach dem Binnenlande zugewandt hat, wo das Petroleum zum zweiten Male, diesmal endgültig, abgelenkt wurde.

Der Aufbau des neuen Tarifs war nicht einfach: der nach dem Einheitssatze von 2,2 Pf. für das tkm¹⁾ nebst 12 Pf. Abfertigungsgebühr gebildete Frachtsatz Bremerhaven-Basel wurde auf die Strecke Bremen-Basel übertragen; diese Fracht, die sich auf 2,02 M. für 100 kg stellte, wurde auf die vorgelegenen elsässischen und badischen Spinnereistationen bis Straßburg und Ettlingen nach dem Vorbilde bestehender Tarife ausgedehnt. Für die an der Wiesenthalbahn gelegenen badischen Spinnereiplätze stieß man regelrechte Streckenfrachten an den übernommenen Frachtsatz von 2,02 M. an. Hamburg erhielt den gleichen Einheitssatz wie Bremerhaven; dieser ergab bei weiterer Entfernung ungefähr die Bremer Fracht (2 M. für 100 kg).

Die Gleichstellung der Sätze für alle Weserhäfen hatte zur Folge, daß die Speditionsbaumwolle, die für Rheinland-Westfalen, Süddeutschland und die Schweiz bestimmt war, in höherem Maße von Bremerhaven als von Bremen aus in den binnenländischen Verkehr geleitet wurde. Das entsprach weder dem Interesse des Eigenhandels, der damals die gleiche Behandlung von Markt- und Speditionsware erstrebte, noch dem der städtischen Häfen, deren um etwa 60 km kürzere Entfernung zum Hinterlande nicht zur Geltung kam.

Wirklich trat im Jahre 1894 eine Neuregelung ein. Der Bremer Frachtsatz wurde für die nunmehr tarifbildende Verkehrsbeziehung Bremen-Basel selbständig berechnet. Basel blieb zwar Tarifpunkt für den Südwesten, behielt aber selbst im Verkehr mit Bremen den alten Bremerhavener Satz von 2,02 M. für 100 kg bei: denn der aus der Entfernung Bremen-Basel mit der alten Einheit von 2,2 Pf. neu berechnete Satz von 1,89 M. für 100 kg

¹⁾ Diese Einheit erklärt sich vielleicht als Nachahmung des sog. „Silberpfennigsatzes“, den die Reichsverfassung in Art. 45 für eine Reihe minderwertiger Güter, die heute dem Güterverzeichnis des Rohstofftarifs angehören, vorschreibt. Der Satz von einem Silberpfennig für die Zentnermeile entspricht der Einheit von 2,2 Pf. für das tkm.

wurde nur auf Mülhausen und die übrigen elsässischen Spinnereistationen ausgedehnt. Basel war lediglich der theoretische Tarifpunkt; die Entfernung von Bremen dorthin war zwar für die Frachtbildung der elsässischen Spinnereistationen maßgebend, aber der im Jahre 1889 für Basel eingeführte, nach einem anderen Grundsatz gebildete Frachtsatz selber änderte sich nicht.

Diese unterschiedliche Behandlung ist in ihrer Ursache darauf zurückzuführen, daß bei einer Veränderung des Basler Satzes Gegenmaßregeln der französischen Bahnen zum Vorteil Havres nahe lagen. Die Rücksichtnahme auf ausländische Bahnen war für die Haltung der preußischen Eisenbahnverwaltung, was den Baumwollverkehr nach dem Elsaß anging, durchweg maßgebend. Hätten nicht die französischen Bahnen am 25. Juli 1890 einen direkten Tarif von Havre nach dem Elsaß eingeführt (Havre-Mülhausen 2,11 M. für 100 kg), dessen Sätze insofern auf den Wettbewerb abgestimmt waren, als der entferntesten und wichtigsten Spinnereistation — Mülhausen — der absolut genommen billigste Frachtsatz gewährt wurde, so wäre die paritätische Behandlung der sämtlichen Weserhäfen wohl kaum aufgegeben worden. Die Havreser Frachten wurden im Jahre 1908 weiter ermäßigt.

In Baden, wo trotz der im Verhältnis zum Elsaß kürzeren Entfernung der Spinnereistationen von Havre vermutlich wegen des geringeren Verbrauchs hochwertiger Stapelbaumwolle der Wettbewerb des französischen Einfuhrhafens weniger stark ins Gewicht fiel, blieb die Tarifregelung von 1889 unverändert bestehen. Bis zum heutigen Tage ist keine namhafte Veränderung der Sätze eingetreten. Nur die später zu besprechende Regelung vom Jahre 1907 für Bayern und Württemberg hat teilweise berücksichtigt werden müssen.

Die Neuordnung des Tarifverhältnisses für Rheinland-Westfalen wurde gleichzeitig mit der für den Südwesten in Angriff genommen. Die gewählte Streckeneinheit war die gleiche. Der Frachtsatz Bremerhaven-M.-Gladbach wurde, wie es beim Elsaß und bei Baden geschehen war, auf die Strecke Bremen-M.-Gladbach und auf die vorgelegenen Spinnereistationen übertragen. Für die Plätze an den Seitenlinien stieß man normale Einheiten an die so ermäßigten Frachten an. Der Beförderungspreis für die über M.-Gladbach hinaus gelegenen Stationen wurde mit dem Streckensatz von 2,2 Pf. selbständig berechnet. Die gleich-

mäßige Behandlung der Weserhäfen im Verkehr mit Rheinland-Westfalen geriet schon im Jahre 1890 in Wegfall. Eine einschneidende Änderung brachte der Tarif vom 15. Februar 1898. Sein Anlaß war der in die Mitte der neunziger Jahre fallende Versuch der niederländischen Bahnen — die sich zu diesem Zwecke mit den Rotterdamer Schiffsmaklern und Schiffahrtsgesellschaften verbunden hatten —, die Zufuhren des rheinisch-westfälischen Spinnereigebietes von Bremen abzuziehen und nach Rotterdam zu lenken. Dadurch war in erster Linie der Absatz Bremens nach Westfalen bedroht.

Die infolge der Maßnahmen der niederländischen Bahnen eingetretene Verschiebung zugunsten Rotterdams war erheblich. Während z. B. die Fracht nach Gronau vor dem 1. März 1894 0,79 M. für 100 kg betragen hatte, sollte sie danach nur noch 0,67 M. und ohne die Rückvergütung (bei einem Jahresvertrag von mindestens 500 t) nur 0,56 M. betragen. Gegen diesen Satz konnte die Fracht von Bremen (0,80 M. für 100 kg) nicht aufkommen.

Die preußische Eisenbahnverwaltung legte ihrer Neuordnung die veränderten Wettbewerbsverhältnisse genau zugrunde. Der Tarifpunkt für Rheinland-Westfalen wurde von M.-Gladbach nach dem am meisten bedrohten Gronau verlegt. Der auf der alten Grundlage ($2,2 + 12$) berechnete Gronauer Satz ergab 0,58 M. für 100 kg. Er wurde auf die vorgelegenen Spinnereistationen übertragen. Die früher durch Rückübertragung des Satzes von M.-Gladbach gebildeten Frachten der zwischengelegenen Plätze wurden selbständig berechnet. Infolgedessen ermäßigten sie sich erheblich. Nur die über den alten Tarifpunkt hinaus gelegenen Plätze hielten die Frachtsätze bei, die vor 1898 bestanden hatten.

So wie in den neunziger Jahren das westfälische Absatzgebiet von Rotterdam her bedroht war, schien im Jahre 1901 der linksrheinische Spinnereibezirk von der Schelde her gefährdet zu sein. Die Antwerpener Ermäßigung war ein Ergebnis der Neuberechnung des Gütertarifs im rheinisch-westfälisch-belgischen Verbandsverkehr und verfolgte den Zweck, die vom Scheldehafen teilweise im Rheinumschlagsverkehr über Ürdingen, Neuß und Düsseldorf geleitete Zufuhr auf den Bahnweg zu ziehen. Die Ermäßigung zugunsten Antwerpens betrug für die linksrheinischen Spinnereiplätze im Durchschnitt 0,15 M. für 100 kg. Der Beförderungspreis nach M.-Gladbach, der sich vor der Neu-

berechnung auf 0,82 M. gestellt hatte, betrug danach 0,67 M. Diesmal unterließ die preußische Eisenbahnverwaltung jede Gegenmaßnahme: sei es, weil sie vorher die Verkehrsentwicklung abwarten wollte, sei es, weil das linksrheinische Gebiet nach seiner geographischen Lage etwaigen dadurch hervorgerufenen Wettbewerbsmaßnahmen der belgischen und holländischen Häfen in besonderem Grade zugänglich war. Die Entwicklung des Baumwollverkehrs von den deutschen Nordseehäfen nach dem Rheinland hat diese Zurückhaltung in der Folgezeit gerechtfertigt.

Es ist unsere nächste Aufgabe, die quantitative Bedeutung der Baumwolleinfuhrtarife zu erfassen. Die Entwicklung des Bahnpfandes an Baumwolle für sämtliche westdeutsche Spinnereigebiete ergibt sich aus den folgenden vier Übersichten¹⁾.

I.
Bahnversand an Baumwolle nach dem Elsaß
(in Tonnen).

Jahre	1 Gesamt- zufuhr auf der Bahn	2 Über die Elb- und Weser- häfen	3 Aus dem Aus- lande	4 Aus den deutschen Verkehrs- bezirken (ausschließl. der Elb- u. Weserhäfen)	Anteil von 2 an 1 in %	Anteil von 3 an 1 in %	Anteil von 4 an 1 in %
1885/87	35 547	3 904	31 025	618	11	87,3	1,7
1888	39 633	4 200	35 108	325	10,6	88,6	0,8
1889 ²⁾	46 276	8 229	36 801	1 246	17,8	79,5	2,7
1890	41 601	11 156	29 227	1 218	26,8	70,3	2,9
1891/95	40 321	11 055	27 062	2 204	27,4	67,1	5,5
1896/1900	45 626	18 890	25 572	1 164	41,4	56,0	2,6
1901/05	49 898	22 517	25 860	1 521	45,1	51,8	3,1
1906	50 750	20 660	28 504	1 586	40,7	56,2	3,1
1907	55 430	22 801	30 534	2 095	41,1	55,1	3,8
1908	53 717	20 699	31 125	1 893	38,5	58,0	3,5
1909	59 541	24 167	32 580	2 794	40,6	54,7	4,7
1910	61 639	22 901	35 916	2 822	37,1	58,3	4,6
1911	66 213	27 060	36 625	2 528	40,9	55,3	3,8
1912	73 186	25 912	44 862	2 412	35,4	61,3	3,3
1913	67 356	26 564	36 939	3 853	39,4	54,8	5,8

¹⁾ Die Angaben dieser nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen berechneten Tabellen geben nicht nur den Versand an Rohbaumwolle wieder, sondern enthalten auch die Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten. Die Zahlen erhöhen sich dadurch. Besonders viel Baumwollabfälle dürften in den Ziffern der Rubrik 4 stecken; diese enthalten teilweise auch die Mengen des Rheinumschlags, die für Baden erheblich sind, früher wohl auch für das Elsaß beträchtlicher waren.

²⁾ Einführung des Tarifs I VI.

II.
 Bahnversand an Baumwolle nach Baden
 (ohne Mannheim und Rheinau)
 (in Tonnen).

Jahre	1 Gesamt- zufuhr auf der Bahn	2 Über die Elb- und Weser- häfen	3 Aus dem Aus- lande	4 Aus den deutschen Verkehrs- bezirken (ausschließl. der Elb- u. Weserhäfen)	Anteil von 2 an 1 in %	Anteil von 3 an 1 in %	Anteil von 4 an 1 in %
1885/87	13 326	4 010	7 421	1 895	30,1	55,7	14,2
1888	14 109	3 095	7 961	3 053	21,9	56,4	21,7
1889 ¹⁾	16 156	5 984	7 934	2 238	37,0	49,1	13,9
1890	15 155	7 471	5 521	2 163	49,3	36,4	14,3
1891/95	16 843	9 593	4 590	2 660	57,0	27,2	15,8
1896/1900	24 182	18 288	2 788	3 106	75,6	11,5	12,9
1901/05	28 248	20 852	2 397	4 999	73,8	8,5	17,7
1906	27 116	17 619	3 929	5 568	65,0	14,5	20,5
1907	26 875	18 568	3 068	5 239	69,1	11,4	19,5
1908	27 113	17 532	3 480	6 101	64,7	12,8	22,5
1909	30 524	17 373	5 925	7 226	56,9	19,4	23,7
1910	28 157	11 762	7 107	9 288	41,8	25,2	33,0
1911	30 898	14 891	6 208	9 799	48,2	20,1	31,7
1912	29 509	17 634	4 398	7 477	59,7	14,9	25,4
1913	30 793	17 247	5 274	8 272	56,0	17,1	26,9

III.
 Bahnversand an Baumwolle nach der Provinz Westfalen
 (mit Ausschluß des Ruhrreviers)
 (in Tonnen).

Jahre	1 Gesamt- zufuhr auf der Bahn	2 Über die Elb- und Weser- häfen	3 Aus dem Aus- lande	4 Aus den deutschen Verkehrs- bezirken (ausschließl. der Elb- u. Weserhäfen)	Anteil von 2 an 1 in %	Anteil von 3 an 1 in %	Anteil von 4 an 1 in %
1885/87	8 594	5 694	2 189	711	66,3	25,5	8,2
1888	10 067	6 138	3 001	928	61,0	29,8	9,2
1889 ¹⁾	12 490	7 752	3 565	1 173	62,1	28,5	9,4
1890	16 504	11 553	3 841	1 110	70,0	23,3	6,7
1891/95	21 828	17 208	3 216	404	78,8	14,7	6,5
1896/1900	35 673	29 421	3 971	2 281	82,5	11,1	6,4
1901/05	59 250	47 311	7 870	4 069	79,9	13,3	6,8
1906/10	76 803	64 791	7 701	4 311	84,4	10,0	5,6
1911/13	91 491	79 833	7 592	4 516	86,8	8,3	4,9

¹⁾ Einführung des Tarifs I VI.

IV.

Bahnversand an Baumwolle nach der Rheinprovinz
links des Rheins (mit Ausschluß des Saargebiets)

(in Tonnen).

Jahre	1 Gesamt- zufuhr auf der Bahn	2 Über die Elb- und Weser- häfen	3 Aus dem Aus- lande	4 Aus den deutschen Verkehrs- bezirken (ausschließl. der Elb- u. Weserhäfen)	Anteil von 2 an 1 in %	Anteil von 3 an 1 in %	Anteil von 4 an 1 in %
1885/87	20 917	3 752	16 036	1 129	17,9	76,7	5,4
1888	21 773	4 062	16 403	1 308	18,7	75,3	6,0
1889 ¹⁾	27 660	5 874	20 193	1 593	21,2	73,0	5,8
1890	30 125	11 705	16 604	1 816	38,9	55,1	6,0
1891/95	31 594	15 644	13 970	1 980	49,5	44,2	6,3
1896/1900	45 734	25 640	16 002	4 092	56,1	35,0	8,9
1901/05	53 362	29 087	19 519	4 756	54,5	36,6	8,9
1906/10	59 133	33 573	20 370	5 190	56,8	34,5	8,7
1911/13	74 954	45 349	22 936	6 669	60,5	30,6	8,9

Diese Ziffern haben auch ein nicht unbedeutendes theoretisches Interesse. Es handelt sich um einen der verhältnismäßig seltenen Fälle, wo wir die ursächliche Beziehung zwischen einer Tarifiermäßigung und der nachfolgenden Verkehrsentwicklung — ohne daß andere Einflüsse eingewirkt hätten — genau bestimmen können. Für das Jahr 1889 wird die verkehrsteigernde Wirkung des Tarifs noch nicht so deutlich, weil die Ermäßigung in den einzelnen Spinnereigeieten erst im Laufe dieses Jahres eingeführt worden ist. Die Spinner hatten ihre Einkaufsdispositionen schon getroffen. Die Tarifiermäßigung von den Elb- und Weserhäfen konnte erst im folgenden Jahre in ihre Berechnung eingesetzt werden. Entscheidend ist deshalb das Verhältnis von 1890 zu 1889.

Zwei Tatsachen treten scharf hervor: einmal die starke absolute und relative Zunahme der über die Elb- und Weserhäfen zugeführten Mengen und zweitens die — mit Ausnahme Westfalens — wahrnehmbare Verringerung des Bahnempfangs aus dem Auslande. Die Zunahme der Beteiligung der Elb- und Weserhäfen am gesamten Bahnempfang betrug für das Elsaß 9,0%, für Baden 12,3%, für Westfalen 7,9%, für die Rheinlande 17,7%. Die Minderbeteiligung der ausländischen Häfen betrug in der gleichen Reihenfolge der Empfangsgebiete: 9,2%, 12,7%, 5,2% und 17,9%. Das be-

¹⁾ Einführung des Tarifs 1 III.

sagt: in ungefähr dem gleichen Verhältnis wie die relative Bedeutung der deutschen Nordseehäfen für den gesamten Bahnempfang der im Jahre 1889 tarifarisch begünstigten Spinnereibezirke zunahm, verminderte sich die relative Bedeutung der ausländischen Einfuhrhäfen für diese Gebiete.

Was die Auslandshäfen im einzelnen anging, so war damals für das Elsaß noch der Einfluß Antwerpens auf dem direkten Bahnwege viel stärker als der Havres. Der Bahnempfang des Elsaß betrug:

	1888	1889
aus Frankreich	6839 t	7704 t
„ Belgien . .	20605 t	21403 t

Erst 1891 wurde, unter der Einwirkung unbekannter Ereignisse, aber zweifellos befördert durch den erwähnten Havreser Einfuhrtarif, die ziffermäßige Parität zwischen den Sendungen von der französischen Kanalküste und von der Schelde ungefähr erreicht; seit 1892 überflügelte Havre in der Bahnzufuhr Antwerpen das gleichzeitig im Rheinumschlag zum Vorteile Bremens an Bedeutung verlor, endgültig. Ganz ähnlich lagen die Verhältnisse bei Baden. Auch dort ist 1892 der Einfluß des Scheldehafens in der Bahnzufuhr durch Havre zurückgedrängt worden.

Im Verkehr mit Rheinland-Westfalen ist keine Verschiebung in der Einflußsphäre der ausländischen Häfen vor sich gegangen. In die Versorgung dieser beiden wichtigen Spinnereigebiete teilten sich Antwerpen und Rotterdam in der Weise, daß Antwerpen im linksrheinischen und Rotterdam im westfälischen Spinnereibezirke überwog. Wegen seiner günstigen Lage zu den Weserhäfen, die in der Gronauer Regelung vom Jahre 1898 klar zum Ausdruck gelangt war, gehörte Westfalen von jeher überwiegend zu ihrem Einflußgebiet.

In den in der Tabelle III angezeigten Jahren und Jahresdurchschnitten ist die Zufuhr über die Elb- und Weserhäfen nicht nur absolut, sondern auch relativ ständig gestiegen. Den starken Rückgang in der Beteiligung der holländisch-belgischen Häfen an der Gesamtbahnzufuhr zwischen 1890 und 1900 wird man auf die geschilderten Tarifmaßnahmen zurückführen können.

Auch das Ergebnis der Eisenbahnstatistik für die linksrheinische Baumwollindustrie (Tabelle IV) ist den deutschen Nord-

seehäfen günstig, Der Einfluß Antwerpens in der Bahnzufuhr ist seit dem Jahresdurchschnitt 1885/1887 sehr erheblich zurückgetreten. Da die Frachten von Antwerpen und Rotterdam nach dem linksrheinischen Spinnereigebiet, entsprechend der geringen kilometrischen Entfernung, heute noch absolut genommen niedriger sind als die von der Weser, so wird die Tatsache, daß die Versorgung dieses Gebiets zu 60,5% von Bremen und Hamburg aus geschieht, mit den Vorteilen des Bremer Marktes in ursächliche Verbindung zu bringen sein, der in Antwerpen und Rotterdam vor dem Kriege kein Seitenstück hatte.

Was die verhältnismäßige Entwicklung der Bahnzufuhr von den deutschen Nordseehäfen und von den Auslandshäfen im ganzen anlangt, so ist festzustellen, daß für das Elsaß und für Baden in den drei Jahresdurchschnitten der Jahrfünfte zwischen 1891 und 1905 die absoluten Zufuhrziffern von den Elb- und Weserhäfen ständig, die relativen Anteilziffern, mit einer einzigen Ausnahme, gleichfalls ständig gestiegen sind. Das änderte sich im Jahre 1900. Seit diesem Zeitpunkte sind die absoluten Zufuhrziffern und die relativen Anteilziffern der fremden Häfen wieder im Steigen begriffen: im Elsaß ziemlich regelmäßig, in Baden mit starken Schwankungen. Das Ergebnis war, daß weder im Elsaß noch in Baden die norddeutschen Häfen für das Jahr 1913 die Anteilziffer des Jahresdurchschnitts 1901/05 aufrechterhalten konnten. Ihr Anteil an der Gesamtbahnzufuhr stellte sich für das Elsaß 1901/05 auf 45,1% und 1913 nur noch auf 39,4%. Die entsprechenden Prozentzahlen für Baden waren 73,8% und 56,0%.

5. Die Seehafeneinfuhrtarife für Baumwolle im Verkehr mit Württemberg und Bayern waren zunächst der Hauptsache nach Rückwirkungen aus den für das Elsaß und für Baden gewährten Ermäßigungen. Für amerikanische Baumwolle kam lange Zeit, nachdem Havres Einfluß beseitigt war, ein ernsthafter Wettbewerb fremder Einfuhrhäfen nicht in Frage. Erst nach der Eröffnung der Tauernbahn im Sommer 1909 begann auf dem süddeutschen Absatzmarkte der Wettbewerb Triests fühlbarer zu werden: damit trat die Einwirkung des österreichischen Adriaahafens als neue tarifarisch wichtige Ursache in die Ausgestaltung der Baumwoll-einfuhrtarife mit Süddeutschland ein.

Im Verkehr mit Bayern bestanden in älterer Zeit Ausnahmetarife, die nur auf den preußischen Strecken wesentliche Er-

mäßigungen enthielten, während die bayerische Eisenbahnverwaltung entsprechend dem passiven Charakter ihrer Einfuhrtarifpolitik grundsätzlich die regelrechten Streckenanteile einrechnete und nur hier und da unbedeutende Ermäßigungen gewährte. Nachdem im Jahre 1889 die Tarife auf Grund gleicher kilometerischer Streckenfrachten umgerechnet waren, wurde im Jahre 1893, soweit der Einfuhrweg über Gemünden führte, von den preußischen und bayerischen Bahnen der gleiche Streckensatz von 3,06 Pf. angenommen. Auf den anderen Bahnwegen fanden Regelungen nach den über Gemünden gefundenen Frachten statt. Die besondere verkehrspolitische Stellung des nordöstlichen Bayerns gelangte darin zum Ausdruck, daß man für die dortigen Spinnereiplätze teilweise die Umbehandlungsfrachten über sächsische Grenzstationen gelten ließ. Auf einige südwestbayerische Plätze wurden die mit Friedrichshafen (s. unten) gleichgestellten Lindauer Sätze vorgetragen.

Im Verkehr der Seehäfen mit Württemberg waren bis zum Jahre 1900 die Baumwolleneinfuhrtarife durch Anstoß normaler Streckenfrachten des Spezialtarifs I an die Frachtsätze für Heidelberg und zum Teil für Karlsruhe gebildet worden, je nachdem die Sendungen über Heidelberg oder über Pforzheim geleitet wurden. Eine Ausnahmetarifierung, die auf einige bayerische Spinnereistationen zurückwirkte, bestand nur für Friedrichshafen und für die diesem auf dem Beförderungswege über Mergentheim vorgelegenen Stationen bis Heidenheim zurück; sie war beeinflußt durch die Umbehandlungsmöglichkeit über das badische Konstanz, das selber tarifarisch von Basel abhängig war. Ferner bestanden Ausnahmetarife für Scheer und Wangen im Allgäu, die durch Anstoß regelrechter Frachtsätze gebildet waren, um dadurch der Möglichkeit der Umbehandlung über bayerische Spinnereistationen zuvorzukommen.

Die Bestrebungen der württembergischen Spinnereiindustrie, ähnliche Ermäßigungen zu erhalten wie das Elsaß und Baden, reichen bis in den Anfang der neunziger Jahre zurück. Die württembergische Staatsbahnverwaltung verhielt sich lange Zeit ablehnend. Noch im Jahre 1899 wies sie einen durch gemeinschaftliche Eingaben der Bremer Baumwollbörse und der württembergischen Spinner veranlaßten Vorschlag der preußischen Eisenbahnverwaltung zurück: den von Preußen im württembergischen Verkehr

gewährten Einheitssatz von 3,04 Pf. auf ihre Strecken zu übernehmen. Erst auf erneutes Drängen erklärte sie sich am Ende des Jahres 1899 dazu bereit, für die Frachtsätze von den norddeutschen Seehäfen nach Württemberg einen Streckensatz von 2,5 Pf. für das tkm, wie er sich als durchschnittliche Einheit aus dem Verkehr der norddeutschen Häfen mit dem Elsaß und mit Baden ergab, zur Verfügung zu stellen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß Bayern und Preußen die gleichen Ermäßigungen auf ihren Strecken einräumten und daß diese für Baden und das Elsaß zur Anwendung gelangten. Baden lehnte für seine Zwischenstrecke nach Württemberg jede Ermäßigung ab. Und auch Preußen machte Einwendungen. Der Vorschlag ging ihm zu weit. Die tarifarische Gleichstellung zwischen Baden, Elsaß und Württemberg schien der preußischen Verwaltung unberechtigt zu sein, weil der Einfluß der belgisch-französischen Häfen nicht dorthin reiche; im Falle der Gewährung könnten Berufungen anderer Spinnereigebiete nicht ausbleiben und endlich wären die Ausfälle für die Staatskasse zu groß. Im Laufe der Verhandlungen kam Preußen wiederum auf den älteren Vorschlag zurück, den Satz von 3,04 + 12 für die preußischen und württembergischen Strecken einheitlich durchzurechnen. Auf dieser Grundlage kam eine Einigung zustande. Abgesehen von der tarifarischen Ermäßigung, die vorteilhaft war, hatte diese Regelung für den Bremer Baumwollmarkt den Nachteil, daß die Weserhäfen tarifarisch gleichgestellt wurden. Im einzelnen ergab die Frachtgestaltung folgendes Bild:

	Einheitssatz	
preußische und württembergische Strecken	3,04	} + 12
badische Zwischenstrecken	4,5	
bayrische Zwischenstrecken	3,06	

Die badische Staatsbahn hatte also für ihre Zwischenstrecke nach Württemberg keinerlei Zugeständnis gemacht.

Eine ähnliche Bedeutung wie für den Südwesten das Jahr 1889 hat für Württemberg und Bayern das Jahr 1907. Wenn man vor der umfassenden tarifarischen Neubildung von 1907 die Frachtsätze von Bayern und Württemberg mit denen der benachbarten deutschen Spinnereibezirke vergleicht, ergibt sich folgendes:

Fracht für 100 kg
von Bremen

	nach	km (ältere Ent- fernungen)	M.
Augsburg } Kempten } Eßlingen } Wangen i. Allgäu } Lörrach (Baden) } Mülhausen und die (Elsaß)	Bayern } Württemberg } vorgelegenen Stationen	706 791 606 808 803 787	2,46 2,47 2,37 2,60 2,05 1,89

Es steht demnach außer Zweifel, daß für ungefähr die gleichen Entfernungen die bayerische und württembergische Spinnereiindustrie schlechter gestellt war als die badische und elsässische.

Nachdem die Tarifungleichheiten im Landtage zur Sprache gekommen waren, wandte sich die württembergische Staatsbahn, die diesmal die Initiative ergriff, an das Reichseisenbahnamt; denn direkte Verhandlungen mit Baden und Preußen hatten kein Ergebnis gebracht. Die Möglichkeit, auch amerikanische Baumwolle im Umschlagsverkehr über Mannheim von Antwerpen aus nach Württemberg und nach Südbayern zu befördern, scheint bei der Wiederaufnahme der Angelegenheit eine führende Rolle gespielt zu haben.

Wirklich waren die württembergischen Spinnereien schon seit den für sie unbefriedigenden Ermäßigungen des Jahres 1900 in steigendem Maße dazu übergegangen, Rohbaumwolle — zu etwa zwei Drittel ostindische, zu einem Drittel amerikanische — von Antwerpen im Umschlag über Mannheim zu leiten. Die südbayerische Industrie dagegen bezog bis 1907 nur wenig im Mannheimer Umschlag, da sie damals noch bewußt am Bremer Markte festhielt. Eine Änderung schien jedoch auf die Dauer nicht ausgeschlossen zu sein, weil auch hier der gebrochene Verkehr billiger war. Die Fracht von Antwerpen im Rheinumschlag nach Nürtingen (Württemberg) stellte sich einschließlich der Flußversicherung auf 1,80 M. für 100 kg (Bahnweg 2,48 M.), die nach Kempten (Bayern) betrug, ebenfalls zuzüglich der Versicherung, 2 M. für 100 kg (Bahnweg 2,47 M.).

Verkehrsstatistisch hatten diese Frachtunterschiede zwischen 1900 und 1907 folgende Wirkungen ausgeübt:

Versand Mannheims an Baumwolle nach Bayern, Württemberg und Baden

	nach Bayern	nach Württemberg	nach Baden
1900	505	2801	823
1901	736	3569	896
1902	761	3360	1082
1903	851	4597	1825
1904	539	5083	2106
1905	416	4427	2469
1906	315	3782	2855
1907	323	4284	2307

Es fällt auf, daß der Baumwollversand über Mannheim nach Württemberg größer war als der nach Baden. Diese Erscheinung erklärt sich durch die geringere Aufnahmefähigkeit der badischen Industrie, die billigen Tarife von Bremen und endlich durch das Übergreifen der Einflußzonen von Genua und Havre.

Die Frage der Baumwolltarife im Verkehr mit Süddeutschland kam auf einer gemeinschaftlichen Tagung der Vertreter der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und der Interessenten (der Bremer Baumwollbörse und der Vertreter der bayerischen und württembergischen Spinner) in Heidelberg am 29. April 1907 zur Verhandlung. Die württembergischen und südbayerischen Spinnervertreter wiesen auf die durch den Standort hervorgerufene Benachteiligung der süddeutschen Industrie hin: auf den teuren Bezug der Rohstoffe (Kohle und Baumwolle) und auf den kostspieligen Versand der Fabrikate nach den Haupttuchermärkten (Berlin, Breslau, Elberfeld), um so die Notwendigkeit einer weiteren Ermäßigung zu begründen.

Dieser Beweisführung stimmte die Versammlung zu. Der in Heidelberg beschlossene neue Tarif bedeutete einen Ausgleich zwischen den Vorschlägen der Eisenbahndirektion Hannover und denen des Bayerischen Tarifamts. Bei der Frachtbildung wurde besonders darauf Rücksicht genommen, die Spannung für die erste Staffelstufe, welche die sächsische Tarifbasis (3 + 12) enthielt, so weit zu greifen, daß eine Rückwirkung auf die 500 bis 600 km von Bremerhaven entfernt liegenden sächsischen Spinnereistationen nicht eintreten konnte. Der neue Staffeltarif wurde in folgender Weise gebildet:

bis 600 km 3	} + 12.
über 600 km 2 (Anstoß)	

Die Gleichstellung Bremens mit Bremerhaven wurde im Verkehr mit Bayern und Württemberg aufgehoben. Die Neuordnung ergriff alle bayerischen und württembergischen Spinnereistationen mit Ausnahme von wenigen nordöstlichen bayerischen Plätzen, für die ältere billigere Sätze bestehen blieben. Die Fracht ermäßigte sich durch den Tarif vom 7. Oktober 1907 folgendermaßen:

		Fracht von 100 kg in M.	
		von Bremen	
nach		früher	Tarif vom 7. X. 1907
Augsburg	} Bayern	{ 2,46	2,11
Kempten			
Eßlingen	} Württemberg . .	{ 2,37	2,04
Wangen i. Allgäu			
		2,60	2,34

Die Neugestaltung vom Jahre 1907 war vor allem von den beteiligten Industrien selber betrieben worden. Der Wert der Reform für die Baumwollspinnereien lag in der Ermäßigung ihrer Gestehungskosten. Ihr Wert für den Bremer Markt — so bedeutend auch die Ermäßigung war, die sich aus der Verschiedenheit zwischen Bremen und Bremerhaven und aus der neuen Staffel ergab — darf nicht zu hoch veranschlagt werden; denn trotz eingetretener Verschiebungen waren diese Industrien bei der Versorgung mit amerikanischer Baumwolle damals noch fast ausschließlich auf Bremen angewiesen.

Die Tarifmaßnahme verfolgte einen doppelten Zweck. Einmal sollte dem Bezug von Antwerpen über den Rhein nach Württemberg und Südbayern entgegengewirkt werden. Besonders wollte man verhindern, daß die Zufuhr amerikanischer Baumwolle in Zukunft mehr als bisher auf den Wasserweg überging. Gleichzeitig hoffte man, einen Teil der ostindischen Baumwolle nach den deutschen Nordseehäfen zu ziehen. Insoweit war der Tarif eine Wettbewerbsmaßnahme gegen den Rhein, wenn auch die Umschlagsfrachten nicht unterboten wurden. Die zweite mit der Tarifregelung verbundene Absicht ging darauf aus, den Bezug der ostindischen Baumwolle von Triest nach Bayern — Württemberg bezog bis 1907 nur ägyptische Baumwolle von dem österreichischen Adriahafen — in höherem Grade über die deutschen Häfen zu lenken. Den Wettbewerb gegen den Bezug ägyptischer Flocke aufzunehmen, war weder beabsichtigt noch möglich; denn diese

mußte schon wegen ihrer Hochwertigkeit — wegen des daraus entstehenden Zinsverlustes auf dem längeren Beförderungswege — und wegen der geringeren Seevorfracht nach Triest als Wettbewerbsobjekt ausscheiden. Auch hätte jede Marktbildung in ägyptischer Baumwolle auf dem Festlande Gegenmaßnahmen der Ausfuhrhäuser hervorgerufen.

Soweit es sich um den Wettbewerb gegen Antwerpen handelte, scheint der Tarifzweck erreicht worden zu sein. Im Jahre 1909 war gegenüber 1907 der Bahneempfang Württembergs über Mannheim um 1359 t gefallen. Während die Mengen aus den übrigen Bezugsquellen keine bedeutende Verminderung aufweisen, stieg die Einfuhr von den Weserhäfen um 3425 t. Es ist anzunehmen, daß die erwähnten 1359 t in dieser Menge enthalten sind, wogegen der Rest in einer Verbrauchszunahme der württembergischen Baumwollindustrie seine Erklärung fände. Die Konsumsteigerung der Industrie in amerikanischer Baumwolle ist um so wahrscheinlicher, als die ostindischen Ernten von 1908 und 1909 nur sehr wenig für die Ausfuhr übrig gelassen hatten¹⁾. Die Industrie suchte nun in den billigeren Sorten amerikanischer Baumwolle für den Ausfall der ostindischen Flocke einen Ersatz. Die dadurch notwendige Umstellung der Maschinen ist bei den größeren Garnnummern ohne weiters möglich; das Verbrauchsverhältnis zwischen geringer bewerteter amerikanischer und ostindischer Baumwolle wechselt entsprechend dem Ernteausfall in Deutschland sehr stark.

Inwieweit der neue Tarif auf die Bezüge Südbayerns über Mannheim eingewirkt hat, ist daraus zu entnehmen, daß die Versendungen von 572 t (1907) auf 99 (1908) heruntergegangen sind, um allerdings später wieder zu steigen. Im ganzen zeigen die Versandmengen von Antwerpen über Mannheim seit dem Jahre 1907 eine rückläufige Richtung:

Von Mannheim nach	1907	1913
Württemberg	4284 t	2759 t
Bayern	628 t	400 t

Beobachtet man die Wirkungen des Baumwolleinfuhrtarifs vom Jahre 1907 auf die Zurückdrängung des Wettbewerbs der

¹⁾ Vgl. Hamburgs Handel im Jahre 1909, S. 126: „Europa erhielt in den beiden Jahren 1908 und 1909 von Ostindien zusammen kaum mehr als in 1907 Die Folge davon war eine große Knappheit in ostindischer Baumwolle und steigende Preise.“

ostindischen, über Triest nach Bayern eingeführten Baumwolle, so ist davon auszugehen, daß überwiegend die südbayerische Industrie als Bezieherin ostindischer Flocke auftrat. Dort verbrauchte nur eine einzige Fabrik ägyptische Baumwolle in einem einigermaßen erheblichen Verhältnis zu den übrigen Sorten. Umgekehrt konsumierte der Norden recht beträchtliche Mengen ägyptischer Flocke, die von jeher vorzugsweise über den Adria-hafen gekommen war. Die in Nordbayern verarbeitete ostindische Baumwolle ist wahrscheinlich vorwiegend über Hamburg geleitet worden. Nach sachkundiger Auskunft waren nämlich die Einfuhrmengen über die Elb- und Weserhäfen dorthin in den letzten Jahren viel größer als die über Triest und die anderen Mittelmeerhäfen. Dieses Ergebnis ist wichtig. Denn wenn Nordbayern zu überwiegendem Teil nur seinen Bedarf an ägyptischer und levantinischer Baumwolle über den österreichischen Adria-hafen bezogen hat, scheidet es für die Wettbewerbsfrage, wie sie vorhin gestellt ist, von vornherein aus. In Südbayern verminderte sich 1908 die Triester Einfuhr über die Verringerung der Gesamtzufuhr hinaus.

Mit der Vollendung der Tauernbahn trat die Angelegenheit in ein neues Stadium. Wie wir wissen, bedeutete die Alpenbahn eine erhebliche Wegverkürzung zwischen Triest und Süddeutschland, die von der österreichischen Eisenbahnverwaltung durch tarifarische Ermäßigungen gleichsam unterstrichen wurde. Der am 6. Juli 1909 in Kraft getretene Ausnahmetarif im süd-österreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr ergab für die südbayerischen Stationen eine Unterbietung gegenüber den Frachtsätzen von den norddeutschen Seehäfen. Für die wichtigen Spinnereiplätze Hof und Bayreuth unterbot er den Satz von Bremerhaven nicht aber den von Bremen. Im Verkehr mit den Plätzen Bamberg, Erlangen, Pforzheim und Kulmbach blieben nach wie vor selbst die Bremerhavener Sätze billiger. Die bayerische Staatsbahn war an den Ausnahmesätzen nicht beteiligt, sondern stieß in der dem jeweiligen Bestimmungsort zunächst gelegenen Grenzstation regelmäßige Einheiten an die stark verminderten Streckenfrachten der österreichischen Bahnen an.

Eine Verdrängung der Elb- und Weserhäfen durch den neuen Tarif läßt sich für das Jahr 1910 gegenüber 1909 nicht nachweisen. Daß der Versand von den Weserhäfen nach Nordbayern zurückging, wird in Betriebseinschränkungen der dortigen Industrie

begründet gewesen sein. In Südbayern jedoch, wo erst der Konjunkturrückgang des Jahres 1911 den norddeutschen Häfen eine erhebliche Einbuße brachte, waren die Seehafenbezüge an nordamerikanischer Baumwolle weniger gefährdet als die an ostindischer.

Die Steigerung des Bahnversandes an roher Baumwolle überhaupt von Triest nach ganz Deutschland ist in den folgenden beiden Zahlen enthalten: 1909: 18 457 t, 1910: 25 015 t. Daß es sich bei dieser Zunahme nur um ostindische Baumwolle gehandelt hat, ist mit den Mitteln der Verkehrsstatistik nicht zu beweisen; doch liegen hierfür manche allgemeine Anzeichen vor. Die Ernte in den Vereinigten Staaten war im Jahre 1910 schlecht ausgefallen, dagegen befand sich diesmal Ostindien in der Lage, der Industrie auszuhelfen. Das Verhältnis war genau umgekehrt wie 1908 und 1909. Die überseeischen Zufuhren ostindischer Flocke nach Triest stiegen sehr beträchtlich. In dem Jahresberichte der Handelskammer Triest für 1910 heißt es: „Die Importsteigerung ist speziell Indien und seiner großen Ernte zuzuschreiben, welche die Ausgestaltung des Konsums gestattete, sodann den neuen Bahnverbindungen und der Frachtkonvenienz nach Sachsen, wo bei der kürzeren Reisedauer als nach Hamburg unseren Häfen der Vorzug eingeräumt wurde. Leider ist ein erheblicher Nachlaß in der Einfuhr amerikanischer Baumwolle zu verzeichnen, was teilweise den Spinnern zuzuschreiben ist. Infolge der hohen Preise und des schlechten Geschäftsganges zogen diese es vor, sich fallweise bei Bedarf nach Bremen zu wenden, wo ihnen die großen Lagerbestände jede Auswahl ermöglichen. Auch die Seefrachten von Nordamerika nach Triest bildeten Gegenstand von Klagen.“ Bei der Steigerung der ostindischen Zufuhren über Triest mag die Tatsache mitgewirkt haben, daß die Spinner für das Jahr 1910 keine Vorräte angesammelt hatten, weil sie in der Erwartung reicher Ernten mit einem Preisrückgang rechneten¹⁾. Bei den nunmehr notwendig werdenden eiligen Bezügen ostindischer Flocke hatte Triest vor Hamburg den Vorzug, daß der süddeutsche und sächsische Spinner auf diesem Wege schneller in den Besitz der Ware gelangte.

Die Behauptung, daß es sich bei den vermehrten Zufuhren von Triest hauptsächlich um ostindische Baumwolle gehandelt

¹⁾ Hamburgs Handel im Jahre 1910, S. 122.

habe, wird durch die Triester Handelsstatistik¹⁾ auch für die folgenden Jahre bestätigt.

Es betrug die Ein- und Ausfuhr Triests an amerikanischer und ostindischer Baumwolle in folgenden Verkehrsbeziehungen:

	Einfuhr Triests		Ausfuhr Triests	
	An amerikanischer Baumwolle aus den Vereinigten Staaten t	An ostindischer Baumwolle aus Ostindien t	An Baumwolle (ohne Herkunftsbezeichnung) nach Bayern t	An Baumwolle (ohne Herkunftsbezeichnung) nach Österreich t
1910	5831	34110	10537	—
1911	15228	28758	6421	51322
1912	25361	16827	4774	52728
1913	16546	26789	7700	51551

Im Jahre 1910 war die Einfuhr amerikanischer Baumwolle nach Triest sehr klein, die ostindischen Zufuhren waren bedeutend; gleichzeitig stieg die Einfuhr nach Bayern von 6251 t (1909) auf 10537 t. Noch klarer war die Lage 1911 und 1912. Im Jahre 1911 hatte Nordamerika eine besonders gute Ernte und folglich einen Mehrversand von fast 10 000 t nach dem österreichischen Adria-hafen; dagegen gingen die ostindischen Zufuhren zurück und mit ihnen die Versendungen nach Bayern, um im folgenden Jahre gleichzeitig mit der damals stark verminderten ostindischen Einfuhr weiter zu fallen, während der nordamerikanische Import seinen höchsten Stand erreichte. Erst mit der Einfuhrzunahme an ostindischer Flocke im Jahre 1913 stieg der Gesamtversand nach Bayern wieder, obwohl die nordamerikanischen Zufuhren bedeutend nachließen. Der Bahnversand folgte demnach genau der Entwicklung der ostindischen Einfuhrziffern und bewegte sich ständig im Gegensatz zu den Zahlen der nordamerikanischen Einfuhr. Daß es nicht möglich war, den vermehrten Zustrom von amerikanischer Flocke 1911 und 1912 nach Bayern zu leiten, wird mit der Tatsache des deutschen Marktes und den frachtpolitischen Gegenmaßnahmen zu begründen sein, die an das Jahr 1911 anknüpften.

Anders in Österreich. Hier scheinen die jeweiligen Ausfälle in der Zufuhr amerikanischer durch ostindische Baumwolle ersetzt zu sein, und umgekehrt. Die österreichischen Maßnahmen haben eine gleichmäßige quantitative Wirkung ausgelöst.

¹⁾ Vgl. zum folgenden die ausgezeichnet angelegte *Statistica della Navigazione e del Commercio di Trieste* f. 1910—13.

Nach der Eröffnung der Tauernstrecke stellte sich die preussische Eisenbahnverwaltung auf den Standpunkt, daß von Triest aus für den Absatz amerikanischer Baumwolle nach Süddeutschland eine Gefahr im Anzuge sei. Dabei handelte es sich für die Eisenbahnverwaltung weniger um den Nachweis einer zu Beginn des Jahres 1911 bereits eingetretenen Verkehrsverschiebung, als vielmehr um den Versuch, einer solchen für die Zukunft entgegenzuwirken. Zudem wurde in Österreich eine starke Tätigkeit entfaltet, Triest zum Speditionsplatz und Wien zum Sitz des Handels für amerikanische Baumwolle zu machen und das Einflußgebiet Triests nach Süddeutschland hin auszudehnen. Entscheidend war jedoch, daß die peinlich gehütete Wettbewerbsgrundlage zwischen Bremen und dem Adriahafen durch die Tauernbahn und die anknüpfenden Tarifmaßnahmen wirklich verschoben war. Obgleich sich eine Gefährdung des süddeutschen Absatzgebietes für amerikanische Baumwolle noch nicht beweisen ließ, konnte sie wegen der veränderten Voraussetzungen als möglich erscheinen.

Einen gewissen Widerstand setzte diesmal die bayerische Staatsbahn der weiteren Ermäßigung der Seehafeneinfuhrtarife für Baumwolle entgegen. Bayern erhielt nämlich aus dem österreichischen Verkehr für die Strecken von der bayerisch-österreichischen Grenze den regelrechten Frachtanteil aus dem Spezialtarif I, wogegen es am Verkehr über die preussisch-bayerischen Übergänge mit ermäßigten Sätzen beteiligt war. Weiter entsprach es nicht dem bayerischen Grundsatz der „Offenhaltung der Verkehrswege“, in diesem Falle dem Triester Einfluß entgegenzuwirken. Erst nach langen Verhandlungen, in deren Verlauf Preußen der bayerischen Brauindustrie Vergünstigungen auf seinen Ausfuhrwegen zur Küste einräumte, kam im Februar 1911 ein neuer Tarif zustande. Wahrscheinlich hat Preußen den größeren Anteil aus der Ermäßigung auf seine Rechnung übernehmen müssen.

Nach dem Tarif vom 1. Februar 1911 wurde im Verkehr mit Bayern eine Staffel angewendet:

für Blaichach, Kaufbeuren, Kempten und Waltershofen	
bis 500 km	3
über 500 km	1 (Anstoß)
	} + 12

mit Regelungen der vorgelegenen Stationen. Die neue Tarifbildung war genau auf den Triester Wettbewerb abgestimmt. Die Fracht ermäßigte sich dadurch folgendermaßen:

		Fracht für 100 kg	
		von Bremen	
		Tarif	Tarif
		v. 7. X. 1907	v. 1. II. 1911
nach Augsburg		2,11 M.	1,88 M.
„ Kempten		2,30 „	1,91 „

demgegenüber von Triest (Tarif v. 6. VII. 1909): M. 1,91 und M. 1,90.

Der Bahnversand von Triest nach Deutschland ergab 1911 21 684 t, 1912 21 696 t und 1913 26 992 t.

Der Rückgang in den Versendungen nach ganz Deutschland bis zum Jahre 1912 war demnach gegenüber 1910 erheblich. Die Triester Handelskammer schrieb darüber in ihrem Jahresberichte für 1911: „Sehr beträchtlich war die Abnahme an Baumwolle trotz der stärkeren Zufuhren; dies erklärt sich einerseits aus dem Rückgange der gleichfalls via Triest nach Deutschland exportierten ostindischen Provenienzen, andererseits aus den von Konkurrenzhäfen ergriffenen Maßregeln zur Bekämpfung des Triester Transitgeschäfts.“ Der Aufschwung des Jahres 1913 in den Versendungen nach Deutschland hatte seine Ursache darin, daß infolge einer guten Ernte und der Finanzkrisis in Bombay die Preise im Laufe des Jahres zurückgingen, wodurch die Spinner zum Bezuge angeregt wurden¹⁾. Auch diesmal fiel die Verkehrszunahme wahrscheinlich ganz auf das ostindische Erzeugnis.

Die ziffermäßige Verschiebung in den relativen Anteilzahlen als Wirkung der zwischen 1907 und 1913 erfolgten Veränderungen ist aus der folgenden Gegenüberstellung ersichtlich:

Relativer Anteil Triests an der Gesamtzufuhr Bayerns

1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
6%	4,5%	8,5%	13,2%	8,8%	5,5%	8,6%

Relativer Anteil der Elb- und Weserhäfen an der Gesamtzufuhr Bayerns

1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
81,6%	85,6%	80,9%	74,9%	82%	86,3%	82,5%

Die letzte Änderung in den Baumwolleneinfuhrтарифen brachte der Tarif vom 1. Januar 1912. Er enthielt den Ausgleich für Württemberg.

¹⁾ Hamburger Handel im Jahre 1913, S. 56.

Die Sätze für Neu-Ulm wurden auf Ulm und die vor oder näher gelegenen württembergischen Spinnereistationen an den Strecken Ulm-Jagstfeld und Ulm-Mergentheim übertragen. Die Stationen an den Seitenlinien dieser Strecke erhielten die Sätze, die sich durch Umbehandlung auf der günstigsten, in den Ausnahmetarif einbezogenen Spinnereistation durch Anstoß reiner Streckensätze ergaben. Weiter wurden die Sätze von Bremen nach Wangen i. Allg. ermäßigt. Die bayerisch-württembergische Grenzstation Neu-Ulm wurde somit für die Mehrzahl der württembergischen Spinnereistationen tarifbildend.

Die Idee der Regelung war offenbar, die an den bezeichneten württembergischen Strecken gelegenen Plätze nicht mit einem höheren Satz zu belegen als das weiter gelegene Neu-Ulm, das von der Regelung des bayerischen Tarifs im Vorjahre ergriffen worden war. So wurde Neu-Ulm der Tarifpunkt. Da aber der Satz von 1,88 M. für 100 kg, der seit dem 1. Februar 1911 im Verkehr mit Bremen bestand, für die württembergische Neuregelung zu niedrig zu sein schien, wurde zunächst der Satz des entfernteren Kempten in der Höhe von 1,91 M. für 100 kg auf Neu-Ulm und die übrigen, Kempten vorgelegenen Stationen (Burgau, Senden usw.) übertragen, und dann erst der Ausgleich für die württembergischen Spinnereistationen nach dem neuen Satze von Neu-Ulm vorgenommen. Die Fracht betrug nunmehr von Bremen aus:

		Fracht für 100 kg	
		Tarif vom	Tarif vom
		7. X. 1907	1. I. 1912
nach	Eßlingen	2,04	1,91
„	Wangen i. Allgäu	2,34	2,10

Die tarifarische Entwicklung für Bayern und Württemberg wird in ihrer Gesamtheit durch folgende Angaben gekennzeichnet:

		Fracht für 100 kg			
		von Bremen			
		vor	vor 1911		Ermäßigung ge-
		1907	resp. 1912	heute	genüber der Zeit
		M.	M.		vor 1907 in %
Augsburg } Kempten } Eßlingen }	Bayern	{ 2,46	2,11	1,88	23,6
		{ 2,47	2,30	1,91	22,7
		{ 2,37	2,04	1,91	19,4
Wangen i. Allg. }	Württemberg	{ 2,60	2,34	2,10	19,2

Im Verkehr mit dem kleinen schlesischen Spinnereigebiete bestanden bis zum Jahre 1893 keine besonderen Sätze für Baumwolle von den deutschen Nordseehäfen. Weniger die Interessen der deutschen Häfen als vielmehr die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse der schlesischen Textilindustrie gaben im Jahre 1893 den Anlaß zur Einführung eines Staffeltarifs nach schlesischen Spinnereistationen (bis 100 km 4,5 + 12, darüber Anstoß von 2,2 Pf.). Die Fracht von Bremerhaven nach Breslau ermäßigte sich dadurch von 3,20 M. für 100 kg auf 1,96. Eine Änderung in der schlesischen Frachtbildung ist bis heute nicht erfolgt.

Im Verkehr mit der mächtig entwickelten Spinnereiindustrie des Königreichs Sachsen ergab sich bis zum Jahre 1894 ein Frachtsatz, der auf der Grundlage des Spezialtarifs I gebildet war. Für Speditionsbaumwolle über Bremerhaven wurde der Frachtsatz des Unterwesertransittarifs (0,20 M. für 100 kg) aufgeschlagen. Auf den Entschluß der sächsischen Spinner, ihre Bezüge sowohl an ostindischer als an amerikanischer Baumwolle soviel wie möglich über Triest zu leiten, falls keine Frachtnachlässe von den deutschen Nordseehäfen gewährt würden, ist es im wesentlichen zurückzuführen, daß durch den Tarif vom 1. Juli 1894 Sachsen ein Ausnahmesatz eingeräumt wurde, dessen Einheit von 3 Pf. den damals im Verkehr mit Bayern angewendeten Streckensatz (3,06 Pf.) nach unten hin abrundete. Die Fracht von Bremerhaven nach Chemnitz ermäßigte sich infolgedessen von 2,47 M. für 100 kg auf 1,70 M.

Die Wirkung des Seehafentarifs vom Jahre 1894 wurde durch eine unmittelbar folgende Ermäßigung der Frachten von Triest abgeschwächt. Der Triester Tarif bevorzugte die Aufgabe von amerikanischer, ostindischer und ägyptischer Baumwolle in ganzen und halben Wagenladungen vor solcher Ware, bei der keine Herkunftsbezeichnung angegeben war. Vermutlich tarifierte die levantinische Baumwolle deshalb höher, weil für ihren Bezug ein anderer Hafen als Triest nicht in Frage kam. Eine erneute Ermäßigung der Sätze von Triest trat 1910 ein; sie galt für die Vigognespinnereien Sachsens (Werdau, Crimmitschau, Zwickau), für Leipzig (Mako-Spinnerei) und für Plauen. Der heute geltende Tarif vom 1. Juni 1912 im adriatisch-deutschen Verkehr behandelt Baumwolle ohne Herkunftsbezeichnung in 10-t-Sendungen am billigsten; die amerikanische Flocke in 5- und 7-t-Sendungen

wird der ostindischen, ägyptischen und levantinischen gegenüber bevorzugt. Diese Spezialisierung der Ware nach ihrer Herkunft hängt mit den Bestrebungen zusammen, Triest zum Speditionsplatz für nordamerikanische Baumwolle zu machen. Dennoch waren im Jahre 1913 die Bahnfrachten von den Nordseehäfen absolut genommen billiger. Das gleiche galt für die Elbfrachten, die für die Bezüge ostindischer Baumwolle über Hamburg eine große Rolle spielten.

Fracht für 100 kg

Nach	Von Bremen		Hamburg		Triest		Hamburg Wasser- und Bahnweg	
	km	M.	km	M.	km	M.	Umschlag in	Gesamtfrachtsätze ausschl. der Nebenkosten im Seehafen
Chemnitz Hbf. .	461	1,50	456	1,49	922	2,05	Dresden (Elbkai)	1,09
Crimmitschau . .	446	1,46	441	1,44	879	2,06	—	—
Plagwitz-Lindenau	380	1,26	375	1,25	936	2,34	Riesa(Elbkai)	1,06
Werdau	457	1,49	452	1,48	868	2,01	—	—

Für die Entwicklung des sächsischen Baumwollverkehrs war es charakteristisch, daß bald die auf dem Bahnwege von Hamburg, bald die auf dem Bahnwege von Bremen versandten Mengen größer waren. Das war darauf zurückzuführen, daß Sachsen normalerweise sehr viel ostindische Baumwolle verbrauchte; doch es gab Jahre, in denen diese in erheblichem Maße durch nordamerikanische ersetzt wurde. Dann erfolgte die Versendung in höherem Grade auf der Schiene von den Weserhäfen, während zu den anderen Zeiten der Versand der ostindischen Flocke über Hamburg auf dem Bahn- oder Wasserwege vor sich ging. Die Wahl des Beförderungsweges von Hamburg war wiederum vom Stande der Elbfrachten und von der Bedarfsdringlichkeit abhängig. Linters, die einen wichtigen Rohstoff der sächsischen Industrie bildeten, gingen je nach der Frachtlage auf der Elbe oder unter Benutzung der Einfuhrtarife auf dem Bahnwege von Bremen.

6. Die deutschen Nordseehäfen und insbesondere der Bremer Baumwollmarkt sind weiterhin durch Seehafeneinfuhrtarife im Verkehr mit ausländischen Spinnereigebieten gefördert worden. Diese Maßnahmen bezogen sich vornehmlich auf Rußland mit seiner

großen Spinnereiindustrie, die sowohl an Spindelzahl als auch im Rohstoffverbrauch an die deutsche heranreichte, ferner auf Österreich-Ungarn und die Schweiz.

Bei den Ausnahmetarifen im Verkehr mit Rußland handelte es sich um geschichtlich verhältnismäßig weit zurückliegende Vorgänge. Diese Tarife dienten unmittelbar der Unterstützung des Durchfuhrhandels der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb mit den russischen Einfuhrhäfen an der Ostsee und in Konkurrenz mit der Küstenschifffahrt und der Weichselbeförderung über Danzig; sie waren in ihrer geschichtlichen Entwicklung von dem allgemeinen wirtschaftspolitischen Verhältnis zu Rußland beeinflußt.

Der deutsch-mittelrussische Seehafendurchfuhrtarif über Sosnowice und Myslowitz (auf der Grundlage $1,75 + 3^1$), der schon von Ende 1885 bis zum Jahre 1890 bestanden hatte, wurde 1887 durch die Einführung des russischen Unterscheidungszolls auf Baumwolle (300 M. für 10 t) wirkungslos. Zwar wurde er nach Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages im Jahre 1894 wieder eingeführt, erhöhte sich jedoch z. B. für das wichtigste Moskauer Spinnereigebiet (mit 59,7% der gesamten Spindelzahl des russischen Reiches) um 127 M. für 10 t, weil die russischen Eisenbahnen nicht mehr wie früher den deutschen Streckensatz durchrechneten, sondern infolge der inzwischen eingetretenen allgemeinen Erhöhung der Eisenbahntarife andere Einheiten anstießen. Für die Übergangsplätze nach Polen (Thorn-Landesgrenze, Herby usw.) berechneten die preußischen Eisenbahnen einen Frachtsatz auf der Grundlage $2,2 + 6$ (mit fallender Abfertigungsgebühr), also die gleiche Einheit, die im Verkehr mit Westdeutschland angewendet wurde.

Die Seehafeneinfuhrtarife für Baumwolle nach Österreich waren gleichfalls älteren Datums. Im Verkehr mit Prag und Wien bestand schon von dem Jahre 1889 ein Seehafentarif, in den die preußischen Bahnen die Einheit von 3,6 Pf. einrechneten.

Die Sätze für Böhmen und Mähren regelten sich nach Sachsen und Schlesien. Einige Frachten scheinen nach Wettbewerbsrücksichten gebildet zu sein.

Westösterreich war im ganzen tarifarisch abhängig von den

¹⁾ Vgl. die Berichte der Handelskammer Bremen für 1885 und 1886.

Seehafentarifen nach Süddeutschland; die Frachten ergaben sich durch Umbehandlung über die jeweils billigste süddeutsche Spinnereistation.

Die Tarifermäßigungen führten somit ins Herz der österreichischen Baumwollindustrie. Weitaus am wichtigsten war der im Sudetengebiet angesiedelte Teil. Hier stieg die Spindelzahl zwischen 1902 und 1914 um 79%, während sich die Industrie Niederösterreichs und Vorarlbergs nur um 18 und 5% vermehrte¹⁾.

Was die Entwicklung der Baumwolleinfuhrtarife von Triest nach Westösterreich, nach Böhmen und Mähren und von den deutschen Nordseehäfen dorthin angeht, so sind folgende Daten von Wichtigkeit: Der im österreichisch-adriatischen Verkehr im Januar 1910 kurz nach der Durchführung der Verstaatlichung für Baumwolle von Triest in Kraft gesetzte Binnentarif enthielt nur geringfügige Ermäßigungen den älteren österreichischen Tarifen gegenüber. Er ist mehrfach geändert worden. Soweit es sich um 5- und 10-t-Sendungen handelte, wurde die nordamerikanische Baumwolle durchweg billiger gehalten als Baumwolle „ohne Unterschied der Provenienz“. Den niedrigsten Satz überhaupt zahlte nordamerikanische Baumwolle bei Aufgabe von 10-t-Sendungen in offenen Wagen²⁾. Am 1. November 1911 trat für den Verkehr der deutschen Seehäfen mit österreichischen Stationen ein neuer Gütertarif in Kraft. Neben einigen Frachtermäßigungen enthielt er eine Anzahl von Erhöhungen infolge der für die österreichischen Strecken eingerechneten gestiegenen Einrechnungsanteile (neu berechnet am 1. Februar 1913 und am 1. Januar 1914). Für den Verkehr mit Ober- und Niederösterreich, Salzburg, Steiermark, Küstenland, Krain, Tirol und Vorarlberg ergaben sich vor dem Kriege von Triest aus billigere Sätze. Das

¹⁾ Vgl. das Jahrbuch des Vereins der Baumwollspinnereien Österreichs f. 1915, S. 129.

²⁾ Es wurde schon darauf hingewiesen, daß Österreich in der Spezialisierung nach Güterarten viel weiter gegangen ist als Deutschland. Hierfür bietet der Artikel Baumwolle im adriatisch-österreichischen und adriatisch-deutschen Verkehr Belege. Durch das österreichische Verfahren wird die Beziehung zwischen der Tarif- und Wirtschaftspolitik noch enger. Interessant ist ferner die Verbindung dieser wirtschaftspolitisch verursachten Spezialisierung nach Güterarten mit der Berücksichtigung des Momentes der „spezifischen Kostenprovision“. Dies äußerte sich darin, daß „amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von 10-t-Ladungen in offenen Wagen“ den billigsten Frachtsatz im österreichisch-adriatischen Verkehr zu zahlen hatte.

ist bei den Entfernungsunterschieden zuungunsten Bremens und Hamburgs natürlich. Dagegen ist es als Ergebnis der österreichischen Seehafenpolitik anzusehen, daß auch nach böhmischen Spinnereistationen die Frachtsätze von Triest für amerikanische Baumwolle (bei Aufgabe von 10-t-Sendungen in offenen Wagen) durchweg billiger waren als die von den deutschen Nordseehäfen.

Bei den Baumwolltarifen lag das für die Entwicklung bedeutungsvollste Moment der österreichischen Tarifpolitik darin, daß die Sätze von Triest nach und nach ermäßigt und zur gleichen Zeit die österreichischen Streckenanteile im Verkehr mit den deutschen Häfen erhöht wurden. Der Erfolg war nur unbedeutend; denn obgleich die Tendenz zu einer allmählichen Abwendung von Bremen für die böhmisch-mährische und die österreichische Baumwollindustrie seit 1909 nicht ganz in Abrede zu stellen ist, so ist die Verkehrsentwicklung auf dem Bahnwege von der Weser nach Österreich für die Zeitspanne 1909/1913 doch als günstig anzusehen.

Seit September 1911 bestand für den weitaus größten ungarischen Bezugsplatz Rozsahegy ein Seehafeneinfuhrtarif mit einem Frachtsatz von 3 M. für 100 kg von Bremen, der im Rückvergütungswege unter der Voraussetzung eingeräumt wurde, daß ein Empfänger mindestens 2000 t jährlich von den deutschen Seehäfen bezogen hatte. Dieser Tarif hatte zunächst die gewünschte Verkehrsentwicklung gebracht. Die Versandmengen von den Elb- und Weserhäfen stiegen im Jahre 1912 um rund 3000 t. Aus nicht ganz aufgeklärten Gründen ist jedoch der Versand im Jahre 1913 stark zurückgegangen (von 7961 t auf 367 t). Ob hieraus Triest oder Fiume den Vorteil gezogen hat, ist ungewiß. Wahrscheinlich ist die Verkehrszunahme auf den ungarischen Adria-hafen gefallen. (Das Frachtverhältnis geht aus der Tabelle auf S. 211 hervor.)

Die verschiedenen Übergangstarife nach der Schweiz wurden im Laufe der Untersuchung schon gestreift. Die Verkehrswege über das Elsaß, Baden, Württemberg und Bayern stehen miteinander in Wettbewerb. Der allgemeine Grundsatz der Tarifbildung läßt sich dahin aussprechen, daß die Regelungen im einzelnen nach dem Grenzübergangssatz für Basel erfolgt sind. Die Verkehrsentwicklung zeigt eine im ganzen ansteigende Linie.

Der Versuch, Ermäßigungen für die oberitalienische Spinne-

Fracht für 100 kg.

Nach	Von Bremen		Von Hamburg		Von Triest	
	km	M.	km	M.	km	M.
Rozsahegy fonógyar	1012	{3,88 ¹⁾ {3,00 ¹⁾	953	{3,71 ¹⁾ {2,88 ¹⁾	899	{3,55 ²⁾ {3,20 ³⁾
					bei Frachtbriefvorschrift: „über Friedek — Mistek — Teschen unter Anwendung des A. T. 3 des Öst.-Adriatisch. E. V.	

reiindustrie zu schaffen, scheiterte an dem Widerspruche der Schweizer Bundesbahnen. Der Verkehr nach Oberitalien weist stark schwankende Zahlen auf. Das dürfte damit zusammenhängen, daß vor einigen Jahren die mangelhaften Hafen- und Verladeeinrichtungen in Genua den Anstoß zu einer zeitweisen Ablenkung der oberitalienischen Baumwollzufuhren amerikanischer Herkunft nach Bremen und Havre gegeben haben. Auch Streiks sind im Hafen von Genua besonders häufig. Durch Verbesserungen, die inzwischen eingeführt wurden (namentlich durch Anlage neuer großer Kaischuppen), ist die Baumwollbeförderung mit Ausnahme der eiligen Sendungen in steigendem Maße wieder Genua zugelenkt worden. Für Stapelbaumwolle hat Havre auf dem oberitalienischen Absatzmarkte eine beherrschende Stellung.

7. Als regelnd für die Einfuhrtarifpolitik in ganz Westdeutschland haben wir den Wettbewerb mit den holländisch-belgischen und den französischen Häfen erkannt. Was das Elsaß und Baden angeht, so ist tatsächlich ein Zustand erreicht, bei dem die Frachtsätze von den verschiedenen Einfuhrhäfen gleichsam um ein „ideales Mittel“ zu schweben scheinen. Dabei sind die Entfernung Unterschiede, die durch die Seehafentarife überbrückt werden, oft sehr groß. Der Nachteil Bremens gegenüber Rotterdam beträgt für das Elsaß im Durchschnitt etwa 100 bis 120 km; für Baden schwankt er zwischen 40 und 80 km. Gegenüber Antwerpen sind die Nachteile — bei dem bekannten Entfernungsverhältnis zwischen

¹⁾ Rückvergütungssätze beim jährlichen Bezug von mindestens 2000 t durch einen Empfänger.

²⁾ Für rohe Baumwolle ohne Unterschied der Herkunft.

³⁾ Für amerikanische Baumwolle in offenen Wagen.

dem Maas- und Scheldehafen im deutschen Hinterland — noch beträchtlicher. Diese Unterschiede werden Rotterdam gegenüber vollkommen, Antwerpen gegenüber wenigstens teilweise, durch die Seehafentarife für Baumwolle ausgeglichen. Selbst wenn man für Rotterdam die Rückvergütung auf die niederländischen Frachtanteile bis zur Obergrenze von 10—12 Pf. für 100 kg einstellt, bleiben die Sätze von Bremen nach Baden voll wettbewerbsfähig; nach dem Elsaß sind sie auch in diesem Falle billiger. Die Entfernungen zwischen Bremen und Havre einerseits, dem Elsaß und Baden andererseits weisen weniger große Unterschiede auf; hier ist nicht nur Bremen, sondern auch das durchschnittlich etwa 70 km weiter entfernt liegende Hamburg mit billigeren Frachtsätzen versehen. Unter diesen Gesichtspunkten ist folgende Übersicht zu betrachten:

Fracht für 100 kg in Pfennigen

Von \ Nach	Bremen		Bremer- haven, Geeste- münde		Hamburg		Rotter- dam		Antwer- pen		Le Havre	
	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.
Baden:												
Basel, Bad. B.	785	202	847	202	853	200	704	212	609	197	714	205
Lörrach . . .	788	205	850	205	856	203	752	217	628	202	717	214
Offenburg . .	660	202	722	202	728	200	624	211	531	196	—	—
Elsaß:												
Colmar . . .	742	189	804	202	810	200	628	206	533	178	765	226
Mülhausen-												
Nord	783	189	845	202	851	200	668	211	573	178	733	211
Schlettstadt .	720	189	782	202	788	200	605	195	510	188	755	240

Ein anderes Wettbewerbsproblem ergab sich, wie wir aus der Geschichte der Baumwolltarife für Bayern wissen, nach der Eröffnung der Tauernbahn aus der Bedrohung der südbayerischen Spinnereistationen durch Triest. Hier sind im Jahre 1911 die Frachten von Bremen ziemlich genau auf den Wettbewerb des österreichischen Adria Hafens abgestimmt worden (ebenso wie die österreichische Staatsbahnverwaltung es ein Jahr früher getan hatte). Bei dieser Neuregelung war mehr die Tatsache der veränderten Wettbewerbsgrundlage als die tatsächliche Verkehrsverschiebung maßgebend. Im Jahre 1913 galten folgende Sätze:

Fracht für 100 kg in Mark,

Nach Südbayern	Von		Triest	
	km	M.	km	M.
Augsburg	696	1,88	626	1,91
Kempten (Allg.) .	791	1,91	695	1,90
Kolbermoor . . .	821	1,91	508	1,63

Je mehr man in der Tarifbildung für die umstrittenen Gebiete auf die Wettbewerbssätze Rücksicht nahm, desto notwendiger wurde es, den diesen Gebieten benachbarten Spinnereibezirken einen Ausgleich zu gewähren. Am stärksten stand die württembergische Spinnereiindustrie, die selber in verkehrstatistisch erheblicher Weise nur im Rheinumschlag von fremden Häfen erreicht werden konnte, unter dem Eindruck der Tarifmaßnahmen, die für Baden und Bayern durch den Wettbewerb der Auslandshäfen hervorgerufen wurden.

Als im Jahre 1889 Baden die gewünschte Ermäßigung erhalten hatte, ergab sich für Württemberg der unhaltbare Zustand, daß Wangen i. Allg. bei einer Entfernung von 800 km von Bremen, selbst nach der Neuregelung der württembergischen Tarifverhältnisse vom Jahre 1900, einen um 55 Pf. für 100 kg teureren Frachtsatz zu zahlen hatte, als Lörrach in Baden, das nur 5 km näher an Bremen gelegen war. Erst die Ordnung der Jahre 1907 und 1912 brachte die ungefähre Angleichung der württembergischen Baumwolleinfuhrtarife an die badischen.

Inzwischen sah sich durch das Auftreten des Triester Wettbewerbs in Südbayern die Tarifbildung wieder vor neue Aufgaben gestellt, sofern nämlich die württembergische Baumwollspinnerei gegenüber der südbayerischen nicht ins Hintertreffen geraten sollte. Der Ausgleich lag darin, daß die bayerisch-württembergische Grenzstation Neu-Ulm (auf die der Satz des entfernteren Kempten vorgetragen wurde) zum Tarifpunkt für Württemberg gemacht wurde. Das bedeutete: die Sätze für die meistens vorgelegenen württembergischen Spinnereistationen wurden durch einfache Übertragung oder, sofern sie an Seitenlinien lagen, durch Anstoß normaler Einheiten an den Neu-Ulmer Satz gebildet.

Ist einerseits die württembergische Tarifbildung sowohl durch Baden als durch Bayern mit bedingt, so hängen auf der anderen Seite Bayern und Sachsen in tarifarischer Hinsicht eng zusammen. So wurden für die nordöstlichen bayerischen

Spinnereistationen Umbehandlungssätze über Sachsen eingestellt. Bei dem bayerischen Tarifvorgehen von 1907 hat man absichtlich die Spannung der ersten Staffelstufe auf 600 km festgelegt, um Rückwirkungen auf die 500—600 km von Bremerhaven entfernt liegenden sächsischen Spinnereistationen auszuschließen.

Ebenso schwierig wie die paritätische Behandlung der Empfangsgebiete war die gleichmäßige Behandlung der norddeutschen Häfen selber. Auch diese Frage ist im Verlauf der vorausgegangenen Darlegungen berührt worden. Hier hat sich mit der Zeit ein Wechsel in der preußischen Seehafentarifpolitik vollzogen. Während die Frachten von Bremen denen von Bremerhaven im Verkehr mit dem Süden, Südwesten und Westen des deutschen Seehafengebiets viele Jahre lang gleichgestellt waren, wurde später die Bremer Entfernung selbständig durchgerechnet. Parallel zu diesem Wechsel in der Frachtpolitik ging das Bestreben des Bremer Staates, durch die Verbesserung des Flußlaufs und den Ausbau der stadtbremischen Häfen die Baumwolle an den „Sitz des Handels“ zu ziehen. Die gleichmäßige Behandlung der Weserhäfen fiel Anfang der neunziger Jahre für Rheinland-Westfalen und das Elsaß, 1907 für Württemberg und Bayern weg. Im Verkehr mit Sachsen und Schlesien hatte sie nie bestanden.

Doch selbst heute ist dieser Rest der früheren Sparsamkeitspolitik noch nicht völlig beseitigt. Die Gleichstellung besteht zur Zeit noch für Baden, die westlichen Übergangsstationen nach der Schweiz und Vorarlberg. Hierdurch wird nun das Verhältnis zwischen Bremen und Hamburg in den angeführten Verkehrsbeziehungen zum Nachteil Bremens etwas verschoben. Denn da Bremerhaven von dem für diese Grenz- und Spinnereistationen in Frage kommenden Tarifpunkt Basel nach der älteren Tarifentfernung um 10 km weiter als Hamburg entfernt war, Bremen aber die Bremerhavener Sätze erhalten hatte, so zieht Bremen auch heute nicht nur nicht den Vorteil aus seinen geringeren kilometrischen Entfernungen, sondern ist Hamburg gegenüber mit einem kleinen Frachtnachteil (1—2 Pf. für 100 kg) belastet; denn die auf Bremen übertragenen Bremerhavener Sätze sind höher als die Hamburger, entsprechend dem älteren Entfernungsverhältnis zwischen Hamburg, Bremerhaven und Basel.

8¹⁾. Die geschilderte Marktorganisation Bremens in Verbin-

¹⁾ Vgl. hierzu den Bericht der I. Sektion betreffend die Baumwollversorgung der österreichischen Textilindustrie 1908.

derung mit der Annäherung der Empfangsgebiete durch die Einfuhrtarife und der Einstellung der binnenländischen Transporte auf die Eisenbahn als Beförderungsmittel haben dort für den Handel in nordamerikanischer Baumwolle eine besondere Geschäftsform zur Entwicklung gebracht, die sich tiefgehend vom Handel in allen anderen Baumwollarten unterscheidet.

Ebenso wie in früheren Jahren die amerikanische Baumwolle, wird heute die ägyptische, ostindische und levantinische Flocke meist cif oder cf gehandelt. Die festländischen Einfuhrhäfen sind für diese Baumwollarten reine Vermittlungsplätze.

Die ostindische Ausfuhr z. B. lag in den Händen von etwa dreißig Häusern, fast ausschließlich europäischen Firmen, unter denen sich vier deutsche befanden¹⁾. Die Ablader hatten sämtlich entweder ihre eigenen Zweiggeschäfte oder feste Verbindungen in Europa, die die Aufträge der Spinner entgegennahmen, Lieferungen vermittelten und bei einem Schiedsgerichtsverfahren für die etwa zu zahlende Vergütung aufkamen. Einen festländischen Eigenhandel in ostindischer oder in ägyptischer Flocke gab es nirgends. Er wird sich auch nicht entwickeln. Denn der Zwischenhandel findet bei der ägyptischen und ostindischen Baumwolle weder ein eigenes noch ein gesichertes Betätigungsfeld. Einmal liegt der Ausfuhrhandel in Ägypten und Ostindien in den Händen weniger kapitalkräftiger Firmen, die die Baumwolle in eigenen Vorrichtungen oder für eigene Rechnung pressen lassen, um dadurch über den Handel in den Erzeugungsländern eine gewisse Überwachung auszuüben. Diese Häuser übernehmen weiter die Kreditfunktion. Sie verkaufen den Spinnern in großem Umfange Lieferungen „nach Ankunft“, die erst von der Zeit der Lieferung im Landungshafen an berechnet werden, wodurch der Zinsverlust des Fabrikanten auf die schwimmende Ware wegfällt²⁾; darüber hinaus räumen sie den Spinnern vielfach große Kredite ein. Und zweitens hat der Zwischenhandel hier kein gesichertes Betätigungsfeld. Denn weil Terminmärkte für ostindische Baumwolle überhaupt nicht,

¹⁾ „Die indische Baumwolle“ (Berichte über Handel und Industrie, Bd. XVI, S. 73).

²⁾ Die übliche Zahlungsbedingung nach cif-Verträgen ist dagegen Zahlung gegen Akzept oder Barzahlung bei Übergabe der Verschiffungsdokumente, die auf einem schnellen Schiff der Ware voranzugehen pflegen, so daß Zinsverluste auf das schwimmende Gut für den Empfänger entstehen. Vgl. Hellauer, a. a. O. S. 429.

für ägyptische nur in beschränktem Umfange vorhanden sind, die Preise für die verschiedenen Baumwollarten aber nur lose zusammenhängen, so daß Käufe in der einen Sorte (etwa in ägyptischer) nicht durch Terminverkäufe in der anderen (etwa in amerikanischer) gedeckt werden können und umgekehrt, so hätte der Zwischenhandel das Konjunkturrisiko zu tragen, ohne sich dagegen in der gewohnten Weise schützen zu können.

Wenn aber ein selbständiger Zwischenhandel in ägyptischer und ostindischer Baumwolle nicht zur Entstehung kommen kann, so ist damit gleichzeitig gesagt, daß die Einfuhrhäfen für diese Erzeugnisse auch in Zukunft Speditionsplätze bleiben werden.

Die Verschiffung der ostindischen Baumwolle beginnt in der Regel in den Monaten November-Dezember und dauert bis Juli-August. Die Versendungen aus den verschiedenen Erntebezirken erfolgten nacheinander, was mit dem Eintreten des „Monsuns“ zusammenhängt. Da nun die Unmöglichkeit eines Zeitgeschäftes in ostindischer Baumwolle die Bedarfsdeckung für die entfernteren Monate des Jahres erschwert und überdies bei den primitiven Lagerverhältnissen im Hauptverschiffungshafen Bombay¹⁾ Gewicht und Beschaffenheit durch eine längere Lagerung im Erzeugungslande ungünstig beeinflußt werden, so hat der festländische Spinner ein Interesse daran, sich möglichst frühzeitig ausgiebig mit Ware zu versehen. Diesem Interesse am frühzeitigen Kauf läuft nun das andere parallel, erst dann in den Besitz des gekauften Rohstoffes zu gelangen, wenn er verarbeitet werden soll. Abgesehen von eiligen Sendungen, die der süddeutsche und sächsische Spinner häufig über Triest, der westfälische meist über Hamburg leitet, ist es also für den Verarbeiter vorteilhaft, wenn die Rohware lange unterwegs ist. Denn das Transportgefäß übernimmt dann gleichzeitig die Lagerfunktion und erspart dem Fabrikanten die Ausgabe von Lagerspesen und Versicherungsgebühren. Hat nun das langsame Beförderungsmittel beim binnenländischen Versand noch den Vorzug größerer Billigkeit, so wird der Spinner sicher dieses wählen. Dadurch erklärt sich, weshalb die Wasserstraße bei der binnenländischen Beförderung der ostindischen Baumwolle durchweg das Übergewicht über den Schienenweg behauptet. Das traf nicht nur beim Bezuge über Hamburg zu

¹⁾ „Die indische Baumwolle“, a. a. O. S. 73.

(wo doch die Baumwolleinfuhrtarife der Ablenkung auf den Wasserweg entgegenwirken), sondern auch beim Versande über den zweitgrößten festländischen Einfuhrhafen für ostindische Baumwolle: bei Antwerpen.

Ähnlich ist es bei der ägyptischen Flocke. Triest und Genua, die den sächsischen, den süd- und südwestdeutschen Absatzmarkt versorgen, sind selbstverständlich auf den Bahnweg angewiesen. Doch selbst von Rotterdam geht die ägyptische Baumwolle auf dem Rheinwege weiter.

In der Verpackung und im gleichmäßigen Ausfall der von Übersee eintreffenden Lieferungen unterscheiden sich die ostindische und die nordamerikanische Baumwolle wesentlich voneinander. Das ostindische Erzeugnis ist meist sehr gut verpackt und mit eisernen Reifen versehen, so daß es den Fährnissen des Transportes eine hohe Widerstandskraft entgegensetzt. Die zu Partien vereinigten Ballen weisen durchweg eine gleichlaufende Qualität auf, was dem freihändigen Lieferungsgeschäft nach Muster zustatten kommt. Bei dem amerikanischen Erzeugnis ist es anders. Dieses steht nicht nur in der Verpackung, die für jeden Ballen im Einfuhrhafen geprüft werden muß, hinter der ostindischen Flocke zurück, sondern die regelmäßige Überfüllung der amerikanischen Ausfuhrhäfen in den Verschiffungsmonaten macht es überdies den überseeischen Abladern unmöglich, die zeitraubende Auswahl der Baumwolle nach ihren verschiedenen Qualitäten so genau durchzuführen, daß die Ballen einer Sendung immer die gleiche durchlaufende Beschaffenheit aufweisen. Einen sehr deutlichen Beweis dafür, wie verschieden die ankommenden Mengen ostindischer und nordamerikanischer Baumwolle zu beurteilen sind, gibt der § 41 der Bedingungen der Bremer Börse; nach ihm muß bei amerikanischer Baumwolle aus jedem Ballen eine Probe gezogen werden, wogegen beim ostindischen Erzeugnis die Bemusterung eines kleinen Prozentteils genügt. Bei jener ist eben die Qualität der in einer Partie vereinigten Ware so verschieden, daß für das etwaige Schiedsgerichtsverfahren jeder Ballen durch ein Muster vertreten sein muß, während bei diesem das Prozentmuster vollkommen ausreicht.

Der Exporteur ostindischer oder ägyptischer Baumwolle erfüllt also nicht bloß die Kreditfunktion des Zwischenhandels, sondern ersetzt ihn auch in warentechnischer Hinsicht durch die

Gleichmäßigkeit in der Zusammensetzung der überseeischen Lieferungen. Dagegen ist die nordamerikanische Baumwolle Marktware in jenem spezifischen Sinne, daß sie nicht so, wie sie von Übersee eingeht, in den Konsum der Spinnerei übergeführt werden kann. Der Bremer Einfuhrhändler kauft vielfach nach einer Durchschnittsqualität, so daß sich in einer Abladung bessere und schlechtere Sorten finden und nur der Durchschnitt der gekauften Klasse entspricht. Die auf Lager genommene Marktbaumwolle wird verschiedenen „Manipulationen“ unterworfen. Von jedem Ballen werden zwei Muster genommen: ein Börsenmuster zum Zwecke der Feststellung der Qualität und zur Durchführung der Arbitration im Falle einer nicht genügenden Lieferung und ein Kontormuster, um danach die Ballen auf ihre Beschaffenheit hin auszusuchen und die Partien für den Spinner zusammenzustellen. Eine der wichtigsten Aufgaben des Bremer Einfuhrhandels in Baumwolle besteht also darin, die Ware nach den Bedürfnissen der Fabrikanten „auszuklassieren“. Der Spinner, der am Bremer Markte einkauft, hat eine hohe Sicherheit, wirklich die Ware zu erhalten, die er in seinem Produktionsprozesse gerade gebraucht.

Es bleibe dahingestellt, inwieweit neben den aus der Natur der Ware fließenden Gründen des weiteren die Tatsache markt-bildend und marktstärkend gewirkt hat, daß in der Baumwollspinnereiindustrie eine breite Schicht mittlerer Betriebe vorhanden ist, die, durch das Konjunkturrisiko beim Einkauf der ostindischen Baumwolle genugsam belastet, über nicht genügend Kapital verfügt, um neben den Anforderungen, die der Betrieb selber an sie stellt, die durchschnittlich in viel höherem Maße versponnene amerikanische Baumwolle auf Lager zu nehmen und die hieraus entstehenden Kosten zu tragen.

Es ist ein interessantes Problem, zu untersuchen, in welchem Verhältnis die Seehafeneinfuhrtarife und die Börsenorganisation am Bestande des Bremer Marktes mitgewirkt haben. Die Börsenorganisation entsprang dem gemeinsamen Interesse von Produktion und Handel. Ihre technische Ausgestaltung war durch den Charakter der nordamerikanischen Baumwolle gegeben. Aber sie allein mit ihren Einrichtungen zur Abschätzung der Ware und mit ihrer Aufstellung von Kaufverträgen würde die Baumwolle nicht nach Bremen gezogen haben, wenn nicht ein kapital-

kräftiger Eigenhandel vorhanden gewesen wäre, der in dieser Ware ein marktmäßiges Objekt vorgefunden hätte. Indes weder der Eigenhandel noch die Unterstützung des Bremer Marktes durch die Spinner hätten ausgereicht, die Baumwolle in Bremen zu halten. Kleine und selbst größere Frachtunterschiede in der einen oder andern Verkehrsbeziehung können zwar durch die positiven Eigenschaften eines Marktes und durch die Vorteile, die der Haupteinfuhrhafen als solcher bietet, ausgeglichen werden; auf die Dauer aber wird eine Ware wie Baumwolle, bei der die Beförderungskosten im Verhältnis zu den Verarbeitungskosten eine Rolle spielen, stets den Einfuhrhafen wählen, der über die billigsten Binnenlandsverbindungen verfügt. Der Markt darf in der Gesamtheit seiner Verkehrsbeziehungen sowie in besonders wichtigen Einzelverbindungen nicht schlechter dastehen als der Wettbewerbshafen, der in das gleiche Hinterland einzudringen vermag.

Die Baumwollbörse als solche könnte selbst dann weiter bestehen, wenn die Verschiffung nordamerikanischer Baumwolle zu einem erheblichen Teile über andere Häfen erfolgte. Ein Eigenhandel dagegen, der dauernd mit kostspieligeren Inlandsverbindungen zu rechnen hätte, als der Handel im Konkurrenzhafen, bliebe nicht lange wettbewerbstätig: er würde zunächst vermutlich die Spedition seiner Einfuhrware über den begünstigten Hafen leiten, um später selber dorthin überzusiedeln; denn es ist eine durch die Erfahrung bestätigte Tatsache, daß die Ware die Ware nach sich zieht und diese zuletzt den Handel. Damit wäre dann allerdings auch die Börse in ihrem Bestande gefährdet.

Eigenhandel und Börse waren eine Voraussetzung, ohne die ein Vorgehen der preußischen Eisenbahnverwaltung Bremen gegenüber nie erfolgt wäre. Die Tarife waren schon zur Zeit ihrer Einführung eine notwendige Ergänzung des Marktes, um den zwar eingeschränkten, aber immer noch bedeutenden Einfluß Havres und Liverpools zu brechen, und eine Vorbedingung dafür, Speditionen über den Bremer Platz zu lenken. Indem die Spinnereiindustrie immer mehr ihre unmittelbaren Bezüge über Bremen leitete (was sie ohne die unterschiedliche Bevorzugung durch die Seehafentarife nie getan hätte), wurde allmählich unter der Einwirkung des Bremer Marktes die Speditionsware in Marktware gleichsam „verwandelt“.

Aus dem Einzelbeispiel der Baumwolle lassen sich allgemeine

Schlüsse auf die Beziehung zwischen den Einfuhrtarifen und den Rohstoffmärkten ziehen. Die Einfuhrtarife sind nicht in der Lage, Rohstoffmärkte zu begründen, wo die Bedingungen für diese fehlen; sind jedoch die Voraussetzungen gegeben, dann bilden die Tarife unter den Verhältnissen an der nordwesteuropäischen Küste eine notwendige Ergänzung, da die spezifischen Markteigenschaften allein nicht ausreichen, den Einfuhrweg gegenüber einem anderen besser gestellten Hafen dauernd zu bestimmen.

Die zweite Frage, für die wir hier eine Antwort suchen müssen, ist die: inwieweit die Geschäftsformen im Handel mit amerikanischer Baumwolle durch das Seehafentarifsystem beeinflußt worden sind.

Die „Bedingungen der Bremer Baumwollbörse“ enthalten Bestimmungen für den Verkauf von „Loko-Baumwolle“, für den Verkauf „auf Lieferung“, „auf Ankunft“ und mit der Klausel „franko Waggon“; dazu kommen Bestimmungen für den Verkauf nach cif-Bedingungen. Bei dieser Verkaufsform handelt es sich um in Übersee befindliche oder um schwimmende Ware, die unter Zugrundlegung eines Durchschnittsgewichts und nach einer durchschnittlichen Klasse an den Händler und von ihm an den Spinner abgesetzt wird. In diesem Falle kauft der Händler nicht für eigene Rechnung, sondern ist bloßer Kommissionär. Das Geschäft „auf Ankunft“ hat heute im Baumwollhandel keine Bedeutung mehr; es kann hier übergangen werden.

Unter dem Lokogeschäft wird der Handel in Platzware, in „prompter Baumwolle“ verstanden, wobei der Lieferant verpflichtet ist, auf Verlangen des Käufers sofort anzudienen und zu liefern. Das Platzgeschäft hat theoretisch für den Spinner den Vorteil, daß er in die Lage versetzt wird, jeden einzelnen Ballen vor dem Kaufe in Augenschein zu nehmen und zu prüfen. Von dieser Möglichkeit macht der englische Fabrikant, der auf dem Liverpooleser Markte einkauft, einen regen Gebrauch, während sie für den deutschen Spinner bei der im Durchschnitt weiten Entfernung der Verbrauchsplätze vom Bremer Markte kaum in Betracht kommt. Der deutsche Spinner kauft nach einem vorgelegten Muster, und es ist nun die Sache des Händlers, dem Muster genau entsprechende Partien zu senden. Schließen Händler und Spinner ein Lieferungsgeschäft ab, so verpflichtet sich der Händler, binnen der in dem Kaufvertrage festgesetzten Zeit die Ware zu über-

mitteln. Der Unterschied zum Lokogeschäft ist in der Praxis nicht scharf zu ziehen. Denn es kann sich beim Lieferungsgeschäfte sowohl um solche Baumwolle handeln, die der Händler seinen eigenen Lagerbeständen entnimmt, als auch um eine Ware, die von den Vereinigten Staaten her unterwegs ist oder für deren rechtzeitige Abladung der überseeische Exporteur die Gewähr übernommen hat. Beim Loko- sowie beim Lieferungsgeschäft kann der Spinner mit dem Eintreffen der Baumwolle zu einem ganz bestimmten Zeitpunkte rechnen.

Das Loko- und Lieferungsgeschäft werden heute meist mit der Klausel „franko Waggon“ versehen. Derartige Geschäfte werden als Franko-Waggon-Geschäfte bezeichnet. Ihr ursprünglicher Charakter wird dadurch in keiner Weise verändert. Die Klausel bezieht sich nur auf einen Nebenumstand. Sie besagt, daß der Verkäufer „die Transportkosten bis an den Waggon und die Kosten der Verladung in den Waggon zu tragen“ hat. Das Loko- und Lieferungsgeschäft mit der Franko-Waggon-Klausel, d. h. also die Franko-Waggon-Geschäfte, können heute als die bei der Entnahme vom Bremer Markt typische Geschäftsform bezeichnet werden.

Das läßt sich ziffermäßig beweisen. Aus der bremischen Statistik lassen sich die Mengen der ein- und ausgeführten Speditionsware im Gegensatz zu der Kommissions- und Eigenhandelsware durch die Jahre hindurch feststellen. Diese schon erwähnte besondere Art der Anschreibung mag ihre Ursache darin haben, daß die spezifische Bedeutung Bremens als eines Eigenhandelsplatzes früh erkannt worden ist, was unzweifelhaft zur Beobachtung der einschlägigen Vorgänge angeregt hat. Für Baumwolle ergibt sich folgendes¹⁾:

	1885 t	1895 t	1905 t	1913 t
Gesamtausfuhr Bremens	96 338	265 995	414 977	512 329
im Speditionsverkehr	78 465	177 960	169 371	128 327
Anteil des Speditionsverkehrs an der Gesamtausfuhr in % . .	81,5	66,9	40,8	25,0

¹⁾ Die beiden Ziffern für 1885 und 1895 entstammen der Bremer Statistik, Heft II (Zur allgemeinen Statistik). In den beiden angezogenen Jahrgängen sind der Generalhandel und der Spezialhandel (dieser durch kleine Ziffern) ausgewiesen worden. Der Unterschied beider ergibt den Speditions-

Bei der nordamerikanischen Baumwolle lag das Verhältnis noch etwas günstiger; hier betrug der Anteil des Speditionsverkehrs im Jahre 1913 nur 23,6 %. Beiläufig stimmen diese Resultate mit dem Ergebnis einer unabhängig davon vorgenommenen sachverständigen Schätzung ungefähr überein, wonach der Anteil des Speditionsverkehrs höchstens auf 30 % angenommen worden ist.

Das Verhältnis von Eigenhandels- und Speditionsverkehr hat sich in den letzten dreißig Jahren nahezu umgekehrt. Der Anteil des Eigenhandels an der über Bremen bewegten Baumwollmenge ist von 18,5 % auf 75 % gestiegen und der Anteil der Speditionsbaumwolle gleichzeitig von 81,5 % auf 25 % gefallen. Darin liegt ein Beweis für die marktunterstützende Wirkung, die die Einfuhrtarife in ihrer spezifischen Verbindung mit den gegebenen Marktbedingungen ausgeübt haben.

Historisch-genetisch kann man sich die Beziehung zwischen der typischen Geschäftsform für den Handel in nordamerikanischer Baumwolle und den Seehafentarifen so vorstellen: Indem die Einfuhrermäßigungen die amerikanische Baumwolle einem Einfuhrhafen zuwandten, der in seinen binnenländischen Transportbeziehungen ganz überwiegend auf die Eisenbahn angewiesen war, bildete sich eine Geschäftsform heraus, in deren jedesmaliger Verwirklichung die Tatsache der Eisenbahnbeförderung einen unerläßlichen Bestandteil darstellte. Doch die Beziehung zwischen der Eisenbahn und den Rohstoffmärkten in den Hafenplätzen liegt noch tiefer; was im folgenden über die Baumwolle ausgeführt wird, ließe sich sinngemäß verallgemeinern.

Das Platzgeschäft verlangt ein zeitlich genau im voraus zu bestimmendes Eintreffen der Ware. Der Spinner, der selber in amerikanischer Baumwolle kein größeres langfristiges Lager mehr unterhält und sich auf das Bremer Baumwollsammlbecken verläßt, muß über die entfernte Marktware ebenso sicher verfügen können, als wenn sie am Orte der Verarbeitung selbst vorhanden wäre. Es kommt vor, daß der Spinner, indem er die Abnahme der Baumwolle nach den Bedürfnissen seiner Fabrikation einzurichten sucht, auf monatliche, wöchentliche und sogar auf tage-

verkehr. Die Angaben für 1905 und 1913 wurden der „Statistik des Schiffs- und Warenverkehrs“ entnommen. Dort ist der Speditionsverkehr selber durch kleine Ziffern kenntlich gemacht und läßt sich unmittelbar aus der Statistik ablesen.

weise Lieferung einkauft. Der sich so in festen Zeitgrenzen abspielende stetige Verkehr zwischen dem Baumwollstapelplatz und der Baumwollindustrie verlangt eine in gleicher Weise pünktliche, regelmäßige und schnelle Beförderung, wie sie nur von dem technisch und organisatorisch höchst entwickelten Beförderungsmittel, eben der Eisenbahn, geboten werden kann. Durch das Mittel der Eisenbahn hat in dieser Weise die Seehafentarifpolitik auf die Art des Geschäfts in amerikanischer Baumwolle, die selbst wiederum eine Ausdrucksform des vorhandenen Marktes darstellt, bestimmend eingewirkt. Die Seehafentarife, die zur Zeit ihrer Einführung bis heute in erster Linie den Einfuhrweg beeinflussen, haben die Eisenbahn zu dem Transportmittel gemacht, auf das der Bremer Markt seiner Struktur nach angewiesen ist.

Was die Bedeutung des Franko-Waggon-Geschäftes für die Baumwollindustrie angeht, so wird unter Zugrundlegung der bremischen Statistik und der im Reichsamt des Innern aufgestellten Produktionsstatistik anzunehmen sein, daß etwa 67 % der in den Spinnereien verbrauchten nordamerikanischen Baumwolle vom Bremer Markte im Wege des Platzgeschäftes bezogen wurde¹⁾. Der Rest bestand aus Speditionsbaumwolle, von der die höchstwertigen amerikanischen Sorten, in denen sich der Spinner infolge der großen Nachfrage zu Beginn der Saison im Erzeugungslande eindeckte, den höchsten Prozentsatz ausmachten.

Wenn auch die Baumwolleinfuhrtarife in Verbindung mit den entwickelten Marktbedingungen eine spezifisch marktunterstützende Wirkung ausgeübt haben, so wäre es doch vollkommen falsch, sich die Dinge so vorzustellen, als ob die Tarife als solche — etwa durch die Fassung der Anwendungsbedingungen — den Marktverkehr vor dem Speditionsverkehr bevorzugt hätten. In ihrer Bildung haben die Baumwolltarife keinerlei Merkmal, das auf eine solche Bevorzugung abzielte. Gleichwohl erfüllten sie eine doppelte Aufgabe. Unter den besonders in Bremen vorhandenen Verhältnissen wurden sie dort zu einem notwendigen Bestandteil

¹⁾ Die Ziffer hat nur einen Annäherungswert. Sie wurde gewonnen, indem die um die Speditionsbaumwolle verminderte Ausfuhrzahl der Bremer Statistik für 1909, von der die nach der Eisenbahnstatistik ins Ausland beförderten Mengen abgesetzt worden waren, zur Angabe der Produktionsstatistik von 1909 über den Verbrauch nordamerikanischer Baumwolle (269 654 t) ins Verhältnis gesetzt wurde.

der Marktbildung in amerikanischer Baumwolle, während sie zur gleichen Zeit den Speditionsverkehr ostindischer Ware über Hamburg beförderten. Natürlich haben sie nebenbei auch auf den Speditionsverkehr der amerikanischen und ostindischen Flocke über Bremen eingewirkt, wobei sie durch die infolge des Marktes besonders ausgebauten Hafen- und Lagerungseinrichtungen, die sorgfältige Behandlung der mangelhaft verpackten und oft schon durch den amerikanischen Landtransport beschädigten Flocke u. a. m. unterstützt worden sind.

Von der Elbe wurden im Jahre 1913 69814 t Baumwolle auf der Eisenbahn abgefahren. Nimmt man an, daß es sich hierbei nur um Speditionsgut gehandelt hat, so würden im Verkehr von Hamburg und Bremen zusammen 34% der Gesamtbahnabfuhr als Speditionsbaumwolle und 66% als Marktware nach den Einfuhrtarifen befördert worden sein. Hamburg könnte vielleicht im Verkehr mit Sachsen die Ermäßigungen entbehren, wiewohl eine starke Ablenkung des „eiligen Versandes“ von ostindischer Baumwolle nach Triest die Folge sein würde; ein Wettbewerb des großen Elbhafens auf dem linken Rheinufer, in Südbayern, Württemberg, Baden und dem Elsaß wäre ohne die Einfuhrtarife angesichts der Konkurrenz Antwerpens im Rheinumschlag und der Adria Häfen auf dem Schienenwege einfach unmöglich. Man sieht wiederum, daß für den Verkehr mit West- und Süddeutschland das Seehafentarifsystem ebenso sehr in den Interessen von Hamburg verankert ist wie in denen Bremens.

9. Der tarifpolitisch unterstützte Wettbewerb der festländischen Häfen um das Hinterland, der ihre jeweiligen Einflußzonen fortgesetzt gegeneinander verschiebt, vermag eine gewisse „natürliche Arbeitsteilung“, die sich bei einem gemeinsamen Hinterlande hauptsächlich auf die geographische Lage zu den Export- und Importgebieten, auf die überseeischen Verbindungen und auf Art und Bedeutung des Handels gründet, nicht völlig zu beseitigen. Eine derartige Teilung zwischen den Aufgaben der einzelnen Häfen läßt sich für die Baumwolleneinfuhr deutlich nachweisen.

In der Einfuhr ostindischer und ägyptischer Baumwolle wird Bremen von den Häfen überflügelt, die entweder über eine wohlfeile Binnenwasserstraßenverbindung verfügen oder näher an den Ausfuhrgebieten liegen. Die östlichen, süd- und südwestlichen deutschen Spinnereigebiete beziehen die ostindische Flocke über

Hamburg, Triest, Genua oder im Mannheimer Umschlag über Antwerpen (namentlich Württemberg), die westlichen Bezirke decken ihren Bedarf zu großem Teil über den Scheldehafen, meist auf dem Schienenwege¹⁾. Die großen Einfuhrplätze für ägyptische Baumwolle, die entsprechend der zunehmenden Verfeinerung der Gewebe in Deutschland immer mehr verbraucht wird, sind Triest und Genua für den Süden, Südwesten und Osten, und Rotterdam, wo die betreffenden Dampferlinien in ihren regelmäßigen Fahrten anliefen, für Rheinland-Westfalen. Die Zufuhren ostindischer und ägyptischer Baumwolle in diesen Häfen betragen im Jahre 1913²⁾:

	AusfuhrBombaysan ostindischer Baum- wolle in Ballen	Ausfuhr ägyptischer Baumwolle in Ballen 1913/14
Hamburg	158438	} 16399
Bremen	14227	
Rotterdam u. Amsterdam	1860	26121
Antwerpen	127425	2676
Triest	109549	111824
Genua	90179	55520

Während die Seefrachten von Ostindien nach allen festländischen Häfen durchweg auf gleicher Höhe gehalten werden, haben die Mittelmeerhäfen bei der Zufuhr von Alexandrien einen Vorsprung vor den Nordseehäfen, der ihnen für Süddeutschland von vornherein ein Übergewicht sichert.

Was den Wettbewerb der Haupteinfuhrhäfen von ostindischer Baumwolle im einzelnen anlangt, so wird für das Elsaß und im geringeren Grade für Baden ein Wettbewerb auf breiter Grundlage zwischen Hamburg, den Adriaehäfen, Antwerpen und Dünkirchen anzunehmen sein, wobei der Scheldehafen und Dünkirchen zurücktreten dürften. Die nordbayerische Spinnereindustrie ist in ihren Bezügen auf Hamburg angewiesen, wohingegen in Südbayern und Württemberg hauptsächlich Hamburg und Triest, aber

¹⁾ Vornehmlich im Verkehr mit dem linksrheinischen Spinnerebezirk. Denn für diese kurzen Strecken ist die überdies durch die Transitsätze bevorzugte Bahnbeförderung billiger, weil im gebrochenen Verkehr die Wohlfeilheit der Wasserbeförderung den Umschlagskosten gegenüber nicht zur Auswirkung gelangt. Die Bahnfracht von Antwerpen nach M.-Gladbach betrug im Jahre 1913 (einschl. der Antwerpener Platzkosten) 0,95 ₰ und die Umschlagsfracht (einschl. der Antwerpener Platzkosten und der Düsseldorfer Umschlagspesen von 0,18 ₰) 1,15 ₰ für 100 kg Baumwolle.

²⁾ Vgl. das Deutsche Baumwollhandbuch 1914.

auch Antwerpen, in scharfem Wettbewerb miteinander stehen. Sachsen, Schlesien und Böhmen hängen im allgemeinen von Hamburg ab, indes gewinnt in diesen Absatzgebieten Triest, gestützt auf seine Seehafentarife, an Boden. Rheinland-Westfalen bezog die ostindische Baumwolle über Antwerpen und Hamburg.

In der Einfuhr ägyptischer Baumwolle stehen vornehmlich Triest und Genua miteinander in Wettbewerb. Genua steigerte sowohl seine Zufuhren nach dem Elsaß, wo der Bedarf an ägyptischer Flocke groß ist (12,4% des Gesamtverbrauchs), als auch nach Württemberg, das seinen Bedarf früher so gut wie ausschließlich über Triest eindeckte, in neuerer Zeit jedoch namentlich für eilige Sendungen zum Bezuge über die italienischen Einfuhrhäfen, zu denen Venedig hinzutritt, übergegangen ist. Dafür hatte Triest in Nordbayern und Sachsen große unbestrittene Absatzgebiete. Die Bedarfsdeckung Rheinland-Westfalens in ägyptischer Baumwolle vollzog sich im Wasserumschlag über Rotterdam.

Entsprechend der Natur des Geschäfts in ostindischer und ägyptischer Baumwolle sind Häfen wie Antwerpen, Rotterdam und Triest in technischer Beziehung wesentlich auf den Speditionsverkehr eingerichtet. In Antwerpen z. B. haben die Lagerhäuser keine direkten Gleisverbindungen. Alle Baumwolle, die an der Schelde gelagert wurde, mußte vom Dampfer zum Lager und von dort zur Bahn oder zum Rheinschiff mit der Fuhre befördert werden, wodurch sich die Spesen für die Marktware erhöhten. Dagegen waren die Lösch- und Transitschuppen sämtlich mit direktem Gleisanschluß bedacht. Der Hafen von Gent, welcher in der Einfuhr der für die belgische Spinnereiindustrie bestimmten amerikanischen Baumwolle vor Antwerpen den Vorrang behauptete, war mit sehr guten Lösch- und Lagervorrichtungen versehen. Auch hier war die Ware vorwiegend Durchfuhrgut, obwohl Genter Firmen vor dem Kriege mit Erfolg einen Markt auszubilden unternommen hatten.

Der Umschlag der ägyptischen Baumwolle vollzog sich in Rotterdam vom See- ins Binnenschiff; die Weiterbeförderung geschah auf dem Rhein. Geeignete Lagerhäuser für Baumwolle bestanden bis zum Kriege, entsprechend der Verkehrsfunktion des Hafens, an der Maas nicht. Wichtige Änderungen, von denen noch geredet werden muß, sind inzwischen in die Wege geleitet worden.

In Triest erfolgte die Behandlung der Baumwolle nach dem Muster Bremens; fast alle dort gelandeten Baumwollarten, auch die für den Verbrauch der österreichischen Industrie bestimmte amerikanische, waren reines Speditionsgut. Die Entlöschung der amerikanischen Flocke vollzog sich fast ausschließlich im neuen, für den Verkehr mit Amerika, Indien und Ostasien bestimmten Franz-Josefs-Hafen, wo das Durchfuhrgut sofort auf die Schiene umgeschlagen werden konnte, ohne die Kaischuppen berühren zu müssen. Ebenso wenig wie an der Schelde waren die auf den längeren Aufenthalt der Baumwolle berechneten staatlichen Lagerhäuser in Triest mit direktem Gleisanschluß ausgestattet. Durch die Zu- und Abfuhr ergaben sich nicht unbedeutende Nebenkosten¹⁾.

Die beiden großen festländischen Häfen für die Einfuhr amerikanischer Baumwolle sind Bremen (1913: 2583481 Ballen) und Havre (1913: 1051716 Ballen). Beide Häfen waren gleichzeitig große Eigenhandelsplätze. Beide hatten für Baumwolle insofern eine überstaatliche Bedeutung, als sie über die Versorgung des nationalen Gebietes, dem sie angehörten, mit ihren Einflußzonen hinausgriffen. In dieser Hinsicht war Havre weniger belangreich als Bremen. Havre griff nur nach dem Elsaß, nach Baden, ganz selten nach Südbayern, ferner nach der Schweiz und Oberitalien, hinüber; dagegen deckte Bremen vor dem Kriege rund 43⁰/₁₀₀ des festländischen Baumwollbedarfs überhaupt. Der französische Absatzmarkt war wegen der surtaxe d'entrepôt für Bremen vollständig verschlossen. Das gleiche traf übrigens für andere wichtige Einfuhrgüter zu, z. B. für Kaffee.

Havre hat vor Bremen den Vorteil, das französische Verbrauchsgebiet wettbewerbslos zu beherrschen. Jeder der drei großen französischen Einfuhrplätze Havre, Dünkirchen und Marseille hat in der Baumwolle seine Besonderheit entwickelt. Nach Marseille ging vorwiegend ägyptische, nach Dünkirchen vorwiegend ostindische und nach Havre vorwiegend amerikanische Flocke. Nur Havre, das die Zufuhr amerikanischer Baumwolle für Frankreich beinahe monopolisiert hatte, griff daneben in die Tätigkeitsgebiete der andern Häfen über.

Bremen ist in Südwestdeutschland und wohl auch in der Schweiz durch Havre wesentlich eingeengt. Dieser Wettbewerb

¹⁾ Hierzu Hellauer, Der Umschlags- und Lagerhausverkehr in Triest (Beiträge zur Wirtschaftskunde Österreichs 1911, S. 301 ff.).

hat nicht etwa in einer tarifarischen Schlechterstellung des norddeutschen Seehafens seine Ursache. Die Gründe sind anderswo zu suchen. Neben politischen Ursachen, alten Familienbeziehungen und Kapitalbeteiligungen von französischen Banken an der elsässischen Spinnereiindustrie wahrte sich Havre bisher durch seinen Terminmarkt einen gewissen Vorsprung in diesem Erzeugungsgebiet, da der dortige Spinner unter Zugrundlegung der Havreser Notierungen einzukaufen pflegte. Dazu kam ein wirklicher Vorteil Havres vor Bremen. Die große deutsche Baumwollindustrie verbrauchte im Gegensatz zu Frankreich weniger Stapelbaumwolle, und die hoch qualifizierte elsässische Industrie fand deshalb bisher in Havre durchschnittlich eine bessere Auswahl an wirklicher Stapelware als in Bremen. Daß die Ursache für die Bevorzugung Havres durch den elsässischen Spinner sicher nicht in der tarifarischen Stellung des französischen Hafens liegt, läßt sich schon daraus entnehmen, daß die badische Spinnereiindustrie in den Frachten günstiger zu Havre lag als das Elsaß und daß trotzdem die verhältnismäßige Bedeutung Havres hier weit zurückgetreten ist.

In Bremen erfolgt die Behandlung der durchgeführten Baumwolle in den Häfen I und II¹⁾, die im Zollausschlußgebiet liegen. Sämtliche für den Baumwollverkehr in Betracht kommenden Schuppen sind mit besonderen Feuerlöschvorrichtungen ausgestattet: der Sprinkleranlage, für die eine besondere Gebühr (2 Pf. für 100 kg) erhoben wird. Die Speicher sind sehr geräumig (der Hafen II hat eine Schuppenfläche von 73300 qm), da der Baumwollverkehr hohe Ansprüche an die Aufnahmefähigkeit der Kaischuppen stellt: die Baumwolle darf nicht gestapelt werden, und die Ballen müssen zugänglich bleiben, weil aus jedem eine Probe gezogen wird. Die selbstverständliche Anpassung an den Eisenbahnverkehr tritt deutlich darin zutage, daß die Schuppen ebenso wie die davor und dahinter liegenden Plattformen in Eisenbahnhöhe liegen, eine technische Eigenart, die, wie angedeutet, in Triest nachgeahmt ist. In Bremen kann die für längere Zeit auf Lager genommene Ware, der Eigenheit dieses Platzes gemäß, unmittelbar auf der Schiene weiterbefördert werden.

¹⁾ Suling, Kurzer Überblick über die neuen Häfen in der Stadt Bremen (Zeitschr. d. Binnenschifffahrt, Jahrg. 1914, S. 303 ff.)

Bis vor einigen Jahren war Havre Bremen gegenüber, namentlich was die Durchfuhr anlangte, hafentechnisch im Rückstande. Die Baumwolle wurde auf den offenen Kai gebracht, wo sie allen Unbilden der Witterung ausgesetzt war. Eine unmittelbare Verladung vom Kai ins Binnenland fand überhaupt nicht statt. Die Baumwolle mußte zu den Verladebahnhöfen gefahren werden oder ging ins Lagerhaus, um erst von dort aus weiter befördert zu werden. Dadurch entstanden beträchtliche Kosten. Daß der Durchfuhrverkehr hinter dem Marktverkehr technisch derart zurückstand, war ein charakteristisches Merkmal des französischen Einfuhrhafens. Vor einigen Jahren ist in Havre ein sehr großer, an den Seiten offener Schuppen erbaut worden, in dem gleichzeitig vier bis fünf Dampfer löschen und ihre Ware unterbringen können. Von hier aus konnte eine unmittelbare Bahnsendung stattfinden. Vor dem Kriege war Havre im Begriff, seine Umschlagsvorrichtungen weiter zu verbessern.

(Die für die sieben größten deutschen Baumwollspinnereigebiete in Frage kommenden Einfuhrhäfen ergeben sich aus der Übersicht auf S. 230).

10. Die Baumwolleinfuhrtarife stellten vor dem Kriege ein verhältnismäßig geschlossenes System dar, an dem indessen in normalen Zeiten hier und dort geringfügige Verbesserungen notwendig gewesen wären.

So war das Problem der tarifarischen Behandlung des Elsaß noch nicht ganz zur Ruhe gekommen. Verschiedentlich war angeregt worden, die durch Rückübertragung des Basler Satzes gebildete Einheitsfracht für sämtliche Spinnereistationen mit Hilfe eines gleichmäßig anzuwendenden Streckensatzes umzubauen und so die tatsächlich bestehenden Entfernungsunterschiede in den Beförderungspreisen zum Ausdruck zu bringen. Bei einer Einheit von 2,2 Pf. würden Sätze zwischen 1,67 M. und 1,85 M. für 100 kg an die Stelle der heute geltenden Einheitsfracht treten. Wenn diese anscheinend geringfügige Veränderung noch nicht durchgeführt worden war, so lag dies daran, daß grundsätzlich für das Elsaß nur die Gleichstellung mit den französischen Bahnen erstrebt wurde und daß ferner eine Störung in dem kunstvoll abgewogenen Wettbewerbsverhältnis zu dem übrigen Süddeutschland vermieden werden sollte. Heute wird die Zukunft der elsäs-

	Amerik. Baumwolle	Ostind. Baumwolle	Ägypt. Baumwolle
Sachsen	Bremen Hamburg (teilw. von Bremen stammend zur Weiterbeförderung auf der Elbe)	Hamburg Triest (für eilige Sendun- gen)	Triest
Bayern	Bremen in ganz geringem Um- fange auch Triest	Hamburg Triest	Triest
Westfalen	Bremen	Hamburg Antwerpen, auch Bremen	Rotterdam
Rheinprovinz l. d. Rh.	Bremen in geringem Um- fange auch Antwer- pen auf dem Bahn- wege	Hamburg Antwerpen	Rotterdam
Elsaß	Bremen Havre	Hamburg Triest Genua Antwerpen (im Rheinumschlag) Dünkirchen	Genua Triest
Württemberg	Bremen in geringem Um- fange auch Havre	Hamburg Antwerpen (im Umschlag über Mannheim) Triest	Genua Venedig Rotterdam (für eilige Bezüge) (im Rheinumschlag für weniger eilige Bezüge)
Baden	Bremen auch Havre	Hamburg Antwerpen (im Rheinumschlag) Genua	Genua Triest

sischen Baumwollfrachten von dem künftigen handelspolitischen Verhältnis zu Frankreich abhängig zu machen sein. Solange die französische Republik die mittelbare Zufuhr von Baumwolle durch eine unterschiedliche Belastung in der Höhe von 3,60 Fr. für 100 kg unmöglich macht, hätte Deutschland keine Ursache, dem Handel von Havre in dem elsässischen Spinnereigebiet, ganz ohne Gegenleistung, ein ergiebiges Absatzgebiet zu eröffnen. Die von Deutschland bisher noch nicht gezogene Folgerung würde jedoch nicht auf tarifpolitischem sondern auf handelspolitischem Gebiete liegen und jede weitere tarifarische Maßnahme überflüssig machen.

Betrachtet man die Zukunft der elsässischen Baumwolleinfuhrtarife nur unter dem Gesichtspunkte der Verkehrsentwicklung, so werden die vor dem Kriege bestehenden Sätze als ausreichend angesehen werden können. Denn daß die relative Anteilziffer der Elb- und Weserhäfen für das Elsaß, ebenso wie für Baden, im Jahre 1913 gegenüber dem fünfjährigen Durchschnitt 1901/05 zurückgegangen war, kann seine Ursache in der Verfeinerung der Gewebe haben, die die verhältnismäßig raschere Vermehrung der ausschließlich über Triest und Genua zugeführten ägyptischen Flocke erklärlich macht. Was die größere Auswahl Havres an amerikanischer Stapelbaumwolle anlangt, so würde in dieser Beziehung der allmähliche Übergang der deutschen Spinnereiindustrie zur Qualitätsindustrie die Stellung Bremens, auch den elsässischen Spinnern gegenüber, nachhaltig stärken.

Schwieriger ist die zukünftige Tarifgestaltung nach Rheinland-Westfalen. Das Jahr 1914 und die erste Hälfte von 1915 bis zu dem Augenblick, wo England die Baumwolle zur Bannware erklärte, haben die Stellung Rotterdams als Einfuhrhafen amerikanische Baumwolle sehr gehoben. Im ganzen wurden in den Niederlanden angebracht:

im Jahre 1913:	117376 t
„ „ 1914:	96840 t
„ „ 1915:	128888 t.

Die absolute Steigerung ist nur gering. Das ist ganz natürlich, wenn man berücksichtigt, daß die ostindischen und ägyptischen Zufuhren für Deutschland wegfielen. Das Schwergewicht ruht auf den direkten Zufuhren aus Nordamerika. Wie sich diese entziehen, zeigen folgende Zahlen:

im Jahre 1913:	13426 t
„ „ 1914:	15809 t
„ „ 1915:	101980 t.

Es ist begreiflich, daß Rotterdam sich jetzt bestrebt zeigt, diese Stellung zu behaupten. Die Errichtung eines Baumwollmarktes an der Maas wurde nicht nur von den Einfuhrhändlern, sondern auch von den holländischen Spinnern in Twente, dem Textilindustriegebiet, das bis zum Kriege in Abhängigkeit von

Bremen war, mit Nachdruck betrieben. Die niederländische Bankwelt hat ihre Beteiligung zugesagt; die Vereinigten Staaten und England wollen mitwirken. Die Unterstützung der Rotterdamer Gemeindeverwaltung ist gleichfalls gesichert.

Durch die fünf größten Lagerhausgesellschaften wurde eine Baumwoll-Lagerhausgesellschaft ins Leben gerufen und zur Errichtung eines zunächst auf 35 000 Ballen berechneten Gebäudes ein großes Gelände erworben, das sich an dem für Fluß- und Rheinleichter zugänglichen Keilehafen entlang zieht. Das an der Hinterseite dieses Grundstücks gelegene Gelände am Lekhafen mit einer Wasserfront von 300 m gehört der Holland-Amerika Linie und ist zum Löschplatz für Überseedampfer bestimmt. Die Beförderung der ausgeladenen Ballen ins Lagerhaus soll auf mechanischem Wege geschehen. Auch für Eisenbahnanschluß ist gesorgt, so daß neben dem Umschlag ins Binnenschiff der Schienenweg beansprucht werden kann. Die Organisation der Baumwollbörse selber scheint sich nach dem Muster Bremens zu vollziehen¹⁾.

Es kann nach allen vorhergegangenen Erörterungen der Grundsatz aufgestellt werden, daß unter den Verhältnissen an der nordwesteuropäischen Küste für die Bedeutung zweier Märkte, die qualitativ das gleiche leisten, die Frachten ausschlaggebend werden. Die Begründung des Rotterdamer Marktes müßte also — in folgerichtiger Fortschreiten auf dem einmal gewählten Wege — unbedingt zu einer Durchsicht der rheinisch-westfälischen Frachten führen. Schon vor dem Kriege waren die Frachten von Bremen nach dem linksrheinischen Spinnereigebiet höher als die Rotterdamer Sätze; nach Westfalen hatte der Maashafen dann einen Vorsprung, wenn die Rückvergütung von 10—12 Pf. für 100 kg bei gleichzeitiger Aufgabe von 500 t durch ein und denselben Versender, von der Fracht abgesetzt wurde. Dazu kamen an der Weser höhere Hafenkosten für Baumwolle, die allerdings bei Marktbezügen, mit Ausnahme der Hafenbahnfracht, vom Händler getragen wurde. Das alles war wenig belangreich, solange der Maashafen nur eine geringe Bedeutung für die Zufuhr amerikanischer Baum-

¹⁾ Der Baumwollmarkt soll möglichst noch vor Friedensschluß eröffnet werden. Inzwischen heißt es, daß das von der Lagerhausgesellschaft gegründete Gebäude zur Bergung von 70 000 Ballen Baumwolle hergerichtet wird. Vgl. die Ztschr. „Weltwirtschaft“, Jahrg. 1916, Nr. IX, S. 209.

wolle hatte und die Tatsache des Bremer Marktes den Frachtnachteil in einer Verkehrsbeziehung ausglich. Nach dem Kriege wird dies voraussichtlich anders, wenn Rotterdam in qualitativer Beziehung gestärkt neben Bremen dasteht. Somit tritt an die preußische Eisenbahnverwaltung die Aufgabe heran, den tarifpolitischen Maßnahmen eine neue Grundlage zu geben, wobei Süddeutschland, wenn Rotterdam in dieser Verkehrsbeziehung einen rheinischen Schnelldampferverkehr ins Leben rufen sollte, in den Kreis der Erwägungen einbezogen werden müßte. Das Ziel der preußischen Eisenbahnverwaltung wird sein, die Parität zwischen Bremen und Rotterdam — nach der Begründung des Marktes mehr als vorher — festzuhalten.

Viertes Kapitel.

Der Ausbau der Seehafentarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik.

1. Einführende Zusammenfassung. 2. Speditionsgüter, Stapelgüter, Marktgüter und Seehafeneinfuhrtarife. 3. Die Ausgestaltung der Anwendungsbedingungen. 4. Über die Zukunft der Seehafenausfuhrtarife. 5. Das künftige Verhältnis zu Bayern und Österreich-Ungarn. 6. Seehafentarife und Binnenumschlagstarife. 7. Bemerkungen zur künftigen Verkehrspolitik.

1. Die bisherigen Erörterungen hatten den Sinn, den Aufbau des Seehafentarisystems und besonders die Beziehungen, die zwischen ihm und der Rohstoffversorgung bestehen, an der Hand von Tatsachen teils klarzulegen, teils die weitere Klärung vorzubereiten. Die „Abhängigkeit“ von fremden Rohstoffen war begründet durch den Bedarf der Industrie, weiter durch die einkommenbildenden Vorgänge, die an die Warenvermittlung und -beförderung anknüpften; wir wissen, um welche Einfuhrwerte es sich dabei gehandelt hat.

Eine Untersuchung über die Rohstoffversorgung in normalen Zeiten zeigte, daß Deutschland auf fremde Erzeugungsgebiete, weiter auf „Zwischenglieder“ — Märkte und Einfuhrhäfen — angewiesen war. Für das Verhältnis der Rohstoffversorgung zu den binnenländischen Frachten ergab sich, daß diese unmittelbar die Wahl des Einfuhrwegs der Speditionsgüter zu bestimmen vermochten; denn die bei der überseeischen Beförderung nach und in den verschiedenen festländischen Einfuhrplätzen erwachsenden Ausgaben: die Vorkosten, sind und wirken durchweg nicht so verschieden, daß ihnen der entscheidende Einfluß auf den Transportweg zufallen könnte.

Bei gewissen Rohstoffen bilden sich in den Häfen Stapelplätze und Märkte; die allgemeinen Bedingungen, unter denen sie stehen, haben wir kennen gelernt. Für solche Bildungen ist unter den Verhältnissen an der nordwesteuropäischen Festlandsküste die Größe des abhängigen Hinterlandes von größter Bedeutung. Die Tarife dienen dazu, dieses zu erschließen und zu erhalten: in der Gesamtheit der Verkehrsbeziehungen wird ein „Markthafen“ nicht hinter den Wettbewerbsplätzen zurückstehen dürfen, wenn er sich behaupten will. Dieser Satz behält unter den an der nordwesteuropäischen Küste gegebenen Bedingungen wegen der besondern Aufnahmefähigkeit des deutschen Seehafengebiets auch dort seine Bedeutung, wo durch einen Hafen weite Gebiete des Hinterlandes wettbewerbslos beherrscht werden. Wie die Tarifpolitik von der Tatsache des Marktes getragen wird und auf diese selber zurückwirkt, hat die Erörterung über den Bremer Baumwollmarkt gezeigt. Damit ist die Beziehung zwischen der Tarifpolitik und der Ablösung von fremden Märkten klar geworden.

In diese spezifische Seite der Seehafentarife einzudringen, ist ohne die Kenntnis des gesamten Systems unmöglich. Man muß die Entfernungsverhältnisse, die allgemeine Beziehung zu den Flußfrachten, den Begriff der Seehafentarife, ihr Verhältnis zur Handelspolitik, die Anwendungsbedingungen, die eigenartige Politik Bayerns und die Gegenmaßnahmen Österreichs kennen, um urteilen zu können. Im Verzeichnis der Seehafentarife sind Ein- und Ausfuhrermäßigungen häufig in einer Tarifnummer vereinigt; beide bilden auch in sachlicher Beziehung eine Einheit, die durch die Notwendigkeit, das rollende Material in beiden Verkehrsrichtungen auszunutzen: innere Zusammenhänge zwischen diesen Gruppen von Ermäßigungen zu bilden, hergestellt wird. Schon deshalb sind der Aufbau der Ausfuhrtarife und der Kampf um das Seehafengebiet, bei dem die Mittel der Ein- und Ausfuhrpolitik häufig miteinander verschmolzen sind, in die Betrachtungen eingetreten. Eine Darstellung der Einfuhrtarife allein würde völlig in der Luft schweben.

Für den „Ausbau des Seehafentarifsystems“ vom Standpunkte der Rohstoffversorgung und der Volkswirtschaft nach dem Kriege ergeben sich folgende Fragen: Welche Speditions-, Stapel- und Marktgüter könnten Gegenstand frachtpolitischer Maßnahmen werden und durch welche tarifarischen Mittel ließe sich auf die Loslösung von frem-

den Märkten und die Auswahl der in Betracht kommenden Erzeugungsländer Einfluß gewinnen? Wie ordnen sich solche Maßnahmen, und überhaupt die Seehafentarife, in den „Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik“ ein: wie gestalten sich die Ausfuhrermäßigungen und die gemeindeutschen Tarifmaßnahmen, wie die Beziehungen zu Österreich-Ungarn, und welcher Art ist das Verhältnis der Seehafenpolitik der Eisenbahnen zur allgemeinen Verkehrspolitik, insbesondere zu den Wasserstraßen?

2. Die früher aufgestellte Behauptung (Kap. I, Abschn. 6), daß für die Wahl des Transportwegs die binnenländischen Beförderungskosten entscheidend seien, darf nicht zu der Ansicht verleiten, daß sich durch eine jede Änderung derselben der Verkehrsstrom schematisch in neue Wege leiten ließe. Hat sich die Ware erst an einen bestimmten Hafen gewöhnt, so wird sie, zumal wenn ihre transporttechnische Eigenart auf besondere Umschlagsvorrichtungen und ein besonderes binnenländisches Beförderungsmittel angewiesen ist, durch eine tarifarische Veränderung, jedenfalls nicht auf den ersten Antrieb, sondern, wenn überhaupt, nur langsam und unvollständig von dem betreffenden Einfuhrhafen abgelenkt werden. Dabei ist vorausgesetzt, daß von der andern Seite keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, was im Grunde wenig wahrscheinlich ist.

Diese einschränkende Bemerkung trifft nur in begrenztem Umfang zu. Die Zähigkeit, mit der die Waren auf ihrem Einfuhrwege beharren, ist im einzelnen verschieden. Bei den meisten Speditionsgütern war zu beobachten, daß sie schon bei geringfügigen Veränderungen der binnenländischen Frachten sogleich einen anderen Einfuhrweg einschlugen, ohne daß in den sonstigen Umständen die mindeste Veränderung eingetreten wäre, die diesen Wechsel rechtfertigen könnte. Beim Kupfer z. B. ließ sich feststellen, daß es zwischen 1911 und 1914 lediglich infolge von Frachtverschiebungen zweimal seinen Einfuhrweg änderte. Die gleiche Folge hatten in älterer Zeit die Seehafentarife für Petroleum — inzwischen haben sich andere Voraussetzungen geltend gemacht — und für Baumwolle, in neuerer Zeit die Frachtverschiebungen für Südfrüchte und Kolonialartikel aller Art; das gleiche Ergebnis würde sich bei allen reinen Speditionsgütern zeigen, sofern nicht in den holländisch-belgischen Häfen in der

Anpassung der Hafeneinrichtungen und der binnenländischen Verkehrsmittel ein wirksamer Ausgleich liegt.

Verkehrspolitisch entsteht hierbei die Frage, wie die Dinge im deutschen Seehafengebiet etwa für Petroleum, Getreide, Futtermittel und Ölfrüchte liegen und wie sie sich ändern müßten, wenn die Bahnfrachten von Emden, Bremen und Hamburg ermäßigt würden; darauf wird die Antwort ganz verschieden ausfallen. Bei der Neuregelung der Petroleumfrachten — davon war im Ausschuß des Landeseisenbahnrates die Rede¹⁾ — wäre nach dem Muster der Baumwollermäßigungen die veraltete Gleichstellung zwischen Bremen und den Wesermündungshäfen aufzuheben. Über die Verkehrsbedeutung einer weiteren Ermäßigung heute schon zu urteilen, ist schwierig. So wie die Dinge vor dem Kriege lagen, war die amerikanische Petroleumzufuhr sowohl organisatorisch-technisch als rein kostenmäßig so stark auf den Binnenwasserweg angewiesen, daß sich mit den Mitteln der Frachtpolitik eine größere Beteiligung der norddeutschen Häfen an dem Einfuhrbedarf des deutschen Seehafengebiets kaum erzwingen ließe. Die Bahnversendungen von Hamburg und Bremen waren auf die unmittelbar anschließenden Verbrauchsgebiete beschränkt, die aus den überall angelegten großen Behältern an der Küste versorgt wurden²⁾. Von den Seehafentarifen ist unter diesen Umständen im Verhältnis zu den ungeheuren Petroleummengen, die zu Wasser und zu Lande (auf kurzen Strecken) bewegt wurden, höchstwahrscheinlich nur ein relativ geringer Gebrauch gemacht worden. Dieser Tarif übte eine stärkere Verkehrswirkung vermutlich nur in dem nordöstlichen Bayern aus, das für den Binnenwasserumschlag ungünstig gelegen war.

Auch wenn das einige Jahre vor dem Kriege geplante Vertriebsmonopol zur Durchführung gelangte, brauchte keine Änderung einzutreten. Denn die Monopolverwaltung müßte gleichfalls dahin streben, das Petroleum nicht zu einem höheren Preise anzubieten, als dies früher durch die Privatgesellschaften geschehen war. Es wäre zwar denkbar, eine planmäßige Verkehrsteilung des deutschen Verbrauchsgebietes zwischen den verschiedenen Einfuhrländern (Kap. I, Abschn. 3) nach verkehrs-

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1917, Drucks. Nr. 20, S. 81.

²⁾ Gehrke, Die neuere Entwicklung des Petroleumhandels (Ergänzungsheft XX der Zeitschr. f. d. ges. Staatsw., S. 58).

politischen Gesichtspunkten anzubahnen, die auf die Zufuhren über die deutschen Nordseehäfen einwirken würde; eine Verlegung des Einfuhrwegs aber, sofern diese eine Preisverteuerung nach sich zöge, wäre unwahrscheinlich, weil auch unter der Herrschaft einer Monopolverwaltung die von der Privatwirtschaft eingerichtete rentable Verkehrs- und Vertriebsorganisation im ganzen bestehen bleiben müßte¹⁾.

Die Kaufkraft eines dichtbevölkerten industriereichen Hinterlandes, seine Ausdehnung infolge der billigen Rheinfrachten und die technische Eignung der Transportgefäße zur Massenbeförderung haben Rotterdam mit der Zeit zum ersten festländischen Umschlagshafen für überseeisches Getreide gemacht, in dessen Zufuhr sich die Erzeugungsgebiete nach der Weltmarktlage teilten (Kap. I, Abschn. 3). Die Bedeutung des Speditionsverkehrs spiegelt sich in der Organisation des Hafenverkehrs und in der Art der Hafenanlagen wider. Die Löschfristen für Seeschiffe sind an der Maas viel kürzer als in dem benachbarten Scheldehafen, wo die Seedampfer vorübergehend als Lagerräume benutzt werden, und die Hafenverwaltung hat von jeher für die Schaffung großer Wasserflächen, neuerdings durch Anlage des auf 310 ha Oberfläche berechneten Waalhafens, Sorge getragen. Die technische Bewältigung des Verkehrs unterscheidet sich infolgedessen von dem Umschlag in den deutschen Seehäfen, z. B. in Hamburg, grundlegend; während an der Elbe das Löschen und Laden am Kai noch eine große Rolle spielt, sind in Rotterdam breite und geräumige

¹⁾ Das wurde seinerzeit auch betont. Im Vorläufigen Bericht der 11. Kommission zur Vorberatung des Entwurfs eines Gesetzes über den Verkehr mit Leuchtöl hieß es (S. 5): „In den Frachtkosten würde, soweit das Leuchtöl in den Osthäfen Nordamerikas verschifft wird, keine Änderung eintreten, da die Monopolverwaltung wie die Standard Oil Co. die Zuführung auf eigenen Schiffen vornehmen wird.“ Weiter wurde ausgeführt: „Im inländischen Vertrieb soll eine Änderung im wesentlichen nicht eintreten. . . Verbilligt wird das Geschäft dadurch, daß Frachten gespart werden, weil das Petroleum nicht mehr, wie der geschäftliche Ausdruck lautet, „spazieren gefahren“ wird. Die Monopolverwaltung würde so disponieren müssen, daß das österreichische Öl in den Österreich benachbarten Gebieten bleibt, so daß kein amerikanisches Öl mehr nach Oberschlesien und kein österreichisches Öl an die Nordsee geführt wird.“ Die sehr schwierige Petroleumfrage (Größe des Bedarfs, künftige Versorgungsgebiete usw.) ausführlich darzulegen, ist unmöglich. Deshalb beschränkt sich der Text auf wenige Bemerkungen. Der Neubau dieser Tarifgruppe gehört zu den interessantesten Aufgaben der Eisenbahnverwaltung.

Hafenbecken vorhanden, in deren Mitte sich der weitaus größte Teil des Warenverkehrs durch Umschlag vom See- ins Binnenschiff und umgekehrt vollzieht.

Dennoch wäre die Stellung Rotterdams als Speditionshafen und die der großen rheinischen Getreidemärkte, die längs des Stroms bis Mannheim aufwärts das gesamte deutsche Seehafengebiet beherrschen, ohne die preußisch-deutsche Tarifpolitik, die zunächst aus zollpolitischen Gründen die in der Privatbahnzeit gültigen Seehafeneinfuhrtarife aufhob und später an der im Verhältnis zu den Wasserstraßenfrachten sehr hohen Einheit des Spezialtarifs I festhielt, unmöglich gewesen. Treffend bemerkte Ulrich in Beziehung auf den Wettbewerb der Wasserstraße¹⁾: „Insbesondere die hochwertigen auf den Eisenbahnen entsprechend hoch tarifierten Güter, wie Getreide, Ölsaaten, Mühlenfabrikate usw. und die auf lange Entfernungen beförderten Güter zog sie an sich und erstreckte ihren Wirkungskreis immer weiter in das Land seitwärts“. . . . Die Eisenbahn hatte es verstanden, durch die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe von den Gewinnungsplätzen und durch ein verzweigtes Netz von Ausnahmetarifen den allerdings stark verästelten Kohlenverkehr größtenteils auf die Schiene zu ziehen²⁾; das gleiche traf für alle andern Güter zu, bei denen die binnenländischen Versendungen im Verhältnis zu den Einfuhrmengen das Übergewicht hatten. Der Grund hierfür lag in der Tarifpolitik der Eisenbahnen und in der Verzweigtheit der Transportbedürfnisse, denen ein dichtmaschiges und leistungsfähiges Liniennetz entsprach. Umgekehrt war die Sachlage bei den meisten landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Einfuhrverkehr, worauf Ulrich sich in der angeführten Stelle anscheinend bezog. Die Eisenbahn mußte hier den größten Teil des Verkehrs an die Wasserstraße abgeben, weil sie aus zollpolitischen Gründen keinen geringeren Satz als die Normalfracht des Spezialtarifs I gewährte³⁾. Eine wie breite Verkehrszone sich z. B. beim Getreide in tarifarischer Abhängigkeit von den Rheinumschlagsplätzen befunden hat, zeigt die in der Anlage

¹⁾ Ulrich, Preußische Verkehrspolitik u. Staatsfinanzen, S. 91.

²⁾ Vgl. die Binnenschiffahrtsstatistik f. 1913, Zweiter Teil, S. XXV.

³⁾ Teubert, a. a. O. S. 11.

mitgeteilte Frachtaufstellung¹⁾. Die verhältnismäßig starke tatsächliche Beteiligung des Bahnwegs von den deutschen Nordseehäfen an der Versorgung des westdeutschen Abschnitts des Seehafengebiets mit Gerste und Mais (S. 65), sowie ihr absolut größerer Anteil am Gesamtversande ins Binnenland (S. 40), hatte ihre Ursache in der die Viehhaltung pflegenden Betriebsweise der Bauernwirtschaften Mittel- und Norddeutschlands, die im kilometrischen Vorzugsgebiete der deutschen Nordseehäfen lagen.

Die noch bedeutendere Beteiligung der deutschen Seehäfen an dem Futtermittelversand (Kleie und Ölkuchen) auf der Schiene sowohl in das westdeutsche als in das süddeutsche Verkehrsgebiet (S. 65) war außer auf die obengenannte Ursache auf die Zugehörigkeit zum Spezialtarif III zurückzuführen, der sich dem Umschlagsverkehr gegenüber als wettbewerbsfähig erwies. Ein etwaiger Frachtnachteil wurde zudem durch die häufig notwendige schnellere Beförderung ausgeglichen, zumal wenn mit der Einfuhr auf der Wasserstraße eine spätere Umladung auf die Schiene verbunden war, die neben der Verzögerung auch eine Verteuerung im Gefolge hatte. Der viel berufene Notstandstarif für Futtermittel, der vom 22. August 1911 bis zum 30. Juni 1913 in Kraft stand, bewirkte also nur die Verschärfung einer schon bestehenden Tendenz, keine grundstürzende Veränderung in der Wahl des Transportwegs. Denn selbst ohne diese besondere Bevorzugung hätten sich die deutschen Seehäfen einen ebenbürtigen Anteil an der Versorgung des deutschen Seehafengebietes gewahrt.

So wie die Art der Zusammensetzung des Verkehrs die Physiognomie eines Hafens prägt, wird durch die Wege, die der Verkehrsstrom einschlägt, die Standortswahl der Industrie beeinflusst. Wie dies im einzelnen geschieht, kann hier nicht auseinandergesetzt werden. Indes eins steht fest: sofern eine Industrie in der Auswahl des Standorts Verkehrsmomente gleichsam „eskomptiert“ hat, wird es schwer sein, durch tarifpolitische Beeinflussung eine Änderung in den Bezugsverhältnissen herbeizuführen, auf deren Grundlage die Weiterverarbeitung ihre standörtliche Bindung vorgenommen hat. Beispiele hierfür bieten die Ölindustrie und teilweise die Jutespinnereien²⁾. An der Ölbereitung beteiligten sich die Seepplätze immer mehr, seitdem in den letzten

¹⁾ Vgl. die Anlage I.

²⁾ Vgl. die Anlage II.

drei Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts der Saatenbau in Deutschland bedeutend zurückgegangen und der ausländische Rohstoff aus Argentinien, Ägypten, Westafrika und Indien (Kap. I, Abschn. 3) an die Stelle des einheimischen getreten war. Die standörtliche Verteilung der Industrie, wie sie sich damals vollzog, wäre zugunsten der nicht an einer Wasserstraße gelegenen Mühlen durch ein System von Einfuhrtarifen kaum zu beeinflussen¹⁾.

Neben dem Speditionsverkehr stand die Lagerbildung in den nordwesteuropäischen Festlandshäfen, die sich aus spekulativen Gründen besonders auf hochwertige Erze und Metalle erstreckte (Kap. I, Abschn. 6). In der Aufstapelung australischer Erze hatte Antwerpen, das für diese Güter vor dem Kriege der größte Einfuhrhafen für Deutschland gewesen war, vor Rotterdam den Vorzug, während die großen deutschen Metallimporteure und die American Smelting and Refining Co. ständige Kupferlager an der Maas unterhielten. Auch Antimon, Nickel, Wolfram und Zinn wurden in den belgisch-holländischen Häfen für deutsche Rechnung angesammelt.

Dieser Zustand war, wie ein interessanter Vorgang zu Beginn des Krieges gezeigt hatte, durchaus nicht gefahrlos. Neben dem in Rotterdam lagernden Kupfer befanden sich dort erhebliche Mengen Speditionskupfer; diese Ware hatten englische Banken in der üblichen Weise gegen Hergabe der Schiffskonnossemente bevorschußt. Nach der Ankunft in Rotterdam waren die Papiere durch den Lagerschein ersetzt worden, den der Kreditgeber in Empfang genommen hatte. Beim Ausbruch des Krieges machten die englischen Banken von ihrem Pfandrechte Gebrauch, und das Kupfer, das nach dem Urteil von Sachverständigen der Menge nach einer deutschen Jahreserzeugung gleich kam, wurde nach England verladen. Dieser Vorgang ist typisch. Für andere Erze und Metalle läßt sich höchstwahrscheinlich Ähnliches nachweisen. Denn die zugleich mit einer kriegerischen Verwicklung eintretende Gefahr lag allgemein in der Benutzung des ausländischen Hafens in Verbindung mit der wichtigen Tatsache, daß England den größeren Teil der Welthandelsgüter finanzierte und daraus Pfandrechte auf einen entsprechenden Teil der Welthandelsgüter ableiten konnte.

¹⁾ Hierzu Klaue, Die deutsche Ölmüllerei. (Technisch-volkswirtschaftliche Monographien, Bd. XIII, S. 206 ff.)

Hier wie sonst greifen die verschiedenen Maßnahmen zur Ablösung von der Londoner Vormachtstellung ineinander. Schon von anderer Seite ist darauf hingewiesen worden, welche Bedeutung der Begründung und dem Ausbau von Terminbörsen für eine selbständige Preisbildung im Metallhandel zukäme. Daß sich Warenvorräte zur Deckung der Termingeschäfte ansammeln müßten, lag im Wesen dieser Geschäftsform begründet. Statistisch läßt es sich aus einem Vergleiche der englischen und der deutschen Kupfervorräte beweisen: denn trotz eines geringeren industriellen Verbrauchs waren die englischen Vorräte viel größer als die deutschen¹⁾. Daß weiter die Kupferrückstände mit der Eröffnung der deutschen Börsen in steigendem Maße im Inlande verhüttet wurden und so innerhalb der Landesgrenzen blieben, hing mit der Technik des Kupferterminmarktes zusammen. Die Aufgabe, die den Terminbörsen im Rahmen der Kriegswirtschaft zugefallen ist, liegt auf der Hand. Diese Gedankenverbindung ist bereits ausführlich von Praktikern klargelegt worden, so daß ein Eingehen darauf entbehrlich ist²⁾.

An dieser Stelle interessiert vielmehr nur die Vorratsbildung auf Grund von Terminverkäufen. Technisch vollzog der Vorgang sich in der Form, daß die tatsächliche Lieferung durch die Übergabe von Lagerscheinen auf eine bestimmte Kupfermenge erfolgte, die in Berlin, in einigen englischen Plätzen, in Hamburg und Bremen aufgespeichert war³⁾. Eine weitere tarifarische Maßnahme im Verkehr mit dem Binnenlande hätte also nicht nur die Wirkung, das von der Industrie benötigte Speditionskupfer nach den deutschen Häfen zu ziehen, sondern würde die Neigung zur Lagerbildung für Rechnung der Terminmärkte an diesen Plätzen verstärken und in diesem Sinne eine ergänzende Maßnahme zu den Börsengründungen darstellen. Sie müßte im Inlande gelegene Sammelstellen für Terminkupfer schaffen, von denen aus die Verarbeitungsplätze billig zu erreichen wären⁴⁾. Daß für andere überseeische Metalle, sofern sie zur Terminnotierung kommen, die gleichen Erwägungen eintreten, versteht sich von selbst.

¹⁾ Hierzu die Kupferstatistik von Aron Hirsch u. Sohn f. 1912.

²⁾ Vgl. die in der Vossischen Zeitung von verschiedenen Fachleuten zwischen dem 20. Febr. u. 7. April 1915 veröffentlichten Artikel.

³⁾ Reinhardt, a. a. O. S. 70.

⁴⁾ Vgl. zur Tarifbildung im einzelnen die Anlage III.

Die Bedeutung des Bremer Baumwollmarktes für die Überleitung in die Kriegswirtschaft ergab sich aus den Vorräten, die er nach 1914 der deutschen Industrie zur Verfügung gestellt hatte. Es handelte sich um 350000 Ballen. Die Größe der vorhandenen Läger mag besonderen Umständen zu danken sein; gleichwohl hängen der Bestand eines Marktes und die Vorratsbildung sachlich eng zusammen. Hierfür sprechen nicht allein theoretische Erwägungen. Einen weiteren praktischen Beweis lieferten die in Antwerpen von der deutschen Heeresverwaltung beschlagnahmten Wollmengen. Ein großer Teil dieser Vorräte war für den Verbrauch der deutschen Industrie bestimmt gewesen.

Ihre Daueraufgabe erfüllen die Rohstoffmärkte nicht in der Kriegs-, sondern in der Friedenswirtschaft. Ihre Bedeutung liegt einmal darin, daß an sie einkommenbildende Vorgänge anknüpfen, aus denen sich Reederei-, Handelsgewinne und Vermittlungsspesen aller Art ergeben: Gewinne, die sonst verloren gehen. Weiter bewirken sie eine Zusammenfassung der deutschen Nachfrage, wodurch bei geschicktem Vorgehen die Erzeugungsgebiete zu Preisnachlässen genötigt werden könnten. Und endlich hängen mit ihnen die Interessen der überseeische Rohstoffe verbrauchenden Mittel- und Kleinindustrien eng zusammen, soweit diese keine selbständigen Beziehungen zu den Produktionsländern anknüpfen können.

Wie wir wissen, war Deutschland vor dem Kriege beim Bezuge von Wolle auf Australien, Südafrika und Argentinien angewiesen. Die wichtigsten europäischen Märkte lagen in London und Antwerpen. An der Themse kam vorwiegend australische Wolle unter den Hammer, an der Schelde argentinische, doch waren in der letzten Zeit die dortigen Versteigerungen stark zurückgegangen. Deutschlands Bedarfsdeckung erfolgte zu 12,3% durch den Londoner Markt. Die Bedeutung Antwerpens als Markt- und Speditionsplatz für das deutsche Hinterland ist getrennt nicht zu erfassen.

Tarife im Hafenverkehr waren schon in den achtziger Jahren erörtert worden. Für die Beziehung zur Marktbildung ist neben den sonstigen Bedingungen der Aufbau der Weiterverarbeitung von Wichtigkeit.

Innerhalb der Wollindustrie war trotz der in neuerer Zeit

immer stärker werdenden betriebswirtschaftlichen Zusammenfassung, die namentlich den Vorbereitungsprozeß des Waschens und Kämmens ergriffen und im Gegensatz zur belgisch-französischen Entwicklung in Deutschland zu einer Zusammenfassung in wenigen Riesenbetrieben geführt hatte, noch eine große Zahl mittlerer Unternehmungen vorhanden. Nach der Betriebszählung des Jahres 1907 gab es im ganzen 1193 Wollspinnereien (Hauptbetriebe), von denen 981 zu den Klein- und Mittelbetrieben gehörten. Besonders bei den häufig mit einer Wäscherei und Tuchfabrik versehenen Streichgarnspinnereien stellten die Mittelbetriebe einen bedeutenden Prozentsatz dar. Auf der einen Seite besteht so die Grundlage einer Marktbildung, die durch Käufe der Großindustrie verbreitert werden könnte, soweit diese bisher den Londoner Markt aufsuchte; auf der andern hat der binnenländische Großhändler das Bedürfnis, die Ware dort zu stapeln, wo in freier Weise darüber verfügt werden kann. Tarifarische Maßnahmen würden also neben der Marktbedeutung den von O. Michaelis betonten „natürlichen“ Vorteil der Seehäfen verstärken: Anfangs- und Verteilungspunkte des binnenländischen Verkehrs für überseeische Rohstoffe zu sein¹⁾. Endlich müßten sie eine Vermehrung des Bezugs von Speditionswolle im Wettbewerb gegen Antwerpen über die deutschen Häfen herbeiführen und damit die ursprüngliche Aufgabe jeder Frachtverbilligung im Hafenverkehr erfüllen. In welcher Richtung die stärkste Wirkung einer solchen Maßnahme läge, ist nicht vorauszusagen: das ist die Folge der standörtlichen Verteilung und der wirtschaftlichen Verhältnisse im Wolleinfuhrhandel und in der Wollindustrie nach dem Kriege. Diese beiden Tatsachen werden durch eine jede Entwicklungsmöglichkeit offen lassende frachtpolitische Maßnahme unmittelbar nicht beeinflußt. Der Kreis von Bedingungen, in den die Tarife eintreten, wird auf die Richtung, in der sich ihr Einfluß bewegt, nachhaltig einwirken.

Eine Voraussetzung für das Eintreffen der drei skizzierten möglichen Wirkungen liegt selbstverständlich darin, daß die Erzeugungsgebiete nach wie vor der deutschen Flagge und dem deutschen Handel zugänglich bleiben. Vor dem Kriege waren

¹⁾ Hierzu O. Michaelis, Die Differentialtarife der Eisenbahnen (Volksw. Schriften Bd. I S. 42 ff.).

Australien und Neuseeland mit etwa 50%, die La-Plata-Länder mit 40%, das Kap und Natal mit 10% an der Deckung des deutschen Bedarfs beteiligt. An direkten Bezügen fiel davon auf Australien 84%, auf Neuseeland 54%, auf Argentinien 90% und auf Kap und Natal 50%. Selbst soweit der englische Kolonialbesitz in Betracht kommt, ist anzunehmen, daß dieser Zustand, der nicht zufällig war, sondern eine notwendige wirtschaftliche Entwicklungserscheinung darstellt, nach dem Kriege allmählich wieder eintreten wird. Denn daß etwa die australischen Züchter, soweit sie sich von London losgelöst hatten, freiwillig in die Abhängigkeit des britischen Geldmarktes zurückkehren werden, ist wenig wahrscheinlich¹⁾.

Die Tatsache bestehender Rohstoffmärkte könnte der Anlaß zu tarifarischen Maßnahmen für solche Waren werden, die schon im Seehafentarifsystem enthalten sind. Der Londoner Kautschukmarkt war bereits vor dem Kriege im Rückgang begriffen. Der Themsehafen hatte im Jahre 1913 ein Drittel des ostasiatischen Plantagenkautschuks verloren. Immerhin waren 33,9% der über Hamburg und 89,2% der über Bremen zugeführten Ware mittelbar über England gekommen. Die Stellung des Elbehafens beruhte, wie wir sahen, zum größeren Teil auf deutschen Kolonialsorten. Der Kreis der Abnehmer könnte nun durch tarifpolitische Eingriffe in den wichtigen Gebieten West- und Süddeutschlands erweitert werden, was eine stärkere Zusammenfassung der deutschen Nachfrage mit sich brächte. Die Bedeutung der Kaffeetarife ist nicht ganz leicht zu umgrenzen. Der Händler in Hamburg und Bremen ist dem Anschein nach weniger daran beteiligt, weil große Mengen der durch ihn eingeführten Waren über fremde Häfen in den Binnenverkehr gehen. Der brasilianische Kaffee war überwiegend Konsignationsware; infolgedessen suchte sich der Importeur durch Einfügung der Optionsklausel die Entscheidung über den endgültigen Ausladehafen vorzubehalten, um den jeweils am meisten aufnahmefähigen Teil des Binnenlandes zu erreichen. Konnte er die Waren nicht an der Schelde absetzen, so leitete er sie in das Rhein-, Weser- oder Elbgebiet, was bei der Geringfügigkeit des Optionszuschlags nur mit unerheblichen Mehrkosten verbunden

¹⁾ Zur Tarifffrage vgl. die Anlage IV.

war. Unter diesen Umständen hat im Durchschnitt der Hafen die meiste Aussicht, der bevorzugte Einfuhrplatz zu werden, der dauernd über das weiteste Hinterland, d. h. über die billigsten Frachten nach allen Richtungen verfügt. Die Rheinmündungshäfen lieferten hierfür den Beweis, da sie nach der Statistik der Güterbewegung zwischen 1908 und 1912 die jeweilige Einfuhrsteigerung an sich zogen, während die Elb- und Weserhäfen in ihren Versendungen nach dem Seehafengebiete ständig zurückgingen. Das Schwergewicht des Hamburger Kaffeemarktes im Verkehr mit dem Hinterlande lag auf dem Platzgeschäft¹⁾; neben der Güte der Leistung werden für die Entwicklung des auf dieser Geschäftsform beruhenden Marktes die Frachten immer eine hervorragende Rolle spielen. Das Interesse, das die Verkehrsvermittler und die Seestädte selber an diesen Tarifen nehmen, liegt auf der Hand; die Ermäßigungen vermehren den Güterzustrom und helfen das in den Hafenanlagen niedergelegte Kapital verzinsen. Bei Fellen und Häuten endlich wäre zunächst das Mißverhältnis auszugleichen, das sich aus der heute noch bestehenden Klassifikation des Normaltarifs im Verhältnis zu der des Seehafentarifs ergibt (Kap. II, Abschn. 7); in den westlichen und südlichen Verkehrsbeziehungen hätte eine solche Maßnahme natürlich mehr als bloß formale Bedeutung. Dort überwog vor dem Kriege der Einfluß Antwerpens (Kap. I, Abschn. 4).

Weiter wäre es richtig, für die als Stapel- und Marktgüter bezeichneten Einfuhrwaren nach dem Vorgang der Baumwolle sämtliche in Betracht kommende Teile Deutschlands als Empfangsgebiete zu bezeichnen, wodurch eine Entwicklung, die sich bei dieser allmählich vollzogen hat, in einem vorweggenommen würde. Indem diese Tarife aus dem Kreise der Seehafentarife im strengen Sinne herausgelöst werden, fällt der anders zu erwartende Wettstreit der Empfangsgebiete untereinander weg.

Dabei wird man sich hüten müssen, die Doppelstellung, die manche Güter im Einfuhrtarifsystem einnehmen, anzutasten. Daß z. B. Kaffee in den großen Sammelladungstarifen bleibt, ist volkswirtschaftlich begründet. Der örtlich verstreute Kleinhandel wird unter sonst gleichen Verhältnissen stets einen solchen Hafen bevorzugen, von dem er auch geringe Mengen mit mäßigem Fracht-

¹⁾ Findeisen, a. a. O. S. 66.

aufschlag erhalten kann. Damit hängt übrigens zusammen, daß die Versuche, den erwähnten Ausnahmetarif für 5-t-Sendungen von den holländischen Häfen abzuschaffen, bisher im Sande verlaufen sind. An einen hierhin gehörenden Vorgang wurde auch bei der tarifarischen Behandlung des Kupfers erinnert (Kap. II, Abschn. 7).

Eine mögliche Einwendung soll an dieser Stelle gleich vorweggenommen werden. Handelt es sich bei den Stapel- und Marktgütern nicht fast immer um hochwertige Waren und ist in der wissenschaftlichen Literatur nicht die Ansicht verbreitet, daß bei diesen, da die Beförderungskosten im Verhältnis zu ihrem objektiven Tauschwert eine geringe Summe ausmachten, die Frachtauslagen nur eine untergeordnete Rolle spielten, und daß deshalb eine Tarifiermäßigung nicht in der Lage sei, die Güterbewegung in irgendeiner Form zu beeinflussen? Wird nicht gerade aus diesem Obersatze die Folgerung gezogen, daß die hochwertigen Güter den Schienenweg, die minderwertigen den Wasserweg wählen müssen? Diese Ansicht ist falsch; richtig ist zwar, daß bei hochwertigen Gütern die Beförderungskosten einen verhältnismäßig geringeren Zuschlag zum Preise darstellen, doch darf daraus nicht der obige Schluß gezogen werden. Auf statistischer Grundlage hat schon Seibt im Jahre 1902¹⁾ den Nachweis geführt, daß dieser Satz durch die Ergebnisse des Bremer und Hamburger Verkehrs widerlegt werde. Er läßt sich auch durch eine theoretische Überlegung als unhaltbar erweisen. Ein Fabrikant wird z. B. beim Rohstoffbezug nicht danach fragen, ob eine Ware wertvoll genug ist, die höheren Kosten des Schienenwegs zu „ertragen“, sondern unter allen Umständen versuchen, an Produktionskosten, zu denen die Ausgaben für die Rohstoffbeförderung gehören, zu sparen; der Wettbewerb des Weltmarktes, der auf den Preisen seiner Erzeugnisse lastet, zwingt ihn dazu, jede noch so geringfügige Ersparnismöglichkeit bis aufs letzte auszunutzen. Die Frage, welcher Transportweg gewählt wird, ist das Ergebnis einer sich im Innern des Betriebes abspielenden Berechnung, bei der durchweg die Billigkeit den Ausschlag geben wird; Abweichungen von dieser Regel treten nur

¹⁾ Vgl. seinen Aufsatz über Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen in Schmollers Jahrb., Jahrg. 1902, besonders S. 109 ff.

ein, wenn die Voraussetzungen besondere sind. Bei einer Charakteristik der durchschnittlichen Verhältnisse — und nur auf diese kommt es an — bleiben jedoch solche Preisunterschiede, die sich aus den Einkaufsdispositionen des Handels in den einzelnen Hafenplätzen ergeben, außerhalb der Betrachtung.

Voraussetzungen der angedeuteten Art liegen vor, wenn eine Ware „marktgebunden“ ist, wie etwa das Bankazinn in den niederländischen Hafenplätzen (Kap. I, Abschn. 4), oder wenn ununterbrochene Marktbezüge es den Fabrikanten erlauben, auf ein eigenes Lager zu verzichten. Im zweiten Falle steht der etwaigen Verteuerung des Einfuhrwegs eine Ersparnis an Selbstkosten ausgleichend gegenüber. Ferner werden sich solche Fabrikate von den Frachtkosten der Rohstoffe unabhängig machen können, bei denen eine gewisse „Monopolstellung“ dem Erzeuger eine freiere Festsetzung der Verkaufspreise möglich macht; hier wird das Bedürfnis nach einer bestimmten Rohstoffqualität häufig stärker ins Gewicht fallen als der Zuschlag zu den Beförderungskosten, durch den es befriedigt wird. Endlich kann der dringende Bedarf zu Beginn einer Verschiffungssaison eine Abweichung von der Regel rechtfertigen.

In all diesen Fällen (die noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen) waren es besondere Umstände: die Marktgebundenheit der Ware, eine Kostenberechnung, die Monopolstellung des Fabrikates, die Bedarfsdringlichkeit, die für kürzere oder längere Zeit ein Abirren der Ware vom billigsten Einfuhrweg erklärten. Nirgends war die Erscheinung mit der Tatsache der „Höherwertigkeit“ als solcher notwendig verknüpft. Eine Auseinandersetzung darüber, weshalb die genannten Momente allerdings eher in Verbindung mit einem höherwertigen als mit einem minderwertigen Rohstoffe auftreten, würde zu weit führen. Hier genügt die Feststellung, daß sich aus dem Werte einer Ware grundsätzliche Bedenken gegen die Wirksamkeit von Tarifmaßnahmen nicht herleiten lassen.

3. Die zweite Frage, die beantwortet werden sollte, betrifft die Anwendungsbedingungen der Seehafentarife. Es handelt sich darum, ob diese dem erweiterten Tarifzweck entsprechend ausgestaltet werden sollen und ob sie, ihrem innern Wesen nach, der künftigen Handelspolitik in irgendeiner Form dienstbar zu machen sind.

Wie ausgeführt ist (Kap. II, Abschn. 6), dienen die Anwendungsbedingungen sowohl der Erhaltung der privatwirtschaftlichen Rentabilität der Eisenbahnunternehmung, als der Sicherung des volkswirtschaftlichen Tarifzwecks. Theoretisch läge es also nahe, die Tarife in der angedeuteten Weise auszubauen.

Bisher verfolgten die den volkswirtschaftlichen Tarifzweck sicherstellenden Anwendungsbedingungen vornehmlich das Ziel, Sendungen zwischen zwei binnenländischen Plätzen durch Vermittlung der Seehafentarife im Wege über die Häfen unmöglich zu machen. Bei den Ausfuhrtarifen trat die in den Anwendungsbedingungen enthaltene Forderung der überseeischen Versendung hinzu, die den Überwachungsvorschriften zufolge innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach der Ankunft der Ware im Seehafen vor sich gehen mußte. Für die Einfuhrgüter bestand eine ähnliche Beschränkung nicht. Der Lagerhaltung im Seehafen war durch die tariftechnische Ausgestaltung der Einfuhrermäßigungen keine Schranke gesetzt.

Liegt es nun im Interesse der deutschen Volkswirtschaft, die Lagerhaltung in den Seeplätzen auf tariftechnischem Wege zu bevorzugen? Formell könnte dies etwa in der Weise geschehen, daß der einem Seehafenlager entnommenen Ware ein noch unter die normale Ermäßigung herabgehender Frachtsatz eingeräumt würde. Aber dieser Zusatz ist noch zu unbestimmt. Er würde sich theoretisch auf die Stapel- sowie auf die Marktware beziehen; bei der Stapelware müßte eine Bestimmung über die zeitliche Dauer der Lagerung eingefügt werden, da ja auch im Speditionsverkehr ein mehr oder weniger ausgedehnter Aufenthalt im Seehafen notwendig werden kann. Wollte man die Ermäßigung auf die für Rechnung des Hafeneigenhandels lagernde Marktware beschränken, so entstände hieraus eine Bevorzugung dieses Handelszweiges, die — in dieser besonderen Ausprägung — dem Seehafentarifsystem im Grunde fremd ist. Denn obwohl es in der amtlichen Begründung häufig heißt: zur „Förderung des Seehandels und Seeverkehrs“, so beziehen sich die Tarife dennoch unmittelbar nur auf den letzteren.

Die Möglichkeit, unbeschränkt zu wirken, war ein Vorteil in der bisherigen Ausgestaltung des Systems. Indem es vornehmlich darauf abzielte, das geographische Mißverhältnis zwischen den deutschen und den belgisch-holländischen Häfen zu berich-

tigen, eine planmäßige Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Einfallstoren in das deutsche Hinterland herzustellen, war es das Ergebnis einer richtigen Wirtschaftspolitik. Demgegenüber wäre es verfehlt, den Tarifen durch eine veränderte Fassung der Anwendungsbedingungen Aufgaben zuzuweisen, die ihre ungebundenen Wirkungsmöglichkeiten einschränken müßten, um dadurch in die Entwicklung der Marktbildung einzugreifen. Wie die Tarife — wo entsprechende Vorbedingungen gegeben sind — sowohl im Sinne des Speditionsverkehrs als der Marktbildung wirken, zeigt das Beispiel der Baumwolltarife bei Hamburg und Bremen (Kap. III, Abschn. 8).

Es liegt ferner die Möglichkeit vor, die Seehafeneinfuhrtarife handelspolitisch zu verwerten. Sie könnten den indirekten Warenbezügen versagt und nur den direkten gewährt werden. Diese Maßnahme läge sicher im Interesse der Befreiung vom Londoner Markte. Die Ausgestaltung der Tarifklausel könnte nach dem Muster der surtaxe d'entrepôt erfolgen, der sie auch in der Wirkung — als ihr positives Gegenspiel — ähnlich ist. Dabei ist jedoch dreierlei zu bedenken: die Abhängigkeit von den wichtigen englischen Märkten war einmal schon vor dem Kriege im Schwinden begriffen; dies war das Ergebnis des Zusammenwirkens einer Reihe von Umständen, die auch in Zukunft wirksam sein werden. Ferner müssen die natürlichen Ausgleichsfunktionen, die sich zwischen den Märkten vollziehen, gehörig berücksichtigt werden. Es wäre falsch, diese durch die Fassung der Anwendungsbedingungen zu unterbinden. Und drittens dürfte die eisenbahntarifarisches Bevorzugung der unmittelbar zugeführten überseeischen Rohstoffe nicht „wahllos“ Platz greifen; es sollte vielmehr fein unterschieden werden, je nachdem die Ware mehr oder weniger „marktgebunden“ ist. So würde es beispielsweise wenig Sinn haben, für holländischen Kolonialtabak eine derartige Sonderbevorzugung einzuführen; damit ließe sich dem Amsterdamer Markte gegenüber nichts durchsetzen. Ein Artikel, für den eine entsprechende Tarifklausel große praktische Bedeutung hätte, wäre nach Lage der Dinge wohl die Wolle.

Es ist interessant, daß man schon schon daran gedacht hat, dem droit de pavillon, dem Flaggenzuschlag, ein tarifarisches Analogon an die Seite zu setzen. Bei den Ausschußverhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates (Sitzung vom 28. November

1916) ist angeregt worden, die Frachtermäßigung für Bunkerkohle nach den Seehäfen auf „Kohle zur Bebunkerung deutscher Dampfer in einem Inlandshafen“ zu beschränken. Die positive Begünstigung der deutschen Flagge wäre einer Benachteiligung der ausländischen Schifffahrt, wie sie in umgekehrter Weise durch das *droit de pavillon* erzielt wird, in der Wirkung gleichgekommen. Bezeichnenderweise erhob sich der Widerstand in den Seehäfen selber. Denn abgesehen von der Schwierigkeit der Durchführung und von möglichen Gegenmaßnahmen charterten die deutschen Reedereien häufig ausländische Schiffe, die durch diese Maßnahme gleichfalls getroffen würden. Der preußische Landeseisenbahnrat hat den vom Ausschuß beantragten Zusatz gestrichen und die ursprüngliche Vorlage der Regierung wieder hergestellt. Es steht übrigens außer jedem Zweifel, daß die vom Ausschuß gewünschte Klausel dem handelspolitischen Grundsatz der „paritätischen“ Behandlung von In- und Ausländern widersprochen hätte.

Dagegen scheint es wohl möglich zu sein, die Tarifermäßigungen im einkommenden Verkehr auf Rohstoffbezüge von bestimmten, Erzeugungsgebieten zu beschränken. Etwas ähnliches geschieht wie wir gesehen haben, im Ausfuhrverkehr, wo häufig die Anwendung einer Ermäßigung an die „Ausfuhr über See nach außer-deutschen Ländern“, denen die deutschen Kolonien gleichstehen, gebunden ist. Wie hier die Versandgebiete, so könnten im Einfuhrverkehr die Bezugsgebiete näher umschrieben werden, jedoch mit dem Unterschiede, daß in der Auswahl der Erzeugungsgebiete das handelspolitische Verhältnis Deutschlands zur Umwelt deutlich zum Ausdruck gelangte. Eine solche eisenbahntarifarisches Unterstützung der Wirtschaftspolitik war bisher nur in einem Falle vorhanden. Der Einfuhrtarif S. 15 für Manilahanf, der im Jahre 1913 zum Zwecke der Erleichterung des unmittelbaren Bezugs unter Beseitigung des ausländischen Zwischenhandels eingeführt war, bezog sich auch auf Hanf aus den deutschen Kolonien, dessen Einfuhr nicht durch eine einseitige Bevorzugung des fremden Erzeugnisses leiden sollte.

Die angeregte Maßnahme steht in einem größeren Zusammenhange. Es ist höchst ungewiß, ob nach dem Kriege die früheren Rohstoffherstellungsgebiete in dem gleichen Mengen- und Wertverhältnis an der Versorgung Deutschlands beteiligt sein werden wie bisher. Die geschilderten Verhältnisse (Kap. I, Abschn. 3)

sind nicht als unveränderlich anzusehen. Noch ist nicht klar, welche Stellung nach dem Friedensschluß Indien, Australien und Nordamerika auf dem deutschen Absatzmarkte einnehmen werden. Bis zu welchem Grade sich der Wirtschaftskrieg nach dem Kriege durchführen läßt, auf unsern Gegenstand angewendet: inwieweit die von einem Teil der Feinde angedrohte Rohstoffsperrung zur Tatsache werden kann, weiß heute niemand. Doch abgesehen davon gestaltet sich die Deckungsfrage schon deswegen schwierig, weil die Erzeugungsgebiete teilweise während des Krieges in hohem Grade Selbstverarbeiter ihrer Rohstoffe geworden sind; diese Entwicklung war früher schon in den Fortschritten der Reis-, Jute- und Baumwollindustrie Ostindiens zu erkennen und hatte beim Reis zu einer Einfuhrverschiebung (Kap. I, Abschn. 3) geführt. Weiter werden die neutralen Länder und die an der Peripherie Kriegführenden, wie Japan und die Vereinigten Staaten, stärker als früher als Mitbewerber um die Rohstoffe auftreten, da sie ihre Industrien ungestört kräftig ausbilden konnten¹⁾. Deutschland wird voraussichtlich auch aus diesen Gründen mit einer Verengung des „Rohstoffspielraumes“ zu rechnen haben.

Es ist möglich, daß sich das Deutsche Reich in einem etwaigen Wirtschaftskampfe auf solche Erzeugungsgebiete, die außerhalb des britischen Machtkreises liegen, stützen müßte. Heute sind Kräfte am Werk, die den deutschen Einfluß aus dem wichtigen Metallgeschäft Australiens (Kap. I, Abschn. 3) und von der Londoner Börse (Kap. I, Abschn. 4) verdrängen möchten. Sollten hier Schranken aufgerichtet werden, dann müßten andere Länder wie etwa Skandinavien, Mittelamerika, Bolivien und Ostasien herangezogen werden, die teilweise während des europäischen Krieges ihre Erzeugung, den vermehrten Aufträgen der kriegführenden Länder entsprechend, stark vermehrt haben. Inwieweit eine Veränderung in den Produktionsgebieten bei Erzen und andern Rohstoffen möglich ist, kann erst die Zukunft lehren. Die schwierigste Aufgabe, die die Eisenbahnverwaltung bei der Umschreibung der Herkunftsländer lösen müßte, besteht darin, zu ermitteln, in welchem Maße sich die Rohstoffe verschiedener Erzeugungsgebiete nach ihrer Beschaffenheit durch einander ersetzen lassen. Denn lediglich soweit dies der Fall ist, wird die Tarifklausel praktische Bedeutung

¹⁾ Über Japan und Nordamerika zusammenfassend Koch, Handelskrieg und Wirtschaftsexpansion, S. 131f. u. S. 216ff.

haben. Sicher ist vorläufig nur, daß durch die gedachte Maßregel die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den etwaigen neuen Versorgungsgebieten gekräftigt würden.

4. Von einer Ausdehnung des Einfuhrtarifsystems müßte aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen auf eine entsprechende Erweiterung des Ausfuhrtarifsystems geschlossen werden. Das zahlenmäßige Verhältnis zwischen der An- und Abfuhr auf der Schiene war in den beiden großen Nordseehäfen verschieden.

Während im ausgesprochenen Gegensatz zur Tonnenbilanz bei den Elbhäfen die Zufuhr auf der Schiene im Jahre 1913 fast das Doppelte der Abfuhr betragen hatte, glichen sich die Zu- und Abfuhr auf dem Bahnwege bei den Weserhäfen fast aus. Der Überschuß zugunsten der Anfuhr stellte sich auf nur 37 000 t. Das anzustrebende Verhältnis einer möglichst gleichmäßigen Ausnutzung des rollenden Materials in der Hin- und Rückfahrt ließe sich also für Hamburg durch eine tarifarische Ermäßigung der überseeischen Einfuhr, für Bremen durch Frachtvergütungen in der Zu- und Abfuhr, die einander in ihrer Wirkung entsprechen müßten, theoretisch erreichen.

Daß eine solche Frachtbildung betriebswirtschaftlich gerechtfertigt wäre, bedarf keiner Erörterung. Aber es hat keinen Sinn, sich im Augenblick darüber zu äußern, durch welche Mittel in Zukunft der Gleichgewichtszustand herbeizuführen wäre, da für eine Verbreiterung der Grundlagen des Ausfuhrtarifsystems andere Gründe sprechen, die auf die Wirtschaftslage Deutschlands nach dem Kriege zurückgehen und den einzuschlagenden Weg vorschreiben.

Es ist wohl klar, daß in der Zeit der Übergangswirtschaft Deutschland mit allen Mitteln versuchen wird, seine Ausfuhr im Interesse seiner erschütterten Währung zu heben. Soweit die Seehäfen in Betracht kommen, kann es nicht darauf ankommen, das ausgebildete System der Ausfuhrvergünstigungen von Grund auf umzugestalten. Es ist vielleicht ratsam, nach dem Muster eines Teils der „Kriegstarife“ zu verfahren und die bestehenden Ermäßigungen teilweise für eine Reihe von Jahren um einen gewissen Prozentsatz zu kürzen. Dabei wären vornehmlich solche Güter auszuwählen, durch deren Erzeugung kein Passivposten für eine entsprechende Rohstoffeinfuhr entsteht. Der Grad der ausländischen Abhängigkeit, die Preisentwicklung und die Politik der konkur-

rierenden Erzeugungsgebiete müßten berücksichtigt werden, wobei nicht zu vergessen ist, daß die Seehafentarife bei aller handelspolitischen Bedingtheit Wettbewerbsmaßnahmen gegen fremde Häfen darstellen. (Kap. II, Abschn. 2).

Im übrigen hängt das ganze Problem mit der Ausfuhrtarifpolitik im ganzen zusammen. Frühere Ausführungen haben gezeigt, daß die Ermäßigungen nach der Küste sich nicht einzeln für sich betrachten lassen. Sie sind in das Gesamtsystem der preußisch-deutschen Ausfuhrtarife eingeflochten. Denn die tarifarische Behandlung eines Gutes ist im tiefsten Grunde von der Ausfuhrrichtung und dem endgültigen Verbleib der Ware abhängig. Deshalb greift das Problem über die Ermäßigungen im Hafenverkehr hinaus und erstreckt sich auf die bundesstaatliche Ausnahmetarifpolitik über die trockene Grenze und auf die Exportklassifikation des deutschen Normaltarifs. Bei der Behandlung der Salze z. B. wird einmal ein Neuaufbau des Seehafenausfuhrtarifs für Stein- und Siedesalz in Betracht zu ziehen sein, und zweitens wird die Aufmerksamkeit auf den allgemein gültigen Kalitarif — den Ausnahmetarif 3 — gelenkt werden. In dem einen Falle bilden die Häfen den allein bevorzugten Ausfuhrweg, in dem andern stellen sie sich als einer unter zahlreichen Exportwegen dar. Entsprechend der Ausfuhrrichtung der Güter bilden die Seehafenausfuhrtarife innerhalb des Gesamtproblems nur eine — allerdings sehr wichtige — Teilfrage.

Die künftige Ausfuhrtarifpolitik sucht ihre Lösung nicht nur für die Zeit der Übergangswirtschaft, sondern für die Friedenszeit überhaupt. Zur Ausgestaltung der Ermäßigungen über die Häfen sind schon amtliche Andeutungen gemacht worden. So herrschte bei der Durchsicht der Kohlentarife nach der Küste im preußischen Landeseisenbahnrat (Sitzung vom 20. Dezember 1916) Übereinstimmung darüber, daß die „reinen Ausfuhrtarife“, die für die Zeit des Krieges aufgehoben werden sollten, nach Friedensschluß wieder einzurichten seien. Auch die bei anderer Gelegenheit gemachte Mitteilung des Vorsitzenden¹⁾, die Staatseisenbahnverwaltung werde es sich angelegen sein lassen, „die deutsche Ausfuhr nach Kräften zu stützen“, war sicher nicht bloß auf die Übergangswirtschaft sondern allgemein auf die Friedenszeit gemünzt.

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1916, Drucks. Nr. 3.

Nicht nur der beförderten Menge nach spielt der Steinkohlenverkehr nach der Küste die erste Rolle. Er ist gleichzeitig für die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt von der größten Bedeutung. Die Weltstellung Englands in der freien Schifffahrt war unlöslich mit der britischen Kohlenausfuhr verknüpft, die den einkommenden Dampfern eine überall begehrte Rückfracht darbot. Die geringe Bedeutung Deutschlands in der Trampreederei hatte zur Folge, daß die Güter der freien Schifffahrt überwiegend unter fremder Flagge angebracht wurden. Am Verkehr mit Gerste und Weizen vom Schwarzen Meer nach Bremen waren im Jahre 1913 zu 70,5% englische Schiffe und zu 4,5% deutsche und nach Hamburg zu 71,7% englische und zu 13% deutsche beteiligt; vom nordamerikanischen Baumwollverkehr nach Bremen kamen 71,9% auf englische Tramps. Die Unterlage für die Entwicklung der freien Schifffahrt und damit für eine größere Verselbständigung im überseeischen Frachtgeschäft würde durch die Vermehrung der Kohlenausfuhr über die deutschen Häfen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang gewinnen nun die Tariffragen eine große Bedeutung: nachdem durch die Abschaffung sämtlicher Kohlenausfuhrermäßigungen über die belgisch-holländischen und deutschen Seeplätze der Weg frei gemacht ist, wird der genannte Gesichtspunkt bei dem später stattfindenden Neubau berücksichtigt werden müssen¹⁾. Als vorbildlich kann der erwähnte Vertragzugtarif über Emden gelten — eine Tarifform, die sich in der Zeit des Massenverkehrs aus betriebswirtschaftlichen wie aus verkehrspolitischen Gründen empfiehlt und die, abgesehen von einer ähnlichen Frachtbildung für Erze von der Sieg und Lahn nach Oberschlesien, in Deutschland bisher nur gering durchgebildet ist.

5. Ohne die Mitwirkung Süddeutschlands, vor allem ohne Bayern, ist eine wirkungsvolle Seehafentarifpolitik unmöglich. Tatsächlich hat Bayern sich bisher der von der preußischen Eisenbahnverwaltung betriebenen Politik nicht versagt; in den Ausfuhrtarifen und in der Baumwolleneinfuhr war es, teilweise getrieben von der eigenen Industrie, dem preußischen Vorbilde gefolgt, wobei zur sachlichen Beurteilung nur die Frage offen

¹⁾ Auf die Bedeutung der Kohlenausfuhr für die Entwicklung der Trampschifffahrt und die Beseitigung der Währungsschwierigkeiten hat E. Gothein aufmerksam gemacht (Schriften d. Ver. f. Sozialpol., Bd. 156 (I), S. 289f.).

bleibt, inwieweit die auf seinen Strecken gewährten Frachtnachlässe wirklich vom bayerischen Bahnfiskus getragen werden. Erst in den letzten Jahren vor dem Kriege hatte sich eine gewisse Bevorzugung des Umschlagsverkehrs über die Rhein- und Mainhäfen bemerkbar gemacht; es wurde schon gezeigt, wie nach der Vollendung der geplanten Kanalbauten mit Notwendigkeit eine Ablenkung der bayerischen Tarifpolitik von den deutschen Nordseehäfen eintreten müßte. Man könnte zwar einwenden, daß, solange die Tarife von und nach dem westlichen und südwestlichen Abschnitt des deutschen Seehafengebiets bestehen, Bayern schon aus Wettbewerbsrücksichten an seinen Ermäßigungen festhalten müsse; aber dieser Einwand verliert an überzeugender Kraft, wenn die von Grund aus erfolgende Verkehrsverschiebung in der Richtung auf die belgisch-holländischen Häfen sorgfältig erwogen wird, die als Folge der geplanten Main-Donauverbindung eintreten müßte. Man wird die Lösung der Kanalfrage zweckmäßig mit der Seehafenfrage, insbesondere mit der künftigen Stellung der Seeplätze in der Rohstoffversorgung und Sicherung unentbehrlicher Rohstoffe — bei einer vom Reiche etwa geplanten „Vorratswirtschaft“ — verbinden; dazu liegt um so mehr ein Anlaß vor, als das ganze Problem der gemeindeutschen Tarifbildung durch den Kanalplan aufgerührt wird.

Daß im einzelnen die Frachtbildung im Verkehr mit Bayern auf veralteten Grundsätzen beruht, braucht nach den Ausführungen über diesen Punkt (Kap. II, Abschn. 9) nicht erst hervorgehoben zu werden. Inwieweit hier Änderungen möglich sind, wird von dem Grade des Einvernehmens abhängen, das sich nach dem Kriege zwischen den einzelnen Bundesstaaten in Wirtschafts- und Verwaltungsfragen herstellen läßt. —

Das künftige Verhältnis zu Triest steht in dem größeren Zusammenhange der Ausgestaltung der wirtschaftspolitischen Beziehungen zu Österreich-Ungarn.

Schon vor dem Kriege war in eisenbahntarifarischen Dingen ein nicht zu unterschätzendes Maß von Übereinstimmung erreicht¹⁾.

¹⁾ Vgl. v. der Leyen, Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn (Schr. d. Ver. f. Sozialpol. Bd. 155, S. 331) und Seifert, Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife (Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft, Vereinsschriften, Heft IV, S. VII).

Von der Regelung des direkten Verkehrs, die selbstverständlich nach gleichen Grundsätzen vorgenommen werden muß, wird an dieser Stelle zunächst abgesehen. Was dagegen die bisherige Ausgestaltung der Binnentarife anlangt, so stimmten sie vor allem in der äußerlichen Gliederung überein. Der Teil I Abteilung A, der in Deutschland die Verkehrsordnung, in Österreich-Ungarn das Betriebsreglement enthält, war im Haupttext fast identisch; für die Frachtbildung waren die gleichen Grundsätze in allen drei Staaten angenommen, und nur die Klassifikation: die Einreihung der Güter in die Tarifklassen, war in den einzelnen Staaten grundverschieden; doch scheint nach dem Urteil der Sachverständigen die Herstellung einer einheitlichen Güterklassifikation keine unüberwindlichen Schwierigkeiten zu machen.

A. v. der Leyen hat den Vorschlag gemacht¹⁾, das Zusammenarbeiten aller Eisenbahnen der Vertragstaaten „in den Formen der deutschen Generalkonferenz“ anzubahnen, deren Tätigkeit durch eine „deutsch-österreichisch-ungarische ständige Tarifkommission in Verbindung mit einem Ausschuß der Verkehrsinteressenten“ vorzubereiten wäre. Diesen Beiräten fiel die Fortbildung des Normaltarifs im direkten Verkehr zu. Wichtiger sind in diesem Zusammenhange die Ausnahmetarife. Für ihre Regelung denkt v. der Leyen an einen deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnrat, nach dem Muster der in Österreich und Deutschland bestehenden Landeseisenbahnräte. Dieser Gedanke ist sehr glücklich. Es wäre die Aufgabe eines solchen Beirats, die Eisenbahntarifpolitik mit der gemeinsamen Zollpolitik in Übereinstimmung zu bringen und alle Verkehrsfragen, bei denen sich die Interessen der verbündeten Länder kreuzen, durch einen Ausgleich zu regeln. Hierhin gehören die widerstreitenden Interessen der österreichisch-ungarischen und deutschen Häfen im gemeinsamen Hinterland. Es ist nicht zu leugnen, daß der Wettbewerb zwischen den Häfen in eine für beide Teile entwicklungsfähigere Bahn gelenkt werden könnte. Dabei wären die bestehenden Markt- und Eigenhandelsverhältnisse, die Herkunft der Ware und im Zusammenhang damit die Seevorfrachten ebenso zu berücksichtigen wie die Ausfuhrwege und der Verbleib der Fabrikate im Export-

¹⁾ a. a. O. S. 352 ff.

verkehr¹⁾. Obwohl v. der Leyen sich im allgemeinen gegen eine „starre“ Bindung der Frachten durch Verträge nach Analogie der Handelsübereinkommen ausspricht, ist er doch der Ansicht, daß zur Milderung der Konkurrenz „nicht allein die Tarifsätze, sondern auch die Beförderungswege“ festzulegen seien; dadurch würde ein „Wettbewerb durch Unterbietung der Frachten oder Änderung der Wegevorschriften völlig ausgeschlossen“ werden. Natürlich müßte die Möglichkeit offen bleiben, auch während der Dauer des Handelsvertrags eisenbahntarifartige Änderungen durchzuführen. Eine formelle Trennung zwischen dem Text des Handelsvertrags und den materiellen Einzelheiten des tarifpolitischen Übereinkommens, die in einem Anhang untergebracht werden könnten, wäre aus diesem Grunde für die Zukunft erwünscht. Durch eine planmäßige Abgrenzung der Hafeneinflußgebiete würde die Entwicklung sicherlich ein großes Stück weitergebracht.

6. Wie ordnen sich die Seehafentarife in die allgemeine Verkehrs politik ein? Diese Frage beantworten, heißt in erster Linie auf ihr Verhältnis zu den Binnenwasserstraßen eingehen.

Die Seehafentarife gelten in der gleichen Richtung, in der sich der Aus- und Einfuhrverkehr auf den deutschen Strömen bewegt. Die Behauptung, daß sie verkehrentziehend auf die Flüsse eingewirkt haben, ist oft vertreten worden. Da man ihr mit den Mitteln der Statistik im einzelnen nicht näher kommen kann, wird die allgemeine Fragestellung zunächst dahin lauten müssen, ob die Ziffern, die über die Entwicklung des Binnenwasserstraßenverkehrs vorliegen, zu dem Urteil Anlaß geben, daß der Wettbewerb zwischen Bahn- und Wasserweg sich zugunsten der Schienenstraße in den letzten fünfzig Jahren verschoben hat.

Bei einer Vermehrung der Streckenlänge um 121% stieg die im Eisenbahnverkehr beförderte Jahresmenge von 83,5 Mill. t im Jahre 1875 auf 500 Mill. t im Jahre 1913. Die entsprechenden Zahlen für die Binnenwasserstraße sind: 10,4 Mill. t und 101 Mill. t; das Netz der schiffbaren Wasserstraßen änderte sich in dem gleichen Zeitraum in verhältnismäßig geringem Maße.

¹⁾ Über das Verhältnis des österreichischen Adria Hafens zum nahen Orient vgl. Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft, S. 50ff.

Der Grad der Verkehrssteigerung verhält sich auf der Schiene etwa wie 6:1, auf der Binnenwasserstraße wie 10:1.

Die im Jahre 1913 beförderte Gütermenge auf beiden Verkehrswegen verhielt sich wie 5 und 1 zueinander. Dieses Verkehrsverhältnis kehrte bei den meisten Waren wieder. Eine Ausnahme zugunsten der Wasserstraße machten die Lein- und Ölsamen, die auf dem Schienenwege um weniger als die Hälfte befördert wurden, ferner Eisenerz, Mais, Reis, Öle, Fette, Gerbhölzer, Kaffee, Malz, Erdöl und andere Mineralöle, deren Versand auf der Wasserstraße bald mehr als die Hälfte, bald mehr als ein Drittel der Bahnbeförderung ausmachte. Es handelte sich demnach vorzugsweise um solche Güter, die überseeisch eingeführt wurden, wobei die großen Ströme die Einfalltore in den binnenländischen Verkehr waren.

Die beförderte Jahresmenge ist nicht der einzige Maßstab, an dem die Leistungen von Wasserstraße und Schienenweg gemessen werden¹⁾. Einen tieferen Einblick gewährt die Angabe darüber, wie oftmal eine Tonne im Laufe eines Jahres ein Kilometer auf beiden Verkehrswegen zurückgelegt hat, da in diese Zahl auch die andere Komponente, die auf die Leistungen eines Beförderungsmittels schließen läßt, die Entfernung, eingeht. Die Zahl der Tonnenkilometer stieg bei der Eisenbahn von 10,9 Milliarden (1875) auf 63 Milliarden (1913), bei der Binnenwasserstraße im gleichen Zeitraum von 2,9 Milliarden auf 21,5 Milliarden. Das Maß der Steigerung für beide Verkehrsmittel verhält sich etwa wie 6:1 und wie 7,5:1.

Im Jahre 1913 war das Verhältnis der geleisteten Tonnenkilometer zueinander wie 3:1. Dabei ist zu beachten, daß die Länge der Eisenbahnen mehr als das Vierfache der im Jahre 1913 im Güterverkehr befahrenen Wasserstraßen betragen hat. Dementsprechend belief sich der „kilometrische Verkehr“ d. i. die gesamte tonnenkilometrische Transportleistung, bezogen auf die Ausdehnung der Verkehrsnetze, bei den Eisenbahnen auf 1 Million t und bei den Binnenwasserstraßen auf rund 1,46 Mill. t. Die Wasserwege unterlagen einer stärkeren Ausnutzung als die Schienenstraßen.

Die prozentuale Verteilung der beförderten Gütermengen und geleisteten Tonnenkilometer auf beide Verkehrsmittel zeigt folgende Übersicht:

¹⁾ Hierzu Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 101 ff.

	Verkehr auf der Eisenbahn		auf der Wasserstraße	
	t	tkm	t	tkm
im Jahre 1875	89 ⁰ / ₀	79 ⁰ / ₀	11 ⁰ / ₀	21 ⁰ / ₀
„ „ 1913	83 ⁰ / ₀	75 ⁰ / ₀	17 ⁰ / ₀	25 ⁰ / ₀

Von einem Vordringen der Eisenbahnen kann nicht gesprochen werden; eher ließe sich aus den Zahlen das Gegenteil beweisen.

Unabhängig von der statistischen Entwicklung ist die Frage zu beantworten, ob und inwieweit bei der Bildung der Seehafentarife der Wettbewerb gegen die Wasserstraße beabsichtigt und im Tarifaufbau berücksichtigt worden ist. Diese Frage wurde in den vorangegangenen Erörterungen verschiedentlich berührt.

Die Stellung der Wasserstraßen hatte sich durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen unzweifelhaft erheblich gebessert. Eine große Zahl von Wettbewerbsstarifen gegen die Binnenwasserwege fiel weg, die geheimen Rückvergütungen, die z. B. bei der Rheinischen Eisenbahn trotz der entgegenstehenden Bestimmungen eine große Rolle gespielt hatten, hörten auf, das Tarifwesen wurde stetig und übersichtlich. Was die Seehafentarife anlangte, so war ihre Abhängigkeit von der Frachtbildung der Binnenschifffahrt selbst in der Privatbahnzeit nur lose gewesen. Darin trat durch die Verstaatlichung kein Wandel ein. Denn daß sich etwa die Wettbewerbsstarife im engern Sinne letzten Endes auf die Rheinfrachten beziehen ließen (Kap. II, Abschn. 8), war zwar theoretisch wichtig, praktisch jedoch ohne Bedeutung. Das für die Tarifbildung maßgebende Wettbewerbsobjekt war nicht die Rheinschifffahrt, sondern, wie wir wissen (Kap. II, Abschn. 7), unmittelbar der holländische Bahnweg.

Die vermittelnde Politik der Staatsbahnverwaltung gegenüber der Binnenschifffahrt hat sich in der Ausnahmetarifpolitik mit der Zeit immer stärker ausgeprägt. Diesem Vorgang konnten sich die Seehafentarife nicht entziehen. Noch bis zum Ende der achtziger Jahre begegnet man hin und wieder in den Vorlagen der Regierung der Bemerkung, daß ein Seehafentarif den Zweck habe, dem Wettbewerb der Binnenwasserstraße entgegenzuwirken¹⁾. Später hört das vollkommen auf. Die Frachtbildungen im Verkehr mit der Küste ordnen sich dem allgemeinen

¹⁾ Vgl. z. B. S. 272.

Grundsatz unter, wonach eine der Binnenwasserstraße voraussichtlich abträgliche Tarifmaßnahme nur dann berechtigt ist, wenn sie durch ein übergeordnetes volkswirtschaftliches Interesse gefordert und gerechtfertigt wird. Für die Befolgung dieses Grundsatzes bürgt nicht nur die Regierung, sondern auch der aus Vertretern der Erwerbsstände gebildete Landeseisenbahnrat.

Tatsächlich ist bisher nur in ganz wenigen Fällen ein Seehafentarif unmittelbar auf die Wasserstraßenfracht bezogen worden. Als Beispiele aus neuerer Zeit wurden der Baumwolltarif nach Bayern und der Kupfereinfuhrtarif genannt. In beiden Fällen sind die Umschlagsfrachten über Mannheim zugrunde gelegt; bei dem steten Wechsel, dem die Preisbildung auf der Wasserstraße unterliegt, haben diese beiden „starren“ Tarife sicherlich nur ganz vorübergehend den Umschlagsfrachten genau entsprochen. Die Aufnahme solcher Wettbewerbselemente in die Ausnahmetarifpolitik wird so lange nicht zu vermeiden sein, wie dem Staate jeder Einfluß auf die Frachtbildung der Binnenwasserwege fehlt. Davon soll im folgenden Abschnitt noch die Rede sein.

Gegen die Übertragung der Seehafentarife auf die Binnenumschlagsplätze, die häufig angeregt wurde¹⁾, sprachen in Preußen neben allgemeinen verkehrspolitischen Erwägungen insbesondere verkehrstechnische und finanzielle Gründe. Wenn es für die Eisenbahnverwaltung schon schwierig war, darüber zu wachen, daß eine Frachtbegünstigung der Umschlagsplätze nur Anwendung fand, wenn die verfrachteten Güter nachweislich über die Seehäfen ein- und ausgeführt waren, so wird die Prüfung unmöglich, wenn es sich um den Absatz in das Küstengebiet handelt. Ob z. B. oberschlesische, nach der Tarifbedingung für Mecklenburg bestimmte Kohle, die etwa in Kosel auf dem Wasserweg umgeschlagen wird, wirklich an die Küste gelangt, oder ob sie vorher gelöscht ist, darüber kann die Verwaltung nicht wachen. Daß durch die ermäßigte Bahnvorfracht im zweiten Falle ein Industriezweig begünstigt würde, den zu unterstützen dem Tarifzweck nicht entspräche, liegt auf der Hand. Weiter sei daran erinnert, wie große Schwierigkeiten sich schon bei der Durchführung der Seehafen-

¹⁾ Zur historischen Seite der Sache Schulte, a. a. O. S. 435 ff. Vgl. ferner die eine Übertragung ablehnenden Äußerungen v. d. Leyens, Der Wettbewerb auf den mitteleuropäischen Verkehrsstraßen (Technik u. Wirtschaft, Jahrg. 1914, S. 5 ff.).

tarifpolitik ergeben haben — Schwierigkeiten, die in der gleichmäßigen Behandlung der Seeplätze untereinander und des Hinterlandes ihre Wurzeln hatten. Sie würden bei der Übertragung auf die Umschlagshäfen ins Ungemessene steigen. Denn beim Binnenumschlag müßten zahllose Häfen und die ineinander übergehenden Einflußgebiete verschiedener Ströme berücksichtigt werden. Die heute schon schwer zu lösenden Frachtprobleme der Seehafenpolitik würden ver Hundertfacht, und die Hoffnung, dieses tarifarische Chaos einmal aufzulösen, wäre von vornherein aussichtslos. Da ein Teil der Ausfuhr Güter aus besonderen Ursachen an dem pünktlicheren Schienenweg festhält (Kap. I, Abschn. 6), müßte sich zudem durch eine einseitige Vermehrung der Einfuhrwaren auf den Strömen die Bilanz zwischen dem an- und abgefahrenen Bahngute vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus noch ungünstiger gestalten.

Gegen eine Übertragung sind endlich finanzielle Bedenken geltend gemacht worden. Das System der Seehafentarife steht für weite Entfernungen in Kraft. Die über Hamburg ausgeführten Güter legten im Durchschnitt 400 bis 450 km zurück. Nur bei der Überwindung solcher Entfernungen war es möglich, ein System so weitgehender Ermäßigungen durchzuführen. Denn nach einem volkswirtschaftlich tief begründeten Lehrsatz der Betriebsökonomie sind die „Selbstkosten für längere Transporte verhältnismäßig geringer als für kürzere“¹⁾, woraus sich die niedrigeren Beförderungspreise auf weite Strecken erklären. Bei den Sendungen von und nach den Umschlagshäfen wurden dagegen in Preußen nur Durchschnittsentfernungen zwischen 50 und 100 km zurückgelegt.

Daß sich die Aufmerksamkeit weiter Kreise gerade dem Verhältnis der Binnenschifffahrt gegenüber den Seehafentarifen zugewandt hat, ist im Grunde eine mehr zufällige Erscheinung, hervorgerufen durch die gleiche Verkehrsrichtung zwischen den begünstigten Bahngütern und der Stromschifffahrt in der Ein- und Ausfuhr. Die allgemeingültigen Ausnahmetarife für Kali, Düngekalk, Wegebaustoffe usw. bilden insofern Wettbewerbsmaßnahmen höheren Grades, als sie schon in ihrer Eigenschaft als Staffeltarife im Seehafenverkehr eine stärkere Wirkung ausüben als im Binnenumschlag. Eine Kritik dieser Tarifgruppe rührte allerdings an die Grundlagen der preußisch-deutschen Frachtpolitik.

¹⁾ Vgl. die ausführlichen Erörterungen von F. Ulrich, Eisenbahntarifen, S. 41.

Bei einer zusammenfassenden Betrachtung der süddeutschen Tarifpolitik gegenüber den Binnenumschlagsplätzen in ihrem Verhältnis zur preußischen Frachtpolitik tritt eine Reihe von Gegensätzen klar hervor.

Nur in ganz wenigen Fällen — z. B. beim Ausfuhrzucker und bei thüringischen Waren — hat Preußen aus eigenem Antriebe die Binnenumschlagsplätze tarifarisch begünstigt. Bei der Einführung ermäßigter Umschlagsfrachten für hochwertiges Einfuhrgut von den Oderhäfen wurde das Beispiel von Elbe, Main und Rhein im Verkehr mit der österreichischen Monarchie nachgeahmt, um die schlesischen Städte nicht zu benachteiligen. Die Ausdehnung von Ermäßigungen für überseeisches Eisenerz auf die Oderplätze erfolgte im Interesse der oberschlesischen Schwerindustrie. Dagegen war Preußens Frachtpolitik in der tarifarisch so schwierigen Rhein-Mainecke stets von dem Vorgehen der süddeutschen Staaten abhängig.

Daß die süd- und mitteldeutschen Staaten sich frachtpolitisch an die Ströme angeschlossen haben, ist bekannt. Inwieweit dies für Bayern der Fall war, wurde dargestellt. Ganz ähnlich war es in Sachsen. Die sächsische Staatsbahn gewährte für den Elbumschlag in Riesa und Dresden Vergünstigungen, die sich auf die Fracht und Nebengebühren bezogen. Sie waren vornehmlich gegen die österreichischen Umschlagshäfen, teilweise auch im Wettbewerb mit den Rhein- und Mainplätzen gebildet und galten für sämtliche Güter der Normalklassen sowie für die wichtigsten Umschlagsgüter der Ausnahmetarife zwischen den genannten Elbhäfen und sächsischen Binnen- sowie Grenzstationen nach Bayern und Österreich. Es handelte sich um Rückvergütungstarife, die an Jahresmindestmengen gebunden waren und so den Speditionshandel in den beiden Elbstädten bevorzugten. Die Ermäßigungen waren beträchtlich, doch im einzelnen von ganz verschiedener Höhe; sie ergaben bei der Grenzüberschreitung nach Bayern (bei Hof) z. B. für Baumwolle 21 % und für Petroleum sogar 50 % auf die regelrechten Streckenfrachten.

Die Tarifpolitik der süd- und mitteldeutschen Staaten hatte ihre Wurzeln nicht nur in dem ideellen Bestreben, das eigene Bahnsystem möglichst unabhängig zu erhalten. Es waren auch ganz reale Interessen dabei im Spiele. Indem diese Länder den Verkehr in Punkten wie Mannheim, Aschaffenburg, Riesa zusammenzogen, hielten sie den Verkehr auf den eigenen Linien und nutzten

die längsten Strecken aus. Ebensovienig wie aus der preußischen Tarifpolitik auf eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber der Binnenschiffahrt geschlossen werden kann, darf die süd- und mitteldeutsche Frachtbildung im Sinne einer planmäßigen Unterstützung des Schiffahrtsgewerbes ausgelegt werden¹⁾. Die Tarifpolitik war vielmehr hier wie dort durch das Eigeninteresse der Bahnssysteme bedingt, wobei die Aufgabe, den internationalen Wettbewerb der Seehäfen zu unterstützen, die zu größerem Teile dem preußischen Staate zufiel, auf dessen Behandlung der Binnenwasserstraßen bestimmend einwirkte. Diese Erkenntnis ist auch theoretisch von Wert: denn sie zeigt, in wie hohem Grade die gemeinsamen Tarifmaßnahmen zwischen den einzelnen Teilen Deutschlands — und hierhin gehört ja ein wichtiger Teil der Seehafentarife — den Charakter eines „Interessenausgleichs“ tragen²⁾.

7. Trotz der günstigen Verkehrsentwicklung auf den deutschen Binnenwasserstraßen war die Lage, in der sich das Schiffahrtsgewerbe vor dem Kriege befand, eine verhältnismäßig schlechte. Die Ursache dieser Erscheinung war nicht in einem zu geringen Zustrom der Güter, sondern — wie die wissenschaftliche Behandlung des Problems zeigt³⁾ — anderweitig zu suchen. Mancherlei Gründe wirkten zusammen, die sich sämtlich auf die unvollkommene organisatorische Durchbildung dieses Gewerbes — namentlich soweit die Kleinschiffahrt in Betracht kam — zurückführen ließen. Auf die schwierige Frage der Organisationsfähigkeit der Binnenschiffahrt einzugehen, liegt hier kein Anlaß vor. Es sei nur die Tatsache festgestellt, daß die Herrschaft des freien Wettbewerbs die teilweise in der stark wechselnden Beanspruchung der Wasserstraßen begründete Übererzeugung von Schiffsraum, die die durchschnittliche Nachfrage weit hinter sich ließ, nicht eindämmen konnte. In der ungezügelter Ausartung des Angebots ist der Kernpunkt der ganzen Frage zu sehen⁴⁾.

¹⁾ Man denke nur an den Bahnwettbewerb gegen die Rheinschiffahrt oberhalb von Mannheim.

²⁾ Vgl. Anlage V.

³⁾ Vgl. Wirminghaus, Denkschrift zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage und der Organisationsbestrebungen der Rheinschiffahrt; Pleißner, Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe (Ergänzungsheft L d. Zeitschr. f. d. ges. Staatswissenschaft) u. die Artikelserie über die Konzentrationsbewegung in der Rhein- und in der Elbschiffahrt (Zeitschr. „Der Rhein“, Jahrg. 1915).

⁴⁾ So zitiert Wirminghaus, a. a. O. S. 43, zustimmend den Geschäfts-

Dem Gedanken, die Binnenschifffahrt zu organisieren, kann man sich auch von einer anderen Seite her nähern. Der Satz, daß Deutschland nach dem Kriege nur durch eine Zusammenfassung und Steigerung aller wirtschaftlichen Kräfte seine frühere Stellung auf dem Weltmarkte zurückgewinnen kann, ist fast zur Binsenwahrheit geworden. Zur Erreichung dieses Zieles bedarf es in erster Linie eines einheitlich geführten Verkehrswesens, das sich ungeteilt in den Dienst der als notwendig erkannten volkswirtschaftlichen Zwecke stellen könnte. Wie ist das zu verwirklichen?

In der Literatur sind verschiedene Wege zur Vereinheitlichung der Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik angegeben worden. F. Ulrich, wohl der erste, der diesem Gedanken in einer wissenschaftlichen Untersuchung seine Aufmerksamkeit zuwandte¹⁾, hielt die Verstaatlichung der Binnenschifffahrt für eine notwendige Aufgabe des zwanzigsten Jahrhunderts, und zwar in der Form, daß „Reich oder Staat das Schleppmonopol und die Festsetzung der Frachten“ übernehmen sollte. Selbst wenn man die grundsätzlichen Bedenken gegen den Staatsbetrieb nicht teilt, wird man sich von dieser Lösung nicht befriedigt fühlen. Gelegentlich der Einführung des Schleppmonopols auf dem Rhein-Weserkanal ist mit Recht darauf hingewiesen worden, daß durch das staatliche Schleppmonopol der technische Fortschritt gehemmt werden könne, weil der Binnenschifffahrtsbetrieb dadurch an diese Verkehrsform für alle Zeit gebunden werde. Sehr beachtenswert erscheinen jedoch Gedanken, die Wirminghaus im September 1916 in der Kölner Zeitung entwickelt hat²⁾. Wirminghaus schlägt die Bildung einer Zwangsorganisation für sämtliche Binnenschifffahrtsbetriebe — zunächst im Rheingebiet — vor, auf deren Geschäftsführung dem Staate ein gehöriger Einfluß zuzugestehen sei. Ein solcher Eingriff käme für die Rheinschifffahrt insofern nicht

berichtet der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft für 1910, wonach „die fort-dauernde Überproduktion an Schiffsmaterial den fressenden Schaden bedeutet, an dem die Rheinschifffahrt krankt“, und Pleißner bemerkt (a. a. O. S. 35) für die Elbe, „daß zwischen dem Jahre 1897 und 1902 der Kahnraum infolge des Konkurrenzkampfes in einer übermäßigen, der Nachfrage nicht entfernt angepaßten Weise vermehrt und dadurch die Beschäftigungsmöglichkeit der Frachtfahrzeuge um 25 % verringert worden“ sei.

¹⁾ a. a. O. S. 98 ff.

²⁾ Vgl. Kölner Zeitung, Jahrg. 1916, Nr. 932 u. 936.

unerwartet, als der Monopolbetrieb dort stärker als anderswo eingedrungen war und sich die Uferstaaten vor dem Kriege wichtige finanzielle Beteiligungen an einigen Schiffahrtsgruppen gesichert hatten. Die Aufgabe einer solchen Organisation wäre die Durchführung eines gemeinsamen Betriebs, verbunden mit einer planmäßigen Frachtraum- und Preispolitik.

Der Krieg hat in die Freiheit des Binnenschiffahrtsgewerbes nachhaltig eingegriffen. Die hierhin gehörenden Maßnahmen sind in zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 enthalten¹⁾. Die erste Verordnung sieht die Festsetzung von Höchstpreisen vor und schafft die notwendige rechtliche Unterlage für die Ausnutzung des Kahnraums im kriegswirtschaftlichen Interesse. Die zweite sichert das Vorhandensein der jeweils benötigten Frachträume, indem sie die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feld-eisenbahnwesens ermächtigt, Besitzer von Binnenschiffen „zwecks ständiger Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen sowie zur Bereithaltung der Binnenschiffe für Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte“ in Betriebsverbänden zu vereinigen. Die Festsetzung von Höchstpreisen ergab sich aus der systematischen Überführung von Massengütern von der Schiene auf den Wasserweg, die zu einer übermäßigen Frachterhöhung auf den Binnenwasserstraßen zu führen drohte. Die behördliche Preisregelung wird nach dem Kriege wegfallen. Doch ist es denkbar, daß die Betriebsverbände, die etwa im Sinne der Ausführungen von Wirminghaus auszugestalten wären, in der Zukunft Bedeutung erlangen.

Die in diesem Zusammenhange wichtigste Tatsache ist, daß der Staat durch die neuen Organisationen Einfluß auf die Frachten der Binnenwasserstraßen gewinnen und sie in Übereinstimmung mit den Eisenbahntarifen halten würde. Erst dann wären die mit tarifarischen Maßnahmen verbundenen Zwecke wirklich gesichert, und eine einheitliche Leitung des Verkehrswesens möglich. Stellt man sich dagegen vor, daß sämtliche künstliche Wasserläufe, mit denen man Deutschland im Geiste schon überzogen hat, fertiggestellt sein werden und daß auf ihnen der Privatbetrieb in der bisherigen Form herrscht, dann würden die Eisenbahnen rasch die Leitung des Verkehrswesens an diese

¹⁾ Vgl. das Reichsgesetzblatt, Jahrg. 1917, Nr. 147.

verlieren: sie werden reine Zubringer der Wasserstraßen werden. Damit wäre der vielleicht wichtigste Erfolg, den die Verstaatlichung der Schienenwege herbeigeführt hat, wieder aufgegeben.

Die Zersplitterung der deutschen Tarifpolitik würde durch die Verwirklichung etwa des bayerischen Kanalplans wachsen. Die bayerische Frachtpolitik müßte sich nach der Vollendung des Großschiffahrtsweges vorwiegend auf diesen einstellen. In dem gleichen Maße, wie sich diese Wendung vollzöge, wären die gemeindeutschen Tarifmaßnahmen, wozu die Seehafentarife gehören, in ihrem Bestande gefährdet. In der öffentlichen Erörterung sind die Rückwirkungen auf die deutsche Frachtpolitik vielleicht bisher zu wenig beachtet worden.

Ein wichtiger Zweck des bayerischen Kanalplans — und dieser steht im Mittelpunkte des Interesses — bestände darin, die Wettbewerbslage der vorhandenen bayerischen Industrien gegenüber Rheinland-Westfalen zu verbessern und neue industrielle Standorte zu schaffen. Daneben würde der Binnenwasserweg einen zweifellos wichtigen Bestandteil des zukünftigen mitteleuropäischen Verkehrsnetzes abgeben¹⁾. Es bliebe jedoch zu erwägen, ob es nach dem Kriege Deutschlands erste Aufgabe sein kann, neue Industriemittelpunkte zu schaffen und kostspielige Verkehrswege nach Österreich-Ungarn zu bauen, anstatt zunächst die vorhandenen, wie A. v. d. Leyen geraten hat, durch organisatorische Maßnahmen in höherem Grade als bisher für den zwischenstaatlichen Verkehr einzurichten. Wenn die Verkehrspolitik ihre Richtlinien den allgemeinen ökonomischen Verhältnissen entnimmt, so wird sie die aus der wirtschaftlichen und weltpolitischen Lage Deutschlands nach dem Kriege fließenden Aufgaben nicht übersehen können²⁾.

¹⁾ Hierzu E. Sax, Nicht galizische, nicht innenösterreichische, Europäische Kanäle. Die im Jahre 1911 erschienene Schrift steht der österreichischen Kanalpolitik vom Jahre 1901 mit tiefer, berechtigter Skepsis gegenüber. Sie ist unter Bezug auf ein „mitteleuropäisches Wirtschaftsgebiet“ abgefaßt, und in einer Zeit, die diese Frage so eifrig zur Erörterung stellt, mehr als je beachtenswert.

²⁾ Nach Harms (Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltausfuhr S. 130) empfing Deutschland von überseeischen Märkten im Jahre 1913 45,3% der Wareneinfuhr und gab 23,9% der Ausfuhr an diese ab. Vgl. auch Opperl, Hamburgs und Bremens Stellung im internationalen Warenhandel (Weltwirt. Archiv, Jahrg. 1913, Bd. I, S. 363 f.).

Bei den Kanalplänen pflegt man über die Kostenfrage meist leicht hinwegzugehen. Wir wollen nicht in den gleichen Fehler verfallen. Die persönlichen und sachlichen Ausgaben der deutschen Eisenbahnen sind im Kriege ständig ungemein gestiegen. Das Wachsen der Unkosten hat schließlich die preußische Eisenbahnverwaltung dazu gezwungen, nach dem Muster fast aller kriegführenden und neutralen Staaten einen Zuschlag von 15% zu den Frachtsätzen des Güter- und Tierverkehrs zu erheben. Die Nebengebühren blieben davon frei, da ihre Neuregelung schon durchgeführt worden war¹⁾. Die außerpreußischen Bahnen haben sich der Verkehrsverteuerung angeschlossen. Eine Beseitigung des Zuschlags ist nach Ablauf des zweiten Wirtschaftsjahres, das dem Friedensschluß mit der letzten gegen Deutschland kämpfenden europäischen Großmacht folgt, im Gesetz vorgesehen; doch ist in der „Begründung“ die vollkommene Abschaffung zu diesem Zeitraum als unwahrscheinlich hingestellt und auf eine „Umgestaltung der Gütertarife“ hingedeutet, in der „Vorlage an den Landeseisenbahnrat“ selber neben dem „Abbau“ eine „organische Einarbeitung in das Tarifsysteem“ in Betracht gezogen²⁾.

Bei einer gleichmäßigen Verteuerung des Normal- und Ausnahmeverkehrs werden die bestehenden tarifarischen Bevorzugungen den regelrechten Inlandsfrachten gegenüber weder aufgehoben noch verändert. Außer dem Verhältnis zur Wasserstraße verschiebt sich jedoch die Beziehung zu den vordem in die Berechnung eingestellten Wettbewerbsfrachten ausländischer Schienenwege. Darauf wird zu achten sein, wenn die Politik der fremden Bahnsysteme, unbeeinflusst von schwankenden Kriegsverhältnissen, wiederum feste Linien erkennen läßt und wenn sich zeigt, inwieweit allenthalben das „Frachtniveau“ von dem vor dem Kriege abweicht.

Bevor sich die preußische Eisenbahnverwaltung zu einer allgemeinen Tariferhöhung entschloß, suchte sie vornehmlich durch eine teilweise Umgestaltung des Ausnahmetarifsystems die Einnahmen aufzubessern. Zahlreiche Begünstigungen sind abgeschafft oder geändert worden, weil nach Ansicht der Verwaltung die

¹⁾ Vgl. S. 196, Anm. 2.

²⁾ Vgl. besonders Verhdl. d. Landeseisenbahnrat. f. 1917, Drucks. 19, 20 u. 21 u. Drucks. d. Abgeordnetenhauses 22. Legislaturperiode, III. Session 1916/18, Nr. 736.

Voraussetzungen, die für ihre Einführung bestimmend waren, nicht mehr bestehen und der Verkehr der alten Stütze nicht bedarf.

Durch diese Politik erschlosse sich die Eisenbahnverwaltung für später die Möglichkeit, Mittel für neue Tarifaufgaben zu bekommen. Schon ist sogar — aus der Mitte des preußischen Landeseisenbahnrats¹⁾ — an den alten Siegerländer Tarifen gerüttelt worden. Wer diese Frage studiert hat, der weiß, daß vor dem Kriege der Bestand dieser Industrie von den durch die Bahnverwaltung gewährten Begünstigungen buchstäblich abhängig war. Das dürfte für die Zeit nach dem Kriege kaum noch zutreffen. Wenn die Kapitalbeteiligung der rheinisch-westfälischen Werke an der Siegerländer Qualitätsindustrie inzwischen Fortschritte gemacht hat, läge für die Eisenbahnverwaltung kein Grund mehr vor, die Transporte, die sich innerhalb von sehr gekräftigten westdeutschen „Unternehmungseinheiten“ abspielen, durch Ausnahmetarife zu bevorzugen. Jede erfolgreich angelegte Tarifmaßnahme wird zudem durch die Verkehrssteigerung, von der sie begleitet ist, den Ausfall an Einnahme, der bei jeder einzelnen Beförderungsleistung entsteht, im ganzen wieder ausgleichen.

Wahrscheinlich werden die großen und grundlegenden Fragen der Ausnahmetarifpolitik erst die Friedenszeit, die Zeit des relativen „Beharrungszustandes“, beschäftigen, wenn sich alle Verhältnisse klarer übersehen lassen. Allein es ist nicht zu vergessen, daß die Tarife, soweit sie sich am Wiederaufbau der Volkswirtschaft richtunggebend beteiligen sollen, schon während des Krieges zu entwerfen sind. Das ist um so schwieriger, als die beim Friedensschluß auftretenden Verkehrsbedürfnisse, die nur der Ausdruck der wirtschaftlichen Lage Deutschlands sein werden, noch teilweise im Dunkeln liegen. Die Ausarbeitung dieses Teiles der Frachtpolitik gleicht mithin einer Berechnung, in die notwendigerweise unbekannte oder nur annäherungsweise bekannte Größen eingestellt werden müssen.

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahn. f. 1916, Drucks. Nr. 3.

Anlagen.

Anlage I.

Vor allem die badischen Bahnen gewähren für einkommendes Getreide ermäßigte Sätze von den Rhein- und Main-Umschlagsstationen: sowohl im Verkehr mit südlichen badischen, württembergischen und elsässischen Plätzen als auch nach der Schweiz für solche Sendungen, die aus Belgien und Holland zu Schiff eintreffen. Die pfälzischen und rheinländischen Bahnen haben das badische Vorbild teilweise nachgeahmt¹⁾. Die preußischen Bahnen räumen von ihren Umschlagshäfen keinerlei Ermäßigungen nach dem Inlande ein.

Die Breite des rheinischen Einflußgebietes ergibt sich aus folgender Frachtgegenüberstellung für Hafer und Mais; die Verhältnisse liegen für die übrigen Getreidearten nicht sehr verschieden.

Fracht für 100 kg in Pfennigen.

Von \ Nach	Bahnweg								Wasser- u. Bahnweg	
	Bremen		Hamburg Hbf.		Rotterdam D. P. transit		Antwerpen transit		Rotterdam	
	km	Pf	km	Pf	km	Pf	km	Pf	Umschlag in	Gesamtfracht ausschl. der Nebenkosten im Seehafen
Aachen	367	141	466	178	229	66	152	60	Duisburg	80,4
M.-Gladbach	308	118	407	155	191	64	163	67		
SaarbrückenHbf.	594	279	694	324	502	144	383	131	Mannheim	111,8
Metz Hbf.	609	286	709	331	429	116	334	101 (Hafer) 109 (Mais)	Mannheim	146,8
Essen Hbf.	256	96	355	133	—	—	—	—	Duisburg	37,4
Dortmund Hbf.	239	91	338	128	—	—	—	—	Duisburg	55,4
Stuttgart Hbf.	645	302	697	326	—	—	—	—	Mannheim	110,8
Augsburg	696	325	748	349	—	—	—	—	Mannheim	191,8

Anlage II.

Die deutsche Juteindustrie ist jungen Datums. Während die schottische Schwesterindustrie auf eine lange Entwicklungszeit zurückblickt, hat die deutsche erst nach 1870 an Umfang und Bedeutung gewonnen²⁾. Mit der späteren Entwicklung hing die „rationelle“ Standortswahl zusammen. Die Fabriken sind derart über das Land verstreut, daß eine jede ihr eigenes Versorgungsgebiet hat; ferner ist auf den Rohstoffbezug von vornherein Rücksicht genommen: die größten Spinnereien liegen entweder unmittelbar an der Küste oder an Flußläufen oder sind im Umschlagsverkehr leicht zu erreichen.

¹⁾ Hierzu Heubach, a. a. O. S. 466 ff. und Teubert, a. a. O. S. 17.

²⁾ Hierzu Gröter, Die deutsche Juteindustrie, S. 57 ff. (Münsterer Dissertation).

Wie die statistische Übersicht auf S. 40 zeigt, sind die deutschen Häfen an der Versorgung mit 80,7% beteiligt; nur im Verkehr mit dem süd-deutschen Abschnitt des Seehafengebietes haben die belgisch-holländischen Seeplätze mittels des Rheins das Übergewicht. Was die Versorgung im einzelnen anging, so vollzog sie sich, wenigstens in den Grundlinien, im Jahre 1913 gemäß der Verkehrsstatistik in der folgenden Weise:

Nach	Bahnversand von				Binnenwasserstraßenversand von		Sonstiger Versand	
	den Elbhäfen	den Weserhäfen	Belgien	Holland	den deutschen Nordseehäfen	den ausländischen Häfen	auf dem Bahnwege	auf der Binnenwasserstraße
11. Hannover, Oldenburg, Braunschweig	13218	3337	—	—	—	—	—	—
16. 16a. Berlin und Vororte	1111	—	—	—	6065	—	—	—
17. Brandenburg . .	90	—	—	—	11612	—	—	—
18. Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt .	4683	—	—	—	316	—	—	—
19. Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	522	13	—	—	19	—	über versch. Elbumschlagsplätze*) 10800	—
20. Königreich Sachsen ohne Leipzig .	1546	14	—	—	29750	—		—
20a. Leipzig und Umgebung	863	—	—	—	—	—	—	—
21. Hessen-Nassau .	2540	406	—	—	1226	—	—	—
24. Westfalen (einschl. Ruhrevier)	7481	304	22	334	25	—	—	—
25. Rheinprovinz rechts d. Rheins .	23	—	3	5	363	Rotterdam ¹⁾	—	von Cöln
26. Rheinprovinz links d. Rheins	592	—	19	5	—	93 Rotterdam u. England ¹⁾	—	725
30. Elsaß	105	—	124	—	—	9918 Rotterdam ¹⁾	von Mannheim	218
34. Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau	—	—	—	—	—	6046 Rotterdam ¹⁾	—	von Cöln
53. Ungarn	—	—	—	—	—	3466	—	3048
54. Böhmen	190	—	—	—	7354	—	—	—
55. Das übrige Österreich	24	—	—	—	—	—	{im Oderumschl. ²⁾ }	—
							{400}	

¹⁾ Es ist jeweils der wichtigste in Frage kommende Auslandshafen genannt.

²⁾ Schätzungen auf Grund der Güterbewegungstatistik.

Jute gehört dem Spezialtarif II an. Ein Antrag auf Versetzung in den Spezialtarif III ist von der Ständigen Tarifkommission im Jahre 1883 abgelehnt worden. Die Frage war damals noch nicht spruchreif; es müsse zunächst untersucht werden, ob die gleichzeitige Detarifizierung von Flachs angängig wäre. Diesem Gutachten trat der Landeseisenbahnrat bei¹⁾. Später sind „Flachs ungebrecht“ und „Hanf ungebrecht, auch geröstet“ in den Spezialtarif III versetzt worden²⁾. Eine Begründung, mit der Jute ebenso zu verfahren, dürfte jedoch hieraus nicht herzuleiten sein, da diese dem Flachs und Hanf „gebrecht“ warentechnisch gleichsteht.

Ausnahmetarife bestehen nur von den deutschen Nordseehäfen und Stettin nach Herby zur Ausfuhr nach Rußland und von den deutschen Seehäfen nach schlesischen und sächsischen Grenzstationen im direkten und Übergangsverkehr mit Österreich. Für den Ausfuhrtarif nach Rußland ist die Beteiligung des direkten Bahnweges neben dem zusammengesetzten Wasser- und Schienenwege maßgebend gewesen. Der direkte Ausfuhrtarif für Rohjute nach Österreich wurde 1884 eingeräumt. Bei seiner Einführung ließ man sich von der Tatsache leiten, daß ein Absatz von Jutefabrikaten von Deutschland nach Österreich nicht stattfand und vorderhand nicht in Frage kommen konnte, weil der durch die Zölle geschützte inländische Markt aufnahmefähig genug war. Damals handelte es sich darum, „den deutschen Eisenbahnen die Konkurrenz gegen die Wasserstraße der Elbe, welche in dem vorliegenden Verkehr hauptsächlich von einer österreichischen Schifffahrtsgesellschaft ausgenutzt werde, sowie gegen den Seeweg der adriatischen Häfen zu ermöglichen“. Das ist ein heute veralteter tarifpolitischer Grundsatz (Kap. IV, Abschn. 6). Ein gleichzeitig eingebrachter Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarif für Rohjute im Verkehr mit den deutschen Seehäfen nach Meißen (auf der Grundlage des Spezialtarifs III) wurde im Landeseisenbahnrat abgelehnt; man befürchtete eine Wettbewerbsverschiebung zwischen den einheimischen Spinnereien, eine Schädigung der Elbschifffahrt und Berufungen, die zur Detarifizierung der Jute und zu ähnlichen Forderungen anderer Textilzweige führen würden³⁾. Jute befindet sich ferner in den verschiedenen Umschlagsverkehren mit Österreich.

Einen selbständigen Jutehandel gibt es in Deutschland nicht. Die Bedarfsdeckung geschah durch englische Häuser, die namentlich in Hamburg und Bremen durch Agenten vertreten waren. In der Zufuhr war Deutschland fast ganz auf Ostindien angewiesen. Der Juteimport Deutschlands betrug im Jahre 1913 162 063 t, wovon 158 456 t auf die Einfuhr aus Britisch-Indien kamen.

Eine Detarifizierung, die bisher allein zur Erörterung stand, würde den Umsatz und Lagerbestand in den deutschen Nordseehäfen vermehren, da die „eiligen Sendungen“ und die „Verschickungen zu An-

¹⁾ Vgl. die Niederschrift der 17. Sitzung der Ständigen Tarifkommission i. J. 1883 u. die Vhdlg. d. Landeseisenbahnrates f. 1883, 2. Sitzung.

²⁾ Vgl. die Niederschrift der 114. Sitzung der Ständigen Tarifkommission i. J. 1915.

³⁾ Verhdl. des Landeseisenbahnrates 1884.

fang der Saison“ nach West- und Südwestdeutschland in diesem Falle vermutlich nicht mehr unmittelbar von London, sondern von den deutschen Häfen ausgingen.

Anlage III.

Zum Einfuhrwert und zur Herkunft von Erzen und Metallen sind die Ausführungen im Kap. I, Abschn. 2 und 3 heranzuziehen.

Für die Erzbeförderung von den Seehäfen galten folgende Ausnahmetarife: Eisenerz geht nach dem Ausnahmetarif 7, alle hochwertigen Erze wie Antimon-, Blei-, Kupfer-, Nickel- und Zinkerze tarifieren nach dem höheren Rohstofftarif; ausgenommen ist Antimonium crudum, das in den Spezialtarif II gehört.

Während des Krieges sind die Sätze des Rohstofftarifs für die genannten hochwertigen noch um 30 % gekürzt worden. So ergibt sich für die Verkehrsbeziehung Bremen-Oberhausen ein Frachtsatz von nur 45 Pf. für 100 kg; ob dieser Satz bei freiem Wettbewerb gegenüber dem Rhein ausreichte, um eine Verkehrsteilung zwischen Antwerpen und den deutschen Nordseehäfen herbeizuführen, ist dennoch fraglich. Vielleicht läßt sich das Problem der Erztarifierung in Verbindung mit der Ausgestaltung der Kohlenfrachten nach der Küste lösen, wobei auf die Sonderzugtarife nach Emden hingewiesen sei. Wie immer die künftige Tarifregelung sein wird, für die deutschen Nordseehäfen kommen nur die Blei-, Zink- und Kupferhütten in Westfalen und Nassau in Betracht, die sich z. T. sehr stark auf „Kauferze“ stützen; die Blei- und Zinkwerke links des Rheins liegen geographisch zu günstig zu Antwerpen, als daß sie mit Tarifmitteln den deutschen Nordseehäfen angenähert werden könnten.

Die Metalle wie Aluminium, Antimon, Zinn, Kupfer befinden sich in den „Wettbewerbstarifen im engern Sinne“. Hier gelten die allgemeinen Bemerkungen, die über die Neubildung und Ausgleichung der Warenverzeichnisse dieser Tarifgruppe gemacht sind (Kap. II, Abschn. 11).

Die Geschichte der Kupfertarifierung hat in mancher Hinsicht grundsätzliche Bedeutung.

Die Einfuhr an Rohkupfer betrug 1912 200 608 t, wovon 177 614 t allein auf Nordamerika kamen. Von der amerikanischen Einfuhr bestanden schätzungsweise 80 % aus Elektrolytkupfer; der Rest war Hüttenkupfer. Die einheimische Erzeugung stellte sich nach dem Statistischen Jahrbuch für 1912 auf insgesamt 45 500 t.

Die Hauptbezugsgebiete für Kupfer in Deutschland waren: Berlin und Umgebung, Rheinland-Westfalen, Süd- und Südwestdeutschland, das Königreich Sachsen und Oberschlesien.

Über den Rohkupferverbrauch in den einzelnen Industriezweigen liegt für das Jahr 1912 folgende Schätzung vor¹⁾:

Elektrizitätswerke (Draht und Kabel)	119 000 t
Kupferwerke (Bleche, Schalen, Stangen, Röhren usw.)		46 000 t
Messingwerke (Bleche, Schalen, Stangen usw.)		62 000 t
Chemische Fabriken und Vitriolfabriken	3 000 t
Schiffswerften, Eisenbahnen, Gießereien usw.	27 000 t

¹⁾ Nach der Kupferstatistik von A. Hirsch u. Sohn f. 1912.

Die nordamerikanische Einfuhr an Elektrolyt- und Hüttenkupfer mit der einheimischen Erzeugung beider Kupferarten betrug im Jahre 1912:

Einfuhr und Erzeugung an Elektrolytkupfer t	Einfuhr und Erzeugung an Hüttenkupfer t
etwa 160486	etwa 40122
+ 9500	+ 36000
<hr/> 169986	<hr/> 76122

Bei Gewährung eines Ausnahmetarifs von den norddeutschen Häfen war demnach eine Verschärfung des Wettbewerbs für die Elektrolytkupfer herstellenden einheimischen Werke nicht bedrohlich: einmal wegen der Geringfügigkeit der Erzeugung und dann deswegen, weil die vor dem Kriege größte Erzeugerin (die Norddeutsche Affinerie in Wilhelmsburg) selbst an den Vorteilen dieser Ausnahmetarife Anteil hatte. Andere Raffinerien befanden sich in Oker, Altenau, Niedermarsberg, Burbach und Struthütten. Durch den Krieg hat die Elektrolytkupferherstellung eine bedeutende Vermehrung erfahren, die sich aber noch nicht statistisch erfassen läßt.

Für die einheimische Erzeugung von Hüttenkupfer kamen vor dem Kriege hauptsächlich die Mansfelder Hütte, die fiskalischen Werke in Oker und Altenau, die Duisburger Kupferhütte und einige kleinere rheinisch-westfälische Hütten in Betracht. Bei der Gewährung eines Seehafentarifs mußte der einheimischen Erzeugung ein Ausgleichstarif gewährt werden.

Die Wahl des Einfuhrwegs war tarifpolitisch zu beeinflussen bei Oberschlesien und den angrenzenden österreichischen Versorgungsgebieten — im Wettbewerb gegen Triest —, bei Rheinland-Westfalen, Süd- und Südwestdeutschland — im Wettbewerb gegen Rotterdam.

Bis 1902 bestand für Kupfer, Zinn und Antimon von den Seehäfen kein Ausnahmetarif. Diese Metalle gehörten zur allgemeinen Wagenladungsklasse. Der Antrag, Kupfer in den Spezialtarif I zu versetzen, war 1885 in Rücksicht auf den hohen Wert dieses Metalles von der Ständigen Tarifkommission abgelehnt worden¹⁾. Am 12. September 1901 beantragte die Hamburg-Amerika-Linie einen Ausnahmetarif von Emden nach dem rheinisch-westfälischen Verkehrsgebiet, um den Wettbewerb gegen den Bahnweg von Rotterdam, der sich gegenüber Emden (ohne die Rückvergütung) im Durchschnitt 30—40 Pf. für 100 kg billiger stellte, aufnehmen zu können.

Die Versorgung Rheinland-Westfalens mit Kupfer, Antimon und Zinn ergibt sich für die Zeit vom 1. Oktober 1900 bis 30. September 1901 aus folgenden Ziffern:

Kupfer	31 582 t
Antimon	25 t
Zinn	1 049 t
	<hr/>
zusammen	32 656 t

¹⁾ Vgl. die Niederschrift der 26. Sitzung der Ständigen Tarifkommission zu Köln i. J. 1885.

Der Bedarf an Kupfer und Zinn (Antimon kommt wegen des geringen Verkehrsumfanges nicht in Betracht) wurde mit etwa 86% (rund 28 000 t) vom Auslande und nur mit 14% (rund 4500 t) vom Inlande (Kupferhütten in Duisburg, Marsberg, Oker, Eisleben, Tostedter Zinnwerke) gedeckt. Bei dieser Sachlage hielt man eine Beeinträchtigung der einheimischen Erzeugerinteressen für ausgeschlossen, wenn der Versuch gemacht wurde, die über das Ausland bezogenen Mengen an Kupfer und Zinn in Zukunft über die deutschen Seehäfen zu lenken. Die Eisenbahndirektion in Elberfeld beantragte, den von der Hamburg-Amerika-Linie nur für Emden geforderten Ausnahmetarif auf die übrigen Seehäfen auszudehnen und den Einheitsatz des bestehenden Seehafentarifs S. 20 (im Durchschnitt 3,5 + 12) zu gewähren. „Eine derartige Frachtfestsetzung dürfte mit Rücksicht auf den Wert der Artikel Kupfer und Zinn nicht unangemessen erscheinen, da die in jene Tarifklasse aufgenommenen Artikel, welche sämtlich der allgemeinen Wagenladungsklasse angehören, zum Teil ebenso hochwertig sind.“ Die Ermäßigung war besonders auf Emden, und zwar im einzelnen auf den Wettbewerb gegen den Bahnweg von Rotterdam (der trotzdem nach der damaligen Frachtlage für die Hauptverbrauchsorte noch um 3 M. für 10 t billiger blieb) zugeschnitten. Ein Wettbewerb gegen den Umschlag in den Rheinhäfen war nicht beabsichtigt. Der Wasserumschlag in Duisburg, Ruhrort und Düsseldorf blieb z. B. für Altona auch nach der Ausdehnung von S 20 auf Rohkupfer und Zinn im Jahre 1902¹⁾ um 10 M. für 10 t billiger. Eine Wirkung hat die Maßnahme nicht gehabt.

Die Ausnahmetarife von den deutschen Seehäfen nach Oberschlesien richten sich gegen den Wettbewerb Triests. Für den direkten Bahnweg hielt die preussische Eisenbahnverwaltung die Gewährung des Spezialtarifs II (nach Oderberg „zur Ausfuhr“) für ausreichend. Osterreich befindet sich bei seinen Gegenmaßnahmen in einer schwierigen Lage, da es gezwungen ist, den Laube-Umschlag und den Triester Verkehr gleichmäßig zu berücksichtigen; dadurch ist seine dem Adriaafen dienende Frachtpolitik beengt. (Kap. II, Abschn. 10).

Im Jahre 1910 ist der Spezialtarif II für Rohkupfer auf das nordwestlich von Oderberg gelegene Jägerndorf „zur Ausfuhr“ übertragen worden. Um der oberschlesischen Industrie die gleichen Vorteile wie der böhmischen Grenzindustrie zu gewähren, wurde der Spezialtarif II für Rohkupfer im Jahre 1911 auf Gleiwitz, Kattowitz und Laband im Versande von den Seehäfen ausgedehnt.

Inzwischen geriet die Frachtfrage im Verkehr mit Rheinland-Westfalen wieder in Fluß. Im Oktober 1910 war die Versetzung von Rohkupfer in eine niedrigere Klasse angeregt worden. Dieser Antrag wurde von den beteiligten Eisenbahndirektionen auf die Gewährung von ermäßigten Seehafeneinfuhrtarifen nach Rheinland-Westfalen eingeschränkt. Der neue Tarif sollte sich gegen den unmittelbaren Bahnweg von Rotterdam und gegen den Umschlag von Veghel richten. Gleichzeitig beantragten die Mansfeldsche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft in Eisleben und das Kommunionhüttenamt in Oker eine Ermäßigung der Frachten nach Rheinland-

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1902.

Westfalen, Süddeutschland, Berlin und Augsburg sowie nach Oberschlesien nebst Jägerndorf.

Der Bahnversand an überseeischem Kupfer nach preußischen Verbrauchsgebieten hatte in der Zeit vom 1. Oktober 1909 bis 30. September 1910 folgenden Umfang:

von Rotterdam	22 642 t
„ Veghel	8 540 t
„ Antwerpen	1 333 t
„ Bremen	1 474 t
„ Hamburg	1 092 t
„ den Main- u. Rheinhäfen	21 521 t.

Für den Bahnempfang an überseeischem Kupfer kam hauptsächlich Rheinland-Westfalen — insbesondere mit den Eisenbahndirektionen Elberfeld, Köln und Essen — in Betracht. Sie erhielten — einschließlich des Bezugs von den deutschen Hütten — 33 802 t, 19 134 t und 9344 t Rohkupfer.

Der auf Antrag des Landeseisenbahnrates¹⁾ Ende 1911 eingeführte Seehafentarif (S 32) ist auf der Grundlage 3 + 12 für das ganze westdeutsche Verkehrsgebiet durchgerechnet. Trotz des eigenen Tarifs verblieb Kupfer, wie erwähnt (Kap. II, Abschn. 7), in S 20, um die Bildung von Sammelladungen zu erleichtern. Die einheimische Erzeugung ist durch einen Tarif auf gleicher Grundlage entschädigt worden.

Vor und nach der Tarifiermäßigung betrug die Fracht von den deutschen Nordseehäfen und von Rotterdam nach einigen Hauptverbrauchsplätzen Rheinland-Westfalens (in Pfennigen für 100 kg)²⁾:

Nach \ Von	Rotterdam			Bremen			Hamburg		
	Direkte Bahnfracht (Kl. B.) ab- zögl. d. Rück- vergütung v. 22 Pf.	Umschlagsfracht		km	S 20	S 32	km	S 20	S 32
		über Veghel	über den günstigsten Rheinhafen						
Altena	114	—	—	272	114	94	372	147	124
Fracht einschl. Platzkosten	139	122	105		137	—		170	—
Lüdenscheid	118	—	—	288	118	98	388	151	128
Fracht einschl. Platzkosten	143	126	109		141	—		174	—
Rheydt-Geneiken . .	56	—	—	311	115	105	410	148	135
Fracht einschl. Platzkosten	81	66	73		138	—		171	—

Die Wirkung des neuen Tarifs S 32 bewies wieder schlagend, daß der Einfuhrweg der Speditionsgüter im eingehenden Verkehr durch die binnenländischen Frachten maßgebend bestimmt wird. Der Be-

¹⁾ Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1911.

²⁾ In der im Text folgenden Übersicht sind die Platzkosten einschl. Speditionskosten für Rotterdam mit 25 Pf., für Hamburg und Bremen mit je 23 Pf. in Rechnung gestellt worden. Vgl. Verhdl. d. Landeseisenbahnrates f. 1911.

weis liegt in folgenden Ziffern über die Verschiffungen von Nordamerika¹⁾:

Formen, in denen die Kupferverschiffungen erfolgten	1911		1912	
	nach Deutschland	nach Holland	nach Deutschland	nach Holland
Wirebars	49 963 t	38 766 t	66 736 t	30 758 t
Kathoden	13 519 „	26 870 „	19 335 „	13 458 „
Ingots	10 772 „	21 072 „	14 109 „	12 966 „
Platten (Cakes) . . .	11 459 „	8 868 „	15 007 „	6 036 „
Rohbarren (Pigs) . .	379 „	2 867 „	908 „	4 658 „
	<u>86 092 t</u>	<u>98 443 t</u>	<u>116 095 t</u>	<u>66 876 t</u>

Die Verkehrsbedeutung des Tarifs hat im Jahre 1913 nicht nachgelassen.

In dem gleichen Jahre, in dem S 32 zur Einführung gelangt war, kam aus der süddeutschen kupferverbrauchenden Industrie die Anregung, ähnliche Sätze für Bayern und Württemberg zu gewähren. Der Schwerpunkt des süddeutschen Kupferempfangs liegt in Ulm und Vöhringen; daneben spielt das Gebiet um Nürnberg eine beträchtliche Rolle. Die Versorgung Süddeutschlands mit überseeischem Kupfer erfolgte über fremde Einfuhrhäfen, und zwar so gut wie ausschließlich im Wasserumschlag über die Rhein- und Mainplätze. Sollte der Verkehr in höherem Grade den Seehäfen zugelenkt werden, so waren die Umschlagsfrachten zugrunde zu legen.

Da mit der Einheit aus S 32 der Rheinumschlagsverkehr stark unterboten wurde, da weiter für das entferntere süddeutsche Gebiet eine Ermäßigung, wie sie Westdeutschland erhalten hatte, nicht notwendig war, und da endlich Gleiwitz, Kattowitz, Laband und die österreichischen Übergangsstationen Sätze aus dem Spezialtarif II bekommen hatten, so ist der Ausnahmetarif für Süddeutschland auf dieser Grundlage gebildet worden. Bei der Wahl des Satzes spielte die zu vermeidende Rückwirkung auf Sachsen, ähnlich wie bei der Frachtbehandlung von Baumwolle, eine Rolle; die nordöstlichen bayerischen Empfangsstationen wurden aus diesem Grunde in den Ausnahmetarif nicht einbezogen. Die Ermäßigung für Süddeutschland (S 38) ist im August 1913 in Gültigkeit getreten. Ludwigshafen und Niederbruck (Elsaß) erhielten gleichzeitig die niedrigere Einheit aus S 32: denn Ludwigshafen wird herkömmlicherweise Mannheim tarifarisch gleichgestellt, und für das Elsaß wird häufig — so bei der Baumwolle — der stärkere Wettbewerb ausländischer Bahnsysteme angenommen. Die Wirkung des Tarifs ist wegen seiner kurzen Geltungsdauer vor dem Kriege nicht festzustellen; sicherlich wurde sie dadurch abgeschwächt, daß im Frühjahr 1914 Baden, Württemberg und Bayern Ausnahmetarife für die Rhein- und Mainumschlagsplätze nach ihren Verbrauchs-orten zur Verfügung stellten (auf der Grundlage des Spezialtarifs I). Damit verlor der Tarif nach Süddeutschland seinen Charakter als Seehafentarif im strengen Sinne.

Die holländischen Spediteure ließen die Dinge nicht auf sich beruhen. Sie machten alle Anstrengungen, den Kupferversand nach Rheinland-Westfalen zurückzugewinnen, wobei sie wirksam von der

¹⁾ Vgl. die Kupferstatistik von Aron Hirsch u. Sohn f. 1912.

Holland-Amerika-Linie unterstützt wurden. Diesmal zeigte sich die Überlegenheit der auf privatwirtschaftlicher Grundlage beruhenden Verkehrsorganisation. Denn der kurz vor dem Krieg bestehende, offenbar außerordentlich billige Wettbewerbssatz im Umschlagsverkehr über Veghel wurde nur dadurch möglich, daß die Verkehrsinteressenten sich vereinigten und den Hauptteil der Ermäßigung auf die stärksten Schultern überwälzten. Infolge der holländischen Maßnahmen sind die für Deutschland bestimmten Sendungen wieder in höherem Grade Rotterdam zugelenkt worden.

Anlage IV.

Der Gesamtverbrauch Deutschlands an ausländischer Rohwolle betrug im Jahre 1913 etwa 180 000 t (Einfuhr abzüglich Ausfuhr). Hierbei handelte es sich überwiegend um ungewaschene Wolle. Von einer Gesamteinfuhr von 198 982 t betrug der Wollimport:

im Schweiß	175 647 t
gewaschen	23 340 t.

Nach der statistischen Übersicht auf S. 40 ist etwa ein Drittel der Zufuhren über die nichtdeutschen Häfen gegangen. Im einzelnen ergab sich folgende Verkehrslage: Ost- und Mitteldeutschland (Brandenburg, Königreich Sachsen, Regierungsbezirk Merseburg, Thüringen und Hannover) wurden so gut wie ausschließlich über die deutschen Nordseehäfen versorgt, Ebenso ausschließlich war der Einfluß der ausländischen Häfen im deutschen Seehafengebiet. Im einzelnen war für Südbayern und Württemberg der Umschlag in Mannheim, für Baden der Rhein (mit Umschlag in Kehl) und der unmittelbare Bahnweg, für die bayerische Pfalz der Umschlag in Ludwigshafen und der direkte Bahnweg, für das Elsaß ganz überwiegend der Bahnweg von Antwerpen maßgebend. In den Verkehrsgebieten rechts und links des Rheins wirkten der Wasserweg (für die von England im Rhein-See-Verkehr ankommende Wolle mit Umschlag in Köln) und der unmittelbare Bahnweg; im Ruhrrevier, soweit es zur Rheinprovinz gehört, der Bahnweg von Antwerpen.

Die Tariflage ist folgende:

Schafwolle roh oder gewaschen, gehört als Wagenladung zum Spezialtarif I. Ausnahmetarife bestehen zurzeit im innerdeutschen Verkehr nicht.

Bei Aufgabe als Stückgut tarifiert Wolle nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse. Eine Ausnahme in dieser Hinsicht macht fabrikgewaschene (chemisch gereinigte) Wolle, die — abgesehen von ihrer Aufgabe in Ballen von runder oder zylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder in rechtwinkligen Ballen — dem Sperrigkeitszuschlag unterliegt. Der Hauptzweck der Sperrigkeitsbeschränkung auf fabrikgewaschene Wolle war, den Kleinhandel in Wolle zu erleichtern.

Der Versand von deutschen Erzeugern nach Wollmärkten und Wollauktionsplätzen geschieht zu überwiegendem Teil in Stückgutsendungen bis 3000 kg; ganze Wagenladungen von 10 t gelangen nicht zur Beförderung, da selbst die größten Schafhalterereien solche Mengen nicht gewinnen. Ausländische Wolle wird fast ausnahmslos in vollen 10-t-Ladungen aufgegeben¹⁾.

¹⁾ Vgl. die Niederschrift der 91. Sitzung der Ständigen Tarifkommission zu Berlin i. J. 1907.

Im außerdeutschen Verkehr sind für 10-t-Ladungen Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach einigen österreichischen Stationen eingeführt, die gegenüber den regelmäßigen Frachten nur geringfügige Vergünstigungen enthalten. Sehr niedrige Einfuhrtarife bestehen von Triest nach deutschen und österreichischen Stationen. Die Frachtsätze des Adriaufens nach österreichischen Stationen sind ebenso niedrig wie die Baumwolltarife von dort, die Frachten für die deutschen Empfangsplätze werden höher gehalten als diese. Auffallend niedrig ist der zu Anfang August 1912 eingeführte Wettbewerbssatz von Triest nach Augsburg. Es beträgt die Fracht (in Pfennigen für 100 kg):

Nach	Ab Triest		Ab Bremen		Ab Bremerhaven		Ab Hamburg	
	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.	km	Pf.
Brünn Stbf. . .	663	174	893	449	955	469	862	422
Augsburg. . . .	626	203	696	325	757	345	748	349
Mülhausen-Nord .	963	280	783	364	845	384	851	395

Die Einführung von Seehafentariifen von der Küste war schon vor dem Kriege in Fluß geraten. Hier die Baumwolltarife teilweise zum Vorbild zu nehmen, läge nahe. Diese könnten im Verkehr mit der Schweiz und dem Königreich Sachsen nachgeahmt werden. Im wichtigen rechtsrheinischen Empfangsgebiet würden gegenüber Antwerpen — unter Berücksichtigung der Verhältnisse vor dem Kriege — schon geringe Ermäßigungen ausreichen. Im Elsaß und in Süddeutschland wäre der Antwerpener und Triester Wettbewerb zu beachten — vorausgesetzt, daß sich nach dem Kriege das Verhältnis zum österreichischen Adriaufen nicht auf andere Weise regelt.

Anlage V.

Zur Frage der Ausdehnung der Seehafentariife auf die Binnenhäfen hat der preußische Eisenbahnminister am 2. Januar 1914 an die Handelskammer in Neuß folgendes Schreiben gerichtet¹⁾:

„Zur Beseitigung und Milderung des Wagenmangels hat die Handelskammer in der Eingabe vom 8. November 1913 vorgeschlagen, die Seehafenausnahmetarife auf alle deutschen Binnenhäfen und möglichst auf alle zur Ausfuhr bestimmten Güter auszudehnen, die zur Beförderung nach den Ausfuhrhäfen in den Binnenhäfen von der Eisenbahn auf das Schiff übergehen. Zur Begründung dieses Vorschlags wird geltend gemacht, daß durch die Beförderung großer Mengen der im Genusse der Seehafenausnahmetarife stehenden Güter nach den Hafenplätzen der Nord- und Ostsee dem heimischen Wagen-

¹⁾ Vgl. die Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwalt., Jahrg. 1914, S. 78 f. Während im Text (Kap. IV, Abschn. 6) die Frage von allgemeinen Gesichtspunkten aus behandelt ist, bezieht sich das Schreiben des Ministers auf das Verhältnis der Seehafentariife zu der immer wiederkehrenden Erscheinung des Wagenmangels.

park ein sehr beträchtlicher Teil Wagenraum entzogen werde. Infolge der eigenartigen Verhältnisse der Seeschifffahrt müßten nach Ablieferung der Ausnahmetarifartikel an das Seeschiff viele dieser Wagen leer in das Binnenland zurück oder zur Übernahme der Ladung ankommender Seeschiffe nach anderen Häfen dirigiert werden. Wagenmangel und Wagenknappheit würden dadurch gefördert und auf diese Weise dem deutschen Wirtschaftsleben an anderer Stelle derart schwere Wunden geschlagen, wie sie mit der bei Einführung jener Ausnahmetarife beabsichtigten Hebung und Stärkung der deutschen Seehäfen in keinem Verhältnis ständen.

Die Handelskammer vertritt ferner die Anschauung, daß im nationalen Interesse unter Ausschaltung oder Hintansetzung des Prinzips des Tarifkampfes zwischen Bahn und Schiff ein Zusammengehen und Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Schifffahrt erforderlich sei, und zwar in der Weise, daß eine der Eigentümlichkeit beider Beförderungsmittel entsprechende Arbeitsteilung zwischen Schiff und Bahn eintritt. Dabei sei namentlich dem Umstande Rechnung zu tragen, daß das Schiff an die in Deutschland in der Hauptsache in der Süd-Nordlinie verlaufenden Wasserstraßen gebunden sei, während die Eisenbahn wenigstens im Güterverkehr ursprünglich und hauptsächlich die Aufgabe gehabt hätte, dort Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen, wo Wasserwege fehlten. Von diesem Gesichtspunkte aus stellt die Handelskammer zur Erwägung, ob nicht der deutsche Eisenbahnwagenpark von dem angeblich anspruchsvollen Verkehr in den Seehafenausnahmetarifen befreit werden könnte, indem von der Staatseisenbahnverwaltung mittels einer weisen Tarifpolitik zur Bewältigung dieses Verkehrs auf den zu den Seehäfen führenden Wasserstraßen die Schifffahrt herangezogen wird, was nach Ansicht der Handelskammer mit einem sicheren Erfolg durch die oben erwähnte Ausdehnung der Seehafenausnahmetarife erreicht werden könne.

Vorstehende Ausführungen lassen erkennen, daß ungeachtet zahlreicher Veröffentlichungen hierüber die Aufgaben der preußischen Eisenbahnpolitik und auch die Ursachen des im vergangenen Jahre in die Erscheinung getretenen Wagenmangels noch mißverstanden werden. Die Absicht, den Verkehr der Wasserstraßen zugunsten des Eisenbahnverkehrs zu beeinträchtigen, liegt den preußischen Staatsbahnen fern. Frachtermäßigungen auf der Eisenbahn werden nur gewährt, wenn sie im Interesse der allgemeinen Landeswohlfahrt erforderlich sind.

Die Seehafenausnahmetarife bezwecken einmal die Förderung des überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehrs der deutschen Landwirtschaft und Industrie und des deutschen Handels und namentlich die Unterstützung der deutschen Seehäfen und der heimischen Reederei. Sie sind zumeist veranlaßt durch den Wettbewerb außerdeutscher Seehäfen und stehen zugleich mit dem finanziellen Staatsinteresse insofern in Einklang, als es sich hierbei fast durchweg um Beförderung auf weite Entfernungen handelt, bei denen die kilometrischen Selbstkosten niedriger sind, als bei kurzen Strecken. Auch durch Rückladung wird bei diesem Verkehr eine besonders wirtschaftliche Ausnutzung der Betriebsmittel ermöglicht.

Für eine allgemeine Ausdehnung der Seehafenausnahmetarife auf den Binnenumschlagsverkehr liegt ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht

vor. Durch eine solche Maßnahme würde vielmehr der Zweck dieser Tarife zum Teil sogar vereitelt werden. Namentlich gilt dies hinsichtlich ihrer etwaigen Ausdehnung auf die im Westen belegenen Binnenumschlagsplätze. Dort, wo bei Einführung von Seehafenausnahmetarifen für Berücksichtigung der Binnenhäfen die erforderliche Voraussetzung vorlag, wie z. B. bei dem Ausnahmetarif für Zucker und bei den im Vorjahre gewährten Frachterleichterungen für die Einfuhr von Futtergerste und Mais sind die Frachtermäßigungen den Binnenhäfen nicht vorenthalten worden. Es kann den Eisenbahnen nicht angesonnen werden, Tarifiermäßigungen zu dem Zweck zu gewähren, den Verkehr, statt ihn auf dem direkten Bahnwege abzuwickeln, diesem zu entziehen und den Wasserstraßen zuzuführen. Abgesehen davon, daß ein Wagenmangel in nennenswertem Umfange in diesem Jahre überhaupt nicht aufgetreten ist, stehen die Seehafenausnahmetarife und der Wagenmangel miteinander in keiner Wechselwirkung. Schon die Güterwagen, die nach Seehafenausnahmetarifen befördert werden, sind im Verhältnis zum Gesamtverkehr zu unbedeutend, als daß sie die Wagengestellung wesentlich beeinflussen könnten. Die von der Handelskammer befürwortete Tarifpolitik würde im Falle einer Behinderung der Binnenschifffahrt eher zu einer Verschärfung als zu einer Milderung des Wagenmangels führen. Überdies wird bei Beförderung der Güter auf kurze Entfernungen der Wagenpark auch nicht annähernd so gut ausgenutzt, wie auf weitere Entfernungen. Also auch von diesem Gesichtspunkt aus würde eine Abdrängung des Verkehrs von dem Eisenbahnweg auf den Wasserweg unwirtschaftlich sein.

Daß die Tarifpolitik der Eisenbahn einer günstigen Entwicklung der Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen bisher nicht hinderlich war, beweist die Tatsache, daß der Binnenschiffahrtsverkehr — bei ungefähr gleich gebliebener Länge der Schifffahrtswege (10000 km) — von 10 400 000 t im Jahre 1875 auf 64 750 000 t im Jahre 1910, d. i. das Sechsfache, gestiegen ist, während der Eisenbahnverkehr — bei einer Vermehrung der Streckenlänge von 26 500 km auf 58 600 km (= + 121 %) — von 83 500 000 t im Jahre 1875 auf 368 150 000 Tonnen im Jahre 1910, d. i. nur das $4\frac{1}{2}$ fache, gestiegen ist.“
