

1882-1911

Dreissig Jahre russischer Eisenbahnpolitik
deren wirtschaftliche Rückwirkung

Von

Dr. MERTENS
Geheimer Regierungsrat

Mit einer Karte.



Springer-Verlag
Berlin Heidelberg GmbH
1919

1882—1911
Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik
und deren wirtschaftliche Rückwirkung.

Von

Dr. MERTENS
Geheimer Regierungsrat



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1919

ISBN 978-3-662-38805-1 ISBN 978-3-662-39714-5 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-39714-5

Sonderabdruck aus: „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1917-1919.

Meiner lieben Frau und treuen Helferin
gewidmet.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit ist zunächst im Archiv für Eisenbahnwesen 1917—1919 erschienen. Wenn ich mich entschlossen habe, sie nochmals in Buchform erscheinen zu lassen, so folge ich damit der Anregung einer für mich maßgebenden Seite, und hoffe, daß, bei der Wiederanknüpfung der durch den Krieg gestörten Handelsbeziehungen, die Kenntnis der Vergangenheit der Entwicklung der Zukunft erwünschte Dienste leisten wird.

Berlin-Friedenau.

Dr. Mertens.

Inhaltsangabe.

	Seite
I. Vorgeschichte	2
Kampf um den Bau von Eisenbahnen. — Rußland verliert den Krimkrieg. — Privatbahnbau. — Bau in Mittelasien.	
II. Vorbereitende Schritte	4
Privatbahnen mißbrauchen ihre Selbständigkeit. — Das staatliche Interesse soll durch Staatsbahnen sichergestellt werden.	
III. Der Staatsbahngedanke	6
Der Finanzminister geißelt die Privatbahnwirtschaft. — Rußland kehrt zum Bau aus Staatsmitteln zurück. — Der Einfluß des Staates soll gestärkt werden.	
IV. Verstaatlichung und Bildung großer, staatlicher Verwaltungsbezirke	9
Durch Neubau allein ist ein maßgebender Einfluß des Staates nicht erreichbar. — Verstaatlichung. — Finanzielle Grundlage für die Verstaatlichung. — 16 Staatsbahn-Verwaltungsbezirke werden gebildet.	
V. Staats-Eisenbahnbau	14
16 599 Werst Staatsbahnen wurden erbaut.	
VI. Erneute Beteiligung des Privatkapitals	17
Eine scheinbare Inkonsequenz. — Ein Streit des Finanzministers und des Ministers der Verkehrsanstalten.	
VII. Bildung der 6 großen Privatbahngruppen	22
Schonung des Staatskredits. — Gut rentierende Privatbahnen werden ausgebaut. — Neue kleine Privatbahnen entstehen. — Beteiligung des Fiskus am Gewinn der Privatbahnen. — Reineinnahmen der Staatsbahnen.	
VIII. Bahnen von örtlicher Bedeutung	27
Die Bezeichnung ist irreführend. — Die erbauten Schmalspurbahnen erfüllten nicht ihre Aufgabe. — 20 Werst beträgt das Zufuhrgebiet einer Bahn. — Gesetz vom 14. April 1887. — Witte unterstützt den Bau von Zufuhrbahnen. — Tarifrücklagen als Sicherheit für die Unternehmer. — Es half alles nichts.	
IX. Bau in Sibirien	33
Streit um die Linienführung innerhalb der europäischen Grenzen. — Die Linienführung auf asiatischem Gebiet soll die Städte berühren. — Spurmaß. — Zu leichte Schienen. — Am 19. März 1891 legt der Thronfolger in Wladiwostok den Grundstein. — Auch im Westen beginnt der Bau. — Die chinesische Ostbahn wird gebaut. — Der Friede von Portsmouth. — Amur-Bahn.	

	Seite
X. Bau in Mittelasien	39
Wirtschaftliche Beweggründe. — Die Erreichung von Kuschk, eine militärische Notwendigkeit. — Verbindung Taschkent—Ssamara. — Privatkapital beteiligt sich am Ausbau.	
XI. Endergebnis der Bautätigkeit	41
1882—1911 baute Rußland 44274 Werst. — Verbindung der Grenzen mit dem Wolgastrom. — 3 Wolgabrücken werden gebaut. — Graf Witte warnt vor dem Bau der Amurbahn.	
XII. Tarifpolitik bis 1882	45
Tariffreiheit der Privatbahnen. — Wettbewerb der Bahnen untereinander. — Bildung von 3 Bahngruppen. — Arbeiten zur Vereinheitlichung der Tarife der Privatbahnen. — Kommission zur Erforschung des russischen Eisenbahnwesens (Graf Baranow). — Vernichtendes Urteil über die Tarifwirtschaft der Privatbahnen. — Machtlosigkeit der Regierung gegenüber den Privatbahnen.	
XIII. Tarifpolitik nach 1882	51
Einheitliche Festsetzung der Nebengebühren — Das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen (12. Juli 1885) läßt die Tariffrage offen. — Die Tariffreiheit bezieht sich nur auf das Gebiet der Bahn selbst. — Die Regierung entschließt sich einzugreifen. — Mußte das Eingreifen nicht schon früher geschehen oder überhaupt vermieden werden. — Die neuen Aufgaben. — Durchsicht der Getreidetarife. — Was ist erreicht worden? — Reichsduma und Tarife. — Die Privatbahnen wünschen eine allgemeine Tarifierhöhung um 10%. — Wer soll die Kosten der strategischen Bahnen tragen?	
XIV. Personentarif	68
Die 4. Klasse nur für Gesellschaftsreisen. — Fahrkartensteuer. — Personentarif-Reform. — Auch Einzelreisen in der 4. Klasse. — Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs.	
XV. Überführung des Tarifwesens zum Finanzministerium	72
Begründung der Umgestaltung. — Der neue Geschäftskreis. — Schaffung des Rats für Tarifangelegenheiten, des Tarifkomitees, des Departements für Eisenbahnangelegenheiten.	
XVI. Kontrolle der Wirtschaftsführung der Privatgesellschaften	76
Programm. — Die gesamte Geschäftsführung wird kontrolliert. — Einheitliche Form der Budgets und Rechenschaftsberichte. — Vorlage der Budgets zur staatlichen Bestätigung. — Auch die Verwendung der staatlich garantierten Baugelder wird kontrolliert. — Die Kontrolle und die 6 großen Privatgesellschaften	
XVII. Regelung des Geldverkehrs der Privatgesellschaften mit dem Auslande	82
Der Verkehr findet nur durch Vermittlung der Regierung statt. — Einfluß auf den Stand des Rubelkurses.	
XVIII. Das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen	86
Die Betriebsreglements. — Die Baranowsche Eisenbahnkommission verfaßt den ersten Entwurf. — Das Allgemeine Statut schafft einen durchgehenden Verkehr. — Um- und Neubearbeitung des Allgemeinen Statuts.	

	Seite
XXIX. Einige Zahlen über die Entwicklung des Verkehrs	93
XX. Endergebnis der organisatorischen Tätigkeit	99
XXI. Einfluß der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Handelsverkehrs überhaupt	102
Der Außenhandel seit 1851. — Geteilt nach: Aus- und Einfuhr, Gütergruppen, Bezugsländern. — Handelsbeziehungen zwischen Rußland und Deutschland. — Lebensmittelausfuhr. — Der Wettbewerb zwischen Rußland und England. — Beteiligung der einzelnen Grenzgebiete an dem Handelsverkehr.	
XXII. Rückwirkung der Eisenbahnen auf den Getreidebau	112
Die Wasserwege. — Größe des Zufuhrgebiets der Flußläufe und Eisenbahnen. — Die Entfernungen, auf denen Getreide auf Eisenbahnen bewegt wurde. — Pflege des Ackerbaus. — Versorgung der städtischen Bevölkerung. — Zunahme der Bevölkerung. — Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte, deren Herstellung im Lande und Einfuhr. — Sensen. — Es fehlen noch viel Eisenbahnen.	
XXIII. Organisation des Getreideverkehrs. Getreidemonopol	128
Der Großgrundbesitzer fehlt auf dem Gut. — Der bisherige Verlauf des Getreidehandels. — Bewegungsmöglichkeit der Ernten. — Das Getreide auf der Versandstation. — Beförderung in loser Schüttung. — Bau von Elevatoren. — Eisenbahnen unterstützen den Bau. — Reichsbank übernimmt die Führung. — Beleihung. — Regeln für den Betrieb der Getreidespeicher. — Die ersten Folgen der eingeleiteten Organisation. — Getreidemonopol. — 1913 beschäftigt das Getreidemonopol zum zweiten Mal die Reichsduma. — Das Monopol während des Krieges.	
XXIV. Eier. — Butter. — Fleisch. — Obst. — Gemüse	145
Entwicklung landwirtschaftlicher Nebenbetriebe. — Geflügelzucht und Eierhandel. — Molkereigewerbe im europäischen und sibirischen Rußland. — Butterausfuhr. — Organisation des Kühlverfahrens. — Fleischproduktion. — Fischereigewerbe. — Obst. — Gemüse.	
XXV. Baumwolle. — Flachs	158
Schnelle Entwicklung der Kultur der Baumwolle in Mittelasien und im Kaukasus. — Der Flachsbau geht zurück. — Schafzucht. — Rückblick auf die Landwirtschaft und ihre Nebenbetriebe.	
XXVI. Agrarreform	162
Zweck. — Folgen des Gemeindebesitzes. — Urteil der Bauern über die sogenannte Landknappheit. — Die gemachten Fortschritte. — Aufklärungsarbeit und ihre Folgen. — Feuerfeste Bauten. — Zahlenmäßiges Ergebnis. — Bauern-Agrarbank.	
XXVII. Übersiedelung nach Asien	175
Bau der sibirischen Bahnen. — Vorbereitende Maßnahmen für die Leitung der Ansiedler. — Bau gewöhnlicher Wege. — Brunnen. — Baulichkeiten für Menschen und Tiere. — Umfang der Ansiedlerbewegung. — Rückwanderung. — Reisebericht des Präsidenten des Ministerrates. — Abgrenzung des Besitzstandes der alten Sibier. — Kirgisensteppe. — Wirtschaftliche Lage der Ubergesiedelten. — Flachs in Jenisseisk. — Industrie. — Wolle. — Wege für den Abtransport der Ernte, Holz.	

	Seite
XXVIII. Industrie	189
Beginnende Entwicklung. — Rohstoffe. — Kapital. — Geistige Arbeit. — Technisch geschulte Arbeiter. — Schutzzoll. — Beginnende Ausfuhr.	
XXIX. Naphtha. — Eisen. — Kohle	208
a) Naphtha: Beginn der Industrie. — Das erste Aktienunternehmen. — Die Gebr. Nobel lassen sich in Baku nieder. — Ausländisches Kapital. — Akzise und Zollschutz. — Drei Zeitabschnitte bei der Beteiligung des ausländischen Kapitals. — Nobel. — Frankreich—England—Deutschland. — Nobel organisiert den Verkehr. — Naphthafeuerung.	
b) Eisen: Beginn der Eisengewinnung. — Im Ural. — Im Süden. — Der Staat macht den ersten Versuch. — Der Engländer John Hughes. — Westeuropäisches Kapital beteiligt sich im Süden. — Das Gebiet von Kriwoi-Rog. — Manganerze. — Die Fabriken müssen im Donezgebiet angelegt werden. — Industrie baut rollendes Inventar und walzt Schienen. — Unter Witte strömt ausländisches Kapital zu. — Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.	
c) Kohle: Im Ural. — Im Kaukasus. — Um Moskau. — Bei Dombrowo. — Im Donezgebiet. — Ausbeute. — Ausländisches Kapital.	
Schlußwort	233
Agrarreform und Bolschewismus. — Nationalisierung der Industrie.	
Anlagen	239
a) Literatur.	
b) Tabelle: Ausbau des Eisenbahnetzes.	
c) Karte von Rußland.	



Im Heft 2 des Archivs für Eisenbahnwesen vom Jahre 1891 ist zum ersten Male von mir über: „Die russischen Eisenbahnen“ berichtet worden. Schon bei diesem ersten Berichte habe ich als Vergleichsjahr für die fortschreitende Entwicklung des Eisenbahnnetzes um 10 Jahre zurückgegriffen und dem Jahre 1891 die Zahlen für das Jahr 1882 gegenübergestellt. Dieses Verfahren ist während zweier Jahrzehnte regelmäßig eingehalten worden, so daß sich augenblicklich das Zahlenmaterial über einen Zeitabschnitt von 30 Jahren verbreitet. Es ist nicht allein diese Tatsache, die mir Anlaß gibt, einmal rückschauend die langen Zahlenreihen zu mustern und, was sie beredt zu sagen wissen, festzuhalten und niederzuschreiben. Es sind namentlich die Zeitverhältnisse, die es nicht ungeeignet erscheinen lassen, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Denn sicher ist es lehrreich, zusammenfassend zu erfahren, was dieses, man darf wohl sagen, wichtigste Hilfsmittel zur Entfaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, zur Hebung seines materiellen Wohlstandes, zur Belebung von Handel und Industrie, nicht zuletzt zur Entwicklung seines Ackerbaues und zur Verteidigung seines Landes zu leisten vermocht hat. Es interessiert das um so mehr, als vor aller Augen offen zu Tage liegt, was dieses Eisenbahnnetz im gegenwärtigen, gewaltigen Völkerringen dem eigenen Lande schuldig geblieben ist. Auch kann es nicht vergessen werden, daß die Geschichte der russischen Eisenbahnen deutlich genug davon Zeugnis ablegt, daß sie nicht zum ersten Male in dem Augenblick versagen, wo ihre Dienste am allerdringendsten vom Lande in Anspruch genommen werden müssen.

I.

Schon der Beginn der Entwicklung des Eisenbahnwesens zeigt die Keime der kommenden Ereignisse. Auf der einen Seite der Kaiser Nicolai I. mit seiner klaren Erkenntnis von der dringenden Notwendigkeit des Baues von Eisenbahnen, ihm gegenüber eine einflußreiche, aber kurz-sichtige Ministerial-Partei, die es vermochte, den Bau der Eisenbahnen 18 Jahre hindurch fast ganz zu unterdrücken (1835—53). Die Folgen dieses verhängnisvollen Einflusses konnten nicht mehr abgewendet werden. Rußland mußte sehen, daß es seiner Landesgrenze am Schwarzen Meer, mit den ihm zur Verfügung stehenden 954 Werst (= 1018 km) bei Petersburg und Warschau, nicht den Schutz leisten konnte, zu dem es wohl die Möglichkeit gehabt hätte, sofern Eisenbahnen ihm dabei geholfen hätten, seine Kräfte an Menschen und Material mobil zu machen. Diese Erkenntnis leitete dann aber allerdings dazu über, soweit die schweren Schläge, die der Krieg (1853—56) und seine Folgen dem ermatteten Lande zugefügt hatten, es gestatteten, das Versäumte nachzuholen. Aber die veränderten Verhältnisse brachten es mit sich, daß der Weg, der zu Anfang des Eisenbahnbaus betreten war, verlassen werden mußte. Der Staatsäckel war durch die Anforderungen des Krieges leer geworden, drückende Lasten mußte er für eine Reihe von Jahren noch tragen, kurz — die Möglichkeit, weiter in dem Gleise fortzufahren, das anfangs benutzt worden war, mußte aufgegeben werden. Der Bau aus staatlichen Mitteln wurde zwangsweise verlassen und der Privatunternehmung wurden Tür und Tor geöffnet. Es war das der einzige Weg, der offen stand, um verhältnismäßig schnell dem Lande ein Verkehrsmittel zu schaffen, ohne dessen Hilfe seine Sicherheit nach Außen und seine wirtschaftliche Entwicklung nach Innen nicht gewährleistet werden konnte. Die Privatunternehmung, der hierbei natürlich reicher Gewinn zufiel, nutzte die glückliche Gelegenheit, unterstützt durch eine mehr als zwanzigjährige Friedenszeit, reichlich aus. Als das Land 1877 wiederum seine Heere in den Süden des Landes und über dessen Grenzen hinaus gegen die Türkei in den Kampf führen mußte, da standen ihm bereits 19 813 Werst (= 21 140 km) Eisenbahnen zur Verfügung, allerdings Privatbahnen, zersplittert in 17 einzelne Unternehmungen. Nur eine Bahn von 62 Werst (= 66 km) Länge stand unter Staatsverwaltung. Rußland siegte, das System der Privateisenbahn-Verwaltung unterlag aber vollständig. Die Erfahrungen, die der Staat mit dem in viele Einheiten zerstückelten Eisenbahnnetz gemacht hatte, zwangen mit Gewalt dazu, den Weg so bald als möglich zu verlassen, um an Stelle der Zerrissenheit etwas einheitlich Ganzes zu setzen, das dann auch einheitlich geleitet werden konnte. Der

Mißerfolg mit dem ausschließlich aus Privatbahnen bestehenden Eisenbahnnetz darf aber nicht als ein Schlag gegen die von der Regierung vertretene Politik angesehen werden. Hier hat die russische Politik wirklich einmal den Beweis für die Richtigkeit des Satzes erbracht, daß „die Politik die Lehre vom Möglichen“ ist, und zwar ganz im Gegensatz zu den Gepflogenheiten, wie man sonst in Rußland Dinge zu behandeln gewohnt war. Richtig und scharf hat der Finanzminister v. Reutern¹⁾, ein Balte, zu Anfang der 60er Jahre erkannt, auf welchem Wege er Rußland die unerläßlich notwendigen Bahnen schaffen könne. Er verließ den früher beschrittenen Weg des Staatseisenbahnbaus und leitete den Bau der Privatbahnen so, daß ihre Zusammenfassung zu großen Einheiten später jederzeit durchführbar wurde. Auch darf nicht übersehen werden, daß die Regierung der Versuchung, der man in Rußland so oft große und wichtige Ideen zum Opfer bringt, indem das Erreichbare beiseite liegengelassen und utopischen, ins Ungemessene gesteckten Zielen nachgejagt wurde, starken Widerstand geleistet hat. Es war ihr geglückt, dem Lande ein Eisenbahnnetz von 21 543 Werst (= 22 986 km) bis Ende 1881 zu schaffen, eine Leistung, die um so höher bewertet werden muß, als das Land schwer unter den Lasten, die ihm durch den Krimkrieg aufgebürdet worden waren, zu tragen hatte.

In diese Zeit, vor Beginn des Abschnitts der Entwicklungsgeschichte des russischen Eisenbahnnetzes, dem die nachfolgende Untersuchung im besonderen gewidmet sein soll, fällt auch noch ein wichtiges Ereignis, das im Rahmen russischer Verhältnisse typisch ist: die im Jahre 1881 erfolgte Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke der mittelasiatischen Bahn. Typisch, weil auch hier nur die Not, in die Rußland durch den Zusammenbruch seines Zuges gegen die Teke-Turkmenen im Jahre 1879 geriet, es dazu zwang, die Bahn von Ussun-Ada am Kaspi-See zunächst bis Merw zu bauen. Nicht der Reichtum des Landes und dessen große Entwicklungsmöglichkeit führte dazu, ihm ein gutes Verkehrsmittel zu schaffen, sondern einzig und allein die Gewalt der brutalen Tatsache, von einem verhältnismäßig kleinen Gegner schwer getroffen worden zu sein. Um die Scharte auszuweiten, mußte die Möglichkeit geschaffen werden, Mannschaften und Kriegsmaterial leicht und sicher nachzuschieben. So entstand der erste Teil des Eisenbahnnetzes, das ausgebaut eine Verbindung mit den fruchtbaren und reichen alten Kulturgebieten, aus denen Rußland heute mehr als 60 v. H. seines Bedarfes an Baumwolle zu decken vermag, her-

1) W. Graf Reutern — Baron Nolken: Die finanzielle Sanierung Rußlands nach der Katastrophe des Krimkrieges 1862—1878 durch den Finanzminister Michael v. Reutern. Berlin 1914.

stellt. Man sieht, wie ein roter Faden zieht sich die Tatsache durch die Geschichte, daß nur die traurigsten Erfahrungen das große Reich dazu gedrängt haben, seine ganzen Kräfte daran zu setzen, dem Lande gute Verkehrswege zu schaffen. Dabei ist es dann noch wie ein Verhängnis, daß alle Maßnahmen im Laufe der ersten, mehr als 40 jährigen Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnbaus das Signum: zu spät! an der Stirn tragen. Zu spät wurden die Bahnen gebaut, um den Ausgang des Krimkrieges zu beeinflussen, zu spät wurde das System der Privatbahnen verlassen, um einheitlich das Verkehrsmittel zur Verteidigung des Landes leiten zu können, zu spät wurde die mittelasiatische Bahn gebaut, um die Schmach der schweren Niederlagen dem Lande zu ersparen.

Damit schloß die Zeit ab, die vor den 30 Jahren liegt, die den Gegenstand der geschichtlichen Darstellung umfassen soll, die nummehr in ihr Recht tritt. Es mußte diesem zurückliegenden Abschnitte aber ein kurzer Raum gegönnt werden, weil die Ergebnisse der Politik der ersten 40 Jahre des russischen Eisenbahnbaus das Fundament sind, auf dem sich der weitaus bedeutungsvollste, auch interessanteste Abschnitt der Entwicklungsgeschichte des russischen Verkehrswesens erhebt.

II.

Richtig war erkannt worden, daß die Eisenbahngesellschaften, jede in dem ihr zugewiesenen Einflußbezirk, eigenmächtig die besonderen Interessen ihrer Gesellschaft vertraten, ja eine sich „vollkommen selbstverwaltende Einheit“ bildeten. Es ist auch ferner zutreffend erkannt worden, wenn es in der Festschrift, zur Hundertjahrfeier des Ministerkomitees heißt: „Die Aufsicht der Staatsregierung über die Eisenbahngesellschaften war eher eine formelle, als eine tatsächliche: es ist daher auch nicht verwunderlich, daß diese Gesellschaften, sich selbst überlassen, allem voraus ihre eigenen Interessen in die erste Reihe schoben, ohne ihre Aufmerksamkeit auch den Bedürfnissen ihrer Nachbarbahnen oder den Anforderungen des staatlichen und wirtschaftlichen Lebens des Landes zuzuwenden.“ Diese Zustände führten denn auch dazu, daß, wie schon vorangedeutet, der Staat während des Krieges 1877/78 sich einer Mehrheit von Bahnen gegenüber befand, die jede ihre eigenen Interessen vertrat, ohne die des Staates gleichfalls zu beachten. Wohin das führen mußte, ist klar, und die Geschichte hat das auch bestätigt. Die Rückwirkung war aber keineswegs nur auf dem Gebiete der äußeren Politik erkennbar, sondern sie machte sich ebenso, und nicht weniger empfindlich, auf die Entwicklung der inneren, namentlich auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Staates bemerkbar. Weder das eine noch das andere konnte länger vom Staate, wenn er sich nicht schweren Gefahren aussetzen wollte, ertragen werden. Es

stand nun die Wahl zwischen zwei Wegen frei, um an das Ziel zu gelangen, das der Staat erreichen mußte, wenn er über ein Eisenbahnnetz verfügen wollte, das seinem maßgebenden Einflusse zugänglich und gefügig ist. Die Wege ergaben sich leicht von selbst: „entweder die Regierung ergriff gesetzgeberische und administrative Maßnahmen, durch die die Eisenbahngesellschaften einer strengen und tatsächlichen Aufsicht der Staatsregierung sowohl beim Bau als auch bei der Verwaltung unterworfen wurden, — oder aber sie schuf ein geschlossenes Eisenbahnnetz, das sich in der unmittelbaren Verwaltung der Staatsregierung befand. Erreicht werden konnte das teils durch den Bau von Bahnen durch den Staat für Rechnung des Staats, teils durch Ankauf der den Privatgesellschaften gehörenden Bahnen.“

Wie die Entwicklung der Verhältnisse gezeigt hat, hat die Regierung sich nicht einseitig die Durchführung eines Teils des Programms angelegen sein lassen, sondern hat nebeneinander und vor allem zunächst auf dem Wege der Gesetzgebung und der Verwaltungsmaßregeln eine Wendung nach den aufgestellten Gesichtspunkten herbeigeführt und dabei auch die Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes in die Wege geleitet. Es bedeutet dies eine vollkommene Abkehr von den bisher eingehaltenen Richtlinien. War seit Ende der 50er Jahre das Bestreben darauf gerichtet, zunächst überhaupt für Rußland Eisenbahnen zu bauen, so trat nunmehr, nachdem die an das Vorhandensein dieses Verkehrsmittels allein geknüpften Erwartungen fehlgeschlagen waren, mit Notwendigkeit die Forderung in den Vordergrund, das mit großen Opfern staatlich geschaffene Netz auch den Bedürfnissen des Staates einzuordnen. Dabei ergab sich aus den Verhältnissen heraus, unter denen das Eisenbahnnetz geschaffen worden war, daß dem Kapital, das sich Rußland zur Verfügung gestellt hatte, seinerzeit weitgehende Selbständigkeit, große Gewinnanteile und die Aussicht auf weitere Betätigung im Eisenbahnbau eingeräumt und offen gehalten werden mußten. Die Folge dieses Vorgehens war allerdings die Schaffung eines Eisenbahnnetzes von mehr als 22 000 km, aber die weiter zugunsten des Landes erwarteten Folgen blieben nicht nur aus, sondern es ließ sich sogar nicht verkennen, daß die Interessen des Landes direkt Schaden litten unter dem System, das durch die Not der Zeit erzwungen war. War dieser Zustand einmal klar erkannt, so war man in Rußland auch entschlossen daran gegangen, abzubauen und neuzuregeln. Schon in der Zeit, die vor dem Jahre 1882 liegt, sind die grundlegenden Untersuchungen¹⁾ in die

¹⁾ 1876 wurde Allerhöchst, unter dem Vorsitz des Grafen Baranow, eine Kommission zur Erforschung des gesamten Eisenbahnwesens in Rußland niedergesetzt.

Wege geleitet. Zur Durchführung kamen die Neuschaffungen und Reformen erst im Laufe der Jahre 1882 bis 1911. Hierher gehört: die Verstaatlichung der Privatbahnen, der staatliche Ausbau des Eisenbahnnetzes, die Bildung der sechs großen Privatbahngruppen, die Schaffung eines Eisenbahngesetzes, die Regelung der Finanzwirtschaft der Privateisenbahngesellschaften, die Reform des Tarifwesens und in einem äußeren Zusammenhange hiermit die Teilung der Kompetenzen der beiden Ministerien der Verkehrsanstalten und der Finanzen.

III.

Nach den bisherigen Erfahrungen Rußlands war es klar, daß es hauptsächlich die Interessen der Landesverteidigung waren, die die Regierung dazu bestimmten, ähnlichen Zuständen vorzubeugen, wie sie namentlich während des Orientkrieges (1877/78) zum Nachteile des Landes beobachtet worden waren. Und dennoch — in den amtlichen Äußerungen tritt mit viel größerem Nachdruck, man könnte sogar sagen, ausschließlich die wirtschaftliche Seite der Frage hervor. Hier kam wiederum nicht die positive Seite zur Geltung, wie die Eisenbahnen für die Entwicklung des Landes besser und nutzbringender in den Dienst gestellt werden können, als vielmehr die negative, wie es erreicht werden könne, daß die Staatsmittel nicht soviel von den Eisenbahnen für die Garantiezahlungen und an Zuschüssen für das Aufrechterhalten eines geordneten Betriebes in Anspruch genommen würden. An der Wende dieses Zeitabschnittes, an der die Vergangenheit dazu drängte, neue Wege zu betreten, um eine grundlegende, wirksame Besserung im Eisenbahnwesen anzubahnen und damit der Zukunft freie Bahn für ihre Entwicklung zu schaffen, hat der Finanzminister¹⁾ die Eisenbahnverhältnisse einer sehr scharfen Kritik unterzogen. Er führte aus: „Die mangelnde Organisation in allen Finanzfragen des Eisenbahnwesens hat bei uns in der letzten Zeit die äußersten Grenzen erreicht. Aus der Zahl sämtlicher vorhandenen Eisenbahngesellschaften sind es nicht mehr als 5, höchstens 6, die sich in so befriedigendem Zustande befinden, daß sie ihren Aktionären außer den von der Staatsregierung garantierten Zinsen noch eine besondere Dividende zu zahlen vermögen. Die große Mehrzahl der Gesellschaften be-

¹⁾ Staatssekretär Abasa erörterte die Frage: wie sollen die Kriworog und Baskumschak-Bahnen erbaut werden? in einer Rede, gehalten in der Allerhöchst niedergesetzten Kommission, bestehend aus den Ministern des Innern, der Verkehrsanstalten, der Finanzen und der Reichsdomänen.

lastet die Reichsrentei mit der Garantiezahlung, und zwar fast in vollem Umfange. Aber hiermit nicht genug, viele Gesellschaften vermögen nicht einmal soviel aufzubringen, um die laufenden Betriebsausgaben zu decken. Diese überaus traurige, wirtschaftliche Lage der großen Mehrzahl der Eisenbahngesellschaften findet ihre Erklärung in den Bedingungen, die für die finanzielle Seite unserer Eisenbahnen maßgebend sind. Bei den zurzeit noch geringen Erträgen eines großen Theiles unserer Eisenbahnen ist die Aussicht, irgend eine Einnahme herauszuwirtschaften, die größer ist als die dem Unternehmen zugesagte Staatsgarantie, sehr gering und diese ist nur für eine mehr oder minder entfernte Zukunft zu erhoffen. Aber selbst diese Hoffnung kann nur Aussicht auf Erfüllung haben, wenn eine sehr sorgsame und sparsame Verwaltung stattfindet. Nun liegt aber gegenwärtig die Sache so, daß die Aktionäre garnicht die Möglichkeit voraussehen, ihre Einnahmen aus den in den Eisenbahn-Unternehmungen angelegten Kapitalien zu vergrößern. Ihnen ist die Wirtschaftsführung der ihnen gehörenden Eisenbahnen äußerst gleichgültig und, da ihr persönliches Interesse an einer besseren Geschäftsführung nicht angeregt wird, begnügen sie sich mit dem Betrag der staatlichen Garantie. Die Gesellschaften aber, die keine staatliche Garantie genießen, befinden sich stetig in einer ganz hoffnungslosen Lage. So kommt es, daß die meisten unserer Privateisenbahngesellschaften sich ausschließlich auf Staatsmittel stützen und dabei die unnormale Erscheinung bieten, daß sie einerseits ohne jede irgendwie genügende Kontrolle staatliche Gelder ausgeben, anderseits aber diese Verwaltung zu bessern keinen persönlichen Anreiz haben. Demgegenüber ist, mit Rücksicht auf den außerordentlich großen Einfluß, den die Eisenbahnen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens des Reiches ausüben, deren bauliche, ordnungsmäßige Erhaltung und die Konsolidierung der Existenzbedingungen der Eisenbahnunternehmungen selbst ein Gebot unabweisbarer Notwendigkeit. Aber auch unabhängig hiervon muß es als eine Frage von der allergrößten Wichtigkeit bezeichnet werden, die Reichskasse von jenen ungeheuren Ausgaben zu entlasten, die durch die alle Jahre wiederkehrenden Garantiezahlungen und ebenso durch die sehr bedeutenden Opfer für die Unterhaltung und Verbesserung des Zustandes der Eisenbahnen hervorgerufen werden. Durchgreifende Mittel ausfindig zu machen, die geeignet sind, das Reich möglichst schnell aus dieser drückenden Lage zu befreien, bildet eine der wichtigsten Sorgen der Finanzverwaltung. Die gründliche Erforschung unseres Eisenbahnwesens hat daher zu der Überzeugung geführt, daß es u n u m g ä n g -

lich ist, noch einmal den Versuch zu machen, Eisenbahnen aus Staatsmitteln zu erbauen. Der erste Versuch in dieser Richtung soll mit der Erbauung der Bahnen Kriworog und Baskuntschak gemacht werden.“

Das Ministerkomitee schloß sich den Darlegungen einstimmig am 3. Februar 1881 an und der Zar bestätigte den Beschluß am 6. Februar 1881.

Damit war grundsätzlich der Staatsbahngedanke in Rußland wieder aufgenommen worden. Und die Begründung, die der Finanzminister für die Rückkehr zum ersten Anfang des Eisenbahnbaus durch den Staat gegeben hat, ist vom Standpunkte seines Ressorts ohne Zweifel voll berechtigt. Auch läßt sich gegen die Darstellung der Zustände, die sich im Laufe der letzten 25 Jahre unter dem Druck der schweren wirtschaftlichen Lage des Landes auf der einen Seite und dem dringenden Bedürfnis nach schneller Schaffung eines Eisenbahnnetzes auf der anderen Seite herausgebildet hatten, nichts wesentliches anführen. Sie charakterisiert die bestehenden Verhältnisse zutreffend. Und dennoch wäre es m. E. ein Fehler, die gegeißelten Erscheinungen, oder nenne man sie auch Auswüchse, in der Wirtschaftspolitik als den wirklichen, inneren Antrieb zum Verlassen der bisher eingeschlagenen Wege, Rußland mit Eisenbahnen auszustatten, verantwortlich zu machen. Daß der Finanzminister die Lasten drückend findet, die dem Lande durch die Garantieleistungen und manche anderen Geldopfer für die Eisenbahnen aufgezwungen sind, ist durchaus begreiflich. Nie würde er aber dazu gekommen sein, die Privatunternehmungen einer so vernichtenden Kritik zu unterziehen, wenn nicht der Grund für das Drückende der Geldopfer viel tiefer läge. Die Privatbahnwirtschaft hat während des Orientkrieges versagt, und es kann dem Staate schwer zugemutet werden, für eine Wirtschaftspolitik weitere und namentlich so große Opfer dem Lande aufzubürden, wenn sie im Augenblick der Not ihn im Stiche läßt. Mit großer Bestimmtheit kann man aussprechen, daß ein Umschwung in der bisherigen Eisenbahnpolitik nicht eingetreten wäre, wenn die Erfahrungen des Krieges die gegenteiligen gewesen wären, wenn die vorhandene Organisation sich bewährt hätte und damit dem Lande die traurigen Folgen der Zerrissenheit des Eisenbahnnetzes erspart geblieben wären. So kam es, daß schon bald nach Beendigung des Krieges die Überzeugung von der Unzulänglichkeit des Eisenbahnnetzes und namentlich seiner beschränkten Benutzungsmöglichkeit im Ernstfalle die Oberhand gewann. Zu dieser wichtigen und ausschlaggebenden Erkenntnis trat dann noch die Auffassung des Finanzministers von der Unwirtschaftlichkeit der bestehenden Privatbahnbetriebe als äußerer Anstoß hinzu, so daß die notwendige Schlußfolgerung nicht anders ausfallen konnte, als es tatsächlich geschah. So sehen wir in der Zeit, die den hier ab-

gegrenzten Zeitabschnitten (1882—1911) kurz vorhergeht, die Verhältnisse den Boden vorbereiten, um eine vollkommene Neuorientierung auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik durchzuführen. War Rußland vorher gezwungen gewesen, die Hilfe des Privatkapitals und der privaten Unternehmerlust im Interesse des Landes heranzuziehen, und war mit deren Hilfe ein ansehnliches Eisenbahnnetz geschaffen worden, so war jetzt die Zeit offenbar reif geworden, um an die Stelle privater Unternehmungen die staatliche Selbständigkeit, an die Stelle des privaten Baus und der privaten Verwaltung dieses wichtigsten Verkehrsmittels eine staatliche Führung zu setzen, endlich um, wie der Finanzminister (1881) ausführte, es noch einmal mit dem staatlichen Bau von Eisenbahnen zu versuchen.

IV.

Nach dem Beschreiten des neuen Weges wäre zweifellos ein weiteres Anwachsen der Zahl der Eisenbahngesellschaften verhindert worden, wenn die Regierung ganz allein den Bau neuer Bahnen in die Hand genommen hätte. An dem Willen hierzu fehlte es nicht, aber von vorneherein war es mehr als zweifelhaft, ob der Wille in die Tat umgesetzt werden konnte. Es kann nicht übersehen werden, daß, ganz abgesehen von dem Versagen der vorhandenen Bahnen, es während des Krieges (1877/78) immer deutlicher hervortrat, daß das bisher geschaffene Eisenbahnnetz noch lange nicht den Anforderungen entsprach, die vor allem die Sicherheit des Landes, dann aber auch seine wirtschaftliche Entwicklung dringend stellten. Damit drängte sich dann die wichtige Frage in den Vordergrund, ob die staatlichen Mittel ausreichen würden, die Aufgabe allein zu lösen. Aber nicht nur die Beantwortung dieser Frage, selbst wenn sie in günstigem Sinne ausgefallen wäre, konnte zum Ziele führen, ein Eisenbahnnetz zu schaffen, das möglichst ausschließlich unter staatlichem Einfluß, unter staatlicher Leitung stand. Erreicht konnte dieses Ziel nicht werden, solange die rd. 20 000 Werst (1882) Privatbahnen als solche weiter fortbestanden. Daher mußte das Programm der Regierung, das zunächst nur „noch einmal“ mit dem Bau von Staatsbahnen den Versuch machen wollte, nicht nur geändert, sondern auch ganz wesentlich erweitert werden. In erster Reihe war es ja klar, daß, solange die Privatgesellschaften über einen so großen Besitzstand verfügten, wie das noch 1882 der Fall war, von einem staatlichen Übergewicht nicht recht die Rede sein konnte, denn ein gleich großes oder gar größeres Eisenbahnnetz herzustellen verlangte viel Zeit und viele Millionen Rubel. Die Zeit durfte nicht geopfert, das Geld konnte aber kaum schnell genug beschafft werden. Dazu konnte sich die Regierung auch der Erkenntnis nicht verschließen, daß das vorhandene Eisenbahnnetz zweifellos zum größten Teile die wichtigsten Verbindungen

umfaßte, namentlich soweit in einem nächsten Kriege die Verteidigung des Landes in Frage käme, denn die Bahnen hatten allesamt die Richtung zur Westgrenze und zum Schwarzen Meere. Das sind aber voraussichtlich die Angelpunkte, an denen das Schicksal des Landes zum Austrag gebracht werden würde. Blieben also diese 20 000 Werst Eisenbahnen bei den Privatgesellschaften, so war für die Zukunft das gleiche Ergebnis, wie in dem Kriege von 1877/78 zu befürchten. Das mußte natürlich vermieden werden. So drängten die Verhältnisse unwiderstehlich zur Verstaatlichung der Privatbahnen.

Damit war die Aufgabe der Regierung sehr erheblich erweitert, aber auch erschwert, weil es sicher nicht im Interesse des Landes liegen konnte, die Privatunternehmung ganz zu unterbinden, denn damit wäre ein Stillstand, mindestens ein langsames Fortschreiten im Eisenbahnbau zu befürchten gewesen, das leicht hätte verhängnisvoll werden können. Denn neben allen notwendigen Maßnahmen, die die Verteidigung des Landes beanspruchte, die in erster Reihe Aufgabe des Staates blieb, durfte die wirtschaftliche Entwicklung eine nicht minder sorgsame Pflege und Beachtung für sich in Anspruch nehmen. An dieser Aufgabe mitzuwirken, mußte der Privatunternehmung der Weg freigelassen werden. So entwickelte sich für den Staat eine dreifache Aufgabe, nämlich:

erstens mußten die 1882 vorhandenen Gesellschaftsbahnen zum größten Teil verstaatlicht werden.

zweitens mußte das Staatseisenbahnnetz durch staatlichen Bau von neuen Eisenbahnen vervollständigt werden.

drittens mußte die private Unternehmerlust zur Ausbreitung des Eisenbahnnetzes herangezogen werden.

Am Schluß des Jahres 1881 waren im Betriebe überhaupt 21 543 W., davon gehörten Eisenbahngesellschaften 20 655 W., dem Staate der Rest von 888 W., und zwar verteilte sich dieser Rest derart, daß 189 W. in Asien und 699 W. in Europa belegen waren. Seit dem Jahre 1871 war der staatliche Besitz von Eisenbahnen auf 62 W. eingeschrumpft und erst im Jahre 1881 in Asien um 189 W. und in Europa um 637 W., durch Verstaatlichung der Bahn Charkow—Nikolajew, vergrößert worden.

Die Verstaatlichung der vorhandenen, dieses „vorhandenen“ muß besonders betont werden, Privatbahnen wurde sogleich in Angriff genommen und, wie der zahlenmäßige Ausweis ergibt, im Laufe von 21 Jahren fast vollständig zum Abschluß gebracht, denn im Jahre 1902 wurden zuletzt noch 225 W.¹⁾ (= 240 km) verstaatlicht. Zerlegt man den Rest der sonst in

¹⁾ Schuisko—Iwanowo.

diesem Zeitabschnitte verstaatlichten Bahnen in vier Lustren, so findet man, daß in den Staatsbahnbetrieb übernommen wurden:

1882—86	514 W. (= 548 km) ¹⁾
1887—91	5 061 .. (= 5 400 ..) ²⁾
1892—96	11 358 .. (= 12 119 ..) ³⁾
1897—1901	2 937 .. (= 3 134 ..) ⁴⁾

Damit war die Verstaatlichungsaktion in dem hier behandelten Zeitabschnitte⁵⁾ beendet. Prüft man die beigelegte Eisenbahnkarte, so lehrt das Bild deutlich, eine wie große Bedeutung dieses Vorgehen der Regierung zur Stärkung und Hebung ihres Einflusses im Ernstfalle haben muß, wenn es außerdem noch gelingt, die erworbenen Bahnen in einen vollkommen leistungsfähigen Zustand zu versetzen. Wie weit das geglückt ist, darüber ist häufig, auch im Archiv für Eisenbahnwesen, berichtet worden. Darf ein Urteil ausgesprochen werden, ohne sogleich den zahlenmäßigen Nachweis zu unternehmen, so kann gesagt werden, daß die Bahnen, soweit von ihnen an dieser Stelle gesprochen wird, unter normalen Verhältnissen ihrer Aufgabe im großen und ganzen gerecht geworden sind. In Zeiten erheblich gesteigerten Verkehrs, wie sie alljährlich nach der Ernte in Rußland eintreten, haben sie häufig versagt. Es ist aber eine nicht einfach zu beantwortende Frage, was die eigentliche Veranlassung für dieses Versagen ist. Ob das Eisenbahnnetz nicht dicht genug und die einzelnen Bahnen in ihrer baulichen Anlage und ihren betriebstechnischen Einrichtungen ein Hindernis für die anstandslose Befriedigung der Ansprüche, die der Verkehr an sie stellt, bilden, oder ob eine ungenügende Ausrüstung mit rollendem Material die Hauptschuld trägt. Die steten Klagen über massenhafte Lagerung von Getreide auf den Stationen und

¹⁾ Tambow—Ssarätow, Putilow, Murom.

²⁾ Ural, Rjäshsk—Morschansk, Transkaukasus, Morschansk—Ssysran, Rjäshsk—Wjäsmä, Koslow—Tambow, Riga—Tuckum, Kursk—Charkow—Asow, Libau—Romny.

³⁾ Orel—Grjäsi, Warschau—Terespol, eine Zweigbahn bei Kursk, Orenburg, Moskau—Kursk, Baltische, Donez, Moskau—Nishny-Nowgorod, Petersburg—Warschau, Petersburg—Nowy-Port, Petersburg—Moskau, Mitau, Riga—Dünaburg, Riga—Mühlgraben, Orel—Witebsk, Dünaburg—Witebsk, Nowotorshok, Losowo—Ssewastopol, Jugo—Sapadnaja (Süd-West), Ugolowka—Borowitschi, Alexander (früher Moskau—Brest).

⁴⁾ Fastow, Weichsel, Obojan, Iwangorod—Dombrowo, Moskau—Jaroslawl—Archangelsk.

⁵⁾ Der Vollständigkeit halber sei hier eingeschaltet, daß die Regierung in der Folgezeit nur noch einmal zu einer Verstaatlichung geschritten ist und zwar im Jahre 1912, in dem sie die Bahn Warschau—Wien in ihren Besitz brachte.

der stete Hinweis auf Wagenmangel, der regelmäßig in den Zeitungen namentlich im Herbste erörtert wurde, der es angeblich verhinderte, das Getreide fortzuschaffen, deuten zunächst auf eine ungenügende Ausrüstung hin. Aber es sollte, wie gesagt, diese Frage hier nur gestreift werden, um daran die Bemerkung zu knüpfen, daß, soweit die Beobachtungen dies gestatten, die Verhältnisse seit der Verstaatlichung der Bahnen, der Bildung der großen Privatbahngruppen und dem weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes sich doch erheblich zum Nutzen des Landes gebessert haben.

Wie vorstehend gezeigt, hat Rußland die große Umgestaltung seines Eisenbahnwesens in der verhältnismäßig kurzen Spanne Zeit von 21 Jahren durchgeführt. Geschehen konnte das, trotz der schweren Belastung der Staatsfinanzen, die der Krieg (1877/78) mit sich brachte, weil die Art der Schaffung und des Ausbaus des Eisenbahnnetzes durch Privatgesellschaften notwendig zu einer Verstaatlichung trieb, auch wenn man die Forderung der staatlichen Sicherheit für den Ernstfall ganz ausscheidet. Dieser Zwang zur Verstaatlichung lag in der großen, zudem außerordentlich schnell anwachsenden Verschuldung der Gesellschaften dem Staate gegenüber. Seit der Beendigung des Krimkrieges (1856) hatte die Regierung ihr Bemühen darauf gerichtet, das Privatkapital in den Dienst der großen Aufgaben zu stellen. Das konnte aber, wie die Verhältnisse damals lagen und nicht zum geringsten Teile auch heute noch liegen, nur erreicht werden, wenn dem Kapital zunächst volle Sicherheit gewährleistet wurde und den Unternehmern außerdem große Gewinne in Aussicht standen. Beides ist geschehen, und die unabweisbaren Folgen sind natürlich eingetreten, das Schuldenkonto der Gesellschaften dem Staate gegenüber wuchs rapid. Unabweisbar war diese Folge, weil der Verkehr viel zu klein, die Verwaltung viel zu teuer war und dem gegenüber der Staat das ganze Risiko auf sich genommen hatte. Der Verkehr war zu der Zeit, die der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften vorausging, fast ausschließlich auf die Fortbewegung der Ernte angewiesen. Eine nennenswerte Industrie gab es nicht. Der Bergbau und die Steinkohlengewinnung befanden sich in der allerersten Entwicklung und waren ganz und gar nicht geeignet, den Eisenbahnen Beförderungsmengen zuzuführen, die groß genug gewesen wären, um den Betrieb gewinnbringend zu machen. Dazu kam die ungewöhnlich teure Verwaltung, 47 Eisenbahngesellschaften bestanden, davon einzelne, die weniger als 100 Werst zu verwalten hatten. Jede dieser Bahnen und Bähnchen hatten aber ihre vollkommen getrennte Verwaltung mit Aufsichtsrat, Direktion, Betriebsdirektion usw. Auf der einen Seite also zu geringe Einnahmen, auf der anderen zu schwere Belastung mit Ausgaben und als Endergebnis die Unmöglichkeit, aus

eigener Kraft die Zinsen und Tilgung des Aktienkapitals leisten zu können. Der Staat mußte daher auf Grund seiner Garantieverpflichtung eintreten. Die jährlich zu leistenden Zahlungen unter Zuschlag der anwachsenden Verzugszinsen ließen die Schuldenlast der Privatbahnen, ausschließlich aus dieser Quelle, schnell anwachsen, so daß diese Schulden bald erheblich das von den Unternehmungen aufgebrauchte Aktienkapital überstiegen. Es stellte sich daher die Rechnung in bezug auf die Selbständigkeit der Gesellschaften sehr ungünstig, denn das Obligationenkapital war durch den gesamten, realen Besitzstand sichergestellt, während das Aktienkapital, das nur bei ganz wenigen Gesellschaften dem ursprünglichen Baukapital entsprach, durch die Garantiezahlungen und anderes überlastet war. Um nur ein Beispiel anzuführen: Ende 1886 schuldeten die Gesellschaften dem Staate aus diesem Titel 850 Mill. Kredit-Rubel, das Aktienkapital dieser Gesellschaften betrug dagegen nur 618 Mill. Kredit-Rbl.¹⁾, so daß der Staat hiermit ein Mittel in die Hand bekommen hatte, die Privatbahnen, auch vor Eintritt des Zeitpunktes, an dem die Bahnen satzungsmäßig verstaatlicht werden konnten, in seinen Besitz zu bringen, selbst gegen den Willen der Gesellschaften. Es ist denn auch kein Fall eingetreten, daß eine Gesellschaft sich der Wucht der Verhältnisse zu entziehen versucht hätte. Die Verstaatlichungsoperationen sind zwanglos und glatt in der Weise durchgeführt worden, daß der Staat die Obligationen übernahm und wegen Verrechnung des Aktienkapitals mit den Gesellschaften schnell zu einem abschließenden Ergebnis gelangte. Um so leichter war es dem Staate, diese Verhandlungen durchzuführen, als ein irgendwie großer Aufwand an Barmitteln gar nicht in Frage kam.

Aus der geographischen Lage der meisten verstaatlichten Bahnen geht klar ihre große militärische Bedeutung hervor. (Siehe die Karte.) Darf hierin auch der Hauptgewinn für Rußland gesehen werden, weil es die volle, freie Verfügungsmöglichkeit über diesen wichtigsten Teil des Eisenbahnnetzes gewonnen hat, so wäre es doch ein Fehler, einer offenbar vorhandenen, zweiten Triebfeder für das tatkräftige Vorgehen der Regierung nicht die gebührende Beachtung zu schenken. Es sollte ausgesprochenermaßen auch eine wirtschaftlichere Verwaltung in die Wege geleitet werden. Das war sehr wohl erreichbar, sofern größere Verwaltungseinheiten aus den vielen einzelnen, kleinen Verwaltungen gebildet wurden. Ziemlich gleichmäßig mit der Verstaatlichung tritt denn auch dieser zweite Vorgang innerhalb des staatlichen Eisenbahnnetzes deutlich hervor. Es würde an dieser Stelle viel zu weit

¹⁾ Statistisches Sammelwerk des Ministeriums der Verkehrsanstalten, Bd. 33, Tabelle I.

führen, wollte ich hier den Vorgang in allen seinen einzelnen Stadien schildern. Zur Beurteilung der in diesem Zeitabschnitte vertretenen Politik genügt es, sich zu vergegenwärtigen, daß zu Anfang der Beobachtungsperiode 1882 888 Werst (= 947 km) Staatsbahnen vorhanden waren, daß zu Ende des Jahres 1911 im europäischen Rußland 32 780 Werst (= 34 976 km) vom Staate verwaltet wurden, und daß für diese Anzahl Werst Bahnlänge folgende Verwaltungsbezirke vorhanden waren:

	Bezirk wurde gebildet	Ende 1911 Werst	davon gebaut in den Jahren 1882—1911 Werst
1. Jekatherinen	1894	2 818	2 110
2. Transkaukasus	1899	1 711	1 391
3. Libau—Romny	1891	1 343	146
4. Alexander (früher Moskau—Brest)	1896	1 038	35
5. Moskau—Kursk, Moskau—Nishny- Nowgorod, Murem	1894	1 142	125
6. Nikolai	1894	1 499	713
7. Perm	1900	2 490	1 822
8. Poljessje	—	1 856	1 856
9. Weichsel	1898	2 292	1 244
10. Riga—Orel	1895	1 464	321
11. Ssamara—Slatoust	—	1 243	1 079
12. Ssysran—Wjasma	1890	1 305	24
13. Ssjewernaja (Nordbahn)	1907	2 996	2 307
14. Ssjewero — Sapadnaja (Nord-West- Bahn)	1907	2 538	765
15. Jugo—Sapadnaja (Süd-West-Bahn)	—	3 906	1 563
16. Jushnaja (Süd-Bahn)	1907	3 072	1 029

Außer den voraufgezählten großen Verwaltungsbezirken besteht dann noch auf dem linken Wolgauter die Baskuntschak-Bahn — 67 Werst —, deren Aufgabe es ist, die großen Salzablagerungen des ehemaligen, gleichnamigen Sees an die Wolga zu bringen. Die Bahn führt an dem ehemaligen See entlang und zur Wolga. Da sie keinen Anschluß an das übrige Eisenbahnnetz hat, ist sie eine selbständige kleine Einheit geblieben.

V.

Neben dieser Verstaatlichungsaktion und dem Zusammenlegen mehrerer kleiner Bezirke zu größeren, staatlich verwalteten Einheiten war die Förderung des staatlichen Ausbaus des Eisenbahnnetzes unerlässlich,

denn nur so konnte das als notwendig erkannte Übergewicht des Staates im Eisenbahnwesen erhalten bleiben. Dieser Ausbau ist erfolgt und ergab für den Beobachtungsabschnitt 1882—1911 in Europa 16 599 Werst (= 17 711 km).

Von den im europäischen Rußland erbauten 16 599 Werst Staats-eisenbahnen sind für den Betrieb eröffnet in dem Zeitabschnitt:

1882—1886	. . .	3250 W. (= 3468 km) ¹⁾	im Jahresdurchschnitt	650 W.
1887—1891	. . .	2474 .. (= 2640 ..) ²⁾	..	495 ..
1892—1896	. . .	1811 .. (= 1932 ..) ³⁾	..	364 ..
1897—1901	. . .	3567 .. (= 3806 ..) ⁴⁾	..	713 ..
1902—1906	. . .	3515 .. (= 3750 ..) ⁵⁾	..	703 ..
1907—1911	. . .	1982 .. (= 2115 ..) ⁶⁾	..	396 ..

Geographisch verteilt sich diese Anzahl Werst so, daß der Löwenanteil von 9932 Werst (= 10 597 km)⁷⁾ auf die westlichen, südlichen und mittleren Landesteile kommt, wodurch von vornherein deutlich gekennzeichnet worden ist, daß in erster Reihe das Bedürfnis größerer militärischer Leistungsfähigkeit befriedigt werden sollte. Zur Bestätigung dieser Auffassung sei wiederum auf die beigegebene Karte des europäischen Eisenbahnnetzes hingewiesen. Man sieht da deutlich, wie sich der staatliche Ausbau entwickelt hat und wie ausgesprochen von den erbauten Bahnen

Davon kamen auf die Bahn:

¹⁾ Baskuntschak (49), Jekatherinen (552), Transkaukasus (651), Libau—Romny (16), Moskau—Kursk (13), Nikolai (5), Perm (348), Poljessje (1058), Weichsel (437), Jugo—Sapadnaja (91), Jushnyja (30).

²⁾ Jekatherinen (21), Transkaukasus (41), Moskau—Brest (1), Nikolai (114), Poljessje (256), Weichsel (287), Riga—Orel (3), Ssamara—Slatoust (752), Ssjewero—Sapadnaja (363), Jugo—Sapadnaja (434), Jushnyja (199).

³⁾ Baskuntschak (19), Jekatherinen (136), Transkaukasus (28), Libau—Romny (40), Moskau—Brest (20), Moskau—Kursk (4), Perm (225), Weichsel (160), Riga—Orel (40), Ssamara—Slatoust (148), Ssjewero—Sapadnaja (39), Ssjewernyja (78), Jugo—Sapadnaja (554), Ssysran—Wjäsma (24), Jushnyja (296).

⁴⁾ Jekatherinen (547), Transkaukasus (284), Perm (832), Weichsel (143), Ssamara—Slatoust (130), Ssjewernyja (999), Ssjewero—Sapadnaja (192), Jugo—Sapadnaja (66), Jushnyja (373).

⁵⁾ Jekatherinen (851), Transkaukasus (188), Libau—Romny (18), Moskau—Brest (1), Moskau—Kursk (108), Nikolai (1), Perm (1), Weichsel (217), Riga—Orel (278), Ssamara—Slatoust (49), Ssjewernyja (1230), Ssjewero—Sapadnaja (156), Jugo—Sapadnaja (418).

⁶⁾ Transkaukasus (199), Libau—Romny (74), Alexander (Moskau—Brest) (13), Nikolai (593), Perm (416), Poljessje (541), Ssjewero—Sapadnaja (15), Jushnyja (131).

⁷⁾ Siehe S. 14.

die Verbindung zwischen der außerordentlich wichtigen Linie Petersburg—Moskau und der Westgrenze angestrebt und auch erreicht worden ist. Es sei hier im besonderen auf die Verbindung Bologoje (Station der Nicolai-Bahn) — Polozk—Ssjedlez, ferner im Anschluß an Privatbahnen [Petersburg—Witebsk]¹⁾—Witebsk—Shlobin, [Moskau—Brjänsk]—Brest-Litowsk, Losowaja—[Poltawa—Kiew]—Kowel, [Bologoje—Pskow]—Walk—Riga und Walk—Taps (Station der Bahn Petersburg—Reval), Wilna—Rowno, Lukow (Station der Weichselbahnen)—Dombrowo (Grenzstation gegen Österreich), Baranowitschi—Bjelostok aufmerksam gemacht. Dazu treten dann die vielen kürzeren Bahnverbindungen im Westgebiete, die sich fast unmittelbar der Grenze nähern. Aus allem Angeführten ergibt sich, wie es mir scheint, einwandfrei die Bestätigung der dargelegten Auffassung von dem hauptsächlichsten Ziele des staatlichen Eisenbahnbaus. Erst der Rest kommt auf Gebiete, die vorher die Wohltat einer Eisenbahnverbindung entbehrten und bedeutet damit zum Teil eine Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit. Hierher gehören namentlich die Bahnen im Norden des Reiches, der Anfang zum Ausbau einer Verbindung mit Sibirien — die Ssamara-Slatoust-Bahn —, in Transkaukasien usw. Mit dem Hinweis auf diese Aufgabe der staatlichen Bautätigkeit soll aber keineswegs ihre wirtschaftliche Bedeutung weniger hoch eingeschätzt werden. Gerade jene vorangeführten 9932 Werst berühren Landesteile, die für den Ackerbau, die Kohlen- und Eisenindustrie von ganz außerordentlicher Bedeutung sind. Wie die Verhältnisse aber in dem Beobachtungsabschnitte lagen, ist die entscheidende Veranlassung zum Bau die Verteidigung des Landes gewesen. Es gehört ja bereits der Geschichte an, ist also kein Geheimnis mehr, daß Frankreich die vielen Milliarden Franken seinem Bundesgenossen unter ganz bestimmten Bedingungen, die sich auf den Ausbau genau bezeichneter, zur Westgrenze führender und sogleich zweigleisig zu erbauender Bahnen bezogen, zufließen ließ. Wie weit diese erste und wichtigste Aufgabe gelöst worden ist, wird sich ja wohl demnächst, wenn wieder Friede ins Land gezogen sein wird, zeigen. Zurzeit läßt sich noch kein abschließendes Urteil gewinnen. Ein gewiß hoch einzuschätzender Fortschritt ist aber mit dem Vorgehen der Regierung erreicht worden, und das ist, daß der weitaus größere und zweifellos auch der strategisch wichtigere Teil des Eisenbahnnetzes in der Hand des Staates vereinigt und damit seinem unmittelbaren Einfluß unterstellt worden ist. Die Erfahrungen vor 1882 haben den Staat dazu geführt, auch die Privatbahnunternehmungen einer schärferen Kontrolle und stärkeren

1) Die Privatbahnstrecken, an die die neuerbauten Staatsbahnen angeschlossen worden, sind an diesen Stellen durch [] gekennzeichnet worden.

Beeinflussung im Sinne und Interesse staatlicher Notwendigkeiten zu unterwerfen, so daß das Ergebnis der Verstaatlichung der früheren Privatbahnen, der Bau neuer Staatseisenbahnen und endlich der Gewinn an Einfluß auf die Privatbahnunternehmungen als ein zweifelloser Fortschritt im Sinne staatlicher Machtentwicklung bezeichnet werden muß.

Die tatsächliche Ausführung der Staatsbahnbauten ist unter den verschiedenen Ministern ganz verschieden gewesen. Der Bau der ersten Bahnen ist unmittelbar vom Staate nicht nur geleitet, sondern auch ausgeführt worden (Krieworog und Baskuntschak). Es sollte durch den Versuch einwandfrei festgestellt werden, ob es dem Staate unter Heranziehung der ihm unmittelbar zur Verfügung stehenden Mittel an Menschen und Material nicht möglich wäre, die bauliche Herstellung der Bahnen billiger, vielleicht auch besser durchzuführen, als das bei der Privatunternehmung bisher beobachtet worden war. Angeblich soll beides gelungen sein. Es mußte ja aber auch ein solches Endergebnis herbeigeführt werden, um den eben betretenen Weg auch nach dieser nicht unwichtigen Richtung hin als besonders empfehlenswert hinstellen zu können. Spätere Zeiten und Erfahrungen haben diesen ersten Versuch nicht bestätigt, man tröstete sich dann bei den höheren Kosten damit, daß der Bau dafür um so besser durchgeführt worden sei. Das mag wohl gewesen sein, jedenfalls konnte es im Einzelfall schwer nachgewiesen werden. Aber im europäischen Rußland ist es nicht sehr lange bei dieser Art des fiskalischen Baus verblieben. Die Beteiligung des Staates beschränkte sich bald auf die Herstellung der Bauentwürfe nebst Kostenanschlägen, die Vergebung von Teilaufträgen an einzelne Unternehmer und ihre Überwachung. Auf diesem Weg sind wohl die Mehrzahl der staatlich erbauten Werst Eisenbahnen zustande gekommen. Aus vielen Gründen ist das auch der gegebene Weg, um einerseits die Absichten der Regierung beim Bau zur Geltung zu bringen und andererseits das Baugewerbe und dessen Unternehmungslust nicht auszuschalten. Aber selbst diese Form der Anteilnahme hat zeitweise die Kraft der Regierung überstiegen, denn es fehlten die technisch genügend vorgebildeten Beamten. Nicht nur die mittleren Arbeitskräfte, sondern namentlich auch die höheren technischen Beamten fehlten, so daß nicht nur die Regierung, sondern auch die Privatgesellschaften bei den Bauten durch den empfindlichen Mangel an verfügbarem Aufsichts- oder Leitungspersonal behindert wurden.

VI.

Neben diesem staatlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Verstaatlichung des größten Teils der vorhandenen Privatbahnen, der ausgesprochenermaßen dem Staate zur uneingeschränkten Verfügung über die

Bahnen verhelfen sollte, ist Rußland auch wieder dazu übergegangen, die Hilfe der Privatunternehmung in Anspruch zu nehmen. Es ist das eine scheinbare Inkonsequenz in der Durchführung des immerhin mit Opfern unternommenen, zur Sicherung sehr wichtiger Interessen des Staates als notwendig erkannten Vorgehens. Denn der 1881 begonnenen und 1901 zum Abschluß gebrachten Verstaatlichung der damaligen Privatbahnen lag offenbar die Absicht zugrunde, das Prinzip des staatlichen Betriebes der Bahnen zur Geltung zu bringen. Von diesen Richtlinien ist man jedoch sehr bald abgewichen, und man hat das Privatkapital wiederum zur Beteiligung an der Versorgung Rußlands mit Bahnen herangezogen oder, was vielleicht richtiger ist, heranziehen müssen. Denn wie die Verhältnisse damals in Rußland lagen, und wie sie auch zurzeit noch liegen, hatte der Staat allein gar nicht die Möglichkeit, schnell genug, wie das die wirtschaftliche Entwicklung verlangt, ein Eisenbahnnetz zu schaffen, das auch nur einigermaßen den Forderungen der Landwirtschaft und Industrie entspricht. In jenen Jahren des gewaltigen Drängens nach vorwärts, das sich in Rußland auf so vielen Gebieten geltend machte, spielte natürlich die Frage nach Verkehrsmöglichkeiten eine allererste Rolle. Bei den riesigen Entfernungen nutzte den Produzenten der ausgezeichnete Weizenboden genau so wenig wie der Industrie die reichen Kohlen- und Eisenerzbestände, solange sie nicht nutzbringend verwertet werden konnten. Das war aber nur möglich, sofern die Ernten oder die Erzeugnisse des Bergbaus oder der Industrie bewegt werden konnten. Es ist das eine Binsenwahrheit, die nicht nur für Rußland, sondern für jedes Land gilt, nur daß, je größer die Entfernungen sind, die die Ernten und die Erzeugnisse zu überwinden haben, um an den Markt zu kommen, desto unentbehrlicher ein billiges und jederzeit sicher zu benutzendes Beförderungsmittel ist. In dieser Lage befindet sich Rußland und hat darin mancherlei Ähnliches mit den Vereinigten Staaten von Amerika. Gerade dieser letztere Umstand hat Veranlassung gegeben, daß man in der Presse, in Kreisen der Landwirtschaft und der Industrie sehr lebhaft das Verlangen zum Ausdruck brachte, in Rußland ebensoviel Schienenwege zu schaffen, wie in Amerika, damit es in ähnlicher Weise erschlossen werden könne. Diesem Drängen konnte die Regierung, wie die Verhältnisse sich nun einmal entwickelt hatten, natürlich nicht folgen, dazu fehlte viel, sehr viel, vor allem das erforderliche Geld und die Unternehmerlust der Amerikaner. In Rußland geht es nicht, ohne daß der Staat hilft. Selbst die Industrie hat während des allergrößten Teiles des hier beobachteten Zeitabschnittes und sogar bis in die neueste Zeit ihre Unternehmungen und Betriebe erst in Gang gebracht, nachdem es sichergestellt war, daß

der Zollschutz stark genug sein würde, um den Wettbewerb des Auslandes unschädlich zu machen. Dann werden, wie die Verhältnisse sich tatsächlich gestaltet haben, die Preise der industriellen Erzeugnisse in Rußland so bemessen, daß sie annähernd dem ausländischen Produkt zuzüglich des hohen Schutzzolles gleichkommen. In vielen Fällen genügte das noch nicht einmal, um die Industrien hoch zu bringen, und der Staat mußte noch weiteren Druck auf die Käufer ausüben, um sie zu zwingen, in Rußland ihren Bedarf zu decken. Doch darüber eingehender zu sprechen, wird sich an anderer Stelle Gelegenheit bieten. Wenn also auch das Beispiel von Amerika ganz und gar nicht auf Rußland, am allerwenigsten in Eisenbahnbaufragen, Anwendung finden kann, so soll damit natürlich nicht der sehr berechtigte Wunsch nach mehr Eisenbahnen als unberechtigt gekennzeichnet werden. Es muß aus allen diesen Erwägungen heraus anerkannt werden, daß die Regierung mit ihrem Vorgehen — Bau von Bahnen aus Staatsmitteln und gleichzeitige Unterstützung der Privatgesellschaften — sich auf dem richtigen Wege befunden hat, um dem Lande verhältnismäßig schnell Eisenbahnen zur Verfügung zu stellen. Auch darf dabei nicht übersehen werden, daß auch das andere Ziel, dem Staat eine maßgebende Stellung im Bau und namentlich im Betrieb der Bahnen zu sichern, einigermaßen gut erreicht worden ist. Einmal sind die wichtigsten Linien in den unmittelbaren Besitz des Staates gekommen, und sodann konnte sich der Staat bei der Neugenehmigung der Privatgesellschaften Rechte vorbehalten, über die er früher nicht verfügte, die ihm aber den Einfluß verschafften, dessen er dringend bedurfte.

Nun hat sich der Staat allerdings nicht das Vorgehen Amerikas zum Vorbild dienen lassen können, er hat aber auch nicht ein spezifisch russisches Vorgehen erfunden, sondern hat sich das Beispiel Frankreichs als Muster für die Gestaltung der Privatgesellschaften gewählt. In vielen und einflußreichen Kreisen der russischen Gesellschaft ist diese Stellungnahme der Regierung als Unselbständigkeit aufgefaßt und getadelt worden. Von Preußen sei der Staatsbahngedanke, von Frankreich die Vereinigung der kleineren Unternehmungen zu großen Einheiten entlehnt. Rußland schwimme nur in fremden Gewässern, ihm fehle ein einheitlicher, russischer Gedanke. Gewiß wird dieser Vorwurf zu Unrecht erhoben, denn es kann schwer ein stichhaltiger Grund gefunden werden, Experimente mit rein russischen Ideen auf dem Gebiete der Lösung so allgemeiner Fragen, wie es Verkehrsfragen sind, anzustellen, wo Erfahrungen anderer Völker bereits in so ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, daß nur das Geeignete ausgewählt zu werden braucht. Und das war um so mehr gegeben, als ein sogenannter „rein russischer“ Plan gar nicht auf der Tages-

ordnung stand. Nur prallten die Geister — die Minister der Verkehrsanstalten und der Finanzen — im Endkampf über die Durchführbarkeit des Planes der Bildung großer Privatbahnbezirke, und ob damit die Interessen des Staates genügend gewahrt würden, scharf aufeinander. Während Einstimmigkeit unter den beiden Ministern darüber bestand, daß es zur Entwicklung des Landes dringend notwendig sei, das Eisenbahnnetz auszubauen, war es nicht geglückt, eine Einigung über den Weg zu dem gemeinsam angestrebten Ziele zu erreichen. War der Minister der Verkehrsanstalten — Staatssekretär v. Hübbenet — ein eifriger Verteidiger eines reinen Staatsbahnsystems und damit einer konsequenten Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen, so wollte sein Kollege, der Finanzminister — Wirkl. Geh. Rat Wyshnegradski — „einzelne, gut verwaltete und reiche, d. h. gut rentierende, Privatbahnen durch Genehmigung des Ausbaus der bestehenden Linien zu großen Bezirken ausgestalten. Wollte der Minister der Verkehrsanstalten den staatlichen Eisenbahnbau namentlich im Wolgabgebiete ansetzen, weil dort Bahnen fehlten, aber die Landwirtschaft gerade hier die besten Aussichten auf reiche Erträgnisse gewährte, so meinte der Finanzminister, daß ein staatlicher Ausbau vor allem in den Westgebieten stattzufinden habe, weil dort die größten und wichtigsten staatlichen Interessen vorlägen. Der Ausbau im Osten würde außerdem auch noch die Mittel des Staates sehr schwer belasten, während im Westen gut rentierende Bahnen staatlich gebaut werden könnten. Es kam noch hinzu, daß der Finanzminister für die Durchführung der großen Baupläne im Osten keine andere Möglichkeit sah, als zu einer ausländischen Anleihe zu schreiten. Das meinte er aber damals (1890) durchaus vermeiden zu müssen, weil damit der Kredit des Reiches erschüttert werden könnte. Das Ausland müsse bei der Meinung erhalten werden, daß Rußlands Hilfsquellen so groß seien, daß es seinen Bedarf an Geld aus eigenen Kräften zu decken vermöge. Der Widerstreit der Meinungen und namentlich sein Austrag in einer besonders niedergesetzten Kommission nahm annähernd zwei Jahre in Anspruch, endete im wesentlichen mit dem Durchdringen der Auffassung des Finanzministers, wieweil die entscheidende Allerhöchste EntschlieÙung vom 21. April 1891 den Staatsbahnbau und Staatsbetrieb an die erste Stelle setzte. Der Befehl lautet in seinem Schluß: „Es wird daher festgesetzt, daß die Regierung, indem sie auch in Zukunft dem staatlichen Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Vorzug gibt, es für notwendig hält, nach Maßgabe der verfügbaren Mittel mit dem Bau neuer Bahnen durch den Staat fortzufahren, weil sie anerkennt, daß die Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse des Landes als der oberste Grundsatz zu gelten habe. Hierher gehört auch der Bau von Bahnen. Aus diesem Grunde findet die Regierung aber auch kein Bedenken, die Anträge von Privatunternehmern und von Eisenbahngesell-

schaften wegen Baus dieser oder jener Linien genau zu prüfen. Es soll dabei unter ähnlichen Anträgen denen der Vorzug gegeben werden, die nach Prüfung jedes einzelnen Falles, für den Staat sich als die vorteilhaftesten erweisen, namentlich aber weder während des Baus direkte Ausgaben aus der Reichsrentei erfordern, noch der Regierung Verpflichtungen zur Leistung von Unterstützungen oder Darlehen an die Unternehmer oder zur Übernahme von Garantiezahlungen auferlegen, die im Endergebnis einer Zinszahlung für eine Anleihe, die zur Durchführung eines staatlichen Baus notwendig werden würde, gleichkommen würden.“

Aus dem Widerstande, den der Minister der Verkehrsanstalten leistete, konnte für den Staat der Vorteil gebucht werden, daß von den neuzubildenden Gesellschaften erhebliche Einschränkungen der ihnen satzungsmäßig zustehenden Rechte, die sie nicht nur skrupellos zu ihren Gunsten ausnützten, sondern auch schwer mißbrauchten (siehe unter Reform des Tarifwesens), zugestanden wurden. Das Programm, das für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Zeit seit 1891 somit durchgeführt werden sollte, und das im Zusammenhang mit dem Privateisenbahnbau steht, war damit festgelegt und wurde auch durchgeführt. Erst nachdem es feststand, daß die Privatunternehmung namentlich im Osten des Reiches unterstützt und dort in erster Reihe zusammenhängende, große, einheitlich verwaltete Eisenbahnbezirke gebildet werden sollten, blühte die Unternehmungslust auf, wie die folgenden, wenigen Zahlen bestätigen.

Es wurden von Gesellschaften gebaut:

	Werst		im Jahre	Werst
1882/86 zusammen	1009 (= 1077 km)	oder durchschnittl.	202	
1887/91	1604 (= 1711 km)	..	321	
1892/96	5376 (= 5736 km)	..	1075	
1897/1901	6481 (= 6915 km)	..	1296	
1902/06	1174 (= 1252 km)	..	235	
1907/11	1627 (= 1736 km)	..	325	

Die Entwicklung des Privateisenbahnbaus spiegelt deutlich die Verhältnisse wieder, wie sie durch den Entschluß der Regierung, an Stelle der Privatbahnen Staatsbahnen treten zu lassen, geschaffen worden sind. Namentlich tritt das deutlich hervor, wenn man die vorstehenden Angaben mit denen über den Bau von Staatsbahnen vergleicht¹⁾. Während die Privatunternehmung in den ersten 10 Jahren sich nur ganz spärlich beteiligt, tritt der Staat mit einer sehr viel größeren Anzahl erbauter Werst Eisenbahnen auf. Erst als zu Anfang 1892 die Meinungsverschiedenheiten im Schoße der

¹⁾ Siehe S. 11. 15.

Regierung ausgeglichen worden waren und eine bestimmte Richtlinie festgesetzt worden war, gewinnt der Privateisenbahnbau wieder mehr Bedeutung und Ausdehnung. Gleichen Schritt hiermit hält denn auch die Durchführung des vom Finanzminister (Wyshnegradski) aufgestellten Programms der Bildung großer Privatbahngruppen. Denn, daß der Ausbau des Eisenbahnnetzes durchaus notwendig ist, begründet der Finanzminister bereits bei Vorlage des Budgetentwurfes für 1888 dem Zaren gegenüber, wie folgt: „Da aber ein Stillstand auf dem Gebiete des Baus neuer Eisenbahnen, deren Netz noch lange nicht vollständig ist, uns die allerwirksamste Waffe für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes aus der Hand winden würde, so darf der Eisenbahnbau keinenfalls eingeschränkt werden. Es müssen daher Bahnen, die Gebietsteile berühren, die vorher genau in wirtschaftlicher Beziehung untersucht worden sind, die durch ihre Einnahmen eine Sicherstellung der fälligen Zinsen und Tilgung des verausgabten Kapitals gewährleisten, und die eine wirksame Förderung der Industrie, ebenso eine Vergrößerung der Beförderungsmengen auf den benachbarten Bahnen erwarten lassen, erbaut werden. Dabei wird vorausgesetzt, daß die Erbauung solcher Bahnen nicht zu Lasten des Budgets, sondern für Rechnung besonderer, zu möglichst günstigen Bedingungen beschaffter Kapitalien durchgeführt wird.“ Dieser Standpunkt der Finanzverwaltung ist in der Folgezeit auch ziemlich streng eingehalten worden, wobei die Beschaffung der Geldmittel in der Hauptsache vom Finanzministerium geleitet wurde.

VII.

Der Anfang auf dem Wege zur Bildung der großen Privatbahnbezirke wurde mit den drei Bahnen Moskau—Rjasan, Rjasan—Koslow und Wladikawkas gemacht. Der leitende Gesichtspunkt der Finanzverwaltung ist das Bestreben: Schonung des Staatskredits¹⁾, dabei aber weiterer Ausbau des Eisenbahnnetzes. Es sollte vermieden werden, den Staat unmittelbar mit neuen Schulden zu belasten. Daneben aber sollten die wenigen bei der Verstaatlichung übriggebliebenen, nicht verstaatlichten Bahnen doch in Abhängigkeit von der Regierung gebracht werden. Konnte das erreicht werden, dann war es auch sichergestellt, daß der Einfluß des Staates auf die neu zu erbauenden Privatbahnen ohne weiteres ausgeübt werden würde. Und es gelang tatsächlich. Vor allem kam es darauf an, die betreffende Gesellschaft zu bewegen, auf die ihr satzungsmäßig gewährleistete Selbständigkeit in der Tarifgestaltung Verzicht zu leisten. Es war dies wohl der schwierigste Punkt, denn die Gesellschaften wachten ganz besonders eifersüchtig über der Unantastbarkeit dieses wertvollen Vorrechtes. Aber die Gesellschaften miß-

¹⁾ Siehe S. 15.

brauchten dieses Recht zum Schaden der Allgemeinheit, und daher wurde es ihnen genommen. Das Gesetz vom 8. März 1889 regelt die Frage und brachte das Recht der Tariffestsetzung in die Hand der Regierung. Nachdem dieser große Stein des Anstoßes aus dem Wege geräumt war, entwickelten sich die weiteren Vorgänge mit viel geringeren Schwierigkeiten auch auf dem hier besonders behandelten Gebiete der Bildung der großen Privatbahnbezirke. Die Macht der Staatsregierung war durch das Gesetz außerordentlich gestärkt worden, denn nunmehr hatte sie die Möglichkeit in die Hand bekommen, einen maßgebenden Einfluß auf die Einnahmen auszuüben. Dieses hatte aber deswegen eine besondere Bedeutung, weil eine Gesellschaft, die sich gegen die Absichten der Regierung zu sträuben versuchen sollte, leicht willig gemacht werden konnte, wenn ihr der Brotkorb höher gehängt und darauf die Verstaatlichung in Aussicht gestellt wurde. Wollten die Gesellschaften es darauf nicht ankommen lassen, so war der Weg zur Verständigung gegeben, der auch ziemlich anstandslos beschritten worden ist und zum Ziel geführt hat. Die Eisenbahngesellschaft Moskau—Rjasan mit einer Bahnlänge von 185 Werst (= 197 km) war die erste, die durch Ausbau (1893) ihrer Bahn zu einem großen Bezirk ausgestaltet wurde. Die Verhandlungen der Regierung mit den sechs Gesellschaften¹⁾ bewegten sich fast ausnahmslos in den gleichen Gleisen. Bei allen entwickelten sich die Verhältnisse derart, daß der Staat die Besitzer der Aktien der Stammbahnen, die fast alle hohe Dividenden zahlten, für die Aufgabe der sicheren Aussicht auf den Weiterbezug dieser Gewinnanteile zunächst abfand. Das geschah in mannigfacher Form, zum Teil durch Anweisung auf die Reineinnahmen der neuzubildenden Gesellschaft, zum Teil durch Übernahme gewisser Leistungen durch den Staat. In allen Fällen wurden die alten Aktionäre aber sichergestellt. Demnächst trat die alte Gesellschaft als Kontrahent auf, mit dem der Staat über den Ausbau des Bahnnetzes, wie er vom Staate erwünscht oder von der alten Gesellschaft angestrebt wurde, verhandelte. Aus diesem Verhältnis ergab sich dann für die alte Gesellschaft die Aussicht auf reichen Gewinn, denn der Überschuß aus dem Bauunternehmen fiel ihr in den Schoß. Das war das Verlockende für die alten Aktionäre. Dazu kam dann noch die drohende Gefahr eines Rückganges der Einnahmen infolge des Wegfalles der Tariffreiheit. Kurz, die Bildung der neuen Gesellschaften hat sich keineswegs ganz ohne Zwang vollzogen. Und gerade dieser letztere Umstand hat namentlich beim Zustandekommen der Gesellschaft Rjasan—

¹⁾ Es könnte noch als siebente die Bahn Warschau—Wien hierher gerechnet werden. Sie ist aber nicht mitgezählt worden, weil ihr Ausbau sich in ganz engen Grenzen vollzog, sie also nicht zu den gebildeten großen Bezirken gezählt werden kann. Auch war das Ankaufsrecht des Staates bereits eingetreten und der Ankauf wirklich am 1. Januar 1912 durchgeführt.

Uralsk (1894) im Ministerkomitee zu lebhaften Auseinandersetzungen geführt, die deutlich erkennen lassen, daß das Vorgehen des Finanzministers keineswegs allseitige Billigung fand. Es wurde da hervorgehoben, und es verdient festgehalten zu werden, um auch die Gründe der der Bewegung entgegenstehenden Auffassung zur Geltung kommen zu lassen, daß „die wahren Interessen des Staates es verlangen, daß die Vereinbarung vollkommen frei für beide Vertragsschließenden getroffen werde, daß der Vertrag für beide Teile Vorteile in sich schließe, mit einem Worte, daß das Unternehmen auch die sittlichen Garantien der Dauerhaftigkeit und der Zuverlässigkeit biete. Aber — da im vorliegenden Fall der Vorteil bei dem Handel für die Eisenbahngesellschaften außerordentlich zweifelhaft ist, so bleibt als einzige Triebfeder für den Abschluß eines solchen Vertrags nur die Hoffnung der unternehmenden Gesellschaft, beim Bau der vielen Bahnen einen sehr großen Gewinn einstreichen zu können. Allein — eine solche Rechnung kann doch unmöglich dem Gesichtspunkte entsprechen, den die Staatsregierung im Auge haben muß.“ Wie sehr diese über allen Zweifel staatsmännisch zutreffende Auffassung Zustimmung fand, geht daraus hervor, daß bei Stimmgleichheit nur die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag gab. Ich habe das besonders hervorgehoben, weil der Leser sonst leicht zu der Anschauung gelangen könnte, daß das fiskalische Interesse bei der gesamten Transaktion dazu geführt hätte, daß selbst in den höchsten Regierungsinstanzen dem Vorgehen des Finanzministers nicht widersprochen wäre. Man sieht aus dem Vorstehenden, daß das nicht der Fall gewesen ist, daß aber dennoch die Anschauungen des Finanzministers das Übergewicht gewonnen haben. Waren die in Aussicht stehenden Gewinne für die Gesellschaften eine mächtige Triebfeder für das Eingehen auf die Wünsche der Regierung, so war es andererseits für die Finanzwirtschaft und die Wirtschaftspolitik des Staates von größter Bedeutung, das Eisenbahnnetz weiter auszubauen, ohne daß der Kredit des Staates eine neue Belastungsprobe auszuhalten hatte. Auf dem europäischen Geldmarkt trat nicht der russische Staat als Geldsuchender auf, sondern die Eisenbahngesellschaft. Der Staat übernahm nur die Gewähr für die rechtzeitige Zinszahlung und kam damit, wie der Finanzminister durchaus zutreffend auseinandersetzte, in die Lage eines Bankunternehmens, das sein Indossament auf den Wechsel eines durchaus zahlungsfähigen Schuldners setzte. Das war auf der einen Seite für den Staat eine sehr günstige Lage, während es auf der anderen Seite den Gesellschaften den Geldmarkt erheblich leichter zugänglich machte, weil die Geldgeber eine zweifache Sicherheit erhielten, die Gesellschaft mit ihrem gesamten Besitzstande und den Staat. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgte mit Hilfe der Gesellschaften in der Zeit von 1893 bis 1911. Es wurden von den sechs Gesellschaften gebaut:

1892—1896 . . .	4512	Werst (= 4824 km), im Jahresdurchschnitt	904	W.
1897—1901 . . .	6337	.. (= 6762 ..), ..	1267	..
1902—1906 . . .	528	.. (= 563 ..), ..	106	..
1907—1911 . . .	801	.. (= 855 ..), ..	160	..

so daß zu Ende des Beobachtungsabschnittes sich folgendes Bild zeigt:

Stammbahn-Name	Werst	umbenannt in	Werst Ende 1911
Moskau—Rjäsan . . .	185	(1893) Moskau—Kasan ¹⁾	2112 (= 2253 km)
Rjäsan—Koslow . . .	198	(1894) Rjäsan—Uralsk ²⁾	4112 (= 4387 „)
Wladikawkas	651 ³⁾	(1894) —	2376 (= 2535 „)
Kiew—Kursk	504 ⁴⁾	(1893) Moskau—Kiew—Woronesh .	2469 (= 2634 „)
Grjäsi—Zarizyn . . .	565 ⁵⁾	(1895) Jugo-Wostotschny (Süd-Ost)	3252 (= 3470 „)
Rybinsk—Bologoje .	279 ⁶⁾	(1897) Moskau—Windau—Rybinsk .	2467 (= 2632 „)

Auch später hat sich die Regierung von den Richtlinien der weiteren Ausgestaltung der sechs großen Eisenbahngesellschaften zu noch größeren nicht entfernt, ist vielmehr auf ihnen weiter fortgeschritten. Das konnte natür-

Wird gebildet aus den Bahnen:

¹⁾ Moskau—Rjäsan, Orjechowo—Iljinski-Pogost, Rjäsan—Sswijashsk, Seleny Dol—Kasan, Woskressensk—Jegorjewsk, Golutwin—Osery, Luchowizy—Saraisk, Kustarewka—Semettschino, Rusajewka—Pensa, Rusajewka—Ssysran—Batraki, Timirjäsewo—Nishny-Nowgorod, Insa—Ssimbirsk.

²⁾ Rjäsan—Koslow, Koslow—Saratow (Staatsbahn, verpachtet), Pawelez—Moskau, Rtschtschewo—Pensa, Rtschtschewo—Tawolshanka, Tambow—Kamyschin, Benkendorf—Bogojawlensk—Jeletz, Ranenburg—Pawelez, Woljsk—Atkarsk—Balanda, Trojekurowo—Astapowo—Smolensk, Pokrowskaja-Sloboda—Jerschow, Urbach-Krasny-Kut—Astrachan, 151 Werst Stichbahnen, endlich die schmalspurigen Bahnen: Nikolajewsk—Jerschow—Uralsk, Krasny-Kut—Alexandrow-Gai.

³⁾ Rostow—Wladikawkas, Beslan—Petrowsk—Baladshary, Zarizyn—Tychorjezkaja—Noworossiisk, Stawropol,—Kawkaskaja—Jekatherinodar, Mineralnyj-wody—Kislowodsk, Bataisk—Asow.

⁴⁾ Moskau—Artakowo, Kiew—Woronesh, Nawljä—Konotop, Tereschtschenskaja—Pirogowka, Werchowje—Livny, (Staatsbahn verpachtet), Livny—Marmyshi, Kiew—Poltawa, Sikejewo—Shidra und 511 Werst Schmalspurbahnen. Die Verbindungsbahn in Kursk (6 Werst) ist Staatsbahn und der M. K. W. Bahn verpachtet.

⁵⁾ Orel—Grjäsi (Staatsbahn verpachtet)—Zarizyn, Alexikowo—Urjupino, Wolshskaja—Donskaja, Koslow—Woronesh, Radou—Grafskaja—Anna, Charkow—Balaschow, Koponischtsche—Korotojak, Talowaja—Kalatsch, Lichaja—Kriwomusginskaja, Jelez—Waluiki.

⁶⁾ Moskau—Windau, Rybinsk—Bologoje—Pskow, Krasny-Cholm—Ssonkowo, St. Petersburg—Pawlowsk, Zarskoje-Sselo—Witebsk, Tschudowo—Staraja-Russa (schmalspurig), Wyriza—Posselok.

lich nicht das abermalige Entstehen von kleinen Gesellschaften völlig verhindern, sollte es wohl auch nicht, vielmehr wurden in der Zeit von 1901 bis 1911 fünf Gesellschaften ¹⁾ begründet, die zusammen 957 Werst (= 1021 km) Eisenbahnen erbauten, deren Satzungen alle die Sicherheiten für den Staat enthielten, die die Erfahrungen der zurückliegenden langen Eisenbahnbau- und Betriebszeit als unentbehrlich deutlich genug gekennzeichnet hatten.

Es sollte aber nach der Absicht der Regierung, und hierin waren sich alle Minister einig, bei der Bildung der großen Privatbahnbezirke noch ein zweites Ziel erreicht werden, nämlich eine viel größere Beteiligung des Fiskus an dem Reingewinn aus dem Betrieb der Bahnen. Dieses Bestreben kann nicht ohne weiteres als unberechtigt beiseite geschoben werden, denn die Verhältnisse, wie sie sich nach den Satzungen entwickelt hatten, waren für den Fiskus allerdings die denkbar ungünstigsten. Die Lasten fielen dem Staate zu, gaben ihm aber keinerlei Rechte, auf die Geschäftsgebahrungen der Gesellschaften einzuwirken. Ebenso stand ihm kein Anspruch, oder nur ein verschwindend kleiner, auf einen Gewinnanteil zu. An dieser Stelle wurde nun auch bei der Umgestaltung der Verhältnisse der Gesellschaften zugegriffen. Die Gesellschaften fügten sich, so daß der Staat nach Inbetriebnahme der neu erbauten Bahnen an dem Gewinn teilnehmen konnte. Wie der amtliche Ausweis zeigt, sind diese Einnahmen in lebhaftem Steigen begriffen. Es kam danach als Anteil des Staates an den Reineinnahmen der Betrag

	1907	1908	1909	1910	1911
		in Tausenden Rubel			
von	1 027	1 338	1 720	3 868	19 480.

Dazu bemerkt der Wjestnik der Finanzen, Industrie und Handel ²⁾, wenn man zu diesen Beträgen die hinzurechnet, die auf Grund der Neuordnung dem Staate in Form der Tilgung von Schulden aus der Garantie und aus Pachtverträgen zufließen, so ergibt sich, daß die Reineinnahme folgendermaßen verteilt wird:

	1910	1911
	Tausende Rubel	
Reineinnahme	45 648	45 592
davon als Dividende verteilt . .	16 590	15 720
dem Staate zugeflossen	29 058	29 872 ³⁾

¹⁾ Hierher gehören die Bahnen: Bogoslowk, Bjelgorod—Ssumy, Wolga—Bugulma, Herby—Kjelzy, Ssossyka—Eisk.

²⁾ Nr. 10 vom Jahre 1914, Seite 439.

³⁾ Nach derselben Quelle betrug der Anteil des Staates 1913 bereits 45 660 000 Rbl.

Hält man dieses Ergebnis dem gegenüber, das früher im Verhältnis zwischen dem Staate und den Eisenbahngesellschaften bestand, wonach ungeheuerere Beträge den Gesellschaften zugeführt werden mußten, nur um deren Zinsendienst aufrecht zu erhalten, so muß das jetzt festgestellte Ergebnis als ein glänzender Erfolg der Finanzpolitik bezeichnet werden. Es ist dem Staate hiernach nicht nur geglückt, seinen Einfluß auf die Verwaltung in hohem Maße zu stärken, sondern auch das Privatbahnnetz zu erweitern und an Stelle von großen Geldopfern neue Einnahmequellen zu schaffen. Ganz ähnlich haben sich die Verhältnisse auf den im Staatsbetrieb befindlichen Bahnen entwickelt. Es betrug die Reineinnahme¹⁾ der Staatsbahnen im europäischen Rußland:

	1907	1908	1909	1910	1911
in Millionen Rubel	98,3	109,7	153,9	193,2	249,6
oder für 1 Werst Rubel	2398	3438	4792	5957	7653

VIII.

Einen Vorgang von sehr viel weniger glücklichem Fortschreiten bietet der Ausbau der Bahnen von örtlicher Bedeutung, wie man in Rußland die Zufuhrbahnen zu bezeichnen pflegt. Dabei muß gleich hier darauf hingewiesen werden, daß diese Bahnen die Bezeichnung „von örtlicher Bedeutung“ ganz zu unrecht führen, wenn damit ein Gegensatz, und das soll es tatsächlich, zu den sonstigen Eisenbahnen gekennzeichnet werden soll. Es ist in Rußland bislang nicht erreicht worden, in größerem Umfange Bahnen zu bauen, die dem engsten örtlichen Bedürfnis Befriedigung schaffen. Also Verbindungsglieder zwischen den Eisenbahnstationen und den Produktionsstätten, den Sammelpunkten im nächstgelegenen Dorf usw. herzustellen und damit Zubringer oder, wenn man will, Abroller der Güter zu schaffen. Statt der Befriedigung des wirklich vorliegenden Bedürfnisses ist man in Rußland dazu übergegangen, neben den — wie die Russen das bezeichnen — Bahnen von „allgemeiner Bedeutung“ die Bahnen von „örtlicher Bedeutung“ zu bauen, und hat dabei das Hauptgewicht auf eine Nebensache, nämlich auf das Spurmaß gelegt, um billige Bahnen bauen zu können. So sind Schmalspurbahnen entstanden. Aber nicht nur die Tatsache, daß auf eine Äußerlichkeit der Hauptton gelegt worden ist, sondern auch die weitere, daß man diesen Bahnen vielfach eine Ausdehnung gegeben hat, die ganz und gar

¹⁾ Statistisches Sammelwerk des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Statisticheskij Sbornik ministerstwa putej ssoobschtschenija) Bd. 129. Tab. IX. Spalte 58, 59.

nicht mit ihrer Zweckbestimmung zusammenpaßt. zeigt deutlich, daß man sich in Rußland zu Beginn der Bewegung und bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts nicht recht klar darüber geworden war, was man erreichen wollte. Wie sehr die dunkle Vorstellung, daß man mit billigen Schmalspurbahnen allein schon dem Lande helfen könne, schädigend gewirkt hat, ergibt sich z. B. aus dem Bau der fast 800 Werst (= 854 km) langen Bahn Urotsch—Wologda—Archangelsk und den Bahnen auf dem linken Ufer der Wolga, die von der Bahn Rjasan—Uralsk in einer Ausdehnung von über 600 Werst (= 640 km) erbaut worden sind. Ganz ohne die Aufgabe, die solche große Bahnen als Teile eines breitspurigen großen Eisenbahnnetzes zu lösen haben, im Auge zu behalten, wurden sie als Schmalspurbahnen erbaut, konnten von Anbeginn an die Aufgabe, die ihnen tatsächlich zufiel, nämlich den großen Verkehr einer Bahn allgemeiner Bedeutung zu bedienen, nicht erfüllen, und erbrachten bald den Beweis ihrer Leistungsunfähigkeit. Dazu war dann noch ein weiteres, gänzlich verfehltes Unternehmen der Regierung, nämlich der staatliche Bau der schmalspurigen, 62 Werst langen Livny-Bahn, hinzutreten. Verfehlt in der Anlage, denn die Bahn war baulich ausgeführt und wurde im Betriebe geführt wie eine Bahn von allgemeiner Bedeutung. Sie war also im Bau und Betrieb zu teuer und hatte damit die einzige Begründung für die schmalspurige Bauart, die Billigkeit, nach jeder Richtung hin eingebüßt. Nun wurden diese Erfahrungen auf die Gattung übertragen und das Ergebnis war, daß sich das durchaus falsche Urteil herausbildete, Bahnen von örtlicher Bedeutung vermögen dem Verkehr nicht zu genügen. So hat die Regierung selbst dazu mitgewirkt, um dieser unerläßlichen Ergänzung des Eisenbahnnetzes hindernd in den Weg zu treten. Besonders verfehlt war es aber, daß trotz der ganz mißglückten Versuche, die Schmalspur für den Bau von Bahnen örtlicher Bedeutung einzuführen, die Regierung dabei verharrte, immer weiter Bahnen, die ganz und gar nicht den Voraussetzungen entsprachen, als solche von örtlicher Bedeutung zu bezeichnen und zum Bau zu genehmigen. Einzelne von ihnen erhielten zusammenhängende Eisenbahnnetze zu verwalten, die eine Länge von über 500 Werst (= 534 km) hatten. Als das einzige, äußerliche Merkmal einer Bahn von sogenannter örtlicher Bedeutung blieb eben nur die Schmalspur übrig. Das sind aber natürlich nicht Bahnen, von denen gesagt werden kann, sie befriedigten die örtlichen Bedürfnisse in dem Sinne, daß sie eine Verbindung zwischen der Eisenbahn und der nächsten Sammelstelle herstellen. Im Jahre 1889 habe ich bereits nachgewiesen, daß das Zufuhrgebiet¹⁾ der Eisenbahnen

¹⁾ Zur Frage der Zufuhrbahnen in Rußland (in deutscher Sprache). Riga 1889. Kommissions-Verlag von N. Kymmell.

in Rußland im Durchschnitt etwa 20 Werst (= 21 km) beträgt. Das ist bei den dort herrschenden Größenverhältnissen sehr wenig, und die Folge davon ist, daß ein sehr großes Gebiet entweder überhaupt nicht zur Erzielung eines Überschusses an Körnerfrüchten bestellt wird oder daß die noch weiter von der nächsten Eisenbahnstation abliegenden Besitzungen sich mit einem erheblich niedrigeren Gewinn aus der Landwirtschaft begnügen müssen. Andererseits ergab es sich aber von selbst, daß jede Zufuhrbahn, die etwa 20 Werst von einer Eisenbahnstation ins Land gebaut wurde, das Zufuhrgebiet um mindestens ebenso viel erweiterte, die Landwirtschaft also auf einer weiten Strecke nutzbringender machen und die Bebauungsfläche vergrößern mußte.

Die Irrtümer in der Behandlung der für Rußland so außerordentlich wichtigen Frage, die Unsicherheit und das Hin- und Herschwanken der Regierung — ein großer Teil der schmalspurig erbauten Westeisenbahnen sind in normalspurige Bahnen umgebaut — in der Durchführung eines gefaßten Entschlusses, haben es dann zuwege gebracht, daß die Frage des Baus von Zufuhrbahnen noch immer sich in dem Zustande des allerersten Anfanges befindet.

Zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs zwischen den Eisenbahnen und den Produktionstätten machte das Gesetz vom 14. April 1887. betr. die zu den Eisenbahnen führenden Zufuhrwege¹⁾, den ersten Versuch. Es beschäftigte sich jedoch in der Hauptsache mit der Regelung der Frage des Baus besserer Fahrwege und nur in zweiter Reihe mit der sehr viel wichtigeren Frage der Eisenbahnzufuhrwege. Da sich dieser Mangel bald fühlbar machte, so erschien schon am 8. Juni 1892 ein Anhang, betr. Ergänzung zum Art. 24 des Gesetzes vom April 1887 über die zu den Eisenbahnen führenden Zufuhrwege²⁾, der allerdings in eingehender Peinlichkeit so viel regelte, daß für eine auch nur geringe freie Entwicklung sehr wenig Spielraum freiblieb. Der Erfolg dieser gesetzgeberischen Knebelung machte sich in der Privatunternehmung in den nur geringen Anläufen bemerkbar, sich an der Durchführung dieser Unternehmungen zu beteiligen. Ein weiterer Beweis dafür, daß in Rußland mit der privaten Unternehmungslust kaum zu rechnen ist, wenn es sich um eine Unterstützung und Beteiligung an Unternehmungen handelt, die nur einen geringen Gewinn in Aussicht stellen. In Rußland will man vor allem reiche Gewinne, wenn man sich mit seinem Gelde beteiligen soll, oder man überläßt die Durchführung dem Staate. Der Staat legt aber nicht mit Unrecht Wert darauf, daß das Privatkapital sich an dieser.

¹⁾ Abgedruckt in der Zeitschrift für Kleinbahnen 1895, S. 41 ff.

²⁾ Ebendasselbst: S. 483 ff.

in erster Reihe ganz eng umgrenzten Kreisen zunutze kommenden Angelegenheit beteiligen sollte. Es mußte aber bei dem Wunsche bleiben, der unerfüllt zu den Akten gelegt wurde, denn das Privatkapital stand abseits und beteiligte sich fast gar nicht. Inzwischen war der nachmalige Graf Witte Finanzminister geworden. Mit dem ihm eigenen scharfen Blick für wirtschaftliche Erfordernisse und staatliche Notwendigkeiten hatte er bald erkannt, daß die Lösung der Frage der Zufuhrbahnen weit über ein einfaches wirtschaftliches Interesse einzelner Personen oder Kreise hinausgehe, daß sie vielmehr in hohem Maße eine staatliche Bedeutung für sich in Anspruch nehme. Er wies mit aller Schärfe darauf hin, daß die Anlage von Zufuhrbahnen in großer Zahl für Rußland ein Gebot der staatlichen Selbsterhaltung sei. Von dieser Auffassung geleitet wurden denn auch Maßnahmen, man kann beinahe sagen überstürzt, um das zu erreichen, was in weiser Erkenntnis der wirklich vorliegenden Verhältnisse als „ein Gebot der staatlichen Selbsterhaltung“ bezeichnet worden ist. Schon am 2. März 1895 machte der Finanzminister einen erneuten Versuch, den Bau von Zufuhrbahnen zu fördern. Ein kaiserlicher Befehl ordnete aufs neue eine sorgfältige Ausarbeitung von Regeln über den Bau, Betrieb und die Unterhaltung von Zufuhrbahnen an. Hierbei sollten namentlich die Voraussetzungen bestimmt umgrenzt und bezeichnet werden, unter denen es dem Ressort der Verkehrsanstalten gestattet sein solle, sich an dem Bau und Betrieb solcher Bahnen zu beteiligen. Gleichzeitig wurde in dem Budget für 1895 ein Betrag von 10 Mill. Rbl. zur Förderung des Baus von Zufuhrbahnen vorgesehen und dabei bestimmt, daß in den folgenden 40 Jahren regelmäßig der gleiche Betrag für diesen Zweck zu verwenden sei. Aber wie der Lauf der Dinge lehrte, war auch dieses Unternehmen ein Schlag ins Wasser.

Man hätte zunächst erwarten sollen, daß der verhältnismäßig große Betrag, 10 Mill. Rbl. jährlich, auf die lange Dauer von 40 Jahren vorgesehen, namentlich, wenn aus ihm nicht direkt die Baukosten gedeckt, sondern nur Unterstützungen zur Förderung solcher Unternehmungen bewilligt werden sollten, der ganzen Sache einen merklichen Ruck nach vorwärts geben würde. Aber nur wenige Budgets führen den Betrag auf, dann verschwindet er, und über die Verwendung der tatsächlich angewiesenen Beträge läßt sich nichts nachweisen. Auch ist eine lebhaftere Bautätigkeit nicht zu erkennen, kurz es scheint, daß auch diese Liebesmühe des Finanzministers keine Früchte getragen hat.

Die zweite Maßnahme.

Die Regeln für die Neuordnung, die der kaiserliche Befehl vorsah, sind wohl ausgearbeitet, blieben aber jahrelang in den Kanzleien der verschiedenen Ministerien liegen, und erst am 10. Juni 1905 erschien das Gesetz, dessen

charakteristische Merkmale wohl am ehesten darin zu erkennen sind, daß der Gesetzgeber sichtlich bemüht gewesen ist, alles zu beseitigen, was als eine Erschwernis oder gar als ein Hindernis betrachtet werden und daher geeignet erscheinen konnte, ein schnelles Vorwärtsschreiten ungünstig zu beeinflussen. Unter den vielen, den Bau und den Betrieb von Zufuhrbahnen unterstützenden und erleichternden Maßnahmen darf aber doch eine besonders hervorgehoben werden, weil sie in der Folgezeit in den genehmigten Satzungen häufig, in den letzten Jahren sogar fast regelmäßig wiederkehrt. Es sollen nämlich die Tarife so bemessen werden, daß eine besondere Rücklage von den Sätzen gemacht wird, die in Sonderheit die Bestimmung hat, aus ihr die von dem Unternehmer, also einer Stadt- oder Dorfgemeinde oder auch einer Privatperson, für den Bau verauslagten Beträge zu tilgen. Dabei ist es von besonderer Wichtigkeit, daß diese Rücklage nicht nur von den Tarifsätzen der Zufuhrbahn, sondern auch von denen der anschließenden Hauptbahnen gemacht werden soll, weil angenommen wird, daß die Güter und Personen, die den Hauptbahnen durch die Zufuhrbahnen zugebracht werden, eine Vermehrung des Verkehrs aus bisher nicht tätigen Produktionsstätten bedeuten. Hiernach erhielten die Unternehmer die Sicherheit, in absehbarer Zeit ihre Kapitalauslagen zurück zu erhalten. Dieser Zeitpunkt war um so näher gerückt, als die baren Auslagen nur noch in Arbeitslohn und Hergabe des Grund und Bodens bestanden, denn der Staat stellte altbrauchbares Baumaterial zur Verfügung. Nur wo von der russischen Normalspur abgewichen wurde, mußte auch das Rollmaterial beschafft werden, wodurch dann allerdings die Ausgaben gesteigert wurden. Diese Stellungnahme der Regierung weist aber auch deutlich darauf hin, daß sie den Ausbau der Zufuhrbahnen in russischer Normalspur für das zweckentsprechendste Mittel hält, dem Lande, namentlich durch Unterstützung seiner landwirtschaftlichen Produktion, die dringend notwendige Hilfe zu bringen. Denn je mehr solcher Zufuhrbahnen geschaffen werden, desto mehr wird dem Landmann die Möglichkeit geboten, seine Erzeugnisse billig und sicher an den Markt zu bringen. Davon hängt aber für Rußland zurzeit, und solange es fast ausschließlich seine wirtschaftliche Bedeutung auf die Landwirtschaft gründet, so ziemlich alles ab. Auf diesem Wege wirksameres als bisher zu erreichen, dazu scheint das zuletzt gewählte Mittel eine glückliche Lösung zu bieten.

Die sichergestellten Tarifrücklagen werden aber nur von den Gütern und Personen solcher Zufuhrbahnunternehmungen gemacht, die von der Möglichkeit Gebrauch machen, den Bau der Zufuhrbahn von der Staatsbahn ausführen und den Betrieb von ihr leiten zu lassen. Das ist ein

Entgegenkommen, so weitgehend, daß man annehmen müßte, daß nun in ungezählter Menge die Zufuhrbahnunternehmungen emporschießen würden, denn tatsächlich bleibt nun den zu allernächst interessierten Gemeinden, Privatpersonen oder Fabriken nur noch übrig, die Anregung zum Bau zu geben und den Nachweis zu liefern, daß die Verhältnisse eine Verzinsung der Betriebskosten in sichere Aussicht stellen. Und dennoch vergingen Jahre, bevor den Interessenten ein Verständnis für die geschaffene Lage aufging. Zunächst störten allerdings die Folgen des verunglückten Krieges mit Japan eine schnellere Aufnahme der Bautätigkeit. Aber auch als die Rückwirkungen des Krieges längst nicht mehr im wirtschaftlichen Leben des Landes zu spüren waren, ging es doch mit dem Bau der Zufuhrbahnen nur sehr langsam vorwärts. Erst in einem späteren Zeitabschnitte, der aber schon außerhalb der hier beobachteten 30 Jahre liegt, flammte plötzlich ein Verständnis für die Bedeutung der Zufuhrbahnen, die die Regierung mit besonderer Fürsorge zu fördern sich bemüht hatte, auf, aber leider in einem Augenblicke, der nur kurze Zeit — 1 oder 2 Jahre — vor dem Ausbruch des Weltkrieges lag. Man kann annehmen, daß seitdem dem Fortgang wiederum Halt geboten sein wird. Wenn man diesen unablässigen Bemühungen der Regierung, diese Angelegenheit zu fördern, die Wichtigkeit der Frage gegenüberhält, so ist es nicht zuviel gesagt, das Ergebnis, wie es sich noch 1911 zeigt, als einen vollkommenen Fehlschlag zu bezeichnen. Nach dem amtlichen Ausweis¹⁾ befinden sich im Betriebe der Staatsbahnen 494 Werst (= 527 km) normalspurige Zweigbahnen, dazu zählt das amtliche Werk aber auch Verbindungsbahnen zwischen verschiedenen Bahnhöfen, ferner 265 Werst (= 283 km) Schmalspurbahnen. Die entsprechenden Zahlen bei den Privateisenbahnen sind 341 Werst (= 364 km) normalspurige und 673 Werst (= 718 km) schmalspurige Bahnen. Ende 1911 waren also derartige Bahnen vorhanden: normalspurige 835 Werst (= 891 km), schmalspurige 938 Werst (= 1001 km). Zu diesen Zweig- oder auch Zufuhrbahnen, die zu den Hauptbahnen unmittelbar gehören, kommen dann noch die Bahnen von örtlicher Bedeutung, deren Umfang die amtliche Quelle mit 2125 Werst (= 2267 km) angibt, die sich auf 16 gesonderte gesellschaftliche Unternehmungen verteilen. Zur richtigen Bewertung der vorstehenden Angaben muß aber besonders hervorgehoben werden, daß von jenen 2125 Werst 1149 Werst (= 1226 km) auf drei zusammenhängende selbständige Bahnnetze kommen, die der Ersten Gesellschaft für schmalspurige Zufuhrbahnen gehören, also mit dem, was

¹⁾ Statistisches Sammelwerk des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Bd. 129. Die Eisenbahnen im Jahre 1911. Petersburg 1914.

durch den Bau von Zufuhrbahnen dem Wesen nach erreicht werden soll, gar nichts gemein haben. Es sei denn, daß man, ganz irrtümlicherweise, das Charakteristische dieser Gattung von Bahnen in der Schmalspur zu finden glaubt.

Wenn man sich dieses Ergebnis vergegenwärtigt, dabei nicht vergißt, daß etwa 30 Jahre notwendig waren, um es zu erreichen, und endlich bedenkt, daß der leitende Staatsmann alles aufgeboten hat, um den Bau solcher Bahnen zu fördern, weil er ihren Bau „in großer Zahl als ein Gebot von hoher staatlicher Bedeutung, ja für Rußland als ein Gebot der staatlichen Selbsterhaltung“ bezeichnete, und gleichwohl nicht mehr zustande gebracht werden konnte, so handelt es sich hier tatsächlich um einen ganz großen Fehlschlag auf diesem Gebiete der russischen Eisenbahnpolitik.

IX.

Hatte Rußland sich bisher, namentlich auch noch zu Anfang des hier behandelten Zeitabschnittes fast ausschließlich mit dem Bau von Eisenbahnen innerhalb der Grenzen seiner europäischen Reichshälfte beschäftigt, so hat doch auch die Sorge um den asiatischen, weit größeren Teil des Reiches nicht aufgehört. Den etwas gewaltsamen, zum schnellen Handeln zwingenden Anlaß haben kriegerische Verhältnisse gegeben. Die Turkmenen brachten gegen Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die russische Herrschaft im Gebiete des Kaspischen Sees, wie bereits erwähnt, in eine bedenkliche Lage. Die russischen Heere waren (1878/79) geschlagen, und Rettung konnte nur gebracht werden, wenn gute Verbindungen mit dem Mutterlande geschaffen wurden. Aus dieser bedrängten Lage entstand der Entschluß, schleunigst vom Kaspi-See aus bei Ussun-Ada eine Bahn ins Innere des Landes zu bauen. Die Turkmenen waren mit Hilfe der Bahn überwunden und sie selbst 217 Werst (= 232 km) weit ins Land hineingeführt. Damit war der Eisenbahnbau bereits vor dem Jahre 1882 tatsächlich in Asien begonnen worden, wobei es gleichgültig sein kann, ob kriegerische oder wirtschaftliche Eroberung des Landes oder Sicherung des Besitzes den eigentlichen Anlaß zum Bau einer Bahn gegeben haben. Es bedeutet dieser Vorgang auf asiatischem Boden aber immerhin einen Markstein in der Geschichte der Eisenbahnpolitik Rußlands. Äußere Machtbetätigung der Nachbarn trieb Rußland dazu, endlich sich auch seiner asiatischen Besitzungen zu erinnern. Und das hierdurch erweckte Pflichtbewußtsein ist auch nicht mehr zur Ruhe gekommen, hat vielmehr die Bestrebungen, die schon seit langer Zeit am Werke waren, Sibirien mit Bahnen zu versorgen, sehr gekräftigt. Auch bei dem Eisenbahnbau in Sibirien gehen die Anfänge der Er-

wägungen weit in die Regierungszeit Kaiser Alexanders II. zurück. Aber die Aufgaben, die zu jener Zeit in Europa zu lösen waren, waren so groß und schwerwiegend für die Sicherung des Reiches, daß die weitausschauenden Pläne und Wünsche des Kaisers und seiner Regierung zunächst zurückgestellt werden mußten, wenngleich in gewissem Umfang eine Richtlinie bereits damals ausgearbeitet worden war, denn die wirtschaftlich bedeutungsvolle Frage, ob die sibirische Bahn im europäischen Rußland in nördlicher oder südlicher Richtung, d. h., ob die Bahn aus der Richtung von Moskau oder Petersburg weiter geführt werden solle, war bereits vor 1882 Gegenstand des allerlebhaftesten Meinungs-austausches, denn jede Richtung vertrat das Interesse einer der beiden Hauptstädte. Moskau beanspruchte für sich die Erhaltung seiner historischen Bedeutung als Stapelplatz für den asiatischen Handel, den es seit Jahrhunderten in seinen Mauern gesammelt und sodann in die weiteren Kanäle des weitverzweigten Handels nicht nur Rußlands, sondern auch Europas geleitet hatte. Auf diese wichtige Stellung wollte die erste Residenz- und Hauptstadt natürlich nicht verzichten, denn auf ihr beruhte auch zu einem sehr großen Teil ihre hohe politische Bedeutung. Petersburg konnte für sich dagegen geltend machen, daß, falls der asiatische Güter-zustrom auf nächstem Wege ihm zugeführt würde, der russische Aus-fuhrhandel auf dem Weltmarkte eine sehr viel einflußreichere Stellung gewinnen würde, weil die Beziehungen, die die große Hafenstadt zum Auslande hat, einen solchen Einfluß von selbst im Gefolge haben müßte. Es mußte also hier eine Entscheidung fallen, die für absehbare Zeit einer Hauptstadt den Vorzug gab. Dieser fiel zunächst, wie das auf Grund der geschichtlichen Entwicklung kaum anders sein konnte, Moskau zu. Aber nicht auf lange Zeit, denn der Bau der Linie Petersburg—Wjätka—Perm—Jekatherinenburg—Tjumen—Omsk (1906) gab auch Petersburg einen ganz unmittelbaren Anschluß an die sibirische Bahn. Daß das so kommen mußte, war ja wohl von vornherein klar, und daß selbst diese große Verkehrs-straße nicht genügen würde, haben die Verhältnisse deutlich genug gezeigt, so daß die Folgerungen von der Regierung gezogen und weitere Zugänge zur sibirischen Bahn geschaffen werden mußten. Übrigens fällt die End-entscheidung über den Ausgangspunkt der sibirischen Bahn schon in die Zeit, der in Sonderheit diese Betrachtungen gewidmet sind.

Als man in Rußland so weit war, den Entschluß fassen zu können, an das große Unternehmen in Asien heranzutreten, war in der europäischen Reichshälfte das allernotwendigste auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus geleistet. Auch waren Teile, die die Verbindung zwischen dem bestehenden europäischen Eisenbahnnetz und dem zu schaffenden asiatischen Schienen-wege herstellen sollten, im Bau begriffen. Die Bahn Ssamara—Ufa—Sla-

toust—Tscheljäbinsk war 1888 bis 1892 erbaut und damit der Ausgangspunkt der sibirischen Bahn erreicht. Doch das war nur eine Frage. Es drängten sich in schneller Folge deren immer mehr auf. Denn die Meinungen der maßgebenden Stellen waren keineswegs geschlossen einheitlich. Es machten sich auch hier sehr bald Neigungen bemerkbar, die den Bau der Eisenbahn gleichzeitig dazu benutzen wollten, auch andere Fragen, z. B. die der Ausnutzung der Wasserläufe für die Bedienung des Verkehrs, die Förderung der Industrialisierung des Ural usw., mit dem Bau zu verquicken, um diese Nebenunternehmungen auf diesem Wege in Fluß zu bringen. Wurden diese Klippen auch glücklich umschifft, ohne daß die vorbereitenden Arbeiten zur Inangriffnahme und Durchführung des Baus wesentlich beeinträchtigt wurden, so tauchten dafür andere auf, die dringend schnell entschieden werden mußten. Zu diesen gehörte vor allem die Frage der Linienführung auf asiatischem Gebiete, die nicht nur eine Baufrage war, vielmehr eine sehr wichtige wirtschafts- und eisenbahnpolitische Bedeutung für sich in Anspruch nahm. Wäre es der Strömung, die vom Ministerium der Verkehrsanstalten ausging, geglückt, die Bahn, wie man dort die Vorarbeiten für den westlichen Teil bereits auszuführen begonnen hatte, in gerader Richtung zu bauen, so wären alle Städte ausnahmslos seitlich liegen geblieben. Es wäre damit allerdings der kürzeste Weg hergestellt worden, aber ein Weg, der durch Einöden geführt hätte, an dem sich aller Voraussicht nach in absehbarer Zeit neue Niederlassungen gebildet, der aber die vorhandenen Dörfer und Städte dem Dahinsiechen preisgegeben hätte. Eisenbahnpolitisch wäre ein verhängnisvolles Vorbild für die Linienführung asiatischer Eisenbahnen überhaupt geschaffen worden. Andererseits hätte eine solche Baupolitik in wirtschaftlicher Beziehung verwüstende Rückwirkungen haben müssen. Es ist ihr nicht geglückt. Die Vorarbeiten mußten zum Teil neu hergestellt, die vorhandenen, wenigstens die größeren, Städte von der Bahn berührt werden. Damit war der gesunde Gedanke, das wenige vorhandene an besiedelten Ortschaften an den neuen Verkehrsweg anzuschließen, durchgedrungen, womit dann auch gleichzeitig die Linienführung eine feste Stütze erhielt. Nur an zwei Stellen mußte hiervon abgewichen werden. Tomsk mußte aus technischen Gründen, weil das Gelände unverhältnismäßige Schwierigkeiten in den Weg stellte, beiseite liegen bleiben, und gleichfalls Blagowjeschtschensk, weil es militärisch sich als notwendig ergab. Nach Entscheidung dieser Linienführungsfrage nahmen die Arbeiten bald einen regelmäßigen Fortgang. Vor Anfang der Bauarbeiten wurden aber noch eine große Anzahl technischer Fragen sowohl in der Presse, als auch namentlich von der Regierung erwogen und entschieden. Hierher gehört auch die Frage des Spurmaßes und das Gewicht des Oberbaus. Mit ziemlicher Lebhaftigkeit wurde die Frage einer geringeren Spurweite erör-

tert. Man begründete diese damit, daß die Wolga in großem Bogen Rußland gewissermaßen in zwei selbständige Teile zerlege, daß sie ein schwer zu überbrückendes Hindernis für den Verkehr bilde und daß es daher auch sehr wohl möglich sei, für die Eisenbahnen innerhalb und außerhalb des Wolgabogens, ohne daß dem Verkehr gar zu große Hindernisse bereitet werden würden, verschiedenes Spurmaß zuzulassen. Es entbehrt diese Auffassung nicht jeder Berechtigung, und daß sie auch den maßgebenden Kreisen durchaus beachtenswert erschien, dafür kann als ein gewisser Beweis die Tatsache gelten, daß die Tarife, namentlich die Getreidetarife usw., nachdem schon lange die Frage des Spurmaßes zugunsten der russischen Normalspur entschieden war, nicht durchgerechnet, sondern nur bis zum Schnittpunkte an der europäisch-asiatischen Grenze hergestellt und hier an die im europäischen Ausland geltenden Tarife angeschlossen wurden. Zum Glück für die wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens und, wie die Geschichte gelehrt hat, für ihre militärische Leistungsfähigkeit ist die Bahn in russischer Normalspur erbaut worden. Ist also die Schmalspur, die eine billigere Baumöglichkeit schaffen sollte, ausgeschlossen worden, so blieben doch viele andere Baufragen übrig, die zu ähnlichem Ziele führen sollten, die sich alle auf möglichste Einschränkung der Baukosten bezogen und die zum Teil Berücksichtigung gefunden haben. Unter diesen Einschränkungen wird die verhängnisvollste wohl die Wahl einer Schiene von 18 Pfund auf den laufenden Fuß¹⁾ gewesen sein. Bei der großen Prüfung auf ihre Leistungsfähigkeit, die die sibirische Bahn während des Krieges mit Japan zu bestehen hatte, versagte das gewählte Schienenprofil gänzlich. Ähnlich ist es mit der gesamten Ausrüstung der Bahn gegangen. So wurden die Stationsanlagen auf das äußerste eingeschränkt, und zwar nicht nur die Hochbauten, sondern namentlich auch die Ausdehnung der Gleise, so daß eine Erweiterung, sobald der Verkehr sich hob, fast ausgeschlossen war. Nicht minder schwerwiegend waren die ungewöhnlich großen Stationsabstände, zumal es sich um eine eingleisige Bahn handelte, wodurch die Durchlaßfähigkeit schwer beeinträchtigt werden mußte. Ähnliche Sparsamkeitsbestrebungen an falscher Stelle, die ihren hemmenden Einfluß in der Folgezeit fühlbar machten, könnten noch mehrfach festgestellt werden. Aber, wie dem auch sei, durch die hier getroffenen Bestimmungen sind die Leitsätze für die Durchführung des Baus festgestellt worden, eines Baus, der wohl zu den größten und schwierigsten gehört, die vom Staate selbst ausgeführt werden sollten. Denn so hatte es der Zar befohlen: Es soll eine zusammenhängende Eisenbahn vom Stillen Ozean zum Ural erbaut wer-

¹⁾ Das entspricht einem Schienengewicht von 24,82 kg für das laufende Meter.

den, die Bahn soll ausschließlich durch russisches Gebiet führen, soll mit russischen Mitteln und aus russischem Material hergestellt werden.

Gleich zu Anfang störten Meinungsverschiedenheiten die Inangriffnahme des Baus, denn es entstand die Frage, an welchem Ende mit dem Bau begonnen werden solle. Die Wirtschaftspolitik des Finanzministers wies natürlich auf den westlichen Ausgangspunkt der Bahn hin, denn hier konnte am schnellsten auf einen größeren Zugang von Gütern gerechnet werden, wie denn auch der Bau der Bahn in diesem Teile des Landes die Ansiedlerbewegung, die von der Regierung ganz besonders gefördert wurde, begünstigen würde. Allein der Minister der Verkehrsanstalten unterstützte das Bestreben des Kriegsministers und des Generalgouverneurs von Ostsibirien, den Bau im Osten zu beginnen. Nach Auffassung der örtlichen Machthaber müsse die Ussuri-Bahn mit Rücksicht auf die Sicherheit des Reiches allem voraus in Angriff genommen und schleunigst zu Ende geführt werden. Dieser Partei kam ein zufälliger Umstand zu Hilfe. Der Thronfolger kehrte von seiner großen Weltumseglung zurück, und sein Betreten russischer Erde mußte irgendwie dem Volke besonders eindruckvoll vor die Augen geführt werden. Da bot sich die Gelegenheit, die Grundsteinlegung zum großen, national-russischen Werke ganz besonders feierlich auszugestalten. Sie wurde ergriffen, am 19. März 1891 vollführte der Thronfolger feierlich den Akt, und der Bau der Ussuri-Bahn wurde sofort in Angriff genommen. Waren es hier außenpolitische Verhältnisse, die die Inangriffnahme des Baus unterstützten, so kamen anderseits dem Bemühen, auch von Westen her den Bau zu beginnen, die Mißernte des Jahres 1891 ganz wesentlich zu Hilfe. Ein sehr großer Teil Mittel- und Ostrußlands war von einer schweren Mißernte betroffen, die Bevölkerung litt hart unter Hunger und Arbeitslosigkeit. Um das Volk zu beschäftigen, namentlich ihm lohnende Arbeit bieten zu können, um es ruhig zu erhalten, wurde schleunigst der Bau der Westsibirischen Bahn von Tscheljäbinsk bis zum Ob, 1328 Werst (= 1417 km; am 8. März 1892 wurde die Allerhöchste Bestätigung herbeigeführt), am 7. Juli 1892 in Angriff genommen und am 19. August 1895 wurde der Betrieb eröffnet. Von nun an ging der Bau ununterbrochen vorwärts. Die Mittelsibirische Bahn Ob—Irkuts, 1715 Werst (= 1830 km), wurde am 16. August 1898, die Baikal-Umgebungsbahn Irkutsk—Myssowaja, 312 Werst (= 333 km), im Herbst 1904, die Transbaikal-Bahn Myssowaja—Ssrjetensk, 1031 Werst (= 1100 km), am 1. Januar 1900 für den Verkehr eröffnet.

Indessen war die Ussuri-Bahn — Wladiwostok—Chabarowsk — bereits am 15. Oktober 1897 in Betrieb genommen. Es fehlte somit nur noch die Teilstrecke Chabarowsk—Ssrjetensk, um die ursprüngliche Absicht, einen ununterbrochenen Schienenweg auf russischem Boden zu schaffen, durchzuführen. Allein das stieß auf sehr erhebliche technische und finanzielle

Schwierigkeiten, die, wie die Verhältnisse in Rußland damals lagen, dem bestimmten Wunsch des Zaren gegenüber allerdings nicht genügt hätten, um von der Durchführung des großen Werkes Abstand zu nehmen. Aber die festgelegten Richtlinien für die Eisenbahnbaupolitik im fernen Osten mußten dennoch verlassen werden, weil die politischen Beziehungen zu China, namentlich aber zu Japan, eine möglichst schleunige Erreichung von Wladiwostok zu einer dringenden Notwendigkeit machten. Der Boxeraufstand und die sich immer mehr zuspitzenden Beziehungen zu Japan zwangen die Regierung, mit Hilfe einer in Peking gegründeten Ostchinesischen Bank beschleunigt eine Bahn, als Unternehmen der Privatbank, durch die Mandschurei zu bauen, die bei Narymskaja die Transbaikalbahn verläßt, bei Mandschurija die Grenze des russischen Reiches überschreitet, dann über Charbin bis Pogranitschnaja geführt, wieder auf russisches Gebiet übertritt, und endlich bei Nikolsk-Ussurski an die Ussuri-Bahn Anschluß findet. So wurde es ermöglicht, den wichtigen Punkt Wladiwostok zu erreichen, ohne den schwierigen Bau der Amur-Bahn durchführen zu müssen. Daß auch mit Hilfe dieses kostspieligen Unternehmens es nicht verhindert werden konnte, daß Rußland Port Arthur verlor und auch das neugegründete Dalny einbüßte, sind geschichtliche Tatsachen, Merksteine auf dem Wege zum Niedergange des politischen Einflusses Rußlands im fernen Osten. Mit den beiden Punkten — Port Arthur und Dalny — ging schon im Frieden von Portsmouth ein Teil der Eisenbahn verloren, einen weiteren, den viel wichtigeren bis Charbin, mußte Rußland seinem mächtigsten Wettbewerber um die Vorherrschaft in der Mandschurei, Japan, während des Weltkrieges abtreten. Damit hat seine ganze Eisenbahnpolitik und gleichzeitig hiermit seine Stellung im fernen Osten einen Stoß erhalten, von dem Rußland sich schwer erholen wird. Denn Japan wird sicher das Erreichte nicht so leicht aufgeben. Mit dem Herankommen Japans an Charbin ist Rußlands wirtschaftlicher Einfluß auf die Mandschurei an der Wurzel gefährlich getroffen. Dazu kommt dann ferner noch, daß der eigentliche politische Grund für die Schaffung der chinesischen Ostbahn — die militärische Sicherung von Wladiwostok und des Küstengebietes — gleichfalls hinfällig geworden ist, weil bei Charbin jederzeit von Japan ein Verkehr nach Osten gestört werden kann.

Aber schon lange bevor die für Rußland so ungünstig sich gestaltenden Verhältnisse des Weltkrieges es zwangen, vor Japan die Segel zu streichen, hatte es wieder seinen alten, ursprünglichen Plan einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Wladiwostok und dem Ural aufgenommen. Seit 1908 baut es an der Durchführung der Amur-Bahn von Chabarowsk nach Ssrjetensk. War der Bau bei Ablauf des Jahres 1911 auch noch lange nicht zum Abschluß gelangt, so zeigte es sich doch schon, daß es gelingen werde, ihn trotz aller Schwierigkeiten zu einem glücklichen Ende zu führen, was

in der Zwischenzeit auch bereits zur Tatsache geworden ist. Mit Beendigung des großen Bauwerkes hat Rußland eine Kraftleistung vollbracht, durch die es, wirtschaftspolitisch ein reiches Land, aus seiner Abgeschlossenheit befreit und ihm die Möglichkeit zur Entfaltung seiner produktiven Kräfte gegeben ist, womit auch für das Mutterland neue Quellen für eine regere Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens geschaffen sind. So sehr auch dieser Vorgang als ein großer Fortschritt bezeichnet werden kann, der für die Kultur und die Volkswirtschaft von Sibirien gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, so hat dieses Vorgehen Rußlands in Asien doch eine böse Rückwirkung in Europa im Gefolge gehabt, auf die schon an anderer Stelle hingewiesen worden ist. Es ist das das Zurückgehen des Eisenbahnbaus in der europäischen Reichshälfte.

X.

Rußland hat bei seinem entschlossenen Vorgehen in Sibirien keineswegs das 1881 in Mittelasien begonnene Werk beiseite liegen lassen. Waren es zu allem Anfang auch ausschließlich strategische Rücksichten und Beweggründe, die es dazu getrieben hatten, in aller Eile, um sein plötzlich in Mittelasien stark gefährdetes Ansehen zu retten, den Bau der Bahn von Ussun—Ada¹⁾ ins Land zu führen, so änderten sich die Erwägungen mit der Zeit doch ganz wesentlich. Zunächst mußte allerdings die Sicherung des militärischen Übergewichts erreicht werden. Es wurde daher der Bau vom Militärfiskus weitergeführt, und bereits im Juli 1886 war das wichtige Merw, im November bei Tschardshui der Amu-Darja und dessen fruchtbares Tal erreicht, das für die wirtschaftliche Entwicklung des Mutterlandes durch seine Baumwollerzeugung von allergrößter Wichtigkeit werden mußte, wenn es gelang, die Baumwollkultur zu heben, den Ernteertrag wesentlich zu erhöhen und damit weitere Landesteile unter den Einfluß einer Eisenbahnverbindung zu bringen. Es hatte sich so in verhältnismäßig kurzer Spanne Zeit eine vollkommen neue Richtung Bahn gebrochen. Hier in Mittelasien waren an Stelle der strategischen Notwendigkeit, vom Kaspi-See aus ins Land auf Schienenwegen vorzudringen, nachdem der militärische Erfolg gesichert worden war, ein wirtschaftlicher Gesichtspunkt getreten. Man hatte sich überzeugt, daß die russische Baumwollen-Industrie außerordentlich gewinnen würde, falls sie aus Mittelasien, also einem Lande unter russischer Oberhoheit, ihre Baumwolle beziehen könne, statt, wie bisher, im Auslande den Bedarf zu decken. Damit würde Rußland einen sehr hoch einzuschätzenden Grad von Unabhängigkeit vom Auslande er-

¹⁾ In der Folgezeit ist der Ausgangspunkt am Kaspi-See zweimal geändert. Gegenwärtig befindet er sich bei Krasnowodsk.

reichen, gleichzeitig einem alten Kulturland wieder neues Leben zuführen und, was immerhin auch nicht unterschätzt werden soll, sein militärisches Übergewicht weit nach Mittelasien hineinragen. Das sind, soweit es sich verfolgen läßt, die Triebfedern gewesen, die Rußland zum Eisenbahnbau in Mittelasien bewogen haben. Und der Bau ging ziemlich schnell vor sich. 1888 war schon Ssamarkand, 1889 Taschkent und Andishan erreicht.

Nachdem nun dieses Vordringen mit dem Bahnbau in Mittelasien eine ausgesprochen wirtschaftliche Bedeutung gewonnen hatte, trat gegen Ende des Jahrhunderts wieder ein strategischer Gesichtspunkt bestimmend auf und führte dazu, daß eine Bahn an die äußerste, südliche Grenze nach Kuschk (1900) gebaut werden mußte, um diesen strategisch wichtigen Platz zu sichern. Ebenso kann es dahingestellt bleiben, ob die Bahn Ssamara—Taschkent, die die große Aufgabe hat, das mittelasiatische Gebiet mit dem europäischen Rußland zu verbinden, wirtschaftlichen oder strategischen Erfordernissen ihre Ausführung verdankt. Wie die Verhältnisse vor dem Bau dieser großen und wichtigen Verbindungsbahn lagen, war der Verkehr auf den See- (Kaspi-See) und Fluß-Weg (Wolga) angewiesen. Nun ist dieser Weg aber keineswegs stets sicher benutzbar, er versagt vielmehr häufig im Winter. Daraus entspringt aber die Gefahr, daß die mittelasiatischen Besitzungen nicht jederzeit vom europäischen Rußland erreicht werden können; anderseits aber zeigte die Entwicklung der Beförderungsmengen namentlich von Baumwolle, Früchten usw. von dorthin und der Getreideversand, sowie von Industriegegenständen dorthin deutlich, daß der vorhandene Weg den Anforderungen des Verkehrs nicht genügte. Es war daher eine Tat voraussehender Vorsorge, daß die Verbindung Ssamara—Taschkent geschaffen wurde, um einen regelmäßigen Gütertausch zwischen den beiden Reichsteilen zu ermöglichen. Übersieht man das Vorgehen der Regierung in diesem Teile des weiten Reiches, so zeigt es hier das Bild, das man auch sonst Gelegenheit hat in Rußland fast regelmäßig zu beobachten, daß nämlich die militärische Sicherheit den ersten Anlaß zum Vorgehen beim Bau der Bahnen gibt, nur daß hier verhältnismäßig bald an die Stelle dieser Notwendigkeit die wirtschaftspolitische Erwägung der Hebung und Ausnutzung der natürlichen Reichtümer einerseits und anderseits der Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes getreten ist und offenbar die bestimmende Stelle für das Vorgehen der Regierung für lange Zeit eingenommen hat. In der Hauptsache hat hier durch den Bau der Eisenbahnen eine friedliche feste Verbindung des reichen Landes mit dem Mutterlande stattgefunden, die sowohl Rußland, als nicht minder den weiten, mittelasiatischen Gebieten zum Nutzen gereicht. Es wäre aber natürlich unrichtig, wollte man bei dem Bahnbau mit seinen großen Opfern an

Geld nur eine fürsorgende Betätigung im Interesse eines vom Verkehr weit abgelegenen Produktionsgebietes erblicken. In Wirklichkeit liegt Beides, und dieses Mal vielleicht als Ausnahme, Beides gleichbestimmend nebeneinander, wobei beide Bestrebungen: die Sicherung des politischen Einflusses und die Hebung des wirtschaftlichen Güteraustausches gut auf ihre Rechnung gekommen sind. Wie groß der Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes gewesen ist, mag auch daraus geschlossen werden, daß bereits im Jahre 1911 sich eine Privatgesellschaft gebildet hatte, die erste in Asien, die den Bau einer Eisenbahn in Aussicht genommen und unmittelbar nach 1911 auch ausgeführt hat.

XI.

Das ist die Entwicklung, wie sie sich in Rußland in den dreißig Jahren 1882—1911 vor aller Augen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus abgespielt hat, die zahlenmäßig in den letzten 20 Jahrgängen des Archivs für Eisenbahnwesen dargestellt worden ist. Soll sich an die geschichtliche Darstellung des Gewordenen noch eine zusammenfassende Beurteilung anschließen, so muß betont werden, daß Rußland unter verhältnismäßig reichlich ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen ein Eisenbahnnetz geschaffen hat, das den allernotwendigsten Bedürfnissen einigermaßen genügt. Ob es unter besserer Ausnutzung der vorhandenen, zweifellos reichen Hilfsquellen des Landes hätte glücken müssen, mehr zu leisten, ist eine Frage, deren Beantwortung außerordentlich schwer ist, zudem aber auch der Vergangenheit gegenüber keinen wirklichen Zweck hat. Wohl ist es aber angebracht, sich gegenwärtig zu halten, daß Rußland 1882 über 21 543 Werst (= 22 986 km) Eisenbahnen verfügte, daß in 30 Jahren diese Zahl auf 61 684 Werst (= 65 817 km) angewachsen ist. Die Zahlen allein sprechen schon dafür, daß Rußland angestrengt an der Arbeit gewesen ist, um dem Land Eisenbahnen, die für seine wirtschaftliche Entwicklung und für seine Verteidigung unerlässlich waren, zu schaffen. Hierbei sei auch noch darauf hingewiesen, daß dieser Ausbau, entgegen dem in der Literatur häufig geäußerten Vorwurf, als sei das Eisenbahnnetz zufälligen Anregungen entsprechend entstanden, innerhalb ziemlich scharf umgrenzter, bestimmter Richtlinien zur Durchführung gelangt ist. Eine Prüfung der beigelegten Karte wird das leicht bestätigen.

Vergegenwärtigt man sich die geographischen Verhältnisse des europäischen Rußlands, so tritt als das Augenfälligste der Wolga-Strom entgegen, der im großen Bogen von der Ostsee zum Kaspi-See den wichtigsten Teil der europäischen Reichshälfte umgrenzt. Innerhalb dieses Bogens sind nun zunächst Eisenbahnen gebaut, und zwar sind

dabei, wie aus den in großer Zahl vorliegenden Bauprogrammen klar und deutlich hervorgeht, bestimmte Richtlinien im Auge behalten, nämlich: die Verbindung der Wolga mit der Ostsee, Zentralrußlands mit dem Schwarzen Meer und mit der Westgrenze des Landes. Die Aufgabe kann zunächst als gelöst betrachtet werden, ob sie vollständiger, als geschehen, hätte durchgeführt werden können, ist eine andere Frage. Wie die Verhältnisse aber tatsächlich sich entwickelt haben, ist die Wolga bereits an 15 Stellen ¹⁾ auf ihrem rechten Ufer erfaßt worden. Von hier aus sind die Eisenbahnlinien nach Petersburg, Riga und Libau und nach Zentralrußland geführt, und damit ist erreicht worden, daß der Güteraustausch zwischen dem größten innerrussischen Wasserwege und den Ausfuhrhafenplätzen an der Ostsee durch Eisenbahnen vermittelt wird. Ein zutreffendes Urteil über diese Bautätigkeit läßt sich natürlich nur gewinnen, wenn man nicht aus dem Auge verliert, daß die Wolga mit ihren großen Nebenflüssen, namentlich der Kama, der Ernte und den Erzeugnissen sehr weiter Ländergebiete als Verkehrsstraße dient, daß auch das Kaspische Becken mit den angrenzenden Gebieten von Mittelasien und dem Kaukasus zum Zufuhrgebiete der Wolga gehören. Es war daher von großer, wirtschaftlicher Bedeutung, diese Verkehrsstraße an möglichst zahlreichen Punkten zu erfassen, um die dort zusammenfließenden Gütermengen schnell den nächsten Hafenplätzen zuführen zu können. Rußland hat aber auch die zweite Aufgabe gelöst, es hat Zentralrußland mit dem Schwarzen Meer²⁾ verbunden und drittens endlich die Westgrenze³⁾ des Landes mit Eisenbahnen erreicht. Dabei zeigt ein Blick auf die Karte, daß diese Verbindungen fast ausnahmslos auf dem kürzesten Wege durchgeführt worden sind. In diesen Rahmen gehören auch noch die Verbindungen Petersburgs, das außerhalb des Wolgabogens liegt, mit dem Innern des Landes. Daß dieses ausgiebige Verbindungen hat, versteht sich eigentlich wohl von selbst, schon weil es militärisch einer der wichtigsten Punkte des Landes ist.

Während nun also dieser Teil Rußlands mit Eisenbahnen versorgt worden ist, sieht es jenseits der Wolgagrenze sehr viel weniger trostreich aus. Vergewärtigt man sich die Haupttrichtlinien für die Bautätigkeit, so hat man es auch hier mit drei Aufgaben zu tun, nämlich: Erreichung des Weißen Meeres, der sibirischen und der mittelasiatischen Besitzungen.

¹⁾ Bei: Twer, Rybinsk, Jaroslawl, Kostroma, Nishny-Nowgorod, Kasan, Ssimbirsk, Ssysran, Ssamara, Wolsk, Ssaradow, Kamyshin, Zarizyn.

²⁾ Bei: Odessa, Chersson, Ssewastopol, Feodossija, Kertsch, Berdjansk, Mariupol, Taganrog, Rostow, Nowo-Rossiisk.

³⁾ Bei: Wirballen, Grajewo, Mlawo, Alexandrowo, Kalisch, Granitzo, Radsilow, Wolotschik, Nowosselizy, Ungeni, Reni.

Das Weiße Meer, das durch den Weltkrieg plötzlich wieder das ganz besondere Interesse Rußlands auf sich gelenkt hat, weil es den einzigen Hafen hat, über den es mit der Außenwelt zur Versorgung seiner Armeen mit Munition und sonstigem Kriegsbedarf in Verbindung treten kann; ist nur durch eine Eisenbahn mit dem Innern verbunden. Und selbst diese ist schmalspurig¹⁾.

Von sehr viel größerer Bedeutung ist dagegen die Herstellung der Verbindung der sibirischen Bahn mit dem europäischen Eisenbahnnetz. Die sibirische Bahn ist bis Omsk zweigleisig ausgebaut. Von Omsk aus führen zwei gesonderte Schienenwege mit dem Hauptziel: Ostsee; nämlich nördlich die Linie Omsk—Tjumen—Perm—Wjätka—Petersburg und südlich Omsk—Tscheljäbinsk—Moskau. Dieser letztere Weg gabelt schon zum ersten Male bei Ssysran und später bei Moskau, um auf verschiedenen Linien die Hafensplätze an der Ostsee zu erreichen.

Nun ist es ja bekannt, in eine wie verzweifelte Lage Rußland im Kriege mit Japan geriet, als plötzlich die Nachricht das Land durcheilte, die einzige Brücke über die Wolga bei Ssysran sei durch Feuer zerstört. Die Nachricht erwies sich allerdings als nicht zutreffend, aber auch schon diese falsche Nachricht hatte, wie mit einem Schlage, die große Gefahr, in der Rußland sich befand, gezeigt, deren Beseitigung in die Hand genommen werden mußte. In schneller Aufeinanderfolge wurden nun die Brücken bei Jaroslawl, Swijashsk und Ssimbirsk erbaut. So ist es Rußland gelungen, in verhältnismäßig kurzer Zeit die Verbindung mit Sibirien schnell auszubauen, so daß es gegenwärtig bereits über vier feste Brücken über die Wolga verfügt.

Endlich die Verbindung des mittelasiatischen Eisenbahnnetzes. Für sie ist nur ein Schienenweg geschaffen, von Orenburg nach Taschkent.

Das läßt sich zusammenfassend als das Ergebnis der Eisenbahnpolitik Rußlands in den letzten 30 Jahren aufführen. Hemmend für den Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes ist ja ohne Zweifel der Bedarf der asiatischen Reichshälfte an Verkehrswegen dazwischen getreten. Aber man darf nicht übersehen, daß, nachdem das europäische Rußland in der Hauptsache bereits Eisenbahnen erhalten hatte, Asien gänzlich vernachlässigt war. Bis 1895 verfügten die weiten Ländergebiete Asiens — wenn man von der Militärbahn in Mittelasien absieht — nicht über eine einzige Werst Eisenbahn, dabei umfaßt der

¹⁾ Während des Krieges in russische Normalspur umgebaut. Auch ist während des Krieges, was nur der Vollständigkeit halber angeführt sein mag, von Swanka, Station der Bahn Petersburg—Wjätka, über Petrosawodsk an die Murman-Küste eine Bahn im Bau begriffen.

asiatische Besitz Rußlands etwa ein mehr als dreimal so großes Ländermassiv, als das europäische Rußland. Dazu kommt, daß die Akten darüber noch lange nicht geschlossen sind, ob nicht in Asien die reicheren Quellen für die Entwicklung von Landwirtschaft, Industrie und Handel zu suchen sind. Es war daher gewiß richtig, ganz abgesehen von der ausgleichenden Gerechtigkeit, die die Berücksichtigung Asiens verlangte, endlich daran zu gehen, auch hier die Möglichkeit zu schaffen, das Land aus der Abgeschlossenheit, in der es zweifellos gänzlich zu verkümmern drohte, zu befreien. Es ist das geschehen und schon nach der kurzen Spanne Zeit von nur 15 Jahren zeigt es sich, was dort für Entwicklungsmöglichkeiten vorlagen, die nur darauf harrten, von den Fesseln befreit zu werden, um sich entfalten zu können. So wenig es bestritten werden kann und soll, daß das europäische Rußland noch lange nicht all die Bahnen erhalten hat, die für die freie Entwicklung seiner Kräfte notwendig sind, so muß doch die in den hier beobachteten 30 Jahren eingehaltene Eisenbahnpolitik, die durch die Verhältnisse geboten, ja dringend verlangt wurde, als richtig bezeichnet werden. Der Graf Witte hat bei verschiedenen Gelegenheiten davor gewarnt, zuviel Geld nach Asien abzugeben, um dort Eisenbahnen in großem Umfange zu bauen. Namentlich hat er seine warnende Stimme gegen den Bau der Amurbahn erhoben, weil er die Ansicht vertrat, Rußland solle zunächst am Baikalsee Halt machen, seine Kräfte sammeln und sich an der Verbindung durch die Mandschurei nach Wladiwostok genügen lassen. Die Sorgen um das von ihm befürchtete Stocken des Eisenbahnbaus im europäischen Rußland, um die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung und nicht zuletzt um die nicht zureichenden Kräfte zur Verteidigung haben den einsichtsvollen Staatsmann, den einzigen, den Rußland besaß, bewogen, seine Stimme gegen den Bau der Amurbahn in die Wagschale zu werfen. Zum Schaden für Rußland vergebens. Die Folgen sind schon greifbar, obgleich das ihm bereitete frühe Grab sich kaum geschlossen hat.

Abgesehen von dem Amurbahn-Unternehmen hat sich aber die Eisenbahnpolitik in Grenzen gehalten, die dem Lande ein Eisenbahnnetz geschaffen hat, von dem oft genug in allen Kreisen immer wieder und wieder scharf betont worden ist, Rußland brauche mehr, sehr viel mehr Bahnen, um seine produktiven Kräfte mit mehr Erfolg nutzbar machen zu können. Der Wunsch nach mehr, in diesem Zusammenhange, hat zweifellos sehr viel Berechtigung, denn ein Zuviel kann es hier kaum geben, aber — wer die hier besprochenen 30 Jahre und die während dieses Zeitabschnittes beobachtete Eisenbahnpolitik ohne Voreingenommenheit beurteilt, wird zugestehen müssen, daß unter den Verhältnissen, wie sie

sich in Rußland nun einmal seit altersher entwickelt, und die vor allem dazu geführt haben, daß das Privatkapital im großen und ganzen sich von wirtschaftlichen Unternehmungen fernhält, vom Staate nicht wenig geleistet worden ist. Hierbei darf nicht der Einwand erhoben werden, der Staat habe durch die Verstaatlichungsaktion selbst den Privatunternehmergeist untergraben. Das stimmt hauptsächlich deswegen nicht, weil, wie in den vorstehenden Untersuchungen klarzustellen versucht worden ist, die zu Anfang der achtziger Jahre vorhandenen Privatbahnunternehmungen, bis auf einige wenige, wirtschaftlich ganz auf die Hilfe des Staates angewiesen waren. Da lag es nahe, war sogar ein Gebot rationeller Wirtschaftlichkeit, sie dann auch ganz unter den Einfluß des Staates zu bringen. Gleichzeitig leitete der Staat aber die wirtschaftlich gesicherten Unternehmungen zu tatkräftiger Betätigung beim Eisenbahnbau an. So hat sich in der Folgezeit wieder ein nennenswertes Netz von Privateisenbahnen entwickelt. Aber was erstrebt werden sollte, ist wirklich erreicht worden, der Staat hat zurzeit das Übergewicht in seine Hand gebracht. Wie sich das Verhältnis in der nächsten Zukunft entwickeln wird, muß abgewartet werden. Aber die zurückliegenden 30 Jahre gehören sicher zu den weitaus interessantesten in der Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnbaus. Dabei kann ganz unerörtert bleiben, ob mit den aufgewendeten riesigen Mitteln nicht vielleicht mehr zu erreichen gewesen wäre, weil damit nichts bewiesen werden kann, außer daß die Verhältnisse in Rußland anders geartet sind, als etwa in Deutschland oder sonstwo, wo es glückt, mit geringerem Aufwande mehr zu erzielen. Es gibt für das Geschaffene nur ein Kriterium und das ist, was mit dem Aufwande an Kraft und Kapital im Lande selbst erreicht worden ist, d. h. wie sich die wirtschaftlichen Kräfte des Landes unter Mitwirkung der Eisenbahnen entfaltet haben.

XII.

Neben der Bautätigkeit ist in den 30 Jahren auch eine vielverzweigte, organisatorische Arbeit, die sich auf fast alle Zweige der Verwaltung erstreckte und durchgreifende, einschneidende Änderungen auf vielen Gebieten der Verwaltung mit sich brachte, geleistet worden. An Wichtigkeit und Bedeutung für die Entwicklung des Eisenbahnwesens allem voraus ist hierbei der geänderte Standpunkt der Regierung auf dem Gebiete des Tarifwesens zu verzeichnen.

Es ist in den vorstehenden Blättern versucht worden, darzustellen, was die Regierung dazu gezwungen hatte, den Privatbahn-Gesellschaften so weitgehende Freiheiten auf wirtschaftlichem Gebiete bei der Verwaltung

ihrer Bahnen einzuräumen. Unter diesen Freiheiten ist aber diejenige, die den Gesellschaften das Recht über die Regelung und Festsetzung der Tarife gewährt, weitaus das Wertvollste, weil ihnen damit der Kern für die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Unternehmungen überantwortet wurde, und zwar in einer Form, die fast keine Grenze kannte. Es ist ja bekannt, daß in die erste Zeit der Entstehung der Privatbahn-Gesellschaften die Bildung der sogenannten „Haupt-Gesellschaft der russischen Eisenbahnen“ fällt, die ihre Begründung auf Frankreich zurückführt. Dieser Umstand ist dann der Anlaß gewesen, daß auch von dort so mancherlei Einrichtungen, Organisationen und Bestimmungen übernommen und nach Rußland übertragen wurden. Hierzu gehört auch ein Teil des Tarifwesens. Es wurden die Tarifeinteilung und sogar auch einzelne Tarifsätze übernommen und im § 29 der Satzungen der Haupt-Gesellschaft (später: Große Eisenbahn-Gesellschaft genannt) bestimmt, daß diese als oberste Grenze¹⁾, die nicht überschritten werden dürfe, zu gelten haben. Eine einschränkende Bestimmung für die untere Grenze findet sich in den Satzungen nicht, somit war der Gesellschaft nach dieser Richtung keinerlei Einengung auferlegt. Diese grundlegende Bestimmung ist dann in der Folgezeit fast unverändert in die Satzungen der Gesellschaften übergegangen, die bis zum Jahre 1881 gebildet worden waren. Die Besorgnis der Regierung bewegte sich also in der Richtung, daß die Gesellschaften, ihren Einfluß ausnutzend, zu hohen Frachtsätzen in Anspruch nehmen und damit statt des erhofften Vorteils für Landwirtschaft, Industrie und Handel diesen Nachteil bringen könnten. Diese Auffassung findet auch darin Ausdruck, daß die Regierung eine Ermäßigung der Frachtsätze zu verlangen berechtigt sein sollte, falls die Rentabilität der Gesellschaft einen ungebührlich hohen Ertrag ergeben sollte (etwa 15 %). Aber alle diese Befürchtungen wurden durch die ganz anders geartete Entwicklung, die die Tarifbildung nahm, ganz und gar nicht gerechtfertigt. Mit der Zeit stellte sich nämlich heraus, daß die Bahnen keineswegs bestrebt waren, die obere Grenze zu überschreiten, sie erreichten diese sehr bald nur für verhältnismäßig wenige Artikel, weil die Verhältnisse sie immer mehr und mehr dazu drängten, in genau entgegengesetzter Richtung sich zu bewegen, um durch Herabsetzung der Frachtsätze größere Gütermengen ihren Bahnen zuzuführen. Dieses Vorgehen wurde immer ausgesprochener, je mehr Bahnen entstanden und diese zum Teil die gleichen oder benachbarten Wirtschaftsgebiete zu bedienen hatten. Nun kam erschwerend noch hinzu, daß jede Bahn ihren eigenen Weg verfolgte, ohne dabei auf die Nachbarbahn Rücksicht zu nehmen. Wenn man sich hierzu noch vergegenwärtigt, daß in dem

¹⁾ Es war bestimmt für Güter der I. Klasse $\frac{1}{12}$, II. Klasse $\frac{1}{18}$ und III. Klasse $\frac{1}{24}$ Kopeken für 1 Pud (= 16,38 kg) und 1 Werst (= 1067 m)

Zeitabschnitt vor 1882 die Regierung gezwungen war, um überhaupt dem Lande die nötigen Bahnen zu geben, große durchgehende Linien, die z. B. die Wolga mit der Ostsee verbanden, aus vielen, verhältnismäßig kurzen Linien zu bilden, so kann man sich unschwer eine Vorstellung davon machen, welch ein Wirrwarr an Tarifen und Tarifbestimmungen sich mit der Zeit herausgebildet haben muß. Die Zustände hatten sich bereits zu Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts soweit zugespitzt, daß schon damals der Ausweg gewählt wurde, daß Bahnen, deren Interessen sich auf einen Punkt, z. B. einen Ausfuhrhafenplatz, vereinigten, zu einer Gemeinschaft, einer Gruppe zusammentraten, um in betriebstechnischer und in der Folge auch in tarifarischer Beziehung im direkten Verkehr einheitlich vorzugehen. Es hatten sich so drei Gruppen gebildet, in die die Mehrzahl der vorhandenen Bahnen eingereiht worden waren. Der erste Anstoß zu diesem, durch die Verhältnisse wohl von selbst gebotenen Zusammenschluß waren die Erschwernisse, die der Abwicklung des Betriebes dadurch entstanden, daß jede einzelne Bahn, selbst die kürzeste, ein für sich selbständiges, nach außen hin abgeschlossenes Ganzes bildete und auch für sich in Anspruch nahm, was die großen Einheiten mit Erfolg durchführen konnten. Aus dieser Lage heraus wandten sich die neugebildeten Gruppen der Lösung der Aufgabe zu, die Möglichkeit zu schaffen, die Wagen von einer Bahn zur anderen durchlaufen zu lassen und damit die erste Vorbedingung für eine direkte Beförderung der Güter ohne Umladung an den Übergangsstationen zu geben. Es wurden also die Regeln aufgestellt, auf Grund deren die Wagen im Austauschverfahren von der Belade- zur Bestimmungsstation durchlaufen konnten, und damit wurde der große Gewinn an Zeit, Geld und Schonung des Gutes erreicht, der den Zwang zum Abschluß dieser Verständigung gebildet hatte. Diese außerordentlich wichtige Vereinfachung und die augenfälligen Vorteile, die daraus dem Publikum und nicht minder den Eisenbahnen erwachsen, brachten es dann zuwege, daß, was hier für die bessere Abwicklung des Betriebes erreicht worden war, auch auf die Gestaltung der Tarife übertragen werden sollte. So weitete sich die Aufgabe der Gruppen-Verbände. Es wurde ein Tarif für den durchgehenden Verkehr innerhalb einer Gruppe hergestellt. Damit wurde natürlich eine gewisse Vereinheitlichung erreicht, aber diese bezog sich doch nur auf die direkten Verkehre. Innerhalb der Grenzen der einzelnen Bahnen hörte die Wirkung dieser Ausgleichstelle auf. Es war aber nicht nur die Verschiedenheit der Tarifsätze, die die große Buntscheckigkeit hervorrief und die Unbequemlichkeiten für die Interessenten beim Feststellen der voraussichtlich entstehenden Kosten veranlaßte, sondern sie erschwerte auch die Abrechnung unter den Bahnen ganz außerordentlich. An diesem Zustande konnte auch nicht viel geändert werden durch die Zusammenfassung

der 3 Gruppen zu einer allgemeinen Gruppe (*obschtschi ssjesd russkich scheljesnych dorog*), die die erwünschte Einheitlichkeit bei der Tarifgestaltung unter den Bahnen herbeiführen sollte. Dazu gehört natürlich vor allem die Herstellung einer einheitlichen Waren-Bezeichnung, Waren-Klassifikation, usw. Schon 1875 wurde der *Obschtschi ssjesd* beauftragt, in einer besonderen Kommission auszuarbeiten: a) eine allgemeine Waren-Klassifikation, b) eine feststehende Form für die Tarife, deren Einführung und Ergänzung, c) Regeln über eine Veröffentlichungsfrist, und d) Regeln für Bekanntmachung der Tarife an das Publikum und an die Eisenbahn-Verwaltungen, soweit die Tarife sich auf verschiedene Eisenbahnen beziehen. Zwei Jahre arbeitete die Kommission, ohne zu einem greifbaren Ergebnis zu kommen, dann wurde die Aufgabe, offenbar um etwas Klarheit zu schaffen, durch den Auftrag erweitert: 1. ein alphabetisches Warenverzeichnis aufzustellen, 2. aus der allgemeinen Warenbezeichnung (Nomenclatur) die wichtigsten Waren auszuscheiden, die nach Spezialtarifen zu befördern sind, und 3. alle übrigen Waren unter die drei Normalklassen ($\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ und $\frac{1}{24}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst) zu verteilen. Die Kommission lieferte als Ergebnis ihrer mehrjährigen Arbeit: a) ein systematisches Verzeichnis sämtlicher Waren, die auf den russischen Bahnen befördert werden, b) eine allgemeine Bezeichnung dieser Waren und c) den Entwurf eines allgemeinen Tarifs für alle russischen Eisenbahnen. 1880 lagen diese Arbeiten vor, erfreuten sich aber nicht der Zustimmung des *obschtschi ssjesd*, der die Lösung der Aufgabe zu weitgehend fand und nunmehr nur eine allgemeine Warenbezeichnung zu erhalten wünschte. Neben diesen umfangreichen Arbeiten strebte der *obschtschi ssjesd* dahin, eine „Vereinbarung unter allen russischen Eisenbahnen über die Aufstellung eines allgemeinen Tarifsystems“ zustande zu bringen. Man sieht hieraus, wie zerfahren die ganzen Verhältnisse gewesen sein müssen, wenn nach mehr als 40jährigem Bestehen der Bahnen alle diese Fragen erst in Angriff genommen werden mußten, weil die Verhältnisse von unten nach oben dazu mit Gewalt trieben. Eine Zerfahrenheit, die sich auch darin deutlich erkennbar macht, daß selbst an den leitenden Stellen eine klare Erkenntnis dessen, was vor allem erreicht werden mußte, offenbar fehlte. Anders wäre es ja wohl kaum zu erklären, wie es zugehen konnte, daß die den verschiedenen Kommissionen gestellten Aufgaben so häufig geändert, ergänzt, eingeschränkt wurden, wodurch das erstrebte, oder vielleicht zutreffender bezeichnet, das von den Verhältnissen erzwungene und gesteckte Endziel immer schwerer erreichbar wurde. Denn die Bahnen mußten sich ja doch darüber klar sein, daß durch alle diese Dinge, wenn sie mit Erfolg durchgeführt werden konnten, ihre Handlungsfreiheit ganz wesentlich beschränkt worden wäre. Inzwischen nutzten die Gesellschaften ihre satzungsmäßigen Rechte ausgiebig aus, was dann allerdings die Rück-

wirkung hatte, daß die wirtschaftlichen Interessen auf das Größlichste verletzt wurden.

Diesen Zuständen gegenüber konnte denn auch die Regierung nicht mehr länger mit verschränkten Armen als Zuschauerin gegenüberstehen, ohne selbst den Versuch zu machen, die bessernde Hand anzulegen. Man entschloß sich, in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre die nachmalig oft genannte „Kommission zur Erforschung des russischen Eisenbahnwesens“, unter dem Vorsitz des Grafen Baranow, niederzusetzen. Sie sollte das gesamte Eisenbahnwesen genau prüfen und dann Vorschläge zur Besserung der Verhältnisse, soweit erforderlich, machen. Sie prüfte auch die vorstehend besprochenen Verhältnisse und das Ergebnis dieser Prüfung war: ein vernichtendes Urteil. Der derzeitige Stand der Tarifangelegenheiten gleicht „fast einem chaotischen Zustand, und die Tarife der Eisenbahnen fügen der Industrie und Handelstätigkeit der Bevölkerung schweren Schaden zu“. Im einzelnen wird dieses abfällige Urteil noch folgendermaßen begründet¹⁾: „Die Kompliziertheit der Tarifierung, hervorgegangen aus der großen Zahl der verschiedenen Tarife und einzelnen Tarifbestimmungen, geht soweit, daß fast keine Möglichkeit besteht, eine irgendwie klare und handliche Sammlung der Tarife und Klassifikation zusammenzustellen, und zwar gilt das nicht nur für die Gesamtheit der Bahnen im Reiche, sondern sogar auch für irgend eine beliebige Gruppe. Normaltarife, örtliche, Spezial-Differenzial-Tarife, Tarife des direkten Verkehrs innerhalb einer Gruppe, Spezialtarife nach Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Gruppen, endlich eine Unmenge von Ausnahmen, Erläuterungen, Ergänzungen und Änderungen — alles das erschwert die Abrechnungen der Bahnen sowohl mit den Versendern, als auch der Bahnen untereinander so sehr, daß nicht nur das Publikum und die Händler, sondern auch die Beamten der Eisenbahnen selbst nur mit Mühe sich in diesem Chaos zurechtzufinden vermögen. Die Beamten verfallen dabei häufig in Fehler, die dann allerdings auf den Empfangsstationen verbessert werden, aber den Anlaß zu endlosen Klagen und Reklamationen geben.“

„Nicht weniger begründet sind die Klagen über die Unbeständigkeit zahlreicher Sätze von Spezialtarifen, die nach Eigenbelieben der Bahnen verändert werden und vielfach nur auf so kurze Zeit in Kraft treten, daß die Vergünstigung (wenn es sich um eine Tarifiermäßigung handelt) nur von dieser oder jener Person ausgenutzt werden kann, die sich gerade um

¹⁾ Über die Lage der Tarifrager auf den russischen Eisenbahnen (*O poloshenii tarifnawo djela na russkich sheljesnych dorogach*) 1909. Eine Denkschrift, vorgelegt der Reichsduma. Bearbeitet vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums. Seite 23/24.

die Tarifänderung bemüht hat. Zu diesen Klagen kommen dann noch die Beschwerden wegen Fehlens all und jeder Veröffentlichung der Tarife, oder wenigstens wegen nicht rechtzeitiger Bekanntgabe der Tarifbestimmungen. Es gesellt sich hierzu die Schwierigkeit, irgendwelche Auskunft in Tariffragen zu erhalten — Schwierigkeiten, die darin zum Ausdruck kommen, daß auf vielen, selbst großen Stationen, keinerlei Tariftabellen oder Tarifhefte käuflich zu erhalten sind.“

„Auch werden nicht wenig Klagen darüber laut, daß bei den Tariffestsetzungen von den Bahnen das gleiche Recht, das allen Versendern zustehen muß, in dieser oder jener Weise nicht geachtet wird.“

Schärfer läßt sich kaum der Zustand schildern, und was dasselbe ist, gleichzeitig verurteilen, als das hier von einer Stelle aus geschieht, die berufen worden ist, ungeschminkt dem Kaiser die Verhältnisse auf den Eisenbahnen vorzutragen und Wege zu zeigen, die geeignet wären, um Abhilfe zu bringen, wo solche not tut. Hier tat sie bitter not, keineswegs nur im Interesse der Staatskasse, sondern sicher eben so sehr, wenn nicht in viel höheren Maße, im Interesse der ruhigen und gesunden Entwicklung von Handel und Verkehr, von Landwirtschaft und Industrie. Die Unsicherheit, die die von den Eisenbahnen ausgenutzte Freiheit im Gefolge hatte, brachte der Allgemeinheit schwere Nachteile.

Dazu kommt dann noch, daß eine Regelung und allgemein gültige Festsetzung über die Erhebung von Nebengebühren: Be- und Entladen, Verwiegen der Güter, Stationsgebühren usw., vollständig fehlte. Jede Eisenbahngesellschaft erhob soviel, wie die Verhältnisse es irgend gestatteten, um die Einnahmen möglichst hoch zu bringen.

Das war das Ergebnis der Tarifpolitik der Regierung vor dem Jahre 1882. Jede Bahn tat, was für ihren Geldbeutel als das Vorteilhafteste erschien, ohne dabei sich irgend von allgemeinen Gesichtspunkten, geschweige denn von staatlichen Notwendigkeiten, beeinflussen zu lassen, wie sie beispielsweise sich in der Forderung aufdrängen, daß die Tarifpolitik nicht die Schutzzollpolitik des Staates durchkreuzen darf, oder daß die Tarifpolitik sich den Anforderungen, die infolge der Garantiezahlungen des Staates erhoben werden, anzupassen habe, und was dann ähnliches noch angeführt werden kann. Übersicht man das in den verflossenen, mehr als 40 Jahren Eisenbahnwesen Entstandene, soweit es sich auf die Tarifpolitik Rußlands bezieht, so steht alles unter dem Einfluß der Bestimmung der Satzungen, die eine Grenze nach unten, die nicht überschritten werden darf, nicht kennt. Hierdurch war dem Werben um Gütermengen Tür und Tor offen gelassen und das zum Schaden der Staatskasse, die den Ausfall decken mußte. Das Böse an dieser Lage war aber, daß es eine rechtliche Handhabe, diesem offenen Unwesen entgegenzutreten, nicht gab. Die Satzungen waren allesamt

Allerhöchst bestätigt, trugen also den Charakter von Gesetzen und selbst, wenn man diesen Charakter den Satzungen nicht beimessen will, so blieb immer ein Vertrag, abgeschlossen zwischen der Regierung und der betreffenden Gesellschaft, übrig, der ebensowenig gebrochen werden konnte. Dabei kommt in Betracht, daß fast alle Gesellschaften ihre Kapitalien von auswärtigen Geldgebern bezogen hatten. Der Kredit des Staates konnte also gefährdet werden. Alle diese Verhältnisse machten den Erfolg eines energischen Eingreifens der Staatsgewalt sehr fragwürdig, denn das Recht, das den Gesellschaften genommen werden mußte, die freie Tarifbestimmung, gehört sicher zu einem der wertvollsten Zugeständnisse, die den Gesellschaften bei deren Begründung vom Staate gemacht worden sind. Zudem ist es nur ein Teil des gewährleisteten, freien wirtschaftlichen Verfügungsrechtes. Die Gesellschaften bestanden also auf ihrem Schein, gaben nichts frei und hüteten sich wohl, auch nur einen Stein aus dem Gefüge nehmen zu lassen.

Um alle die schwierigen Fragen zu untersuchen und zu entwirren, wurde von der Allerhöchst niedergesetzten Kommission (Graf Baranow) ein Ausschuß¹⁾ gebildet, an dem alle interessierten Ministerien und Reichsstellen beteiligt wurden. Namentlich wurde dieser Ausschuß auch durch Sachverständige und Interessenten sämtlicher Kreise, die an Handel und Verkehr irgendwie beteiligt waren, ergänzt. So glaubte man, für die Lösung der schweren Frage einen Weg gefunden zu haben.

XIII.

Daß das freie Bestimmungsrecht über die Tarifbildung nicht angetastet werden solle, das scheint der feste Punkt zu sein, an dem nicht gerüttelt werden konnte, ohne mit der Vergangenheit kraß zu brechen. Andererseits aber hat der Zar Alexander III., mit der ihn auszeichnenden Bestimmtheit, bald nach seinem Regierungsantritt klar und bündig den Satz aufgestellt: „die oberste Leitung in allen Eisenbahnangelegenheiten muß ausschließlich der Regierung gehören.“ Dieser zarische Grundsatz stimmte aber schlecht mit den Satzungen überein, die die Rechte der Privatgesellschaften, die zu jener Zeit (1881) noch fast alle Eisenbahnen beherrschten, ordneten. Eines wird man aber wohl annehmen dürfen, daß dieser Leitsatz der Kommission, die die Tarifrfrage zu regeln den Auftrag hatte, eine gewisse Rückenstärkung geboten haben mag. Jedenfalls brachte schon das Jahr 1882 einen schüchternen Versuch, eine ge-

¹⁾ Aus diesem Ausschuß ist der spätere Rat für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium hervorgegangen.

wisse Einheitlichkeit, wenigstens an einer Stelle in das bunte Durcheinander zu tragen, wenn es auch nicht direkt eine tarifarische Bestimmung betraf, nämlich die einheitliche Regelung der von den Eisenbahnen zu erhebenden Nebengebühren. Es war dies eine Frage, die schon einige Zeit unter den Bahnen selbst lebhaft erörtert worden war, ohne daß es geglückt wäre, eine Einigung herbeizuführen. Diese Verhältnisse gaben nun der Kommission die Handhabe, einheitliche Sätze für diese Dienste der Eisenbahnen in Vorschlag zu bringen. Dabei war man sich aber über die Wirkung dieses Vorgehens ganz einig, denn es war ein Bruch mit dem anerkannten Grundsatz der Satzungen, daß der Staat sich nicht in die Regelung der wirtschaftlichen Angelegenheiten der Gesellschaften einmischen wolle. Das Ministerkomitee prüfte die Vorlage, legte sie dem Zaren vor, und dieser bestätigte sie am 26. November 1882 mit der Bestimmung, daß sie am 1. Januar 1883 in Kraft zu treten habe. Das war der erste Schritt, jenen zarischen Grundsatz, daß der Regierung die oberste Leitung der Eisenbahnangelegenheiten gebühre, in die Wirklichkeit zu übertragen. Die Privatgesellschaften fügten sich, so daß für das Weiterfortschreiten auf dem eingeschlagenen Wege zunächst kein wesentliches Hindernis zu befürchten stand. Es waren auch bereits inzwischen weitere Arbeiten, die eine Vereinheitlichung anstrebten, in Angriff genommen worden. Man bewegte sich auch hierbei in der Richtung, die von den Privatgesellschaften eingeschlagen war und für die in den Gruppen und in der Gesamtgruppe aller Bahnen (*obschtschi ssjesd*) bereits Vorarbeiten geleistet waren, ohne daß es gelungen war, die sämtlichen Bahnen für die Durchführung der geplanten Maßnahmen zu gewinnen. Immerhin boten aber diese Vorarbeiten, die von dem Minister der Verkehrsanstalten lebhaft unterstützt wurden, den Anhalt, um endlich dazu zu kommen, eine einheitliche Bezeichnung und ein einheitliches alphabetisches Warenverzeichnis für sämtliche Bahnen zu schaffen. Die Vorarbeiten der Eisenbahngruppen wurden darauf von der vorgenannten Kommission geprüft, vom Minister der Verkehrsanstalten am 8. Oktober 1883 genehmigt und den Bahnen zur Einführung überwiesen. So war es denn bis Ende 1883 wenigstens erreicht worden, daß die Höhe der Nebengebühren auf sämtlichen Bahnen gleichmäßig festgesetzt, und daß eine Warenbezeichnung und ein alphabetisches Warenverzeichnis einheitlich eingeführt worden waren. Weiter glaubte man zurzeit nicht gehen zu sollen, denn die Arbeiten für die Schaffung eines Allgemeinen Statuts waren soweit vorgeschritten, daß dessen Inhalt für die Regelung der Tarifffrage abgewartet werden sollte. Es wurde erwartet und erhofft, daß das Gesetz auch diese drückende Frage zum Austrag bringen würde. Am 12. Juni 1885 wurde das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen bestätigt, aber die Tarifffrage war offen gelassen. Nur die drei Artikel 68, 69 und 71

des Statuts¹⁾ enthalten Bestimmungen, die sich auf die Regelung von Tariffragen beziehen. Davon bestimmt der Artikel 68, daß die Tarife in der bekanntgegebenen Form anzuwenden sind, während die beiden Artikel 69 und 71 Verbote enthalten, wonach die Eisenbahnen nicht berechtigt sind, mehr, als in den Tarifen bekanntgegeben, zu erheben oder einzelnen Personen ausnahmsweise Zugeständnisse zu machen. Dabei fällt besonders auf, daß dieses selbstverständliche Verbot doch sogleich eine Einschränkung in einer Anmerkung erfährt, nach der die Bestimmung dieses Artikels nur Geltung behält, sofern nicht die Satzungen der betreffenden Gesellschaft etwas anderes bestimmen.

Also auch noch bei der Abfassung dieses Gesetzes, das doch dazu bestimmt war, die gesamten Verhältnisse der Eisenbahnen untereinander zu regeln, bleibt es dabei, daß die Bestimmungen, wie sie die etwa 50 Satzungen der Privatbahnen enthalten, gerade in diesem wesentlichen Punkte unangetastet bleiben. Abhilfe auf diesem Wege war zunächst nicht zu erwarten. Andererseits waren die Mittel, die das Ministerium der Verkehrsanstalten in den Jahren vor Ausgabe des Allgemeinen Statuts ergriffen hatte und die darauf abzielten, den Einfluß der Regierung auf die Tarifgebarungen der Gesellschaften zu stärken, von keinerlei durchgreifendem Erfolge. Das konnten sie auch schon deswegen nicht sein, weil sie nur bei einzelnen Bahnen angewandt und nur bei sich gelegentlich bietendem Anlaß durchgeführt wurden. So war es von keinem großen Belang, daß z. B. aus Anlaß der Konzessionierung der

¹⁾ In der ursprünglichen Fassung lauten die Artikel:

Art. 68: Das Frachtgeld und die Nebengebühren werden in Gemäßheit der gesetzlich geltenden und publizierten Tarife und Regeln über die Nebengebühren berechnet. Das Frachtgeld und die erwähnten Gebühren werden im Frachtbriefe bezeichnet.

Art. 69: Die Eisenbahnen sind nicht berechtigt, außer den in den Tarifen und den Regeln über die Nebengebühren festgesetzten Zahlungen noch irgend welche anderen Zahlungen zu erheben.

Art. 71: Die Eisenbahnen haben nicht das Recht, den Warenversendern einen Rabatt von den gültigen Tarifen unter der Bedingung zu gewähren, daß von einer und derselben Person eine gewisse Menge Güter in einer bestimmten Zeit befördert werden (Refaktion) und ebensowenig diesen oder jenen Warenversendern, abgesehen von der tarifmäßigen Zahlung, irgendwelche ausschließlichen Vorzüge in der Beförderung zu gewähren. Alle und jede diesbezüglichen separaten Vereinbarungen sind verboten und werden als ungültig angesehen.

Anmerkung. Auf die Eisenbahnen, in deren speziellen Satzungen Bestimmungen enthalten sind, die mit den im Art. 71 dargelegten Regeln nicht übereinstimmen, finden diese letzteren nur insoweit Anwendung, als sie den besagten Bestimmungen nicht widersprechen.

Donez-Bahn diese gezwungen wurde, ihren Tarif alle fünf Jahre einer Durchsicht durch die Regierung zu unterwerfen. Es war das gewiß eine Eindämmung der Befugnisse der Donez-Eisenbahn-Gesellschaft, beschränkte sich aber ausschließlich auf diese, denn die Nachbarbahnen bestanden auf ihrem Recht, das sie vor jedem Eingriff der Regierung schützte. Außerdem bedeutet eine Nachprüfung in Tarifsachen, nachdem die Tarife fünf Jahre lang in Wirksamkeit gewesen sind, in der Tat sehr wenig. Derartige einzelne Vorgänge ließen sich noch mehrere anführen, sie würden aber nichts mehr erweisen, als das Beispiel der Donez-Bahn, nämlich, daß es einzelne Ausnahmen gab, in denen die Staatsregierung bei gebotener Gelegenheit versuchte, etwas mehr Einfluß zu gewinnen. Solche Gelegenheiten boten sich dar, sobald sich neue Gesellschaften bildeten oder schon bestehende von der Regierung irgend etwas zu erreichen bemüht waren. Alle diese Vorgänge berührten aber die Frage nicht in ihrem eigentlichen Kernpunkte. Wichtiger war schon das Vorgehen der Regierung, als der Minister der Verkehrsanstalten am 19. September 1887 im Ministerkomitee den Antrag vertrat, daß den Bahnen nicht das Recht zustehe, mit ausländischen, aber ebensowenig mit russischen Bahnen für den direkten Verkehr zu den Hafenplätzen und der westlichen, trockenen Landesgrenze Vereinbarungen abzuschließen, ohne daß die Regierung Gelegenheit erhalte, die Tarife zu prüfen und zu genehmigen, weil sie jetzt den Grundsatz vertrat, daß der Inhalt der Satzungen die Tätigkeit der einzelnen Gesellschaft auf ihre Bahn beschränke. Danach stände den Gesellschaften wohl das Recht zu, die Tarife innerhalb der vorbezeichneten Grenzen, nicht aber auch über sie hinausgehend zu bestimmen. Es wurde den Bahnen bei dieser Gelegenheit insbesondere verboten, weitere Ermäßigungen im direkten Getreideverkehr eintreten zu lassen. Die Kaiserliche Genehmigung vom 3. November 1887 bestätigt die Maßregel ausdrücklich. Aber, wie schon angeführt, mit solchen Einzelfällen konnte man unmöglich in absehbarer Zeit die Tarifwirtschaft in vollständige Abhängigkeit von der Regierung bringen. Und doch waren nach der allgemein vertretenen Ansicht der maßgebenden Regierungsstellen ganz wesentliche, staatliche und wirtschaftliche Interessen gefährdet, was ja schon um die Mitte der 70er Jahre der Graf Baranow, festgestellt¹⁾ hatte. Allerdings hat die Kommission versagt, als es darauf ankam, das Übel an der Wurzel zu treffen, denn das allgemeine Statut brachte nicht die erwartete Lösung. Die Verhältnisse trieben jetzt aber schnell vorwärts. Der Reichsrat beschäftigte sich in seinen vereinigten Departements für Gesetzgebung und für Reichsökonomie²⁾ mit

1) Siehe Seite 49.

2) Am 28. Februar und 12. März 1887.

der Frage, ob die Zeit gekommen sei, in der bisher befolgten Eisenbahntarifpolitik eine Änderung eintreten zu lassen, und ob die Staatsregierung die Zügel auf diesem Gebiet ergreifen müsse, um Ordnung in das wüste Durcheinander zu bringen.

In Bestätigung des Standpunktes, der vom Minister der Verkehrsanstalten eingenommen worden war, vertrat auch der Reichskontrolleur die Auffassung, daß fest zugegriffen werden müsse, denn „amtlich und aus Interessentenkreisen“, so führte er aus, „sind der Regierung Mitteilungen zugegangen, daß die Tarifangelegenheiten auf den Eisenbahnen Rußlands sich in einem ungeordneten und dazu die Interessen von Handel, Industrie und der Staatskasse schädigenden Zustande befinden. Die Frachtsätze auf den Eisenbahnen werden willkürlich festgesetzt, häufig und plötzlich verändert, nach durchaus verschiedenartigen und einander widersprechenden Grundsätzen berechnet, nicht verständlich, in nicht genügend klarer Fassung, zuweilen sogar überhaupt nicht bekanntgegeben, so daß die Versender häufig gar nicht wüßten, wie sie ihre Berechnungen aufstellen sollten und ob die ihnen abgenommenen Beträge richtig berechnet seien. Der Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander, mit Hilfe der Tarife, ist der Anlaß, daß die Güter, ohne daß hierzu ein genügender Grund vorliegt, über Umwege geleitet, den kürzesten und natürlichen Weg verlassen. Hierbei werden die Tarife als Mittel zur Ablenkung der Güter von einer Gesellschaft auf die Bahnen der anderen benutzt, es werden künstlich einzelne Ortschaften zum Nachteil anderer bevorzugt, ebenso einzelne Zweige der Industrie mehr als andere, ja sogar einzelne Personen besonders vor anderen berücksichtigt. Die Staatskasse ihrerseits leidet unter dieser fehlerhaften Tarifwirtschaft, denn die Tarife, maßlos herabgesetzt, um im Wettbewerbskampf zu gewinnen, schädigen die Einnahmen namentlich der Bahnen, die ganz besonders schwer der Staatskasse zur Last fallen. Endlich aber durchkreuzen die Tarife der Eisenbahnen häufig die Maßnahmen der Staatsregierung zum Schutze der Staats- und Volkswirtschaft.“

Sind die hier vom Reichskontrolleur vertretenen Gesichtspunkte in dem Kampfe, der ausgefochten wird, auch nicht neu, sondern schon mehrfach von den Regierungsvertretern geltend gemacht worden, so gaben die amtlichen Stellen, von der sie aufs Neue ins Feld geführt wurden, und die Tatsachen, die zur Beleuchtung der überaus bösen Verhältnisse abermals vorgelegt wurden, dennoch dem beabsichtigten Vorgehen der Regierung eine zweifellose Stütze. Man kam endlich, durch alle die wiederholt geltend gemachten Unmöglichkeiten des Fortbestehens der Tarifverhältnisse, dazu, zur Tat zu schreiten und es genug sein zu lassen an den vielen Worten, die offensichtlich dazu dienen sollten, den Eingriff in die verbrieften Rechte zu

überbrücken und den Beweis zu beschaffen, daß dem Staate zur Wahrung höherer Interessen des Landes und seiner Bevölkerung die Pflicht obliege, Wandel herbeizuführen, zwischen den sich widerstreitenden Interessen zu vermitteln und einen gangbaren Weg, der zu einer gesunden Tarifpolitik führt, zu finden, auch wenn dabei die Rechte der Gesellschaften gekürzt werden müßten. So brachten denn diese Reichsratsverhandlungen es dazu, daß am 15. Juli 1887 abermals eine zarische Willensäußerung herbeigeführt wurde, die den früher bereits allgemein aufgestellten Grundsatz über das Recht und die Pflicht zur obersten Leitung der Eisenbahnangelegenheiten in Sonderheit auf die Tariffragen zuspitzte; sie lautete: „Der Staatsregierung gebührt die Leitung der Handlungen der Eisenbahngesellschaften bei Aufstellung der Tarife über die Beförderung von Gütern und Personen, um die staatlichen Interessen vor Verlusten zu bewahren, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu schützen und den Erfordernissen von Handel und Industrie gerecht zu werden.“ Mit dieser Willensäußerung erging gleichzeitig der Befehl: „Sofort die Frage über Mittel und Wege in Erwägung zu ziehen, wie die Aufsicht der Staatsregierung über die Personentarife durchgeführt werden könne.“ Es wurden dann noch einige Anstrengungen gemacht, um dem Vorgehen, das seinem Grunde nach offenbar einer staatlichen Notwendigkeit entsprang, vom Standpunkt der Juristen ein Mäntelchen von Rechtsbegründung umzuhängen. Dem Wesen nach war die Frage aber durch den zarischen Befehl erledigt. Die erste Folge war, daß am 8. März 1889 als zeitweilige Verordnung die Allerhöchste Genehmigung: „über die Eisenbahntarife und über die behördlichen Einrichtungen für Bearbeitung der Tarifangelegenheiten“ erfolgte. Am 7. Dezember 1892 erging dann die Verfügung, der nach der zeitweiligen Verordnung vom 8. März 1891¹⁾ die Eigenschaft

¹⁾ Die wesentlichen auf die Tarife sich beziehenden Bestimmungen der Verordnung lauten:

Art. 1. Die Wirksamkeit der vorliegenden Verordnung erstreckt sich auf die Tarife sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen.

Anmerkung 1. Unter der Bezeichnung „Tarife“ werden in der vorliegenden Verordnung die Aufstellung der auf den Eisenbahnen zur Erhebung gelangenden Fracht- und Nebengebühren, sowie auch die Bedingungen, unter denen die erwähnten Frachten- und Nebengebühren zur Anwendung gelangen, verstanden.

Anmerkung 2. Die von den Eisenbahnen mit Wissen oder Genehmigung des Ministeriums der Verkehrsanstalten noch vor Veröffentlichung der vorliegenden Verordnung eingeführten Tarife werden bis zu der im vorschriftsmäßigen Wege erfolgten Abänderung oder Aufhebung für gesetzlich gültig anerkannt.

Art. 2. Die Regierung behält sich zum Zweck der Wahrung der Interessen

eines Gesetzes verliehen wurde. Damit war dem langen Hin und Her ein Ende bereitet und die feste Grundlage geschaffen worden, auf die sich die Tarifpolitik des Staates aufbauen konnte, um das wirtschaftliche Leben des Landes in ruhige Bahnen zu leiten und es gegen die Erschütterungen zu schützen, die ihm durch die Tarifpolitik der Gesellschaften zugefügt wurden.

der Bevölkerung, der Industrie, des Handels und des Fiskus die oberste Leitung bei der Aufstellung von Tarifen durch die Eisenbahnen vor.

Art. 3. Die oberste Leitung der Regierung bezieht sich auf: 1. die Feststellung von Höchstfrachtsätzen; 2. die Bekanntgabe von Vorschriften für die Aufstellung, Einführung, Anwendung und Aufhebung von Tarifen; 3. die Aufsicht über unweigerliche Innehaltung der erwähnten Höchstfrachtsätze, Vorschriften und Maßnahmen zur Beseitigung etwa wahrgenommener Abweichungen; 4. in der Aufsicht darüber, daß die Tarife auch tatsächlich den im Art. 2 vorgezeichneten Zielen entsprechen; 5. in der Entscheidung von Streitfragen über die Verteilung der Frachten und Nebengebühren zwischen den Eisenbahnen, über die Ausgleichung des Wettbewerbes und über gemeinsame Vereinbarungen der Eisenbahnen untereinander oder mit anderen Transportunternehmungen, Privatgesellschaften und Privatpersonen in Ansehung des Teiles der Vereinbarung, der sich auf die Tarife und die Leitung des Personen- und Güterverkehrs erstreckt.

Art. 7. Die zur Behandlung von Tariffragen anzuberäumenden Eisenbahnkonferenzen werden auf Anordnung oder mit Bewilligung des Finanzministers einberufen und unterliegen der von dem Rat für Tarifangelegenheiten zu erlassenden Verordnung.

An diesen Konferenzen nehmen mit beratender Stimme Vertreter des Finanzministeriums und anderer Regierungsbehörden teil, wenn solche dazu bestimmt werden.

Zur Teilnahme an den Konferenzen, gleichfalls mit beratender Stimme, werden auch Vertreter von dabei interessierten, privaten Vereinen und Gesellschaften eingeladen (Art. 8, Pos 2), sobald solche Vereine und Gesellschaften darum nachsuchen.

Art. 8. Wenn die Einführung eines neuen oder die Abänderung eines bestehenden Tarifs durch eines der im Art. 2 vorgezeichneten Ziele hervorgerufen wird, so können dahingehende Anträge, unabhängig von den Eisenbahnen, ausgehen: 1. von Regierungsbehörden, 2. von gemeinnützigen Vereinen und von auf Grund regierungsseitig bestätigter Satzungen bestehenden Gesellschaften, die die Hebung der wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung und die Förderung der Bedürfnisse des Handels und der Industrie zum Ziele haben.

Art. 12. Die von den Behörden für Tarifangelegenheiten getroffenen Entscheidungen haben für die Eisenbahnen bindende Kraft.

Art. 13. Kein neuer Tarif kann zur Einführung gelangen ohne genaue Einhaltung der Vorschriften über Aufstellung, Veröffentlichung, Einführung und Aufhebung von Tarifen.

Das Gesetz nahm den Gesellschaften das Recht der gewährleisteten, selbständigen Tariffestsetzung. Wie konnte der Schritt gerechtfertigt werden? Es mag wohl zu Beginn des Eisenbahnbaues ein Gebot der Notwendigkeit gewesen sein, den Gesellschaften eine möglichst große Bewegungsfreiheit auf wirtschaftlichem Gebiete zu gewähren, weil dadurch das Privatkapital zur Beteiligung an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes herangezogen werden konnte. Auch muß anerkannt werden, daß an die Vergewaltigung der Gesellschaften offenbar mit einem gewissen Widerstreben herangegangen worden ist, was deutlich genug aus den jahrelang hingezogenen Verhandlungen, aus dem Suchen nach einer möglichst stichhaltigen Begründung des Vorgehens entnommen werden kann. Aber eine Beugung des bestehenden Rechtszustandes, eine eigenmächtige Entziehung freiwillig zugestandener Freiheiten und ein Bruch gegenseitig vereinbarter Rechte bleibt es trotz alledem. Wie sehr diese Auffassung auch in Kreisen der Regierung geteilt wurde, kann aus dem Umstande deutlich genug erkannt werden, daß der Reichskontrolleur mit großer Bestimmtheit die Ansicht vertrat, daß die Eisenbahngesellschaften für die Entziehung dieses ihnen gewährleisteten Rechts, wirtschaftlich abgefunden werden müßten. Es glückte ihm nicht, mit seiner Auffassung durchzudringen. Selbst der offenbare, wirtschaftliche Schaden, der der Allgemeinheit aus diesen Verhältnissen erwuchs, kann allein den Schritt der Regierung noch nicht rechtfertigen.

Zudem kann man nicht um die Frage herumkommen: war es wirklich nicht schon im Jahre 1889 möglich, auf anderem Wege an das gesteckte Ziel zu gelangen? Man muß sich hierbei gegenwärtig halten, daß 1889 die Verstaatlichung der Privatbahnen nicht nur grundsätzlich beschlossen, sondern daß sie in der Durchführung begriffen war.¹⁾ Es mußte daher den maßgebenden Stellen auch bekannt sein, daß, falls nicht unerwartete Störungen dazwischen treten sollten, die Verstaatlichung der Bahnen 1896 in der Hauptsache beendet sein würde. Der geschichtliche Verlauf hat das wenigstens so gezeigt. Außerdem darf auch nicht übersehen werden, daß schon 1889 soviel Privatbahnen in der Hand der Staatsregierung waren, daß es dem verbliebenen, allerdings größeren Teile der Privatbahnen nicht mehr möglich gewesen wäre, die alten Tarifschlendereien vornehmen zu können, weil die auf den großen Routen dazwischen liegenden Staatsbahnen an dem Vorgehen hätten teilnehmen müssen, worauf natürlich gerechnet werden konnte. Das festzuhalten, ist für die Beurteilung der Sachlage von Wichtigkeit, denn die Regierung selbst stand auf dem Standpunkte,

¹⁾ Siehe Seite 6 ff.

daß es allem zuvor verhindert werden müsse, daß die Bahnen im direkten Verkehr weitere Ermäßigungen bewilligten. Zunächst kam das 1885 zum Ausdruck, in welchem Jahre der Erlaß erging, der die Tarife im direkten Auslandsverkehr der Regierungskontrolle unterstellte und demnächst im Jahre 1886 von einer Bestätigung abhängig machte, endlich ordnete der Minister der Verkehrsanstalten am 19. September 1887 an, daß die Getreidetarife nicht mehr ohne Genehmigung der Regierung ermäßigt werden dürfen.¹⁾ Dieser Standpunkt war durchaus praktisch, denn den Schaden, den die Gesellschaften auf ihren meist kurzen Bahnstrecken durch Tarifiermäßigungen im Lokalverkehr anrichten konnten, war nicht sehr ernst zu nehmen, erst wenn sich dieser Verkehr über zwei oder mehr Bahnen bewegte, konnte es bedenklich werden. Bei diesem Verkehr wäre aber die Mitwirkung der mitbeteiligten Staatsbahnen in den meisten Fällen nicht zu umgehen gewesen, was die Durchführung einer Ermäßigung gegen den Willen der Regierung unmöglich gemacht hätte. Es kommt ferner in Betracht, daß die Bildung der großen Privatbahngruppen 1889 nicht nur in Angriff genommen, sondern in vollem Gang begriffen²⁾ war, so daß die Regierung auch hierbei die beste Gelegenheit hatte, ihren Einfluß geltend zu machen und durchzusetzen, daß ihr die Tarifbestätigung vorbehalten bleibt. Soweit sich die Verhandlungen verfolgen lassen, ist das auch und zwar mit Erfolg geschehen, denn den Gesellschaften stand nur die Wahl frei, sich zu fügen, oder auf den Ausbau ihres Unternehmens zu verzichten. Der Ausbau brachte ihnen aber zu große Gewinnaussichten, um nicht die Tariffreiheit zu opfern. So lagen die Verhältnisse 1889, wenn man sie jetzt als vollendete Tatsache übersieht, für die Regierung und für das Durchsetzen ihrer Politik so günstig, daß die Frage, ob das Gesetz nicht vermieden werden konnte, ihre volle Berechtigung hat, ebenso wie die Antwort, die nur: ja! lauten kann. Dieses „ja“ ist allerdings nur unter der Voraussetzung berechtigt, daß die Regierung die Fäden für die weitere Entwicklung der Verhältnisse fest in der Hand hatte und daß sie auch, die einmal eingeleitete Umgestaltung des Eisenbahntarifwesens auf dem betretenen Wege weiter zu verfolgen, entschlossen war. Beide Voraussetzungen müssen aber wohl berechtigt erscheinen, werden auch durch den Verlauf der Dinge voll bestätigt. Somit kann das Urteil der Geschichte den Vorgang nur als einen Fehlgriff der damaligen Regierung bezeichnen, der den Kredit des Staates im Auslande zu schädigen und das Ansehen im Lande selbst zu untergraben geeignet war. Demgegenüber steht allerdings als ein Gewinnposten dieses Vorgehens die Tatsache, daß durch das Gesetz mit einem Schläge ganze Arbeit geleistet

1) Siehe Seite 54.

2) Siehe Seite 22 ff.

worden ist, während anderenfalls die Durchdringung des durch das Gesetz vertretenen Gedankens noch eine, wenn auch voraussichtlich nur kurze Zeit erfordert hätte. Man darf ja wohl annehmen, daß die Regierung das alles auch erwogen haben wird, aber zurzeit — nach fast 30 Jahren — erscheint das Vorgehen doch in einem wesentlich anderen Licht, weingleich auch schon damals von den Mitlebenden — und ich gehöre auch zu ihnen — das Gesetz als ein brutaler Rechtsbruch aufgefaßt und empfunden wurde. Ein Rechtsbruch, der wie die Geschichte jetzt lehrt, sehr wohl vermieden werden konnte, ohne daß Land und Leute wesentlich geschädigt worden wären. Aber das Gesetz war geschaffen und die Regierung hatte die erstrebte Machtvollkommenheit sich gesichert, nunmehr das wirtschaftliche Leben des Landes in Bahnen zu leiten, die frei sein sollten von unberechtigten Wettbewerbsbestrebungen. Diese Neugestaltung der gesamten Tarifffrage war unter Leitung des Finanzministeriums zustande gekommen,¹⁾ dem nunmehr die Aufgabe zugeteilt worden war, die große Reform durchzuführen. Die Aufgaben, die zu lösen waren, lassen sich zusammenfassen²⁾ in: Aufstellung von Tarifnormen (Grundsätzen); Zusammenstellung von Regeln über die Einführung, Anwendung und Abänderung von Tarifen; Aufsicht über die Beachtung dieser Normen und Regeln und in der Ergreifung von Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Übertretungen; Überwachung, daß die Tarife den Zielen der regierungsseitigen Absichten entsprächen und endlich Entscheidung von Fragen über die Verteilung der Fracht und anderer Einnahmen zur Beseitigung des Wettbewerbes und Aufstellung von Verträgen sowohl der Eisenbahnen untereinander, als auch mit anderen Transportunternehmungen, mit Privatgesellschaften und Personen, soweit sich diese Vereinbarungen auf Tarife und auf die Verkehrsleitung der Personen und Güter beziehen.

Wenn es sich an dieser Stelle auch nicht darum handeln kann, die einzelnen organisatorischen Maßnahmen³⁾ zu erörtern, die durchgeführt werden mußten, um das große Ziel, das der Regierung offenbar vorschwebte, zu erreichen, so muß doch kurz darauf hingewiesen werden, daß auch in formeller Beziehung viele Änderungen vorgenommen werden mußten. Die Regierung sammelte zunächst das nötige Material, um eine sachgemäße Änderung der Tarife vornehmen und sie einheitlich gestalten zu können. Die

¹⁾ Über die Organisation der neugeschaffenen Abteilung im Finanzministerium, über ihre Zusammensetzung und Kompetenz, siehe weiter Seite 72 Abs. XV.

²⁾ Siehe: Über die Lage der Tarifffrage auf den russischen Eisenbahnen. 1909. Denkschrift, vorgelegt der Reichsduma. Seite 36.

³⁾ Siehe Dr. Mertens, Zur Geschichte des Eisenbahntarifwesens in Rußland. Archiv für Eisenbahnwesen 1915, Heft II, Seite 368 ff.

Machtbefugnisse der Tarifkonferenzen, ebenso wie die der allgemeinen Tarifkonferenz (*obschtschi tarifny ssjesd*), deren Beschlüsse bisher bindend waren, mußten aufgehoben werden, und es trat an ihre Stelle das Bestimmungsrecht des Staates. Den Konferenzen blieb nur noch das Recht, Vorarbeiten durchzuführen und, gestützt auf diese, Anträge zu stellen. Es wurde ein Organ: Tarifsammlung der russischen Eisenbahnen (*Sbornik tarifow russkich sheljesnych dorog*) geschaffen, in dem alle Tarife und Tarifbestimmungen, die gültig sein sollten, abgedruckt sein mußten. Ebenso erfuhr die statistische Verarbeitung des notwendigen Zahlenmaterials eine Neuordnung, ohne daß damit den Gruppenverbänden das Recht zur Sammlung von Zahlenmaterial beschränkt wurde. Waren dies und manche andere Dinge nur die Grundlagen, auf die gestützt das Finanzministerium seine Arbeiten durchzuführen vermochte, so drängten sich bald Fragen von grundsätzlicher Bedeutung auf. Hierher gehörte namentlich die Aufstellung der Grundsätze, nach denen die Tarife in Zukunft zu bearbeiten sein würden. Die Arbeit der Tarifaufstellung sollte von den beteiligten Ressorts kollegial unter Heranziehung der Interessenten geleistet werden. Das war eine der allerwichtigsten Änderungen, weil damit die ganz einseitige Interessenvertretung der Eisenbahnen ausgeschaltet und an ihrer Stelle allgemeine staatliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte zu Gehör kommen sollten. Der Handel, die Industrie, die Landwirtschaft, die Seeschifffahrt, der Bergbau, die Eisenbahnen (also Privatbahngesellschaften) sollten ausgiebig bei Entscheidung der Fragen zur tätigen Mitarbeit herangezogen werden. Setzt man hierzu noch den aufgestellten Grundsatz, daß den Tarifen Ständigkeit, daneben vollkommene Öffentlichkeit verliehen werden sollte, so hat man alle die grundlegenden Gesichtspunkte vereinigt, die den neuen Instanzen im Finanzministerium die Richtlinien für die Arbeiten und die zu lösenden Aufgaben geben. Zu allen diesen Arbeiten trat neben den grundsätzlichen Gesichtspunkten dann auch noch die praktische Aufgabe, wenn möglich ohne wesentliche Störung des Fortganges der wirtschaftlichen Entwicklung, die Einnahmen zu heben, was natürlich nur auf dem Wege der Tariferhöhungen zu erreichen war. Es ist das auch geschehen.

Dazu kam ferner die Notwendigkeit, die Frachtberechnungen richtiger aufzustellen. Die Privatbahnen gewährten Entfernungsabschläge nur nach Maßgabe der auf der eigenen Bahn durchlaufenen Werstzahl, ohne zu berücksichtigen, daß die Differenzialtarife gerade für die längere, durchlaufene Gesamtentfernung bestimmt waren. Es ging den Versendern durch die Handhabung der Tarife der Vorteil der differentiellen Tarifberechnung verloren. Auch das wurde geändert zum Vorteil der Versender, aber zum Nachteil der am Transport beteiligten Eisenbahnen. Daneben wur-

den Tariferhöhungen, namentlich auf Einfuhrgüter, durchgeführt, wie denn, als notwendiges Ergebnis der vorgesetzlichen Bestrebungen der Bahnen, durch weitgehende Ermäßigungen Güter zur Beförderung heranzuziehen, sich ganz von selbst als Gegenwirkung ergab, die Tarife bei ihrer Durch-
arbeitung in einheitlichem Sinne nach Möglichkeit auf eine angemessene Höhe zu bringen, die den Bahnen allmählich eine Verzinsung in Aussicht stellte. Unter den Arbeiten, die in die ersten 10 Jahre nach Erlaß des Gesetzes fallen, muß auch besonders die Durchsicht der Getreidetarife hervorgehoben werden, die zu wiederholten Malen vorgenommen worden ist, was mit Rücksicht auf die Bedeutung, die gerade diese Tarife für Rußland haben, besonders wichtig war. Und das um so mehr, als auch hierbei das Bemühen dahin ging, möglichste Einfachheit und gleichmäßige Gestaltung der Tarife ganz besonders zum Ausdruck kommen zu lassen. So konnten als Ersatz der außerordentlich großen Anzahl damals bestehender Ausnahmetarife (mehr als 1000) für die Beförderung von Getreide überhaupt zwei Schemas aufgestellt werden: das eine für die Ausfuhr, das andere für den inneren Verkehr, zu deren Ergänzung nur noch 24 Ausnahme- und 10 Schifffahrtstarife aufrechterhalten zu werden brauchten. Hierbei wurde denn auch erreicht, daß die Absicht der Differentialtarife voll zur Geltung kam und danach auf weite Entfernungen die Tarifsätze bedeutend ermäßigt wurden, während kürzere Entfernungen höhere Sätze zu tragen hatten. Das gleiche galt von den Getreidesendungen, die Mühlen zugeführt wurden, um später in Form von Mehl weiter befördert zu werden. Nicht nur auf die Getreidetarife wurden die im Gesetze von 1889 aufgestellten Grundsätze angewendet, sondern ebenso auf alle anderen Massengüter. Darunter kommen Steinkohlen, Eisen, Gußeisen, Naphtha, Petroleum usw. in Frage. So zeigt sich im Finanzministerium eine lebhafte Tätigkeit im Laufe der ersten 10 Jahre nach dem Erscheinen des Gesetzes, um allmählich die Grundsätze, die dort aufgestellt worden sind, in die Wirklichkeit zu überführen und damit in das „Chaos“, wie der Tarifzustand von berufener Seite sonst genannt worden ist, ein System zu tragen, unter dessen Einwirkung eine ruhige Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach und nach Platz greifen konnte.

Und was ist erreicht worden? Darüber teilt die Denkschrift¹⁾ kurz zusammenfassend mit:

1. Es ist ein allgemeines Tarifschema aufgestellt worden: nach Klassen und Differentialen für die verschiedenen Güter und namentlich für die Massengüter mit einer einheitlichen, für das ganze Eisenbahnnetz geltenden Klassifikation, Bezeichnung der Güter und Regeln für die Anwendung

¹⁾ Seite 213 ff.

der Tarife. Damit war das früher bestandene System von Spezialtabellen, mit 100 000 sehr verschiedenen Einheitssätzen, auf den einzelnen Bahnen und in den einzelnen Verkehren, wobei noch besondere Bedingungen maßgebend waren, die Fracht zu berechnen, gefallen.

2. Das Prinzip der Differentialtarife mit wachsender Entfernung der Beförderungsstrecke ist für die Frachtgüter sehr erheblich erweitert und außerdem auf die Beförderung von Eilgut- und von Gütern in Personen-Zügen, sowie auf den Personenverkehr ausgedehnt worden.

3. Die Entwicklung der direkten Verkehre ist im weitesten Umfang sichergestellt, sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr, so daß jede Station mit allen Stationen der übrigen Bahnen unter Anwendung der Differentialtarife, bei einer durchgehenden Frachtberechnung für die ganze Strecke, im direkten Verkehr steht.

4. Die Beseitigung der früher auf verschiedenen Bahnen vorhandenen außerordentlich großen Unklarheit der Tarifsätze und der Frachtberechnung, sowie der krassen Ungleichmäßigkeit in der Bewertung der Dienste der Eisenbahnen gegenüber den einzelnen Erzeugungs- und Bezugsgebieten.

5. Aufstellung von Regeln für die Betätigung der Allgemeinen Tarifsjesde der Vertreter der russischen Eisenbahnen, durch die ihnen die Möglichkeit gewährleistet wird, vorbereitende Beratungen und Beleuchtung aller Tariffragen vorzunehmen, soweit sie nicht nur die Interessen der Eisenbahnunternehmungen, sondern auch die der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft berühren.

6. Feststellung der Grundsätze über die Ordnung der Aufstellung, Ausgabe, Einführung und Abänderung der Tarife. Ausgabe des Sbornik der Tarife der russischen Eisenbahnen, in dem alle Tarife und Tarifänderungen abgedruckt werden müssen, womit die Öffentlichkeit sichergestellt und die Möglichkeit ausgeschlossen wurde, daß die Eisenbahnen einzelnen Versendern besondere Vergünstigungen zu Teil werden lassen.

7. Anwendung des Grundsatzes der Verteilung des Frachtbetrages unter die am Transport beteiligten Bahnen nach Verhältnis der durchfahrenen Strecke.

8. Beseitigung der über die Maßen hohen oder niedrigen Frachtsätze einzelner Bahnen, womit die Wettbewerbsbestrebungen ausgeschaltet wurden.

9. Ausmerzung aller Bestimmungen aus den Tarifen, die die Politik der Regierung zum Schutz und zur Förderung der Erzeugung im Lande, durchkreuzen.

10. Es ist eine sehr bedeutende Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarife und Tarifaufgaben erreicht.

Das ist sicher viel, was da im Laufe der ersten 10 Jahre, seitdem das

Gesetz von 1889 in Kraft getreten ist, erreicht worden ist. Es ist auch in Bezug auf die grundsätzliche Regelung der brennenden Fragen das Wichtigste, denn die Auswüchse der früheren, freien Bestimmungsmöglichkeit und der unbeschränkten, man darf sogar sagen, der wilden Wettbewerbskämpfe sind beseitigt worden, wodurch der wirtschaftlichen Entwicklung sicher ein großer Dienst geleistet worden ist.

Die Folgezeit brachte keine neuen Grundsätze für die vollständige Durchführung der Einheitlichkeit der Tarifbildung, das war bereits erreicht. Jetzt kam es darauf an, das Erreichte immer mehr zum Nutzen des Landes und seiner wirtschaftlichen Entwicklung auszugestalten. Es war also mehr Kleinarbeit. Nur in einer Beziehung, für die Höhe der Tarifsätze, mußte ein neuer Kurs eingeschlagen werden, weil die wirtschaftliche Lage der Bahnen dem Staate zu große Lasten aufbürdete (1900). Diese sollten verringert werden, was natürlich nur auf dem Wege der Tarifierhöhungen zu erreichen war. Diese Tarifierhöhungen sind dann auch fortlaufend durchgeführt worden, ohne daß die geltenden Grundsätze verlassen zu werden brauchten. Diese aus der Not der Zeit geborene Änderung steht immerhin in einem gewissen Gegensatze zu dem Leitsatz der Beständigkeit der Tarife, die ja wohl der Grundpfeiler für eine gleichmäßige, ruhige Entwicklung von Handel und Industrie ist. Es tritt das um so mehr hervor, als die Regierung zu Anfang der neugeschaffenen Lage und unter dem Einflusse günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse auch nicht davor zurückschreckte, Ermäßigungen eintreten zu lassen. Ob das Vorgehen gerechtfertigt ist, darf mindestens noch bezweifelt werden, wenngleich, sofern an den Grundsätzen der Tarifbildung nicht gerüttelt wird, eine Verschiebung innerhalb der Wettbewerbsmöglichkeiten damit nicht einzutreten braucht, wie denn auch gewiß anerkannt werden muß, daß Starrheit nicht das Ziel einer gesunden Tarifpolitik sein kann. Aber zwischen starrem Festhalten an den bestehenden Tarifsätzen und deren Änderung je nach Lage der Staatskasse ist doch noch ein himmelweiter Unterschied. Immerhin haben sich die Verhältnisse unter der Herrschaft der Neuordnung der Dinge, wie sie sich nach 1889 entwickelt haben, bewährt, und das Land hat in seinem wirtschaftlichen Leben sicher Fortschritte gemacht.

Unter diesem Gesichtspunkte fällt ein Vorgang auf, der dazu bestimmt war, den Schwerpunkt der Tarifpolitik den Verwaltungsorganen zu entziehen und ihn in den Machtbereich der gesetzgebenden Körperschaften zu verlegen. Die Reichsduma und der Reichsrat, so war die Auffassung, sollen die ausschlaggebenden Stellen sein, die die Tarife in Gesetzesform festzusetzen berufen sein sollen, mindestens für die wichtigsten Transportartikel. Gewiß mit Recht ist demgegenüber darauf hingewiesen worden, daß die Gestaltung und Leitung des Eisenbahntarifwesens seiner Eigenart

nach nicht in die gleiche Reihe gestellt werden darf, wie etwa die Sorge um die Aufrechterhaltung der Landesverteidigung oder der Schutz der Industrie und Landwirtschaft gegen den ausländischen Wettbewerb oder die Beschaffung von Geldmitteln durch Erhebung von direkten oder indirekten Steuern usw. Das Tarifwesen verlangt seiner Eigenart nach „eine ständige“ — wie der Finanzminister zur Bekämpfung dieser Bestrebungen ausführt — „und, was besonders wichtig ist, eine rechtzeitige Anpassung der Tarifsätze an alle mehr oder minder stabilen Veränderungen des wirtschaftlichen Lebens des Landes. Die Erfüllung dieser wichtigen Forderung kann aber ganz unmöglich von den gesetzgebenden Körperschaften, ihrer Organisation, Zusammensetzung und Geschäftsführung gewährleistet werden, weil ihre Betätigung auf die Durchsicht und Entscheidung von Fragen ganz anderer Art gerichtet ist. Die Folge einer etwaigen Übertragung der Leitung der Eisenbahntarife an die gesetzgebenden Körperschaften würde ganz unweigerlich nicht nur dazu führen, daß die Tarife aufhören würden, den jedesmaligen Anforderungen des wirtschaftlichen Lebens des Landes zu entsprechen, sondern sie würden auch Reineinnahmen liefern, die niedriger wären als diejenigen, die die Eisenbahnen bei dem gegenwärtigen Zustande und bei fernerer Entwicklung der Umsätze von Handel und Industrie erzielen.“

So sehr dem Finanzminister im allgemeinen beigetreten werden kann, so bleiben doch der Schluß seiner Ausführungen und die befürchteten Folgen nicht recht verständlich. Warum die Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften die Einnahmen notwendig herabdrücken muß, bleibt unklar. Träten die befürchteten Folgen ein, so wäre allerdings die große Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß „die bestmögliche produktive Arbeit der riesigen Kapitalien, die in den Eisenbahnunternehmungen festgelegt, ebenso wie die Kapitalien, die auf allen anderen Gebieten der nationalen Erzeugung und des Handels investiert sind, stark beeinträchtigt werden könnte.“ Aber das sind Vermutungen oder Befürchtungen, deren wahrscheinliches Eintreten ebenso möglich ist, wie ihr Ausbleiben, so lange nicht bessere Anhaltspunkte für ihre Berechtigung ins Feld geführt werden können.

An diese Bewegung schloß sich dann noch eine andere, die darauf hinwies, daß nicht nur die niedrigen Tarifsätze, sondern ebenso die übermäßig hohen Ausgaben und nicht zuletzt die Zweckbestimmung der einzelnen Bahnen (z. B. strategische) für die Fehlbeträge verantwortlich zu machen seien. Um diese Fehlbeträge auszugleichen und demnächst die Bahnen einträglicher zu machen, hatten die Privatbahnen den Antrag gestellt, ganz allgemein den Tarif um 10 % zu erhöhen (1908). Dieser Vorgang hatte zunächst eine sehr weitgehende Sammlung von statistischem Material zur Folge, das klarstellen sollte, wie sich die Wirkung einer derartigen

Tariferhöhung auf Handel und Verkehr, aber auch auf die Produktion bemerkbar machen würde. Die Wogen gingen ziemlich hoch. Bei der Verhandlung wurde es aber immer deutlicher, daß die Maßnahme, wenn sie wirklich zum Ziel führen sollte, jedenfalls einen großen Teil der Produktion schwer belasten, daher in seiner Wettbewerbsmöglichkeit voraussichtlich schwer treffen würde. Es zeigte sich eben, daß bei einem Lande von der Ausdehnung Rußlands es nicht zu vermeiden ist, daß viele Hundert Werst Bahnlänge gebaut werden müssen, nur um dem politischen Bedürfnisse zu genügen, gewisse, entlegene Punkte mit dem Zentrum der Verwaltung in wirksame Verbindung zu bringen. Neben diesen politisch notwendigen Bahnen kommen dann noch die für die Verteidigung unerläßlichen hinzu. Beide Gattungen von Bahnen entspringen nicht wirtschaftlichen Erwägungen und müssen daher anders als sie beurteilt werden. Gerade dieser Umstand ist denn auch die Veranlassung gewesen, daß in den maßgebenden Kreisen der Antrag lebhaften Widerspruch hervorgerufen hat. Der Finanzminister gibt dieser Auffassung einen ziemlich deutlichen Ausdruck, wenn er ausführt: „es ist nutzlos, einen Weg ausfindig machen zu wollen, der geeignet wäre, die geringen Einnahmen der strategischen Bahnen durch irgendwelche wirtschaftliche und finanzielle Maßnahmen aufzubessern, wir haben keine Möglichkeit, sie zu einträglichen zu machen.“ Ist das richtig, und für russische Verhältnisse kann man die Auffassung tatsächlich als richtig anerkennen, so hat K. J. Sagorski¹⁾ auch recht, wenn er den Gedanken weiter ausführt und sagt: „Diese Auslassung enthält den durchaus richtigen Gedanken, daß die Unterhaltung derjenigen Eisenbahnen, die aus Anlaß der Sicherstellung solcher allgemein staatlicher Bedürfnisse und Interessen erbaut werden, wie die Verteidigung des Reiches oder die Verbindung der zentralen Teile des Reiches mit seinen Grenzgebieten, um die unentbehrlichen Vorbedingungen für die Förderung der Kultur, sowie der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse der Gebiete zu ermöglichen, den allgemeinen staatlichen Mitteln zur Last fallen müssen. Aus dieser Auffassung der Lage ergibt sich aber ferner der Schluß: es kann nicht die Aufgabe der Eisenbahnpolitik sein, die Erträgnisse solcher Bahnen, deren Aufgabe es ausschließlich ist, den wirtschaftlichen, industriellen und Handelsinteressen zu dienen, durch Erhöhung der Tarife derart zu steigern, daß die Einnahmen genügten, um die Fehlerträge der strategischen und politischen Bahnen zu decken. Eine Erhöhung der Tarife in solchem Umfange würde nichts anderes bedeuten, als eine schwere Belastung der Handelstransporte mit einer ungeheuren Steuer zugunsten der Deckung von Kosten für allgemein staatliche Be-

¹⁾ Unsere Eisenbahntarifpolitik (*Nascha sheljesnodoroshnaja tarifnaja politika*). Petersburg (in russischer Sprache) 1910.

dürfnisse. Ein solches Vorgehen würde die Gefahr in sich schließen, die günstige weitere Entwicklung von Handel und Industrie aufzuhalten und in deren Folge das weitere Anwachsen der Beförderungsmengen und die Einträglichkeit der wirtschaftlichen Bahnen zu hemmen. Ein Vorgehen in dieser Richtung ist jedenfalls von sehr zweifelhaftem Wert und könnte nur in ganz beschränktem Umfange stattfinden.“

An und für sich ist der Gedanke, einen solchen Weg zu beschreiten, um die wirtschaftliche Lage eines Teils der Bahnen aufzubessern, gewiß sehr anfechtbar, und die Auffassung des Finanzministeriums, Tarifierhöhungen nur durchzuführen, nachdem die wirtschaftlichen Verhältnisse, die von solch einer Maßnahme berührt werden, ganz eingehend vorher geprüft worden sind, gewiß das Richtige, aber auch selbstverständlich. Das Ergebnis dieses Vorgehens der Privatbahngesellschaften ist hiernach in seiner weitgehenden, allgemeinen Fassung damit hinfällig geworden. Dieses Vorgehen hat aber doch insofern allgemeine Folgen nach sich gezogen, als die Tarifinstanzen beim Finanzministerium ganz allgemein bei ihren Arbeiten auf Erhöhungen der Tarife ihr Augenmerk richteten. Es ist nicht zu verkennen, daß diese Richtung im letzten Dezennium die herrschende ist. Aus dem ganzen Hergang und den Folgen, die sich an ihn schlossen, geht klar hervor, daß der Vorstoß, den Schwerpunkt der Tariffestsetzungen in die gesetzgebenden Körperschaften zu verlegen, gänzlich gescheitert ist, nicht minder das Bemühen der Privatbahngesellschaften, eine allgemeine, gleichmäßige Tarifierhöhung zur Hebung ihrer Einnahmen durchzuführen. Damit ist der weiteren, ruhigen Entwicklung dieser für die Volkswirtschaft so überaus wichtigen und maßgebenden Frage die Bahn freigeblieben. Auch bei dieser Gelegenheit hat es sich gezeigt, daß das Gesetz von 1889 in seiner Rückwirkung auf die Entwicklung der allgemeinen, wirtschaftlichen Verhältnisse von gutem Einfluß gewesen ist. Ohne es hätten die Privatbahnen nicht daran gehindert werden können, die Maßnahme der allgemeinen Erhöhung der Tarife durchzuführen, wodurch dann aller Wahrscheinlichkeit nach eine starke Veränderung in den wirtschaftlichen Beziehungen der verschiedenen Reichsteile eingetreten wäre und zwar ohne den erwünschten Erfolg für die Privatbahngesellschaften, weil die wettbewerbenden Staatsbahnen, nach der von ihnen vertretenen Auffassung, die allgemeine Erhöhung der Tarife nicht mitgemacht hätten. Es wäre also ein Abfluß der Gütermengen auf andere Verkehrswege eingetreten zum Schaden der Privatbahnen und voraussichtlich nicht zum Vorteil der Produzenten. Es hat sich bei dieser Gelegenheit deutlich gezeigt, wie ganz unentbehrlich die Zusammenfassung der Tarifangelegenheiten an einer leitenden und maßgebenden Stelle ist, um das Land in seinen wichtigen Interessen an Handel,

Industrie und Landwirtschaft vor zu starken Erschütterungen zu bewahren.

XIV.

Wie die Gütertarife, sind auch die Personentarife französischem Muster nachgebildet. Zunächst sind die Bestimmungen in die Satzungen der großen russischen Eisenbahngesellschaft, die den Charakter von Muster-satzungen für sämtliche russischen Eisenbahngesellschaften angenommen hatten, übergegangen, um von hier aus mit der Zeit allgemeine Bedeutung zu gewinnen. Während nun die Gütertarife aber sehr bald „den russischen Verhältnissen angepaßt“ wurden, wodurch zum Teil jener Wirrwar entstand, der in den vorhergehenden Abschnitten beleuchtet worden ist, haben sich die Personentarife in ihrer ursprünglichen Gestalt lange erhalten. Es waren drei Klassen zu Anfang eingeführt, die erst spät (1879) durch eine vierte ergänzt wurden. Dabei wurde aber dieser vierten Klasse eine ganz besondere Eigenschaft verliehen, indem ihre Benutzung nur ganzen, aus mindestens 40 Personen bestehenden, geschlossenen Gesellschaften von Arbeitern gestattet wurde, die sich von einer Ausgangsstation gemeinsam bis zur Bestimmungsstation begaben. Es war diese Einrichtung also getroffen worden, um die in Rußland üblichen, großen Arbeiterbewegungen zur Zeit der Bestellung, der Ernte, bei Gelegenheiten großer Bauten usw. auf weite Strecken zu erleichtern. Die Einführung dieser Beförderungsart von Menschen mitten im Frieden in Güterwagen fand übrigens nicht besonderen Anklang. Noch 1885 sträubte sich die Verwaltung der Nicolai-Bahn (damals in Verwaltung der „Großen russischen Eisenbahngesellschaft“) gegen diese Maßnahme. Sie konnte das zu jener Zeit noch mit Erfolg tun, denn ihr stand das Recht der freien Bestimmung in wirtschaftlichen Fragen zur Seite.

Im übrigen war in der langen Zeit von etwa 40 Jahren nur eine wesentliche Änderung eingeführt, als (1879) eine Fahrkartensteuer eingeführt wurde¹⁾, d. h. es war eine Verteuerung eingetreten, also das Gegenteil von dem, was im Güterverkehr beobachtet worden ist. Allerdings waren andererseits für den Personenverkehr Erleichterungen, wie sie gleichfalls in Westeuropa bestehen mit Hilfe von Rückfahrkarten, Rundreisekarten, Übersiedlerkarten, Saisonkarten, und wahrscheinlich noch manche andere Karten eingeführt worden. Das berührte aber nicht den weitaus wichtigsten Verkehr im Lande, der sich über sehr weite Strecken ausdehnte, dabei aber keinerlei Ermäßigungen oder Vergünstigungen genoß. Die Rückwirkung dieser Tarifverhältnisse hatte sich schon lange in einem Stillstand in der

¹⁾ Von den Fahrkarten I. u. II. Kl. wurden 25 %, von denen der III. Kl. 15 % des tarifmäßigen Fahrpreises erhoben.

Personenbewegung bemerkbar gemacht, zudem erstreckten sich die Reisen nur in der I. und II. Kl. über längere Strecken¹⁾, während die Reisenden der III. Kl. sich auf verhältnismäßig sehr kurze Reisen beschränkten. Als die Leitung des gesamten Tarifwesens, also auch die des Personenverkehrs, durch das Gesetz von 1889 der Regierung zugefallen war, wurde bald erkannt, daß hier ein großer Mangel beseitigt werden müsse, denn daß in einem Lande von den Abmessungen Rußlands die Personenbewegung bei ungehemmter Bewegungsmöglichkeit zwangsweise sich über große Entfernungen erstrecken müsse, war klar. Ebenso einleuchtend aber auch, daß, wenn das nicht geschehe, ein Hindernis vorhanden sein müsse²⁾, auf dessen Beseitigung Bedacht genommen werden müsse, um die freie Bewegung möglichst zu unterstützen. Zur Feststellung der Verhältnisse hatte die Regierung bereits (1891) Erhebungen angestellt. Sie wünschte, zur Vervollständigung dieser und zur Beleuchtung der ganzen Frage vom Standpunkte der Eisenbahnen auch zu hören, wie diese sich zu einer Änderung der Personentarife stellen. Es wurde daher der allgemeinen Gruppe der russischen Eisenbahnen (*obschtschi ssjesd*) anheimgestellt, auch ihrerseits Untersuchungen zu veranlassen und sich gutachtlich zu äußern. Auffallenderweise haben die Bahnen die Gelegenheit, ihren Einfluß auf die Entscheidung der Frage geltend zu machen, nicht ausgenutzt, denn die Arbeiten zogen sich solange hin, daß die Regierung (1894) den Auftrag zurückzog und nunmehr selbst die Angelegenheit zum Abschluß brachte. Bei der Prüfung des zusammengetragenen Zahlenmaterials und nach dem Urteil der zu Rate gezogenen Sachverständigen gelangte das Finanzministerium zur Erkenntnis, daß die Höhe der Tarife für mittlere und große Entfernungen der Bevölkerung zu große Opfer auferlege und daher hemmend auf deren Bewegung zurückwirke. Es sollte daher auf dem Wege einer gleichmäßigen Herabsetzung der geltenden Tarifsätze der Versuch gemacht werden, das Hindernis aus dem Wege zu räumen. Die Bearbeitung der verwickelten Tarifffrage lehrte jedoch, daß man mit einer solchen allgemeinen, gleichmäßigen Ermäßigung der Fahrpreise nicht die Wirkung herbeiführen könne, auf die es im besonderen ankomme, nämlich die Ermäßigung der Fahrpreise für gewisse Entfernungsabschnitte. Das führte dazu, zu versuchen, das vorgesteckte Ziel auf dem Wege einer Differen-

¹⁾ Eine Feststellung ergab, daß über 50 % aller Reisenden weniger als 50 Werst, 44 % bis 300 Werst und der kleine Rest von 6 % über 300 Werst bei einer Reise zurücklegten. Bei den Entfernungsverhältnissen in Rußland ist das natürlich sehr wenig.

²⁾ Für das Jahrzehnt 1882—1891 ergab sich, daß das Eisenbahnnetz um 28 %, der Güterverkehr um 65 %, der Personenverkehr dagegen nur um 16 % angewachsen war. Das ist offenbar ein Mißverhältnis.

zierung der Sätze je nach der Entfernung zu erreichen. Bei den Versuchen, einen solchen Tarif herzustellen, gelangte man bald dazu, aus dem in Geltung befindlichen Tarif die Sätze für die ersten 160 Werst (= 170 km) unverändert zu übernehmen und hieran einen Zonentarif anzuschließen¹⁾, der es ermöglichte, für gewisse, besonders wichtige Entfernungen die Fahrpreise soweit herabzudrücken, daß die Gefahr als beseitigt betrachtet werden konnte, daß die Bevölkerung wegen der Höhe der Kosten von Reisen Abstand nehmen werde. Wie die Folgezeit gelehrt hat, ist das auch erreicht worden, und es kann daher die Personen-Tarifreform nach dieser Richtung als vollkommen geglückt bezeichnet werden²⁾. War die Überwindung der großen Entfernungen geglückt, so kommt als weitere günstige Folge noch in Betracht, daß der neue Tarif es der gebildeten, weniger leistungsfähigen Mittelschicht der Bevölkerung ermöglichte, die II. Kl. aufzusuchen. Es ist das ein nicht unwichtiger Punkt, denn man darf nicht übersehen, daß das Reisen in der III. Kl. in Rußland für jeden, auch nur ganz oberflächlich mit europäischen Gewohnheiten in Berührung gekommenen Reisenden Qualen in Aussicht stellt, die dazu führen, von jeder Reise Abstand zu nehmen, die nicht ganz unvermeidlich ist. Der neue Personentarif wurde am 1. Dezember 1894 eingeführt. Am 1. Mai 1896 wurde eine Ergänzung der durchgeführten Personen-Tarifreform vorgenommen, um den Vorortverkehr der großen Städte zu fördern. Zu dem Zwecke fand eine Ermäßigung der Fahrpreise statt, indem in großer Auswahl die verschiedensten Gattungen von Monatskarten bis hinauf zu Jahreskarten, Rückfahrkarten usw. zur Einführung gelangten.

Nun waren die Erfahrungen, die mit den Reisenden der III. Kl. gemacht worden waren, fortgehend reichlich ungünstig und drängten immer stärker dazu, aus der Zahl dieser diejenigen auszuschneiden, die, wenn sie in ganzen Wagenladungen befördert werden konnten, die IV. Kl. aufsuchten. Diese Abschiebung der allerlätigsten Reisenden in die IV. Kl. konnte aber nur Erfolg haben, sofern auch ihnen die Möglichkeit zu Einzelreisen gewährt wurde, also ohne an die oben erwähnten Einschränkungen gebunden zu sein. Das geschah. Hierdurch wurde die Reisemöglichkeit in der III. Kl. erheblich verbessert, denn es wanderten die lätigsten Reisenden, wegen der viel größeren Billigkeit (0,75 Kopeken für eine Werst) in die IV. Kl. ab, so daß auch das Reisen in der III. Kl. allmählich erträglicher wurde. Durch alle diese Änderungen hat sich denn auch tatsächlich

¹⁾ Die zahlenmäßige Begründung und die Bildung des neuen Personentarifs siehe: Dr. O. Mertens, Die Reform der Personentarife in Rußland. Archiv für Eisenbahnwesen 1894. Heft 6, Seite 1073 ff.

²⁾ Bestätigt wurde der Tarif am 1. Dezember 1894.

der Personenverkehr ganz erheblich entwickelt, was ja ausgesprochenermaßen das Ziel war, das die Regierung im Interesse des Landes erreichen wollte. Nun stellte sich aber allmählich heraus, daß diesem in erster Reihe beabsichtigten Erfolg ein nicht erwarteter Mißerfolg auf wirtschaftlichem Gebiet gegenübertrat. Angeblich soll es gelungen sein, festzustellen, daß der Personenverkehr seit Einführung des neuen Personentarifs an Reineinnahme weniger übrig gelassen hat, als früher. Es mag dahingestellt bleiben, ob die schwierige Rechnung tatsächlich stimmt, denn wegen der Beteiligung an den Kosten des allgemeinen großen Verwaltungsapparates kommt es hier auf eine Schätzung an. Wie die gemacht wird, davon hängt natürlich alles ab. Es kann daher die Frage nach der Richtigkeit ganz ausgeschaltet werden, das um so mehr, als man in Rußland offenbar der Überzeugung geworden, daß die Personentarifreform etwas zu weit nach unten mit den Tarifsätzen gegangen sei. Dabei vergaß man aber, daß der eigentliche Zweck der Reform nur auf dem Wege der Verbilligung der Fahrpreise erreicht werden konnte. Das hielt das Finanzministerium keineswegs zurück, im Jahre 1906 mit den Vorarbeiten zu beginnen, um nunmehr wiederum eine Erhöhung der Tarife vorzubereiten, die eine Verbesserung der Einnahmen herbeiführen sollte. Die umfangreichen Erhebungen überzeugten das Ministerium, daß eine Erhöhung sehr wohl durchführbar sei. Der Antrag wurde 1907 an das Ministerkomitee gebracht und fand am 28. Januar 1908 die Allerhöchste Genehmigung. Die Erhöhungen sind nicht übermäßig stark¹⁾ gewesen, haben daher auch auf die weitere Entwicklung des Personenverkehrs keinen nachteiligen Einfluß ausgeübt, sind also finanziell befriedigend gewesen.

1894 wurde gleichzeitig mit der Umgestaltung des Personentarifs auch der Gepäcktarif einer Umarbeitung unterworfen. Bestehen blieb hierbei zunächst die Bestimmung über das Freigepäck (1 Pud = 16,38 kg für jeden Erwachsenen und $\frac{1}{2}$ Pud für jedes Kind). Auch hier brachte die Reform eine ganz erhebliche Ermäßigung. Es war auch dies für Rußland von Wichtigkeit, denn für die Reisen, die sich dort über weite Strecken und auf lange Zeit ausdehnten, war die Mitnahme von verhältnismäßig viel Reisegepäck nicht zu vermeiden.

¹⁾ Nach der Reform von 1894 wurden für die ersten 160 Werst in der III. Kl. 2,30 Rbl. erhoben, jetzt 2,40 Rbl. Bei 3000 Werst (= 3201 km) wurden 16,80 Rbl. gezahlt, jetzt bei 3010 Werst (= 3211 km) 17,80 Rbl. Danach ist die Erhöhung für die III. Kl. doch nur sehr gering. Anders liegen die Verhältnisse für die II. und I. Kl. Der Tarif von 1894 sah für die II. Kl. einen Zuschlag von 50 %, für die I. Kl. von 150 % vor, während nach dem nun genehmigten Tarif 175 bzw. 300 % mehr erhoben werden. (Bekannt gegeben *Wjestnik putei ssoobchtschnija* 1907, Nr. 50, Seite 284.)

XV.

Mit dem Allgemeinen Statut für die russischen Eisenbahnen von 1885 ist eine grundlegende Neuordnung durch die Schaffung des „Eisenbahnrates“ (*sheljesno-doroshny ssowjet*) in Zusammenhang gebracht worden, durch die das bisher geltende System der einseitigen, verordnungsmäßigen Regelung aller Eisenbahnfragen durch den Minister der Verkehrsanstalten bei Seite geschoben worden ist. Die Untersuchungen der Baranowschen Kommission hatten unter vielen anderen Schäden auch den aufgedeckt, daß das Ministerium viel zu sehr außerhalb der Dinge stand und über diese daher ohne genügende Beziehung zu den tatsächlichen Verhältnissen entschied. Dadurch kam das Bedürfnis des praktischen Lebens zu wenig zur Geltung. Auch die vielfach vom Ministerium herangezogene Mitarbeit der einzelnen Bahngruppen und ebenso der allgemeinen Gruppe der Eisenbahnen (*obschtschy ssjesd sheljesnych dorop*) konnte diese Lücke nicht völlig ausfüllen. Es bewegte sich der Gedankenkreis immer und ausschließlich im Interessenkreise der Eisenbahnen. Es war daher ein nicht zu unterschätzendes Verdienst der Arbeiten der Baranowschen Kommission, diesen zweifellosen Mangel und die schweren Folgen, die sich hieraus für die gesunde Entwicklung von Handel und Verkehr ergaben, nachgewiesen zu haben. Diese Erkenntnis führte dann zur Schaffung des Eisenbahnrats. Die wichtigste Folge dieser Einrichtung ist die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes durch ein Kollegium. Unter dem Vorsitz des Ministers der Verkehrsanstalten wird der Eisenbahnrat gebildet aus: dem Kollegen des Ministers, dem Direktor des Eisenbahndepartements, dem Präsidenten der Verwaltung der Staatseisenbahnen, zwei Mitgliedern des Ministeriums der Verkehrsanstalten, je einem Vertreter der Ministerien der Finanzen, der Justiz, des Innern, der Reichsdomänen, des Krieges und der Reichskontrolle, ferner aus je zwei Vertretern der Privateisenbahnen, des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und der Bergwerksindustrie. Es ist das eine reichlich große Körperschaft, die hier aufgeboten wird, um die Fragen zu beraten und zu entscheiden, die bisher in souveräner Selbstherrlichkeit vom Minister der Verkehrsanstalten allein bearbeitet und endgültig entschieden wurden. Aber selbst mit den vorstehend aufgezählten Teilnehmern ist der Kreis derer, die mitwirken sollen und können, nicht erschöpft, denn die Post, der Telegraph, die Zoll- und Medizinalbehörden müssen gegebenenfalls gleichfalls hinzugezogen werden. Kurz, man sieht, daß nunmehr eine weitgehende Interessenvertretung, bei der namentlich auch das praktische Leben mit seinen vielen und wichtigen Bedürfnissen zum Wort kommen soll, zur Mitarbeit herangezogen wird.

Zu dem Geschäftskreise des Eisenbahnrats gehört die Prüfung:

1. der Entwürfe zu neuen Gesetzen, welche sich auf den Bau, den Betrieb und das Finanzwesen der Eisenbahnen beziehen — vor Einbringung dieser Entwürfe in den Reichsrat;
2.
3. der Regeln und Instruktionen, die in Ausführung der für die Eisenbahnen geltenden Gesetzesvorschriften auf administrativem Wege herausgegeben werden, soweit diese Regeln und Instruktionen durch das Allgemeine Statut der Prüfung durch den Eisenbahnrat vorbehalten sind;
4.
5. überhaupt aller auf den Bau, den Betrieb und das Finanzwesen der Eisenbahnen bezüglichen Fragen, deren Prüfung im Eisenbahnrat vom Minister der Verkehrsanstalten oder von anderen obersten Chefs der einzelnen Verwaltungszweige, deren Ressorts diese Frage betreffen, für nützlich erachtet wird.

Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet endgültig in Verwaltungsangelegenheiten das Minister-Komitee, in Angelegenheiten, die auf gesetzgeberischem Wege Erledigung finden müssen, der Reichsrat.

Damit war sicher ein großer Fortschritt gemacht, wenngleich ein besonders wichtiges Gebiet, das Tarifwesen, hiermit nicht berührt war. Aber gerade diese wichtigste Eisenbahnfrage war, zurzeit als das Allgemeine Statut geschaffen wurde, wie bereits gezeigt worden ist, in einem wenig geordneten Zustande, so daß lebhaft erörtert wurde, wie hier Wandel geschaffen werden könne. Daß das geschehen mußte, konnte von niemandem bezweifelt werden, dafür sprachen die Zustände zu lebhaft. So kam es, daß zunächst die gesamten Tarifangelegenheiten dem Finanzministerium unterstellt wurden in der Absicht, die Regelung der wirtschaftlichen Fragen an dieser Stelle unter möglichst ausgiebiger Mitwirkung von Interessentenkreisen zu vereinigen. Diese Abzweigung des Tarifwesens vom Ministerium der Verkehrsanstalten und dessen Zuteilung zum Finanzministerium ist wohl die wichtigste Veränderung, die im Laufe des hier beobachteten Zeitabschnittes im Bereiche der Verwaltung zur Durchführung gelangte. Damit wurde das Schwergewicht des Einflusses auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Eisenbahnwesens und rückwirkend auf die des Landes in das Finanzministerium verlegt. Am 18. November 1888 erfolgte die Bestätigung dieser grundlegenden Veränderung, durch die das Ministerium der Verkehrsanstalten ausschließlich auf die Leitung des bau- und betriebstechnischen Teiles der Eisenbahnen beschränkt wurde. Damit war es nicht von der Mitwirkung bei der Entscheidung der wirtschaftlichen Fragen ausgeschlossen, wohl aber war ihm die Leitung genommen.

Die nächste Tat auf dem Gebiete des Tarifwesens war die Änderung in der Geschäftsverteilung, denn schon am 8. März 1889 erfolgte die Bestätigung des Gesetzes, das das gesamte Tarifwesen dem Finanzministerium übertrug. Nachdem über die Wirkung dieses Gesetzes bereits früher gesprochen ist (Siehe Seite 56), kommt hier nur die organisatorische Seite in Betracht. Es mußten ganz neue Organe geschaffen werden, die die Arbeiten leisten sollten.

Das geschah durch Einfügung dreier neuer Abteilungen in das Gefüge des Finanzministeriums, nämlich:

1. des Rats für Tarifangelegenheiten (*ssowjet po tarifnym djelam*), dessen Aufgaben in der Hauptsache folgende sind: Aufstellen der Regeln über die Abfassung, Veröffentlichung und Abänderung der Tarife, Ausgleichen der Meinungsverschiedenheiten zwischen den Eisenbahnen und anderen Betriebsunternehmungen, Zusammenstellung der Anträge über die einzuhaltenden Grenzen der Frachtsätze, soweit sie der Allerhöchsten Genehmigung vorbehalten sind usw.

Dieser Rat für Tarifangelegenheiten besteht unter dem Vorsitz des Finanzministers aus Vertretern der Ministerien der Verkehrsanstalten, Finanzen, Reichsdomänen, Reichskontrolle und des Innern, ferner Vertretern von Landwirtschaft, Handel, Industrie, Bergbau und Privatbahnen.

2. des Tarifkomitees (*tarifny komitet*). Ihm fällt vorzugsweise die Beurteilung und Entscheidung einzelner, wichtiger Tarifragen zu, die in unmittelbarem Zusammenhange mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Erfordernissen von Handel und Gewerbe stehen; ferner besondere Tarifragen, die von Regierungsbehörden angeregt werden und deren Entscheidung im Tarifkomitee ausdrücklich von den obersten Chefs dieser Behörden gewünscht wird; und endlich Tarifragen, die vom Finanzminister dem Komitee überwiesen oder vom Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten eingebracht werden.

Das Tarifkomitee wird, unter dem Vorsitz des Direktors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten, aus Mitgliedern des Finanzministeriums und je einem Mitglied des Ministeriums der Verkehrsanstalten, der Domänen und der Reichskontrolle gebildet.

3. des Departements für Eisenbahnangelegenheiten (*departament sheljesno doroshnych djel*). Zu seinen Obliegenheiten gehört die Geschäftsführung im Rat für Tarifangelegenheiten und im Tarifkomitee, im übrigen Vorbereitung und Entscheidung der gesamten Tarifangelegenheiten, soweit sie nicht den beiden vorher genannten Abteilungen vorbehalten sind. Das Departement ist somit der weitaus wichtigste

Teil der neugeschaffenen Organe. Das Departement wird von einem Direktor geleitet, ohne Beteiligung anderer Ministerien oder Vertretungen.

Aus dieser Aufzählung der Wirkungskreise der drei neuen Abteilungen im Finanzministerium geht hervor, wie die Bearbeitung der wichtigen Materie gedacht worden ist. Die Hauptarbeitslast ruht auf dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten. Während hier alle Vorarbeiten geleistet und die meisten Entscheidungen getroffen werden müssen, sind wichtige, grundsätzliche Fragen den beiden übergeordneten Instanzen vorbehalten. In diesen Kollegien hat auch die weitgehendste Interessenvertretung aus allen Kreisen von Handel, Verkehr und Landwirtschaft Berücksichtigung gefunden. Gerade hierin liegt der große Fortschritt, der mit der Überführung dieser wichtigsten Eisenbahnfrage in das Finanzministerium verbunden ist. Hierdurch erst sind auch in Rußland die Tariffragen der rein bürokratischen Behandlung entzogen worden. Wie wichtig das ist, kann nur ganz ermessen werden, wenn man sich gegenwärtig hält, wie tief gerade die Tarife und ihre Anwendungsbestimmungen in den Gang von Handel und Verkehr eingreifen, wie sehr sie die Entwicklung von Industrie und Landwirtschaft zu beeinflussen vermögen. Wenn da den zunächst Betroffenen die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben wird, so ist das ein gewaltiger Schritt zum Besseren, nicht nur für diese, sondern auch für die Gesamtheit des wirtschaftlichen Lebens.

Das Finanzministerium gewann noch weiteren Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung des Eisenbahnwesens, als 1896 unter seiner Leitung eine von den einzelnen Ressorts unabhängige, besondere Kommission gebildet wurde, die die Anlage neuer Bahnen zu begutachten hatte¹⁾.

Diese Geschäftsverteilung hat sich offenbar gut bewährt, denn namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens ist eine ruhige Entwicklung an Stelle des früheren, wüsten Durcheinander getreten. Ein Zustand, der für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes nicht hoch genug bewertet werden kann.

¹⁾ Charakteristisch für russische Verhältnisse ist, daß im November 1916 diese Einrichtung aufgehoben ist. Wie die Torgowo-promyschlenaja Gaseta aus Petersburg mitteilt, ist die Kommission in das Ministerium der Verkehrsanstalten zurückverlegt worden. Bis 1896 wurden die Arbeiten, die ihr zufallen, dort geleistet. Dann wurden sie einer beim Finanzministerium neu gebildeten Kommission übertragen, die, soweit Nachrichten vorliegen, durchaus sachgemäß ihre Aufgaben erledigte. Nunmehr hat das Ministerkomitee beschlossen, die ganze Kommission dem Ministerium der Verkehrsanstalten wieder anzugliedern. Man fragt sich warum? Die einzige Antwort scheint zu sein: 1896 gelang es dem starken Einflusse Wittes, diese wichtigen Arbeiten seinem Finanzministerium zu sichern, 1916 war der Minister der Verkehrsanstalten (der angehende Ministerpräsident) Trepow der Stärkere!

XVI.

Neben diesen ganz besonders wichtigen und einschneidenden Maßnahmen in der Geschäftsverteilung unter den Ministerien sind weitere, ähnliche Änderungen an den Zentralstellen nicht vorgekommen. Wohl sind einzelne organisatorische Umgestaltungen, mannigfache Erweiterungen in der Zuständigkeit der einzelnen Abteilungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu verzeichnen, doch kann ihnen kein maßgebender Einfluß auf den Gang der Dinge im großen zugesprochen werden. Dagegen sind aber ganz außerordentlich wichtige, weil den Einfluß der Regierung auf die Führung der Geschäfte stärkende Maßnahmen bei den Direktionen der Eisenbahngesellschaften seit 1882 allmählich zur Durchführung gelangt.

Zum Schaden des Staates mißbrauchten sie die ihnen gewährleisteten Freiheiten. Es kam für die Regierung daher darauf an, Mittel und Wege zu finden, den Einfluß des Staates sicher zu stellen, den er für sich glaubte in Anspruch nehmen zu müssen, da er durch die übernommene Verpflichtung der Garantieleistungen in hohem Maße an dem wirtschaftlichen Ergebnis der Betriebsführung interessiert ist. Das Ressort der Verkehrsanstalten führte bereits eine Aufsicht durch die Regierungsinspektion — vertreten durch einen Ingenieur des Ministeriums —, die sich jedoch nur auf die Technik des Betriebes und des Baues bezog. Aber selbst hierbei war sie nur auf die Frage der Sicherheit — im Betriebe — und der Durchführbarkeit — im Bau — beschränkt. Die Beurteilung der wirtschaftlichen Folgen, die derartige Unternehmungen haben würden, entzogen sich zunächst dem Einflußbereich der staatlichen Inspektion. Und doch war es für den Staat, wenn er seinen Einfluß geltend machen wollte, notwendig, an dieser Stelle zuzugreifen. Die Vernachlässigung der Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung kam am merklichsten bei den regelmäßig zu zahlenden Zuschüssen des Staates zum Ausdruck. Diese Verhältnisse brachten es denn auch mit sich, daß es dem Staat nicht allzu schwer gemacht wurde, trotz der gewährleisteten Bewegungsfreiheit in wirtschaftlichen Fragen, sich allmählich einen gewissen Einfluß mit Hilfe einer Kontrolle zu erwerben.

Die Durchführung dieser Maßnahme brachte aber eine längere Verhandlung im Schoße des Ministerkomitees mit sich, deren Gegenstand die Frage war, an welcher staatlichen Stelle diese Kontrolle ausgeführt werden solle. Das Ministerium der Verkehrsanstalten wollte sein Einflußgebiet nicht einschränken lassen, während das Ministerkomitee den Standpunkt vertrat, daß die Reichskontrolle das berufene Organ hierfür sei. Es

wurde dann auch ihr zunächst die Ausarbeitung der Vorlage und ferner seit Ende 1882 die Durchführung der Kontrolle selbst übertragen.

Das Recht, das sich die Regierung hiermit zusprach, war ein ziemlich weitgehendes, tief in die bisher unbestritten gewesenen Befugnisse der Gesellschaften eingreifendes. Nun wurde in den Verhandlungen über die Durchführung einer wirksamen Kontrolle vor allem festgestellt, daß eine sparsamere Verwaltung zu erstreben und die vielen Mißbräuche, die zum Schaden der Staatskasse verübt wurden, möglichst auszuschalten seien. Die Forderungen wurden anerkannt, und als Mittel zur Erreichung dieses Zweckes glaubte man dazu übergehen zu müssen, zunächst die Regeln aufzustellen, nach denen die Rechnungsführung und die Rechnungslegung stattzufinden haben, ferner Bestimmung zu treffen, wie die Durchführung und Prüfung der Budgets und Rechenschaftsberichte bewerkstelligt werden sollen, endlich die Form und die obligatorischen Fristen für die Zusammenstellung alles dessen festzulegen. Zum Schlusse sollten dann noch Regeln über die Aufbewahrung und Verausgabung der Gelder aufgestellt werden. Es war ja wohl klar, wenn es der Regierung gelang, dieses Programm allmählich zur Durchführung zu bringen, daß sie dann einen vollständigen Einblick in das Geschäftsgetriebe der Gesellschaften erhalten mußte, gleichzeitig aber auch die Möglichkeit in die Hand bekam, zu verhindern, daß zum Nachteile des Staates Dinge geschahen, die seine berechtigten Interessen störten. Um nun praktisch auf diesem Wege vorwärts zu kommen, wurde einer Kommission der Auftrag zuteil, zunächst die Regeln für eine einheitliche Aufstellung des Budgets und des Rechenschaftsberichtes auszuarbeiten. 1884 war das geschehen. Der Anfang mit der Durchführung der Kontrollmaßregeln wurde mit drei Gesellschaften¹⁾, als ein Versuch, für die Dauer von zwei Jahren gemacht.

Schon bald (1886) war die Regierung zu der Überzeugung gekommen, daß ihr Vorgehen gegenüber den drei Gesellschaften nicht nur richtig gewesen war, sondern daß sich sogar Rückwirkungen auch auf andere Gesellschaften beobachten ließen, die sich größerer Sparsamkeit in der Verwaltung befließigten. Die Regierung ist bei dieser Gelegenheit mit einer Gründlichkeit und Rücksichtslosigkeit vorgegangen, die weder mit ihren sonstigen Gepflogenheiten, noch auch mit den tatsächlichen Rechtsverhältnissen übereinstimmten. Wie gründlich die Reichskontrolle bei der Ausführung ihres Auftrages vorging, mag daraus ersehen werden, daß sie in ihrem Entwurfe zu den Vorschriften über die durchzuführende Kontrolle

¹⁾ Baltische, Losowo-Sewastopol und Moskau-Brest (später umbenannt in Alexander-Bahn).

vorsah: die Prüfung der Bücher, Rechnungen, Dokumente und der gesamten Geschäftsführung der Direktion, Betriebsdirektion und des äußeren Dienstes der Bahn; die Beurkundung des Geldbestandes und des Eigentums der Bahn; eine tatsächliche Feststellung der Lieferungen und geleisteten Arbeiten sowohl auf der Strecke, als auch in den Werkstätten in wirtschaftlicher Beziehung; Vergleichung des Verkehrs in den Güter- und Personenzügen an Ort und Stelle an der Hand der maßgebenden Urkunden; Anwesenheit bei den Ausschreibungen, Auslosungen und der Vernichtung der bezahlten Zinsscheine. In einzelnen Fällen eignete sie sich sogar das Recht an, den Abschluß von Lieferungsverträgen je nach deren Wichtigkeit, dem Umfange des Wertes oder der Dauer des Vertrages zu beanstanden; endlich fiel der örtlichen Kontrolle die Durchsicht des Budgets und des Rechenschaftsberichts zu.

Man sieht auch hier wieder das übliche Verfahren, von einem Extrem ins andere zu fallen. War den Gesellschaften vorher volle Freiheit gewährleistet worden, so mußten sie sich jetzt plötzlich die vollständigste Knebelung gefallen lassen. Wie das Arbeitsprogramm der Kontrolle zeigt, bleibt für eine freie, selbsttätige Entwicklung zur Förderung der Interessen der Gesellschaften keinerlei Spielraum frei. Andererseits war es ja sonnenklar, daß bei Durchführung einer derartigen Beaufsichtigung und Maßregelung der Tätigkeit der Gesellschaften die gesamte Geschäftsführung sich schließlich innerhalb von Grenzen bewegen mußte, die den Anforderungen und Wünschen der Regierung entsprachen. Es kann daher auch nicht in Erstaunen setzen, daß die Reichskontrolle (1887) berichten konnte, die Maßnahme habe sich außerordentlich bewährt und daß infolgedessen die Regierung dazu überging, weitere neun Bahnen¹⁾ (1887) und endlich (1891) noch sechs Bahnen²⁾ dieser Kontrolle zu unterwerfen. Damit waren die 1891 vorhandenen Privatbahnen zum größeren Teil der staatlichen Aufsicht unterworfen und die zu jener Zeit bereits in Angriff genommene Verstaatlichung nicht unwesentlich erleichtert worden, denn nunmehr bekam der Staat Einsicht in die Geschäftsführung der Privatbahnen, die bekanntlich keineswegs überall einwandfrei war, und einen weiteren, starken Anreiz; die Verstaatlichung beschleunigt durchzuführen.

Die praktische Durchführung der Kontrolle ließ aber schon ganz zu Anfang die Schwierigkeiten erkennen, die mit ihr verbunden waren, so

¹⁾ Donez, Transkaukasus, Warschau—Bromberg, Orel—Witebsk, Weichsel, Rjäshsk—Wjäsma, Morschansk—Ssysran, Warschau—Terespol und Dünaburg—Witebsk.

²⁾ Orenburg, Iwangorod—Dombrowo, Orel—Gijasy, Riga—Dünaburg, Koslow—Woronesh und Grjäsi—Zarizyn.

lange die Gesellschaften nicht gezwungen werden konnten, ihre Budgets und anschließend an diese die Rechenschaftsberichte in einheitlicher Form aufzustellen. Es war daher schon zu Anfang (1884) der hier geschilderten Vorgänge angeordnet worden, daß für die Aufstellung der Budgets, als auch der Rechenschaftsberichte den Gesellschaften eine bestimmte, von allen Gesellschaften zu benutzende, einheitliche Form für beides vorzuschreiben sei. Die Herstellung dieser Form machte der Kommission jedoch ganz erhebliche Schwierigkeiten, die erst 1888 überwunden worden waren. Nun sträubten sich die Gesellschaften allerdings nicht dagegen, diese Form zu benutzen, wohl aber entstanden Zweifel darüber, ob die Regierung das Recht für sich in Anspruch nehmen könne, die Budgets zu bestätigen, was sie tatsächlich tat. Nach Maßgabe der satzungsmäßigen Bestimmungen stand der Generalversammlung der Aktionäre das Recht zu, das Budget festzustellen und zu genehmigen. Die Regierung erhielt das Budget zur Kenntnis, nicht aber zur endgültigen Bestätigung, was das Recht mit einbegriffen hätte, das Budget nach Lage der Verhältnisse auch ändern zu dürfen. Es wurde daher die Frage (von der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft) aufgeworfen, ob dieses Recht der Regierung auch in den Fällen als zustehend zuerkannt werden könne, in denen die Satzungen einer Gesellschaft darüber keine ganz ausdrückliche Bestimmung enthalten. Der Streitfall war entstanden, weil die Regierung die Kürzung mehrerer Ausgabeposten verlangt hatte. Durch den Einspruch war nun die Regierung gezwungen, Stellung zu nehmen. Das tat sie in einer Erklärung des Finanzministers, in der es heißt: „Das Recht der Regierung, die Vorlage des Budgets zur Bestätigung zu verlangen, entspringt nicht aus dieser oder jener Bestimmung der Satzungen einer Gesellschaft, die in dieser Beziehung unvollständig sind, sondern aus der Tatsache, daß der Staat die Verpflichtung, eine Reineinnahme zu gewährleisten, übernommen hat. Es ist das eine Verpflichtung, die ihn gezwungen hat und noch zwingt, große Beträge zu zahlen, die aus den Reineinnahmen der betreffenden Gesellschaften zurückgezahlt werden sollen. Da die Regierung einerseits die von ihr übernommene Verpflichtung regelmäßig erfüllt, erhält sie andererseits das Recht, eine Aufsicht darüber auszuüben, daß die Reineinnahme auch richtig berechnet wird“. Ein weiterer Einspruch veranlaßte dann auch noch das Ministerkomitee sich mit der Frage der Berechtigung der Regierung zu beschäftigen. Aber auch diese letzte Verwaltungsinstanz stellte sich auf die Seite des Finanzministers und bestimmte, daß die Budgets nicht später als im November vorzulegen seien und daß: „die bezeichneten Budgets in der vorgeschriebenen Ordnung der Durchsicht zu unterziehen und, erforderlichenfalls nach entsprechender Zurechtstellung, zu bestätigen sind.“

Es sind das sehr charakteristische Vorgänge für russische Verhältnisse. Kurzer Hand erklärt dieselbe Regierung, die die Satzungen den Gesellschaften verliehen hat, daß diese unvollständig sind, und ergänzt sie eigenmächtig in einer Form, wie sie das gerade für ihre Zwecke im Augenblick gebraucht. Ob dabei bestehendes Recht, das der anderen Seite zusteht, gekränkt wird, spielt keine Rolle. Das war gewiß ein Weg, auf dem es gelingen mußte und auch wirklich gelang, die Geister wieder los zu werden, die die Regierung einst gerufen, als sie, von der Not der Zeit dazu gedrängt, das Privatkapital veranlaßte, den Bau der Bahnen in die Hand zu nehmen. Eine ganz andere Frage ist es aber freilich, ob der Weg unter gesicherten Rechtsverhältnissen auch als gangbar bezeichnet werden kann. Nicht vergessen werden darf, daß die seinerzeit zugestandenen Freiheiten die Veranlassung für die Beteiligung des Kapitals am Bau der Eisenbahnen waren. Allerdings darf auch zugunsten der Regierung nicht übersehen werden, daß die Eisenbahngesellschaften sich mancherlei Dinge zu schulden kommen ließen, die eine Schädigung der staatlichen Interessen mit sich brachten. Aber — ob das ein genügender Anlaß für den Staat zu einem Bruch vereinbarter Verträge, zu einer vollständigen Entrechtung der Gesellschaften, wie sie tatsächlich die durchgeführte Kontrolle mit sich brachte, sein konnte, namentlich auch solchen Gesellschaften gegenüber, die ordnungsmäßig verwaltet worden sind, wäre unter anderen, als russischen Verhältnissen sicher zu verneinen. Der Eingriff in die verbrieften Rechte war brutal und tief genug, als daß das Ziel — die Knechtung der Gesellschaften zu erreichen — nicht gelingen sollte. Es gelang auch tatsächlich. Nebenbei glückte es auch der Regierung, durch alle diese Maßregelungen den Boden für die beabsichtigte Verstaatlichung soweit vorzubereiten, daß, wie es früher (Abschnitt IV) bereits gezeigt worden ist, diese fast ohne Widerstand durchgeführt werden konnte. So hatte der Staat auf der ganzen Linie seinen Einfluß mächtig gehoben und hatte gleichzeitig sehr wertvolle Erfahrungen gesammelt, die ihm die Richtlinien zu seinem Verhalten bei der Bildung der sechs großen Privatbahngesellschaften (Abschnitt IV) zeigten. Aber man hielt es doch trotz aller guten Erfahrungen nicht für zweckentsprechend und zeitgemäß, auch den neuzubildenden, großen Gesellschaften gegenüber sogleich mit scharfen Kontrollmaßregeln vorzugehen. So wurde bei den entscheidenden Beratungen ausgeführt, man dürfe nicht übersehen, daß es sich in dem vorliegenden Falle um gut verwaltete und reiche Gesellschaften handele, die der Regierung bei Durchführung ihres Programms zu helfen bereit seien. Es sei daher durchaus begründet, ihnen mit Vertrauen zu begegnen, mindestens solange, als sie ihre Verpflichtungen genau erfüllten. Die so veränderte Stellungnahme der Regierung setzte mit dem

Jahre 1892 ein. In den ersten Jahren wickelten sich die Beziehungen zwischen den neuen Gesellschaften und dem Staate glücklich ab. Die Gesellschaften erfüllten pünktlich die übernommenen Verpflichtungen, der Staat machte verhältnismäßig gute Geschäfte, so daß zunächst zu Anständen kein Grund vorlag. Aber mit dem schnell fortschreitenden Ausbau der Eisenbahnnetze wurden immer mehr Bahnen in Gebiete vorgestreckt, die nicht so reiche und leistungsfähige Länderstriche erschlossen, daß ihnen gleich anfangs große Gütermengen zufließen konnten, die Einnahmen wurden geringer, einige Gesellschaften konnten die übernommenen Verpflichtungen nicht mehr pünktlich erfüllen, an Stelle der Zahlungen an den Staat mußte dieser seinerseits die übernommenen Zinsbürgschaften leisten. Die Lage hatte sich also schnell und grundlegend verändert. Den Anfang auf diesem Wege machte die Gesellschaft Rjasan-Uralsk (1897). Schon wenige Jahre nach Eintritt dieser Verhältnisse (1901) nahm dann die Reichskontrolle den von ihr (1891) zu Fall gebrachten Antrag des Finanzministeriums, die neuen Gesellschaften sogleich unter eine scharfe Kontrolle zu nehmen, selbst wieder auf. Allerdings wurden nicht Regeln aufgestellt, die für alle 6 Privatbahn-Gesellschaften zur Anwendung kommen sollten, sondern die Kontrolle sollte je nach Lage der Verhältnisse von Fall zu Fall verhängt werden. In erster Reihe war also der Gesichtspunkt leitend, daß jede Gesellschaft, die ihre wirtschaftlichen Verhältnisse ohne Inanspruchnahme irgend welcher Garantieleistungen zu ordnen vermöge, der Kontrolle nicht zu unterwerfen sei. Sonst sollen die Bestimmungen über die Einführung einer Kontrolle in Kraft treten, sobald die Verhältnisse das zum Schutz der unmittelbar berührten Staatsinteressen erfordern würden. Das war ein reichlich vorsichtiger und sehr dehnbarer Standpunkt, den die Regierung einnahm.

Eine Kontrolle über die Verwendung der Baugelder, soweit sie eine staatliche Garantie genossen, wurde allgemein eingeführt. Dabei wird der Standpunkt vertreten, daß eine solche nicht nur im Interesse des Staats, sondern ebenso sehr im wohlverstandenen Interesse der Aktionäre liegt, „denn diese decken sich keineswegs immer mit den Vorteilen der Unternehmer. Die Frage der Unterwerfung der Betriebsergebnisse der Privatgesellschaften (d. h. der neugebildeten, großen) unter die Kontrollaufsicht erfordert dagegen, bei der außerordentlichen Wichtigkeit und Kompliziertheit dieser Interessen, eine ganz besonders vorsichtige Behandlung. Und das sowohl vom Gesichtspunkt der Aufstellung dieser oder jener Bedingungen für eine solche Aufsicht, als auch mit Rücksicht auf ihren Umfang und die Form.“ Nach dieser Auffassung wurde dann auch 1901 beschlossen und Allerhöchst genehmigt, daß die 1884 festgesetzten Kontrollvorschriften nur von Fall zu Fall, soweit erforderlich, eingeführt werden sollen.

Die Änderungen in dem Verhältnis zwischen der Regierung und den großen, neugebildeten Gesellschaften bei Wahrnehmung der Aufsicht waren zunächst andere, als die seinerzeit bei den Privatbahnen durchgeführten Maßregeln. Hier begnügte sich die Regierung zunächst damit, einen Einfluß auf die Zusammensetzung des Bestandes der Direktionen auszuüben und auf diesem Wege Einfluß zu gewinnen. Es geschah dies im Laufe der Jahre auf ganz verschiedene Weise, so, indem sie sich das Recht der Bestätigung der von der Generalversammlung der Aktionäre gewählten Mitglieder der Direktion übertragen ließ (Iugo-wostotschnaja doroga-Süd-Ostbahn), oder in die Direktion der betreffenden Gesellschaft zwei von der Regierung bestimmte Direktoren entsandte, deren Aufgabe es war, den Gang der Geschäfte genau und eingehend zu beobachten (Erste Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Rußland), oder die satzungsmäßig gewährleistete Anzahl von Regierungsdirektoren soweit erhöhen ließ, daß diesen die Stimmenmehrheit in der Direktion gesichert wurde (Rjäsan-Uralsk), oder auf ähnlichen Wegen. Allmählich aber wußte sie sich auch in diesen neugebildeten großen Gesellschaften den nötigen Einfluß zu sichern. Erreichen konnte die Regierung diese Ziele, weil die Bahnen zum Teil ihre Hilfe in Anspruch nahmen, zum Teil ihr Unternehmen zu erweitern bestrebt waren und für die hierzu erforderliche Genehmigung Opfer bringen mußten.

Ihr Ziel hat die Regierung schließlich stets erreicht. Es wird unter diesen Verhältnissen von großem Interesse sein, nach dem Kriege festzustellen, wie weit diese staatliche Beeinflussung sich bewährt hat, wie weit die vorhandenen, namentlich also die sechs großen Privatbahn-Gesellschaften sich dem Staatsgedanken, vor allem soweit die Anforderungen des Krieges das notwendig machten, untergeordnet haben. Mit anderen Worten, es wird interessant sein, festzustellen, ob es dem Lande erspart geblieben ist, eine Wiederholung der Vorgänge, wie sie sich im Kriege 1877/78 abgespielt haben, aufs Neue zu durchleben.

XVII.

Die Lösung der finanziellen Aufgaben, die der Eisenbahnbau stellte, hat Rußland fast von Anbeginn ganz besondere Schwierigkeiten bereitet. Es waren nicht nur die großen Summen, die in Frage kamen, sondern ebenso die Zeitumstände, unter denen sie beschafft werden mußten. Groß, gemessen an dem Maßstabe, wie ihn die Zeit jeweils abgab, waren die Beträge in den Augen der leitenden Staatsmänner zur Regierungszeit des Kaisers Nicolai I. (1825—1855), so groß, daß sie davon überzeugt waren, Rußland sei zu arm, um derartige „ungeheure“ Summen aufzubringen. Mit der Zeit wurden aber natürlich jene bescheidenen Anfänge verlassen, die

Ausgaben wurden größer und die erforderlichen Kapitalien wuchsen. Aus der Geschichte der Eisenbahnen Rußlands ist ja bekannt, mit welchen ganz außerordentlichen Schwierigkeiten die Finanzverwaltung zu kämpfen hatte, auch wenn man nur den Zinsendienst im Auge behält. Die vom Staate übernommene Garantieleistung für rechtzeitige Einlösung der Zinsscheine erforderte sehr große Aufwendungen, die besonders drückend waren, weil Handel und Industrie noch in den Kinderschuhen steckten und namentlich der Ausfuhrhandel lange nicht entwickelt genug war, um Gold in so großer Menge ins Land zu bringen, daß es genügte, dem Auslande, das die Baugelder zum größten Teil dargeliehen hatte, die Zinsen rechtzeitig zu zahlen. Aber nicht nur der geringe Umfang der Ausfuhr machte die finanzielle Lage des Landes schwierig, sondern ebenso taten es, vielleicht in noch höherem Maße, die Zeitverhältnisse, unter denen die Bahnen, man könnte fast sagen, in der Regel gebaut werden mußten. Rußland ist immer erst infolge böser Erfahrungen dazu übergegangen, Eisenbahnen zu bauen.¹⁾ Aber selbst wo diese Erkenntnis von der Wichtigkeit der Eisenbahnen gelegentlich rechtzeitig vorhanden war, da versagte häufig die Entschlußfähigkeit zur Inangriffnahme großangelegter Pläne. Wenn gleichwohl ein verhältnismäßig großes Eisenbahnnetz im Laufe der Jahrzehnte zustande gekommen ist, so geschah dies, weil das Fehlen der neuen Verkehrsmittel so häufig die schlimmsten Folgen hatte. Es mußte tatkräftig dazu geschritten werden, Bahnen zu bauen. So wurde in den Jahren 1855—81 mit Heranziehung des Privatkapitals ein Netz von Privatbahnen geschaffen, und seit 1882 der Bau aus staatlichen Mitteln in Europa, seit 1895 auch in Asien gefördert. Da es nicht möglich wurde, den Staatsbahngedanken vollkommen durchzuführen, so darf es schließlich als eine glückliche Lösung bezeichnet werden, die der Finanzminister Wischnegradski fand, als er neben den Staatsbahnen, denen das Übergewicht gesichert wurde, das Privatkapital wieder heranzog und mit dessen Hilfe es erreichte, daß der Eisenbahnbau nicht stockte.

Zu diesem Zwecke mußten fortlaufend große Kapitalien flüssig gemacht werden, und dabei kamen die großen Schwierigkeiten zum Vorschein, mit denen Rußland während der ganzen Zeit seines Eisenbahnbaus zu kämpfen hatte. Es ist kaum ein zweites Land in Europa, in dem sich die Privatvermögen von Industrie und Verkehr so fern halten, als Rußland. Es gelang daher der Finanzverwaltung nur selten, in Lande selbst das erforderliche Geld flüssig zu machen. Und wenn es einmal ausnahmsweise glückte, dann mußten ganz besondere Reizmittel (Prämienanleihen) oder besonders

1) Siehe S. 1 ff.

große Zinsgewinne in Aussicht gestellt werden. Das Geld mußte also vom Auslande beschafft werden. Es kann natürlich nicht meine Absicht sein, an dieser Stelle auf die sehr verwickelten Zusammenhänge einzugehen, die diese Geldbeschaffung zur Folge hatte, da das einer Geschichte der Finanzwirtschaft Rußlands gleichkäme. Wohl aber ist es hier am Platze zu zeigen, wie die russische Finanzverwaltung es verstanden hat, die Geldgebahrung der Privatbahnen so zu leiten, daß sie sie zur Erleichterung ihrer Lage und zur Stärkung ihres Kredits auf dem europäischen Geldmarkte dienstbar machen konnte. Nebenbei wirkte dieses Vorgehen gleichzeitig dazu mit, die Privatbahngesellschaften auch in Beziehung auf die Abwicklung der finanziellen Beziehungen zum Auslande unter die staatliche Kontrolle zu bringen.

Für die Abwicklung ihrer Geldgeschäfte waren die Privatgesellschaften, wie in allen anderen rein wirtschaftlichen Fragen, vollkommen auf sich selbst gestellt. Es bezieht sich das nicht nur auf die Abwicklung aller der Geschäfte, die mit dem Betriebe der Bahn, dem Zinsdienste usw. zusammenhingen, sondern ebenso auf die Beschaffung der Baukapitalien. Das mußte sich aber mit der Zeit ändern, denn der Staat gewann immer mehr Interesse daran, die Beziehungen zum ausländischen Geldmarkte von einem möglichst einheitlichen Gesichtspunkt aus zu regeln und dadurch einen größeren Einfluß auf die Bewertung seiner Zahlungsfähigkeit zu gewinnen. Es kommt dieser Gesichtspunkt ganz besonders in Betracht, weil die Finanzverwaltung eifrigst damit beschäftigt war, für Rußland die Goldwährung einzuführen. Je einheitlicher die Zahlungen an das Ausland geregelt werden konnten, desto mehr bestand die Aussicht, den Kurswert des russischen Rubels nicht nur zu befestigen, sondern namentlich auch die vielen Verluste, die durch Ankäufe verhältnismäßig kleiner Beträge entstehen, auszuschließen. Aus diesem Grunde regelte die Finanzverwaltung bei Begründung neuer Gesellschaften, bei Vergrößerungen der Gesellschaftskapitalien, bei Neu- und Ausbauten der Eisenbahnanlagen usw. die Beschaffung der Geldmittel ganz einheitlich, indem sie die Ausgabe der konsolidierten Eisenbahn-Obligationen in die Hand nahm. Es wurde dann nicht das gesamte Obligationenkapital an den Markt gebracht, sondern stets nur so viel, als es der Finanzverwaltung ihrem Plane nach notwendig erschien, um die Bestände der Reichsrentei leistungsfähig zu erhalten. Die Privatgesellschaften schieden bei der Geldbeschaffung, soweit der unmittelbare Verkehr mit dem ausländischen Geldmarkte bei der Realisierung der Werte in Frage kam, aus. So gewann das Finanzministerium die Möglichkeit; stets den geeigneten Zeitpunkt zu ihren Geschäften wählen zu können, was nicht eintreten konnte, falls die Gesellschaften zur Zeit ihrer Begründung mit dem ganzen, großen Obligationen-

kapital an den Börsen erschienen wären, um es mit einem Male flüssig zu machen. Andererseits wurde der Geldbedarf der Gesellschaften je nach dem Fortschreiten der Bauarbeiten oder den Beschaffungen vom Staate unmittelbar gedeckt; sie kamen also nicht in Geldverlegenheit, und der Staat erhielt ein weiteres Mittel in die Hand, um die sachgemäße Verwendung der Gelder zu kontrollieren. Bei den außerordentlich großen Summen, die z. B. bei Bildung und Ausgestaltung der 6 großen Privatgesellschaften in Frage kamen, war es von großer Bedeutung, daß die Obligationen nicht plötzlich an den Markt kamen, dann den Preis drückten, also mit Verlust verkauft werden mußten, sondern daß das Finanzministerium es in der Hand behielt, nur nach Bedarf die Obligationen zu verwenden.

Das war wohl im Bereiche der Eisenbahnverwaltung die wichtigste Maßregel, die zur Durchführung gelangte, um den Kredit des Staates und den russischen Rubelkurs möglichst zu schützen. Aber das Finanzministerium ging auf diesem Wege, der Ausschaltung der selbständigen Betätigung der Privatbahngesellschaften am Börsengeschäft, noch einen erheblichen Schritt weiter. Es verbot den Gesellschaften auch die selbständige Deckung des Geldbedarfs der ausländischen Banken zur Bezahlung der fälligen Zinsscheine. Die Gesellschaften hatten fast alle das Obligationenkapital mit Hilfe ausländischer Banken aufgebracht, so daß der Wert der einzelnen Stücke und ebenso die Zinsscheine neben der russischen die ausländische Valuta aufwiesen. Es hing nun von dem Stande des Rubelkurses ab, wo die Inhaber der Zinsscheine diese zur Bezahlung vorwiesen, in Rußland oder im Auslande. Je nach Lage dieser Verhältnisse konnte es notwendig werden, sehr nennenswerte Beträge den ausländischen Banken zuzuführen, so daß eine Rückwirkung auf den Stand des Rubelkurses zu befürchten war. Ausgeschaltet wurde das aber in dem Augenblick, wo das Finanzministerium die von den Bahnen benötigten Summen auf seine ausländischen Bestände übernahm und diese dann zu geeigneter Stunde wieder auffüllte. Aber selbst hiermit begnügte sich die Finanzverwaltung nicht, sondern sie ging noch einen Schritt weiter und bestimmte, daß auch die Deckung für die Beschaffungen im Auslande in der gleichen Weise zu erfolgen habe, wie das bei der Bezahlung der Zinsscheine dargestellt worden ist. Da nun die russische Industrie in dem hier behandelten Zeitabschnitt noch lange nicht in der Lage war, den Bedarf der Eisenbahnen an Schienen, Lokomotiven und sonstigen ungezählten Gegenständen zu decken, so mußte er vom Auslande bezogen werden und ergab dann in seiner Gesamtheit einen recht nennenswerten Betrag, der dann gleichfalls nicht direkt von der Eisenbahngesellschaft gedeckt werden durfte. Damit war der gesamte Geldverkehr der Eisenbahngesellschaften mit

dem Ausland in die Hand des Finanzministeriums gebracht und ihm somit die volle Gelegenheit gewahrt, jede sich bietende günstige Konjunktur am Geldmarkte auszunutzen, um auch mit den hier zur Verfügung stehenden Mitteln den Rubelkurs zu stützen.

Das sind Vorgänge, die allerdings keine ausschlaggebende Bedeutung für die Entwicklung der Finanzwirtschaft in Anspruch nehmen können, auch braucht bei ihrer Durchführung der Einfluß auf die Kursbildung keineswegs überschätzt zu werden, und dennoch hat dieser sich deutlich bemerkbar gemacht. Dabei kommt noch in Betracht, daß, neben dieser rein finanzwirtschaftlichen Bedeutung der Maßnahme, die Regierung eine sehr wirksame Kontrollmöglichkeit über die Gesellschaften in die Hand bekam. Auf dem Wege einer wirksamen finanzwirtschaftlichen Kontrolle hoffte man eine noch wirksamere Beeinflussung der Tätigkeit der Gesellschaften ausüben zu können. Und auch das darf als erreicht betrachtet werden.

Hiermit war ein weiterer Stein in dem gesamten Aufbau der staatlichen Einwirkung auf die Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaften eingefügt worden.

XVIII.

Die Vorarbeiten für das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen reichen zurück bis in die zweite Hälfte der 70er Jahre des neunzehnten Jahrhunderts.

Fast 50 Jahre waren, seit die erste Eisenbahn in Rußland für den Betrieb eröffnet worden, hingegangen, ohne daß es ein Gesetz oder sonst eine staatliche Regelung gab, die im besonderen die Verhältnisse ordnete, die durch das neue Verkehrsmittel in das wirtschaftliche Leben hineingetragen worden waren. Eine staatliche Ordnung dieser Verhältnisse war aber gerade in Rußland mehr geboten, als sonst in manchen Ländern Europas. Alle die vielen Beziehungen, die zwischen den Eisenbahnen einerseits und dem Publikum, das die Dienste der Eisenbahnen in Anspruch nahm, andererseits entstanden waren, wurden ausschließlich durch die Betriebsreglements der Eisenbahnen geregelt. Die Reglements, die nur in einigen Ausnahmefällen staatlich genehmigt worden waren, sind aber das Ergebnis der Befriedigung eines von den Eisenbahnen empfundenen dringenden Bedürfnisses, die Verhältnisse der Unternehmung zu ihrer Kundschaft, dem die Bahnen benutzenden Publikum, in irgendeiner Form festzustellen. Wenn man die Betriebsreglements jener vorgeseztlichen Zeit durchsieht, so tritt ohne weiteres als Richtlinie für die Formulierung der

einzelnen Bestimmungen deutlich und klar das Bestreben entgegen, die Interessen des Unternehmers möglichst zu wahren. Daß es auch noch Interessen der Benutzer der Eisenbahnen gab, die gleichfalls einen berechtigten Anspruch auf Schutz hatten, ist der Regierung offenbar gar nicht gegenwärtig gewesen. Man begnügte sich damit, daß die Eisenbahnen die Bedingungen, unter denen sie ihre Leistungen zur Verfügung stellten, in dem Betriebsreglement niederlegten. Wer sich diesen Bedingungen unterwerfen wollte, konnte die Dienste der Eisenbahnen in Anspruch nehmen. Es war also eine Zwangsherrschaft, die die Eisenbahnen sich anmaßten und die sie auch tatsächlich ungestört ausüben konnten, denn die Regierung ließ den Gesellschaften vollkommene Freiheit. Zu welchen Ungeheuerlichkeiten dieser Zustand führte, das lehren z. B. die Prozesse, die zwischen den Versendern und den Eisenbahngesellschaften gelegentlich ausgetragen werden mußten. Hier gab es keine andere Grundlage als die Betriebsreglements, die jedes Mal beigebracht werden mußten, was um so notwendiger, aber auch um so lästiger war, als die Betriebsreglements der 1882 noch bestehenden 48 Privatbahnen keineswegs gleichlautend waren. Vielmehr waren sie untereinander reichlich verschieden. Diese Betriebsreglements galten für den lokalen Verkehr, also innerhalb der Grenzen einer Bahn. Im Laufe der Jahre und namentlich nachdem sich der Eisenbahnbau schnell entwickelt hatte, und da das Gut von seinem Versand- bis zu seinem Empfangsorte häufig mehrere Bahnen zu durchlaufen hatte, ergab sich von selbst die Notwendigkeit, eine Anzahl von Betriebsreglements den Prozeßakten anzufügen. Bei der Entscheidung des Rechtsstreites wurde dann in der Regel das Reglement zugrunde gelegt, in dessen Geltungsbereich der Anspruch des Reklamanten entstanden war. Schon aus dieser Rechtsgewohnheit ergibt sich, wie die Versender mit ihren Ansprüchen ganz und gar dem Zufall ausgeantwortet waren. Es kommt hinzu, daß diese Betriebsreglements natürlich den Verhältnissen der Bahn, für die sie erlassen wurden, angepaßt waren. Daß das ganz unleidliche Verhältnisse und Zustände im Gefolge haben mußte, liegt auf der Hand, denn sobald sich Bahn an Bahn schloß, entwickelte sich auch ein Verkehr, der sich über immer mehr Bahnen erstreckte. Aber es waren nicht nur die zwischen Bahn und Publikum schlecht geordneten Rechtsverhältnisse, die zu einer Änderung trieben, sondern mit dem lebhaft anwachsenden Verkehr wurden auch die Beziehungen zwischen den aneinandergrenzenden Bahnen immer mannigfaltigere. So konnte man sich anfangs damit begnügen, an den Übergangsstationen eine Umladung der Güter vorzunehmen. Ja es war oft notwendig, das Gut auf Fuhrwerk zu laden, es dem nächsten Bahnhof am selben Orte zuzuführen, dort von

neuem zu verladen und abzufertigen. Das waren jedoch Zustände, die selbst zu Beginn der Entwicklung des modernen Verkehrswesens nicht lange ertragen werden konnten. Sie führten vielmehr dazu, daß an Stelle dieser Zerrissenheit im Verkehr etwas mehr Einheitlichkeit trat, daß namentlich an Stelle des Verkehrs mit Umladen ein durchgehender Verkehr, ein Wagenaustausch unter den Nachbarbahnen eingeführt wurde. Diese und ungezählte andere Fragen, die sowohl die Interessen der Bahnen selbst, als auch die des Publikums lebhaft berührten und dringend einer Lösung bedurften, waren die Veranlassung, daß die Bahnen, deren Verkehrsinteressen die gleichen waren, sich enger zusammenschlossen und sich über die Abwicklung des Verkehrs verständigten. Aus diesem Bedürfnis heraus entstanden Gruppen von Bahnen (1869), die sich dann gleichmäßig geltende Betriebsreglements schufen. So wurde aus der Not, in der sich Eisenbahnen und Publikum befanden, ein Aushilfsmittel geschaffen, das immerhin einen Fortschritt bedeutete. Die Bahnen, die von Riga ausgehen und sich bis Zaricyn erstrecken, nebst mehreren Anschlußbahnen nach Norden und Westen, machten den Anfang und bildeten die erste Gruppe. Diesem Vorgehen folgten bald die Bahnen um Moskau als zweite Gruppe und die südlichen Bahnen Rußlands als dritte Gruppe.

Dieser Vorgang, der der freien Willensbetätigung einer Anzahl von Privatbahnen sein Zustandekommen verdankte, mußte notwendigerweise der Staatsregierung die Notlage vor Augen führen, in der sich das Verkehrsleben im Lande befand. Das um so mehr, als im Laufe der Zeit, nachdem sämtliche Bahnen sich zu Gruppen zusammengeschlossen, diese sich wiederum zu einer alle Gruppen umfassenden Gesamtheit (*obschtschi ssjesd*) vereinigt hatten. Die Betätigung dieser Vereinigungen bewegte sich keineswegs nur auf dem Gebiete der Schaffung gemeinschaftlicher Grundlagen für die Regelung und Abwicklung des Verkehrs, wieweil dieser Teil der gemeinschaftlichen Arbeit der Ausgangspunkt und der erste Anlaß zum Zusammentritt war. Daneben waren es auch wirtschaftliche Überlegungen, die die Gruppenbildung förderten. Doch darüber ist bei Besprechung der Tarifverhältnisse gehandelt worden. Hier kam es darauf an, festzustellen und zu zeigen, welche Folgen die fehlende, gesetzgeberische oder mindestens regierungseitige Regelung der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs gehabt hatte und wie dringend notwendig die Ausfüllung dieser Lücke war. Aus diesen Verhältnissen heraus ergab sich für die Regierung gewissermaßen zwangsweise die Notwendigkeit, nunmehr auch eine Regelung dieser Verhältnisse, sei es eine verwaltungseitige oder gesetzliche, in die Wege zu leiten. Zu dieser Zeit, in der diese Zustände einer Lösung zutrieben, war

die „Baranowsche Eisenbahn-Untersuchungskommission“ mit der Prüfung der Verhältnisse, wie sie sich auf den Eisenbahnen im Laufe der Zeit herausgebildet hatten, beauftragt worden. Der Erkenntnis der Kommission konnte es sich nicht lange entziehen, daß diese Verhältnisse, wie sie sich ohne gesetzliche Ordnung, sogar ohne staatliche Mitwirkung, von staatlicher Initiative gar nicht zu reden, herausgebildet hatten, nicht länger als alleiniges Hilfsmittel zur Regelung des Verkehrs bestehen bleiben konnten, um so mehr, als die Kommission die Überzeugung gewonnen hatte, daß das „Fehlen eines besonderen, ausführlichen Gesetzes für die Eisenbahnen auch die vorhandene Unordnung erklärte. Die Eisenbahn-Gesellschaften waren in erster Reihe auf den Vorteil der eigenen Bahn bedacht und ließen dabei nicht nur die Interessen der Reisenden und Wageneigentümer, sondern auch wichtige Staatsinteressen außer Acht. Alles das konnte ungestraft geschehen, weil keinerlei gesetzliche oder in den Statuten enthaltene Bestimmungen hindernd in den Weg traten.“

Diese Auffassung der tatsächlich auf den Eisenbahnen herrschenden Zustände beleuchten gut die Verhältnisse, die zur Entstehung des Gesetzes geführt haben. Eine andere Frage ist es natürlich, ob die Lösung zur Behebung dieser Mißstände eine glückliche ist. Zunächst muß es als ein Verdienst bezeichnet werden, daß die Kommission an die Bearbeitung der schwierigen Materie herangetreten ist. Das „Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen“, dessen ersten Entwurf die Baranowsche Kommission aufgestellt hatte, ist im Justizministerium und im Senat mehrfach ergänzt und umgearbeitet worden. Am 12. Juni 1885 wurde es bestätigt. Man hat die Form eines Gesetzes gewählt, aber inhaltlich kommt es deutlich zum Ausdruck, daß das „Allgemeine Statut usw.“ (Gesetz), wie es heute noch zu Recht besteht, viel mehr den Charakter eines Betriebsreglements hat, als den eines Eisenbahngesetzes, von dem erwartet werden konnte, daß es sich darauf beschränkte, in allgemeinen, großen Linien die Grenzen für die Regelung dieser Materie festzulegen. Als Ergänzung oder Ausführung eines solchen Gesetzes hätte dann ein Betriebsreglement, dem die Kleinarbeit zugefallen wäre, an die Seite treten müssen. Die Lösung, die in Rußland die Aufgabe gefunden hat, bewegt sich nun allerdings in ganz anderen Gleisen. Das, was allgemein das Eisenbahnwesen, die Eigentums- und Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen, ihren Bestand, ihre Auflösung usw. anlangt, ist zerstreut in den Satzungen zu finden und hier im Gesetz nur nebenbei berührt. Den eigentlichen Kern und Inhalt des Allgemeinen Statuts bilden Bestimmungen, die fast ausschließlich in ein Betriebsreglement gehören, wie denn auch unverkennbar eine starke Anlehnung an deutsche Betriebsreglements und selbst

an das Berner Übereinkommen stattgefunden hat. So war in der Tat ein Betriebsreglement zustande gekommen, das für alle Bahnen Rußlands gleichmäßig Geltung hatte. Dies ergibt sich aus dem folgenden Inhalt des Gesetzes¹⁾:

Erster Abschnitt: Beförderung von Personen und Gütern auf den Eisenbahnen.

- I. Kapitel (Art. 1—13) Allgemeine Bestimmungen;
- II. Kapitel (Art. 14—42) Beförderung von Personen und deren Gütern;
- III. Kapitel (Art. 43—91) Beförderung von Gütern;
- IV. Kapitel (Art. 92—120) Verantwortlichkeit der Eisenbahnen.

Zweiter Abschnitt: Der Gerichtstand und Verjährung für Eisenbahnklagen und Vollstreckung von Entscheidungen auf Klagen gegen Eisenbahnen.

- I. Kapitel (Art. 121—134) Gerichtstand;
- II. Kapitel (Art. 135—137) Verjährung der Klagen;
- III. Kapitel (Art. 138—144) Eintreibung der den Eisenbahnen ab-erkannten Summen.

Dritter Abschnitt: Polizeiliche Eisenbahnregeln.

- I. Kapitel (Art. 145—164) Regeln für das Publikum;
- II. Kapitel (Art. 165—182) Regeln für die Eisenbahnen;
- III. Kapitel (Art. 183—187) Polizeiliche Aufsicht auf den Eisenbahnen.

Das Allgemeine Statut bestimmt nun sogleich in seinem Art. 1: „Jede für den Personen- und Güterverkehr eröffnete Eisenbahn ist verpflichtet, Personen, Gepäck, die Post und Güter zu befördern, und zwar zwischen allen für den Personen- oder Güterverkehr bestimmten Stationen. Diese Stationen sind in den Tarifen zu bezeichnen.“

Damit war das, was als erster Grund zur Bildung der Gruppen geführt hatte, und wodurch es erreicht worden war, daß eine direkte Beförderung innerhalb einer Gruppe ermöglicht wurde, mit einem Schlage auf das gesamte Eisenbahnnetz ausgedehnt. Die Folge dieser Gesetzesbestimmung war natürlich, daß die früheren Vereinbarungen auf die neugeschaffenen Verhältnisse nicht mehr paßten. sie mußten ganz erheblich umgestaltet werden. Die Gruppen traten daher zusammen, die Betriebsreglements wurden umgearbeitet, und so entstand 1887 das Über-

¹⁾ Vgl. den Abdruck einer Übersetzung des Gesetzes im Archiv für Eisenbahnwesen 1885, S. 643 ff.

einkommen über den direkten Verkehr zwischen den russischen Bahnen. 1889 wurde dieses Übereinkommen dann ergänzt durch die Vereinbarung über die gegenseitige Ausnutzung der Güterwagen. Damit war der Bestimmung des Art. 1 des Gesetzes Genüge geleistet. Das Übereinkommen regelte im einzelnen die Betriebsfragen. Aber der Inhalt und namentlich die Bestimmung des Allgemeinen Statuts, „das wichtigste Buch für die Beamten zu sein, das die bei Ausführung der verschiedenen Maßnahmen bei Beförderung von Personen und Gütern zu beachtenden Regeln enthält“, führte von selbst in der Folgezeit dazu, daß neue Verhältnisse im einzelnen berücksichtigt und dementsprechend das Allgemeine Statut ergänzt werden mußte. Dadurch kam es, daß die Ergänzungen, Erläuterungen, Verordnungen sich außerordentlich häuften. Die Handhabung und Benutzung des Allgemeinen Statuts wurde immer schwieriger und unsicherer, was sich bei den Dienststellen besonders fühlbar machte, die auf seine regelmäßige Anwendung angewiesen waren. Alle diese Verhältnisse änderten aber nichts daran, daß das Allgemeine Statut die Eisenbahnverwaltungen zwang, sich den Bestimmungen zu fügen, wodurch eine Einheitlichkeit in vielen und wichtigen Dingen herbeigeführt wurde. So mußten die Eisenbahngesellschaften gleichmäßig Verantwortlichkeiten übernehmen, die sie bisher nicht anerkannten, die jedoch zum Schutze des Publikums ganz unerläßlich waren. Das ist nur ein Punkt, wenn auch dem Publikum gegenüber ein außerordentlich wichtiger, der durch das Allgemeine Statut eine allgemein gültige Regelung fand. Aber ebenso ist noch in viele Verhältnisse Ordnung und Gleichmäßigkeit getragen worden und eine reinliche Scheidung zwischen Rechten und Pflichten der aufeinander angewiesenen Parteien geschaffen worden.

Um der Schwierigkeiten einigermaßen Herr zu werden, die durch die vielen Ergänzungen hervorgerufen worden waren, entstand dann, wenn auch nicht von amtlicher Stelle, aber doch mit amtlicher Unterstützung, im Jahre 1898, also schon 13 Jahre nach dem Erscheinen des Allgemeinen Statuts, eine verdienstvolle Privatausgabe¹⁾ mit Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen. Für die Beurteilung der ersten Bearbeitung des Gesetzes ist es sehr lehrreich, diese Arbeit zu studieren. Nur einige Artikel des Gesetzes gibt es, die nicht in der kurzen Spanne Zeit eine Ergänzung oder Erläuterung erfahren hätten, die zudem meist viel um-

¹⁾ N. L. Brühl: Das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen. (In russischer Sprache.) Deutsch erschienen in Luzern 1900 bei H. Keller.

fangreicher als die Bestimmung des ergänzten Artikels selbst sind. Andererseits trägt diese Privatausgabe allerdings auch Dinge zusammen, die weder in ein Gesetz, noch in ein Betriebsreglement gehören, aber Wissenswertes für die Stationsbeamten enthalten. Kurz, wie die Dinge sich immer mehr entwickelt hatten, es wurde täglich klarer, daß die Zeit gekommen sei, das 1885 geschaffene Allgemeine Statut einer gründlichen Um- und Neubearbeitung zu unterziehen, damit es den Ansprüchen, die an ein solches Gesetz oder Betriebsreglement in Gesetzesform gestellt werden müssen, besser genüge. Nun hätte man erwarten sollen, daß die Erfahrungen, die bei Benutzung des Allgemeinen Statuts gemacht worden waren, dazu führen mußten, eine grundlegende Scheidung herbeizuführen und erstens einmal ein wirkliches Gesetz, zweitens ein Betriebsreglement herzustellen. Dieser Weg ist aber nicht beschritten worden, sondern man entschloß sich, im Jahre 1909 den Auftrag zu erteilen, eine Neubearbeitung des Allgemeinen Statuts vorzunehmen¹⁾. Die Vorarbeiten hierzu wurden vom Minister der Verkehrsanstalten der allgemeinen Gruppe der Eisenbahnen (*obschtschy ssjesd sheljesnych dorog*) mit dem Hinweis übertragen, eine vollständige Durchsicht und Neubearbeitung des Allgemeinen Statuts vorzunehmen und einen Entwurf vorzulegen. Der Bericht wurde (1910) erstattet, vertrat aber ganz einseitig die Interessen der Eisenbahnen. Er war also in der vorgelegten Form nicht verwendbar und wurde unter Hinzuziehung der Vertretung von Handel, Industrie, Landwirtschaft von dem Zentralkomitee für die Leitung der Massentransporte bei der damals (1910) bestehenden, Allerhöchst niedergesetzten Kommission zur Untersuchung des Eisenbahnwesens (unter General Petrow) einer Durchsicht und Bearbeitung unterzogen. Der so zustande gekommene Entwurf wurde dann endlich im Ministerium beim Eisenbahnrat (*ssowjet po sheljesnodoroshnym djelam*) zu einem ausführlichen Bericht zusammengestellt. Soweit sind die Vorarbeiten gediehen. Sie beschäftigen sich jedoch bisher nur mit dem ersten Abschnitt des Allgemeinen Statuts. Wie dieser Teil der Vorarbeiten erkennen läßt, wird die Behandlung des Stoffes und dessen Einteilung nicht geändert, sondern er wird nur umgearbeitet und, wo nötig, ergänzt. Es wird sogar die Anzahl der Artikel beibehalten, so daß mit einer ganz wesentlichen Verlängerung

¹⁾ a) Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Petersburg 1915. Heft V—X: Durchsicht des Allgemeinen Statuts (*peresmotr obschtschawo ustawa*). Das Journal bringt den Entwurf zum umgearbeiteten Statut nebst ausführlichen, historischen und rechtlichen Begründungen für die Änderungen. b) Dr. Mertens: Allgemeines Statut für die russischen Eisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen 1916, Seite 163 ff.

der einzelnen Abschnitte und deren einzelner Artikel gerechnet werden muß, was sicher nicht die Übersichtlichkeit und Handlichkeit erhöhen kann.

Das ist das Äußere, die Form. Der Inhalt hat, wie zu erwarten war, viel Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten gegeben. Das wirtschaftliche Leben des Landes hat sich seit 1885 in so vielerlei Beziehungen geändert, die Anschauungen über den Betätigungskreis der Eisenbahnen haben sich ganz außerordentlich umgebildet, die Bedürfnisse der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung und die von ihr den Eisenbahnen gegenüber erhobenen Ansprüche auf Befriedigung dieser Bedürfnisse sind allmählich sehr groß geworden, so daß hieraus sich reichlicher Stoff zu Meinungsverschiedenheiten angesammelt hat. Ob und wie diese ausge- tragen werden können, darüber läßt sich zurzeit noch nichts sagen, wenn- gleich eine Regelung dieser Fragen (z. B. die Lagerung der Güter auf den Stationen bis zu ihrer Abfertigung, Bescheinigung der Güte des ein- gelagerten Getreides behufs dessen Beleihung, die Vermittlung der Be- leihung, als Beauftragte der Banken und sehr viele andere, nicht minder einschneidende Fragen) von sehr großer Bedeutung besonders für die ländliche Bevölkerung ist, und daher mit Spannung verfolgt wird. Das gehört jedoch bereits der Zukunft an.

Es genügt auch, daß hier festgehalten wird, daß die Verhältnisse schon im Jahre 1909 dazu getrieben haben, den ersten, offenbar nicht ge- glückten Versuch, ein Eisenbahngesetz zu schaffen, wieder aufzunehmen. Im Interesse des Landes kann es bedauert werden, daß die alten Bahnen nicht verlassen werden sollen, weil dabei schwerlich etwas wirklich Brauchbares geschaffen werden kann.

XIX.

Zu Anfang dieser Untersuchungen habe ich darauf hingewiesen, daß das Zahlenmaterial, das die Grundlage für die Auseinandersetzun- gen ist, sich im Archiv für Eisenbahnwesen gesammelt findet. Es ist also die Möglichkeit geschaffen, sich dort das Erforderliche zusammen- zusehen. Gleichwohl glaube ich aber zur besseren Übersicht hier einige zusammenfassende Angaben nicht unterlassen zu sollen, die die Frage zu beantworten geeignet sind: Was hat Rußland in den 30 Jahren auf dem Gebiete der Verkehrsentwicklung erreicht?

Zunächst hat es sich durch seine Bautätigkeit ein Eisenbahnnetz geschaffen, das betrug:

am 31. De- zember	über- haupt	d a v o n k a m e n					
		auf		den Eigentums- verhältnissen nach auf		von den Staatsbahnen auf	
		Europa	Asien	Europa	Asien	Europa	Asien
		Werst (1 W. = 1067 m)		Werst		Werst	
1882 ¹⁾	21 543	21 000	2) 543	888	20 655	345	543
1886	25 582	24 284	1 298	3 410	22 172	2 112	1 298
1891	28 809	27 165	1 644	9 977	18 832	8 333	1 644
1896	37 179	33 676	3 503	22 827	14 352	19 324	3 503
1901	51 937	43 836	8 101	35 477	16 460	27 376	8 101
1906	58 285	48 143	10 142	41 056	17 229	30 914	10 142
1911	61 684	51 428	10 256	42 550	19 134	32 294	10 256

Es zeigt sich hier deutlich, wie sehr im Laufe der 30 Jahre das Eisenbahnnetz seinem Wesen nach verändert worden ist. Während im Jahre 1882 die Privatgesellschaften über 95,9 % und die Staatsbahnen nur 4,1 % des Gesamtnetzes verfügten, hat sich das Verhältnis bis zum Jahre 1911 annähernd ins Gegenteil umgestaltet, denn es zählte:

1886	der Staat	13,3 %	, die Privatgesellschaften	86,7 %
1891	"	"	34,7 "	"
1896	"	"	61,4 "	"
1901	"	"	68,3 "	"
1906	"	"	70,4 "	"
1911	"	"	69,0 "	"

der vorhandenen Werst Eisenbahnen zu ihrem Bestande. Damit ist allmählich erreicht worden, daß der Staatsbahngedanke sich in Rußland durchgesetzt hat. Bis zum Jahre 1911 waren in Asien nur Staatsbahnen vorhanden. Das Anwachsen des Eisenbahnnetzes zeigt in den einzelnen Lustren ein außerordentlich wechselndes Bild, denn

1882/86	wurden	4 039	Werst	oder	18,7 % ³⁾
1887/91	"	3 227	"	"	12,6 "
1892/96	"	8 370	"	"	29,1 "
1897/01	"	14 758	"	"	39,7 "
1902/06	"	6 348	"	"	12,2 "
1907/11	"	3 399	"	"	5,8 "

¹⁾ Die Zahlen für 1882 geben den Bestand am 1. Januar als Ausgangsjahr an.

²⁾ Zu dieser Zahl muß bemerkt werden, daß die Strecke Kinel bis Orenburg, 354 Werst der Bahn nach Taschkent, geographisch noch gar nicht in Asien liegt. Sie mußte trotzdem hier als asiatische Bahnstrecke behandelt werden, weil die amtliche Statistik sie so gruppiert hat und es unmöglich ist, das Zahlenmaterial umzuarbeiten, wozu all und jede Unterlage fehlt.

³⁾ Gegenüber dem Bestande zu Anfang des Jahrfünft.

für den Betrieb eröffnet. Diese Zahlen geben ein gutes, kurz zusammenfassendes Bild über die Entwicklung der Verhältnisse, wie sie vorstehend ¹⁾ geschildert worden sind.

Auf diesem Eisenbahnnetz sind im Laufe der 30 Jahre zur Beförderung gelangt in Millionen :

Personen überhaupt	2 687,2
oder im Jahresdurchschnitt	89,2
Güter überhaupt	226 460 Pud
oder im Jahresdurchschnitt	7 515 „

Stellt man diesem Gesamtergebnis die Zahlen für die fünfjährigen Zeitabschnitte gegenüber, so findet man die folgenden Beförderungsmengen:

in den Jahren	Personen		es kamen in % von den überhaupt beförderten Personen	es wuchs der Verkehr um %
	überhaupt	durchschnittlich in 1 Jahr		
	Millionen			
1882/86 . . .	188,1	37,6	7,0	1,0 ²⁾
1887/91 . . .	220,6	44,1	8,2	17,2
1892/96 . . .	285,6	57,1	10,6	30,1
1897/01 . . .	471,3	94,3	17,8	64,5
1902/06 . . .	624,3	124,9	23,2	32,4
1907/11 . . .	897,3	179,5	33,2	43,7

in den Jahren	Güter		es kamen in % von den überhaupt beförderten Gütern	es wuchs der Verkehr um %
	überhaupt	durchschnittlich in 1 Jahr		
	Millionen Pud			
1882/86 . . .	15 149,0	3 029,8	6,7	10,0 ²⁾
1887/91 . . .	20 321,3	4 064,3	8,3	30,1
1892/96 . . .	26 486,9	5 297,4	11,7	31,7
1897/01 . . .	41 457,6	8 291,2	18,3	55,9
1902/06 . . .	53 761,2	10 752,2	23,9	30,1
1907/11 . . .	69 284,2	15 856,8	31,1	47,4

Vergleicht man die hier für die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs gefundenen Werte mit dem vorstehend festgestellten

¹⁾ In den Abschnitten III—VII.

²⁾ Als Ausgangsjahr gilt 1882.

Durchschnittswerte, so ergibt sich, daß der Beginn des schnellen Anwachsens der Anzahl der beförderten Personen und der Gütermengen in den Anfang des Jahrzehnts 1897/1901 fällt, von wo ab der Durchschnitt für den dreijährigen Beobachtungsabschnitt ganz erheblich von den wirklich beförderten Mengen überschritten wird. Dieses Jahrzehnt ist aber der erste Abschnitt, in dem die Verstaatlichung der Privatbahnen und die Schaffung der sechs großen Privatbahngruppen in der Hauptsache als abgeschlossen betrachtet werden können. Es soll damit nicht gesagt sein, daß dieser eisenbahnpolitische Vorgang der ausschlaggebende Anlaß für den wirtschaftlichen Aufstieg des Landes, wie er sich in den wenigen Zahlen darstellt, gewesen ist. Wohl aber darf den Folgen, die nach der Verstaatlichung eintraten, namentlich der ruhigen und gleichmäßigen Behandlung und Ausgestaltung der Tariffragen ein nicht zu unterschätzender Anteil an dieser Entwicklung beigemessen werden. Zerlegt man dann ferner die zuletzt mitgeteilten Angaben nach dem Anteil, mit dem in den einzelnen Lustren die Staats- und die Privatbahnen beteiligt sind, so zeigt sich, daß im Durchschnitt auf ein Jahrzehnt fallen:

in den Jahren	im Personenverkehr		im Güterverkehr (Pud)	
	Millionen			
	auf die		auf die	
	Staatsbahnen	Privatbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen
1882/86	1,8	35,8	193,8	2 836,0
1887/91	6,0	38,1	682,0	3 382,3
1892/96	28,5	28,6	2 663,0	2 634,4
1897/01	67,7	26,6	5 760,8	2 530,4
1902/06	91,9	33,0	7 748,1	3 004,1
1907/11	133,2	46,3	11 979,1	3 877,7

oder in Verhältniszahlen ausgedrückt, kommen

in den Jahren	im Personenverkehr		im Güterverkehr (Pud)	
	auf die			
	auf die		auf die	
	Staatsbahnen	Privatbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen
1882/86 %	4,8	95,2	6,4	93,6
1887/91 "	13,8	86,4	16,8	83,2
1892/96 "	49,9	50,1	50,3	49,7
1897/01 "	71,8	28,2	69,5	30,5
1902/06 "	73,6	26,4	72,1	27,9
1907/11 "	74,2	25,8	75,5	24,5

Auch aus dieser Gegenüberstellung geht deutlich hervor, wie schnell und mächtig sich der Verkehr auf den Staatsbahnen in dem Beobachtungsabschnitt entwickelt hat. Besonders deutlich tritt das hervor, wenn man festhält, daß noch 1886 die Privatbahngesellschaften über 80,7 % des gesamten Eisenbahnnetzes verfügten und daß der größte Anteil mit 70,4 % dem Staate schon im Jahre 1908 zugefallen ist. 1911 ist dieser Anteil wieder auf 69,0 % zurückgegangen.

Wenn nun auch hiermit als erwiesen betrachtet werden kann, daß der Staat sich den Einfluß auf den Eisenbahnverkehr gesichert hat, den er für sich, zum Schutz seiner äußeren Sicherheit und zur Förderung seiner inneren, wirtschaftlichen Entwicklung glaubt in Anspruch nehmen zu müssen, so bleibt die andere Frage, ob der glücklichen Lösung dieser Machtfrage auch eine ebenso günstige Regelung in wirtschaftlicher Beziehung gegenübergestellt werden kann, doch noch offen.

Dabei ist es nicht überflüssig, noch darauf aufmerksam zu machen, daß es mitbestimmend gewesen ist, durch die große Umgestaltung, wie sie bei der Verstaatlichung und der Bildung der 6 großen Eisenbahngruppen zur Durchführung kam, auch auf wirtschaftlichem Gebiete einen merklichen Nutzen, eine Verbilligung des großen Verwaltungsapparates, zu erreichen. Ist das geglückt? In den nachfolgenden Angaben habe ich versucht, das erforderliche Material zur Beantwortung dieser Frage zusammenzutragen. Dabei habe ich, um nicht durch große Zahlen die Bildung des Urteils zu erschweren, die Betriebsergebnisse für eine Werstbahnlänge gewählt und diese auf Tausende Rubel abgekürzt. Es sind die folgenden Ergebnisse gefunden:

in den Jahren	Überhaupt betrug			es kommen auf die vom Staate von Privatgesellschaften verwalteten Bahnen					
	in Tausenden Rubel im Durchschnitt für ein Jahr und für eine Werst Bahnlänge								
	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß
1882/86	10,0	6,4	3,7	10,4	6,5	3,9	10,5	6,5	4,0
1887/91	10,7	6,3	4,4	6,2	4,0	2,2	12,2	7,1	5,1
1892/96	12,0	7,2	4,8	11,1	6,7	4,4	12,4	7,4	5,1
1897/01	12,2	7,8	4,4	14,3	9,1	5,2	11,2	7,1	4,1
1902/06	12,9	9,5	3,4	13,5	10,3	3,2	12,2	8,0	4,3
1907/11	15,2	11,0	4,2	15,4	11,6	3,8	15,1	9,8	5,3

Wie die Tabelle zeigt, bewegen sich die Zahlen fast alle in aufsteigender Richtung, wie das ja wohl auch kaum anders sein kann. Man kann daher, ohne einen gar zu großen Fehler zu begehen, die Zahlen der ersten und letzten Reihe miteinander vergleichen, um ein übersichtliches Bild von der Entwicklung in dem Beobachtungsabschnitt¹⁾ zu gewinnen. Man findet dann, daß gestiegen sind um:

	überhaupt			Staatsbahnen			Privatbahnen		
	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß	Ein- nahme	Aus- gabe	Über- schuß
%	52,0	71,8	13,5	46,6	78,4	— 2,6	43,8	50,7	32,5

Die Zunahme des Überschusses ist hiernach im allgemeinen sehr gering, bei den Staatsbahnen ist sogar ein Rückgang da. Die Privatbahngesellschaften schneiden hierbei sehr viel besser ab. Eine Bestätigung dieser Beobachtung kann man auch in den Betriebszahlen finden, die betragen:

	1882/86	1887/91	1892/96	1897/01	1902/06	1907/11
	%	%	%	%	%	%
überhaupt	64,0	58,9	60,0	63,9	73,6	72,3
für die Staatsbahnen . .	62,5	64,5	60,2	63,6	76,3	75,0
„ „ Privatbahnen . .	61,9	58,1	59,6	63,3	65,5	64,9

¹⁾ Es sei aber doch noch besonders darauf hingewiesen, daß die Verhältnisse sich auf den russischen Staatsbahnen in den Jahren, die sich an dem Beobachtungsabschnitt unmittelbar anschließen, also 1912 bis 1914, erheblich gebessert haben, so daß auch in dieser Richtung davon gesprochen werden kann, daß die Regierung auf dem besten Wege war, das Ziel — einen besseren wirtschaftlichen Abschluß zu ermöglichen — zu erreichen. Nach dem vorliegenden Abschluß der Staatsbahnen, wie er in dem Entwurf zum Reichsbudget für 1916 mitgeteilt wird, haben sich die Endergebnisse wie folgt gestellt:

	1912	1913	1914
	Tausende Rubel für eine Werst Bahnlänge		
Einnahmen	17,3	18,9	16,7
Ausgaben	10,3	12,6	12,7
Überschuß	7,0	6,3	4,0

Der Weltkrieg wird wohl auch hier störend in den günstigen Fortgang der wirtschaftlichen Weiterentwicklung eingegriffen haben.

Darf man aus diesem Ergebnis einen Schluß ziehen, so kann es nur der sein, daß der Staat das Ziel, den Betrieb auf seinen Linien billiger zu führen, durch die Verstaatlichung offenbar nicht erreicht hat. Allerdings haben sich auch die Privatbahngesellschaften vor einer Steigerung der Ausgaben, wengleich in viel geringerem Umfange, nicht schützen können, aber es bleibt doch der Unterschied zwischen Staats- und Privatbahnen auf wirtschaftlichem Gebiete ein sehr großer. Trotz alledem haben die Privatbahngesellschaften ganz erhebliche Beträge dem Staate als dessen vertragsmäßigen Anteil an den Einnahmen zufließen lassen¹⁾. Diese Beträge bilden dann allerdings einen Gewinnanteil der Staatsbahnen, der als Folge der Bildung der 6 großen Privatbahngruppen und der gesamten Umgestaltung des Eisenbahnwesens bewertet werden muß. Dieser Gewinn ist, wie die Zahlen zeigen, in schnellem Anwachsen begriffen und versprechen daher, der Staatseisenbahnverwaltung weiter eine gute Einnahmequelle zu bleiben.

XX.

Konnte ich beim Abschluß der Darstellung über die Eisenbahnbau-tätigkeit mich darauf beziehen, daß das Ergebnis der über dreißig Jahre sich erstreckenden Arbeit der Regierung vor aller Welt klar zutage liegt, so ist das bei den vorstehend besprochenen Verhältnissen doch ganz wesentlich anders. Was hier aufgezeichnet worden ist, hat sich in den Departements der Ministerien abgespielt, ist nach außen, in vielen Fällen, nicht einmal in seiner Wirkung auf den Gang der Eisenbahngeschäfte besonders bemerkbar geworden. Die Vorgänge, die ich hier zugetragen habe, lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß die Regierung in strenger Fort- und Durchführung die Überwachung der gesamten wirtschaftlichen Gebarung der Privateisenbahngesellschaften in ein festes System gebracht hat. Fast von dem ersten Tage an zieht sich durch all' die dreißig Jahre die Erkenntnis, daß die weitgehenden, wirtschaftlichen Freiheiten, die, durch die Zeitumstände erzwungen, den Gesellschaften gewährt worden waren, wiederum zurückgezogen werden mußten, weil sie in den allermeisten Fällen in allzu krasser Weise gemißbraucht wurden. Und wie überall Druck Gegendruck erzeugt, so auch hier. Der vielfach weit über alle Grenzen, die die richtig bewerteten wirtschaftlichen Interessen des Landes von selbst zogen, begangene Mißbrauch der gewährten Freiheiten hatte das Bestreben des Staates zur Folge, Handel und Verkehr, die an die Interessenausnutzung der Eisenbahngesellschaften ausge-

¹⁾ Siehe S. 26 (VII).

liefert waren, nunmehr gegen diese zu schützen. Es tritt das am augenfälligsten, nach außen auch am deutlichsten wahrnehmbar, bei der Regelung der Tariff Fragen hervor. Hier mußte vor allem Wandel geschaffen werden. Hier kam im täglichen Leben am ersten die verheerende Wirkung des maßlosen Wettbewerbs der Bahnen untereinander zum Ausdruck. Das wirtschaftliche Leben des Landes wurde auf Abwege geleitet, die einzig und allein den miteinander kämpfenden Gesellschaften zugute kamen, die ruhige Entwicklung von Handel und Gewerbe aber auf bedenklich schiefe Ebenen leitete. Ganze weite Produktionsgebiete wurden dem naturgemäß auf sie angewiesenen Abnehmern entzogen, vielfach an abseits gelegene Verbrauchspunkte gelenkt und damit die natürlichen Lieferanten ganz oder teilweise ausgeschlossen. Hier griff der Staat also zunächst ein. Er setzte anfangs ein rein persönliches Regiment des Ministers der Verkehrsanstalten an dessen Stelle. Aber auch das war nur ein Übergangstadium zu einer zweifellos höheren, besseren Entwicklungsstufe, wie sie in Westeuropa sich schon längst Eingang verschafft hatte. Es wurden nämlich zur Bearbeitung und Beratung der wirtschaftlich so einschneidenden Fragen weite Interessentenkreise herangezogen. Damit kam das tägliche Leben mit seinen unabweisbaren praktischen Anforderungen gebührend zum Wort. Ein großer Fortschritt ist damit zweifellos gekennzeichnet. Die Erkenntnis von der außerordentlichen Bedeutung, die die Heranziehung nicht nur der Interessenten für die Lösung der vielen praktischen Fragen, sondern ebenso auch die Mitbeteiligung der anderen Ressorts der Staatsverwaltung bei der Entscheidung über wichtige Fragen hat, führte dazu, daß die Zentralstellen der einzelnen Bahnen — die Direktionen — gleichfalls durch Vertreter der örtlichen Behörden (Reichskontrolle, Finanzverwaltung und nach Bedarf auch andere) ergänzt wurden. Wenn das auch immer nur eine staatliche, nicht eine wirtschaftliche Interessenvertretung war, so war damit doch eine ganz bedeutungsvolle Erweiterung des Gesichtskreises erreicht worden.

Ein ebensolcher Fortschritt war es, daß die Regierung sich endlich dazu entschloß, durch ein Gesetz die feste Grundlage zu schaffen, mit der das wirtschaftliche Leben des Landes bestimmt rechnen konnte. Damit war doch wenigstens der erste Anfang gemacht worden, und Rußland kann erwarten, daß in absehbarer Zeit besseres an die Stelle des Ergebnisses des ersten Versuches gesetzt werden wird.

Nicht gerade als unmittelbarste Folge der Schaffung des Allgemeinen Statuts von 1885, wohl aber als eine weitere Ausgestaltung des Gedankens, wie er in der Einsetzung des Eisenbahnrates hervortritt, darf als Gesetz von 1889 angesehen werden. Es brachte die einschneidende, vollständige Trennung des Tarif- und wirtschaftlichen Teils des Eisenbahnwesens vom Bau und Be-

trieb. Auch dieser Vorgang war äußerlich für die weiten Interessentengemeinschaften kaum bemerkbar, machte sich aber dennoch sehr bald deutlich fühlbar, weil auch bei dieser Änderung die einmal aufgenommene Erweiterung in der Zusammensetzung der Tarifabteilungen durch Vertreter des Wirtschaftslebens noch weiter ausgebildet wurde. Als weitere Folge hiervon wiederum wurde die sachgemäße Berücksichtigung der Bedürfnisse und Forderungen des wirtschaftlichen Lebens allmählich bemerkbar. Nachdem, was in der Presse und Literatur bekannt geworden ist, ist es ein glücklicher Vorgang, der sich hier vollzogen hat, denn die Bedürfnisse des weitverzweigten, wirtschaftlichen Lebens finden auf diesem Wege Gehör und Beachtung. Es sind das zweifellos Fortschritte, die vielleicht nirgendwo so als Erfordernis und Gebot der Zeit auftraten als gerade in Rußland, wo es neben den obersten Leitern, die den Ministerialabteilungen vorstehen, kaum sehr viel gut unterrichtete, zuverlässige Mitarbeiter gibt, die außerdem auch gegen die Versuchung, eines materiellen Gewinns wegen ihre Überzeugung und das Interesse des Staates zum Opfer zu bringen, stand zu halten vermögen. Alle diese Lücken wurden zum Teil unschädlich gemacht durch die Mitarbeit der Vertretung des öffentlichen Lebens. Diese Mitarbeiter waren gleichzeitig die zuverlässigsten Kontrolleure darüber, daß die gemeinschaftlich gefaßten Beschlüsse auch wirklich zur Ausführung gelangten. So ergibt sich denn aus dieser Zusammenarbeit der berufsmäßigen Beamtschaft und der Vertreter der Arbeit zunächst die Wahrscheinlichkeit einer praktischen Lösung der aufgeworfenen Fragen und sodann eine Überwachungsinstanz, daß die Beschlüsse auch zur Durchführung gelangen.

Von nicht geringerer Bedeutung, in Sonderheit für den Staat, ist das Vorgehen, die Privatbahngesellschaften unter einer festen und bestimmten Kontrolle zu halten und zwar in allen Einzelheiten der Verwaltung. Wir haben das schon beim Bau und Betrieb der Bahnen gesehen, es auch bei dem Kapitel Personen- und Gütertarife verfolgt und können es auf allen Gebieten der Verwaltung deutlich wahrnehmen. Der Staat setzte auf diese Weise seinen Einfluß immer mehr und immer wirksamer durch und versuchte die Bahnen, die nicht verstaatlicht sind, dennoch soweit fest in seine Hand zu bringen, daß er hoffen durfte, im Falle der Not auf ihre Dienste rechnen zu können.

Man wird ja wohl über die Zulässigkeit der gewählten Mittel und der beschrittenen Wege, die zum Ziele geführt haben, sehr verschiedener Meinung sein dürfen; aber das Zugeständnis muß der Regierung gemacht werden, daß sie sich zum Teil in einer Notlage gegenüber einem gar zu skrupellosen Vorgehen der Privatbahnen befand. Als das Ergebnis dieses ganzen Zeitabschnittes und des Vorgehens der Regierung kann zweifellos

festgestellt werden, daß nicht nur dem Staatsgedanken das Übergewicht gesichert worden ist, denn mehr als zwei Drittel sämtlicher Eisenbahnen Rußlands sind Staatsbahnen, sondern auch, daß der verbliebene Rest an Privatbahnen soweit unter Kontrolle und zum Teil in Abhängigkeit von der Staatsregierung gebracht worden ist, daß diese sich wohl der Hoffnung hingeben kann, daß in Zukunft Zustände, wie sie sich im Kriege 1877/78 zgetragen haben, kaum als möglich befürchtet zu werden brauchen. Das ist gewiß ein sehr großer Schritt zum besseren, ganz abgesehen davon, daß in friedlichen Zeiten die wirtschaftlichen Interessen des Landes nachhaltiger gewahrt und vor ganz unerlaubter Ausbeutung durch Einzelinteressen wirksam geschützt werden können und tatsächlich geschützt worden sind.

Das sind Fortschritte, die nicht gering einzuschätzen sind, namentlich wenn man bedenkt, wie anders die Verhältnisse in Rußland von 1882 lagen.

Es wird nun darauf ankommen, zu prüfen, wie sich das Land unter den gegebenen Verhältnissen wirtschaftlich entwickelt hat.

XXI.¹⁾

Bisher ist die Geschichte der Entwicklung des Eisenbahnnetzes und die Geschichte seiner Verwaltung Gegenstand der Untersuchung gewesen. Es ist damit die Voraussetzung zu einem Urteil darüber geschaffen worden, was das Land für einen Nutzen aus den Eisenbahnen für sich gezogen hat. Eine Untersuchung dieser Frage ergibt sich um so unmittelbarer, als weder der Bau der Eisenbahnen, noch weniger ihre Verwaltung an sich einen Selbstzweck darstellen oder darstellen können. Vielmehr kann beides nur als Mittel zum Zweck betrachtet werden, nämlich die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu heben, die im Boden und in der Industrie ruhenden Kräfte mobil zu machen, den Verkehr von Personen und Gütern zu ermöglichen. Erst nachdem die Möglichkeit eines Güteraus-tausches gegeben ist, wird der Handel die Gelegenheit ergreifen, um die Erzeugnisse der verschiedenen Landesteile, oder auch über die Grenzen des Erzeugungslandes hinaus zu bewegen. Ist hiernach bisher also nur von einem Mittel, einer Voraussetzung für die Entwicklung von Handel, Ackerbau und Industrie die Rede gewesen und konnte dabei gezeigt wer-

¹⁾ Die bisher eingehaltene Beschränkung auf die Jahre 1882—1911 hat in diesem zweiten Teile der Arbeit aufgegeben werden müssen, weil die Vorgänge, die hier auf wirtschaftlichem Gebiete zur Behandlung kommen, vielfach unvollständig, selbst unverständlich wären, wenn nicht ihre Vorgeschichte oder Folgen, falls sie außerhalb der Jahre 1882—1911 liegen, Beachtung gefunden hätten.

den, daß Rußland mit großen Opfern an Geld und Arbeit sich dieses Mittel geschaffen hat, so drängt sich unwillkürlich die Frage auf, wie hat denn dieses Mittel gewirkt? Sind die Erwartungen erfüllt, die an die Erschließung des Landes durch das Eisenbahnnetz geknüpft worden sind?

Damit trete ich in den zweiten Teil der Untersuchungen ein, die eine notwendige, ja wohl selbstverständliche Ergänzung des bisherigen ist, nämlich die Untersuchung der wirtschaftlichen Rückwirkung der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Landes.

Es wäre vielleicht angebracht, zunächst zu zeigen, wie sich die Verhältnisse unter der Einwirkung der Verkehrsmöglichkeit im Lande selbst gestaltet haben, um dann darzutun, daß außer der Erzeugung zur Befriedigung der inneren Bedürfnisse auch noch ein erheblicher Überschuß für den Tauschhandel mit dem Auslande gewonnen worden ist, der dem Lande Gold brachte. Wenn ich aber einen anderen Weg einschlage und zunächst von den Beziehungen Rußlands zum Auslande handeln will, so hat hierzu die Erwägung geführt, daß das Ergebnis des Außenhandels — Ausfuhr und Einfuhr — den allgemeinsten Überblick über die Entwicklung des Landes gewährt, weil er erkennen läßt, was im Überfluß geschaffen worden ist und andererseits was dem Lande, um zu diesem Überfluß zu kommen, noch gefehlt hat und daher vom Auslande bezogen werden mußte. Man gewinnt hierbei am ersten einen Einblick, wie sich die Verhältnisse allmählich ausgewachsen haben. Auch zeigt sich dabei bald, bei welchem Produktionsgebiete zurzeit der Schwerpunkt der Erzeugung des Landes zu suchen ist.

Tritt man unter diesem Gesichtspunkt an die Untersuchung heran, so findet man zunächst von 1851 bis zum letzten Friedensjahre 1913 die nachfolgenden Zahlen. Der Rückgriff bis auf das Jahr 1851 hat noch das besondere Interesse, daß mit 1851 der neue Zolltarif zur Einführung gelangte, der gleichfalls eine schnelle Handelsentwicklung förderte, so daß zwei mächtige Faktoren — der neue Zolltarif und der Ausbau des Eisenbahnnetzes — mitwirkten, um die handelspolitische Bedeutung Rußlands mächtig zu beeinflussen.

Vorhandene Eisenbahnen		der Wert des Außenhandels über alle Grenzen ergab für den fünfjährigen Durchschnitt		danach betrug die Handelsbilanz
Ende	Werst	der Jahre	Ausfuhr Einfuhr	
Millionen Rubel				
1851	937	—	—	—
1855	979	1851/1855 ¹⁾	136	131
				+ 5

¹⁾ Wjestnik finanssow 1915, Nr. 31, Seite 187.

Vorhandene Eisenbahnen		der Wert des Außenhandels über alle Grenzen ergab für den fünfjährigen Durchschnitt		danach betrug die Handelsbilanz	
Ende	Werst	der Jahre	Ausfuhr	Einfuhr	
Millionen Rubel					
1860	1 490	1856/1860	232	208	+ 24
1865	3 569	1861/1865	234	210	+ 24
1870	10 304	1866/1870	315	338	— 17
1875	17 843	1871/1875	481	577	— 96
1880	21 321	1876/1880	539	527	+ 12
1885	24 342	1881/1885	550	498	+ 52
1890	28 683	1886/1890	630	387	+ 243
1895	34 980	1891/1895	623	456	+ 167
1900	49 246	1896/1900	698	608	+ 90
1905	55 909	1901/1905	941	632	+ 309
1910	60 524	1906/1910	1 204	910	+ 294
1911	61 684	1911	1 591	1 162	+ 429
1912	62 293	1912	1 519	1 172	+ 346
1913	63 153	1913	1 520	1 374	+ 146

In diesen Zahlen kommt deutlich der Einfluß zum Ausdruck, den der Ausbau des Eisenbahnnetzes auf die Entwicklung, vor allem der russischen Erzeugung, aber auch des wachsenden Bedarfes, ausgeübt hat. Je weitere Länderteile durch Eisenbahnen Handel und Verkehr zugänglich gemacht wurden, um so größer wurden die Geldbeträge, die aus dem Handel zufließen. Seit 1851 kann ein fast ausnahmslos und stetig wachsender Geldzufluß, der dem Lande durch den Ausfuhrhandel zugeführt wird, beobachtet werden. Es ist das ja nicht gleichbedeutend mit einer ebenso stetig wachsenden Ausfuhrmenge an Gütern, weil die Preisverhältnisse im Laufe der langen Reihe von Jahren sich zweifellos geändert haben werden, und zwar in der Richtung nach oben. Immerhin darf aber wohl als zutreffend angenommen werden, daß auch ein Anwachsen der Gütermengen in ähnlichem Verhältnisse stattgefunden haben wird. Weniger bestimmt läßt sich die Einwirkung der Entwicklung der Verkehrswege, hier der Eisenbahnen, auf die Gütereinfuhr nachweisen, obwohl auch hier die Rückwirkung natürlich in keiner Weise angezweifelt werden kann, aber hier bleibt immerhin die Möglichkeit, daß die Grenzgebiete die Einfuhr zum größten Teil aufsaugen, nicht ganz von der Hand zu weisen. Hierüber werden aber die weiterfolgenden Untersuchungen, deren Aufgabe es sein soll, im einzelnen die Rückwirkungen des Eisenbahnbaus auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes darzutun, Aufschluß zu geben versuchen. An dieser Stelle sollte nur ein ganz allgemeiner Überblick über die vorliegenden Verhältnisse gegeben werden. Schon erheblich schärfer

tritt die Rückwirkung der Verkehrserleichterung durch die geschaffenen Eisenbahnen hervor, wenn man den gesamten Handelseinsatz über alle Grenzen des Reichs nach Gütergruppen zerlegt. In dieser Beziehung bietet die Zollstatistik einen recht zuverlässigen Einblick darüber, in welchem Verhältnis die vier Gütergruppen zueinander stehen:

in den Jahren	A u s f u h r				E i n f u h r			
	Lebens- mittel	Roh- produkte und Halb- fabrikate	Tiere	In- dustrie- erzeug- nisse	Lebens- mittel	Roh- produkte und Halb- fabrikate	Tiere	In- dustrie- erzeug- nisse
	in Prozenten				in Prozenten			
1851/1855	29,4	59,6	1,3	9,7	44,2	33,4	1,9	20,5
1856/1860	36,6	55,6	1,1	6,7	31,0	41,0	2,3	25,7
1861/1865	34,3	57,9	1,3	6,5	34,8	39,6	2,4	23,2
1865/1870	41,7	49,6	2,5	6,2	23,3	45,4	0,7	30,6
1871/1875	50,5	44,5	2,9	2,1	24,1	46,6	0,1	29,2
1876/1880	57,8	36,8	3,2	2,2	23,1	49,5	0,2	27,2
1881/1885	58,1	37,1	2,8	2,0	26,3	53,3	0,1	20,3
1886/1890	59,1	36,0	1,9	3,0	22,3	59,3	0,4	18,0
1891/1895	56,6	37,2	2,4	3,8	19,6	58,1	0,6	22,7
1896/1900	56,5	36,7	2,5	4,3	17,2	51,5	0,6	30,7
1901/1905	62,5	30,7	2,0	4,8	20,0	52,4	0,7	26,9
1906/1910	60,0	33,0	2,0	5,0	21,6	48,3	0,8	29,3
1911	63,9	30,3	1,7	4,1	17,8	47,6	1,0	33,6
1912	54,1	38,8	2,0	5,1	17,9	47,4	1,0	33,7
1913	55,2	36,9	2,3	5,6	17,3	48,6	1,3	32,8

Hier tritt vor allem zutage, was für eine überragende Rolle die Ausfuhr von Lebensmitteln in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes spielt, unter denen wiederum Getreide aller Art mit 75—80 % die erste Stelle einnimmt. Es kommt hierin der Charakter Rußlands als Agrarstaat außerordentlich bestimmt zum Ausdruck. Darin ist auch, soweit der Außenhandel in Frage kommt, nichts geändert worden, weder durch den lebhaften Ausbau des Eisenbahnnetzes, noch durch die Erschließung der bisher bekannt gewordenen Schätze an Steinkohlen und Eisenerz. Ersteres darf vielmehr als eine Kräftigung des Ackerbaues angesprochen werden, weil eine billige Bewegung und Verwertung der nicht hochwertigen Körnerfrüchte erst mit Hilfe der Eisenbahnen in dem Umfange ermöglicht worden ist. Bei allen diesen Beobachtungen handelt es sich aber immer nur um den Überschuß der Ernten, der in den Handel gebracht wird. Wie sich die Körnerproduktion überhaupt in Rußland stellt, ist natürlich eine ganz andere Frage, die hier nicht beantwortet werden soll. Die Produktion muß aber sehr gestiegen sein, wenn man nicht aus dem Auge verliert, wie schnell die Bevölkerung Rußlands gewachsen ist.

Ganz anders steht es um die Industrie. Hier läßt sich an der Hand der vorstehenden Verhältniszahlen keineswegs ohne weiteres die Rückwirkung des Eisenbahnbaues erkennen, es sei denn, daß man den Rückgang der Beteiligung an der Ausfuhr bei „Rohprodukte und Halbfabrikate“ damit erklären will, daß diese im Lande selbst in größerem Umfange verarbeitet werden, d. h. also, daß die Industrie des Landes sie selbst in Anspruch nimmt. Während bei der Ausfuhr die Verhältniszahlen erheblich zurückgehen, weisen sie bei der Einfuhr eine noch größere Steigerung auf, so daß auch hierin ein Beweis für die fortschreitende Entwicklung der Industrie im Lande erblickt werden kann und daß sie auf dem besten Wege war, die Nachfrage zu einem immermehr wachsenden Teile selbst zu befriedigen. Dem widersprechen keineswegs die steigenden Verhältniszahlen bei der Einfuhr von Industrieerzeugnissen, denn Maschinen, Maschinenteile, Instrumente usw. haben einen überragenden Anteil daran. Es sind also Erzeugnisse, für die Deutschland vielfach eine Monopolstellung einnimmt und die andererseits gerade dazu berufen sind, der russischen Industrie bei ihrer Produktion zu dienen. Hierher gehören ferner aus der Gruppe Rohprodukte und Halbfabrikate: Steinkohle, Eisen, Gußeisen, Stahl, Baumwolle, Jute usw. Bringt man das hier Gesagte in absoluten Werten zum Ausdruck, so findet man:

im Jahr	A u s f u h r				E i n f u h r			
	Lebens- mittel	Roh- produkte und Halb- fabrikate	Tiere	In- dustrie- erzeug- nisse	Lebens- mittel	Roh- produkte und Halb- fabrikate	Tiere	In- dustrie- erzeug- nisse
	in Millionen Rubel				in Millionen Rubel			
1851	21,8	62,5	1,1	9,8	43,6	35,9	1,9	21,4
1861	72,0	88,7	1,8	10,8	47,7	70,3	4,8	42,0
1871	190,0	157,1	7,2	7,4	77,1	188,3	0,3	95,9
1881	253,1	217,4	12,7	11,2	123,3	275,3	0,5	108,2
1891	414,0	245,5	16,6	28,4	75,7	216,1	1,0	73,6
1901	445,2	259,5	17,8	39,1	118,4	304,5	4,0	166,5
1911	1 017,6	482,0	26,4	65,4	206,9	553,1	11,0	390,6
1912	821,5	589,0	31,0	77,3	209,6	555,5	12,0	394,6
1913	839,9	561,0	34,4	84,9	237,9	668,0	17,6	450,5

Zeigen die Verhältniszahlen auf Seite 105 die Beziehungen der einzelnen Gruppen von Aus- und Einfuhrartikeln untereinander und wie sich diese Beziehungen in den einzelnen Zeitabschnitten geändert haben, so lehren die vorstehenden Aufzeichnungen, wie die einzelnen Gütergruppen im Laufe der beobachteten 62 Jahre angewachsen sind, wodurch uns ein

Bild von der Bedeutung der Gruppen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes entgegentritt. Es zeigt sich, daß gewachsen ist die

	Ausfuhr		Einfuhr	
	in Prozenten			
an Lebensmitteln um	3 752,7		445,6	
„ Rohprodukten und Halbfabrikaten „	797,6		1 760,7	
„ Tieren „	3 027,2		826,8	
„ Industrieerzeugnissen „	766,2		2 005,1	

Wie überragend die Ausfuhr der Lebensmittel und Tiere, also der Erzeugnisse der Landwirtschaft, andererseits die Einfuhr der Industrieerzeugnisse und Rohprodukte und Halbfabrikate die Verhältnisse beherrschen, zeigt sich auch hier deutlich, so daß der Charakter des wirtschaftlichen Lebens des Landes sich ganz ohne Zweifel für den Beobachter darstellt. Dieses Ergebnis zeigt denn auch die Reihenfolge, in der die Untersuchung über die Entwicklung des Landes stattzufinden haben wird, wie sie unter dem Einfluß und der Mitwirkung der Eisenbahnen vor sich gegangen ist.

Bevor ich jedoch zu der Bearbeitung dieser Sondergebiete übergehe, wird es notwendig sein, einige ganz allgemeine Mitteilungen über die Handelsbeziehungen Rußlands zu seinen Abnehmern und Lieferanten zu erhalten.

Es wird dabei gezeigt werden können, wohin Rußland seinen Überschuß ausgeführt und woher es seinen Bedarf gedeckt hat. Alles kann an dieser Stelle nur in ganz großen Linien gezeichnet werden.

Von den auf Seite 103/104 mitgeteilten Zahlen über Rußlands Außenhandel kommen auf:

in den Jahren	Deutschland		England		Ung.-Österr.		Frankreich		Holland	
	Mill. Rubel	oder %	Mill. Rubel	oder %	Mill. Rubel	oder %	Mill. Rubel	oder %	Mill. Rubel	oder %
1871/1875	362	34,2	339	32,0	55	5,2	70	6,6	30	2,8
1876/1880	397	37,2	295	27,6	62	5,8	76	7,1	46	4,3
1881/1885	336	32,1	282	27,0	51	4,8	64	6,1	41	3,9
1886/1890	273	26,8	302	29,6	43	4,2	57	5,6	48	4,7
1891/1895	281	26,0	269	24,9	54	5,0	75	6,9	45	4,1
1896/1900	382	29,2	275	21,1	58	4,4	88	6,7	78	5,9
1901/1905	427	27,1	312	19,8	63	4,0	92	5,8	113	7,2
1906/1910	687	32,5	399	18,8	76	3,5	120	5,6	155	7,3
1911	979	35,5	492	17,8	102	3,7	148	5,3	206	7,5
1912	943	35,0	470	17,4	106	3,9	154	5,7	173	6,4
1913	1 096	37,8	437	15,1	100	3,4	157	5,4	200	6,9

Werden diese Werte geteilt nach Ein- und Ausfuhr, so findet man, daß von der Aus- und Einfuhr kommen auf

in den Jahren	Deutschland		England		Ung.-Österr.		Frankreich		Holland	
	Aus- fuhr	Ein- fuhr								
	Mill.	Rubel								
1871/1875	131	231	183	156	28	27	42	28	20	10
1876/1880	165	232	163	132	39	23	57	19	38	8
1881/1885	160	176	169	113	28	23	45	19	35	6
1886/1890	158	115	207	95	27	16	42	15	43	5
1891/1895	157	124	159	110	33	21	52	23	40	5
1896/1900	178	204	157	118	33	25	62	26	70	8
1901/1905	201	226	209	103	40	23	65	27	102	11
1906/1910	327	360	256	143	49	27	79	41	140	15
1911	491	488	337	155	68	34	91	57	188	18
1912	412	532	328	142	73	33	98	56	154	19
1913	453	643	267	170	65	35	101	56	178	22

oder, in Prozenten ausgedrückt, es beteiligte sich mit

1871/1875	27,2	40,0	38,0	27,1	5,8	4,7	8,7	4,8	4,2	1,7
1876/1880	30,6	44,0	30,2	25,4	7,2	4,3	10,6	3,6	7,0	1,5
1881/1885	29,1	35,3	30,7	22,7	5,1	4,6	8,2	3,8	6,4	1,2
1886/1890	25,4	20,9	32,9	24,5	4,3	4,1	6,7	3,8	6,8	1,3
1891/1895	25,2	27,1	25,5	24,1	5,3	4,6	8,3	5,0	6,4	1,1
1896/1900	25,5	33,5	22,5	19,4	4,7	4,1	8,9	4,2	10,0	1,3
1901/1905	21,3	35,7	22,2	16,3	4,3	3,6	6,9	4,3	10,8	1,7
1906/1910	27,1	39,5	21,3	15,7	4,7	2,9	6,5	4,5	11,6	1,6
1911	30,8	42,0	21,2	13,3	4,3	2,0	5,7	4,9	11,2	1,5
1912	27,0	45,4	21,6	12,1	4,7	2,8	6,4	4,8	10,1	1,6
1913	29,8	46,8	17,5	12,3	4,2	2,5	6,6	4,1	11,7	1,6

Der Rest des Umsatzes kommt auf die übrigen, hier nicht besonders genannten Länder.

Es ist ein ganz interessantes Bild, das sich hier vor dem prüfenden Auge entrollt. Während im Durchschnitt der Jahre 1871/75 der Außenhandel Rußlands 1058 Mill. Rbl. betrug, war er 1913 auf 2894 Mill. Rbl. oder um 173,5 % gestiegen. An diesem Gesamtumsatze beteiligen sich die besonders aufgeführten 5 Länder 1871/75 mit durchschnittlich 80 % im Jahre, während dieser Anteil 1913 auf 68,7 % zurückgegangen war. Rußland hatte also seine Beziehungen zum Auslande im Laufe der 40 Jahre erheblich erweitert nicht nur in bezug auf die Höhe des Wertes, den der Handel gewonnen hatte, sondern auch in bezug auf den Umfang der Beteiligung des Auslandes an diesem Umsatze. Wenn Deutschland gleichwohl seinen Anteil an dem russischen Außenhandel im Laufe des Beob-

achtungabschnittes sogar um 3,6 % erhöhen konnte, während England mehr als die Hälfte, 16,9 %, Österreich-Ungarn und Frankreich um 1,8 % und 1,2 % eingebüßt haben, Holland dagegen 4,1 % gewonnen hat, so ist das ein sprechender Beweis dafür, wie wichtig für Rußland die Beziehungen zu Deutschland und Holland in den zurückliegenden 42 Jahren gewesen sind. Diese Beziehungen zu Deutschland gewinnen noch wesentlich an Bedeutung, wenn man nicht übersieht, daß der Handel mit Holland, der gleichfalls eine Steigerung aufweist, zu einem erheblichen Teile nur einen Durchgang nach Deutschland darstellt, dem die russischen Güter auf dem Wasserwege, dem Rhein, zugeführt werden.

Aus einer Gegenüberstellung der Ergebnisse der Angaben der vorstehenden Tabelle mit der auf Seite 104 ergibt sich leicht, daß in dem letzten Jahrzehnt nur etwa 31 % des russischen Außenhandels auf die nicht besonders genannten Staaten kommt. Diese 31 % verteilen sich dann auf den Rest der europäischen und auf alle nicht europäischen Staaten. Dies vorausgeschickt, kommt es darauf an, zu zeigen, woraus sich die Ausfuhr für die Gruppe „Lebensmittel“ zusammensetzt, die nach allem Vorhergesagten für den russischen Ausfuhrhandel an erster Stelle steht. Für die Jahre 1892—1913, also für die letzten 22 Jahre, stehen die Angaben zur Verfügung und zeigen, daß „Lebensmittel“ im Werte von Mill. Rubel kamen auf:

Jahr	Getreide ¹⁾	Eier	Butter (Kuh)	Zucker	Fleisch, frisch und gesalzen	Geflügel	Spiritus
1892	163,1	12,2	3,5	5,8	1,9	— ²⁾	1,6
1896	321,9	21,9	3,2	21,9	1,3	— ²⁾	1,6
1901	344,2	35,4	26,4	7,8	2,1	— ²⁾	— ²⁾
1906	470,5	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾
1911	735,3	80,8	40,9	66,2	5,9	6,8	6,7
1912	745,1	84,7	68,1	56,6	8,4	5,5	8,3
1913	589,9	90,6	71,2	26,6	9,3	7,0	4,6

¹⁾ Darunter im besonderen für Millionen Rubel:

Jahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	Erbsen	Weizenmehl	Roggenmehl	Kleie
1892	77,9	10,8	27,2	15,2	14,2	2,6	4,8	4,7	2,5
1896	163,8	43,5	41,1	37,4	6,4	6,8	5,0	2,7	9,7
1901	122,7	56,1	47,8	58,5	17,2	4,7	6,0	8,2	16,4
1906	205,6	48,9	100,5	51,4	9,2	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	21,6
1911	258,7	42,6	214,6	73,2	57,5	20,7	9,7	9,7	31,5
1912	192,2	29,0	152,9	51,8	37,8	17,7	7,8	6,5	36,3
1913	225,1	32,9	186,1	31,8	25,1	19,2	14,2	7,1	32,6

²⁾ Angaben fehlen.

Die Zahlenreihen sprechen schon für sich selbst und zeigen deutlich genug, wo der Schwerpunkt liegt. 1913 kommen nächst Getreide (70,2 %) namentlich Eier (10,8 %), Butter (8,5 %) und Zucker (3,2 %) dem Werte nach in Betracht. Diese vier Artikel liefern 92,8 % des Wertes aller ausgeführten Lebensmittel, während andererseits auf Lebensmittel (1913) 55,2 % des Wertes des gesamten Exports kamen. Aus der Gegenüberstellung dieser wenigen Zahlen ergibt sich ohne weiteres die außerordentlich große Bedeutung, die die Ausfuhr an Lebensmitteln im Haushalt Rußlands hat. Da nun Rußland ferner unter den Lebensmitteln wiederum Getreide 1913 70,2 % (1901 sogar 77,3 %) lieferte, so zeigen diese Angaben die ausschlaggebende Bedeutung des Getreidebaues für Rußlands Stellung auf dem Weltmarkte deutlich genug. In engem Zusammenhange mit dem Getreidebau steht die Eierproduktion, weil diese nur in Gebieten mit großer Körnererzeugung blühen kann. Anders liegt es allerdings mit der Erzeugung von Butter, aber auch diese gehört zu den wichtigsten, landwirtschaftlichen Nebenprodukten, wenn sie auch von anderen Voraussetzungen abhängt, als vom Körnerbau. Beide Artikel, Eier und Butter, gewinnen von Jahr zu Jahr regelmäßig steigend immer größere Bedeutung für den Außenhandel Rußlands, und beide Artikel nehmen fast ausschließlich ihren Weg über die Hafenplätze an der Ostsee. Faßt man diese Ergebnisse zusammen, so ist in ihnen die wichtigste Grundlage für die wirtschaftliche Lage Rußlands gegeben und die überragende Bedeutung der Landwirtschaft mit ihren Nebenbetrieben erwiesen. Tritt hier Rußland als Agrarstaat in ein helles Licht, so gibt die Tabelle auf Seite 108 bei näherem Studium manchen sehr interessanten Aufschluß über das Verhältnis zwischen Rußland und den Staaten, mit denen es in Handelsbeziehungen steht. Vor allem Deutschland und England.

Während ersteres seinen prozentualen Anteil an der russischen Ausfuhr um 2,6 % erhöhen konnte, mußte England sich einen Verlust von 20,5 % buchen, und während Deutschland seinen Prozentanteil an der Einfuhr nach Rußland um 6,8 % heben konnte, mußte England sich mit einer Einbuße von 14,8 % abfinden. Wie denn überhaupt die vorbezeichnete Tabelle das interessante Ergebnis zeigt, daß nur Deutschland und Holland, unter den 5 hier aufgeführten, für Rußland in erster Reihe in Frage kommenden Staaten, eine Zunahme des prozentualen Anteils an dem russischen Außenhandel (siehe Seite 107) aufweisen. Diese Tatsache entbehrt gerade in der Zeit, die augenblicklich von der Welt durchlebt wird, nicht des ganz besonderen Interesses. Es drängt sich mit Gewalt die Frage auf, was für Umwälzungen werden die kriegerischen Ereignisse in bezug auf den Anteil der einzelnen Länder an dem Außenhandel Rußlands zur Folge haben? Wenn man bei Abfassung dieser Arbeit (August 1917) auch nicht zu einem

abschließenden Urteil über die Lösung dieses Problems gelangen konnte, weil die Waffen noch nicht das letzte Wort gesprochen haben, so kann man aus der Handelsgeschichte Schlüsse auf die jetzige Lage ziehen. Vor Ausbruch des Weltkrieges, im Jahre 1913, verteilte sich der Außenhandel über die europäischen Grenzen wie folgt: Von dem gesamten Handel mit 2378,9 Mill. Rbl. kamen auf die

über die	Ausfuhr	Einfuhr	zusammen
	in Millionen Rubeln		
baltischen Häfen (einschl. Petersburg)	460,1	486,1	946,2
russisch-preußische Grenze	242,7	509,6	752,3
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	424,5	74,8	499,3
übrigen Grenzen	105,4	75,7	181,1

oder es beteiligten sich den Grenzabschnitten nach in Prozenten die

baltischen Häfen mit	37,3	42,4	39,7
russisch-preußische Grenze „	19,7	44,5	31,7
Schwarzes Meer und Asowsche Häfen „	34,4	6,5	21,0
übrigen Grenzen „	8,6	6,6	7,6

Hieraus geht zweierlei hervor, erstens, daß die Ostsee für den Außenhandel Rußlands die wichtigste Grenze ist, weil über sie fast zwei Fünftel des gesamten Außenhandels sich bewegt, sodann aber, daß Deutschland für den russischen Handel eine weit überragende Stellung eingenommen hat.

Aus diesen beiden Tatsachen ergibt sich, daß für den auswärtigen Handel Rußlands die Ostsee eine bestimmende Bedeutung hat. Wer nach dem Frieden den größten Einfluß im Gebiet der Ostsee auszuüben in der Lage sein wird, der Staat wird auch den Außenhandel Rußlands am stärksten zu beeinflussen vermögen, denn wie die Verhältnisse sich in Rußland immer mehr zuspitzen, scheint doch für den Handelsverkehr die frühere Freiheit nicht auf weiteren Bestand rechnen zu können. Es wird von Tag zu Tag immer fragwürdiger, ob Rußland die Möglichkeit der freien Handelsbewegung für alle Nationen, wie das noch vor dem Kriege der Fall war, wird aufrechterhalten können. Täuschen die Ereignisse nicht allzusehr, so wird sich an der Ostsee und um sie ein Wirtschaftskampf abspielen, in dem voraussichtlich dem Staat der Sieg zufällt, der über die Häfen an der Ostseeküste verfügen wird. Damit wird gleichzeitig das Übergewicht über den Außenhandel Rußlands auf ihn übergehen. Es ist daher von der größten Bedeutung für Deutschland, auf der Ostsee die bisherige Stellung sich nicht nur zu erhalten, sondern noch ganz erheblich, wenn das nach Lage der Verhältnisse irgendwie angängig ist, zu festigen und auszubreiten.

XXII.

Der vorstehende, kurze Überblick hat auch schon die Frage über den Einfluß gestreift, den die Eisenbahnen auf die Entwicklung des Landes und seine produktiven Kräfte ausgeübt haben. Wenn man erfährt, daß Rußland 1851 für 21,8 Mill. Rubel Lebensmittel ausgeführt hat und daß der Wert dieser Gruppe von Ausfuhrartikeln 1913 839,9 Mill. Rbl. (Seite 106) beträgt, so liegt schon in der bloßen Gegenüberstellung dieses Ergebnisses der handgreifliche Nachweis, daß das nur erreicht werden konnte, weil sehr weiten Produktionsgebieten die Möglichkeit geschaffen sein mußte, die geernteten Früchte an den Weltmarkt zu bringen. Diese Möglichkeit konnte aber nur auf zwei Wegen erreicht werden. Entweder die Zufuhren zu den Grenzen des Reiches fanden auf den Wasserwegen, oder mit Hilfe der Eisenbahnen statt. Die Wasserwege sind in Rußland seit vielen Jahrzehnten, ja, man kann mit voller Berechtigung sagen, Jahrhunderten kaum wesentlich geändert worden. Die Flußläufe, vor allen anderen die Wolga, der Dnjepr, die Düna usw., sind nicht mit technischen Mitteln derart besser fahrbar gemacht worden, daß sie zur Zeit des offenen Wassers gleichmäßig auf ihrem ganzen Laufe für die Schifffahrt nutzbar waren. Nach wie vor versandet die Wolga immer mehr, und die Stromschnellen bilden noch heute, wie ehemals, ein Hindernis für die Schifffahrt auf dem Dnjepr. Dazu kommt, daß auf dem Gebiete des Kanalbaues zur Verbindung vorhandener schiffbarer Flußläufe in Rußland schon lange, sehr lange nichts von besonderer Bedeutung geschehen ist. Der Kanal, auf dem mit Vorliebe und in wenig begründetem Stolze immer wieder hingewiesen wird, das sog. „Marien-System“, das die Wolga bei Rybinsk mit Petersburg verbindet, ist schon längst nicht mehr auf der Höhe der Anforderungen, die heute an eine so wichtige Wasserstraße gestellt werden müssen. Auch ihre Leistungsfähigkeit steht weit hinter dem Bedarf des großen Getreide- und Holzverkehrs, der sich auf ihm sammelt, zurück. Es sind daher die Klagen über die Rückständigkeit dieses Verkehrsweges stetig und, was das Schlimmste ist, auch durchaus berechtigt. Trotzdem ist das „Marien-System“ der weitaus größte und bestunterhaltene, künstliche Wasserweg. Alle übrigen Kanalbauten sind meist in einem Zustand des Verfallens und haben daher für den Handelsverkehr eine sehr untergeordnete Bedeutung. Es kommt zum großen Nachteil für die Entwicklung des Landes und die Erweiterung des Zufuhrgebietes der Flußläufe des europäischen Rußlands

hinzu, daß die Wegeverhältnisse die denkbar traurigsten sind und daß das Aushilfsmittel des Baus von Zufuhrbahnen in der Zeit vor Ausbruch des Weltkrieges nicht in irgendwie nennenswertem Umfange angewendet worden ist. Es bleibt also für die Benutzung des Wasserweges nur übrig, es weiter so zu treiben, wie es bereits die Urgroßväter taten. Sie führten im Winter bei Schneebahn das Getreide in die Nähe der Flußläufe, ließen es dort bis zur Eröffnung der Schifffahrt lagern, brachten es dann unter Benutzung des Frühjahr-Hochwassers nach Petersburg und kamen so nach Verlauf von mindestens 10 Monaten nach der Ernte dazu, das Getreide in den Handel zu bringen. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß bei alledem von einer allmählichen Erweiterung des Zufuhrgebietes, also einer wirksamen Vergrößerung der Anbaufläche im Produktionsgebiete der Flüsse kaum die Rede sein konnte, denn die Wege waren hierbei stets ein Hindernis. Und selbst die einzige Aussicht, größere Mengen Getreide fortschaffen zu können, die Schneebahn, bietet diese noch lange nicht regelmäßig. Fällt der Schnee ruhig, bei Windstille, so daß die Fahrbahn eben ist und eben bleibt, so sind die Voraussetzungen im großen und ganzen gegeben, um das nächste Flußufer mit großen Gütermengen verhältnismäßig leicht zu erreichen. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so ist es mit der leichten Benutzung dieses Verkehrsweges aus, und selbst doppeltes Gespann vermag nicht gar zu viel zu leisten. Wie wenig aber Rußland das für mehr als für viele andere Produktionsländer gegebene Hilfsmittel der Zufuhrbahnen¹⁾ anwendet, ist früher bereits ausführlich dargelegt worden.

Um festzustellen, wie groß das Zufuhrgebiet einer Eisenbahn, oder, auf den vorliegenden Fall angewendet, eines Flußlaufes ist, also auf wie große Entfernungen ein Pud Getreide noch mit Vorteil für den Produzenten zur Versandstation geschafft werden kann, habe ich im Jahre 1889 eine umfangreiche Untersuchung²⁾ angestellt und das Ergebnis verwertet zur Unterstützung des damals warm von mir befürworteten Baus von Zufuhrbahnen. Es wurde für 240 Stationen, 2794 Produktionspunkte, die an 16 verschiedenen Eisenbahnstrecken liegen, die Entfernung festgestellt, auf der zu ihnen Getreide angeführt wird und wieviel die Anfuhr kostete. Es gelang damals, für 2794 Produktionspunkte diese Angaben zu sammeln und damit ein gutes Material zusammen zu bringen, um die Frage nach der Ausdehnung, dem Umfang des Zufuhrgebietes der betreffenden Bahn zu beantworten.

¹⁾ Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1917, Seite 441.

²⁾ Zur Frage der Zufuhrbahnen in Rußland. Nebst statischer Nachweisung über die in den Jahren 1866—1885 bewegten Getreidequantitäten. Riga, Kommissionsverlag von N. Kymmel. 1889.

Aus diesem Zahlenmaterial ergibt sich, daß die Durchschnittsentfernung für alle 16 Bahnen, auf die die Produzenten Getreide noch zur Beförderung an die nächste Bahn schafften, 22 Werst (= 23,4 km) beträgt. Diese Durchschnittsentfernung entspricht, wie neuere Erhebungen zeigen, auch noch den heutigen Verhältnissen recht gut. Hier bilden 22 Werst immer noch die Durchschnittsgrenze, innerhalb deren der Anbau von Getreide als Handelsgut in Rußland lohnt. Von diesem Durchschnittswerte für das Gebiet der 16 Bahnen weicht natürlich der der einzelnen Bahn ab. Aber an dieser Stelle interessieren uns weniger diese Durchschnittswerte, als vielmehr die äußersten Grenzen, von denen aus noch Zufuhren von Getreide stattgefunden haben. Für diese finden wir in dem gesammelten Zahlenmaterial Angaben, die deutlich erkennen lassen, wie verschieden in den einzelnen Teilen des weiten Reiches die Arbeit von Mann und Roß bewertet wird. So schwanken die äußeren Grenzen der Einfuhrentfernungen zwischen 25 (= 27 km) und 150 (= 160 km) Werst. Ein sehr weiter Abstand ist begründet zum Teil in der Lage des Produktionsgebietes, das entweder in der Nähe der Industriebezirke (Rjäshsk—Morschansk) oder an den Peripherien des europäischen Rußlands (Koslow—Woronesh—Rostow und Orenburg) belegen ist, zum Teil aber durch die Art des zu bewegenden Getreides, nämlich Hafer einerseits und andererseits Weizen. Die Nähe des Industriebezirkes hat eine Steigerung des Wertes der Arbeit von Mann und Roß zur Folge und schränkt daher die Möglichkeit, das Produkt auf größere Entfernungen zu befördern, von selbst ein. Namentlich wenn, wie hier (Rjäshsk—Morschansk), auch der zu bewegende Artikel — hauptsächlich Hafer — zu den wohlfeileren gehört. Anders gestaltet sich die Frage auf anderen Produktionsgebieten, die weitab von den Zentren der Industrie und des Handels liegen (Koslow—Woronesh—Rostow und Orenburg), wo die Arbeitsleistung geringer bewertet wird und gleichzeitig ein höherwertiges Produkt — Weizen — hauptsächlich zur Beförderung kommt. Hier dehnt sich das Zufuhrgebiet schnell aus und erreicht die äußerste Grenze (150 Werst), die für die Zufuhr auf gewöhnlichen Landwegen festgestellt werden konnte. Das sind im allgemeinen die bestimmenden Gründe für die Möglichkeit der Ausdehnung des Zufuhrgebietes, wie sie sich unter dem Druck der Verhältnisse gebildet haben und sicher auch schon vor der Zeit, in der Eisenbahnen den großen Einfluß auf die Güterbewegung gewonnen hatten, maßgebend gewesen sind. Hierbei liegt die Vermutung nahe, daß in der Zeit, in der die Arbeit ganz allgemein noch geringer eingeschätzt wurde, als nach Eintritt der Eisenbahnen als Beförderungsmittel, die Zufuhrentfernungen noch um einiges größer gewesen sein werden. Immerhin kann aber angenommen werden, daß 150 Werst (160 km) schwerlich sehr erheblich überschritten sein wer-

den und daß für die Zeit vor dem Bau der Eisenbahnen das Zufuhrgebiet der Flüsse, des einzigen Weges, auf denen große Entfernungen, wenn auch mit sehr großem Zeitaufwande, überwunden werden konnten, durch jene 150 Werst begrenzt gewesen ist. Danach kann annähernd ein Bild darüber gewonnen werden, aus welchen Teilen des russischen Produktionsgebietes die den Grenzen des Landes zugeführten Getreidemengen entstammten. Es sind eben nur ganz wenige Flußläufe, auf denen eine Schifffahrt damals und noch heute gestattet ist. Die meisten dieser Flüsse, ich spreche hier nur vom europäischen Rußland, sind sogar nur im Frühjahr so reichlich mit Wasser versorgt, daß sie ein Befahren mit Schiffen oder ein Flößen ermöglichen. Diese Verhältnisse finden denn auch einen sehr bestimmten Ausdruck in der Menge Getreide, die für die Ausfuhr verfügbar war. Aus den mir vorliegenden Zahlenangaben, die bis zum Jahre 1851 zurückreichen, läßt sich zunächst feststellen, daß der Wert des ausgeführten Getreides¹⁾ in dem vorbezeichneten Jahre 21,8 Mill. Rbl. (siehe Seite 106) betrug. In jenem Jahre standen dem Verkehr überhaupt nur 937 Werst (= 999 km) Eisenbahnen zur Verfügung. Für den Getreideverkehr, auf den es hier ausschließlich ankommt, kommen jedoch nur 604 Werst (= 644 km), die Nicolai-Bahn, in Frage, denn der Rest von 333 Werst (= 355 km) kommt auf die Bahnen Zarskoje—Sselo und Warschau—Wien, die beide als Vermittlerinnen bei der Getreideausfuhr 1851 keinerlei Rolle spielten. Um bei der weiteren Untersuchung nicht mit diesem geringfügigen Faktor, der um jene Zeit sicher keine irgendwie nennenswerte Rolle spielte, immer weiter rechnen zu müssen, darf man, ohne einen belangreichen Fehler zu begehen, annehmen, daß die Menge Ausfuhrgetreide für jene 21,8 Mill. Rbl. auf dem Wasserwege und dem Zufuhrgebiete der Grenzpunkte zusammengebracht worden ist. Also — alles was Rußland bis 1851 an Getreide für die Ausfuhr mobil zu machen vermochte, findet in jenen 21,8 Mill. Rbl. seinen Ausdruck.

Will man demgegenüber den Einfluß, den der Eisenbahnbau auf die Entwicklung im Laufe der nachfolgenden 62 Jahre ausgeübt hat, beurteilen, so lehrt die Tabelle auf Seite 106, daß es Rußland möglich geworden ist, die Ausfuhr an Lebensmitteln um rd. das 40-fache (1913) zu steigern. Ge-

¹⁾ Es ist hier angenommen worden, daß jene 21,8 Mill. Rbl. den Wert des ausgeführten Getreides darstellen, obgleich sie in der amtlichen Statistik als der Wert der ausgeführten Lebensmittel bezeichnet sind. Den damaligen Verhältnissen wird es entsprechen, an dieser Stelle Lebensmittel gleich Getreide zu setzen. Denn noch 31 Jahre später, nämlich 1882, führt die amtliche Statistik unter Lebensmitteln nur noch Fleisch, Butter und Eier mit einem Gesamtwert von 3,6 Mill. Rbl. auf. Man geht wohl mit der Annahme nicht fehl, daß es sich dabei nur um den allernächsten Grenzverkehr gehandelt haben wird.

treide im besonderen ist um rd. das 30-fache in demselben Zeitabschnitt angewachsen. Ich sagte eben, um den Einfluß kennen zu lernen, den der Bau der Eisenbahnen auf die Entwicklung oder Erweiterung des Zufuhrgebietes geübt hat, genüge es, festzustellen, um wie viel die Ausfuhr an Wert zugenommen hat. Ich habe hierbei als feststehend vorausgesetzt, daß das so ist, ohne hierfür an dieser Stelle den Nachweis der Richtigkeit dieser Annahme geführt zu haben. Aber aus dem bisher dargelegten geht m. E. klar hervor, daß ein anderer Faktor als die Eisenbahnen kaum eine irgendwie maßgebende Rolle mitgespielt haben kann. In dem Bestande der schiffbaren Flußläufe hat sich nichts und kann sich nichts geändert haben. Von durchgreifenden Änderungen und Verbesserungen ist, wie oben bemerkt, nicht die Rede. Es sei hier nur an den bald 100 Jahre alten Plan der Verbindung der Ostsee und des Schwarzen Meeres, zwischen Riga und Cherson, erinnert. Solche Pläne, die sehr viel Arbeit, Zeit und Geld verschlungen haben, sind noch mehrere vorhanden, aber es sind eben nur Pläne, deren Verwirklichung jetzt voraussichtlich weniger nahe bevorsteht, als vor dem Kriege. Hieraus ergibt sich, daß die außerordentliche Steigerung der Ausfuhr an Lebensmitteln auf andere Ursachen zurückzuführen ist. Als solche kommen nur die neuen Verkehrswege, die Eisenbahnen, in Betracht, die im Laufe der 62 Jahre auf 63 153 Werst (= 70 227 km) angewachsen sind. Damit ist die Möglichkeit der Erweiterung der Anbaufläche ganz außerordentlich gewachsen. Und daß eine solche Erweiterung auch wirklich eingetreten ist, beweist die Tatsache, daß 1913 für 839,9 Mill. Rbl. Lebensmittel ausgeführt werden konnten. Es handelt sich hierbei nicht nur um Zerealien, sondern auch um wertvolle, andere Lebensmittel.

Wendet man das vorher Gefundene in bezug auf die Ausdehnung des Zufuhrgebietes an, so ergibt sich leicht die Rückwirkung der Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, zunächst soweit der Körnerbau in Frage kommt. Jene 63 153 Werst Eisenbahnen haben ganz neue und gewaltige Möglichkeiten für den Anbau geschaffen, selbst wenn man nur jene 22 Werst Durchschnittsentfernung für die Zufuhr annimmt. Wird hierdurch die nutzbare bebauungsfläche in gewissem Sinne umgrenzt, indem die Eisenbahnstationen als Sammelpunkte für die Zentren des Produktionsgebietes mit einem Radius von 22—150 Werst auftreten, so kommt ferner in Betracht, daß die Ausfuhrpunkte mit neuen Zufuhrgebieten rechnen können. Waren sie bisher auf Zufuhren auf den Wasserwegen und auf das unbegrenzte Zufuhrgebiet, das ihnen durch die Landwege, also höchstens bis 150 Werst, eröffnet wurde, beschränkt, so trat nunmehr der billige Eisenbahntransport mit in Rechnung und brachte die Möglichkeit, das Zufuhrgebiet der Ausfuhrpunkte erheblich zu erweitern.

Innerhalb welcher Grenzen das tatsächlich eingetreten ist, zeigen die

nachfolgenden Aufzeichnungen¹⁾. Danach wurde Getreide zugeführt den Grenzpunkten:

	1895	1900	1905	1911
	in Millionen Pud (1 Pud = 16,38 kg)			
	374,7	336,3	444,5	545,1
Werst	davon kommen in % auf eine Entfernung von			
1— 300	35,3	20,9	37,5	48,6
301— 800	28,1	22,2	25,9	22,1
801—1300	18,8	22,0	15,4	14,6
1301—1800	13,8	22,9	13,9	9,9
1801—2300	2,8	7,6	4,3	4,1
2301—2800	0,4	3,4	1,2	0,7
2801—3300	0,1	1,0	1,5	0,0
3301—3800	—	—	0,2	0,0
3801—5500	—	—	—	0,0

Hier tritt mit einem Schlage klar der Anteil zutage, den die Eisenbahnen an der Erweiterung des Zufuhrgebietes der Grenzpunkte²⁾ und damit an der Hebung der Menge des ausgeführten Getreides haben.

¹⁾ Entnommen der Statistik über die beförderten Mengen auf den russischen Eisenbahnen. Zusammengestellt im Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten des Finanzministeriums. Jahrgang 1895 und 1911. Getreide. Teil III. Die wichtigsten Abfertigungs- und Bestimmungsstationen nebst Verteilung der beförderten Mengen nach der durchlaufenen Entfernung. (Swodnaja statistika perewosok po russkim shel. dor. — Is danije Departamenta sheljesnoroshnych Džel Min. finanssow. 1895 i 1911. Chljebnyjegrusy. Tschast III. Glawnjeischija stangii otprowlenija i nesnatschenija i raspredjelenije perewosok po rasstojanijam. St. Petersburg.)

²⁾ Es gehört nicht ganz in den Rahmen der Betrachtungen, die hier an gestellt werden und die nur die Frage der Rückwirkung der Eisenbahnpolitik auf die wirtschaftliche Lage Rußlands beantworten sollen, wenn dabei auf Einzel fragen eingegangen wird. Andererseits aber haben durch die Erwerbung Rigas die Verhältnisse des Ostseehandels eine ganz andere Bedeutung gewonnen, so daß es wohl der Mühe lohnt, hier zu zeigen, wie es um das Zufuhrgebiet der Häfen an der Ostsee: Reval, Riga, Windau und Libau, sowie im Vergleich zu ihnen Königsberg i. Pr. und Danzig bestellt ist. Für letztere beiden Häfen auch nur, soweit sie aus Rußland Zufuhren an Getreide erhalten. Die russischen Ostseehäfen erhielten 1911 überhaupt 122,7 Mill. Pud, davon kamen auf die Hafenplätze: Reval, Riga, Windau und Libau zusammen 74,6 Mill. Pud oder 60,7 %; über die trockene Grenze im Westen wurden 1911 überhaupt ausgeführt 95,1 Mill. Pud, davon erhielten Königsberg und Danzig zusammen 38,7 Mill. Pud oder 40,7 %, während andere deutsche Plätze zusammen 38,0 Mill. Pud oder 40,0 % über die russische Westgrenze bezogen. Somit erhielt Deutschland 1911 zusammen auf dem vorbezeichneten Wege 76,7 Mill. Pud oder 80,7 % des über die Westgrenze ausgeführten russischen

Während wir vorher gesehen haben, daß die Zufuhr auf Landwegen im Höchstfall 150 Werst betrug, womit das Zufuhrgebiet seine Abgrenzung fand, zeigen die vorstehenden Aufzeichnungen, daß sich nunmehr das Zufuhrgebiet bis über 8000 Werst (= 8535 km) erweitert hat. Welche gewaltige Rückwirkung, eine derartige Erweiterung des Zufuhrgebietes nicht nur auf die Entwicklung des Ausfuhrhandels ausüben muß, sondern auch auf den Getreidebau im Lande selbst, liegt offen zutage. Wenn man hierzu die Bedeutung nimmt, die der Getreidebau für die wirtschaftliche Lage des Reiches nimmt, wie sie in den Zahlen auf Seite 109 zum Ausdruck kommt, so tritt der hervorragende Einfluß, den die Eisenbahnen auf diesem Gebiete ausgeübt haben, einwandfrei zutage. Es ist aber keineswegs nur die innere Entwicklung des Landes, die hierdurch beeinflußt wird, sondern dies macht sich ganz besonders auf dem Weltmarkt geltend, auf dem Rußland die Möglichkeit besitzt, mit großem Angebot aufzutreten und damit ein gesuchter Lieferer von Körnerfrüchten ist. Die Rückwirkung ist dann der Goldzufluß zu den russischen Staatskassen. Bis zum Ausbruch des Weltkrieges war es Rußland möglich, mit Hilfe dieser Goldeingänge seinen auswärtigen Zinsendienst zu besorgen. Wie das demnächst werden wird, läßt sich zurzeit in keiner Weise übersehen. Wohl aber läßt sich erwarten, daß das Land unter dem Druck der Schuldenlast, die der Krieg ihm aufbürdet, bemüht sein muß, immer mehr Überschüsse an Getreide dem Auslande abzugeben, was, wie die Verhältnisse auf dem Gebiete des Ackerbaus liegen, sehr wohl mit Zuhilfenahme von intensiverer Bewirtschaftungsmethoden möglich sein muß. Denn darüber ist unter den Kennern landwirtschaftlicher Verhält-

Getreides. Das Getreide, das den Hafensplätzen zuzug, stammt aus Gebieten, die die folgenden Entfernungen zeigen:

	Reval	Riga	Windau	Libau	Königsberg	Danzig
	erhielten in Millionen Pud					
	12,2	22,0	11,2	29,2	27,9	10,7
	davon kommen in Prozenten auf eine Entfernung					
Werst						
1— 300	4,4	22,6	2,1	10,2	1,1	1,9
301— 800	2,8	15,8	24,6	2,1	10,1	8,5
801—1300	16,9	15,7	25,7	56,4	49,9	38,5
1301—1800	51,2	18,6	20,2	30,5	23,6	35,7
1801—2300	20,7	25,2	19,3	0,5	13,5	14,2
2301—2800	3,5	2,0	7,0	0,2	1,4	1,3
2801—3300	0,4	0,2	—	0,0	0,2	0,0
3301—3800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3801—5500	0,0	0,0	1,2	—	0,0	0,0
5501—8000	0,0	—	—	—	—	—

nisse kein Zweifel, daß dem Ackerbau noch lange nicht die Sorgfalt zugewendet wird, die er bei seiner hohen Bedeutung für die Finanzwirtschaft des Landes in Anspruch nehmen kann. Es tritt das besonders hervor, wenn man den hohen Stand der Pflege und der Aufbesserung des Ackerbodens in den Ländern bedenkt, mit denen Rußland auf dem Weltmarkt in Wettbewerb treten muß. Vielleicht wird die Not so groß, daß hier einmal scharf zugegriffen und dem Ackerbau mehr Pflege im Sinne der neuzeitlichen Lehre von der Bearbeitung und Düngung des Ackers zugewendet wird¹⁾. Sollte

¹⁾ J. S. Bloch, Meliorations-Kredit und der Stand der Landwirtschaft in Rußland und in den auswärtigen Staaten (russisch), Petersburg 1890, zeigt in dieser ausgezeichneten Arbeit, auf welchem erschreckend niedrigen Standpunkt der Ackerbau in Rußland stand. Sehr erheblich anders wird es in der Zwischenzeit kaum geworden sein, denn künstliche Düngung ist nach wie vor eine Ausnahme, während Staldung nicht zur Verfügung steht, denn der Viehbestand ist dazu viel zu klein. Interessant ist, was Bloch hierüber sagt. Er stellt es sehr in Frage, ob der Reichtum selbst des russischen Ackerbodens tatsächlich so unerschöpflich ist, daß ihm jahraus, jahrein ungestraft und ohne allmählig das Ende der Erzeugungskraft zu erreichen, Ernten entnommen werden können, ohne daß dem Boden andererseits auf künstlichem Wege zum Teil ersetzt wird, was ihm entzogen worden. Um diese Zweifel zu begründen, führt der Verfasser dann an, daß in einer Menge von 6100 Pud (100 000 kg) enthalten sind:

in	Phosphorsäure	Kali	Kalk	Stickstoff
Weizen Pud	50,08	34,47	3,72	126,97
Roggen "	49,89	32,69	3,11	107,89
Hafer "	33,18	25,62	6,14	117,12
Gerste "	43,92	23,97	2,98	93,69
Knochen "	24,00	—	30,00	3,00
Rindvieh 100 Stück	45,40	3,90	50,70	64,90
Schafe und Schweine "	2,68	0,55	2,81	6,10

Und um zu zeigen, was das nur bei dem ausgeführten Getreide für riesige Mengen an Boden-Nährstoffen ergibt, wendet Bloch die gefundenen Werte auf die Ausfuhr an und findet dabei, daß der Acker hergeben müßte bei ausgeführten:

	Phosphorsäure	Kali	Kalk	Stickstoff
174 Mill. Pud Weizen . . Pud	1 429 701	984 062	106 199	3 624 785
88 " " Roggen . . "	722 570	489 851	45 043	1 555 359
72 " " Hafer . . "	395 837	305 646	78 250	1 897 241
67 " " Gerste . . "	480 600	317 008	32 609	1 025 214
2 " " Knochen . . "	469 120	—	611 400	61 140
26 Taus. Stück Rindvieh "	12 121	1 041	13 536	17 320
241 " " Schafe u. Schweine "	6 468	1 323	6 762	14 701

eine derartige Vorwärtsbewegung wirklich auch in Rußland Platz greifen, so wird es sich noch deutlicher zeigen, welche Bedeutung die Eisenbahnen für die wirtschaftliche Entwicklung gewinnen werden. Denn ihre Dienste bei Heranführung von Düngemitteln, landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen werden immer notwendiger werden. Je mehr es aber den Eisenbahnen gelingt, hierbei der Landwirtschaft förderlich zu sein, je mehr die Landwirtschaft zu einer intensiveren Ackerwirtschaft und einer sorgsameren Bearbeitung des Bodens in modernem Sinne übergeht, desto mehr werden auch die Hilfsmittel, die samt und sonders auf sehr große Entfernungen bewegt werden müssen, in Anwendung kommen, und in demselben Umfang wird die Bedeutung der Eisenbahnen für die Entwicklung Rußlands wachsen und eingeschätzt werden. Dabei wird der Umstand, daß die

Hierbei ist die größere Menge Getreide und Fleisch, die zur Ernährung des Volkes erzeugt werden muß, noch gar nicht berücksichtigt worden. Das geschieht alles, ohne daß dem Boden ein entsprechender oder auch nur annähernder, man könnte beinahe sagen, überhaupt ein Ersatz geboten wird, denn das Geringe, was an Dünger dem Lande gegeben wird, ist tatsächlich verschwindend wenig.

Soweit Bloch.

Und eine solche Raubwirtschaft wird in Rußland seit jeher getrieben. Da ist die Frage Blochs, wie lange das ungestraft weitergehen kann, voll berechtigt. Allerdings sind die Mengen eingeführter Düngemittel stetig gestiegen. Denn während 1866 nur 30 000 Pud (= 491 t), 1888: 1 856 000 Pud (= 30 401 t) eingeführt wurden, standen der Landwirtschaft 1913 bereits 26 700 000 Pud (= 437 346 t) zur Verfügung. Aber was bedeuten die 27 Mill. Pud Düngemittel bei der Ausdehnung des russischen Ackerbodens? Einen Tropfen im Ozean.

Nun bleibt ja aber die natürlichste Lösung dieser Frage noch übrig, nämlich die Herstellung oder Gewinnung der Düngemittel im Lande selbst. Aber dabei kommt man zu einem weiteren, auffallenden Punkte. Es versagt in dieser Beziehung die Industrie fast vollkommen, obgleich die Vorbedingungen für die Herstellung ausgiebig im Lande vorhanden sind. Prof. Engelbrecht (s. Prof. G. Thoms, die landwirtschaftlich-chemische Versuchsstation am Polytechnikum zu Riga, 1875) gibt an, daß z. B. ein breiter Gürtel von Phosphoriten und Koproiliten sich von Südwesten nach Nordosten über Rußland hinzieht, der im ausgiebigsten Maße das Rohmaterial für die Herstellung des besten Düngematerials liefern könnte. Nach Engelbrecht ist dieser Gürtel 20 000 Quadratwerst (= 22 760 Quadratkilometer) groß. Und ähnliche Quellen an Rohmaterial finden sich sicher noch in dem großen Lande, die überreichlich die Möglichkeit bieten würden, um den dringenden Bedarf zu decken. Wie reich dieses Vorkommen an Phosphoriten ist, kann daraus entnommen werden, daß in jenem breiten Streifen von 20 000 Quadratwerst sich ein Teil von 2000 Quadratwerst (= 2276 Quadratkilometer) im Gebiet des Dnjeestr findet, der auf seinen Inhalt an Phosphoriten genau untersucht worden ist, wobei festgestellt werden konnte, daß an dieser Stelle 1700 Mill. Pud (= 27,8 Mill. t) gewonnen werden können. Aber — die Industrie versagt selbst auf diesem für Rußland wichtigsten Gebiete

Bahnen in erster Reihe gebaut worden sind, um dem Reiche bei seiner militärischen Kraftenfaltung dienstbar zu sein, keineswegs ein Behinderungsgrund sein. Die Ausstellungen, die in dieser Beziehung gegen die Gestaltung des Eisenbahnnetzes gemacht worden sind und noch gemacht werden, müssen durchaus dahin eingeschränkt werden, daß die Bahnen im großen ganzen doch nach einem einheitlichen Gedanken erbaut worden sind, der der landwirtschaftlichen Entwicklung keineswegs im Wege steht¹⁾.

Nun haben sich die Ansprüche, die an die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft und ihrer Nebenbetriebe gestellt werden mußten, in dem letzten Jahrzehnt ganz außerordentlich gehoben. Zu dem Bestreben, möglichst große Mengen Getreide dem Auslande zu verkaufen, um Gold ins Land bringen zu können, ist eine zweite, große Aufgabe hinzugetreten, die Versorgung der sehr schnell wachsenden Bevölkerung, namentlich der städtischen, mit Brotgetreide. Allerdings ein durchaus natürlicher Vorgang, der seine Erklärung in dem allmählichen Anwachsen der Industrie hat. Aber dennoch, die Mengen mußten geerntet und mußten bewegt werden. Landwirtschaft und Eisenbahn mußten zusammen wirken, um hier ein günstiges Ergebnis zu schaffen, denn auf den vor dem Bau der Eisenbahnen zur Verfügung stehenden Ackerböden, die durch ein enges Zufuhrgebiet abgegrenzt wurden, war dies nicht erreichbar. Erst nachdem die Eisenbahnen dieses Zufuhrgebiet nicht nur für die Ausfuhrpunkte, sondern ebenso für jeden einzelnen Bedarfspunkt fast unbegrenzt erweitert haben, war es möglich, den, nach beiden Richtungen hin steigenden Bedarf zu decken. Und wie schnell ist dieser Bedarf an Getreide gestiegen. Es stehen mir allerdings nur für die Zeit seit 1895 Zahlen zur Verfügung, aus denen die Teilung nach der Beteiligung der Grenzpunkte und der inneren Märkte sich erkennen läßt. Aber auch schon das Ergebnis der Getreidebewegung während dieser 17 Jahre zeigt deutlich den großen Aufschwung, den der Getreidebau in dieser Zeit genommen haben muß, wenn die Eisenbahnen zu bewegen hatten:

1895	1900	1905	1911
Millionen Pud (1 Mill. Pud = 16380 t)			
710,3	777,2	967,4	1281,2
oder gegenüber 1895 war die Transportmenge in Prozenten gewachsen um			
—	9,4	36,2	80,4.

An diesem allgemeinen Anwachsen der bewegten Getreidemengen beteiligen sich allerdings die beiden Bedarfsstellen — der äußere und der innere Markt — verschieden stark. So kamen auf

¹⁾ Siehe auch Archiv für Eisenbahnwesen 1917. Heft 3, Seite 456 ff.

den äußeren Markt				die wichtigsten inneren Märkte			
1895	1900	1905	1911	1895	1900	1905	1911
Millionen Pud (1 Mill. Pud = 16380 t)							
374,7	386,3	444,5	545,1	219,5	297,0	336,8	475,8
oder gegenüber dem Jahre 1895 war die Transportmenge in Prozenten gewachsen um							
—	— 10,2	18,6	45,5	—	35,3	53,4	116,7

Außer den hier besonders aufgeführten Mengen sind im Jahre 1911 noch rd. 200 Mill. Pud (= 3,3 Mill. t) Getreide bewegt worden, die sich auf viele kleine Empfangsstationen im Lande verteilen, die in der amtlichen Statistik nicht einzeln aufgeführt worden sind. Die gesamte Getreidebewegung ist aber, wie schon gezeigt worden, um 80,4 % gestiegen, was einer durchschnittlichen Jahreszunahme von 4,7 % entspricht. Dieser Bedarf an Getreide ist jedoch nicht gleichmäßig auf den beiden Märkten gewachsen. Erheblich viel schneller als der Bedarf der Außenmärkte ist der der wichtigsten, inneren Märkte gewachsen, wie die vorstehende Aufzeichnung lehrt. Die Steigerung ergibt hier eine jährliche Durchschnittszunahme von 6,9 %. Daß hiermit gewiß ein Nachweis erbracht ist für die Beeinflussung der landwirtschaftlichen Produktion durch die Eisenbahnen, braucht nicht bezweifelt zu werden, obgleich hierbei auch der Fortschritt auf dem Gebiete des Ackerbaus eine sehr merkliche Rolle spielt, wofür die wachsenden Prozentanteile auf den kürzeren Entfernungen — 1—300 Werst — (siehe auch Seite 117) Zeugnis ablegen. Für diesen Fortschritt auf der einen und den Einfluß der Eisenbahnen auf die Ausdehnung des Zufuhrgebietes auf der anderen Seite gibt die nachfolgende Aufzeichnung eine gute Antwort. Es wurden nämlich die wichtigsten inneren Märkte mit Getreide versorgt auf eine Entfernung von:

Werst	1895	1900	1905	1911
	in Prozenten des Bedarfs			
1—300	48,8	47,5	51,6	51,0
301—800	29,5	31,4	25,0	25,5
801—1300	12,9	12,0	13,7	12,6
1301—1800	7,1	6,4	6,1	6,6
1801—2300	1,4	1,9	1,8	2,5
2301—2800	—	0,4	0,4	1,5
2801—3300	—	—	0,1	0,2
3301—3800	—	—	—	—
3801—5500	—	—	0,8	0,1
5501—8000	—	—	0,3	—

Hält man dieses Ergebnis mit dem auf Seite 117 zusammen, so ergibt sich ein Gesamtbild über die Betätigung und den Einfluß, den die Eisenbahnen

auf die Verteilung der Ernten im Lande ausgeübt haben. Diese Verteilung konnte aber natürlich erst eintreten, nachdem die großen Mengen gewonnen worden waren, und damit ist denn das Wesentlichste, worauf es an dieser Stelle ankommt, erwiesen. Mit dem fortschreitenden Anwachsen der verfügbaren Eisenbahnen ist die angebaute Fläche ebenmäßig fortgeschritten, und damit konnte nicht nur der inner-russische Bedarf zur Ernährung des Volkes gedeckt, sondern auch in lebhaft zunehmendem Umfang Getreide für den auswärtigen Markt zur Verfügung gestellt werden.

In den Kreis dieser Betrachtungen gehört dann endlich noch die außerordentlich schnelle Zunahme der Bevölkerung Rußlands. Zurzeit wird diese auf 170 Millionen Köpfe veranschlagt, eine Volkszählung ist für die letzten Jahre nicht vorhanden. Diesen 170 Millionen gegenüber wird die Bevölkerungszahl für das Jahr 1882 mit 102 Millionen angegeben. Die Bevölkerung wächst also außerordentlich schnell, und dementsprechend muß die Landwirtschaft mit ihrer Produktion folgen, um die erforderlichen Nahrungsmittel bereitstellen zu können. Wenn man erwägt, daß der größte Anteil des Bevölkerungszuwachses auf rein ländliche Bezirke entfällt, und der Bedarf dieses Teils der Bevölkerung von der ländlichen Produktion vorab befriedigt wird, so ergibt sich hiermit ein weiterer Faktor, der erkennen läßt, daß die Entwicklung des Ackerbaus und der landwirtschaftlichen Nebenbetriebe in dem Beobachtungsabschnitt diesem Bevölkerungszuwachs und gleichzeitig dem Bedarf des Außenhandels sehr wohl Rechnung zu tragen vermocht haben. Damit ist gewiß die Frage nach der Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft bejahend beantwortet worden, nicht aber ist damit gesagt, daß diese Leistungsfähigkeit auch nur annähernd erschöpft ist. In dieser Beziehung kann ich auf meine Ausführungen (S. 119) Bezug nehmen¹⁾.

¹⁾ Als in den Jahren 1891 und 92 Rußland von einer sehr schweren Mißernte, namentlich in den Gouvernements an der Wolga, betroffen worden war, ein Ausgleich aus anderen Gebieten aber sich wegen der Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen als unmöglich erwies, war die unausbleibliche Folge eine schwere Hungernot. Die bösen Erfahrungen, die hierbei gemacht wurden, veranlaßten die Regierung, in eine eingehende Prüfung über die Ursachen zu dieser Katastrophe zu treten und wie man der Wiederholung einer solchen vorbeugen könne. Es wurde eine ganze Anzahl Kommissionen in Tätigkeit gesetzt, von denen eine im Jahre 1897 ihre Lesefrüchte über die Frage der Verwendung von Düngemitteln im Boten für Finanzen, Industrie und Handel (Nr. 46) veröffentlichte. Da kann man die folgenden Angaben finden: Düngemittel wurden überhaupt gebraucht 389 Mill. Pud. (= 6,37 Mill. t), davon verwendeten:

Deutschland	129	Mill. Pud (= 2,11 Mill. t).
die Vereinigten Staaten von Amerika	96	" " (= 1,57 " "),
Frankreich	62	" " (= 1,01 " "),
Großbritannien	62	" " (= 1,01 " "),
Rußland	4	" " (= 0,07 " ").

Das ist aber nur eine Seite der Frage, wenn auch eine sehr wichtige. Neben ihr tritt dann die weitere, nach der Bearbeitung des Ackerbodens auf. Es ist kein Geheimnis, daß hiermit ein für Rußland außerordentlich wunder Punkt berührt wird. Nun wird aber von dem Ministerium für Landwirtschaft noch 1910 festgestellt, daß die bäuerliche, ackerbautreibende Bevölkerung immer noch und zwar fast ausnahmslos den Hakenpflug (ssocha), ein ganz primitives Instrument zur Beackerung benutzt und daß der neuzeitliche Pflug bei diesem für die Getreidegewinnung so außerordentlich wichtigen Teil der ländlichen Bevölkerung verhältnismäßig nur sehr langsam Eingang findet. Andererseits wird aber von derselben amtlichen Stelle festgestellt, daß im allgemeinen die Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen sehr gute Fortschritte macht, aber — es sind nicht die breiten Massen

Das Blatt führt dann weiter aus, daß von den verwendeten Mengen Düngemittel kamen

	in Deutschland		in Rußland	
	Mill. Pud =	%	Mill. Pud =	%
auf phosphorhaltige	67	= 52	3,6	= 90
„ kalihaltige	33	= 26	0,24	= 6
„ stickstoffhaltige	29	= 22	0,16	= 4

Diese Mengen, verteilt auf die bestellte Ackerfläche, ergeben für 1 Desjatine (= 1,025 ha)

	in Deutschland		in Rußland	
	Pud =	kg	Pud =	kg
überhaupt	5,16	= 83,52	0,4	= 6,55
verteilt auf die einzelnen Düngemittel				
phosphorhaltige	2,68	= 43,898	0,036	= 0,589
kalihaltige	1,33	= 21,621	0,0028	= 0,046
stickstoffhaltige	1,16	= 19,001	0,0016	= 0,026

Daß dieses Ergebnis selbst den russischen Kommissionsmitgliedern auf die Nerven gefallen ist, kann nicht in Erstaunen setzen. Auch die Gründe zur Erklärung dieser Vernachlässigung der Ackerpflege imponieren nicht, denn daß die künstlichen Düngemittel in Deutschland billiger sind, als in Rußland, kann unmöglich als genügende Begründung für die Vernachlässigung anerkannt werden. Andererseits ist der Gegensatz zwischen der hier festgestellten Zufuhrmenge an Düngemitteln und jener riesigen alljährlichen Entziehung an eben diesen Stoffen, wie sie Bloch hier rechnet (siehe Anmerkung zu Seite 119/120), so außerordentlich kraß, daß jeder Vergleich ausgeschlossen ist. Allerdings haben sich die Verhältnisse seit jener Zeit gebessert, denn 1913 hat Rußland bereits 26,7 Mill. Pud (= 437 346 t) eingeführt, wird inzwischen ja wohl auch selbst Düngemittel hergestellt haben, aber unter keinen Umständen kann von einem ausreichenden Ersatz der dem Boden entzogenen Nährstoffe die Rede sein.

der bäuerlichen Bevölkerung, sondern vielmehr die größeren und großen Besitzungen, auf denen landwirtschaftliche Maschinen in ausgiebiger Weise zur Verwendung kommen. Zum Beweis für die Zunahme der Verwendung solcher Maschinen wird dann weiter, in Ermangelung genauerer Angaben, angeführt, daß von den Eisenbahnen befördert wurden

1897	4 274 Taus. Pud (= 70 Taus. t),
1902	10 600 " " (= 173 " "),
1907	16 113 " " (= 264 " "),
1908	18 054 " " (= 296 " ").

Aber sehr ernüchternd wirkt die gleich daneben gemachte Feststellung, daß zu der Zeit, d. h. 1908, zu der der Finanzminister in seinem Erläuterungsberichte zum Etat für 1910 feststellt, die Verteilung der Beschaffungskosten dieser Maschinen auf die einzelnen Landesteile die folgende ist. Im Gebiet der schwarzen Erde war eine Desjatine (= 1,0925 ha) durchschnittlich belastet mit 39 Kop. (= 84 ₤) Anschaffungskosten, außerhalb der schwarzen Erde mit 32 Kop. (= 69 ₤), darunter in den baltischen Provinzen mit 176 Kop. (= 380 ₤), ferner im Zartum Polen mit 53 Kop. (= 114 ₤). Kaukasus mit 37 Kop. (= 80 ₤), Sibirien und Mittelasien* mit 287 Kop. (= 619 ₤), oder als Durchschnitt für das ganze Reich mit 53 Kop. (= 114 ₤), das wäre für eine Begüterung in der Größe von 1000 Desjatinen der bescheidene Betrag von 1140 *M* (oder für 1092 ha = 1246 *M*). Wie außerordentlich bescheiden die Ausstattung mit totem Inventar ist, läßt sich aus einem Vergleich mit Verhältnissen im östlichen Teile Preußens erkennen. Nach mir vorliegenden Angaben kann der Wert des Inventars auf einem Bauernhof von 100 Morgen schwerem Boden auf 2500—3000 *M* geschätzt werden. Das würde für eine Desjatine (= rd. 4 Morgen) 100 bis 120 *M* ergeben. Dem stehen in Rußland im Gebiet der schwarzen Erde, also einem sehr schweren Boden, 0,84 *M* gegenüber!

Auch hier tritt wiederum der Einfluß der Eisenbahnen deutlich zu Tage. Ohne ihre Hilfe wäre es der Besiedelungstätigkeit der Regierungsorgane kaum gelungen, die neugebildeten Ansiedlungen in Sibirien und Mittelasien so ausgiebig, für russische Verhältnisse, mit landwirtschaftlichen Maschinen auszustatten, als es tatsächlich geschehen ist. Allerdings trifft die Behauptung, daß landwirtschaftliche Maschinen fast ausschließlich bei nichtbäuerlichen Besitzern Verwendung finden, für Sibirien und Mittelasien nicht zu, denn in Sibirien, vielleicht auch in Mittelasien, kommen in erster Reihe kleine Ansiedlungen in Betracht, ebenso ist es nun auch in den baltischen Provinzen, in denen sich der Grundbesitz zu rd. 45 % in bäuerlichem Besitz befindet.

Dazu kommt dann noch die Abhängigkeit vom Ausland. Der Bedarf an landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen wurde 1908 noch

auf 65—70 Mill. Rbl.¹⁾ veranschlagt. Nach der Zollstatistik sind landwirtschaftliche Geräte und Maschinen eingeführt worden:

1900	für rd.	16,0	Mill. Rbl.
1908	„ „	26,5	„ „
1913	„ „	38,7	„ „

Wenn die Schätzung mit 65—70 Mill. Rbl. stimmt, so würde Rußland (1908) selbst etwa 59,2 % hergestellt und nur den Rest durch Einfuhr aus dem Ausland gedeckt haben. Es scheint aber doch, daß diese Schätzung etwas sehr zugunsten der russischen Produktion erfolgt ist, denn nach der amtlichen Quelle²⁾ betrug sie 1900 nur 10,4 Mill. Rbl. Wäre es richtig, daß 1908 Rußland seinen Bedarf mit 65 Mill. Rbl. bezahlt hat, so müßte, da das Ausland in diesem Jahre für 26,5 Mill. Rbl. landwirtschaftliche Maschinen und Geräte geliefert hat, im Lande selbst für 38,5 Mill. Rbl. hergestellt worden sein, oder die Industrie wäre in der kurzen Frist von nur 8 Jahren um 265,8 % gewachsen, was nach allem, was sonst über die Entwicklung dieser Industrien bekannt ist, nicht sehr wahrscheinlich ist. Mag dem sein, wie ihm wolle, die Tatsache bleibt bestehen, daß Rußland weit davon entfernt ist, seinen Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten selbst decken zu können. Dies ergibt sich auch aus folgendem Notschrei aus dem Kriegsjahre 1916, als die Grenzen gesperrt waren und eine Einfuhr nicht stattfinden konnte. Da hieß es plötzlich: wird der Bauer 1916 und 1917 Sensen haben? und die Frage wurde verneint³⁾. Zur Begründung wird festgestellt, daß an der Versorgung der Landwirtschaft mit Sensen beteiligt waren:

Jahr	das Ausland		die russische Produktion	
	Mill. Rbl.		Mill. Rbl.	
1908—1911	mit je		—	
1912	1,2		—	
1913	0,9		0,4	
1914	1,2		0,9	
1914	1,7		—	

Selbst bei Sensen, also einem Gerät, das in keiner Hütte fehlen kann, versagt die eigene Industrie vollständig.

Gelingt es Rußland, auf diesem Gebiete, wie auf dem der Herstellung genügender Mengen künstlicher Düngemittel seine Produktion so-

¹⁾ Rosenfeldt, J. Die Verbreitung landwirtschaftlicher Maschinen in Rußland. *Industria und Handel* 1910, Heft 22, S. 515.

²⁾ *Wjestnik finanssow, prom. i torg.* 1902, Heft 26: Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen, gegenübergestellt deren Herstellung in Rußland.

³⁾ Bor. Kalinski: *Budut li u Krestjan Kossy u 1916—1917?* In *Promyschennost i torgowlja* 1916, Heft 16, S. 450. ff.

zu vervollkommen, daß die erforderlichen Mengen und diese billig geliefert werden können, dann wird der Zeitpunkt eingetreten sein, daß die Landwirtschaft selbst sehr viel leistungsfähiger und wettbewerbsfähiger werden wird. Die erzeugten Mengen Getreide müssen in den nächsten Jahren schnell wachsen, wenn Rußland nicht nur seinen eigenen Bedarf decken, sondern auch auf dem Weltmarkt mit großem Angebot auftreten will.

Für Rußland ist der Körnerbau auf viele, viele Jahrzehnte hinaus der wichtigste Erwerbszweig, der ihm in erster Reihe die Möglichkeit schaffen wird und muß, vom Auslande Geld zu erhalten, das es nach dem Kriege noch mehr brauchen wird, als vorher. Daher ist es eine Lebensfrage für Rußland, seine Landwirtschaft, in erster Reihe den Getreidebau, leistungsfähig zu machen und dabei gleichzeitig die bestellte Ackerfläche möglichst zu erweitern, was vor allem durch Verbesserung der Wegeverhältnisse erreicht werden kann. Aber nicht nur die Wege zu den Eisenbahnen, sondern auch diese selbst müssen ausgebaut werden.

Wie wenig die bisherigen Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus genügen, um den Bedarf des Landes auch nur annähernd zu befriedigen, mag daraus erkannt werden, daß im europäischen Rußland (1913) auf je 100 qkm nur 1,06 km Eisenbahnen¹⁾ kamen. Nur Norwegen und Montenegro müssen sich mit noch weniger Eisenbahnen begnügen. Schon hieraus ergibt sich, daß jedes Kilometer Eisenbahn auf je 100 qkm mehr das beste Mittel sein muß, um die Leistungsfähigkeit des Landes in bezug auf den Körnerbau zu erhöhen. Wenigstens würde damit die Möglichkeit gegeben werden, noch weitere Länderstriche unter dem Pflug zu nehmen, die zurzeit noch der Erschließung durch Verkehrswege harren. Dieser gebieterischen Forderung der Selbsterhaltung gegenüber fragt es sich nur, ob die Möglichkeit vorhanden sein wird, sie zu erfüllen, d. h. ob Rußland den Kredit finden wird, der unerlässlich ist, um viele Tausend Kilometer Eisenbahn zu bauen und auf welchem Wege dieser Kredit erlangt werden wird, ob das Reich ihn selbst suchen wird, also mit dem Bau von Staatseisenbahnen weiter fortschreiten oder ob, nach den Erfahrungen früherer Zeiten, auch dieses Mal der Kredit von Privatgesellschaften freie Bahn zur Betätigung erhalten wird. In diesem Augenblick liegen nun allerdings die Verhältnisse so, daß die Frage, wie der Bau ausgeführt wird, die Nebenfrage ist, daß dagegen an allererster Stelle die erste Forderung steht, daß überhaupt Bahnen gebaut werden.

¹⁾ Statistisches Sammelwerk des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Ausgabe 129. Die Eisenbahnen 1911, Seite LXXXIX. Statistitscheski szbornik Russ. II. c.

XXIII.

Verfolgt man so die Entwicklung der russischen Landwirtschaft, so gewinnt jeder Leser einen Eindruck von der großen, für Rußlands wirtschaftliche Geltung auf dem Weltmarkt ausschlaggebenden Bedeutung des Ackerbaus. Es kann an dieser Stelle zunächst ganz übergangen werden, was die Landwirtschaft für das Land selbst, für die Ernährung seiner großen Volksmassen leistet. In dieser Beziehung ist die Rolle der Landwirtschaft in einem Agrarstaate, wie Rußland einer ist, von selbst gegeben. Die Ernährung des Volkes ist die erste Aufgabe, die von ihr gelöst werden muß und in friedlichen Zeiten auch ohne irgendeinen Anstand geleistet wird. Es kommt nur in Frage, wieviel die Landwirtschaft mehr zu leisten vermag, als zur Ernährung der Bevölkerung gehört, denn erst dieser Überschuß über den Bedarf des Landes selbst kommt im Welthandel zur Geltung.

Aus den ziffernmäßigen Nachweisungen des vorigen Abschnitts ergibt sich klar und deutlich, welch riesigen Aufschwung die wirtschaftliche Betätigung des Landes genommen hat. Und doch, es ist sicher nur der Anfang zu dem, was Rußland für die Versorgung des Weltmarktes zu erzeugen vermag. Abgesehen von der Rückständigkeit bei der Bearbeitung und Düngung fehlt ihm der einsichtsvolle und leicht belehrungsfähige Bauernstand, zum großen Teil auch der auf dem Lande selbst selbsthafte Gutsbesitzerstand, der seine Lebensaufgabe in erster Reihe in der fortschrittlichen Pflege des Ackerbaus sieht. Es sind das Dinge, die oft als ein schwerer Mangel, ja als ein Verhängnis für die russische Landwirtschaft empfunden worden sind. Aber es besteht wenig Aussicht, in dieser Richtung Wandel zu schaffen. Wer in Rußland etwas besitzt und die Möglichkeit hat, es ausgeben zu können, fährt nach Paris und kommt mit leeren Taschen heim, das ist bisher so gewesen, und ob die entsetzlichen Zustände, die über das Land hereingebrochen sind, da eine Änderung bringen werden, darf mindestens noch sehr bezweifelt werden. Unter dieser Abwesenheit der Großgrundbesitzer, die sich fast ausnahmslos durch Verwalter vertreten lassen, leidet der gesamte Landbau außerordentlich schwer. Und gleichwohl haben wir gesehen, wie der Landbau sich schnell entwickelt hat, ein Zeichen der gewaltigen Kraft, die in dem Boden ruht, wenn er, selbst bei direkter Vernachlässigung der einfachsten Pflege, doch noch immer imstande ist, so reiche Früchte zu liefern.

Es ist aber keineswegs nur die Pflege des Ackerbodens, der in Rußland vernachlässigt wird. Der Getreidehandel, soweit er dem Erzeuger die Möglichkeit verschaffen soll, sein Erzeugnis mit möglichstem Gewinn

zu verkaufen, befand sich zu Anfang unseres Beobachtungsabschnitts gleichfalls in einem außerordentlich rückständigen Zustande. Es fehlte jegliche Organisation. Der Landwirt, namentlich der kleine, der Bauer war rettungslos dem Getreideaufkäufer im nächsten Dorf preisgegeben. Was dieser ihm für sein Getreide bot, mußte er nehmen, häufig verkauft er auf diesem Wege schon das Korn auf dem Halme, denn bares Geld braucht der Bauer, um Steuern zu bezahlen und das Notdürftigste für den Winter zu beschaffen, was ihm die Scholle nicht liefert. So geriet der Bauer vollkommen in die Hand dieser Aufkäufer (Kulack genannt = Wucherer). Daß dabei dem Erzeuger nicht viel übriggelassen wurde, daß der Löwenanteil an dem Arbeitertrage des ganzen Jahres diesen Aufkäufern zufiel, das liegt nahe. Der Kulack kannte natürlich ganz genau die Verhältnisse jedes einzelnen Bauern und richtete sein Verhalten danach ein. Dazu kamen die Wegeverhältnisse, die jede Möglichkeit raubten, den Versuch zu machen, das Angebot eines anderen Käufers festzustellen, um wählen zu können. Geling es wirklich, einen besseren Käufer ausfindig zu machen, so traten sicher die weiten und schlechten Wege dazwischen, deren Überwindung den Vorteil des höheren Preisangebots aufhoben, und der Bauer war doch wieder gezwungen, das Angebot des Aufkäufers im Dorf anzunehmen.

Das war der übliche Verlauf der Dinge, der sich mit ziemlich großer Regelmäßigkeit immer wieder abspielte, denn zu allen diesen widrigen Verhältnissen kam dann noch die Frage der Weiterschaffung des Getreides vom Dorf zur nächsten Stadt oder zum Sammelplatz an einem schiffbaren Fluß. Auch von der Lösung dieser Frage hing naturgemäß die Höhe des Angebots ab, das der Aufkäufer im Dorfe dem Bauern für das Getreide glauben zu können. Kurz, die primitiven Verhältnisse, unter denen namentlich der Handel mit Körnerfrüchten zu leiden hatte, waren außerordentlich drückend und trieben gewaltsam einer Änderung zu. Daß alle diese Verhältnisse eine wesentliche Wendung zum Bessern durch den Bau der Eisenbahnen erhielten, läßt sich leicht aus den geschilderten Zuständen, wie sie tatsächlich vorlagen, erklären. Aber wie langsam ging der Fortschritt vor sich. Selbst 1882, in dem Ausgangsjahr für diese Betrachtungen, waren im europäischen Rußland mit seinen 5 389 985 qkm erst 21 874 Werst (= 23 339 km) vorhanden. Das Erreichen der nächsten Eisenbahnstation mußte daher ein zeitraubendes und kostspieliges Unternehmen sein, namentlich wenn man dabei nicht vergißt, in wie traurigem Zustande die Wege sich befanden, wo es solche überhaupt gab. Also — die Abgeschlossenheit von der Außen-, der Handelswelt, lastete sehr schwer auf der Landwirtschaft, sie brachte ihr nicht nur wirtschaftlich große Nachteile, sondern wirkte auch auf die

Produktion zurück und führte dazu, daß diese sich innerhalb enger Grenzen hielt, weil die Absatzmöglichkeit aus allen diesen Gründen sehr beschränkt war. Diese Verhältnisse zeigten, daß eine bessere Entwicklung der gesamten landwirtschaftlichen Produktion zu erwarten war, wenn es gelingen sollte, die landwirtschaftlichen Betriebe aus der Abgeschlossenheit zu befreien. Nach dem Vordargestellten sind die Wege hierzu klar vorgezeichnet. Es muß Bewegungsmöglichkeit für die geernteten Feldfrüchte nach zweierlei Richtung hin geschaffen werden: 1. zum nächsten Eisenbahnpunkte und 2. zur Handelswelt, durch eine Organisation des Handelsverkehrs.

Das erste Erfordernis — die Bewegungsmöglichkeit der geernteten Feldfrüchte — ist im Laufe der Abhandlung schon mehrfach berührt worden. Es fehlten und fehlen noch heute Eisenbahnen, und die vorhandenen Flußläufe sind zum größten Teile überhaupt nicht oder nicht genügend schiffbar gemacht oder erhalten. Bei alledem muß aber doch anerkannt werden, daß Rußland seit 1882 im Eisenbahnbau ganz erhebliche Fortschritte gemacht hat, denn 1913 besaß es bereits im europäischen Teile 52 814 Werst (= 56 352 km) und im asiatischen Teile des Reiches 10 983 Werst (= 11 718 km), das bedeutet immerhin einen starken Aufstieg zum Besse- ren gegenüber dem Anfangsjahr 1882 mit seinen rd. 22 000 Werst. Der Einfluß, der hierdurch auf den Getreidehandel ausgeübt worden, ist schon nachgewiesen. Hier kommt wesentlich der Bau von Zufuhr- bahnen¹⁾ in Betracht, Bahnen, deren Aufgaben nicht nur in der Förde- rung einer Erweiterung der Anbaufläche zu suchen ist, sondern die namentlich auch ein Bindeglied zwischen dem Produzenten und der nächst- belegenen Hauptbahn sein sollen. Diese zweite Aufgabe, die den Zu- fuhrbahnen in Rußland zufällt, ist dadurch so bedeutungsvoll, weil die Wegeverhältnisse derart minderwertig sind, daß es sich aus diesem Grunde häufig verbietet, größere Gütermengen der Eisenbahn zum Ver- sande zuzuführen. Ganz besonders trifft dies für Getreide zu, dessen Wert am Produktionsort nicht hoch genug ist, um starke Belastungen er- tragen zu können.

Es tritt uns hier das erste Glied in der langen Reihe der Maßnahmen entgegen, die allesamt dazu gehören, um eine Organisation des Getreide- handels, angefangen mit dem ersten Verkauf der Körnerfrüchte durch den Erzeuger bis hin zum Verladen in den Dampfer, zustande zu bringen. Folgende Stadien hat das geerntete Korn zu durchlaufen, bis es dem aus- ländischen Käufer zugeführt wird: Es wird vom Bauern dem Kulack im

¹⁾ Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1917, Seite 441 ff.

nächsten Dorfe verkauft, dieser führt es dem nächstgelegenen städtischen Markte zu, wo in der Regel die Eisenbahn erreicht wird, im günstigsten Falle kann das Korn von hier aus schon dem Hafenplatz zugeführt werden, nachdem es dem Exporteur verkauft worden ist, der dann endlich das Getreide dem ausländischen Käufer zuführt. Es läuft hiernach das Getreide von Hand zu Hand, ohne daß es möglich wird, eine irgendwie annähernd zuverlässige Berechnung der entstehenden Kosten aufzustellen. Das hilfloseste Glied in der Kette ist zweifellos der Bauer, er war und ist noch heute der, der am allerdringendsten dazu gezwungen wird, den Ertrag seiner Arbeit zu einer bestimmten Zeit in Geld umzusetzen. Er muß den Ertrag seiner schweren Arbeit zu einem Preise hergeben, der die Möglichkeit eines reichlichen Gewinnes, auch noch für den letzten Verkäufer, den Exporteur am Hafenplatz, läßt, trotz der vielen Hände, durch die das Korn fließen muß. Es gehört nicht viel Scharfsinn dazu, zu erkennen, daß hier Lücken vorhanden sind, die ausgeglichen werden müssen, um den ersten Erzeuger vor Ausbeutung zu schützen und die Möglichkeit zu schaffen, daß ihm der Lohn seiner Arbeit wenigstens in einem solchen Umfang noch zufällt, der ihm tatsächlich Entschädigung seiner Arbeit bietet. Nur wenn das wirklich erreichbar ist, läßt sich für die Zukunft eine gesunde Entwicklung des Ackerbaus erwarten. Hier handelt es sich um den allerwichtigsten Teil der nationalen Arbeit. Es muß ganz systematisch vorgegangen und eine Organisation des Getreidehandels geschaffen werden, die eine Berechnung der Kosten für die Bewegung des Getreides von der Tenne des Bauern bis zum Bord des Dampfers ermöglicht, und außerdem muß der Wert des Getreides mobil gemacht werden.

Auch die Regierung konnte sich nicht länger dem verschließen, daß dem Ackerbau und ebenso dem Getreidehandel mehr Beachtung zukomme, als das bisher geschehen war. Um über die tatsächlichen Verhältnisse unterrichtet zu werden, wurde die 1878 Allerhöchst eingesetzte Kommission zur Untersuchung des Eisenbahnwesens beauftragt, alle hierher gehörigen Fragen gleichfalls einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen. Das geschah und führte zur Aufstellung eines Programms für das weitere Vorgehen¹⁾. Aus naheliegenden Gründen, namentlich weil die Kommission

¹⁾ Im Jahre 1879 war in Riga erschienen: C. Hennings — Abt.-Ingenieur — und O. Mertens — Sekretär der Riga-Dünaburger Eisenbahn: Beitrag zur Lösung der Lagerhaus- und Warrantsbelehungsfrage für Riga. In dieser Veröffentlichung war die brennende Frage einer Organisation eingehend behandelt worden. Allerdings wurde der Gegenstand im besonderen mit Rücksicht auf den Ausfuhrhafen Riga untersucht. Es konnte das aber nur im Zusammenhang mit Beförderungsfragen usw. geschehen, wodurch sich die Beziehungen zum großen Produktionsgebiete von selbst ergaben. Aus Anlaß dieser Veröffentlichung bin ich dann als Sachverständiger zu den Arbeiten betr. die Organisation des Getreide-

in der Hauptsache Eisenbahnfragen ihre Aufmerksamkeit widmen mußte, wurde von ihr die Eisenbahnbaufrage und hier wieder der Bau von Zufuhrbahnen zur Erörterung gebracht. Wenngleich der Bau der Zufuhrbahnen kräftig unterstützt und befürwortet wurde, so blieb die Durchführung, wie an anderer Stelle ¹⁾ bereits ausgeführt, weit hinter dem zurück, was dem Lande dienlich und dem Landbau förderlich gewesen wäre. Aber wo die Bahnen gebaut wurden, erwiesen sie sich bald als ein Segen, namentlich weil dadurch die Arbeitskraft von Mann und Roß für andere Arbeiten frei wurde. Im Großen, wie geplant, wurde also dieser Teil einer Organisation des Getreidehandels nicht durchgeführt.

Wirkungsvoller ist es geglückt, für den Getreidehandel ein anderes Glied in der Organisation zu schaffen oder wenigstens anzubahnen. Bei allen weiteren Vorgängen, will man sie recht verstehen, darf man nicht aus dem Auge verlieren, daß das Getreide zur Station nicht erst angefahren wird, nachdem der Versender erfahren hat, daß ein Wagen zu seiner Verfügung bereit stehen wird, sondern sobald der Versender hierzu die Möglichkeit hat. Das hat seinen Grund, bis in die neueste Zeit, vielfach in den großen Entfernungen, in der Unmöglichkeit, sich vorher verständigen zu können und in der geringen Leistungsfähigkeit der Bahnen, die es mit sich bringt, daß das Getreide Tage und Wochen, ja Monate hindurch auf der Station lagern muß, weil Wagen nicht gestellt werden können. Diese Verhältnisse zwangen dazu, ganz abgesehen davon, daß das „Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen“ (1885) diesen die Verpflichtung auferlegte, die zugeführten Güter bis zu dem Zeitpunkte, an dem die Eisenbahn die Möglichkeit haben werde, sie zu befördern, aufzubewahren. Daher mußte auch das Getreide gelagert werden. Das geschah und geschieht zum größten Teil auch noch heute in Säcken. Natürlich ein primitiver Zustand, der um so verhängnisvoller auf die gesamte Abwicklung des Getreidehandels zurückwirkt, als dieses Verpackungsmaterial teuer ²⁾ und ganz und gar nicht geeignet ist, das Getreide in seiner Güte zu erhalten, das um so mehr, als in Rußland das Getreide in den Säcken im Freien gestapelt aufbewahrt werden muß. Dabei verdarb es in großen Mengen, was nicht zu vermeiden war, so lange es nicht vor Feuchtigkeit geschützt

verkehrs und -handels hinzugezogen worden, habe die Reisen zur Untersuchung der Verhältnisse bis zur Wolga, den Fluß talwärts und über den Kaspisee bis Baku mitgemacht und dabei sehr ausgiebig Gelegenheit gefunden, alle hierher gehörigen Fragen zu studieren.

¹⁾ Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1917, Seite 441 ff.

²⁾ Siehe: Dr. Oscar Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allg. deutsches Archiv. Herausgegeben von Dr. Georg v. Mayer. 1891 bis 92.

und vom Zutritt der Luft abgeschlossen war. Diese Erfahrungen führten von selbst auf den Weg, der eingeschlagen werden mußte, und für den Amerika ein gutes Vorbild lieferte. In Amerika sind Speicher mit Silo-Einrichtungen auf den meisten Stationen vorhanden, in denen voller Schutz gegen Verderb durch Nässe usw. gewährt wird. Ähnliches mußte Rußland sich auch schaffen, nur war es unter den Verhältnissen, wie sie sich hier historisch entwickelt hatten, schwer nachzuholen, was Amerika im Laufe vieler Jahrzehnte mit dem fortschreitenden Bau der Eisenbahnen, die die fruchtreichsten Ackerbaugebiete durchquerten, allmählich geleistet hatte. Man war sich darüber auch nicht im Zweifel, daß die gute Erhaltung des Getreides nur eine Seite der Frage berührte, die mindestens ebenso bedeutsam ist wie die Ermöglichung des Verkaufs ohne Bewegung des Getreides, durch Übergabe des Lagerscheins, der Beleihung usw., durch die der Bauer von dem Zwang befreit werden konnte, das geerntete Getreide zu einer Zeit zu verkaufen, die hierzu wenig geeignet war.

Es waren das alles Vorgänge, die dazu trieben, tatkräftig ans Werk zu gehen. Es war aber auch nicht zu verkennen, daß neben der Lagerung auf den Stationen die Art der Beförderung des Getreides, in Säcken oder in loser Schüttung, eine sehr wichtige Rolle spielte. Hier entstand ein Kreislauf in den Vorgängen, der die Gefahr in sich barg, jeden Fortschritt zu beeinträchtigen, sobald von vornherein darauf ausgegangen wurde, mit einem Male etwas so vollständiges zu schaffen, daß keine Lücke in diesem Kreislauf entstand. Denn eine rationelle Behandlung des Getreides, auf den inneren Märkten und an den Hafenplätzen in Silo-Speichern, hatte zur Voraussetzung eine Beförderung in loser Schüttung. Wurde das Getreide so befördert und es standen keine, mit mechanischen Vorrichtungen ausgerüstete Speicher zur Verfügung, so war eine große Erschwernis in der schnellen Abwicklung des Geschäfts zu erwarten. So lagen die Dinge zu Anfang der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Es war bald deutlich zu erkennen, daß zu einer folgerichtigen, erschöpfenden Lösung der ganzen, großen Aufgabe, die die Organisation des Getreidehandels stellt, die Mittel nicht zur Verfügung standen, und damit war die Gefahr nahe gerückt, daß man von dem als notwendig Erkannten einstweilen abstehen würde. Bei dieser Lage der Dinge muß es als ein Verdienst der Riga-Dünaburger Eisenbahn, damals Privatbahn, anerkannt werden, daß sie, unbekümmert um das Fehlen von Silospeichern, doch dazu schritt, der Beförderung des Getreides in loser Schüttung die Wege zu bahnen. Die Folge mußte sein, daß die Frage der Organisation des Getreideverkehrs und Getreidehandels nicht mehr von der Tagesordnung abgesetzt werden konnte, sobald es gelang, dem Transport von Getreide in loser Schüttung Eingang zu verschaffen. Und es ge-

lang. Nach langen Versuchen, die den Nachweis erbrachten, daß weder Verderb, noch Verlust die Folge der Transportart zu sein brauchte, schlossen sich langsam fortschreitend immer mehr Bahnen dem Vorgehen an. Zunächst gelangte diese Transportart auf der Linie Riga—Zarizyn zur Einführung. 1887 waren es nur 3,91 %, 1891 aber bereits 51,20 % des in Riga eingehenden Getreides, das lose geschüttet befördert war. Damit war der Erfolg nachgewiesen, und nun schlossen sich in schneller Folge weitere Bahnen und Bahngruppen an, sodaß gegen Ende des Jahrhunderts die Transportart als allgemein in Rußland durchgeführt gelten kann. Der kostspielige Sack war verschwunden und damit dem Lande alljährlich ein Kapital erspart, das nach Millionen Rubel zählte¹⁾.

Wenn hiermit auch sicher ein sehr wichtiger, erster Schritt auf dem Wege der Organisation des Getreidehandels getan war, so war es doch immer nur der allererste Anfang, zu dessen Bewährung weitere Einrichtungen erforderlich waren. Hierzu gehörte die mechanische Be- und Entladung der Wagen, die Herstellung von Speichern mit mechanischen Einrichtungen, die eine sachgemäße Einlagerung, Aufbewahrung, Verladung in die Eisenbahnwagen oder Schiffe ermöglichen, die aber auch gleichzeitig eine Erhaltung des eingelagerten Getreides gestatten und damit eine Beileihung gefahrlos machen. Vereinigt findet sich die Durchführbarkeit alles dessen in den Silospeichern.

Zu allererst wurde ein solcher Speicher in Riga von einer Getreide-Ausfuhrfirma auf dem Hafendamm bei Dünamünde gebaut. Der Umfang war gering, der Umsatz daher klein, auch war die Leistungsfähigkeit der Eigentümerin nicht groß genug, um eine so große Menge Getreide durchlaufen zu lassen, daß eine gute Verwertung des Anlagekapitals erreicht werden konnte. Der Erfolg dieses ersten Versuches war daher nicht sehr ermutigend.

Es folgte diesem ersten Versuche sehr bald (1885) die Eröffnung des Elevators in Jeletz²⁾, der von dem Kreise erbaut worden war. Das waren aber alles nur ganz schüchterne Versuche, denen kaum eine größere Bedeutung beigemessen werden konnte. Immerhin haben sie den Anstoß zu weiterem Vorgehen gegeben, denn auch der kleine Versuch in Jeletz hatte erwiesen, daß mit Hilfe dieser Anlage dem Getreidebau und -Handel mancherlei Vorteile zufallen, die früher nicht zu erreichen

¹⁾ Siehe auch: Rigaische Industrie-Zeitung, Organ des technischen Vereins 1885, Nr. 2, 3, 4. Bericht der Kommission für die Vorarbeiten zur Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses für den Getreidehandel in Riga.

²⁾ Zur Frage des Baus von Landschafts-Getreidespeichern (k woprossu o soorushenii semskich sernochranilischtsch) Torgowo. promyschlennaja gaseta 1913, Nr. 16.

waren, so namentlich die Beleihung, die Erhaltung, die Verladung zur Beförderung in loser Schüttung und manches andere. Die ganze Frage bekam für Rußland eine größere Bedeutung, als die Eisenbahn-Gesellschaften sich bereit fanden, die Lösung dieser wichtigen Aufgabe in die Hand zu nehmen. Namentlich die Bahn Rjasan—Uralsk erbaute Kornspeicher mit mechanischen Einrichtungen (1902: 27 Speicher mit einem Fassungsraum von 6 350 000 Pud), ebenso die Bahn Charkow—Nikolajew, Moskau—Windau—Rybinsk und viele andere Bahnen. Dazu gesellten sich die Hafenplätze Petersburg, Reval, Riga¹⁾, Windau, Noworossiisk, Nikolajew, Odessa usw. (8 Elevatore mit 12 312 000 Pud Fassungsraum). In der Reihe der Unternehmen muß noch besonders des ersten, von einer Genossenschaft erbauten Elevators²⁾ gedacht werden. Das ist ein sehr wichtiger Vorgang, weil aus ihm deutlich zu erkennen ist, daß die Organisation des Getreidehandels eine Forderung der Zeit ist, deren Durchführung von weiten Bevölkerungsschichten als so notwendig erkannt wird, daß einzelne Interessenten, hier eine Dorfgemeinschaft, zur Selbsthilfe schreiten. Das ist ein Weg, der, wenn er häufig beschritten wird, dazu führen würde, schnell und wirksam zum Gelingen des Vorhabens beizutragen und den Beteiligten den Nutzen zu schaffen, der mit der Organisation erreicht werden soll. Wichtig ist das Eingreifen einer Genossenschaft namentlich auch deswegen, weil der Zusammenschluß der Interessenten auf genossenschaftlicher Grundlage seit einiger Zeit sehr erhebliche Fortschritte macht, so daß für die Getreidebauern und den Getreidehandel auf diesem Weg

¹⁾ Nach Mitteilung des Rigaer Börsen-Komites hat der in Riga erbaute Elevator einen Fassungsraum von rund 800 000 Pud (= 13 104 t) schweres Korn (also Weizen, Roggen, Mais, Erbsen). In den letzten 5 Jahren vor dem Kriege betrug der Umsatz:

	1909	1910	1911	1912	1913
in Tausenden Pud					
Roggen	325	—	—	1 808	1 051
Weizen	14 526	18 110	7 453	3 599	12 146
Hafer	47	—	80	183	—
Buchweizen	—	—	33	60	—
Gerste	—	—	—	218	—
überhaupt . . .	14 898	18 110	7 566	5 868	13 197
oder Taus. t	244	297	124	96	215

Das Getreide, das den Elevator benutzt hat und hierüber einen Nachweis beibringen konnte, erzielte an der Börse einen Vorzugspreis.

²⁾ Siehe: Erster landwirtschaftlicher Genossenschafts-Elevator in Rußland (Perwy sseljeski kooperatiwny elevator w Rossii). Wjestnik finanssow, promyschlenosti i torgowli 1910, Nr. 35, S. 964 ff.

Erspreßliches erreicht werden kann, namentlich auch da der Zusammenschluß zu Genossenschaften dem russischen Bauer sehr sympathisch ist. Kurz zu Anfang und in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts war die Bewegung, die zur Organisation des Getreidehandels führen mußte, ziemlich stark in Fluß geraten.

Zu dieser Zeit fing auch die Regierung, in Besonderheit das Finanzministerium, an, in die Bewegung einzugreifen. Am 25. November 1910 beschloß der Ministerrat, ein Netz großer Silo-Speicher an den Eisenbahnpunkten, in den produktivsten Getreidebaugebieten durch die Reichsbank anzulegen. Es sollten 178 solcher Speicher mit einem Fassungsraum von 62 Mill. Pud (= rd. 1 Mill. t) geschaffen werden, davon sollten an Eisenbahnstationen 125, an Flußhäfen 29 und an anderen Ortschaften 24 Elevatoren erbaut werden. Die Reichsbank ging sofort an eine eingehende Prüfung des großangelegten Unternehmens und beschloß zunächst 77 Elevatoren mit einem Fassungsraum von rd. 63 Mill. Pud. Die einzelnen Speicheranlagen sollten erheblich größer ausgeführt werden, als das ursprünglich beabsichtigt gewesen zu sein scheint. Von diesen zunächst zur Ausführung bestimmten Bauten waren 1916: 40 im Betrieb, 27 im Bau und 18 noch nicht in Angriff genommen. Der Krieg wird gewiß auch störend in den Fortgang dieses großen Unternehmens getreten sein, denn, soweit überhaupt für die letzten vier Jahre Nachrichten vorliegen, sind sie außerordentlich spärlich und lückenhaft. Aber es genügt, an dieser Stelle zu zeigen, daß man auch in Rußland dazu übergegangen ist, die unentbehrlichen Voraussetzungen für eine Organisation des Getreidehandels zu schaffen. Das ist geschehen. Gebaut sind eine große Anzahl Elevatoren und zwar von allen möglichen Interessenten, unter denen die Reichsbank allerdings mit den größten Mitteln an die Durchführung herangetreten ist. Neben dem Bau der großen Silo-Speicher ist jedoch von der Reichsbank, in richtiger Erkenntnis der ganzen Sachlage, die Förderung des Baus kleiner Getreidespeicher¹⁾ nicht vernachlässigt worden. Allerdings schreiten diese Bauten, wie es scheint, nicht so schnell fort, wie der Bau der großen Silospeicher. Immerhin sind derartige Speicheranlagen am 1. Januar 1913 498 mit einem Fassungsvermögen von 10 Mill. Pud (164 000 t) und am 1. Januar 1914: 500—600 mit einem Fassungsvermögen von rd. 20 Mill. Pud (328 000 t) vorhanden gewesen. Bei allen diesen Vorgängen erkennt man deutlich das amerikanische Muster, und das ist gut, weil Rußland sich dadurch schützt, bei eigenen Versuchen unliebsame Erfahrungen und leicht große Verluste zu erdulden, während in Amerika abgeschlossene Dinge

¹⁾ Siehe: Torgowo-prom.-Gaseta 1914, Nr. 33, Die Elevator-Angelegenheit in Rußland 1913 (Elevatornoje djelo w Rossii 1913).

vorliegen, die nur sachgemäß den russischen Verhältnissen anzupassen waren.

Mit dem bisher Geleisteten kann natürlich in einem Produktionsgebiete von der Ausdehnung des russischen Reiches nur der erste Anfang gemacht sein. Das war aber auch unter den gegebenen Verhältnissen das bei weitem Schwierigste. Namentlich in die breite Masse der kleineren Produzenten eine Vorstellung von dem Nutzen alles dessen zu tragen, was mit der Ausnutzung der Dienste eines Lagerhauses für Getreide für Vorteile verbunden sind. Und es scheint verhältnismäßig schnell geglückt zu sein. Vorbereitende Schritte, zu denen die Verhältnisse mit rücksichtsloser Gewalt zwangen, waren im Laufe der vorhergehenden Jahrzehnte getan. Hierher gehört in erster Reihe, daß das zu den Stationen angeführte Getreide beliehen wurde. Die Reichsbank gewährte seit 1893 diese Darlehen zu einem sehr niedrigen Zinsfuß.¹⁾ Es darf angenommen werden, daß der Beleihungsbetrag nicht hoch gewesen ist, sich jedenfalls nicht dem Wert des zu beleihenden Objekts nähert, weil dieses nicht in sachgemäßer Weise geschützt und erhalten werden kann. Ist das schon für die Reichsbank eine Notwendigkeit, so mußten die Privatbanken, um sich vor Verlusten zu schützen, notgedrungenenerweise noch zurückhaltender sein. Das waren schlimme und drückende Verhältnisse, die eine Änderung dringend verlangten. Man griff daher zu dem Aushilfsmittel, Privatspeicher, wo sie bei den Stationen zu erlangen waren, als Niederlagspeicher zu bezeichnen und die dort eingelagerten Getreidemengen, als unter Kontrolle und Aufsicht der Eisenbahn ruhend, anzusehen. Hier war das Getreide allerdings geschützt, aber eine sachgemäße Erhaltung war nicht erreicht. Dieses Aushilfsmittel zeigt deutlich, in einer wie drückenden Lage sich namentlich der kleine Produzent befindet, der gezwungen ist, nach der Ernte bares Geld zur Verfügung zu haben, denn die Steuern sind im Herbst fällig, für die Bestellung der Äcker müssen Gerätschaften, Saat usw. beschafft und die Vorräte für den Winter müssen gedeckt werden, kurz, der Herbst ist für den russischen Bauern die Zeit, die Bargeld verlangt. 1899 ging die Regierung noch einen Schritt weiter und stellte die Eisenbahnen und ihre Bediensteten in ganz außerordentlich weitgehender Weise in den Dienst des Getreidehandels und der landwirtschaftlichen Produktion. Durch eine Allerhöchst bestätigte Verordnung vom 7. Juni 1899²⁾ wurde verfügt, daß die

¹⁾ Siehe: Wjestnik finanssow prom. i torgowli 1894, Nr. 12, Seite 744 ff.: Ausreichung von Darlehen gegen Verpfändung von Getreide im Jahre 1893 (Wydatscha ssud pod chljeb). Danach setzte die Reichsbank auch die großen Privatbanken in die Lage, durch an diese zu einem Zinssatz von 3,5 % gewährte Vorschüsse, ihrerseits gleichfalls das Getreide billig beleihen zu können.

²⁾ Über die einzuhaltende Ordnung bei Durchführung der Beleihungs-, Lagerungs- und Kommissions-Operationen durch die Eisenbahnen (Položenija

Eisenbahnen neben der Aufbewahrung, wie sie durch das allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen (1885) verlangt wird, auf Anforderung der Beteiligten auch bei der Beleihung und dem kommissionsweisen Verkauf des eingelagerten Getreides mitzuwirken haben. Auf diesem Wege wurden von der Reichsbank 1911, also zu einer Zeit, wo Elevatore und andere Speicher mit mechanischen Einrichtungen noch nicht zu ihrer Verfügung standen, bereits 205 Mill. Rbl. dargeliehen und zwar direkt 123 Mill. Rbl. und durch Vermittlung der Eisenbahnen 82 Mill. Rbl.¹⁾ Das waren schon recht weitgehende Operationen, mit denen die russische Regierung übrigens unzweifelhaft einen großen Erfolg zum Nutzen der Landwirtschaft erzielt hat. Vergegenwärtigt man sich alle diese Vorgänge, so ergibt sich die Lösung durch ein öffentliches Lagerhaus — für Getreide ein Speicher mit mechanischen Einrichtungen — ganz von selbst, denn hier kann der Produzent den Teil der Ernte, den er auf den Markt bringen will, sicher einlagern, hoch beliehen erhalten, leicht verkaufen durch Übertragung des Lagerscheines usw. Es ist dem Produzenten damit jede Sorge um die Erhaltung des Wertes abgenommen und gleichzeitig der Wert mobil gemacht. Alle diese Vorgänge sind vom Finanzminister durch die „Regeln für den Betrieb der Getreidespeicher“ (Prawila po eksploatazii sernochranilischtsch) bestätigt am 31. Juli 1913, geordnet worden.²⁾ Diese Regeln stellen einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklungsgeschichte des hier behandelten Gegenstandes dar, denn durch dieses staatliche Eingreifen wurde das Gewohnheitsmäßige in bestimmte Formen gebracht, die die bis dahin gemachten Erfahrungen und Übungen nicht nur festlegten, sondern auch nach mancher Richtung weiter ausbauten. Durch diese Regeln waren zunächst allerdings nur Bestimmungen für den Betrieb der Elevatore der Reichsbank getroffen worden, aber es war ja ganz unvermeidlich, daß damit zugleich die Richtlinien geschaffen waren, innerhalb deren sich auch das Verhalten der Verwaltungen der übrigen Getreidelagerhäuser (Elevatore) notwendigerweise bewegen mußte, wenn sie nicht ihren Verkehr ganz den Elevatoren der Reichsbank

o porädkje proiswodstwa sheljesnymi dorogami ssudnoi, skladotschnoi i kommissionoi operazii).

¹⁾ Siehe: Erbauung eines Netzes von besonders eingerichteten Getreidespeichern durch die Reichsbank (Ssoornshenije gossudarstwenym bankom ssjeti ssobstwennych sernochranilischtsch). Eisenbahnwesen (sheljesnodoroshnoje Djelo) 1913, Heft 7 u. 8.

²⁾ Siehe: Torgowo-prom.-Gaseta 1914, Nr. 22: Die Kommissions-Operationen der Getreidespeicher (Elevatore) der Reichsbank. (Komissionyja operassii sernochranilischtsch gossudarstwenawo banka.)

b) ebendasselbst 1914. Nr. 33: Die Elevator-Angelegenheit in Rußland 1913 (Elevatornoje djelo w Rossii 1913).

abtreten wollten. Von außerordentlicher Wichtigkeit war es daher, daß die Reichsbank auch kleinste Mengen Getreide (von 25 Pud = 409 kg ab) zur Einlagerung zuließ; daß nur große eingelagerte Partien den Zusammenhang zum Einlagerer (die Identität) konservieren können, während alles übrige Getreide nur in derselben Menge und Beschaffenheit, also ohne daß die Identität gewährleistet ist, ausgeliefert wird; daß bis 80 % des Marktpreises beliehen werden kann; daß der Zinssatz für Darlehen auf eingelagertes Getreide auf 4 % herabgesetzt wurde; daß das Getreide bei der Einlagerung klassifiziert wird; daß dem Einlagerer das Recht zusteht, das Getreide gegen Rückgabe des Einlieferungsscheines (Weighnote) jederzeit zurück zu verlangen, und zwar muß der Auftrag erfüllt werden entweder am Orte der ersten Auflieferung oder wo sonst ein Elevator sich vorfindet; daß neben dem Einlieferungsschein stets auch ein Verpfändungschein (Warrant) ausgereicht wird, um durch Verpfändung des Getreides dessen Wert mobil machen zu können; daß die Verwaltung des Elevators den kommissionsweisen Verkauf, im Auftrage des Eigentümers, des eingelagerten Getreides ausführen darf; daß daneben das Lagerhaus mit allen Vorkehrungen ausgerüstet sein muß, um das Getreide zu verwiegen, zu reinigen, zu lüften, also sachgemäß zu erhalten oder zu verbessern.

Das sind die Richtlinien, die für die weitere Entwicklung des Getreidehandels gegeben worden sind, und mit denen eine Organisation des Handels und Verkehrs mit Getreide sehr wohl durchführbar ist.

Schon im Jahre 1915 wurde im amtlichen Organ des Finanzministeriums¹⁾ zum Ausdruck gebracht, wie es schon jetzt bemerkbar wird,

1. daß der getreidebauenden Bevölkerung ein Kredit für das geerntete Getreide leicht und billig zugänglich geworden ist;

2. daß mit Hilfe der Elevatore, der Getreide-Inspektion und des rayonweisen Klassifizierens des Getreides die Zertifikate der Elevatoren den Charakter von Warants gewinnen, und daß das zurzeit noch geübte Verfahren des Verkaufs von Getreide „nach Muster“ allmählich ausgeschaltet wird. Das Getreide, das zum Verkauf kommt, wird stets von einer Gewichts- und Qualitätsbescheinigung begleitet, für deren Inhalt die Reichsbank selbst die volle Verantwortung übernimmt;

3. daß Getreide, begleitet von Gewichts- und Qualitätsbescheinigung der Elevatore, auf den ausländischen Märkten Vertrauen gewinnt und dementsprechend besser bezahlt wird;

¹⁾ Siehe: Wjestnik für Finanzen, Industrie und Handel, 1915, Nr. 25, Seite 563 ff.: Zur Frage der Gesundung des russischen Getreidehandels mit Hilfe der Elevatore. (K woprossu ob osdorowlenija russkoi chljebnoi torgowli elevatornym stroitelstwom.)

4. daß eine Verunreinigung des Getreides verhütet wird, weil bei Benutzung der Elevatore das Getreide stets gereinigt wird;

5. daß im Herbst das Getreide nicht überstürzt verkauft und dadurch auch verhindert wird, daß die Eisenbahnen über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet werden.

Hier tritt uns eine Erklärung in dem amtlichen Organ des Finanzministeriums entgegen, die die Rückwirkung der Behandlung des Getreides bei Benutzung eines Elevators darstellt, die wohl, als ein Ziel, dringend erwünscht und angestrebt ist, ob das aber auch tatsächlich schon eingetreten ist, läßt sich zurzeit unmöglich feststellen, zumal Rußland gar nicht die Möglichkeit hat, Getreide an das Ausland abzugeben. Immerhin, 1914 konnten solche Beobachtungen noch gemacht werden, und treffen sie zu, so wäre damit festgestellt, daß das, was als Folge der eingeleiteten Organisation erhofft wird, schon wirksam zu werden angefangen hat. Daß der ruhige Fortgang des begonnenen großen Werks durch den Ausbruch des Krieges unterbrochen worden ist, ist für Rußland bedauerlich, da aber die Voraussetzungen für die weitere Durchführung der Organisation des Getreidehandels nach Beendigung des unheilvollen Krieges nach wie vor vorhanden sein werden, so darf erwartet werden, daß der abgerissene Faden wiederum bald geknüpft werden und daß dann die jetzt schon — nach Meinung des amtlichen Organs — begonnene Wirkung voll zur Geltung kommen kann.

Aus dem ganzen Vorgange scheint mir mit einer gewissen Deutlichkeit hervorzugehen, daß durch das Zusammenwirken der Eisenbahnverwaltungen, der Vertretungen der großen Handels- und Hafenplätze, der genossenschaftlichen Gemeinschaften im Produktionsgebiete und nicht zuletzt durch das kraftvolle Eingreifen der Reichsbank eine Grundlage in reichlich breiter Ausdehnung geschaffen worden ist, auf der sich eine Organisation des Getreidehandels weiter ausbauen kann, vorausgesetzt, daß das hier Begonnene nicht allzubald zum Stillstand kommt, d. h. daß mit dem Bau von Lagerhäusern nach wie vor energisch weiter vorgegangen wird. Geschieht das, dann hätte Rußland die Möglichkeit, seinen Getreideverkehr und -handel in geordnete Bahnen zu leiten, dem großen Produktionsgebiete im Welthandel ein Absatzgebiet zu sichern, auf dem der Kredit seines Produktes geschützt ist, und dem Produzenten im Lande selbst Verluste zu ersparen, die vor der Organisation getragen werden mußten, weil sie nicht vermieden werden konnten.

Wie nun das Alles sich in die Praxis übersetzt hat, läßt sich zurzeit nicht verfolgen, denn der Außenhandel¹⁾ ist unterbrochen und die Körner-

¹⁾ Der Krieg hat es zum größten Teil unmöglich gemacht, die eingeleitete Organisation auszugestalten und, soweit sie durchgeführt ist, nutzbringend aus-

produktion wird, soweit sie nicht den Bedarf der Bevölkerung selbst decken muß, ausschließlich von der Heeresverwaltung in Anspruch genommen. Erst den nächsten Ernten, die, nachdem der Frieden wieder ins Land gezogen sein wird, eingebracht werden, können alle diese Einrichtungen zugute kommen, soweit sie der Entwicklung und dem Schutze der Arbeit zu dienen die Aufgabe haben.

Aus dem Vorstehenden kann als Endergebnis wohl der Schluß gezogen werden, daß die Organisation des Getreidehandels eingeleitet worden und daß der Stand dieser Frage für deren gedeihliche Fortführung günstig ist. Dabei spielt es zunächst keine wichtige Rolle, welche Beweg-

zunutzen, denn die vorhandenen Elevatore sind sämtlich in den Dienst der Heeresverwaltung gestellt worden. Aus dem Jahre 1914 liegt für eine kleine Anzahl von Lagerhäusern über deren Inanspruchnahme (Wjestnik finansow, Nr. 25, S. 567) ein Bericht vor, danach wurden die Lagerhäuser der Reichsbank in Anspruch genommen: von Bauern mit 73,4 %, von Getreidehändlern mit 22,2 %, von Gutsbesitzern mit 4,4 %. Wenn man dagegen nicht die Zahl der Benutzenden, sondern die Menge des von ihnen eingelagerten Getreides zueinander in Beziehung setzt, so findet man folgende Verhältniszahlen: Getreidehändler 84 %, Bauern 12 % und Gutsbesitzer 4 %.

Ist aber einmal die Aussicht auf friedliche Beziehungen zum russischen Nachbarlande in absehbare Nähe gerückt, so entbehrt es für Deutschland nicht des Interesses, festzustellen, wie sich bis zum Ausbruch des Krieges die Beziehungen der vier bedeutendsten Hafenplätze an der Ostsee: Reval, Riga, Windau und Libau mit Rücksicht auf den Getreidehandel entwickelt haben. Es soll an dieser Stelle nur das Ergebnis des Empfangs von Getreide und der Umkreis, aus dem es herstammt, für das Jahr 1912, festgehalten werden.

Es bezogen die vier Hafenplätze Getreide:

	Reval	Riga	Windau	Libau
überhaupt . . . Taus. Pud	11 912	21 662	9 979	25 971
= „ t	195	355	163	425
davon stammten, wie schon für 1911 festgestellt worden, aus einem Umkreis von				
Werst	%	%	%	%
1— 300	4,0	19,2	1,8	8,0
301— 800	1,8	20,4	18,7	3,5
801—1300	24,4	18,0	16,2	53,9
1301—1800	33,2	25,1	52,7	32,0
1801—2300	25,9	15,1	8,9	1,5
2301—2800	10,4	1,6	1,6	0,3
2801—3300	0,0	0,0	0,0	—
3301—3800	0,0	0,0	0,0	—
3801—5500	0,0	0,5	0,0	—

Man sieht hieraus, wo die hauptsächlichsten Bezugsquellen der Hafenplätze liegen. Riga bezieht z. B. 82,7 % seines Bedarfs aus einem Gebiet, dessen Grenzen sogar die Wolga überschreiten. Um, wenn auch nur ganz annähernd, zu zeigen, wie viel Riga in dem Zufuhrgebiet, das zum großen Teil auf dieses

gründe für das Finanzministerium treibend gewesen sind, als es energisch die Entwicklung dieser Vorgänge unterstützte, nämlich ob es nur die Frage der Organisation des Handels und Verkehrs mit Getreide war, um vor allem dem Ackerbau, dem Getreideproduzenten zu helfen, oder ob das Endziel des Vorgehens der Vorbereitung zur Einführung eines staatlichen Getreidemonopols galt. Schien etwas derartiges schon vor Jahren in der Luft zu liegen, um neue Einnahmequellen zu erschließen, obgleich der Plan innerhalb der Mauern des Finanzministeriums nur geheimnisvoll behandelt wurde, so kam er dennoch zur Kenntnis der Allgemeinheit. Allerdings segelte das Vorhaben des Finanzministeriums zunächst noch unter der Flagge: dem Landbau soll geholfen werden. Der Produzent sollte die Gelegenheit erhalten, sein Getreide unter sachgemäßer Behandlung abwartend aufzuspeichern, um sich gegen Verluste bei schnellem und vorzeitigem

angewiesen ist, zur Verfügung stand, sei darauf hingewiesen, daß 1912 an Getreide versandte die Bahngruppe

	Taus. Pud	=	Taus. t
Riga—Orel	10 630	=	174
Süd-Ost	117 522	=	1 925
Moskau—Kiew—Woronesh	58 401	=	957
Rjäsan—Uralsk	120 077	=	1 967
das ergibt eine Gesamtmenge von . .	306 630	=	5 023

Der Empfang von Riga ergibt demgegenüber nur eine Beteiligung des Hafenplatzes von 7,06%. Man sieht hieraus, daß, wenn Riga sich bemühen wollte, neben seinen sonstigen großen Ausfuhrmengen auch dem Getreide mehr Aufmerksamkeit und Interesse entgegenzubringen, es nicht schwer fallen dürfte, selbst aus dem vorbezeichneten, verhältnismäßig eng begrenzten Gebiete sehr viel größere Mengen heranzuziehen. Auf Riga ist besonders hingewiesen worden, weil Riga der bedeutendste Handelsplatz an der Ostseeküste ist, der im besonderen für Deutschland und seine Versorgung mit Brotgetreide aller Voraussicht nach eine große Rolle zu spielen die allergrößte Aussicht hat. Es ist wichtig, diese Tatsache festzuhalten, die übrigens ähnlich auch für die anderen drei Hafenplätze gilt, um ein Urteil darüber zu gewinnen, was aus einem Platz wie Riga für den Handel noch gemacht werden kann, falls die Möglichkeit, Getreide aus Rußland in sehr viel größerem Umfange heranzuziehen, ausgenutzt wird. Die in der Entwicklung begriffene Organisation des Getreidehandels und -verkehrs wäre für die Ausfuhrhäfen an der Ostsee dadurch nutzbar zu machen, daß an ihnen vollkommene und ausreichend große Lagerhaus- (Elevatoren-) Anlagen errichtet werden, die mit den entsprechenden Handels- und Verkehrseinrichtungen im Innern Rußlands in unmittelbare Beziehung gesetzt werden. So ließe sich an der Ostseeküste ein gesicherter und zuverlässig funktionierender Ausfuhrhandel führen und, was nicht weniger wichtig wäre, Stapelplätze für Getreide begründen, deren Bestände Deutschland stets sicher zugänglich wären.

Verkauf zu schützen.¹⁾ Aber nicht nur dem Getreidebauer sollte geholfen werden, sondern auch dem Getreidehandel. Die Regierung hatte die Überzeugung gewonnen, daß das fast regelmäßige Versagen der Eisenbahnen im Herbst, nach der Ernte und wenn diese in den Handel gebracht werden sollte, einen wesentlichen Grund in dem Umstande habe, daß der plötzliche Andrang ein zu großer ist, um anstandslos bewältigt zu werden. Dem soll das „System der Elevatore“ entgegenwirken. Das waren Beweggründe, die in Rußland auf Verständnis nicht nur rechnen konnten, sondern dieses auch leicht fanden. Der Bau der Elevatore schritt günstig vor, und nun wurde die Reichsduma mit dem Projekt der Einführung des Getreidemonopols beschäftigt. Zum ersten Male durch eine Vorlage vom 13. März 1912 (Nr. 461)²⁾, in dem festgesetzt werden sollte: „Die Getreideausfuhr ins Ausland bildet ein Monopol der Regierung, wobei jeder Landwirt eine bestimmte, auf seinen Anteil fallende Menge Getreide bestimmter Qualität und Art in die von der Kreisverwaltung bezeichneten Lagerräume oder Elevatore einzulagern hat. Die Preise, die Verteilung und der Umfang des abzugebenden Getreides werden durch die gesetzgebenden Körperschaften alljährlich festgestellt.“ Als Leitmotiv für das Vorgehen heißt es dann in unserer Quelle, daß die Hauptbedeutung des Monopols für die Ausfuhr von Getreide darin zu suchen ist, daß „in der Hand der Regierung ungeheure Bestände an Getreide sich vereinigt finden, daß dadurch Rußland zur Beherrscherin der Lage auf dem Weltgetreidemarkt werden, und infolgedessen die Möglichkeit erhalten würde, die Getreideausfuhr zu regeln und die Preise in berechtigter Höhe zu halten“. Die Reichsduma prüfte die Vorlage bereits am 20. März 1912 und entschied: das Monopol „ist praktisch undurchführbar und seinem Wesen nach nicht leistungsfähig“. Damit war das Monopol auf den Getreideausfuhrhandel zu Fall gekommen. Die Beweggründe für die ablehnende Haltung finden sich in dem Kommissionsbericht der Reichsduma. Sie hält die Annahme, Rußland könne mit Hilfe des Monopols eine führende Stellung in der Brotversorgung Westeuropas einnehmen, für weit übers Ziel hinausschießend, denn im Jahre 1909 habe Rußland Deutschland nur 9 %, England 12,1 % seines Bedarfs geliefert. Außerdem wird aber noch darauf hingewiesen, daß die Organisation eines Getreideausfuhrhandels mit außerordentlichen Schwierig-

¹⁾ Siehe: Der Bau eines Netzes eigens eingerichteter Getreidespeicher durch die Reichsbank. Das Eisenbahnwesen, 1913, Heft 7 und 8. (Shelesno doroshnoje Djelo, 1913. Ssoorusheniye gossudarstwennym bankom ssjeti ssobstwennych sernochranilischtsch.)

²⁾ Zur Frage der staatlichen Regelung des Getreidehandels (K woprossu o gossudarstwennom regulirowanii ohlebnoi torgowli), Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli, 1916, Nr. 52.

keiten verbunden wäre, daß er große materielle Aufwendungen erfordern würde, und endlich, daß die Kosten unter Mitwirkung des staatlichen Monopols für ein Pud auszuführenden Getreides höher sein würden, als sie der Privathandel in Rechnung stellen müsse. Die Reichsduma lehnte also das gewünschte Monopol ab, wies aber gleichzeitig ganz besonders nachdrücklich auf die Notwendigkeit der Regelung des Getreidehandels mit Hilfe eines ausgedehnten „Systems von Elevatoren“ hin. Die hierfür maßgebenden Gesichtspunkte bringen nichts neues.

Am 13. März 1913 ging der Reichsduma bereits ein zweites Projekt für die Verstaatlichung des Getreidehandels zu. Dieses Mal in erweitertem Umfange. Es sollte den gesamten Getreidehandel umfassen. Es heißt da in der Vorlage:

1. Der innere Getreidehandel und ebenso die Ausfuhr von Getreide ins Ausland bilden ein Monopol der russischen Regierung. Die Privatspekulation mit Getreide wird ebenso strafrechtlich verfolgt, wie der Handel mit Spirituosen ohne Patent.

2. Jedem Produzenten steht das Recht zu, seine Ernten in staatlichen Getreidespeichern einzulagern.

3. Für die oberste Leitung der Angelegenheiten des Getreidemonopols (sowohl des innern als auch des Ausfuhrgetreidehandels) wird bei dem Landwirtschaftsministerium eine Dienststelle (ssowjet po realizacii urashaja-Rat für die Realisierung der Ernte) geschaffen, die aus Beamten des landwirtschaftlichen Ressorts, der Landschaft und aus Vertretern der Börsenkomitès gebildet wird. Die durch Gesetz diesem Rat zu übertragende Aufgabe soll sein: Organisation des Kredits gegen Verpfändung von Getreide; Erbauung von Elevatoren und Getreidespeichern; alle Fragen der Organisation des Innen- und Außenhandels mit Getreide; Organisation des Nachrichtendienstes und der Statistik.

Man sieht hieraus, wie diese zweite Vorlage bereits den gesamten Getreidehandel zu erfassen versucht und zu organisieren beabsichtigt. Aber auch im Jahre 1913 war die Not in Rußland noch nicht groß genug, auch fürchtete man, daß die Beschränkungen in der freien Bewegungsmöglichkeit, wie sie seit alterher stattfinden konnte, drückend sein würden. Über das Schicksal dieser zweiten Vorlage habe ich nichts feststellen können, es muß aber wohl angenommen werden, daß auch diese Vorlage zu Fall gekommen ist.

Damit sind die Monopolbestrebungen vor dem Kriege erledigt. Der Krieg selbst hat nun allerdings mit zwingender Gewalt ein Getreidemonopol geschaffen, bei dem sich aber nicht erkennen läßt, wie weit die Durchführung geglückt ist, d. h. ob es der Staatsgewalt gelungen ist, die

Bestände, die bei den Produzenten lagern, zu erfassen, bei dem anderen aber auch der Zweck ein ganz anderer, viel einseitiger ist, denn es galt, nur die Möglichkeit zu schaffen, die Verpflegung der Armeen und zum Teil die Ernährung der Bevölkerung sicher zu stellen.¹⁾ Das Vorgehen hat hier nur insoweit ein Interesse, als sich im Laufe der Kriegsjahre immer mehr herausstellte, daß die vorhandenen Elevatorenanlagen gute Dienste leisten konnten. Namentlich wurden die eingelagerten Mengen sichtbar und daher konnte leicht über sie verfügt werden. Unterstützt wurde das noch dadurch, daß diese Anlagen sich an wichtigen Verkehrslinien befinden, also das eingelagerte Getreide auch verhältnismäßig leicht bewegt werden konnte. Das galt aber nur für das Getreide, das von der Regierung tatsächlich erfaßt werden konnte. Nach den Erfahrungen früherer Jahre, so namentlich den in den Jahren der großen Mißernte (1891—92) gemachten Erfahrungen, kann gar nicht daran gedacht werden, daß die Bauernschaft und der Großgrundbesitz wirklich alles Getreide herausgegeben hat. Es ist eine allbekannte Tatsache, daß das Getreide in großer Menge, selbst unter den schwierigsten Verhältnissen, ein und zwei Ernteabschnitte lang zurückgehalten wird. Angeblich geschieht es, um bessere Preise zu erzielen. Das ist aber nur ein Vorwand, der in den Verhältnissen keineswegs seine Rechtfertigung findet. Nicht nur in jenen Mißerntejahren (1891/92), sondern ebenso während des gegenwärtigen Krieges ist der Preisstand für Getreide ganz außerordentlich hoch gewesen, und dennoch wurden damals und sind gegenwärtig sehr große Bestände im Lande vorhanden, die nicht ausgeliefert wurden. Für die derzeitigen Verhältnisse sind die in der Ukraine vorgefundenen Bestände bezeichnend genug. Nach Beendigung des Krieges wird es sich ebenso bald zeigen, daß Getreide überall im Lande noch in großer Menge verborgen gehalten wird. Es ist schwer, für diese eigenartige Erscheinung, die aber in Rußland stetig beobachtet werden kann, eine ausreichende Erklärung zu finden. Zum Teil tragen ja die Verkehrsverhältnisse Schuld daran, weil es nicht möglich ist, das Getreide zu bewegen. Das konnte wenigstens für einen Teil des Reiches 1891/92 (Kaukasus) festgestellt werden.

XXIV.

Neben der sehr erheblichen Zunahme der angebauten Ackerfläche und infolge davon auch der Zunahme der geernteten Körnerfrüchte, dem Ergebnis des Baues der Eisenbahnen, kann auch eine fortschreitende Ent-

¹⁾ Siehe: Die Getreide-Ablieferungspflicht (Chljebnaja powinnost), Promyschlennost i torgowli, 1916, Heft 46, S. 476 ff. Verordnung, erlassen am 2. Dezember 1916, Nr. 66, betr. die Verteilung der Körnerfrüchte und der Fourage, angekauft für den Bedarf, verbunden mit der Landesverteidigung.

wicklung in den Nebenbetrieben der Landwirtschaft festgestellt werden. Es gehört hierher namentlich die Erzeugung von Eiern, Butter, Fleisch usw. Nicht minder fordert ihre gedeihliche Entwicklung die Möglichkeit, schnell und sicher die Erzeugnisse fortbewegen zu können. Wie sehr die Erfüllung dieser Voraussetzung von maßgebender Bedeutung ist, das zeigen namentlich die Fortschritte, die die Ausfuhr von Eiern, Butter, Fleisch, lebendem Geflügel, die Versorgung des Landes mit Obst, Gemüse usw. in dem hier beobachteten Zeitabschnitte genommen haben. Durch diese Vorgänge wird aber gleichzeitig gekennzeichnet, daß man endlich auch in Rußland dazu überzugehen begonnen hat, sich nicht nur darauf zu beschränken, die Ernten, wie sie der Feldbau zur Verfügung stellt, an den Weltmarkt zu bringen und damit für sie den geringsten Ertrag, wie stets bei Rohprodukten, einzuheimsen, sondern dazu allmählich übergegangen ist und immer weiter fortschreitend dazu übergeht, die geernteten Körnerfrüchte in wertvollere Erzeugnisse umzusetzen. Das ist eine fortschrittliche Entwicklung, die durchaus gegeben ist und die in den zivilisierten Ländern auch schon längst zu ihrem großen Nutzen geübt wird. In Rußland hat man nur langsam diesen Schritt getan. Allerdings haben sich die Voraussetzungen hierfür erst in den letzten Dezennien geboten. Erst nachdem die Eisenbahnen weit ins Land hinein gebaut worden waren, bot sich die Gelegenheit, neben dem Körnerbau auch noch zur Erzeugung der Nebenprodukte, wenigstens in so großem Maße, daß deren Ausfuhr möglich und mit Aussicht auf Gewinn durchgeführt werden konnte, überzugehen. So versucht man wenigstens in Rußland die offenbare Rückständigkeit beschönigend zu erklären. Das ist natürlich eine Erklärung, die nur erkennen läßt, daß man sich der Rückständigkeit bewußt geworden ist, denn genau so gut wie gegenwärtig in den kornreichen Gouvernements im östlichen Rußland, an der Wolga und im südlichen Rußland — namentlich in den Gouvernements Kursk, Charkow usw. — die Geflügelzucht gefördert wird und das Korn dort zum Teil in das viel wertvollere Ei umgesetzt wird, hätte dieser Prozeß schon vor 50 Jahren in den westlichen Gouvernements vor sich gehen können. Aber daß das nicht eingetreten, ist für russische Verhältnisse durchaus charakteristisch. Der Feldbau, das Ernten der Körnerfrüchte, der Handel mit dem geernteten Getreide, das sind alles Vorgänge, die von altersher jeder Bauer geübt hat, die daher bekannt sind, sich bewährt haben, von denen sich der Bauer nicht so leicht lossagt. Erst unter der Einwirkung besonderer Umstände, wie z. B. die lebhaftere Nachfrage, in diesem Falle nach Eiern, die sofortige Zahlung in barem Gelde für die gelieferte Ware, konnten hier eine Änderung in den bäuerlichen Gewohnheiten herbeiführen. Das bedeutet aber keineswegs, daß der Bauer zur

Geflügelzucht, der Eierproduktion auf dem Wege gelangt ist, daß er hierdurch für sein geerntetes Getreide, soweit er es an die Hühner verfüttert, ein besseres Ertragnis erzielt, sondern sicher nur, weil ihm auf diese Weise und verhältnismäßig leicht bares Geld zufließt. Es ist auch nicht zu übersehen, daß zu Anfang dieser Bewegung, die vom Ausland über Riga nach Rußland getragen worden ist, Reisende von Dorf zu Dorf wanderten, die Ware suchten, aufkauften, was erreichbar war und dabei für das mehr als gering eingeschätzte Ei gleich Bargeld zahlten. Dabei bot sich die Gelegenheit, die Bauern durch Belehrung von dem Nutzen, der ihnen aus der Eierproduktion erwachsen könnte, zur Geflügelzucht zu ermuntern. Das waren alles wichtige Vorgänge, denn man kann nicht übersehen, daß gerade die Eierproduktion Sache der kleinen Wirtschaft eines Bauern ist. Eine Erhebung, die im Jahre 1910 veranstaltet worden war, bestätigt dieses vollkommen, denn es konnte festgestellt werden, daß in dem vorbezeichneten Jahre eine Zunahme der Geflügelzucht stattgefunden hat, in den

Gouvernements	bei den	
	Bauern	Großgrundbesitzern
im Süden um	18 0/0	15 0/0
„ Süd-West „	21 „	12 „
„ Nord-West „	12 „	5 „
„ Weichsel-Gebiet „	10 „	3 „
an der Wolga „	12 „	2 „

Hiernach ist es offenbar geglückt, namentlich den Bauer zu seinem eigenen Nutzen für diesen Zweig landwirtschaftlicher Produktion zu gewinnen, um wirklich große Mengen für den Handel zu erhalten. Unterstützt sind diese Bemühungen der Händler durch die stetig steigenden Preise. Mit den Jahren ist das Vorgehen geglückt und dem Lande sind sehr große Summen zugeflossen.

Vom Jahre 1852 ab liegen Angaben über die Ausfuhr von Eiern und über deren Wert vor, danach finden wir, daß ausgeführt wurden:

Jahr	Stück	Wert (Rubel)	oder durchschnittlich wurde ein Ei bewertet mit Kopken
	Tausende		
1852	255	2,5	0,98
1862	1 450	11,9	0,82
1872	27 169	238,2	0,87
1882	99 183	1 302,5	1,31
1892	739 230	12 217,6	1,66
1902	2 299 000	38 627,0	1,68
1912	3 396 859	84 671,9	2,54
1913	3 571 000	90 639,0	2,54

Das ist wohl eine ganz eigenartige Entwicklung, die ein zweites Beispiel schwerlich finden wird, denn der Menge nach hat eine 14 004-fache, dem Werte nach eine 36 256-fache, für das einzelne Ei eine 2,59-fache Wertzunahme stattgefunden.

Zu der Anzahl ausgeführter Eier kommt dann noch an ausgeführter Eidotter (1913) 8501 Pud (= 139 t) im Werte von 57 881 Rbl. und Eiweiß 672 Pud (= 11 t) im Werte von 3246 Rbl. Das sind weder sehr große Mengen, noch repräsentieren sie erhebliche Werte und sind hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt worden. Als selbstverständliche Folge der wertvollen Produktion von Eiern ergibt sich die Ausfuhrmöglichkeit von Geflügel. Es muß auch hier wieder darauf hingewiesen werden, daß die Angaben der Zollstatistik als Notbehelf herangezogen worden sind, um sich ein Bild von dem Anwachsen der Erzeugung im Lande zu machen, da Bestandsaufnahmen gar nicht vorhanden sind. Also nur an dem Überschuß, der in Rußland selbst entbehrt und daher ausgeführt werden kann, muß die Erzeugung von Geflügel überhaupt bemessen werden. Dies vorausgeschickt, kann angegeben werden, daß ausgeführt wurde:

	1882	1892	1902	1912	1913
	in Tausenden				
lebende Gänse Stück	1 153	Ang. fehlt	5 191	6 909	6 911
lebendes Geflügel "				3 122	2 799
geschlachtetes Geflügel . . Pud	64	1 325	442	763	729
Wild "				67	78
und zwar im Werte von Rubeln in Tausenden					
lebende Gänse Stück	1 079	4 792	5 120	7 522	7 801
lebendes Geflügel "				1 503	1 590
geschlachtetes Geflügel "	159	592	2 376	5 149	6 556
Wild "				409	492

Auch diese Aufzeichnungen geben das Bild eines lebhaft aufsteigenden Handels, wobei noch bemerkt werden kann, daß der größte Teil der ausgeführten Menge von Deutschland aufgenommen worden ist.¹⁾ Auf der ganzen Linie also eine Bewegung nach oben. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß die in der Literatur auftretende Meinung, diese Eierproduktion erfolge in den fruchtbaren, körnerreichen Gouvernements Rußlands so neben-

¹⁾ So im Jahre 1913 lebende Gänse 6 498 090 Stück oder 94,2 %, lebendes Geflügel 2 276 665 Stück oder 76,2 %, geschlachtetes Geflügel 369 563 Pud oder 50,6 % Wild (Geflügel) 13 540 Pud oder 17,3 %. Das Wild mußte hier mit aufgenommen werden, weil die Statistik nur für die allerletzten Jahre eine Trennung von geschlachtetem Hausgeflügel und geschossenem Waldgeflügel vorgenommen hat.

her, ohne daß von den Produzenten besondere Aufwendungen an Körnern, Grütze, Kleie usw. gemacht werden müßten, eine durchaus irrige ist. Es wird ja wohl zutreffen, daß nach der Ernte das Federvieh auf den abgerenteten Feldern noch reichlich Körner finden wird. Damit ist aber in der Hauptsache sehr wenig erreicht. Allenfalls kann das Geflügel auf dem Wege 1—2 Monate durchgebracht werden, der weitaus größere Rest des Jahres erfordert eine wirksame Ernährung und Pflege des Geflügels, um eine gute Eierernte zu erzielen. Eine Bestätigung dieses Vorganges liegt in der Tatsache, daß eine geringe Getreideernte im Jahre 1909 einen starken Rückgang des Geflügelbestandes, der Eierzeugung zur Folge hatte, der erst in den nächsten Jahren mit normaler Getreideernte ausgeglichen werden konnte. Hieraus ergibt sich, daß hier ein wirklicher Umsatz des geringwertigen Getreides in das viel höherwertige Produkt (Geflügel, Ei) stattfindet. Daß der russische Bauer sich hierzu entschlossen hat, darf eben als ein Fortschritt bewertet werden, ganz gleich, wie er dazu gekommen ist, die Tatsache liegt vor. Tritt uns bei diesem Vorgang der Bauer, im besonderen die Bäuerin, aktiv als Pflegerin und Sammlerin und damit als ein wichtiges Glied in der volkswirtschaftlichen Entwicklung entgegen, so gewährt die Butterproduktion ein ganz anderes Bild. Bei dem Zustandekommen und der Entwicklung der Butterproduktion ist nur die Milch russisch, alles übrige ausschließlich westeuropäische Arbeit und Unternehmung.

Ein paar Zahlen mögen verdeutlichen, in welchen bescheidenen Grenzen sich die Butterausfuhr in der Zeit vor 1882 bewegte, da findet man, daß im Durchschnitt der

Jahre	Pud	zum Wert von
1861—1870	137 152 (= 2 244 t)	1 040 957 Rbl.
1871—1880	178 892 (= 2 231 „)	1 584 156 „
1881—1890	303 088 (= 4 961 „)	3 555 395 „

ausgeführt wurden.⁴⁾

Man sieht hieraus, wie langsam sich dieser Zweig der landwirtschaftlichen Produktion im europäischen Rußland entwickelt hatte, obgleich die Vorbedingungen nicht gerade ungünstig waren. Aus entlegeneren Teilen des Landes konnten allerdings Zufuhren schwer erfolgen, weil die Butter

⁴⁾ Wjestnik finanssow, promyslennosti i torgowli 1909, Nr. 40, Seite 6: Die Entwicklung des Butterhandels in den letzten 10 Jahren und die Lage des Buttermarktes im Jahre 1908.

weite Beförderungsstrecken ohne Kühlvorrichtungen nicht ertragen kann. An denen fehlte es dort.

Faßt man aber den Zeitabschnitt, der hier untersucht wird — 1882 bis 1911 — näher ins Auge, so betrug die Ausfuhr von Butter zunächst überhaupt (1882) 214 907 Pud (= 3521 t), mit einem Wert von 2,2 Mill. Rbl., 10 Jahre später (1892) erst 341 580 Pud (= 5595 t) und 1896 — in dem Jahre der Eröffnung der ersten Teilstrecke der sibirischen Bahn — war die ausgeführte Menge Butter sogar zurückgegangen auf 309 851 Pud (= 5075 t). Während dieses Zeitabschnittes hatten sich die Preise für Butter zunächst in steigender Richtung entwickelt, 1882 wurde ein Pud (= 16,38 kg) bewertet mit 9,80 Rbl., 1892 mit 10,42 Rbl. und 1896 mit 10,32 Rbl. Während dieser 15 Jahre hatte der Export seinen Bedarf fast ausschließlich aus Finnland und den baltischen Provinzen gedeckt. Das übrige europäische Rußland stand beiseite. Das war für Kenner der russischen Verhältnisse und namentlich der Neigungen der russischen Bauern nicht unverständlich. So sehr der Bauer sein Pferd liebt, mit ihm aufwächst und immer mehr verwächst, wie das z. B. im Kosakenheer am deutlichsten in die Erscheinung tritt, so wenig hat er für die Pflege und den Wert des Rindviehs übrig. Milch wird nur soviel gewonnen, als eben zur Verpflegung der Bevölkerung notwendig ist, der Rest wird den Tieren, zur Ernährung der Kälber, gelassen. Man begnügte sich im europäischen Rußland — abgesehen von den in höherer Kultur stehenden Ostseeprovinzen und Finnland — damit, soviel Butter herzustellen, als die Bevölkerung zur Deckung des eigenen Bedarfs gebrauchte. Kurz, wie die Erfahrung lehrt, war es mit den Molkereibetrieben im europäischen Rußland nicht vorwärts gekommen, obgleich auch hier einheimische Interessenten ab und zu den Versuch gemacht hatten, diesen landwirtschaftlichen Nebenbetrieb zu beleben, bisher ohne einen nachhaltigen Erfolg. Im Laufe des letzten Jahrzehnts hat sich aber in Rußland die Genossenschaftsbewegung ziemlich schnell entwickelt und über weite Teile des europäischen Rußlands verbreitet. Diese Bewegung hat sich auch des Molkereibetriebes angenommen, und vielleicht ist auf diesem Wege in Zukunft auch für die Buttererzeugung eine Förderung zu erwarten. Zunächst hat der Krieg sehr störend die Fortentwicklung unterbrochen.

Anders liegen die Verhältnisse in Sibirien. Hierhin ist die Aufmerksamkeit dänischer, finnischer und deutscher Molkereibetriebe auf den Bau der sibirischen Bahn schon frühzeitig gelenkt worden. Auch war bekannt, daß die Gebiete, die die sibirische Bahn zu erschließen berufen war, ausgebreitete und gute Weideplätze darboten und ebenso, daß auch dort das Vieh auf die Milchverwertung hin ganz und gar nicht ausgenutzt wurde. Nicht zum wenigsten war die Auffassung weit verbreitet, daß der Vieh-

bestand außerordentlich groß sei und daher auch aus diesem Grunde Molkereibetriebe dort nutzbringend angesetzt werden könnten. Wie die Dinge in Sibirien liegen, kann die Frage nach dem Umfange der dortigen Viehbestände unmöglich, wenn auch nur einigermaßen zuverlässig, beantwortet werden. Die Angaben, die hierüber amtlich und nach privaten Erhebungen bekannt geworden sind, sind, soweit sie amtlichen Quellen entstammen, unzuverlässig und zum allergrößten Teile, aller Voraussicht nach, falsch,¹⁾ während die privaten Erhebungen sich auf zu beschränkte Teile Sibiriens erstrecken und daher auch keine sichere Beurteilung des Umfanges des Viehbestandes zulassen. Es muß daher darauf verzichtet werden, auf die eigentliche Grundlage für die Entwicklung des Molkereibetriebes näher einzugehen. Auch hier müssen die Angaben über die Produktion, namentlich aber über die Ausfuhr und über die beförderten Mengen, genügen. Immerhin aber haben die Nachrichten aus Sibirien, die schon vor der Erbauung der sibirischen Bahn bekannt geworden waren, genügt, die Unternehmungslust wachzurufen, so daß bereits bei Eröffnung des Betriebes auf der sibirischen Bahn die Begründung großer Molkereibetriebe soweit vorgearbeitet worden war, daß auch schon bald die Buttergewinnung begonnen werden konnte. Das Molkereigewerbe hat sich denn auch unter der zielbewußten Arbeit dänischer, finnischer und deutscher Unternehmer schnell zu einer gewissen Blüte erhoben. Zurzeit sind die 5 Gebiete des westlichen Sibiriens, Kurgan, Petro-Pawlowsk, Omsk, Kainsk und Barnaul an der Buttererzeugung in erster Reihe beteiligt. Wie man sieht, hat sich das Gewerbe ziemlich eng an die Westgrenze Sibiriens geschlossen, wohl in erster Reihe mit Rücksicht auf die Lage der Absatzgebiete. Dann kann aber auch nicht übersehen werden, daß Kurgan, Omsk und Barnaul das Land der fetten Weiden und der reichen Viehbestände

¹⁾ Es ist auch kaum vorstellbar, daß dort zutreffende Erhebungen vorliegen können, die zuverlässige Angaben enthalten, denn noch um die Mitte 1917, als die Not in bezug auf die Fleischversorgung drückend, sehr drückend zu werden begann, ging plötzlich durch die Presse Rußlands die Freudenbotschaft, es seien in Mittelasien große, bisher ganz unbekannt gewesene Viehbestände entdeckt worden, so daß für geraume Zeit jede Sorge der Fleischversorgung für die Front behoben sei. Nun — wenn das noch möglich ist, dann kann natürlich nicht von irgendeiner zuverlässigen amtlichen Bestandsangabe die Rede sein. Angeblich sollen vorhanden gewesen sein — Tausende Stück —

in Sibirien:	Mittelasien:	zusammen:
1907 . . . 5 260	1907 . . . 4 395	9 655 Stück
1911 . . . 6 010	1911 . . . 5 251	11 261 „

Großvieh. Das wäre ein Bestand, der nicht gerade als überwältigend groß, im Sinne von Sibirien, bezeichnet werden kann.

ist. Nach amtlichen Angaben sind auf der sibirischen Eisenbahn befördert worden aus dem Gebiet von

im Jahre	Kurgan	Petro- Pawlowsk	Omsk	Kainsk	Barnaul	überhaupt
	in Tausenden Pud (1000 Pud = 16 380 kg)					
1903	506,7	99,7	505,2	143,0	491,8	1 746,4
1904	488,2	136,2	643,9	173,1	561,9	2 003,3
1905	515,1	126,8	614,2	148,5	634,5	2 039,1
1906	780,0	191,8	841,2	201,6	959,1	2 973,7
1907	897,1	243,3	1 041,3	208,9	1 168,5	3 564,2
1908	747,5	213,5	1 008,4	220,8	1 251,8	3 441,9
1909	Angaben fehlen					
1910	818,8	254,8	889,4	138,5	1 093,8	3 195,3
1911	573,8	234,2	1 040,3	222,0	1 259,0	3 329,3
1912	690,9	239,7	1 037,2	219,0	1 438,3	3 661,1

Das sind die Bezirke, in denen das Molkereigewerbe zunächst sich entwickelte, in denen auch zurzeit noch die größten Mengen an Butter erzeugt werden. Die Buttererzeugung ist aber keineswegs ein Monopol dieser westsibirischen Gebiete. Vielmehr hat der dortige Erfolg offenbar zur Nacheiferung angespornt, so daß auch weitere Teile Sibiriens und ebenso das europäische Rußland sich dem Molkereigewerbe in verhältnismäßig schnellsteigendem Umfange zugewendet haben. An der Hand¹⁾ der Eisenbahn- und Zollstatistik lassen sich da die folgenden Angaben machen: es kamen

auf den	1901/04	1905/08	1909/12	1913
	in Tausenden Pud			
Innenverkehr	3 072	3 269	3 693	4 433
Außenverkehr	2 218	3 020	3 939	4 712
zusammen	5 290	6 289	7 632	9 145
oder in Prozenten				
Innenverkehr	58	52	48	48
Außenverkehr	42	48	52	52

An der Aufbringung der Butter für diesen Verkehr sind die nachfolgend verzeichneten Produktionsgebiete beteiligt, und zwar:

¹⁾ Siehe: Torgowo-prom. Gasetä 1915 Nr. 152.

die Bahnen	1901/04	1905/08	1909/12	1913
	in Tausenden Pud			
Sibiriens, auch Transbaikal und Ussuri	2 748	3 611	4 651	5 670
des Nordens	618	785	973	1 317
Mosk.—Windau—Rybinsk, Nikolai	472	369	357	423
Nord-West, Riga—Orel	367	463	550	640
Moskau—Kasan, Moskau—Nishny- Nowgorod, Moskau—Kursk, Ssysran—Wjäsma	247	218	199	174
des Süd-Rayons	127	120	119	147
Süd-West	147	165	183	158
Polljessje, Libau—Romny—Alex- ander, Moskau—Kiew—Woro- nesh	200	179	201	204
Weichsel, Warschau—Wien, Lodz, Herby—Kjelzy	161	198	222	219
Sonst	203	180	177	194

Aus dieser Zusammenstellung sieht man deutlich, wie die Butterproduktion Rußlands sich auf Sibirien und das nördliche Rußland, begrenzt im Süden durch die Linie Riga—Orel, zusammenschiebt.

Stellt man dem die Gesamtausfuhr Rußlands an Butter gegenüber, so erkennt man bald die Bedeutung, die Sibirien für den Weltmarkt gewonnen hat. Rußland führte nämlich überhaupt an Butter aus:

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
in Tausenden Pud (1000 Pud = 16 380 kg)										
2 516	2 428	2 408	3 164	3 638	3 111	—	3 421	4 671	4 452	4 763

Die Beteiligung Sibiriens an diesen Ausfuhrzahlen ergibt sich aus den Mengen, die auf der sibirischen Bahn bewegt worden. Aber es läßt sich nicht verkennen, daß das europäische Rußland gleichfalls im Laufe der Jahre diesem landwirtschaftlichen Betriebe auch mehr Aufmerksamkeit zugewendet hat. Namentlich ist diese lebhaftere Beteiligung an der Butterproduktion für die nördlichen Teile des Reiches zu beobachten. Ein Vorgang, der im Interesse der innerrussischen, landwirtschaftlichen Entwicklung, aber nicht minder der Deckung des Bedarfs des Weltmarktes begrüßt werden muß. Die Versorgung des europäischen Marktes mit Butter und Fett ist eine Frage, die von Jahr zu Jahr immer größere Bedeutung gewinnt,

was im Verlauf des Krieges mit ganz besonderer Schärfe zutage getreten ist. Die schnelle Entwicklung der Buttererzeugung in Sibirien konnte aber nur vor sich gehen, weil gleichzeitig mit der Anlage der Molkereien eine Organisation ins Leben gerufen wurde, die die Erhaltung der Butter in Sibirien, bis zu deren Abbeförderung und namentlich während letzterer, ermöglichte. Das ist rechtzeitig erkannt und für die Sicherstellung durch Anlage von Kühlhausbauten, durch Herstellung von Wagen mit Kühleinrichtungen für die Dauer der Beförderung vorgesorgt worden.

Die Bewegung, die seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts zugunsten des Kühlverfahrens einsetzte, hat von der aufstrebenden Molkereiindustrie in Rußland ihren Anfang genommen. Das war allerdings eine Vorbedingung, die unter allen Umständen erfüllt werden mußte, falls das Molkereigewerbe in Sibirien überhaupt Fuß fassen sollte. Schon der Umstand, daß die Molkereibetriebe nicht in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstation angelegt werden konnten, zwingt dazu, die Butter zunächst über Land zu fahren, bevor sie die Kühlanlage auf der Versandstation erreicht, was keineswegs der Erhaltung der Qualität zugute kommt. Gleich bei Beginn des Molkereibetriebes in Sibirien ist dafür gesorgt worden, daß eine ausreichende Organisation geschaffen wurde, die die Erhaltung der Butter bis zu ihrer Verschiffung sicher stellte. Zu dem Zwecke wurden zunächst Kühlanlagen im Produktionsgebiete und in den Versandstationen errichtet, die zwar mit ihrer Anlegung und ihrer Leistungsfähigkeit noch nicht der schnell anwachsenden Butterproduktion gefolgt sind,¹⁾ aber es war alles in Gang gebracht, und weitere Fortschritte konnten mit Sicherheit für die nächste Zukunft erwartet werden. Von diesen Versandstationen führen dann wohl eingerichtete Kühlwagen — 1915 standen bereits 2405 zur Verfügung — die Butter bis zu den Hafenplätzen an der Ostsee. Auf dem Beförderungswege bis dorthin sind nach je 250 Werst Eisnachfüllanlagen hergestellt, so daß der erforderliche Bestand an Eis

¹⁾ Die „Torgowo-prom. Gaseta“ Nr. 152, 1915, teilt mit, daß bisher solche Kühlanlagen erbaut waren

	mit einem Fassungsraum von Kubikfaden
in Tscheljabinsk	150 (= 1 457 cbm)
„ Kurgan	170 (= 1 751 „)
„ Petro-Pawlowsk	90 (= 874 „)
„ Omsk	170 (= 1 751 „)
„ Kainsk	50 (= 486 „)
„ Nowo-Nikolajewsk	288 (= 2 748 „)

stets gewährleistet bleibt. Am Ausfuhrhafen sind dann wiederum für die Aufnahme der zugeführten Butter Kühlhausanlagen geschaffen worden. Man sieht, die Organisation schließt Glied an Glied gut aneinander.

Mit Hilfe ausländischen Geldes und ausländischen Unternehmungsgeistes ist somit in Rußland eine landwirtschaftliche Industrie geschaffen worden, die dem Lande ganz neue Einnahmequellen eröffnet hat, und deren Organisation sich immer weitere Kreise der landwirtschaftlichen Produktion angeschlossen haben.

In nächster Beziehung zur Milchproduktion kann hier an die Verwertung des Viehs zur Ausfuhr von Fleisch gedacht werden. In dieser Beziehung spielt nur Schweinefleisch¹⁾ eine nennenswerte Rolle, daneben dann noch geschlachtetes Geflügel, wie darauf schon hingewiesen worden ist. Diese Ausfuhr von Schweinefleisch ist immerhin auffallend, denn bekannt ist ja doch, daß der Bestand an Schweinen in Rußland verhältnismäßig gering ist, es waren nach amtlichen Angaben vorhanden: 1905: 14,6, 1908: 14,4, 1911: 14,1, 1912: 12,8 Mill. Schweine. Bei einer Bevölkerungszahl von rd. 170 Millionen an und für sich schon wenig, und gleichwohl findet Rußland es noch möglich, nennenswerte Mengen auszuführen, was aber auch nur geglückt ist, nachdem für die Beförderung auch dieser Produkte Wagen mit entsprechenden Kühleinrichtungen zur Verfügung gestellt werden konnten. England ist hierfür der Hauptabnehmer.

Im übrigen ist Rußland über die allerbescheidensten Versuche, Fleisch auszuführen, nicht hinausgekommen. Sie scheiterten fast sämtlich an der überaus geringwertigen Qualität der Ware. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Russe für die Pflege des Viehs ein außerordentlich geringes Verständnis hat, während mancherlei Gattungen Rindvieh ihrer ganzen Veranlagung nach durchaus geeignet wären, Mastfleisch von großer Güte zu liefern, wenn ihm nur die notwendige Pflege und namentlich zweckentsprechende Fütterung zuteil werden würde. Aber soweit ist Rußland noch nicht gekommen. Allerdings haben die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte gelehrt, daß man die geernteten Körnerfrüchte mit großem Vorteil in Eier umsetzen kann, auch daß die Schweineaufzucht und Mastung in dem Umfange, wie England

¹⁾ An Schweinefleisch, das zum allergrößten Teile gesalzen ausgeführt wird, gelangte zum Export:

1882	1892	1902	1912	1913
in Pud				
54 842	236 153	603 400	642 501	724 046

das verlangt, Vorteil bringt, aber weiter geht es auch nicht. Rußland führt nach wie vor in sehr großen Mengen Kraftfutter aus,¹⁾ statt es im Lande zu verfüttern und hochwertiges Mastfleisch zu erzeugen. Scheiterte eine derartige wirtschaftliche Entwicklung vor dem Kriege an der mangelnden Erkenntnis von der Wichtigkeit des Vorganges, so werden nach Beendigung des Krieges gewiß noch Jahrzehnte ins Land gehen müssen, bevor der schwer angegriffene Bestand an Großvieh so weit aufgefüllt sein wird, daß an derartige Unternehmungen gedacht werden kann. Immer vorausgesetzt, daß die Erkenntnis von der Wichtigkeit, die geernteten Körnerfrüchte zum Teil wenigstens in wertvollere Produkte umzusetzen, weitere Kreise ergreift. Entwickeln sich die Dinge in dieser Richtung weiter fort und wird dem Ackerbau mehr Beachtung in bezug auf Bearbeitung und Düngung geschenkt, so hat dieser Teil der wirtschaftlichen Entwicklung alle Aussicht, sich schnell zu heben.²⁾

Ebenso kommt das Kühlverfahren dem Fischereigewerbe besonders zu gut. Die Anwendung von Eis ist hierbei ja schon sehr alt, nur die Anwendung künstlicher Kälte, während der Beförderung und ebenso während der Lagerung an den Versand- und Verschiffungsorten, ist erst in den letzten Jahren mehr in Übung gekommen und hat nur in bescheidenem Umfange bisher in Rußland Eingang gefunden. Aber bei dem außerordentlich großen Reichtum an Fischen, über den Rußland in den gewaltigen Strömen und großen Seen Europas und Asiens verfügt, ist die bewegte Menge an Fischen und Erzeugnissen aus ihnen immer noch verhältnismäßig klein.³⁾

1)	1899	1904	1909	1912	1913
	in Tausenden Pud (1000 Pud = 16 380 kg)				
Ölkuchen	24 407	30 026	38 033	42 978	44 862
Kleie	22 638	38 016	39 005	50 987	48 662

²⁾ Wie weit Rußland heute z. B. hinter Nordamerika zurücksteht, geht aus folgender Gegenüberstellung hervor, es führte 1910 aus:

	Getreide	Fleisch	Früchte	Fische	Eier
	für Tausende Rubel				
Rußland	747 000	5 400	2 100	8 200	62 700
Nordamerika	318 000	366 000	32 000	32 000	—

Siehe: Wjestnik finansow, promyschlennosti i torgowli 1912, Nr. 20, S. 327.

³⁾ 1899 wurden: 32,2, 1913: 67,4 Mill. Pud befördert. Siehe: Gesamtergebnis der Güterbewegung, 1913, Ausgabe des Departements für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium.

Mit Hilfe der Eisenbahnen und dem Kühlverfahren sollte man erwarten, daß auch das Fischereigewerbe eine schnellere Entwicklung nehmen müßte. Auch hier wird eine gut durchgeführte Organisation des Beförderungswesens und des Kühlverfahrens erst die erwarteten Fortschritte bringen. Die Organisation fehlt aber noch.

Ganz besonders auffallend ist es, wie spät man sich in Rußland dazu entschlossen hat, das Kühlverfahren in den Dienst der Beförderung von Früchten, Gemüse, Blumen usw. zu stellen. Spät ist es mit Rücksicht darauf geschehen, daß schon längst das Eisenbahnnetz Südrußland, den Kaukasus und Mittelasien erreicht, und daß es damit Gebiete für den Verkehr erschlossen hat, deren fruchtbarer Boden unter der Einwirkung südlicher Sonne Früchte reifen läßt, die sonst durch Vermittlung des Auslandes in den Residenzen und großen Städten des Landes unter schweren Geldopfern erstanden werden mußten, und doch war alles das im Lande selbst in großer Menge und bester Qualität vorhanden. Erst die Einführung der Eisenbahnwagen mit den erforderlichen Kühl- oder Erwärmeeinrichtungen haben diese Schätze des Südens mobil gemacht. Bisher lieferten Süddeutschland, die Riviera und Afrika die Blumen, Zitronen, Orangen, Feigen, Ananas, Trauben, Obst, und vor allem Gemüse. Heute hat man in Rußland erkannt, daß das eigene Land gleiches zu liefern vermag, und es gilt nur noch, das Vorurteil, das Fremdem gern einen Vorzug einräumt, mit der Zeit zu überwinden. Das scheint immer mehr einzutreten.¹⁾ Bei der geringeren Geschwindigkeit, die, gemessen an westeuropäischen Verhältnissen, die Güterzüge, selbst auch die Personenzüge haben, konnten so empfindliche Artikel wie Arbusen, Pfirsiche, Pflaumen, Birnen, Bananen, selbst Trauben, eine lange Beförderung nur unter großen Verlusten überwinden. Daher fehlen alle diese Früchte zu Anfang des Beobachtungsabschnittes gänzlich. Erst mit Freigabe der schnellfahrenden Personenzüge und namentlich der Nutzbarmachung des Kühlverfahrens wachsen die Transportmassen schnell an.

¹⁾ Nach den mir zur Verfügung stehenden amtlichen Angaben wurden bewegt:

	1899	1904	1909	1912	1913
	in Tausenden Pud (1000 Pud = 16 380 kg)				
Obst	5 958	14 639	23 748	29 944	25 398
Gemüse	12 313	15 105	19 960	26 984	32 071

Gesamtergebnisse der Güterbewegung 1913.

XXV.

Ein ganz anderes Gebiet ist die Baumwollkultur. Ich habe schon früher (siehe Seite 39) darauf hingewiesen, daß der Bau der mittelasiatischen Bahnen in erster Reihe militärischen Notwendigkeiten seinen Ursprung verdankt. Aber es kann doch nicht übersehen werden, daß diese militärischen Erfordernisse verhältnismäßig schnell befriedigt werden könnten. Was dann auf dem Gebiete des Ausbaus des Eisenbahnnetzes in und nach Mittelasien von der Regierung geleistet worden, ist in richtiger Erkenntnis der hohen Bedeutung geschehen, den die alten Kulturgebiete einst hatten und die sie durch den Anschluß an das Eisenbahnnetz Sibiriens und Rußlands und durch die Erneuerung und Ausgestaltung der großen Berieselungsanlagen wieder gewinnen konnten. Diese wirtschaftspolitischen Erwägungen haben sich als richtig erwiesen, denn die Baumwollkultur, die hier zuhause ist, hat sich verhältnismäßig schnell wieder gehoben¹⁾, so daß Rußland schon 1910 seinen Bedarf zur Hälfte aus der eigenen Erzeugung decken konnte. Noch mehr tritt die Bedeutung des mittelasiatischen Produktionsgebietes hervor, wenn man erfährt, daß der Bedarf in der Zeit seit 1900 überhaupt um 76,1 % gewachsen ist, damit mit 29 Mill. Pud 1915 die größte Bezugsziffer aufweist und gleichwohl 76 % aus der eigenen Produktion, ohne Rücksicht auf die Drangsale des Krieges, decken konnte. Man muß anerkennen, daß das sehr große Erfolge sind, die hier dem Lande durch die seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts beschrittene Eisenbahnbaupolitik errungen worden sind. Zu diesen Diensten,

¹⁾ Baumwolle wurde geerntet:

	1900	1905	1910	1913	1914	1915
	in Tausenden Pud					
Mittelasien	5 806	6 490	10 851	12 618	15 572) 22 200
Kaukasus	305	341	389	1 586	1 750	
zusammen	6 111	6 831	11 240	14 204	17 322	22 200
ferner lieferte das Ausland	9 896	9 852	10 846	13 525	7 313	7 000
d. h. es beteiligte sich letzteres an der Deckung des Gesamtbedarfs mit %	61,8	59,1	49,1	48,7	29,6	23,9
letzterer betrug überhaupt	16 007	16 683	22 086	27 729	24 635	29 200

Erläuterungsbericht des Finanzministers zum Reichsbudget für 1913, S. 29 und 1917, S. 21.

die dem Lande unmittelbar geleistet worden sind, tritt dann noch die große Bedeutung hinzu, die diese Produktion auf den Geldmarkt ausübt. Noch 1903 hatte Rußland an das Ausland für die Lieferung von 48,7 % seines Bedarfs an Rohbaumwolle rd. 114 Mill. Rbl. zu zahlen. Das ist eine schwere Last, die die Handelsbilanz ungünstig beeinflusste. Vergewagt man sich demgegenüber, daß es geglückt ist, mitten im schweren Kriege die eigene Produktion in solchem Umfange zu heben, ferner, daß die begründete Aussicht besteht, daß nicht nur die erreichte Höhe erhalten, sondern diese noch weiter gehoben werden wird, so kann schon für die allernächste Zukunft damit gerechnet werden, daß Rußlands Baumwollindustrie ihren Bedarf an Rohmaterial aus eigener Kraft zu decken die Möglichkeit haben wird.

Ganz abgesehen von der Rückwirkung auf die internationale Handelsbilanz, die sich damit immermehr zu Rußlands Gunsten gestalten muß, wird auch die Lage der Industrie eine ganz erheblich bessere, weil sie, wenigstens zu einem sehr großen Teile, von den Lasten der Zollgebühren befreit wird. 1913 mußte die Industrie rd. 40 Mill. Rbl. tragen. Ganz wird diese Last nicht fortfallen, denn der Preis für die asiatische Baumwolle wird ja wohl nach dem Preise, der am Weltmarkt gezahlt wird, reguliert werden, bei dem für russische Importen die Zollbeträge immer noch berücksichtigt werden müßten. Sehr viel billiger wird die russische Industrie ihren Bedarf an Baumwolle also kaum decken können, aber der Gegenwert bleibt im Lande und die Industrie wird unabhängig von den zufälligen Ereignissen auf dem Weltmarkte. Der Krieg hat deutlich die große Bedeutung gezeigt, die dieser Zustand für Rußland gehabt hat. Auch dieser Zustand konnte nur auf dem Wege erreicht werden, den Rußland mit seiner Eisenbahnpolitik während der letzten Jahrzehnte verfolgt hat. Hier spielt namentlich der Bau der Eisenbahnlinie Orenburg—Taschkent eine sehr große Rolle.

Ganz anders, als auf allen sonstigen Gebieten der landwirtschaftlichen Produktion zeigt sich die Wirkung des Eisenbahnbaus beim Anbau von Flachs. Überall kann sonst eine Förderung beobachtet werden, hier dagegen ein offenkundiges Zurückdrängen. Der Anbau von Flachs geht zurück, sobald die Verkehrsverhältnisse es gestatten, auch weniger hochwertige, aber den Boden und seine Erzeugungskraft in viel geringerem Maße in Anspruch nehmende Frucht anzubauen. Der Flachsbau hat sich immer nur da dauernd halten können, wo der Zwang vorlag, ein hochwertiges Produkt zu gewinnen, weil nur dieses die teure Beförderung ohne Eisenbahn lohnend erscheinen läßt. Es läßt sich daher ganz regelmäßig beobachten,¹⁾ wo Eisenbahnen die Güterbewegung verbilligen, wird der Anbau

¹⁾ Eisenbahndirektor Dr. Mertens: Der Flachs in Rußland, sein Anbaugebiet und die Flachsausfuhr. Archiv für Eisenbahnwesen 1898, S. 681 ff.

von Flachs eingeschränkt. Da nun in einem großen Teile Rußlands Eisenbahnen zur Verfügung stehen, so geht der Flachsbau ziemlich schnell zurück. Das zeigt sich in den folgenden Zahlen, es wurden geerntet:

im Jahre	im Reiche überhaupt		davon im europäischen Rußland	
	Flachs	Leinsaat	Flachs ¹⁾	Leinsaat
	in Tausenden Pud (1000 Pud = 16380 kg)			
1906	42 743	30 972	37 612	26 753
1907	49 591	34 742	44 133	29 735
1908	48 012	32 019	42 757	26 867
1909	32 881	37 228	28 312	31 895
1910	29 062	31 291	24 233	25 962
1911	31 093	34 738	26 149	29 273

Also auf der ganzen Linie ein ausgesprochener Rückgang.

Eine ähnlich einschränkende Wirkung hat das Anwachsen des Eisenbahnnetzes auf die Schafzucht, die Wollproduktion im Süden Rußlands ausgeübt. Die ausgedehnten Weideländereien sind stetig fortschreitend unter den Pflug genommen, um mit Weizen, Gerste und Zuckerrüben bestellt zu werden. Das hatte zur Folge, daß die außerordentlich großen Schafherden zum Teil zunächst in den Kaukasus und, als auch hier die Weideplätze immer beengter wurden, auch die klimatischen Verhältnisse den Schafherden nicht besonders günstig waren, nach West-Sibirien übergeführt

¹⁾ Für Deutschland hat zurzeit ein besonderes Interesse die Flachsgewinnung in den baltischen Provinzen, in den Gouvernements Kowno, Wilna, Grodno, Ssuwalki und dem benachbarten Gouvernement Witebsk und Pleskau. Für diese Produktionsgebiete lassen sich für Flachs die folgenden Mengen ergeben:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	Tausende Pud (1000 Pud = 16380 kg)					
Livland	2309	3073	2307	2184	2070	1907
Kurland	386	699	446	415	306	304
Estland	147	187	126	137	97	97
Kowno	1270	1237	1177	1349	1075	904
Wilna	547	524	640	453	494	451
Ssuwalki	420	456	288	232	235	317
Witebsk	1298	1549	1122	1199	950	1025
Pleskau	2241	2836	2842	1658	1589	1768
Grodno	240	439	461	291	282	248

Auch hier im einzelnen ein allgemeiner Rückgang, der aller Wahrscheinlichkeit, sobald das Land nach dem Frieden zu einer ruhigen Entwicklung kommt, noch weiter fortschreiten wird.

wurden. Übrigens ein Unternehmen, das mit gutem Erfolg durchgeführt worden ist. Namentlich in West-Sibirien haben sich die Herden nicht nur besonders gut akklimatisiert, sondern es ist hier auch die eigenartige Beobachtung gemacht worden, daß die Schafe nach der ersten Schur erheblich feinere Wollhaare angesetzt haben. Wie man annehmen darf, hat sich hier die Natur selbst geholfen, um besser gegen die winterliche Kälte geschützt zu sein. Die Schafzucht in West-Sibirien gedeiht jedenfalls ganz ausgezeichnet.

Das Gesamtergebnis, das sich hier dem Beobachter zeigt, ist das einwandfrei festzustellende Fortschreiten in der Entwicklung des Ackerbaus und seiner Nebenbetriebe. Rußland hat auf dem ganzen großen Produktionsgebiete mit Hilfe der Eisenbahnen in der Zeit seit 1882, und schon früher, gewaltige Fortschritte auf wirtschaftlichem Gebiete zu verzeichnen. Erst die Eisenbahnen haben dem Lande die Möglichkeit geschaffen, die ruhenden Bodenkräfte auszunutzen. Aber es wäre natürlich unzutreffend, wollte man der bloßen Tatsache des Vorhandenseins von Eisenbahnen diese Wirkung allein beimessen. Eine große und wichtige Rolle spielte hierbei die von der Regierung durchgeführte Eisenbahnbau- und Tarifpolitik. Es kann nicht bestritten werden, daß mit der seit dem Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts begonnenen Verstaatlichungspolitik ein ganz gewaltiger Fortschritt seinen Anfang genommen hat, denn von diesem Zeitpunkte ab ist namentlich die Tarifpolitik in eine ruhige, gleichmäßige Entwicklung geleitet worden. Es war, wie das früher (Abschnitt XII und XIII) gezeigt worden, das ein dringendes Erfordernis, um dem Lande den Nutzen zu sichern, den die Eisenbahnen ihm bringen konnten. Ebenso war es aber auch unentbehrlich mit Rücksicht auf die weit auseinanderliegenden Anforderungen und wegen des Wettbewerbes der einzelnen Teile des gewaltigen Produktionsgebietes unter einander, daß die Tarifpolitik nach einheitlichen Gesichtspunkten geleitet wurde, und daß hierbei dennoch die Bedürfnisse der einzelnen Landesteile gegeneinander gehörig, aber gleichmäßig, abgewogen wurden. Das ist, soweit sich das aus der Literatur und an dem bisher erzielten Erfolge erkennen läßt, tatsächlich geschehen. Die Staatsregierung hat dabei auf die Entfernungen, die in Rußland überwunden werden müssen, bei Feststellung der Tarifsätze außerordentlich weitgehende Rücksicht genommen, ist auch nicht davor zurückgeschreckt, Einheitsätze aufzustellen, wie sie sonst auf dem europäischen Festland kaum so niedrig vorkommen werden. Aber es muß anerkannt werden, daß der Weg, der hier beschritten wurde, der richtige gewesen ist, denn der Wohlstand des Landes hat sich sichtlich, trotz der schweren Erschütterungen, die der Krieg mit Japan und die Revolution von 1905 mit sich brachten, gehoben. Es gelang Rußland, die Ernten Sibiriens und Mittelasiens wettbewerbsfähig auf den Markt zu

bringen und ebenso Eier und Butter auf dem Weltmarkt absatzfähig zu erhalten. Das sind Erfolge, die zeigen, daß sowohl die Eisenbahnbau-, als auch die Tarifpolitik richtig die Bedürfnisse des Landes erkannt und eingeschätzt haben. Alle die Vorgänge, die auf den vorstehenden Blättern besprochen worden sind, zeigen deutlich, wie mit dem Vordringen der Eisenbahnen gleichmäßig das Land zum wirtschaftlichen Leben erweckt worden ist. Sibirien lag fern und ohne Zusammenhang mit dem zivilisierten Europa, es konnte die Möglichkeiten auf dem Gebiete der Produktion auch nicht annähernd ausnutzen, es mußte sich damit begnügen, die wenigen, kümmerlich vegetierenden Einwohner zu ernähren. Und Welch ein Bild jetzt schon nach einigen Jahrzehnten! Aber keineswegs nur wirtschaftlich ist der Fortschritt zu beobachten, ganz ebenso auf den Gebieten der Kultur. Die Schule folgte der Schiene, die Kirche konnte ihre segensreiche Betätigung in ausgiebiger Weise im Interesse der Wohlfahrt und Gesittung in die weitabgelegenen Einöden tragen. Wurde hier in Sibirien somit neues Leben geschaffen, so gelang es der Eisenbahn in Mittelasien, die Stätten uralter Kultur, die längst alle ihre Bedeutung für die Welt verloren hatten, neu zu beleben. Hier finden sich die großen Baumwollplantagen, die mit Hilfe der erneuerten und neuausgebauten Berieselungsanlagen wieder so ertragreich geworden sind, daß sie fast $\frac{2}{3}$ des großen Bedarfs Rußlands an Baumwolle zu decken vermögen.

Das war alles so vor dem großen Völkerringen, wie es demnächst werden wird, ist schwer vorauszusehen. Vernichtet wird ja wohl nicht werden, was bisher hier erreicht worden ist, es kommt vielmehr darauf, wem die Früchte der Arbeit zufallen werden. Was die Verkehrsmöglichkeit dem Lande geboten hat an Gelegenheit zur Entwicklung und Ausnutzung der latenten Kräfte, das tritt gerade hier ganz besonders deutlich hervor, findet sich aber bei näherem Hinsehen überall wieder, wenn auch lange nicht so augenfällig.

XXVI

Ein ganz besonders bedeutsames Kapitel in der wirtschaftlichen Entwicklung Rußlands seit 1905 stellt die Einführung der Agrarreform dar. Ist der Zusammenhang mit der Eisenbahnpolitik des Landes auch nicht überall ohne weiteres erkennbar, so besteht er gleichwohl für sehr ausgedehnte Gebiete. Man denke nur an Westsibirien, Mittelasien usw., wo eine Ausnutzung des vorhandenen freien Landes erst möglich geworden ist, nachdem Eisenbahnen es dem Verkehr erschlossen haben und eine zielbewußte Tarifpolitik, die den Anforderungen der wirtschaftlichen Betätigung und dem Absatz der Erzeugnisse Rechnung trug, dem Handelsverkehr den Weg ebnete. Durch diese tarifarischen Maßnahmen wurde nicht nur

die Produktion in jenen entfernten Besitzungen ermöglicht, sondern es wurde, was mindestens ebenso wichtig war, dem konsumierenden europäischen Rußland die Möglichkeit geschaffen, aus dem asiatischen Rußland wichtige Bedarfsartikel zu beziehen (z. B. Baumwolle). Ursache und Wirkung berühren sich hier unmittelbar, deswegen sind die Eisenbahntariffragen und deren glückliche Regelung für die Entwicklung der Landesteile und namentlich deren Produktion — auf der einen Seite der Rohstoffe, auf der anderen der verarbeitenden Industrie — von ganz außerordentlicher Bedeutung. Werden hier weit abliegende Gebiete einander näher gebracht, so zeigt sich im europäischen Rußland der Zusammenhang namentlich in seinen Rückwirkungen auf die Entwicklung der Industrie, die die verhältnismäßig hohen Ansprüche auf Lieferung von landwirtschaftlichen Maschinen nur mit Hilfe der Dienste der Eisenbahnen und einer gesunden Eisenbahntarifpolitik zu erfüllen vermochte. Auch wenn dieser Zusammenhang nicht so ohne weiteres erkennbar wäre, müßte auf die Agrarreform eingegangen werden, weil die Rückwirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes eine ganz außerordentlich große ist. Es läßt sich Rußland nach der Revolution von 1905 ohne Agrarreform kaum mehr recht denken, so tiefeinschneidend sind die Wirkungen gewesen. Dabei hat der Minister Stolypin in erster Reihe gar nicht die wirtschaftlichen Rückwirkungen im Auge gehabt, vielmehr war sein Ziel in erster Linie ein politisches. Der Krieg mit Japan und die Revolution von 1905 hatten das Gefüge des Landes so tief erschüttert, daß der Minister es als notwendig erkannte, die staatserhaltenden Kräfte im Volke zu stärken. Als solche kamen vor allem die Bauern in Frage und unter diesen wiederum in vorderster Reihe die besitzenden, weil sie das Verlangen haben müssen, daß Haus und Hof in Ruhe sich entwickeln und mit ihnen der landwirtschaftliche Betrieb ungestörten Fortgang nehmen kann. War das zutreffend, so ergab sich leicht, daß eine Hebung und Mehrung dieser Klasse von Untertanen das ruhige Element im Lande stärken und damit der Staatsregierung eine sehr wirksame Unterstützung bei Aufrechterhaltung der Ordnung und der ungestörten wirtschaftlichen Entwicklung bieten würde. Obgleich nun die Agrarreform noch lange nicht zum Abschluß gekommen ist — der Zeitpunkt wäre erst eingetreten, wenn das zur Verfügung des Staates stehende Land unter der landlosen Bevölkerung zur Aufteilung und wirtschaftliche Besserungen, die die „Landeinrichtung“ (semleustroistwo) mit sich bringt, zur Durchführung gekommen wären — so haben gleichwohl sich die Folgen der eingeleiteten und geförderten Agrarreform schon fühlbar gemacht. Namentlich auch in der Richtung, daß die anfängliche Zurückhaltung der Bauernschaft, den Gemeindebesitz, diese eigenartige russi-

sche Besitzform an dem Grund und Boden, aufzugeben, verhältnismäßig bald schwand. Am 5. November 1905 erschien das Gesetz über die Agrarreform im Ressort Stolypins. Als dieser dann bald darauf Ministerpräsident geworden und damit sein Einfluß auf die Führung der gesamten Staatsgeschäfte erheblich gewachsen war, schritt auch die Agrarreform schnell vorwärts. Die praktische Durchführung des Gesetzes fiel dem Minister Kriwoschein zu, eine Aufgabe, die er glänzend förderte, solange er die Geschäfte des Ministeriums leitete. Es kann aber auch nicht übersehen werden, daß der ganze Aufbau der Agrargesetzgebung es nur scheinbar dem freiwilligen Entschluß des einzelnen Wirtes überläßt, ob er an der Aufrechterhaltung des Gemeindebesitzes festhalten will oder nicht. Tatsächlich enthält die Agrargesetzgebung jener Zeit, bei aller Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung des bäuerlichen Gewohnheitsrechts, eine so reichliche Dosis Zwang, daß das durch die Agrarreform erstrebte Ziel der Auf- und Ablösung der bestehenden Form des Besitzes der Gemeinden mit ihrem wesentlichsten Teile, dem gemeinsamen Besitze an dem Dorflande, in absehbarer Zeit unausbleiblich eintreten mußte. Das war ja aber auch der außerordentlich gesunde Gedanke, der auf wirtschaftlichem Gebiete mit Durchführung der Agrarreform zum Ausdruck kommen sollte und, soweit die Reform bisher durchgeführt werden konnte, auch zum Ausdruck gekommen ist. Der Gemeindebesitz ist überall da, wo die Agrarreform eingeführt worden ist, gefallen, mußte als Voraussetzung für diese fallen. Es ist ja schon oft genug über die verheerende Wirkung, die der Gemeindebesitz auf die Betätigung des Einzelnen bei der Bearbeitung und Ausnutzung des ihm von der Dorfgemeinde zugeteilten Landanteils ausübt, gesprochen worden, es ist daher auch weiten Kreisen bekannt,

daß diese zersetzende Wirkung vor allem ihren Grund in der häufigen Umteilung des Dorfgemeindelandes unter die Gemeindemitglieder hat;

daß infolgedessen das Interesse, ja die Liebe, mit der das Land besorgt werden muß, nicht vorhanden sein kann, weil die stete Gefahr besteht, daß alle verwandte Mühe bei der nächsten Landumteilung dem Nachbarn mühelos in den Schoß fallen würde;

daß eine Haftpflicht des Dorfes, als Einheit, für den Eingang der Steuern besteht, somit der Einzelne keinerlei schlimme Folgen zu befürchten hat, falls er seine Verpflichtungen dem Staate gegenüber nicht erfüllt;

daß die Notwendigkeit, jedem Gemeindemitglied ein gleich gutes Land zuzuteilen, die Dorfgemeinde zwang, das verfügbare Land in viele

kleine Stücke zu zerlegen¹⁾, was zur Folge hatte, daß die einzelne Parzelle so klein — in der Regel lang und außerordentlich schmal (häufig kaum 2 m) — wurde, daß eine Bearbeitung mit den größten Schwierigkeiten verbunden war;

daß die Folge dieser Zerstückelung eine ungenügende Bearbeitung sein mußte und ebenso, daß hierdurch wiederum die Erträgnisse ungünstig beeinflußt werden mußten, ergibt sich von selbst;

daß die aus vielen kleinen Stücken bestehende Parzelle an vielen, häufig weit voneinander liegenden Stellen im Felde verteilt waren. „Bis zur Einführung der Agrarreform lagen die Landanteile von 75 % der Besitzer mehr als eine Werst (= 1067 m) von der Wohnung entfernt, wobei über 33 % mehr als 5 Werst zu ihren Feldern zurückzulegen hatten, nach der Einführung der Agrarreform hatten dagegen mehr als 50 % der Bauern Land auf weniger als eine Werst Entfernung erhalten.“²⁾

Dazu trat aber noch der weitere Umstand, daß die einzelnen Anteile an dem Gemeindebesitze im Laufe der Jahre immer kleiner wurden. So wird in einer ausführlichen amtlichen Untersuchung³⁾ festgestellt, daß infolge des Anwachsens der Zahl der berechtigten Gemeindeangehörigen die Landzuteilung immer mehr eingeschränkt werden mußte, so daß, während ein solcher Landanteil an der *nadjelnaja semlja*⁴⁾ 1861 durchschnittlich 5,1 *Deßjatinen* (= 5,6 ha) betrug, 1880 auf 3,8 *Deßj.* (= 4,2 ha) und 1900 bereits auf 2,7 *Deßj.* (= 3,0 ha) zurückgegangen war.

Mit dieser Form des Besitzrechts an dem *nadjel* hängen noch vielerlei andere Folgen zusammen, die an Stelle der beabsichtigten gleichen Behandlung der von der Leibeigenschaft befreiten Bauern eine sehr erhebliche Ungleichmäßigkeit allmählich entstehen ließen. So ist z. B. für das *Gouvernement Kursk*⁵⁾ festgestellt worden, daß die so

¹⁾ Der *Bote für Finanzen, Industrie und Handel* 1916, Heft 3, S. 90, führt aus, daß schon im Jahre 1913 festgestellt werden konnte, daß von den sämtlichen neugeschaffenen Eigentümern 75 % ihr Land zusammenhängend an einer Stelle besaßen, während vorher, d. h. bis zur „Einführung der Agrarreform bei 76 % der Landanteil in 6—100, ja sogar noch mehr Stücke zerfiel“.

²⁾ *Bote für Finanzen usw.* 1916, Heft 27, Seite 6 ff.

³⁾ *Statistische Nachrichten zur Landfrage im europäischen Rußland.* Herausgegeben vom Ministerium für Landwirtschaft. Petersburg 1906.

⁴⁾ *Nadjel* = Landanteil ist die einem Bauern bei Aufhebung der Leibeigenschaft (1861) zugewiesene Landparzelle (Landanteil). Dieser Anteil untersteht einem besonderen Recht, da er nicht in das Eigentum eines Bauern übergeht, sondern dem Hof oder Gesinde, der Familie gehört. Das älteste Glied der Familie allein hat das Verfügungsrecht über die Ausnutzung des *nadjel* oder der *nadjelnaja semlja*.

⁵⁾ Eine Etappe zur wirtschaftlichen Gesundung des Dorfes (*Odin is etappow k ekonomitscheskomu osdorowleniju derewni.*) *Bote für Finanzen usw.* 1906, Heft 28, S. 39.

oft und mit Recht beklagte Längenausdehnung der einzelnen Anteile bei kleinen (bis zu 10 Höfen) Dörfern zweimal geringer ist, als das bei großen (bis zu 325 Höfen) Dörfern der Fall ist, ferner findet bei den kleinen Dörfern eine Umsiedlung 3,6 mal seltener statt und ist die Zahl der wirtlos gewordenen Höfe 5,6 mal und der pferdelosen Höfe 4 mal geringer, als das bei größeren Dörfern beobachtet werden kann.

Für das Gouvernement Woronesh findet unsere Quelle, daß in den kleinen (bis zu 50 Höfen), mit wenig Land ausgestatteten Gemeinden, in denen die Gesinde weniger als 5 Deßjätinen (= 5,5 ha) Land haben, 8 % überhaupt kein Land hatten, 20 % ohne Vieh und 40 % ohne Pferde waren. Noch schlimmer waren die Verhältnisse bei den großen Gemeinden — über 1000 Gesinde mit über 15 Deßjätinen (= 16,4 ha) Land —, hier waren 22,2 % Höfe ohne Vieh und 42 % ohne Pferde. Das alles sind sehr ungünstige Verhältnisse und ist gar nicht recht zu verstehen, wie ein Bauernhof von mehr als 160 Morgen Land dieses ohne die Arbeitskraft von Pferden bestellen kann. Zu diesen ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse treten dann ferner noch die bösen gesundheitlichen Zustände und die große Feuergefährlichkeit, die beide eine Folge des engen Zusammenwohnens sind, wie es der Bau des russischen Dorfes mit sich bringt.

Alle diese Verhältnisse drängten mächtig zu grundlegenden Änderungen, wenn es gelingen sollte, das gesteckte Ziel zu erreichen. Bei den Erhebungen¹⁾, die unter den Bauern selbst angestellt wurden, ist mit ihnen auch die Frage der notwendigen Größe des zuzuteilenden Grund und Bodens erörtert worden, und dabei hat sich bei vielen Verhandlungen herausgestellt, daß die Bauern die Ansicht vertraten, daß die ursprünglich, d. h. bei Aufhebung der Leibeigenschaft ihnen zugedachten 5 Deßjätinen an und für sich ausreichen würden, falls nur die sonstigen Voraussetzungen vorhanden wären, die eine Anpassung an die neuzeitlichen Verhältnisse gestatteten. Dazu zählen diese Vertreter der Bauernschaft, daß den Bauern die Möglichkeit der Erlangung einer Schulbildung gegeben wird, die sie in den Stand setzt, die Errungenschaften in der Technik der Bodenbearbeitung, der Düngung, der Verwendung vollkommener Geräte und Maschinen für sich auszunutzen²⁾. Namentlich legen sie aber Wert auf eine ungestörte

¹⁾ Bedeutung der Landknappheit nach dem Urteil der Bauern (Snatschenije malosemelja po otsywwam krestjan). Bote für Finanzen usw. 1906, Heft 19, Seiten 212 ff.

²⁾ Das sind Fortschritte, die sehr hoch eingeschätzt zu werden verdienen. Noch im Jahre 1892 berichtet Jermolow, der nachherige Minister für Landwirtschaft, in seinem vielgelesenen und oft als Quelle angezogenen Buche: Mißernte und Armut des Volkes (Neurashai i narodnoje bjedstwije), daß die

Ordnung im Lande, um vorwärts zu kommen. Auch sind die Vertreter dieser Auffassung der Sachlage der Meinung, daß der Widerstand der meisten Bauern gegen Änderungen und Neuschaffungen, die Verbesserungen im Gefolge hätten, seine Erklärung in der außerordentlich geringen Bildung der Bauern findet. Wenn ihnen die Möglichkeit gegeben werden würde, selbst lesen und das Gelesene selbst ausversuchen zu können, würde der Weg zu großen Fortschritten offen gelegt sein. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt werden würden, so wäre der Landanteil von 5 Deßjätinen ausreichend.

Das ist aber natürlich nicht das einstimmige Urteil der zu Rate gezogenen Bauern, vielmehr beharrt ein großer Teil darauf, daß tatsächlich zu wenig Land den Bauern zur Verfügung steht, um alles das herauszuwirtschaften, was von ihnen an Abgaben und Lasten verlangt wird. Daneben bleibt aber als Grund für die schnell niedergehende Landwirtschaft bestehen, daß das Land in seiner Bearbeitung und Pflege von den Bauern vernachlässigt worden ist. Nimmt man dazu die Erkenntnis vieler Bauern, daß ihnen die nötigen Kenntnisse fehlen, um es besser zu machen, die ihnen nur die Elementarschule und die landwirtschaftliche Fachschule (Lehrfarmen) geben kann, so hat man die Elemente beisammen, um dem Übel auf den Leib zu rücken.

Die Regierung zog hieraus vor allem den Schluß, daß die Bauern zu Eigentümern des ihnen zugeteilten Landanteils (nadjel) gemacht, daß die einzelnen Bauernhöfe so reichlich mit Land ausgestattet werden müssen, daß ihre wirtschaftliche Existenz

Bauern in den besten Teilen des europäischen Rußlands nicht dazu zu bewegen gewesen sind, Stallung auf das Feld zu führen. Das wäre eine Schande. Aber warum soll das auch geschehen, denn alles stammt „von Gott“, auch „erzeugt nicht die Erde, sondern der Himmel“ und „mehr als Gott wirst du nicht zustandebringen“, daher „vertraue auf Gott und tue das deine“. „Unter solchen Umständen“, so fährt Jermolow fort, „ist die Erörterung der Frage nach einer Hebung der bäuerlichen Wirtschaft, über die Steigerung ihrer Ertragsfähigkeit, über den Schutz der bäuerlichen Bevölkerung vor den vernichtenden Folgen einer Mißernte natürlich außerordentlich schwer und mühselig und kann nur im Laufe vieler Jahre ausgetragen werden.“ Hält man das der Auffassung gegenüber, wie sie die befragten Bauern 1906 zum Ausdruck gebracht haben, so muß man zugestehen, daß die fast 25 Jahre, die inzwischen dahingegangen, von der Regierung nicht ungenützt gelassen worden sind. Es sind Fortschritte zu verzeichnen, die zweifellos zeigen, daß der russische Bauer zur Einsicht gekommen ist, daß gute Ernten nur erzielt werden können, wenn das, was die Natur dem einzelnen Lande oder Volke bietet, nach Kräften ausgenützt und gefördert wird. Dieses Ziel wollte Jermolow erreichen durch Schaffung von Lehrfarmen, damit die Bauern vor allem durch den Augenschein belehrt werden können. Die Saat, die Jermolow gesät, ist offenbar nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen.

sichergestellt ist und endlich, daß neben diesen wichtigen Vorgängen als dritter die Durchführung der „Landeinrichtung“ (semleustroistwo) einhergehen und durchgeführt werden müsse. Die Landeinrichtung, das heißt die Anbahnung der qualitativen Verbesserung der Methoden der bäuerlichen Landbearbeitung, die Zusammenlegung der Gemeindeländereien in geschlossene, lebensfähige Einzelhöfe und Güter unter Gewährung des Eigentumsrechts an die einzelnen Besitzer, diese Reform brachte es dann allerdings mit sich, daß das vorhandene Land der Dorfgemeinden an vielen Stellen aufgefüllt werden mußte, um solche Einzelhöfe zu schaffen. Auch die Zusammenlegung hatte zur Folge, daß neues Land mit zur Verteilung herangezogen werden mußte. Diese Zuteilung weiterer zu den vorhandenen, im Besitze der Dorfgemeinde befindlichen Ländereien konnte mit Hilfe verfügbarer Domänenländereien ausgeführt werden. Dieses Vorgehen der Regierung hatte schnell die erwünschte Wirkung, denn, wie die Denkschrift des Ministers Kriwoschein angibt, gingen in wenigen Jahren von über 4 Millionen Bauernhöfen, d. h. von einem Drittel des ganzen bäuerlichen Rußlands, Gesuche um Vermessung des Landes und Zuteilung zu Einzelbesitzungen ein. Deutlich läßt sich hieraus erkennen, wie richtig die Bauernschaft die außerordentlich große Bedeutung, die die Agrarreform für die gesunde Entwicklung der Bauernschaft brachte, eingeschätzt hat. Auch die Regierung ließ es nicht an dem nötigen Eifer fehlen, möglichst bald in der Praxis zu zeigen, welch einen gewaltigen Fortschritt die Agrarreform verkörpert. Schon zum Schluß des Jahres 1913 waren 2,5 Mill. Bauernhöfe mit 23 Mill. Desjätinen (25,1 Mill. ha) vermessen, davon endgültig von den Bauern angenommen die Arbeiten für 2 Millionen Höfe mit einer Fläche von 17,1 (= 18,7 ha) Mill. Desjätinen. Neben der Schaffung dieser Vorbedingung für die Durchführung der „Landeinrichtung“ ging die Förderung dieser selbst rüstig vorwärts. Um das Ergebnis des fünfjährigen Arbeitsabschnittes (1909—13) festzustellen, sind auf ministerielle Anordnung Stichproben vorgenommen worden, weil sämtliche inzwischen entstandenen Bauernhöfe nachzuprüfen unmöglich war. Es wurden 26 000 Höfe geprüft und dabei festgestellt, „daß überall die Pacht- und Verkaufspreise für Hof- und Parzellenland, im Vergleich zu dem unvermessenen Land, gestiegen sind;

daß die Kulturfläche auf Kosten der in der Gemeinwirtschaft unbearbeitet verbliebenen Stücke gewachsen ist;

daß der Futterkräuterbau, ebenso die künstliche Düngung und die verbesserte Fruchtfolge um das Vierfache zugenommen hat;

daß infolge dessen die Ernteerträge in den Jahren 1912 und 1913 in den Wirtschaften, die unter dem Einfluß der Landeinrichtung geführt

worden waren, höhere waren, als in den in den Dorfgemeinschaften noch verbliebenen Wirtschaften. Ja — daß nicht selten die Ernte reicher ausgefallen war, als von den Ländereien der umliegenden Privatbesitzer;

daß 40 % der Bauernwirte auf ihren Grundstücken bereits Meliorationen vorgenommen haben, deren Wert für einen Hof im Durchschnitt 53 Rbl. beträgt;

daß der allgemeine Wert der Baulichkeiten und des Inventars um 27,7 % gestiegen ist;

daß unter den selbständig gewordenen Bauern die Beteiligung an genossenschaftlichen Unternehmungen um das Vierfache angewachsen ist;

daß der Staat eine Beihilfe in Geld von etwa 25 % geleistet hat, und daß nur 2,3 % in nichtrückzahlbaren Beträgen bestand. Diese Beihilfe wurde geleistet zur Tragung der Kosten für die Überführung und den Wiederaufbau der Baulichkeit an anderer Stelle und für Verbesserungen bei dieser Gelegenheit. Zusammen erforderte dies durchschnittlich 238 Rbl., die Beihilfe betrug durchschnittlich 105 Rbl. oder 44,1 %.¹⁾

Dieses Ergebnis konnte natürlich nur als sehr befriedigend gebucht werden.

Allerdings häuften sich die Aufgaben, die zu einer Lösung drängten, ganz gewaltig.²⁾ Die Neuvermessung und die Zusammenlegung der verfügbaren Ländereien waren zweifellos eine sehr große Aufgabe, aber sie waren doch nur der Anfang. Sollte wirklich etwas Nachhaltiges erreicht werden, dann mußte vor allem den Bauern selbst die Überzeugung von der Wichtigkeit, der Notwendigkeit und dem Nutzen der Regierungsmaßnahmen beigebracht werden. Es war also eine große Aufklärungsarbeit nicht zu vermeiden. Diese wurde, dem Stande der bäuerlichen Bildung angepaßt, durch Anschauungsunterricht wirksam geleistet.

Es wurden in den fraglichen Gouvernements Versuchsfarmen angelegt, in denen den Bauern zunächst in einfachster Form die notwendigen Änderungen in der bisher beobachteten Bodenbearbeitung erläutert und ihnen am Erfolge des Ernteergebnisses die Wichtigkeit der unerläßlichen Verbesserungen klar gemacht. Die Bauern wurden so praktisch darüber belehrt, wie sie durch sachgemäße Bearbeitung ihres Eigentums dessen

¹⁾ Siehe auch: a) Zur wirtschaftlichen Emanzipation der Bauernschaft (K ekonomitscheskoi emanipazii krestjanstwa). Torgowoprom. Gaseta 1918, Nr. 134; b) Untersuchung von bäuerlichen Einzelwirtschaften (Obsljedowanije jedinolitschnych krestjanskich chosjästw). Bote für Finanzen usw. 1916, Heft 27, Seite 6 ff.

²⁾ Siehe auch: Prof. G. Schwittau, Die grundlegende Voraussetzung der bevorstehenden Bauernreform (osnownyja poloshenija predstojaschtschei semelnoi reformy). Torgowoprom. Gaseta 1917, Dr. 187 u. 188.

Ertrag immer mehr zu erhöhen vermögen. Ferner wurde eine reichliche Anzahl niedrigster Lehranstalten ins Leben gerufen, die sich in Sonderheit mit der Ausbildung in landwirtschaftlichen Fragen zu beschäftigen hatten.

Daneben sind für die einzelnen Bezirke Agronomen, Instruktoren und Meister eingestellt worden, die gleichfalls die Aufgabe hatten, die unerlässlich notwendigen Fortschritte durch Beispiel und Überredung erstrebenswert zu machen und den Bauern zu helfen, sie praktisch anzuwenden.

Ein weiteres Stadium für die Ausbildung der bäuerlichen Besitzer stellen die Versuchsanstalten dar, die für fortgeschrittene Eigentümer schon ein gewisses wissenschaftliches Gebiet betreten.

Ebenso sollen besonders auch die landwirtschaftlichen Betriebe, wie Wiesen-, Gemüse-, Garten- und Weinbau, neben dem Ackerbau, gefördert werden. Endlich wird der Verbreitung besserer Geräte, größerer Sorgfalt der Viehzucht, dem Molkereibetriebe usw. ganz besondere Beachtung gewidmet und dem Bauern eine zutreffende Beurteilung der Bedeutung aller dieser Dinge beizubringen, keine Mühe unterlassen. Es sollen auf diesem Wege der alte Raubbau ausgerottet, an Stelle des untauglichen Hakenpfluges vollkommenere Geräte gesetzt und die bäuerliche Bevölkerung darüber belehrt werden, daß man dem Boden nicht nur jahraus jahrein Ernten abgewinnen darf, sondern daß ihm als Ersatz auch geeignete Nahrung zugeführt werden muß.

Gelingt es, auf dem eingeschlagenen Wege die Bauernschaft über die wichtigsten Dinge, die bei ihren Betrieben in Frage kommen, wirksam zu belehren, so ist das Werk der Agrarreform (Landeinrichtung) auf einen festen Boden gestellt, immer vorausgesetzt, daß es konsequent weiter fortgeführt wird und nicht als Rumpf, wie das in Rußland so häufig geschieht, verkümmert. Vor Ausbruch des Krieges schritt die Agrarreform, unterstützt durch alle diese Maßnahmen der Regierung, rüstig vorwärts. Dazu kam der sichtliche Erfolg bei den Bauernwirtschaften, die sich die vervollkommnete Methode zunutze gemacht hatten. So konnte es beobachtet werden, daß der Bedarf nicht nur an landwirtschaftlichen Maschinen außerordentlich schnell wuchs, sondern auch die Nachfrage nach besonders gut gereinigtem und sorgfältig ausgewähltem Saatgut sehr großen Umfang annahm. Ist schon das Verwenden von Maschinen ein sehr erfreulicher Fortschritt, denn der ganz besonders konservative russische Bauer verläßt sein primitives Geräte schwer, so muß die Erkenntnis davon, daß auf die Auswahl des Saatgutes besonderer Wert gelegt werden muß, um wertvolles Korn zu ernten, noch viel höher eingeschätzt werden, weil dabei ganz fremde Vorstellungskreise des bäuerlichen Einschätzungsvermögens mobil gemacht werden mußten. Und

dennoch ist es in sehr großem Umfange geschehen. Es trat ferner die Verwendung von künstlichem Dünger hinzu. Die Nachfrage wuchs hier nicht langsam fortschreitend, sondern ganz sprunghaft und in solchem Umfange, daß die russische Industrie nicht folgen konnte.¹⁾ Das bedeutet an und für sich nicht allzuviel, denn die russische Industrie befindet sich überhaupt noch in der ersten Entwicklung. Da kann es nicht auffallen, daß sie keine erheblichen Anstrengungen gemacht hat, Düngemittel herzustellen auf die Gefahr hin, die Erzeugnisse nicht absetzen zu können. Aber die Voraussetzungen für die Herstellung von Düngemitteln sind ausgiebig vorhanden, so daß die Nachfrage der Landwirtschaft, die mit der weiteren Durchführung der Agrarreform immer größeren Umfang annehmen muß, gewiß auch befriedigt werden kann. Aus dieser Betrachtung ergibt sich deutlich die Rückwirkung der Agrarreform auf das übrige wirtschaftliche Leben und zusammenhängend hiermit auch auf das Verkehrswesen, das zur Befriedigung des inneren Bedarfs immer größeren Ansprüchen genügen muß. Ja es darf wohl an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß ein Fortschreiten zum Nutzen des Landes nur denkbar ist, wenn die Eisenbahn, insonderheit die Eisenbahntariffpolitik den Forderungen der Zeit gerecht zu werden vermag. Nur wenn es gelingt, die Rohstoffe billig zu bewegen und dadurch die Herstellung z. B. der Düngemittel zum Wettbewerb mit ausländischen Erzeugnissen wohlfeil zu liefern und die Düngemittel billig an die Verbrauchsstellen zu schaffen, erst dann wird es den staatlichen Stellen für die Durchführung der Agrarreform gelingen, den großen Fortschritt, der in der reichlichen Verwendung von Düngemitteln liegt, auch sicherzustellen.

Nun haben die Bauern verhältnismäßig schnell die Vorteile erfaßt, die ihnen aus der besseren Beackerung, der Verwendung tadellosen Saatguts erwachsen sind, und sind nunmehr noch einen Schritt weiter gegangen und lassen es sich angelegen sein, das geerntete Getreide sorgfältig zu säubern, was ihnen früher gänzlich fern lag. Im Gegenteil, es bestand die Gepflogenheit, möglichst viel nicht zum Getreide gehöriges diesem beizumengen, um das Gewicht zu erhöhen. Solche Fortschritte in

¹⁾ Siehe auch S. 120. — Ferner führt die Denkschrift des Ministers Kriwoschein, Seite 30, hierzu noch besonders an, „daß die Produktion in Rußland von 13,5 Mill. Pud (= 221 132 t) 1908 auf 30 Mill. Pud (= 491 400 t) 1912 stieg. Trotzdem vermochte der innere Markt nicht die Nachfrage der Landwirtschaft zu befriedigen, und die Einfuhr künstlicher Düngemittel aus dem Auslande wuchs: von 9,4 Mill. Pud (= 153 972 t) 1908 auf 26 Mill. Pud (= 425 880 t) 1912. Der Gesamtverbrauch an künstlichen Düngemitteln erreichte demnach 1912 56 Mill. Pud (= 917 280 t) und stieg danach in 5 Jahren fast um das Dreifache.“

der Agrarreform können berufen sein, der russischen Landwirtschaft und damit dem Lande selbst ganz neue und gewaltige Kraftquellen zu erschließen. Nicht nur werden die mit Hilfe der Agrarreform selbständig gewordenen Bauern die eingeleiteten Verbesserungen beibehalten, sondern auch weitere Kreise der ländlichen ackerbautreibenden Bevölkerung werden zu ihnen greifen, um sich die gleichen Vorteile zu sichern. Das wäre für Rußland ein unermesslicher Gewinn, denn es würde sich der Übergang zu einer intensiveren Ackerkultur anbahnen, ein Fortschritt, der dem Lande Milliarden von Rubeln wert wäre.

Ein Nebenerfolg wurde bei der Anlage von Einzelhöfen und bei Auseinanderlegung der bisherigen Dörfer erzielt, durch die zwangsweise Einführung von feuerfesten Bauten, mindestens der feuerfesten Eindeckung der Häuser. Es konnte diese segensreiche Maßnahme ohne allzu große Belastung des Einzelnen durchgeführt werden, weil ein sehr beträchtlicher Teil der Bauernhöfe abgetragen und an anderer Stelle wieder errichtet werden mußte, um der zugeteilten Landparzelle näher zu sein. Bei dieser Gelegenheit war es dann nicht allzu drückend, die feuerfeste Eindeckung der Gebäude durchzuführen, um so mehr, als die Regierung an dem Tragen der Kosten sich wirksam beteiligte. Ferner wurde die Feuergefährlichkeit der bestehenden Dörfer auch dadurch wesentlich herabgedrückt, daß die einzelnen, im Dorf verbleibenden Hofanlagen weiter voneinander abgerückt wurden, weil zwischen ihnen größere Lücken entstanden. Was das bedeutet, läßt sich beurteilen, wenn man erfährt, daß durch Dorfbrände in dem Jahrfünft 1906—10 500 Mill. Rbl. Verluste an Baulichkeiten entstanden sind, daß eine Million Höfe verbrannten und daß im Durchschnitt das ganze dörfliche Rußland in 50 Jahren völlig niederbrennt. Das ist zurzeit vor allem die Folge der Stroheindeckung der Häuser.

Alle diese Erfolge müssen sehr hoch eingeschätzt werden, weil sie nicht nur aufbauend, neue Werte zu schaffen, sondern auch vorbauend, Verluste abzuwenden, bestimmt sind. Erreicht konnte das nur werden, weil die Staatsregierung — der Minister Kriwoschein — mit außerordentlichem Geschick durch einen großangelegten „Anschauungsunterricht“ weite Kreise der Bauernschaft von dem Nutzen und dem großen wirtschaftlichen Vorteil zu überzeugen vermocht hat.

Um das Ergebnis der Tätigkeit der Hauptverwaltung für Agrarreform und Landeinrichtung auch zahlenmäßig, soweit das Land und die Anzahl der Bauernhöfe in Betracht kommen, beurteilen zu können, mögen hier einige Angaben folgen, die der Finanzminister bei der Aufstellung des

Budgets 1917 gebracht hat¹⁾. Daraus erfährt man, daß es möglich geworden ist, die nachverzeichneten Ergebnisse zu erzielen.

Im Jahre	Anzahl der Bauernhöfe, die den Antrag wegen der Landeinteilung gestellt haben	Beendet wurden die vorbereitenden Arbeiten für die Landeinteilung		Von der Bevölkerung wurden die abgesteckten Parzellen angenommen	
		Anzahl der Bauernhöfe	Fläche in Deßjätinen	Anzahl der Bauernhöfe	Fläche in Deßjätinen
1907 . .	219 332	47 646	578 989	26 556	262 943
1908 . .	380 691	118 903	1 094 628	86 381	789 502
1909 . .	704 964	326 857	2 974 604	252 294	2 356 615
1910 . .	650 347	415 692	3 896 934	345 316	3 150 825
1911 . .	678 143	403 795	3 702 566	361 150	3 270 989
1912 . .	1 226 225	741 473	6 625 580	431 735	3 705 562
1913 . .	1 105 742	807 698	6 854 480	537 174	4 408 212
1914 . .	828 096	647 436	5 898 473	495 720	3 944 740
1915 . .	380 917	321 769	2 668 115	332 202	2 757 442
überhaupt	6 174 457	3 831 269	34 294 369	2 868 528	24 646 830

Um diese Landzuteilung durchführen zu können, wurde zunächst das Land verwandt, das den einzelnen Gemeinden bereits gehörte, sodann alle die Landanteile (nadjely), die dadurch frei wurden, daß ihre Inhaber nach Sibirien übersiedelten, wo ihnen erheblich mehr Land zur Verfügung gestellt werden konnte. Die Übersiedlungsbewegung wurde auch ganz besonders von der Regierung unterstützt. Ferner wurde Land durch die Bauern-Agrarbank angekauft und zur Vergrößerung und Abrundung der einzelnen Bauernhöfe, wo dies nicht zu umgehen war, benutzt, und endlich kamen auch noch einzelne verwendungsfähige Staatsländereien zur Aufteilung. So wurde das Land beschafft, um den einzelnen Bauernhof mit soviel Land auszustatten, um ihn leistungsfähig zu machen, d. h. daß er aus eigener Kraft nicht nur die Versorgung von Haus und Hof zu leisten vermochte, sondern auch noch in den Stand gesetzt wurde, der Verpflegung des Volkes und dem Handel des Landes dienstbar sein zu können, namentlich aber auch, um ihm die Möglichkeit zu schaffen, anstandslos die nicht geringe Last der Steuern und Abgaben aufbringen zu können. Wie weit das schon eingetreten ist und sich bemerkbar gemacht hat, darüber schweigt sich die Denkschrift des Ministers Kriwoschein aus, bemerkt aber doch, daß „im besprochenen Jahrfünft die jährliche Produktion der Landwirtschaft von 6 auf 9 Milliarden Rubel, die landwirtschaftliche Ausfuhr von 1 auf 1,5 Milliarden Rubel stieg“

¹⁾ Erläuterungsbericht des Finanzministers zum Projekt des Reichsbudgets über Einnahmen und Ausgaben für 1917, Seite 6 ff. Beilage zu Nr. 46 des Boten für Finanzen usw. 1916.

Damit ist keineswegs zum Ausdruck gebracht, daß die Tätigkeit und die Folgen dieser Tätigkeit der Agrarreform die ausschließliche Veranlassung hierzu sind, wohl aber darf man annehmen, daß eine günstige Rückwirkung auf dieses Ergebnis der Einwirkung der Agrarreform zufällt. Darf man das als richtig anerkennen, so ist auch anerkannt, daß die weitere Durchführung des großen Reformwerkes für die Zukunft Rußlands von ganz außergewöhnlicher Bedeutung werden muß.

Neben dieser Tätigkeit der Regierung beteiligte sich noch die Bauern-Agrarbank an der Arbeit. Dieses Institut ist seinerzeit auf Wunsch und mit Hilfe der Regierung ins Leben gerufen worden, und hat bei Durchführung der Agrarreform wertvolle Dienste geleistet. Anfangs, indem sie selbst einzelne Bauernhöfe begründete, später, indem sie den Bauern und Gemeinden zur erwünschten Vergrößerung ihres Besitztums durch Ankauf aus ihrem Bestande verhalf. In dieser Beziehung teilt der Finanzminister mit¹⁾, daß die Bauern-Agrarbank Deßjätinen:²⁾

im Jahre	an- kaufte	verkaufte an:		im Jahre	an- kaufte	verkaufte an:	
		einzelne Besitzer	Dorfge- meinden und Genossen- schaften			einzelne Besitzer	Dorfge- meinden und Genossen- schaften
1906 . .	1 196 012	1 241	38 003	1911 . .	232 835	632 754	45 904
1907 . .	2 032 507	4 559	175 589	1912 . .	198 085	347 413	24 274
1908 . .	1 497 033	126 043	198 913	1913 . .	346 525	387 905	22 213
1909 . .	283 551	432 487	118 820	1914 . .	103 560	272 855	17 760
1910 . .	203 210	711 207	53 564	1915 . .	66 229	116 076	9 682
überhaupt . . .					6 172 375	2 033 540	704 722

Aus diesen Angaben geht deutlich hervor, daß die Regierung von vornherein gezwungen war, der Bauernschaft die Möglichkeit zu geben, das zuerteilte Land, das nach den vorstehenden Angaben mit rd. 8,6 Deßjätinen (= 9,4 ha) für einen Bauernhof ausreichend bemessen erschien, durch Zukauf zu vergrößern. Das Streben nach Vergrößerung der anzubauenden Fläche ist ganz charakteristisch. Bei allen bäuerlichen Ansiedlungsunternehmungen tritt es zutage, auch wenn die ursprüngliche Landzuteilung reichlich genug bemessen ist. Bei dem russischen Bauer tritt zudem dieser Landhunger noch ganz besonders stark hervor, ein Umstand, der seine Begründung wohl in dem ausgesprochen agrarischen Charakter des gesamten Kulturstandes des Volkes findet.

¹⁾ Erläuterungsbericht zum Budget für 1917, Seite 8 ff. Beilage zu Heft 46 des Boten für Finanzen usw. 1916.

²⁾ 1 Deßjätine = 1,0925 ha.

XXVII.

Im Jahre 1892 war Rußland dazu übergegangen, die Bauarbeiten für eine Bahn in Angriff zu nehmen, die Sibirien von Tscheljäbinsk im Westen bis Wladiwostok, als äußersten Punkt im Osten, durchqueren sollte. Dieses gewaltige Unternehmen ist für die Besiedlung mit gleichzeitiger Durchführung der Agrarreform in Asien von der allergrößten Bedeutung geworden. Wenn nicht Amerika schon den Weg gezeigt hätte, der bei der Kolonisation weiter Länderstrecken zu beschreiten ist, um diese wirksam zu fördern, so wäre Rußland die Führerrolle zugefallen. Wie nun aber die Verhältnisse tatsächlich lagen, so brauchte Rußland nicht auf eigene Rechnung Versuche anzustellen, brauchte sich vielmehr nur an das amerikanische Muster zu halten. So geschah es denn auch. Die sibirische Eisenbahn und die großen Ströme gaben in der Hauptsache die Richtlinien für die Ansiedlerbewegung. Ihnen folgte dann noch der Bau von einfachen Landwegen, um auf diese Weise eine Ausnutzung des Landes auch der Tiefe nach zu ermöglichen, weil andernfalls zu wenig Land nutzbringend erschlossen worden wäre. Denn ohne Wege, die zu den Schienen- und Wasserwegen führen, wäre es nicht möglich gewesen, die Erzeugnisse des Landes in den Handel zu bringen. Die Eisenbahn übernahm hierbei natürlich die wichtigste Rolle, denn sie bot das bequemste Verkehrsmittel, um weite Strecken, um die es sich ja doch in Sibirien handelte, zunächst bei der Übersiedlung, später aber bei der Beförderung der Ernte und der sonstigen Erzeugnisse zu überwinden. Nun konnte zu Anfang der Übersiedlungsbewegung, die sich eng an die Bahn anlehnte, der Bedarf an Land befriedigend gedeckt werden. Aber bald schwoll der Strom der aus dem europäischen Rußland nach Asien flutenden Bauern außerordentlich an. Die Regierung sah sich daher gezwungen, den Bau der Eisenbahnen beschleunigt fortzuführen. So wird noch 1916 amtlich¹⁾ berichtet, daß der im Jahre 1911 genehmigte Bau der Bahnen Altai, Orenburg—Orsk, Orsk—Troizk, Troizk—Kustanai, Atschinsk—Minussinsk und mehrerer anderer begonnen worden sei. Ob sie in der Zwischenzeit auch vollendet worden sind, wird nicht berichtet. Der Krieg und die inneren Unruhen in dessen Gefolge werden wohl auch hier den Fortgang der Unternehmungen stark behindert haben. Worauf es hier aber im wesentlichen ankam, war, die Tatsache festzustellen, daß Rußland im Laufe der letzten Dezennien ganz wesentliche Fortschritte in der

¹⁾ Der Regierungsbote (Prawitelstwenny Wjestnik) 1916 Nr. 269: Der Eisenbahnbau im Übersiedlungsgebiet (Sheljesnodoroshnoje stroitelstwo w peresselentscheskich rajionach).

Behandlung und Vorbereitung des nach Asien geleiteten Ansiedlerstroms gemacht hat. Die Bauern werden nicht mehr in eine völlige Wüstenei gebracht und wird ihnen dann überlassen, sich selbst zu helfen, so gut es eben geht, vielmehr finden sie jetzt schon Eisenbahnen¹⁾, Landwege usw. vor. Die Landparzellen sind vermessen, so daß die Kundschafter, die die russischen Gemeinden neuerdings aussenden, um festzustellen, ob das Land den erhofften Erwartungen entspricht, in die Heimat zurückgekehrt, ein zutreffendes Bild von den obwaltenden Verhältnissen entwerfen können. Indem die Staatsregierung dieses Vorgehen unterstützte, verhinderte sie gleichzeitig bis zu einem gewissen Grade das wilde, unregelmäßige Wandern der Bauern aus dem europäischen Rußland. In Sibirien war Land genug vorhanden, denn dort kamen auf eine Quadwerst nur 0,7 Einwohner, es lag also an und für sich, soweit die Versorgung mit Land in Frage kam, kein Bedenken vor, den Zustrom der Menschen dorthin zu lenken, aber die Gefahren, die diesen Übersiedlern drohten, waren sehr groß und brachten es mit sich, daß viele zugrunde gingen, andere nur noch Kraft fanden, in die Heimat zurückzukehren, kein allzu großer Teil konnte sich dort halten.

Daß das auf die Dauer unleidliche Zustände im Gefolge haben mußte, auch ganz und gar nicht zum Ziele führen konnte, liegt auf der Hand. Es war daher durchaus richtig, daß die Regierung die Leitung dieser wichtigen Volksbewegung in die Hand nahm, sie regelte und damit den einzigen Weg beschränkte, der die Lösung der großen Fragen, die auf dem Programm standen: Besiedlung der großen, menschenleeren Landflächen Asiens und Versorgung der europäischen, russischen, landlosen Bauern mit Land, tatsächlich ermöglichte.

¹⁾ Derselben Quelle wie zu Anmerkung auf S. 175 kann entnommen werden, daß die Absicht besteht, den Eisenbahnbau in Westsibirien eifrig zu fördern. Während vorher das Ziel des Eisenbahnbaus die Erreichung des Stillen Ozeans war, so ist gegenwärtig die Absicht in den Vordergrund getreten, das Land der Besiedlung zu erschließen. Diesem Zwecke sollen in erster Reihe dienen die Bahn:

1. Südsibirische (Orsk—Akmolinsk—Pawlograd—Slawgorod—Bernaul) 1850 W.
2. Seawgorod—Ssemipalatinsk—Wjerny 1415 „
3. Petropawlowsk—Koktschetaw 220 „
4. Akmolinsk—Spasski Sawod 250 „
5. Bernaul—Kusnezsk 350 „
6. Koltshugino—Kusnezsk—Telbess 268 „
7. Wjerny—Dsharkent—Kuldsha 380 „
8. Pischpek—Tokmak—Issyk-Kul 200 „
9. Atschinsk—Jenisseisk 307 „
10. Alexandrow Gay—Emba—Kungrad—Tschardshui . . . 1100 „

Neben diesen Bauplänen sind noch viele im Regierungsboten aufgeführt, die aber erst in zweiter Reihe in Aussicht genommen werden.

Ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Bau der Eisenbahnen die erste Möglichkeit schuf, die Besiedlung Sibiriens und ebenso auch Mittelasiens in Angriff zu nehmen. Aber damit war eben nur die erste Möglichkeit geschaffen, überhaupt einmal Sibirien zu erreichen, das bis dahin abgeschlossen und fast unerreichbar dalag. Die eigentliche Erschließung des weiten Landes konnte unmöglich auf die Hilfe der Sibirien durchquerenden Eisenbahn beschränkt bleiben. Hierzu mußten vor allen Dingen Fahrwege hergestellt werden. Die Richtigkeit dieser Erkenntnis hat dann bald dazu geführt, daß die Staatsregierung in großem Umfang Fahrwege regelmäßig, alljährlich herstellen ließ, die die Möglichkeit boten, in den weiten Wald-, Sumpf- und Steppengebieten sich zu bewegen. Wie tatkräftig dort vorgegangen ist, zeigt eine Mitteilung der Verwaltung des Übersiedlungswesens, derzufolge im Jahr 1909 2218 Werst (= 2367 km) mit einem Kostenaufwande von fast 2 Mill. Rubel hergestellt worden sind, die einen Flächenraum erschlossen, auf dem 70 000 Ansiedler wohnten. Für die Jahre 1909 bis 1913 gibt der Minister Kriwoschein in seiner Denkschrift über die Agrarreform an, daß in dieser Zeit in und zu den Besiedlungsbezirken 9500 Werst (= 10 137 km) feste Wege angelegt worden sind. Diese regelmäßig fortschreitenden Arbeiten und der gleichfalls geförderte Eisenbahnbau haben dann bewirkt, daß die Besiedlung einen guten Fortgang nahm und namentlich den Ansiedlern die Möglichkeit schaffte, mit der nächsten Umgebung in Verbindung zu treten. Ein weiteres Mittel, die Ansiedler auf der Scholle festzuhalten, war die Ausstattung der für die Ansiedlung ausgewählten Landstriche mit Brunnen. Man ersieht aus den amtlichen Berichten, welche Schwierigkeiten überwunden werden mußten, um den Ansiedlern brauchbares Trinkwasser sicherzustellen. Im westlichen Sibirien mußten 19, ja sogar 22 % der sonst zur Ansiedlung geeigneten Landteile verlassen werden, weil es nicht möglich war, brauchbares Trinkwasser¹⁾ ausfindig zu machen. Wenn man bedenkt, daß alle derartigen vorbereitenden Arbeiten erst geleistet worden sind, seitdem im Jahre 1905 die Leitung des gesamten Übersiedlungswesens von der Hauptverwaltung für Landwirtschaft und

¹⁾ Im Jahre 1909, so berichtet der Bote für Finanzen usw. (Wjestnik finansow, torgowli i promyslennosti) 1912, Nr. 5, Seite 197, sind z. B. im Gebiet der Kirgisensteppe beim Bohren von 16 Brunnen, die zwischen 50—100 Faden (= 106,5—213,3 m) hinuntergetrieben wurden, bei 7 Süßwasser, bei 4 Salzwasser, bei 5 überhaupt kein Wasser angetroffen, obgleich die große Tiefe von über 200 m erreicht wurde. Die verhältnismäßig große Anzahl von Rückwanderern in früheren Jahren wird sich zum Teil wohl auch daraus erklären lassen, daß die Übersiedler kaum die Möglichkeit gehabt haben, alle diese Schwierigkeiten aus eigener Kraft zu überwinden.

Agrarreform übernommen worden war, so kann es nicht besonders befremden, daß der Rückstrom der zurückflutenden russischen Übersiedler vorher einen so großen Umfang angenommen hatte.

Die notwendigen Baulichkeiten für die Unterkunft von Menschen und Tieren sind bei der Kolonisation in Asien stets von den zuziehenden Ansiedlern erst nach ihrer Ankunft hergestellt worden. Auch das hatte erklärlicherweise für die Ansiedler sehr schwere Mißstände im Gefolge. Obgleich Holz in Sibirien überreichlich vorhanden, so ist es doch nicht überall leicht erreichbar, wie z. B. in der Kirgisensteppe, und mußte nach Bearbeitung im Walde herangeführt werden. Das kostete nicht nur viel Zeit, sondern zwang auch die Leute, in der Zwischenzeit in Erdhöhlen oder sonst irgendwo sich Unterkunft zu beschaffen. Auch diesem Mißstände ist man entgegengetreten und hat durch Zubereitung von Bauhölzern das obdachlose Übergangsstadium gekürzt. So hat die Verwaltung mancherlei getan, um die Verhältnisse zu bessern, und der Erfolg sprach in einem bestimmten Umfang für sie, wenngleich die Rückwandererbewegung in einem reichlich großen Umfang ihren Fortgang nahm. Das zahlenmäßige Ergebnis der seit 1896 stattgehabten Übersiedlungsbewegung läßt sich in folgendem zusammenfassen. Es wanderten aus:

	Über- siedler	Fuß- wanderer (Chodaki)	Zu- sammen		Über- siedler	Fuß- wanderer (Chodaki)	Zu- sammen
1896 . . .	178 697 ¹⁾	11 910	190 607	1905 . .	38 750	5 269	44 018
1897 . . .	68 896	17 780	86 676	1906 . .	141 294	77 584	218 879
1898 . . .	148 317	54 403	202 720	1907 . .	427 339	145 240	572 579
1899 . . .	170 136	53 073	223 209	1908 . .	664 777	94 035	758 812
1900 . . .	166 266	53 017	219 283	1909 . .	707 000	88 143	795 143
1901 . . .	89 088	31 161	120 249	1910 . .	316 163	36 787	352 950
1902 . . .	81 921	29 009	110 930	1911 . .	226 000	—	—
1903 . . .	85 824	6 731	114 436	1912 . .	259 600	—	—
1904 . . .	40 001	6 731	46 732	1913 . .	327 000	—	—

Man sieht hieraus, wie die 4 804 343 aus Rußland über den Ural Gewanderten sich ungleichmäßig auf die einzelnen Jahre verteilen, denn der Jahresdurchschnitt würde für die Übersiedler 229 806 ergeben, während tatsächlich die Bewegung zwischen 38 750 (1905) und 707 000 (1909) schwankte. Diesem Zugang gegenüber spielt die Rückwande-

¹⁾ Siehe: Bote für Finanzen usw. (Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli) 1911, Nr. 30, Seite 175 und Erläuterungsbericht zum Reichsbudget für 1913, Seite 19. Die letztere Quelle bringt keine Angabe über die Anzahl der Fußwanderer.

rung eine sehr erhebliche Rolle. Stimmen schon die Angaben über die Zahl der nach Sibirien Gewanderten, selbst in den amtlichen Quellen, häufig recht wenig, so gilt das für die Rückwanderer noch viel mehr. Für die einzelnen Jahre sind die Ergebnisse der Rückwanderung, den absoluten Zahlen nach, ziemlich schlecht und voneinander abweichend, in der Zusammenfassung größerer Zeitabschnitte kommen aber alle Angaben dahin überein, daß mit einem durchschnittlichen Rückwandererstrom von 10—10,25 % gerechnet werden muß. Das bedeutet, ganz abgesehen von dem großen Verlust an Kapital, auch einen Verlust von etwa 9—12 Monaten an Arbeitskraft, daneben aber natürlich der empfindliche Ausfall für die Besiedlung in Asien, worauf ja doch die ganze Arbeit gerichtet ist. Hiernach gingen in dem 18 jährigen Abschnitt 413,7 bis 424,0 Tausend oder im Jahresdurchschnitt 22,9 bis 23,6 Tausend Ansiedler für Asien verloren, was den Verlust von etwa 4000 Wirtschaftseinheiten im Jahr bedeutet. Es ist gewiß zweifellos, daß das für das menschenleere Sibirien sehr empfindlich ist. Dabei ist die große Zahl der Fußwanderer ganz aus der Berechnung gelassen. Das größere Interesse verdient aber die Frage nach dem Anlaß zur Rückwanderung, über die in der Presse und namentlich auch von den amtlichen Stellen sehr verschieden geurteilt wird. Um die Stellungnahme der einzelnen Faktoren recht zu verstehen, muß man sich gegenwärtig halten, daß die Russen ein wanderlustiges Volk sind, ein Volk, das ganz auffallend geringe Anhänglichkeit an die Scholle hat. Großgezogen mag dieser lose Zusammenhang von Scholle und Mann wohl sein durch das System des Gemeindebesitzes, das es nie dazu kommen ließ, daß der Bauer fest mit der von ihm bearbeiteten Parzelle verwachsen konnte. Es wurde daher dem Bauern nicht schwer, die Scholle zu verlassen und zu versuchen, in der Ferne von neuem sein Glück zu finden. Dieses psychologische Moment ist gewiß auch bei den Rückwanderern eine nicht zu unterschätzende Triebfeder, leichten Herzens alles liegen zu lassen, was sie in Asien gefunden haben, und ins verlassene Heimatsdorf zurückzukehren. Dabei kommt diesen Leuten ihre eigene Bedürfnislosigkeit und die ihrer Familienglieder zustatten. Sie erheben keine Ansprüche an Reisebequemlichkeiten, sind von Hause aus daran gewöhnt, von der Befriedigung solcher Dinge nicht ihre Entschlüsse abhängig zu machen. Versucht man, sich so die starke Rückwanderungsbewegung zu erklären, so kann man es auch leichter verstehen, daß tatsächlich schon ein geringer Anlaß Grund genug zur Rückwanderung geben kann. So begegnet man mehrfach in Preß- und amtlichen Äußerungen der Angabe: der schlechte Ausfall der Ernte in Sibirien in zwei aufeinander folgenden Jahren und die Nachrichten aus der verlassenen Heimat über

sehr gute Ernten in derselben Zeit ist der Anlaß zur Rückwanderung gewesen. Stimmt das wirklich, so würde hierin nur eine Bestätigung des Vorausgeführten zu erblicken sein, diesen Leuten genügt anscheinend ein rein zufälliger, äußerer Anlaß zum Wandern, und eine Mißernte ist in der Regel ein Zufall. Diese Vorgänge, das lehrt die Erfahrung auch dem schlichtesten Mann, sind Ausnahmen. Und dennoch, dem russischen Bauer genügen sie, um sich ihrer Wiederholung an dieser Stelle zu entziehen, obgleich er genau weiß oder wenigstens wissen müßte, daß ihn am Endpunkt seiner Rückwanderung dasselbe Schicksal treffen kann.

Allerdings spielen aber noch mancherlei andere Dinge bei der Größe der Zahl der Rückwanderer eine Rolle. Hierher gehört namentlich die Wanderung der vielen sogen. „ssamowolnych“, Bauern, die auf „Gutglück“ über den Ural wandern, ohne sich vorher vergewissert zu haben, daß ihnen eine entsprechende Landparzelle zugeteilt werden wird oder kann. Sie suchen, falls ihnen ein Unterkommen im westlichen Sibirien nicht glückt, weiter wandernd am Armur eine Landparzelle zu erhalten. Dieser Art Wanderung ohne bestimmtes Ziel wollte die Regierung ein Ende machen und organisierte das Übersiedlungswesen derart, daß den Bauern, die jenseits des Urals sich ansiedeln wollen, schon vorher die verfügbaren Parzellen zugeteilt wurden, die sie sich dann besichtigen sollten oder konnten. Mit diesem Vorgehen hatte die Regierung aber auffallenderweise kein Glück. „Jetzt¹⁾“, nach einem dreijährigen Versuch, kann man feststellen, daß die organisierte Wanderung auch nicht einmal ihr nächstliegendes Ziel erreicht hat: dem ergebnislosen Wandern vorzubeugen. Wie es vor der Organisation, zur Zeit der freien Wanderung war, so ist es auch jetzt, unter der Mitwirkung des neuen Systems. In den Jahren 1908 und 1909 kehrten nur 30 % der Wanderer zurück, nachdem sie sich Land gesichert hatten, 70 % kamen unverrichteter Sache heim. Diese negative Wirkung des Systems der Verteilung des vorhandenen Landes erklärt sich aus dem Umstand, daß in den allerbesten sibirischen Gebietsteilen, die daher

¹⁾ Sibirien, Bericht des Präsidenten des Ministerrates und des Verwaltenden des Ministeriums für Ackerbau und Agrarreform über die von ihnen im Herbst 1910 ausgeführte Informationsreise nach Sibirien und in das Wolgabiet. Der Bericht bildet eine Anlage zu einer Darstellung der Lage der Übersiedlerfrage für den Kaiser, sowohl vom Standpunkt des allgemeinen Reichsinteresses, als auch in bezug auf die wirtschaftliche Stärkung dieser großen Kolonie. Endlich enthält der Bericht eine Charakteristik der Agrarreform, wie sie durch den Erlaß vom 5. November 1905 ins Leben gerufen worden ist. Abgedruckt im Boten für Finanzen usw. (Wjestnik finansow, promyslennosti i torgowli) 1910, Nr. 48, 49 und 50.

auch ganz besonders stark begehrt wurden, die einzelnen Parzellen lange Zeit für die vorbehalten werden müssen, für die sie zunächst bestimmt sind, die aber zum Teil von dem Zugesprochenen bis zur neuen Sommerperiode gar keinen Gebrauch machten Die allertraurigste Folge dieses organisierten Übersiedlungswesens ist aber die ganz erhebliche Verschlechterung der Lage der ssamowolnych-Familien. Sie warten ab, ob von den verteilten Grundstücken nicht einzelne frei werden, um sie zu übernehmen. Dabei vergeht häufig ein halbes, ja ein ganzes Jahr, und wenn dann feststeht, daß die ursprünglich mit der Parzelle Bedachten es aufgegeben haben, überzusiedeln und die Parzellen den anderen zugeteilt werden können, so sind diese Leute in der Regel aber schon moralisch und finanziell kraftlos geworden.

Hiernach hat sich das System des vorher zu bestimmenden Landanteils für die Übersiedler nicht bewährt und muß abgeändert werden.“

Dabei wird besonders betont, daß die gesamte Übersiedlungsbewegung „ihre wertvolle Eigenschaft für den durchaus natürlichen Vorgang im Leben des russischen Volkes behalten muß“. Damit soll nicht zum Ausdruck kommen, daß die Rückkehr zur freien, nicht organisierten Wanderung ein Aufgeben der Beeinflussung und Leitung der Bewegung durch die Staatsregierung bedeutet, vielmehr würde diese wesentlich in zweifacher Richtung mitwirken müssen, indem sie: „1. die Bevölkerung über die vorhandenen, verfügbaren Bestände in Kenntnis setzt und gleichzeitig über die Bedingungen der Selbstmachung in den verschiedenen Teilen Sibiriens unterrichtet; 2. dahin wirkt, daß die Eisenbahntarife niedriger bemessen werden; hauptsächlich aber viel weitergehende Hilfe bei der Selbstmachung und bei der Leitung der Ansiedler, vorherrschend in den schwer zu besiedelnden und Grenzgebieten, geleistet wird.“

Dieses im Jahre 1910 aufgestellte Programm ist zum Teil auch durchgeführt worden, namentlich soweit es sich auf den Punkt 1 und auf die Hilfe bei der Selbstmachung bezieht. Auf jedem Gebiet des Bedarfs für den Feldbau, der Verarbeitung der geernteten Feldfrüchte usw. ist durch Errichtung von Maschinenniederlagen, Beihilfen zum Ankauf der Maschinen, Unterweisung in der zweckentsprechenden Anwendung Sorge getragen. Gleichmäßig mit allen diesen Vorgängen ist die Hauptfrage, die Regelung des Besitzstandes, eifrig gefördert worden. Diese Dinge wurden gleichzeitig mit der Einführung der Agrarreform, soweit das zurzeit in Asien möglich war, in Angriff genommen. Hierbei mußte vor allem das Verhältnis der alteingesessenen Bevölkerung berücksichtigt werden, und an Stelle des freien, uneingeschränkten Nutzungsrechts über außerordentlich große, sehr fruchtbare Gebiete, wie

z. B. die Kirgisensteppe, ein räumlich bestimmt umgrenztes Nutzungsrecht gesetzt werden. Das war zunächst ganz besonders dringend, weil die eingewanderten Sibirier es für ihr gutes Recht hielten, soviel vom Lande für sich in Anspruch zu nehmen, als sie gerade brauchten. Und da sie zum Teil, wie die Kirgisen¹⁾, nomadisierende Völkerstämme

¹⁾ Die Kirgisensteppe spielt in der Besiedlungsgeschichte Asiens eine so hervorragende Rolle, daß einige Angaben hier Platz finden mögen, die über die Verhältnisse zu unterrichten geeignet sind, die in Asien vorlagen, als Rußland dort an die Besiedlung des Landes herantrat. Dabei handelt es sich hier nur um ein Beispiel, nicht um einen exakten Nachweis des gesamten verfügbaren oder zurzeit von den nomadisierenden Volksstämmen in Besitz genommenen Landes. Das ganze Gebiet, das unter dem Namen Kirgisensteppe zusammengefaßt wird, ist außerordentlich umfangreich. Es umfaßt die Gouvernements Akmolinsk, Ssemiretschensk, Ssemipalatinsk, Turgai und Ural, zusammen 2 284 085 qkm oder 228,4 Mill. ha. Vor Beginn der Besiedlung befanden sich hier 1,5 Menschen auf 1 qkm. Das Land war also fast menschenleer. Als nun die Besiedlungsbewegung beginnen sollte, wurde zunächst einmal ein Teil dieses weiten Gebiets erforscht, und zwar wurde 1896—1901 eine Fläche von 24,6 Mill. Deßjätinen (= 26,9 Mill. ha, d. h. 268 755 qm) untersucht, die in den drei Kreisen (ujesdy) Koktschetaw, Petropawlowsk und Omsk belegen waren. Von der hier bezeichneten Fläche hatten die nomadisierenden Kirgisen 12,9 Mill. Deßjätinen oder 52,4 % in Besitz. Durchschnittlich kamen

	auf eine Wirtschaft	auf einen Seelenanteil
1896	506 Deßjätinen (= 552 ha = 5,5 qkm)	87 Deßjätinen (= 95,0 ha)
1907	357 „ (= 390 „ = 3,9 „)	63 „ (= 68,8 „)
1909	164 „ (= 179 „ = 1,8 „)	29 „ (= 31,7 „)

Diese Einschränkungen in der Nutznießung durch je eine Familie sind eingetreten, nachdem die Staatsregierung zunächst den Umfang des den Kirgisen zum Nutznieß freigegebenen Landes abgegrenzt hatte, durch Zunahme der Zahl der Wirtschaftseinheiten, sodann aber namentlich durch Einschränkung des freigegebenen Landes, nachdem festgestellt worden war, daß große Gebiete ganz und gar nicht genügend ausgenutzt worden sind. Der Reichtum der Kirgisen (siehe: Die Aufnahmefähigkeit des Kolonisationsgebiets des Akmolinsker Bezirks [Kolonizacionnaja jomkost Akmolinskoi Oblasti], Bote für Finanzen usw. 1910, Heft 20, S. 323 ff.) kommt zum Ausdruck in dem Bestand an Vieh; so besaßen sie im Kreise:

	Koktschetaw	Petro- pawlowsk	Omsk
Pferde	315 653	226 250	151 315
Rindvieh	214 045	201 332	137 011
Schafe und Ziegen	475 594	347 456	186 749
Kamele	1 466	324	1 849
zusammen Einheiten .	1 006 758	775 362	476 954
oder es kommen Einheiten			
auf 1 Wirtschaft	28,1	25,7	27,8
auf 1 Einheit Deßjätinen .	5,5	7,4	5,1

sind, so haben sie in ihren Machtbereich sehr weite Gebietsteile gezogen, die nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Staats-eigentum sind, aber den eingeborenen Völkerstämmen (Kirgisen usw.) unbefristet zur Nutznießung freigegeben sind. Werden diese Gebiete nicht mehr in ihrem ganzen Umfang ihrer Bestimmung gemäß von den

Der Wohlstand der einzelnen Wirtschaft wird in erster Reihe an dem Bestand der vorhandenen Pferde bemessen, daher ist die folgende Reihenfolge aufgestellt:

Wirtschaften sind vorhanden	Koktschetaw	Petro-pawlowsk	Omsk
	%	%	%
1. die kein Vieh besitzen	0,1	0,1	0,1
2. " " Pferd besitzen	0,9	0,6	0,7
3. " 1 " "	6,6	7,1	5,6
4. " 2— 5 Pferde "	20,0	25,1	26,7
5. " 6— 10 " "	21,2	18,4	21,7
6. " 11— 25 " "	32,5	32,0	29,1
7. " 26— 50 " "	12,2	11,1	10,5
8. " 51—100 " "	4,3	3,9	3,9
9. " 110—300 " "	1,7	1,3	1,4
10. " 301 u. mehr Pferde besitzen .	0,5	0,3	0,3

Nun werden die Wirtschaften zu Nr. 4—7 zu den mittelreichen gerechnet, deren Wirtschaftsetat bei einem Bestand von 5,55 Köpfen in Ausgabe und Einnahme im Kreise Koktschetaw sich wie folgt zusammensetzt:

Ausgaben	Rbl.	Einnahmen	Rbl.
1. für Verpflegung	234	1. aus Landwirtschaft	15
2. " Bedürfnisse des Hauses	27	2. " Gewerbe	13
3. " Wirtschaftsbedarf . . .	11	3. " Heuernte	36
4. " Unterhaltung des Viehs	51	4. " Verschiedenem	13
5. " Steuern	4	5. " Viehwirtschaft	250
zusammen	327	zusammen	327

Mit verhältnismäßig geringen Abweichungen gestalten sich ebenso die Budgets der Kirgisenwirtschaften in den beiden anderen Kreisen, nur daß die Ausgaben etwas höher, ebenso die Einnahmen aus Punkt 1—4 größere sind, d. h. dort wird bereits Landwirtschaft und anderes Gewerbe mehr betrieben. Aus diesen Gegenüberstellungen, einerseits der Wirtschaftseinheit zur Verfügung stehenden Landparzelle und deren Verwertung, andererseits der Ausgaben und Einnahmen, geht deutlich genug hervor, wo das wirtschaftliche Schwergewicht einer Kirgisenwirtschaft liegt und welchen Charakter die Bevölkerung der Kirgisensteppe zurzeit noch hat. Es handelt sich um ein Nomaden-volk, das verschwenderisch viel Land zur Verfügung hatte und auch gegenwärtig noch hat, obgleich die Staatsregierung schon ganz nennenswerte Einschränkungen eintreten lassen konnte, weil die Bevölkerung allmählich anfang,

Berechtigten genützt, so fällt das Verfügungsrecht wieder an den Staat zurück. In Anlehnung an diese Bestimmung und ohne die alterworbenen Ansprüche zu beseitigen, ohne die Kirgisen in ihrem nomadisierenden Leben zu beschränken, wurde eine Trennung vorgenommen und der Teil der Steppe, der für die nomadisierende Bevölkerung nicht mehr notwendig war, abgegrenzt. Diesem Vorgang kam der Umstand zu Hilfe, daß die Kirgisen selbst anfangen, allmählich dazu überzugehen, sich sesshaft zu machen. Ein Vorgang, der offenbar dadurch begünstigt wurde, daß sie

sich sesshaft zu machen, was aus der Zahl der Wirtschaften, die Ackerbau betrieben, und aus der Anzahl der mit Getreide bestellten Deßjätinen Land klar hervorgeht. So waren vorhanden:

im Kreise	1896		1907	
	Wirtschaften	bestellte Deßjätinen	Wirtschaften	bestellte Deßjätinen
Koktschetaw . . .	2 782	5 594	3 027	4 691
Petropawlowsk . .	2 688	5 683	5 827	15 398
Omsk	195	371	2 235	5 254
zusammen . .	5 665	11 648	11 089	25 343

Dabei ist die Viehwirtschaft keineswegs zurückgegangen, im Gegenteil, sie hat sich weiter entwickelt, was namentlich von der Rindviehhaltung gilt. So waren 1907 gegenüber dem Bestand von 1896 mehr vorhanden:

im Kreise	Koktschetaw %	Petropawlowsk %	Omsk %
Pferde	75,5	104,0	32,1
Rindvieh	102,8	125,0	68,5

Und als Nachweis dafür, daß sich der Wohlstand der Kirgisen bei diesem Übergang zur Sesshaftigkeit ganz erheblich gehoben hat, mag das Nachfolgende hergesetzt werden. Als Maßstab für die Gruppierung der Kirgisen nach armen (1—3) und mittelbegüterten (4—7) Wirtschaften hat die Aufzeichnung auf Seite 183 gedient. Danach waren vorhanden

im Kreise	arme Wirtschaften		mittlere Wirtschaften	
	1896	1907	1896	1907
	%	%	%	%
Koktschetaw . . .	74,6	48,8	17,7	32,5
Petropawlowsk . .	82,5	50,8	12,8	32,0
Omsk	66,5	54,8	21,5	29,1

Man sieht aus allen diesen Mitteilungen deutlich einmal, eine wie große wirtschaftliche Bedeutung die Kirgisensteppe für die Kolonisation hat, und so dann, wie verhältnismäßig schnell der wirtschaftliche Fortschritt hier stattfindet, worunter im besonderen auch der Übergang vom Nomadisieren zum Sesshaftwerden mit einzubegreifen ist.

sahen, wie die aus Rußland gekommenen Ansiedler in ihren Wirtschaften vorwärts kamen. Das Hauptmerkmal für einen Kirgisen für das Gedeihen einer Wirtschaft, die Viehzucht und der Pferdebestand, traf hier allerdings nicht zu, wohl aber kamen die Ansiedler mit dem Ackerbau gut vorwärts. So wuchs z. B. die Anbaufläche für Weizen in Westsibirien in den Jahren 1905/09 um 858,000 Deßjätinen (= 937,150 ha). Aber das Kolonisationswerk gedieh nicht nur im Vergleich zu der Wirtschaftsführung der eingeborenen Sibirier, sondern auch zur Zufriedenheit der aus Rußland Übergesiedelten. Diese verfügen über erheblich mehr Land als in der Heimat, sind viel besser mit Inventar, namentlich auch zeitgemäßem, ausgerüstet und besitzen mehr Vieh. Dazu kommt, daß das Erträgnis der Äcker durchschnittlich ein ganz erheblich besseres ist; so wurde nach dem Durchschnittsergebnis von 10 bis 15 Jahren von den Übersiedlern von 1 Deßjätine geerntet:

in	R o g g e n		W e i z e n		H a f e r	
	Pud =	kg	Pud =	kg	Pud =	kg
Rußland	50	819	40	655	47	770
Asien	60	983	62	1 018	75	1 228

Das sind sehr große Unterschiede zugunsten Asiens, die natürlich die Zufriedenheit der Übersiedler zur Folge haben mußten. Das gute Fortkommen der Ansiedler ergibt sich auch daraus, daß diese die Möglichkeit hatten, mit der Zeit ihren Landbesitz zu vergrößern. Nach einer Feststellung über den ursprünglichen Bestand an Land hatten sich als Durchschnittszahl 15 Deßjätinen für jede männliche „Seele“ ergeben. Dieser zunächst überwiesene Teil ist durch Zukauf im Lauf der Jahre noch vergrößert worden, so daß nach Ermittlungen in den Jahren 1911 und 1912 sich feststellen ließ, daß auf eine Wirtschaft kamen:

	im Gebiet von			
	West-Sibirien	Steppen-Sibirien	Ost-Sibirien	Urman und Taiga
Deßjätinen	35,3	39,9	40,0	37,5
davon bearbeitet %	55,2	34,5	28,0	19,4

Im Durchschnitt ergibt das einen Landanteil von 38,3 Deßjätinen (= 41,3 ha), von denen sich 35,1 % in Kultur befinden. Der Umfang des verfügbaren Landes steigt also in der Richtung von Westen nach Osten, während der Anteil an kultiviertem Lande umgekehrt von Westen nach Osten sinkt. Das ist im großen und ganzen ein durch-

aus natürlicher Vorgang, denn der Bedarf im Westen ist wegen seiner günstigeren Lage zum europäischen Markt gesuchter, daher wird hier mehr Haus mit ihm gehalten. Aber es ist nicht nur der größere Landanteil, der einen Unterschied bildet zwischen West- und Ostsibirien, dieser Unterschied spiegelt sich auch in der gesamten wirtschaftlichen Ausstattung der einzelnen Höfe wieder, nur in umgekehrter Richtung. So waren vorhanden:

im Gebiet von	bei einem Bestand der Wirtschaft von				
	mehr als 18 Jahren	8—18 Jahren	4—8 Jahren	3 Jahren	weniger als 3 Jahren
	S t ü c k				
West-Sibirien:					
Vieh	24,0	22,1	13,6	11,8	11,2
Inventar	8,4	8,0	6,6	5,9	4,7
davon Säe- u. Mähmaschinen	0,77	0,97	0,73	0,61	0,69
Steppen-Sibirien:					
Vieh	20,3	19,8	10,9	10,4	7,9
Inventar	7,9	7,6	4,6	4,5	3,5
davon Säe- u. Mähmaschinen	0,58	0,79	0,32	0,34	0,22
Ost-Sibirien:					
Vieh	16,1	20,3	11,4	8,9	6,8
Inventar	6,2	7,4	5,1	4,8	3,8
davon Säe- u. Mähmaschinen	0,45	0,48	0,10	0,07	0,05
Urman und Taiga:					
Vieh	14,1	16,7	8,4	6,9	5,6
Inventar	6,0	5,8	4,1	3,7	3,1
davon Säe- u. Mähmaschinen	0,04	0,15	0,27	0,01	0,02

Aus allem, was über die landwirtschaftliche Entwicklung in Sibirien festgestellt werden konnte, geht deutlich genug hervor, daß Rußland sich mit seiner Art des Vorgehens in Sibirien auf dem richtigen Wege befindet, denn der Zuzug aus dem europäischen Mutterland ist reichlich groß, wengleich die Rückwanderung zum Schaden der schnelleren Besiedlung immerhin einen großen Umfang angenommen hat, selbst wenn nur 10 % Sibirien wieder verlassen haben sollten. Dazu kommt, daß der Anteil des in Kultur befindlichen Landes mit Rücksicht auf die wenigen Jahre, die für die Erschließung bisher in Frage kommen, ein günstiger ist, also auf ein weiteres Fortschreiten in dieser Richtung mit einer gewissen Bestimmtheit gerechnet und damit die volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit in nicht allzu ferner Zukunft erwartet werden kann. Ebenso ist der Bestand an lebendem und totem Inventar in schnellem Wachsen begriffen. Die Perspektiven, die sich

hier für die wirtschaftliche Entwicklung aufzutun, lassen, soweit es sich um rein landwirtschaftliche Betriebe handelt, sicher auf einen weiteren, guten Fortgang rechnen. Besonders ist noch zu erwähnen, daß im Gouvernement Jenisseisk, in dem der Körnerbau weniger günstige Vorbedingungen findet, der Anbau von Flachs mit vielem Glück versucht worden ist. Es hat sich auch schon ergeben, daß in den wenigen Jahren (etwa seit 1906), in denen die Anbauversuche gemacht worden sind, Flachs durchaus gut gediehen ist und bereits in größeren Mengen nach Europa ausgeführt werden konnte. Gelingt es, den Flachsbau auszubreiten und wirklich namhafte Mengen in den Handel zu bringen, so wäre damit nicht nur der wirtschaftlichen Entwicklung des Produktionsgebiets, sondern mindestens in gleichem Maße dem Bedarf des Weltmarkts gedient.

Ein wesentlich anderes Bild zeigt Sibirien in seiner industriellen Entwicklung. Wenn es sich auch in Sibirien, als hauptsächlich Ackerbau treibendes Land, zurzeit wohl nur um landwirtschaftliche Betriebe handeln kann, so ist doch auch von diesen nicht allzuviel dort zu finden.

In erster Reihe kommen hier die Molkereibetriebe mit ihrer großen Menge hergestellter Butter in Betracht. Über diese Industrie ist bereits eingehend berichtet worden¹⁾.

Neben den Molkereibetrieben ist kaum noch eine größere Industrie zu nennen. Was sonst noch an landwirtschaftlichen Nebenbetrieben in Betracht kommt, wie Müllerei, Brennerei und Gerberei, deckt mit seiner Produktion kaum mehr als den örtlichen Bedarf. Das gilt auch von der Holzindustrie. Die unermesslichen Waldbestände müßten, so sollte man zunächst annehmen, den Anstoß dazu geben, diese auszunützen. Aber selbst das geschieht nur insoweit, als Holz zur Erbauung der Niederlassung der Ansiedler erforderlich ist.

Damit tritt die Frage der Absatzmöglichkeit auf die Tagesordnung. Daß die sibirische Bahn den Anforderungen des Absatzes allein nicht genügen kann, teils wegen ihrer geringen Leistungsfähigkeit, teils wegen der hohen Kosten ihrer Benutzung, liegt auf der Hand. Die südsibirische Bahn mit der Altaibahn werden in bezug auf die Leistungsfähigkeit natürlich eine nicht unwesentliche Besserung herbeiführen, aber der teure Eisenbahntransport bliebe doch unverändert. Das ist aber für die großen Mengen billiger Ausfuhrartikel, wie Getreide, Holz und manche andere, eine Frage um Sein oder Nichtsein. Es kostete z. B. Weizen 1910 in Omsk 14—24 Kop. weniger als in Jeletz. Aber schon ein durchgehend berechneter Tarif, d. h. ohne Tarifbruch in Tscheljäbinsk, gibt dem Jeletzter Weizen am Ausfuhrhafen einen

¹⁾ Siehe S. 149 ff.

Vorsprung von 18—25 Kop., so daß Omsk unter den gegenwärtigen Verhältnissen mit Jeletz nicht in Wettbewerb treten kann. Das sind Zustände, die eine Änderung dringend heischen, denn wenn auf diese Weise schon Weizen Gefahr läuft, verdrängt zu werden, so steht die Frage bei Holz noch viel ungünstiger. Aber beide, Weizen und Holz, haben den Anspruch der Menge und Güte nach, in der sie in Sibirien vorhanden sind, auf billige Absatzwege, um wettbewerbsfähig zu werden und damit die wirtschaftliche Zukunft des Landes zu sichern. Die Lösung der Aufgabe ist dabei nicht so einfach, wie das vielleicht auf den ersten Blick erscheinen mag, denn mit dem Bau von Eisenbahnen, offenbar der am nächsten liegenden Lösung, allein ist es nicht gemacht, denn der weite Weg bis zum Ausfuhrhafen an der Ostsee und die verhältnismäßig billigen Massenartikel (Getreide, Holz usw.) vertragen sich schlecht. Das Bemühen der interessierten Kreise ist daher stets gewesen, mit Hilfe der vorhandenen großen, wasserreichen Ströme Sibiriens einen Weg zum nördlichen Eismeer und durch dieses und das Karische Meer nach Europa sicherzustellen. Allein die Schwierigkeiten, die sich hier entgegenstellten, waren schwer zu überwinden, sind bisher auch noch nicht vollständig überwunden worden, und ob in absehbarer Zeit damit gerechnet werden kann, ist eine Frage, die nicht leicht zu beantworten ist. Es darf nie übersehen werden, daß das Karische Meer durch seine eigenartigen Eis-Strömungs- und Wind-Verhältnisse Aufgaben stellt, die wohl gelegentlich eine glückliche Fahrt gestatten, die es aber nicht zulassen, irgendwie bestimmte Faktoren in die Rechnung einzustellen. Es kommt hinzu, daß selbst nach Erreichung der Mündung des Ob oder Jenissei immer noch nicht die Schwierigkeiten allesamt überwunden worden sind, vielmehr treten der ungehinderten Flußschiffahrt auch noch gewaltige Hemmungen entgegen, die zum Teil das unregelmäßige Flußbett, zum Teil die umliegende Landschaft bieten. In letzterer Beziehung sei nur an den gewaltigen Waldbrand im Jahre 1913 erinnert, der durch die sich über dem Jenissei lagernden dichten Rauchwolken etwa neun Wochen lang jede Bewegung ausschloß. Solche und ähnliche, man darf wohl sagen, Naturgewalten sind unberechenbar. Kurz, dieser Weg ist zurzeit noch sehr unsicher, ist auch für das Karische Meer höchstens 8—10 Wochen im Jahr befahrbar.

Daher geht schon seit langem das Bestreben dahin, andere Wege, zusammengesetzt aus Flußläufen und Eisenbahnen, in den Dienst zu stellen. Dahin gehören namentlich die geplanten Verbindungen¹⁾ des

¹⁾ Siehe: Dr. Mertens, Der Norden des europäischen Rußlands und der Weg an den Ozean. Mit einer Karte. Archiv für Eisenbahnen 1916 S. 316 ff.

Ob (von Obdorsk, Muschinsk, Malo-Altymskoje) und der Kama (von Ssolewarni) mit dem Weißen Meer (bei Waranda, Kuja, Mesen, Archangelsk), wodurch die gefährlichste Klippe — das Karische Meer — ausgeschaltet werden würde. Nebenher bewegen sich andere Pläne in engeren Grenzen, die darauf hinzielen, die sibirischen Wasserläufe besser auszunutzen, wie das geschehen könnte durch den Bau eines kurzen, nur 7 Werst (= 7,5 km) langen Kanals von der Tschissowaja (Nebenfluß der Kama) zur Rjeschotkaja (Nebenfluß der Isseta, die eine Verbindung mit der Tura—Tobol—Irtysch herstellt). Wird dann ferner noch die Tura und der Tobol reguliert und durch Schleusenanlagen für große Dampfer und Schleppräbme benutzbar gemacht, so ließe sich, nach den Berechnungen der zuständigen Amtsstellen, aus den fruchtreichsten Altaigebieten von Biisk, Barnaul, Ssemipalatinsk usw. ein Pud Getreide für 10 Kop. bis Tjumen auf dem Wasserweg schaffen. Durch den Irtysch wird der Ob erreicht, von diesem führt von der Stadt Narym durch den Kett und Kaß, nebst dem zwischen beiden Flüssen liegenden kurzen (7 W.) Kanal, die Verbindung zum Jenissei¹⁾ und zu seinem weiten Flußgebiet. Es wäre damit wohl denkbar, leistungsfähige Ausfuhrwege für die in großer Menge vorhandenen billigen Ausfuhrartikel zu schaffen, voraussichtlich sogar mit verhältnismäßig nicht sehr großen Kapitalaufwendungen. Aber es kann an dieser Stelle unentschieden bleiben, ob dieser oder jener Weg, ob Eisenbahnen oder Wasserwege oder beide zusammen, einander ergänzend, beschritten wird, die Hauptsache ist, daß überhaupt gehandelt wird. Denn mit der Erkenntnis allein, daß Sibirien ein reiches Land ist, ist nichts getan, wenn nicht gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen wird, die Ernten und was sonst das Land zu liefern vermag, zu bewegen. Die Lösung dieser überaus wichtigen Frage wird für Sibirien mit jedem Tage, an dem die Übersiedlung fortschreitet und damit die Produktion wächst, dringender. Es hilft gar nichts, Weizen in großen Mengen zu ernten und gewaltige Massen vorzüglichen Holzes verkaufen zu können, wenn nicht gleichzeitig die Möglichkeit besteht, diese am Weltmarkt so sehr begehrten Artikel auch den Käufern zuzuführen. Daher müssen billige Verkehrswege zur Verfügung von Handel und Verkehr gestellt werden.

XXVIII.

In den Zeitabschnitt der wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte Rußlands, der hier untersucht wird, fällt auch der große Aufstieg, den die Industrie erlebt hat. Allerdings fällt in diese Zeit auch die nicht nur auf Ruß-

¹⁾ Siehe: Dr. Mertens, Die Wasserwege nach und in Sibirien. Mit einer Karte. Archiv für Eisenbahnwesen 1896 S. 839 ff.

land allein, sondern auf ganz Westeuropa lastende schwere Krisis zu Ende des vorigen und zu Anfang des 20. Jahrhunderts. Sieht man von diesem Zwischentakt ab, so kommt man zu dem Gesamturteil, daß die Zeit von 1882—1911 Jahre des Aufstieges für Rußland gewesen sind. Nach den Darstellungen in den früheren Abschnitten tritt uns Rußland da zweifellos als ein mächtig aufsteigender Agrarstaat entgegen, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ganz gewaltige Fortschritte gemacht hat. Diese Fortschritte zeigen sich keineswegs nur in der Erschließung großer Anbauflächen durch den Bau von Eisenbahnen, sondern auch in der allmählich eingeführten besseren Bearbeitung des Bodens. Diese war nur angängig mit Zuhilfenahme viel vollkommenerer Gerätschaften. In beiden Beziehungen, Bau der Eisenbahnen und Versorgung der Landwirtschaft mit Maschinen und Geräten, war Rußland vollkommen abhängig vom Auslande. Diese Verhältnisse drängten gewaltsam zu der Forderung, die notwendigsten Maschinen und Werkzeuge im eigenen Lande herzustellen.

Sollte der Bedarf auf diesen beiden wichtigen wirtschaftlichen Gebieten aus eigener Kraft befriedigt werden, dann ergab sich für den Aufbau der Industrie schon ein ganz außerordentlich weites Gebiet, das gleichzeitig die gesamte Eisenerzeugung, Kohlegewinnung und den Maschinenbau umfaßte. Daneben regten sich gleichmäßig die Forderungen auf fast allen Gebieten: der Chemie, der Textilindustrie, und was das tägliche Leben alles fordert, wenn dem Einzelnen und ganzen, großen Gemeinschaften Mittel zufließen sollen, die die Möglichkeit zur Leistung vollkommener Arbeit gewähren. Es fragt sich nur, ob Rußland die Möglichkeit hatte, diesen Bedarf zu befriedigen. Diese Möglichkeit hatte es, soweit die materiellen Voraussetzungen in Frage kamen, zweifellos, denn auf den weiten Ländergebieten fanden und finden sich alle die Rohstoffe vor, die fast jeder Industrie das notwendige Material zu liefern vermochten. Es braucht, wenn man sich auf das europäische Rußland beschränkt, nur an die reichen Eisenerzlager im Ural, im Gebiet von Kriwoi-Rog, im Kaukasus, auf die Schätze an Steinkohlen im Gebiet von Dombrowo, im Donezbecken — hier auch Anthrazit —, bei Moskau und im Ural erinnert zu werden, so ist es klar, daß die beiden wichtigsten Rohstoffe, Erz und Kohle, im Lande reichlich vorhanden sind. Abgesehen von Holz, das einen ganz besonders großen Reichtum darstellt, liefert der Ackerbau der Textilindustrie den wertvollen Flachs und den Hanf, den Zuckerfabriken die Rüben, um den Bedarf der Bevölkerung und des Handels für die Ausfuhr zu decken. Dazu tritt der Ural mit seinem Reichtum an Edelmetallen — Platina, Gold, Kupfer usw. —, der Kaukasus mit seinen unermeßlichen

Schätzen an Naphtha, den hochwertigen Manganerzen und ebenfalls Kupfer in großen Mengen. Es kann natürlich an dieser Stelle nicht die Aufgabe sein, eine vollständige Aufzählung der vorhandenen Bodenschätze zu liefern, die das Land der industriellen Entwicklung bietet. Erinnerung sei nur noch an die in Südrußland abgelagerten Phosphorite und Koproolithen, die der chemischen Industrie übergenug Rohstoffe zur Herstellung von Dungstoffen liefern könnten¹⁾.

Liegt also schon im europäischen Rußland Rohstoff, um eine große Industrie ausgiebig zu versorgen, überreichlich vor, so darf die asiatische Reichshälfte mit ihren Steinkohlen-, Erz- und Naphthaschätzen, vor allem mit der Lieferung von Baumwolle aus Mittelasien (Transkaspien), nicht übersehen werden. Für Asien liegen zurzeit nur Andeutungen dafür vor, was dort noch alles an Rohstoffen gefunden werden könnte, diese Gebiete sind noch viel zu wenig erforscht. Schrittweise rückt man vor, und fast regelmäßig entdeckt man unerwartet reiche Schätze. Aus dieser Erfahrung hat sich dann schließlich die Überzeugung in weiten Kreisen der Bevölkerung Rußlands festgesetzt, daß Asien — namentlich Sibirien und das Altaigebiet — ganz ungeahnte Reichtümer an Metallen, Erzen, Kohlen, Salz, Naphtha usw. birgt, obgleich niemand z. Z. zu sagen vermag, wo diese Reichtümer aufgesucht werden können. Trotz alledem steht es im Volksbewußtsein fest, daß Sibirien und die asiatischen Besitzungen Rußlands überhaupt mit ihren verborgenen Schätzen das Land von Rußlands Zukunft ist. Vielleicht ist das richtig — vielleicht.

Jedenfalls kann aber schon jetzt gesagt werden, daß Rußland von der Natur fast mit allen Rohstoffen ausgestattet ist, die zur Begründung und zum Betriebe einer selbständigen Industrie erforderlich sind. Diese Möglichkeit reicht aber natürlich noch lange nicht hin, um eine schaffende Industrie ins Leben zu rufen und weiterzuführen. Der zweite, außerordentlich wichtige und maßgebende Faktor ist das in der Industrie arbeitende Kapital. Damit wird der erste Punkt berührt, der in Rußland zu ganz erheblichen Schwierigkeiten der Anlaß gewesen ist, mit dem gleichzeitig die Frage der Zollschutzpolitik Rußlands und nicht zuletzt die der Lösung der Arbeiterfrage, d. h. der leitenden, technischen und nicht minder der ausführenden Kräfte, aufgerollt wird.

Es fehlte in Rußland an Kapital, das sich an dem Aufbau der Industrie ohne weiteres zu beteiligen bereit war. Das ist für Rußland, als Agrarstaat, auch durchaus erklärlich, weil seine Kapitalien in seinem großen Landbesitz festliegen. Es ist dadurch, bis zu einem gewissen Grade, viel schwerer beweglich als andere westeuropäische Staaten. Damit soll aber

¹⁾ Siehe S. 120.

keineswegs eine besondere Eigentümlichkeit Rußlands hervorgehoben werden, vielmehr soll nur gesagt sein, daß Rußland zu jener Zeit sich noch in dem ersten Stadium der wirtschaftlichen Entwicklung befunden hat, das von den höher kultivierten, westeuropäischen Staaten, nämlich das des reinen Agrarstaates, bereits seit langer Zeit überwunden worden ist. Der Charakter des Agrarstaates ist übrigens durch den Kapitalzufluß in den Jahren 1893—1902 und später keineswegs verschwunden. Es ist nur der Anfang damit gemacht worden, neben und in dem Agrarstaat eine Industrie zu schaffen, die die vorhandenen Naturschätze für das eigene Land nutzbringend verwerten soll, und damit einen Weg zu betreten, der zu dem Ziele führt, das erreicht werden muß, um das Land einer höheren Kulturstufe entgegenzuführen. Rußland befindet sich hiermit ganz im Einklang mit dem Entwicklungsgang der westeuropäischen Staaten, nur daß es mehr ausländisches Kapital zu dem Zweck heranziehen mußte, also den Fortschritt nicht ganz aus eigener Kraft vollziehen konnte. Bei Besprechung der Naphthaindustrie werden wir sehen, daß für den Geldzufluß drei Zeitabschnitte festgestellt werden können. Was dort für die Naphthaindustrie gefunden worden ist, das gilt genau so für die Beteiligung des ausländischen Kapitals in Rußland ganz allgemein. Während der Finanzminister Witte zu Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts lebhaft dafür eintrat, daß ein breiter Strom ausländischer Kapitalien Rußland zugeleitet werden müsse, um seine industrielle Entwicklung zu ermöglichen, tritt 1909 der Minister für Handel und Industrie, Timirjäsew, in der Reichsduma für die Zuführung besonders des englischen Kapitals ein: „In England gibt es einen Überschuß an Kapital, Erfahrung, Wissen und Unternehmungslust, d. h. an alledem, woran es Rußland mangelt, um seine Produktionskräfte gehörig zu entwickeln. Die Annäherung (d. h. an England) muß dazu führen, englisches Kapital und englische Unternehmungslust nach Rußland zu ziehen . . .“ Dieser Wunsch des Ministers ist vollkommen in Erfüllung gegangen, namentlich auf dem Gebiet der Naphthaindustrie, die, wie wir sehen werden, ganz von England beherrscht wird. Wie hemmend der Mangel an Kapital war, der sich bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts schwer fühlbar machte, läßt sich auch daraus erkennen, daß Rußland noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts nicht einmal in der Lage war, seiner Landwirtschaft das Allernotwendigste — nämlich Wege, auf denen die Ernten an den Markt gebracht werden konnten — zu schaffen. Der Krimkrieg hatte die finanziellen Kräfte des Landes gänzlich aufgebraucht, das Land mußte sich erst wieder erholen. Am ehesten konnte darauf gehofft werden, wenn die Landwirtschaft die Möglichkeit erhielt, sich zu entwickeln. Das

wurde angestrebt mit dem Bau von Eisenbahnen¹⁾. Aber ein Fortschreiten auf diesem Gebiet, wenn der Gewinn im Lande bleiben soll, konnte nicht erreicht werden, denn es fehlte die Industrie, die die erforderlichen Schienen, das rollende Material und was der Bau von Eisenbahnen und ihr Betrieb alles für Anforderungen an eine leistungsfähige Industrie stellen muß, liefern konnte. Es mußte zunächst also das Ausland herangezogen werden, um das Fehlende herzugeben. Daß ein solcher Zustand als äußerst drückend in einem großen Lande empfunden werden mußte, wenn es wußte, daß die Vorbedingungen für die Beschaffung innerhalb seiner Grenzen zum größten Teil vorhanden sind, ist ohne weiteres klar. Aber um die im Boden ruhenden Schätze in den Dienst der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens des Landes stellen zu können, dazu gehört Kapital, und zwar sehr viel flüssiges Kapital. Das fehlte. Es konnte daher der Kreislauf nicht, wie in anderen wirtschaftlich fortgeschrittenen Ländern, in Funktion treten, in denen eine Industrie durch große Kapitalien geschaffen wird und diese dann wiederum die gemachten Gewinne in den Dienst des Landes stellt, um weitere, gewinnbringende Unternehmungen zu ermöglichen. Dieser Kreislauf war in Rußland nicht möglich, weil die Voraussetzung — das flüssige Kapital — fehlte. Dieses mußte beschafft werden, um zunächst über die erste Vorbedingung für jede Industrie zu verfügen, nämlich Eisen und Kohle. Aber es handelte sich keineswegs bei der von dem Finanzminister Witte (1893—1902) unternommenen, sehr kräftig durch die Regierung geförderten Aktion, Geld aus dem Auslande Rußland zuzuführen, nur um die Hebung der Kohlen- und Eisen-Industrie zu fördern. Witte erkannte mit dem ihm eigenen scharfen Blick natürlich sehr bald, daß in erster Reihe durch Zuleitung ausländischen Kapitals die vorhandenen Anfänge von Industrien leistungsfähig gemacht und neue Industrien geschaffen werden müssen. Das Unternehmen ist dem Finanzminister während der Zeit, da er am Ruder stand, tatsächlich zu einem erheblichen Teil auch glücklich. Mit Hilfe dieses Kapitals erfuhr die russische Industrie einen gewaltigen Aufschwung. Wie groß diese Kapitalien gewesen sind, läßt sich außerordentlich schwer feststellen. Nur ein Teil dieses Geldes ist in Unternehmungen angelegt worden, die zu einer öffentlichen Rechenschaftslegung verpflichtet sind, und selbst bei diesen ist eine genaue Trennung nicht durchführbar. Es kommt noch hinzu, daß, außer in Aktien-Gesellschaften und Genossenschaften auf Anteilscheine, auch in Unternehmungen einzelner Personen große Kapitalien arbeiten, die vom Ausland zugeflossen sind. Nur in wenigen Industrien läßt sich dieses

¹⁾ Siehe Seite 9—39.

ausländische Kapital mit einiger Sicherheit feststellen (Naphtha, Chemie). Bei den meisten Industrien läßt sich nur aus dem Erblühen und dem Umsatz, den die Werke zeigen, schließen, daß neue, mächtige Kräfte an der Arbeit sind. Witte selbst hat das Urteil abgegeben, daß „für die Industrie im Lande keine Mittel verfügbar sind, wo Kapitalien vorhanden sind, da liegen sie fest“. War diese Auffassung zutreffend, so war es folgerichtig, daß der Finanzminister von außen dem Lande Geld zuführte. Es kann dahingestellt bleiben, wie groß das aus dem Ausland Rußland zugeführte Kapital¹⁾ gewesen ist, Tatsache bleibt es, wie wir später sehen

¹⁾ Sergei Prokopowitsch in „Über die Bedingungen der industriellen Entwicklung Rußlands“ spricht es, im Gegensatz zu fast allen, die sich mit der Frage beschäftigt haben, aus, daß Rußland mit seinem Bemühen, mit Hilfe einer protektionistischen Zollpolitik ausländisches Kapital heranzuziehen, ein „völliges Fiasko erlitten hat“. Warum? Nach Berechnung des Verfassers sind der russischen Industrie in den Jahren 1893—1908 durchschnittlich rd. je 55 Millionen Rubel vom Ausland zugeflossen. „Um jährlich 55 Mill. Rbl. zu erhalten, brauchte man nicht die Zollsätze generell heraufzuschrauben und einen entsprechenden Zoll für unseren Export zu provozieren. Durch eine Anspannung des Reichskredits könnte man diese 55 Mill. Rbl. billiger erhalten.“ Über den Weg, der gewählt worden ist, soll hier nicht gestritten werden, es ist möglich, daß die Opfer zu groß gewesen sind, die von der Finanz-Verwaltung gebracht wurden, um das Ausland zur Hergabe des Geldes zu bewegen, und daß das Ausland trotz alledem so zurückhaltend gewesen ist, daß nur 55 Mill. Rbl. durchschnittlich an Kapital nach Rußland geflossen sind, von denen jedoch, nach unserer Quelle, nur 20 % in der Privat-Industrie investiert worden sind, während 80 % die Reichsfonds verstärkten. Es fragt sich außerdem, ob die hergerechnete Beteiligungssumme zutreffend ist. Das ist eine Frage, die außerordentlich schwer zu bejahen ist, denn auch Prokopowitsch macht mit Recht darauf aufmerksam, daß in Rußland das zur Beurteilung dieser wichtigen Frage erforderliche Zahlenmaterial nicht gesammelt worden ist. Mit Behelfen ist die Aufrechnung sonach zustande gekommen, die zutreffend sein können, es aber keineswegs zu sein brauchen. Außerdem — und auch darauf weist Prokopowitsch selbst hin — handelt es sich bei jenen 55 Mill. Rbl. um Kapitalien, die Aktien-Gesellschaften zugeflossen sind, die zu einer öffentlichen Rechenschaftslegung verpflichtet sind. Also nicht erfaßt sind alle jene Kapitalien, die allen sonstigen, in Rußland sicher sehr zahlreichen Privat-Unternehmungen vom Ausland zugeführt worden sind. Das sind, wie es mir scheint, alles Faktoren, die jene Aufrechnung in ein Licht rücken, das für die Beurteilung ihrer Richtigkeit nicht günstig ist, denn das Endergebnis der Maßnahmen des Finanzministeriums wird von Prokopowitsch selbst als ein glänzendes Beispiel des Einflusses der Regierung auf das Aufblühen der russischen Industrie in den Jahren 1895—1901 bezeichnet. Vergißt man nicht, daß der Finanzminister Witte selbst festgestellt hat, daß in Rußland flüssiges Kapital für industrielle Unternehmungen nicht zur Verfügung steht, „man daher einen breiten Zustrom ausländischen Kapitals nach Möglichkeit unterstützen“ müsse, um eine Industrie zu schaffen, und da tatsächlich diese Industrie geschaffen worden ist, so ergibt sich, daß von einem „völligen Fiasko“ doch wohl kaum die Rede sein kann. Man muß sich, wie die Verhältnisse in Rußland liegen, damit begnügen, das Gelingen oder Mißlingen der getroffenen Maßnahmen an dem Erfolge zu messen.

werden, daß die Industrie in Rußland in dem Zeitabschnitt um 1900 einen großen Aufschwung genommen hat, auch daß allerseits anerkannt ist, daß ausländisches Kapital hierzu wesentlich beigetragen hat, und daß die einmal in jener Anfangsperiode erblühte Industrie sich kräftig weiter entwickelt hat, so daß heute bereits von einer immerhin namhaften Industrie in Rußland, wenn auch nicht von einer russischen Industrie, mit Recht gesprochen werden kann¹⁾.

Russisch ist an der Industrie zunächst nur das Rohmaterial, während alles andere, einschließlich der geistigen, leitenden Kräfte zum allergrößten Teil das Ausland hergegeben hat und zum Teil auch noch hergibt. Daher ist auch dem Ausland ein erheblicher Teil an dem Gewinn zugeflossen, was den russischen Patrioten genügender Anlaß war, ein ganz unberechtigtes Geschrei zu erheben, daß Rußland um seine Reichtümer gebracht werde, daß die Habgier des fremden Kapitals eine Aussaugerpolitik treibe, und was sonst diese Kurzsichtigkeit für Blüten trieb. Dabei wurde übersehen, daß ohne diesen ausländischen Geldzufluß die Eisenerze, die Steinkohle, die Naphtha und die vielen anderen Schätze ruhig ihr unentdecktes Dasein weitergefristet hätten, Rußland zum Schaden, aber freilich auch nicht zum Vorteil der ausländischen Helfer.

¹⁾ Die „Prawda“, das Organ der bolschewistischen Regierung (Nr. 169 vom 11./24. August 1918), stellt fest, daß am 1. Januar 1914 die Summe des Grundkapitals der in Rußland registrierten, ausländischen Aktiengesellschaften überhaupt betragen habe: 587 346 700 Rbl. Von diesem Gesamtbetrage entfallen auf die

	Tausende Rubel
Textil-Industrie	40 537,5
Nahrungsmittel-Industrie	1 857,8
Verwertung von tierischen Produkten	375,0
Wälder- und Holz bearbeitende Industrie	2 562,0
Chemische Industrie	9 316,9
Gewinnung und Bearbeitung von Metallen (außer Eisen)	60 335,1
Gewinnung und Bearbeitung von Eisen	78 108,2
Maschinenbau	100 688,3
Erzeugung von Metallgegenständen	11 920,5
Gewinnung und Bearbeitung anderer Bodenschätze	178 477,7
Bearbeitung von Mineralien	13 233,8
Handel	1 587,7
Städtische Einrichtungen	78 811,2
Lagerhäuser, Spedition und Kommission	9 535,0

Die Höhe der Beteiligung des ausländischen Kapitals an russischen Aktiengesellschaften ist viel schwerer, so meint das Blatt, zu bestimmen.

Am allerschwersten wird diese Feststellung aber sein in Bezug auf die Privatunternehmungen.

W. S. Siw führt in seiner Broschüre „Staatsbankrott und ausländisches Kapital“ aus, daß die Beteiligung des ausländischen Kapitals an diesen russischen Handels- und Industrieunternehmungen auf mindestens 1 500 Millionen Rubel nach nominalem Werte eingeschätzt werden muß. Das ist ja auch nur eine Schätzung, da sie aber von Siw stammt, der auf diesem Gebiet sich eine gewisse autoritative Stellung erworben hat, so wird man annehmen dürfen, daß der angegebene Betrag annähernd zutreffend, jedenfalls nicht zu hoch gegriffen ist.

Zu alledem darf aber auch nicht übersehen werden, daß es sich in der Hauptsache um Aktiengesellschaften handelt, der ausländische Anteil an dem Gewinn sich also im wesentlichen auf eine Verzinsung des hergegebenen Geldes und um einen Gewinnanteil in Form von Dividenden handeln kann. Alles übrige bleibt in Rußland¹⁾, auch Zinsen und

¹⁾ Eine sehr interessante Übersicht darüber, welchen Nutzen eine große Industrie dem Lande, in dem sie beheimatet ist, bringt oder bringen kann, selbst wenn sie ganz mit ausländischem Kapital begründet worden ist und mit ausländischem Kapital betrieben wird, findet sich in der Festschrift zum 30-jährigen Bestehen der Gesellschaft der Gebr. Nobel in Baku. Es wird hier den ordentlichen Einnahmen einzelner Positionen des Reichsbudgets und zum Schluß dem gesamten Einnahmenbudget gegenübergestellt, welchen Anteil die Leistungen des Unternehmens der Gebr. Nobel gehabt haben und welchen Prozentanteil dieser Leistungen im einzelnen ergeben:

	Jahr	ordentliche	ausgezahlt	Prozent der letzteren
		Einnahmen des Staats	von der Gesellschaft Nobel	
in Millionen Rubel				
Staatsbahnen	1903	453,4	7,0	1,54
	1904	454,6	6,3	1,38
	1905	431,5	3,7	0,85
	1906	491,1	4,1	0,84
	1907	510,3	4,1	0,80
Petroleumakzise	1903	32,0	11,6	36,30
	1904	34,8	10,9	31,27
	1905	30,0	7,3	24,72
	1906	29,9	16,7	56,09
	1907	36,8	19,6	53,12
Staatssteuern	1903	80,7	1,1	1,31
	1904	75,3	1,0	1,29
	1905	71,8	1,0	1,41
	1906	92,9	1,6	1,71
	1907	110,4	1,7	1,58
Post und Telegraph	1903	58,2	0,3	0,46
	1904	66,4	0,2	0,33
	1905	71,2	0,2	0,28
	1906	74,2	0,3	0,37
	1907	76,5	0,3	0,45
Verpachtung der Staatsländereien . . .	1903	24,0	1,1	4,66
	1904	24,4	1,3	5,29
	1905	26,3	1,0	3,92
	1906	22,0	1,3	5,72
	1907	29,8	1,8	6,05
im ganzen	1903	648,2	21,0	3,24
	1904	655,5	19,6	3,00
	1905	631,3	13,2	2,10
	1906	710,2	24,0	3,38
	1907	763,9	27,5	3,61
die Teilnahme Nobels an dem ganzen ordentlichen Budget des Staates . .	1903	2 202,8	21,0	0,95
	1904	2 013,3	19,6	0,97
	1905	2 024,6	13,2	0,65
	1906	2 273,5	24,0	1,05
	1907	2 342,5	27,5	1,17

Dividenden der Kapitalien, soweit sie sich an den Unternehmungen beteiligt haben. Das ist aber, soweit es nachweisbar ist, nicht in großem Umfang geschehen. Übrigens ein Vorgang, der sich aus der geschichtlichen Entwicklung des westlichen Europas und der meisten Staaten, die den Umwandlungsprozeß zum Industriestaat durchgemacht haben, erklärt. Hierbei werden natürlich nicht unerhebliche Unterschiede in bezug auf den Grad der Mitwirkung des ausländischen Kapitals in den verschiedenen Staaten festgestellt werden können. Darauf kommt es aber auch bei Beurteilung des Vorganges gar nicht an, sondern nur darauf, daß es ein solcher ist, der keineswegs eine Besonderheit für Rußland darstellt, vielmehr ein Vorgang, der in der Entwicklungsgeschichte der Völker mehr oder minder regelmäßig beobachtet werden kann.

Neben dieser Beteiligung des Auslandes mit Kapital ist der weitere Vorgang, nämlich die Zuführung geistiger Arbeitskräfte, keineswegs von minder großer Bedeutung. Arbeitskräfte standen Rußland mit seinen damals 120 Millionen und auch mehr Einwohnern zweifellos reichlich genug zur Verfügung, und diese Arbeiter hatten sogar mancherlei Vorzüge vor anderen Arbeitern aufzuweisen. Sie waren nicht durch hohe Löhne verwöhnt, waren arbeitsam und zeichneten sich durch einen nicht geringen Grad von Anstelligkeit aus. Ohne sich über den Zusammenhang der Vorgänge in Grübeleien und Nachforschungen einzulassen, bemüht sich der russische Arbeiter, möglichst genau nachzumachen, was ihm vorgemacht und angezeigt worden ist. Bei diesem Vorgang entwickelt er in der Regel eine große Geschicklichkeit. Die unvermeidliche Folge hiervon ist es aber dann, daß die erste Unregelmäßigkeit bei der Abwicklung der Arbeit ihn hilflos macht und er durch fremde Hilfe wieder den regelmäßigen Gang herstellen lassen muß, weil er nicht beurteilen kann, was die Veranlassung zu der ihm unerwartet entgegengetretenen Unregelmäßigkeit gewesen ist. Er kann sie daher in der Regel auch nicht abstellen, braucht hierzu fremde Hilfe. Es waren das die Folgen, daß regelrecht vorgebildete Arbeiter nicht zur Verfügung standen. „Was dem Russen aber vor allem abgeht, ist die schöpferische Kraft sowie die Freude an der Arbeit selbst und an ihrem Werk. . . . Er kann ein vorzüglicher Vollzugsbeamter sein, nur selten aber wird er zu einem Mitarbeiter, von dem Anregungen aus eigenem Trieb zur Förderung der Sache ausgehen, wie in den meisten Fällen der Deutsche. Für den Betrieb bleibt der russische Angestellte daher meist ein Inventarstück — nicht selten ein sehr nützliches und wertvolles —, das man aber stets in Schwung halten muß.“¹⁾

Um nun aber die Entstehung einer Industrie, selbst mit solchen Hilfskräften, zu ermöglichen und zu fördern, mußte dieses Fehlen ge-

¹⁾ Dr. E. Jenny, Die Deutschen im Wirtschaftsleben Rußlands. „Weltwirtschaft“ 1919, Märzheft S. 81.

schulter, selbständiger und interessierter Arbeiter durch Zuführung von außen wettgemacht werden. Das ist geschehen, und zwar zu Anfang in großem Maßstab¹⁾. Liegt dieses Stadium in der Entwicklungsgeschichte der Industrie Rußlands auch schon weit zurück und ist auch die Beteiligung ausländischer technischer Hilfskräfte sehr stark zurückgegangen, so ist Rußland dennoch auch heute noch nicht in der Lage, seinen Bedarf an technisch ordnungsmäßig geschulten Arbeitskräften selbst zu decken. Dies gilt namentlich von den leitenden höheren Technikern, aber auch die Zahl der gewöhnlichen technischen Arbeitskräfte soll auf ein geringes Maß zurückgegangen sein. Zahlenmäßiger Nachweis hierfür aus neuester Zeit liegt nicht vor. Wohl aber ist noch im Jahre 1903 eine Erhebung darüber veranstaltet worden, wieviel höhere und untere Beamte in den Betrieben, die der Aufsicht der Fabrikinspektoren unterstellt, vorhanden sind, und die über eine technische Vorbildung verfügen²⁾.

Überhaupt waren 1903 beschäftigt:

	Russische Staatsbürger		Ausländer	
	überhaupt	%	überhaupt	%
höhere Beamte	15 013	91,3	1 421	8,7
untere „	14 330	83,4	2 855	16,6

Von der Gesamtzahl dieser Beamten haben eine technische Vorbildung an Hochschulen, in Mittel- und Elementarschulen genossen:

	Russische Staatsbürger		Ausländer	
	überhaupt	davon im Auslande	überhaupt	davon im Auslande
	%	%	%	%
höhere Beamte	13,7	4,2	40,0	38,8
untere „	13,7	2,8	29,1	26,9

¹⁾ Nach der Statistik von 1897 hat Rußland in der Industrie, dem Bergbau und Bauwesen damals überhaupt 170 473 Ausländer beiderlei Geschlechts (nur Arbeiter, nicht auch die Familienmitglieder gezählt) beschäftigt. Davon

Deutsche	127 778 oder 76,0%	Bulgaren	2 629 oder 1,5%
Chinesen	11 103 „ 6,4 „	Franzosen	2 019 „ 1,2 „
Griechen	8 289 „ 5,4 „	Schweden	1 850 „ 1,1 „
Tschechen	5 149 „ 3,0 „	Engländer	1 243 „ 0,7 „
Türken	3 633 „ 2,1 „	Italiener	967 „ 0,5 „
Perser	3 158 „ 1,8 „	Japaner	655 „ 0,4 „

B. Ischchanian, Die ausländischen Elemente in der russischen Volkswirtschaft, S. 74 ff.

²⁾ Sergei Prokopowitsch, Über die Bedingungen der industriellen Entwicklung Rußlands, S. 83 ff.

Dabei wurde das geradezu erstaunliche Ergebnis zutage gefördert, daß unter den russischen höheren Beamten sich sogar 97 Analphabeten und unter den unteren Beamten 265 Analphabeten befanden. Das war noch so im Jahre 1903! Diese Feststellungen, die sich auf die amtlichen Erhebungen der Fabrikinspektoren gründen, enthüllen ein eigenartiges Kulturbild. Wie mag es da wohl am Anfange unserer Beobachtungsperiode, also 30 Jahre früher, auf diesem Gebiet ausgesehen haben? Damals, 1881, waren im europäischen Rußland nur 22 700 Volksschulen mit 1 140 916 Schülern vorhanden, während 1911 bereits 100 295 Schulen mit 6 180 510 Schülern gezählt wurden¹⁾. Das ist ein sehr großer Fortschritt, der natürlich auch seine günstige Rückwirkung auf die industriellen Arbeiter ausüben wird. Dies um so mehr, als die Staatsregierung bei den Volksschulen keineswegs Halt gemacht hat. Es ist sogar ein gegenteiliger Vorgang zu beobachten, denn man hat durch technische Vorbildungsklassen bei den großen Industrien versucht, das Fehlende an allgemeiner Bildung zu ersetzen und wenigstens eine reinfachliche Vorbildung zu schaffen. Während dieser allerersten Ausbildung in verhältnismäßig später Zeit größere Beachtung zugewendet wurde, findet man, daß in Rußland der Hochschule schon sehr viel früher Aufmerksamkeit und Pflege geschenkt worden ist. Die Institute dieser Art in Petersburg, Riga, Moskau, Warschau usw. stammen zum Teil aus dem Anfang der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts. Aber die Entwicklung der Industrie scheint doch erheblich schneller fortgeschritten zu sein, als die Ausbildung der technischen Kräfte möglich war²⁾, denn noch 1903 wurden, wie vor gezeigt, in staatlich kontrollierten Betrieben 4276 Ausländer als höhere und untere technische Beamte beschäftigt, was 12,76 % gleichkommt. Es zeigt

¹⁾ A. W. Kolomsin, Der augenblickliche Stand der Volksbildung in Rußland, Petersburg 1912.

²⁾ Das Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten beschäftigt sich 1916, Heft 10, S. 139 ff., in einem Artikel: Maßnahmen zur Vergrößerung des technischen Personals (Mjery dlja uwelitschenija technitscheskawo perssonala) mit der Frage, wie dem überall hervortretenden Bedarf an technisch-gebildeten Kräften Befriedigung geschaffen werden kann. Dabei wird festgestellt, daß nur auf dem Gebiete des Baues von Bahnen, Wasserwegen und Chausseen jährlich mindestens 500 Personen weniger von den vorhandenen Lehranstalten entlassen werden, als der Bedarf fordert. Es müssen also minderwertige Kräfte eingestellt werden, falls nicht das Ausland aushelfen kann. Das amtliche Blatt bemerkt dazu, besonders betonend, daß genau die gleichen Verhältnisse auf dem Gebiet der elektrischen usw. Betriebe bestehen. Um dem abzuweichen, bestand 1916 die Absicht, die bestehenden Hochschulen möglichst zu vergrößern. Was unter den gegenwärtigen, chaotischen Verhältnissen in Rußland unternommen werden wird, läßt sich schwer beurteilen, wohl aber nicht mit Unrecht annehmen, daß der Krieg und die Revolution eine Verschlimmerung herbeigeführt haben werden.

sich also auch hier, daß Rußland in hohem Maße noch vom Ausland abhängig ist. Und seine Hilfe ist sicher erheblich größer, als durch die Beteiligung von 12,76 % zum Ausdruck kommt, denn erstens erfaßt diese Zahl nur die Beamten, die an staatlich kontrollierten Betrieben angestellt sind, und sodann fehlen alle jenen deutschen Beamten, die dem Druck der Staatsregierung nachgegeben, ihre deutsche Staatsangehörigkeit abgeschüttelt haben und in den russischen Staatsverband übergetreten sind. Die Zahl dieser Personen darf nicht niedrig veranschlagt werden. Wäre es möglich, auch alle diese Personen zahlenmäßig zu erfassen und ihnen die Menge der in nichtstaatlich kontrollierten Betrieben beschäftigten Ausländer hinzuzuzählen, so würde das Abhängigkeitsverhältnis der Industrie in Rußland vom Ausland in einem noch ganz anderen Lichte erscheinen.

Um die Entstehung einer Industrie und ihren Existenzkampf mit all den vielen Erschwernissen und Hindernissen, die sich ihr in den Weg stellten, zu unterstützen, hat dann auch die Staatsregierung mit ihren Machtmitteln helfend eingegriffen, indem sie dem Wettbewerb der übrigen Kulturstaaten durch Zollschranken den Zutritt nach Rußland erschwerte. Das ist keineswegs erst während des dreißigjährigen Abschnitts, der hier im besonderen Gegenstand der Untersuchung ist, so gewesen, daß Rußland seine Grenzen durch zollpolitische Maßnahmen bis zu einem gewissen Grade verschloß. Von jeher ist das geschehen, nur sind die Gründe, die hierzu führten, nicht immer die gleichen gewesen, denn teils verfolgte Rußland fiskalische Zwecke — die Zölle wurden zu einer wichtigen Einnahmequelle für das Reich gemacht —, teils dienten sie schutzzöllnerischen Aufgaben, — die einheimische Industrie sollte dadurch gefördert werden, daß die eingeführten Industrieerzeugnisse verteuert werden, wodurch es der einheimischen Industrie ermöglicht wurde, ihre Erzeugnisse zu höheren Preisen an den inländischen Markt zu bringen —, endlich aber sollten sie die Lösung handelspolitischer Aufgaben durchführen helfen — sie sollten den Import möglichst einschränken, um eine für Rußland günstige Handelsbilanz zu ermöglichen. Man kann nicht sagen, daß Rußland sich in seiner Zollpolitik immer gleich geblieben ist, vielmehr haben mit den Zielen, die zurzeit verfolgt werden sollten, auch die Mittel, die angewandt wurden, eine Änderung erfahren und erfahren müssen. So hatte die erhebliche Zollerhöhung auf Eisenprodukte in den Jahren 1884 und später 1887 die Folge, daß die Eisengewinnung im Lande selbst stieg. Während noch 1875¹⁾ von 3,4 Mill. Pud (= 55 700 t) Gußeisen, 2,2 Mill. Pud (= 42 000 Tarif-t) zollfrei eingeführt wurden, der Gußeisenmarkt unter dem bestimmenden Einfluß der ausländischen Zufuhr stand, bewirkte schon die Zollerhöhung von 1884

¹⁾ B. Ph. Brandt, Die ausländischen Kapitalien usw. Teil II, S. 30 ff.

eine Entwicklung der einheimischen Erzeugung zur teilweisen Deckung des eigenen Bedarfs. Aber offenbar ist die Wirkung nicht stark genug gewesen. Betrag der Eingangszoll 1884 9 Kop. in Gold, so stieg er in den folgenden Jahren schnell weiter und betrug 1885 — 12 Kop., 1886 — 15 Kop., 1887 — 25 Kop. bei der Einfuhr über See, 30 Kop. bei der Einfuhr über die Landgrenze, endlich 1891 30 und 35 Kop. in Gold. Man sieht aus dieser unruhigen Zollpolitik, wie sehr die Regierung bestrebt gewesen ist, durch einen starken Schutz gegen die Einfuhr vom Ausland die Produktion im Innern möglichst zu fördern. Das ist ihr auch gelungen, aber nicht, wie sie das eigentlich beabsichtigt und gewünscht hatte, aus eigener Kraft, sondern mit Hilfe des ausländischen Kapitals. Dieses sah sich gezwungen, da die Ausfuhr nach Rußland sehr erschwert wurde, selbst nach Rußland überzusiedeln, um die dort vorhandenen Erze zu verarbeiten. So ist es gekommen, daß z. B. deutsches Kapital zunächst in Polen an der schlesischen Grenze Filialen der vorhandenen deutschen Werke anlegte und damit die Erzeugung von Gußeisen in Rußland sehr wirksam förderte. Ganz ähnlich ist der Verlauf bei der Produktion von Eisen und Stahl gewesen, nur daß der Zollschutz durch höhere Erhebungssätze wirksamer gestaltet wurde. Der leitende Gedanke blieb hier aber immer derselbe. Nur um hier kurz die Wirkung des Vorgehens zu zeigen, sei angeführt: Es wurden in Rußland gewonnen 1885 2,6 Mill. Pud (= 42 600 t) Gußeisen, und 5,4 Mill. Pud (= 88 500 t) Stahl und Eisen, 1897 dagegen bereits 14 Mill. Pud (= 229 300 t) Gußeisen und 13,7 Mill. Pud (= 224 400 t) Stahl und Eisen. Während also 1885 nur halb soviel Gußeisen gewonnen werden konnte, als Stahl und Eisen hergestellt wurde, der fehlende Rest somit eingeführt werden mußte, hatte sich bereits nach 14 Jahren das Bild vollständig geändert. Ganz so hat es sich auf dem Gebiet der Steinkohlenproduktion abgespielt.

Auf diesen beiden ganz besonders wichtigen Gebieten war der erwünschte Erfolg da. Ebenso hat das Reich die Entwicklung der Industrie auf allen anderen Gebieten geschützt¹⁾ und durch diesen Schutz es erreicht, daß ausländische Kapitalien zur Anlage von industriellen Werken reichlich nach Rußland flossen. Dem Kapital folgten, wie wir gesehen haben, die leitenden und arbeitenden Kräfte, und in Rußland entstand eine Industrie. Der Minister Witte, der seit 1893 das Finanzministerium leitete, hat das im Jahre 1897 in einer Rede über die Auf-

¹⁾ Im Jahre 1914 hat das Zolldepartement eine sehr interessante Untersuchung veröffentlicht: „Einfuhr ausländischer Waren nach Rußland und die Eingänge an Zollabgaben“ (Priwos inostranych towarow w Rossiju i postuplenije tamoshennoi poschliny), von deren ausführlichen Berechnungen die folgenden auszugsweise hierhergesetzt sein mögen:

gabe des Schutzzollsystems zum Ausdruck gebracht. Er sagte damals: „Das Schutzzollsystem ist eine Schule für die Industrie, deren Entfaltung

im Jahr	Eingeführt wurden	dafür	d. h. in % vom Wert der Waren betrug die Zollabgabe
	Waren im Wert von	an Zollabgaben erlegt	
	- in Millionen Rubel		
1900	550,4	182,7	33
1901	509,7	201,1	39
1902	505,4	204,0	40
1903	579,8	218,4	38
1904	556,7	208,3	37
1905	531,6	203,3	38
1906	589,8	222,9	37
1907	671,1	234,6	35
1908	741,0	252,9	34
1909	752,4	244,6	33
1910	915,2	279,4	31
1911	982,1	297,4	30
1912	994,1	295,1	30

Hieraus ergibt sich, daß als Jahresdurchschnitt für 1900—1912 der Wert der eingeführten Waren 682,2 Millionen Rubel beträgt und der erhobene Zoll 234,2 Millionen Rubel ergeben hat, was 34,3 % vom Wert der Waren ausmacht. Für die einzelnen Jahre schwankt dieser Prozentsatz ziemlich erheblich, wobei die Tendenz, zurückzugehen, deutlich hervortritt. Dieses Zurückgehen braucht aber keineswegs zu bedeuten, daß die Zollabgaben geringer geworden sind, vielmehr ist anzunehmen, daß, wie unsere Quelle meint, eine Preissteigerung eingetreten ist bei den Waren, von denen die sog. spezifischen Zollabgaben (die Abgaben werden nicht nach Maßgabe des Wertes, sondern von einer bestimmten Menge von Waren berechnet) erhoben worden sind. Bei Erhöhung des Wertes solcher Waren tritt stets eine Verringerung des Prozentverhältnisses zwischen Warenwert und Zollabgabe ein. Diese Tatsache wird bestätigt durch die folgenden Prozentangaben. Danach betrug das Verhältnis zwischen Warenwert und Zollabgabe bei:

Jahr	Lebensmitteln	Rohstoffen u. Halbfabrikaten	Industrie-Erzeugnissen	Durchschnitt	Jahr	Lebensmitteln	Rohstoffen u. Halbfabrikaten	Industrie-Erzeugnissen	Durchschnitt
1900	81	25	26	33	1907	75	25	29	35
1901	91	31	26	40	1908	69	27	29	35
1902	95	31	27	40	1909	75	24	26	33
1903	89	30	26	38	1910	77	22	26	30
1904	90	28	26	37	1911	69	23	26	30
1905	95	27	25	38	1912	67	22	27	30
1906	90	25	29	38					

Man sieht aus dieser Gegenüberstellung auch, daß die Verhältniszahlen bei „Industrie-Erzeugnissen“, abgesehen von den Jahren 1906/08, ziemlich stetig

allen Schichten der Bevölkerung zugute kommt. Deshalb muß man danach trachten, wie man sich von dieser Last (nämlich dem Schutzzollsystem) befreien kann. Die Befreiung davon kann erreicht werden durch vom Ausland nach Rußland heranzuziehende Kapitalien. Entsprechende Kapitalien sind bei uns nicht verfügbar; und wo sie vorhanden sind, da liegen sie fest. Die Heranziehung von Kapitalien macht die Schule des Protektionismus billiger. Man muß daher einen breiten Zustrom ausländischen Kapitals nach Möglichkeit unterstützen.“¹⁾

Der Minister hat diese Anschauung über die Notwendigkeit der Zuführung ausländischer Kapitalien mit starker Hand durchgeführt. Es half ihm zum Gelingen seines Vorhabens in erster Reihe der große Reichtum an Mineralien, Kohle, Rohmaterial für die Textilindustrie usw., über die Rußland verfügte und die das Fundament bildeten, auf dem sich die Industrie aufbauen konnte. Aber Witte hatte vollkommen recht, wenn er erkannte, daß das alles tote Werte sind, solange nicht Kapital die Möglichkeit bietet, sie mobil zu machen. Da nun aber Kapital stets nur dahin fließt, wo ihm Gewinn mit einiger Sicherheit in Aussicht steht, so war es eine unabweisliche Notwendigkeit, diese Voraussetzung zu schaffen.

Das geschah durch das Schutzzollsystem. Allerdings mit der Folge, daß das Land die Lasten in Form von hohen Preisen tragen mußte. Denn die Industrie setzte die Preise so fest, daß zu den Bezugskosten der ausländischen Erzeugnisse der Wert des Zolles hinzugerechnet wurde. Tatsächlich hat denn auch die große-Mehrzahl der Unternehmungen die auf sie gestellten Erwartungen erfüllt, wie das der Bote für Finanzen (Wjestnik finansow usw.) in einer sehr ausführlichen Aufzählung sämtlicher Unternehmungen, die zu einer öffentlichen Rechenschaftsablegung verpflichtet sind²⁾, durch Zusammen-

auf derselben Höhe sich erhalten haben. Danach hat der Zollschutz, sofern der Durchschnittswert der Industrie-Erzeugnisse sich nicht erheblich geändert hat, ziemlich gleichmäßig fortbestanden. Daß aber die russische Zollpolitik keineswegs nur schutzzöllnerischen Zwecken dient, sondern unmittelbar fiskalische Zwecke verfolgt, ergibt sich unter anderem auch daraus, daß z. B. 1912 den größten Zollbetrag Tee eingetragen hat, nämlich 44,4 Millionen Rubel oder 15,0 % der gesamten Zollabgaben, ferner, daß Apfelsinen 5,6 Millionen Rubel oder 1,9 % einbrachten, obgleich weder Tee noch Apfelsinen in Rußland geerntet werden.

¹⁾ W. Siew, Ausländische Kapitalien in der russischen Industrie (Inostranyje kapitaly w russkoi promyslennosti), Bote für Finanzen usw. 1915, Nr. 48, S. 289.

²⁾ P. Oj, Statistik der Aktiengesellschaften und der Genossenschaften auf Anteilscheine, die verpflichtet sind, öffentlich Rechenschaft abzulegen (Statistika akzionerych obschtschestw i pajewych towarischtschestw, objäsanych publi-tschnoju otschetnostju), Bote für Finanzen usw. 1913, Nr. 18 ff.

stellung des Endergebnisses jedes einzelnen Unternehmens zum Ausdruck bringt. Man kann sagen, das Vorgehen der Regierung hat hier zu einem Erfolg geführt, der es Rußland ermöglicht hat, einen sehr großen Schritt vorwärts zu tun, indem der Anfang zum Aufbau einer Industrie gemacht worden ist, die, zum größten Teil gestützt auf die eigenen Rohmaterialien, dem Volke einen Teil seines Bedarfs zu liefern vermag. Es kann dem mit Recht nicht entgegengehalten werden, daß nach wie vor der Bezug von auswärts fortgehend im Steigen begriffen ist¹⁾, also die im Lande bestehende Industrie nicht die Möglichkeit hat, den Zustrom vom Ausland einzudämmen oder gar auszuschalten, was ja wohl das vorgesteckte Ziel ist. Von diesem Ziel sei man aber noch sehr weit entfernt, denn in den Jahren 1898 bis 1913 einschl. hat die Einfuhr gerade der Rohstoffe und Halbfabrikate um 110,5 % und von fertigen Erzeugnissen um 140,7 % zugenommen. Dabei wird übersehen, die außerordentliche Zunahme des Wachstums der Bevölkerung und damit des Bedarfs in Rechnung zu stellen. Dadurch werden Ansprüche an die junge Industrie gestellt, denen diese noch nicht gewachsen ist, auch schwerlich in der kurzen Zeit gewachsen sein kann, weil die ältere westeuropäische Industrie mit ganz anderen Mitteln und Erfahrungen arbeitet und daher immer noch in der Lage bleibt, im Wettbewerb die Oberhand zu behalten. Namentlich liebt man es in Kreisen, die das Vorgehen der Regierung zur Schaffung einer Industrie nicht gerechtfertigt finden, darauf hinzuweisen, daß die Opfer, die das Land bringen muß, sehr drückend sind, denn die Schutzzölle verteuern ganz mechanisch die Erzeugnisse der eigenen Industrie, und dennoch hat die Regierung den einzigen Weg eingeschlagen, der nach den bisherigen Erfahrungen so lange der richtige ist, als die Industrie nicht groß und stark genug ist, auf eigenen Füßen zu stehen. Ein Zustand, der für Rußland noch in weitem Felde liegt. Vielleicht läßt sich dieser Auffassung gegenüber sogar der Standpunkt vertreten,

¹⁾ Eingeführt wurden für Millionen Rubel (1 Rubel = 2,16 M):

	1898/02	1903/07	1908/12	1912	1913
Nahrungsmittel	113,0	157,2	200,4	209,6	237,9
Rohes u. halbbearbeitetes Material	313,2	361,7	508,0	555,5	668,0
Tiere	4,0	5,0	9,9	12,0	17,6
Erzeugnisse	187,1	199,4	329,0	394,6	450,5
überhaupt	617,4	723,3	1 017,4	1 171,8	1 374,0

Siehe: Bericht über den auswärtigen Handel Rußlands 1913, herausgegeben vom Zolldepartement (Obsor wneschnei torgowli Rossii).

daß der Schutz der Industrie noch nicht wirksam genug durchgeführt worden ist. Denn der Zolltarif mit seinen fast regelmäßig generell durchgeführten Erhöhungen hat vielmehr den Charakter eines fiskalischen Zollsystems als den eines Schutzzollsystems. Nur ganz wenige Ausnahmen hiervon bestehen in Rußland. So z. B. macht der Zolltarif bei der Einfuhr von Steinkohlen einen Unterschied zwischen der Grenze an der Ostsee und derjenigen am Schwarzen und Asowschen Meere. Er hat für die letztere Grenze offenbar die Aufgabe, die Steinkohlenindustrie im Süden des Landes zu schützen, während er für die Ostseegrenze nur als fiskalischer Zoll angesprochen werden kann, weil für das ganze nordwestliche Rußland und dessen Industrie nur ausländische — deutsche oder englische — Kohle in Frage kommen kann, wenn die Industrie wettbewerbsfähig sein soll. Hieraus würde sich konsequenterweise ergeben, daß die Einfuhr von Steinkohlen hier ganz freigegeben werden müßte, wenn die Aufgabe des Zolltarifs nur der Schutz der entstehenden Industrie sein sollte. Für die Ausfuhr einzelner Güter hat die Regierung die Konsequenz gezogen und den Ausfuhrzoll gänzlich fallen lassen. Hierher gehören der Hauptsache nach Baumwollen-, Leinen-, Hanfgewebe, ferner Baumwollen- und Leinengarn, Streichhölzer und endlich einzelne Metallwaren (Schmucksachen) ¹⁾, zusammen im Wert 1912 von 38 119, 1913 von 44 838 Tausend Rubel.

In diesem Vorgang kann eine Bestätigung dafür erkannt werden, was vorher von der zollfreien Einfuhr, namentlich der Steinkohle, gesagt worden ist. Die russische Regierung hat danach richtig erkannt, daß die Zollabgaben ein Hindernis für die Betätigung der Industrie abgeben, die fallen zu lassen unter Umständen ein dringendes Gebot ist, um die Erzeugnisse der Industrie im Ausland verkaufsfähig zu machen. So ist es der Regierung durch Fortführung einer im großen und ganzen festen Schutzzollpolitik tatsächlich geglückt, das notwendige ausländische Kapital für die Mobilmachung der im Lande ruhenden Naturschätze zu gewinnen und es zu veranlassen, sich an der Begründung neuer Industrien und an dem Ausbau bereits vorhandener zu beteiligen, so daß seit dem Jahre 1887 sich eine ganz nennenswerte Industrie-Gründungsepoche entwickelte, die sich namentlich unter der Führung Wittes zu einer Hochflut auswuchs. Es wäre aber grundfalsch, wenn man, wie S. Prokowitz das tut, annehmen wollte, es sei die Absicht vorherrschend gewesen, einen Industriestaat aus Rußland zu machen, wenn er bemerkt: Die Schutzzollpolitik vermochte somit nicht,

¹⁾ Nach Angabe des Berichtes des Zolldepartements über den auswärtigen Handel (Obsor wnjeschnei torgowli Rossii) haben sich die Beziehungen zu den Bestimmungsländern für die vorgenannten Artikel folgendermaßen gestaltet:

bieten, wie z. B. dem Eisenbahnbau, ist es Rußland wohl gelungen, sich auf die eigenen Füße zu stellen. So sind im Jahr 1913 Lokomotiven überhaupt nicht, rollendes Material für 0,7 Mill. Rbl. und Schienen nur für 0,13 Mill. Rbl. bezogen worden. Es zeigen sich sogar schon bescheidene Anfänge einer Ausfuhrmöglichkeit, denn in diesem Jahre (1913) sind bereits für 0,7 Mill. Rbl. Schienen (nach Persien und Finnland) ausgeführt worden.

Wenn man das erfährt und sich die mitgeteilten Zahlen auf Seite 206 vergegenwärtigt, dabei aber nicht übersieht, wohin die Industrieerzeugnisse ausgeführt worden sind, so darf man immerhin getrost sagen, daß Rußland sich auf dem richtigen Wege für den Absatz seiner industriellen Erzeugnisse befindet. Denn abgesehen von Streichhölzern, die auch in Westeuropa Abnehmer finden, ist Asien das gegebene Absatzgebiet, schon wegen der Nachbarschaft, vor allem aber wegen der höheren technischen Entwicklungsstufe, auf der Rußland mit seiner Industrie steht. Diese Abhängigkeit Asiens läßt sich auch leicht an den Ausfuhrwerten erkennen. Industrieerzeugnisse führte Rußland überhaupt aus

	1903		1913	
	Mill. Rbl. =	%	Mill. Rbl. =	%
für	48,6		84,9	
davon gingen nach:				
West-Europa . . .	10,1	20,9	19,4	23,0
Asien	28,6	58,8	55,5	65,3
Finnland	9,9	20,3	9,9	11,6

Wie man aus den Verhältniszahlen ersieht, hat Asien in den elf Jahren den größten Zuwachs erhalten, während Finnland erheblich eingebüßt hat. Den absoluten Zahlen nach hat die Ausfuhr überhaupt um 36,3 Mill. Rbl. zugenommen, was einer Zunahme um 74,7 % gleichkommt, von denen 26,9 Mill. Rbl. auf Asien kommen. Asien ist jedenfalls ein Gebiet, das unter allen Umständen für die russische Industrie außerordentlich aussichtsreich werden muß, wenn sie mit den allgemeinen Fortschritten Schritt zu halten imstande ist. Allerdings muß auch hinzugesetzt werden: und so leistungsfähig wird, daß sie nicht nur den Bedarf des eigenen Landes zu decken vermag, sondern außerdem noch die Kraft gewinnt, auch den Bedarf der nächstliegenden Gebiete Asiens zu befriedigen.

XXIX.

In den vorstehenden Blättern ist versucht worden, in kurzen Strichen die Entwicklungsgeschichte der Industrie in Rußland darzustellen. Dabei ist der Nachweis geführt, wie sehr diese Industrie durch auswärtige Kräfte gestützt, zum größten Teil überhaupt erst durch auswärtige Hilfe ermöglicht worden ist. In diesem Zusammenhang muß anerkannt werden, daß zu Beginn der Bewegung, der Einbürgerung der Industrie, außer den Rohstoffen von Rußland selbst, aus eigener Kraft, sehr wenig, vielleicht ist es richtiger zu sagen: nichts beige-steuert worden ist. Denn die führende und schaffende geistige Kraft lieferte das Ausland, und das unerläßlich notwendige Kapital entstammte derselben Quelle. So blieb als Anteil Rußlands das Rohmaterial, soweit es das Land liefern konnte, und die menschlichen Arbeitskräfte, die in großer Menge vorhanden, aber ungeschult dem Aufbau der Industrie zur Verfügung standen. Nunmehr kommt es darauf an, zu prüfen, wie weit auf die Entwicklung der einzelnen Industrie das zutrifft. Es sollen nur die wichtigsten und größten: die Naphtha-, Eisen-, Steinkohlenindustrien untersucht und festgestellt werden, wie sich bei diesen die Verhältnisse bei ihrer Begründung und weiteren Entwicklung gestaltet haben.

a) Die Naphthaindustrie.

Der Beginn ihrer Entwicklung fällt annähernd in die Zeit, in der im europäischen Rußland von der Entstehung einer Eisen-, Kohlen- usw. Industrie gesprochen werden kann. Vorher hat die Verwendung der Naphtha zu Brennzwecken sicher auch schon längst stattgefunden, aber die Ausnutzung der Schätze an Naphtha mit Hilfe der Industrie, um ihre Verwertung über den Bannkreis des Quellengebiets Rußland und über dessen Grenzen hinaus den Verbrauchern zugänglich zu machen, wird kaum vor Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts begonnen haben. Das Finanzministerium selbst verlegt den Beginn der industriellen Ausbeutung der Naphthareichtümer des Kaukasus in das Jahr 1872. Dieser Zeitpunkt ist allerdings weit vorgeschoben. Seine Annahme gründet sich darauf, daß in diesem Jahre, am 1. Februar, ein Allerhöchster Befehl die Naphthaausnutzung freigab, die Naphthapacht aufhob und die Übertragung des Eigentums an dem Grund und Boden an die betreffenden Erwerber gestattete, die sich allerdings eine Einschränkung des vollständig freien Genusses ihres Eigentumsrechtes dadurch gefallen lassen mußten, daß sie, wie es in dem Befehl heißt: für die Benutzung der Oberfläche der Parzelle eine jährliche Zahlung von 10 Rbl. für eine Deßjä-

tine, die nach 24 Jahren auf 100 Rbl. stieg, zu zahlen hatten. Damit war offenbar nur ein Modus geschaffen worden, der es dem Staate ermöglichte, an der Ausnutzung der Naphthaschätze einen geringen Anteil sich zu sichern. Jedenfalls ist durch diesen Befehl vom 1. Februar 1872 der Entwicklung der Naphthaindustrie im Kaukasus die Bahn freigemacht worden. Die Folgen traten auch bald deutlich in die Erscheinung. Während bis dahin die Naphtha fast ausschließlich von den Eingesessenen und von einzelnen russischen Kapitalisten verwertet wurde, und das gewonnene Erzeugnis in außerordentlich primitiver Weise — anfangs in Tierschläuchen — zum Versand kam, daher auch kaum sehr weite Strecken überwinden konnte, um entlegene Märkte aufzusuchen, hatte sich das seit dem 1. Februar 1872 geändert. Drei kapitalkräftige, russische Unternehmer hatten, jeder einzeln, Land erworben, um es, jeder für sich, auszunutzen. Allein sehr bald, schon 1874, taten sie sich zusammen und begründeten die erste größere Aktiengesellschaft, die „Baku-Naphtha-Gesellschaft“. Damit war ein Weg beschritten, auf dem die weitere Entwicklung der Industrie hier stattfinden konnte, auch stattfinden mußte, falls überhaupt von einer Nutzbarmachung der Naphtha, ähnlich wie es in Amerika schon lange geschah, die Rede sein konnte. Es war durch diese erste Begründung einer größeren Unternehmung der Versuch gemacht, mit Hilfe eines größeren Kapitaleinsatzes die Möglichkeit zu schaffen, die Naphtha in Mengen zu verwerten, die es gestatten, die Erzeugnisse zunächst an den russischen und demnächst an den Weltmarkt zu bringen. Die bis dahin mit den vorhandenen örtlichen Mitteln versuchten kleinen Betriebe vermochten den Anforderungen, die ein derartiger weitreichender Vertrieb der Erzeugnisse beanspruchte, nicht zu genügen. Die Baku-Naphtha-Gesellschaft hatte aber auch keine Erfolge. Schon im Jahre 1877 mußte sie ihr ursprüngliches Aktienkapital (7,5 Mill. Rbl.) erheblich herabsetzen (4 Mill. Rbl.) und war schließlich 1894 auf ihrem niedrigsten Kapitalstande (2 Mill. Rbl.) angelangt. Wenn in diesem Fall sich nun auch wirklich russisches Kapital gefunden hätte, um eine Industrie, die alle Voraussetzungen für ein gutes Gedeihen und reichen Gewinn bot, ins Leben zu rufen, und dies nicht gelang, so muß offenbar außer dem Kapital doch noch manches gefehlt haben, was als Voraussetzung für das Gelingen eines solchen Unternehmens gelten muß. Die folgenden Ereignisse bestätigen das. 1879 ließ sich die schwedische Firma Gebr. Nobel in Baku nieder, begründete nicht nur eine große Raffinerie, sondern organisierte gleichzeitig großzügig die Abbeförderung der Erzeugnisse, gewann verhältnismäßig schnell auf dem russischen Markte Boden, den bis dahin das amerikanische Petroleum ausschließlich beherrschte, und konnte seine Produkte bald auch über die russischen

Grenzen hinaus verkaufen. Die Gesellschaft Gebr. Nobel zeigte ein ganz anderes Bild als die „Baku-Naphtha-Gesellschaft“. Ihre Geschäfte nahmen immer größeren Umfang an, ihr Aktienkapital mußte in schneller Folge von 3 auf 15 Mill. Rbl. erhöht werden, das Gesamtunternehmen blühte und brachte der Gesellschaft sehr reichen Gewinn.

Trotz dieses zweifellosen Erfolges, der durch die tatkräftige Leitung der Geschäfte erreicht wurde, und obgleich feststand, daß die vorhandenen reichen Naphthavorkommen auf viele Jahre hinaus die Industrien sicher mit dem erforderlichen Rohmaterial versorgen werden, fand sich in Rußland weder genügendes Kapital, noch Unternehmungslust, um die Reichtümer in erster Reihe im Interesse des eigenen Landes nutzbar zu machen. Anders verhielt sich das Auslandskapital. Dieses machte sich schnell daran, mit seinen Mitteln in den Kaukasus zu gehen, um dort die Naphthalager zum eigenen Vorteil auszunutzen. Das Risiko war offenbar nicht sehr groß, denn die Naphthaindustrie mit den reichen Fundstätten bot alle Voraussetzungen für große Gewinne. So kam es, daß englisches, französisches und deutsches Kapital, namentlich die beiden erstgenannten Länder, sich schnell eine die gesamte Naphthaindustrie in Rußland beherrschende Stellung zu sichern vermochten. Ich sagte eben in Rußland, nicht allein im Kaukasus. Wenn man sich die Zahlen vergegenwärtigt, die diese Verhältnisse beleuchten, und den damit in engstem Zusammenhang stehenden Aufschwung dieser Industrien, dann kommt man unwillkürlich dazu, daß die Auffassung des Ministers Witte richtig ist, daß in Rußland für solche Zwecke kein Interesse und kein Geld verfügbar sind. Man wird kaum eine zweite Industrie in Rußland finden, die so gute Aussicht gewährte, das Kapital sicher mit Gewinn arbeiten zu lassen, als gerade die Naphthaindustrie. Und dennoch gelang es nicht, das heimische Kapital für diese Zwecke zu gewinnen.

Neben dieser von der Natur begünstigten Lage der Naphthaindustrie hat außerdem die Staatsregierung sie auch durch Zölle geschützt. Nötig wurde dieser Schutz wohl erst, als der Staat auch seinerseits aus der blühenden Industrie für seinen Säckel Gewinn heraus schlagen wollte. Der allererste Entwicklungsabschnitt (1821—73), in dem die Staatsregierung die Herstellung von Leuchtöl in eigener Regie durchführte und dabei ganz geringfügige Gewinne — durchschnittlich 90 000 Rbl. im Jahre, — erzielte, darf füglich übergangen werden.

Der darauffolgende Abschnitt (1873—77) brachte der sich langsam entwickelnden Industrie für die Destillate eine Belastung von 25 Kop. für ein Pud (= 16,38 kg). Aber schon ein Befehl vom 6. August 1877 hob diese Akzise auf. Der Fiskus opferte hierbei $\frac{1}{4}$ Mill. Rbl., der Wettbewerb gegen amerikanisches Petroleum sollte erleichtert werden,

was auch eintrat. Allein die Staatsregierung kam bald wieder von dem beschrittenen Wege ab und kehrte abermals zu der Erhebung einer Akzise zurück. Diesesmal wurde dieses Vorgehen aber begleitet von der ergänzenden Maßnahme der Erhöhung des Zollschutzes¹⁾ gegen einzuführendes Petroleum. So kam es, daß durch das Gesetz vom 21. Dezember 1887²⁾ eine Akzise von 40 Kop. auf 1 Pud leichtes und von 30 Kop. auf 1 Pud schweres Leuchtöl eingeführt wurde. Gleichzeitig wurde aber auch ein Einfuhrzoll von 1 Rbl. in Gold für 1 Pud leichtes und 70 Kop. in Gold für 1 Pud schweres Leuchtöl festgesetzt. Die letzte Erhöhung der Akzise erfolgte auf Grund des Befehls vom Jahre 1892, demzufolge sowohl für Leuchtöle, als auch für Destillationsprodukte chemischer oder anderer Bearbeitung von Naphtha 60 Kop. für leichtes und 50 Kop. für schweres Öl für 1 Pud entrichtet werden müssen.³⁾ Das waren die Voraussetzungen, unter denen sich die Naphthaindustrie in Rußland zu dem heutigen Stande entwickelte, und in der das ausländische Kapital die durchaus beherrschende Stellung an sich gerissen hat.

Bei der Beteiligung des Auslandskapitals lassen sich drei Abschnitte feststellen, in denen es einen besonders starken Einfluß auf die Entwicklung der Naphthaindustrie auszuüben vermochte:

1. in den Jahren 1880—1892,
2. „ „ „ 1898—1904 und
3. „ „ „ 1910—1913,

wobei gleich hier bemerkt sei, daß diese Kapitalien sich an den russischen Unternehmungen beteiligt haben, ohne daß ihnen die Staatsregierung irgendwelche Sicherheiten oder Vorzüge in Aussicht stellte. Auch später sind ihnen diese nicht gewährt worden. Diese für Rußland eigenartige Erscheinung findet sich in der Entwicklungsgeschichte der Industrie auf fast keinem anderen Gebiet.

¹⁾ 1873 bestand ein Einfuhrzoll von 55 Kop. für 1 Pud (= 16,38 kg).

²⁾ a) Dr. Joh. v. Keußler, Die russische Petroleumakzise, Finanz-Archiv für das gesamte Finanzwesen 1889, S. 343 ff.; b) Zum 25-jährigen Bestehen der Akzise für Naphtha (K 25-ljetiju nephthjånawo akzisa), Industrie und Handel 1913, Bd. XI, S. 145 ff.

³⁾ Dr. Sodoſfsky, Die Reichseinnahmequellen Rußlands, Finanz-Archiv für das gesamte Finanzwesen 1909. Aus dieser Einnahmequelle flossen dem Reiche zu in Mill. Rubel:

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
29,6	32,0	34,8	29,9	29,7	36,9	38,1	38,8.

Im ersten Abschnitt¹⁾ beherrschte unzweifelhaft die Gesellschaft der Gebr. Nobel die Lage in der Naphthaindustrie. Bis 1892 hatte die Gesellschaft keine eigenen Quellen, bezog Naphtha von den vorhandenen kleineren Unternehmungen, die sie sich angegliedert hatte. Sie konnte um jene Zeit über ein Kapital von rd. 40 Mill. Rbl., das in den verschiedenen Betrieben steckte, verfügen und stand damit zweifellos weitaus an erster Stelle.

Aus jenem ersten Abschnitte (1880—1892) sind bis zum Ende 1915 zehn Unternehmungen noch erhalten, von denen nur drei mit russischem,

¹⁾ Über die Entwicklung der Naphthaindustrie vor diesem ersten Abschnitt sind, auffallenderweise, gar keine zahlenmäßigen Angaben in der sonst so redseligen amtlichen Literatur vorhanden. Nur in der Festschrift der Gebr. Nobel, herausgegeben zur Feier des 30-jährigen Bestehens der Gesellschaft, sind Angaben hierüber zerstreut zu finden, denen ich die folgenden entnommen habe. Danach wurde Naphtha gewonnen durchschnittlich:

1859/63	0,3 Mill. Pud	1875	5,8 Mill. Pud
1864/69	0,7 " "	1876	11,0 " "
1870/72	1,5 " "	1877	15,0 " "
1873	3,9 " "	1878	20,0 " "
1874	4,9 " "	1879	24,0 " "

Damit war zum ersten Male der Einfluß des ausländischen Kapitals sichtbar geworden. Von nun ab wuchs die Naphthagewinnung schnell, sie betrug durchschnittlich:

1880/84	52,6 Mill. Pud	1900/04	624,0 Mill. Pud
1885/89	160,0 " "	1905/09	458,0 " "
1890/94	300,9 " "	1910/14	563,9 " "
1895/99	439,0 " "		

Neben der Gewinnung roher Naphtha, die die Grundlage für die gesamte industrielle Entwicklung auf diesem Gebiet ist, zeigt auch die Ausfuhr von Naphthaprodukten aus dem Bezirk von Baku eine mit den vorstehenden Angaben parallel laufende Entwicklung, es wurden nämlich aus Baku ausgeführt:

	1885/89	1890/94	1895/99	1900/04	1905/09	1910	1911
in Millionen Pud (1 Mill. Pud = 16 380 t)							
1. Leuchtöle	42,9	75,5	91,2	134,5	84,3	80,1	83,3
2. Schmieröle	2,1	5,6	9,3	14,8	13,6	15,4	16,4
3. Naphtharückstände	52,0	130,9	214,9	304,5	225,1	225,0	244,6
4. Rohe Naphtha	3,1	11,7	26,5	30,7	37,9	52,0	47,5
5. Sonstige Produkte	—	0,4	1,5	1,8	2,3	—	—
6. Solaröl	—	—	—	—	—	4,4	4,1
7. Benzin und Gasolin	—	—	—	—	—	1,2	1,2

7 dagegen mit vorherrschend ausländischem Kapital begründet sind und betrieben werden. Von diesen Gesellschaften verfügten:

bei ihrer Begründung: Ende 1915:

a) die drei russischen über . . .	4,14	13,71 Mill. Rubel Kapital
b) die sieben andern „ . . .	13,88	80,52 „ „ „
oder das Gesellschaftskapital wuchs zu a) um 228,7 %		
„ b) „ 480,1 „		

Nach Abschluß dieses ersten Abschnitts (1892) hatte sich französisches Kapital hierher gezogen, in Sonderheit beteiligte sich das Bankhaus Rothschild (etwa 9 Mill. Rbl.) an der Naphthaindustrie.

In größerem Umfang begann der Geldzustrom erst wieder 1898. Namentlich wandte England jetzt seine Aufmerksamkeit dieser Industrie zu, beschränkte sich aber keineswegs auf das Quellengebiet um Baku, sondern erstreckte seine Tätigkeit auch auf Daghestan, Kuban usw. Gerade in diesen letzteren Gebieten legte England in den Jahren 1898 bis 1903 rd. 10,2 Mill. Rbl. an, während es in diesem Zeitabschnitt überhaupt 85,7 Mill. Rbl. in der Naphthaindustrie Rußlands arbeiten ließ.

In diesem Zeitabschnitt in der Entwicklung der russischen Naphthaindustrie tritt, nach der vorliegenden amtlichen Quelle¹⁾, zum ersten Mal auch das deutsche Kapital unter Führung der Deutschen Bank auf. Besonders hat sich das deutsche Kapital dem Produktionsgebiet um Grosny zugewandt. Hier führt das russische Organ des Finanzministeriums auch die deutsche Firma Spies, Stuken & Co. mit einem Gründungskapital im Jahre 1902 von 7 Mill. Rbl. auf, das im Jahre 1915 auf 8,4 Mill. Rbl. angewachsen ist. Damit ist aber die Beteiligung deutschen Kapitals an der Naphthaindustrie lange nicht erschöpft. Schon bei der ersten Betätigung ausländischen Kapitals durch die Gesellschaft der Gebr. Nobel ist deutsches Kapital in hervorragendem Umfang unter Führung der Disconto-Gesellschaft beteiligt. Auch der „Bote für Finanzen, Industrie und Handel“ weiß, daß deutsches Kapital in viel größerem Umfang hier arbeitet, als er es anführt, denn er weist mit Betonung darauf hin, daß das deutsche Kapital vielfach unter „russischer, englischer oder belgischer Flagge segelt“. Hierher gehört auch das „Kasbek-Syndikat“, für dessen Finanzierung die Deutsche Bank einen Trust: Deutsche Petroleum-Aktiengesellschaft ins Leben rief.

Für den zweiten Abschnitt (1898—1904) ergibt sich, daß ausländisches Kapital an 17 Unternehmungen ursprünglich mit 57,25 Mill. Rbl. beteiligt ist, zu Ende 1903 aber bereits auf 66,9 Mill. Rbl., also um 16,85 %

¹⁾ Ausländische Kapitalien in der russischen Naphthaindustrie (Inostrannyje kapitaly w russkoi neftjanoi promyslennosti), Bote für Finanzen, Industrie und Handel (Wjestnik finansow usw.) 1915, Heft 45, 48, 50, 52.

angewachsen war. Demgegenüber sind im gleichen Zeitraum 18 russische Unternehmungen mit einem Kapitalaufwande von 22,15 Mill. Rbl. begründet worden, deren Gesellschaftskapital aber 1903 nur noch 21,38 Mill. Rbl. betrug, also um 3,60 % zurückgegangen war. So finden wir in diesen wenigen Zahlen ausgedrückt, wie hervorragend die Mitwirkung des ausländischen Kapitals in der Naphthaindustrie auch während des zweiten Abschnitts gewesen ist.

1904 hört der englische Geldzufluß ziemlich unvermittelt auf. In den folgenden Jahren (bis 1909) kommt nur französisches — nach der vorliegenden russischen Aufstellung — und verschwindend wenig deutsches Kapital für die Naphthaindustrie in Frage, überhaupt an ausländischem Geld 16,5 Mill. Rbl. Diesen 11 ausländischen stehen 7 russische Unternehmungen mit 8,2 Mill. Rbl. gegenüber.

Erst 1910, als sich England politisch und wirtschaftlich Rußland nähert, ändert sich die Lage auf dem Gebiet der Naphthaindustrie: es fließen wiederum große Kapitalien zu. Als Endergebnis für den Zeitabschnitt 1910—13 berichtet unsere Quelle, daß 50 englische Unternehmungen mit einem Gründungskapital von 293,3 Mill. Rbl., von denen 134,6 Mill. Rubel bar eingezahlt worden waren, entstanden sind, während Rußland nur 7 Gesellschaften mit 9,6 Mill. Rbl. zu gründen die wirtschaftliche Kraft hatte¹⁾. Neben dieser englischen Beteiligung hat nachweisbar die Gesellschaft der Gebr. Nobel (5,2 Mill. Rbl.) und ebenso das deutsche Kapital (6,0 Mill. Rubel) sich an der russischen Naphthaindustrie während dieses Abschnitts beteiligt. Das sind aber immerhin geringe Beträge gegenüber dem Kapital, mit dem England in die russische Industrie gegangen ist.

Als Endergebnis darf festgestellt werden, daß die gesamte Naphthaindustrie Rußlands, also nicht nur die um Baku gruppierte, sondern ebenso die in Daghestan, im Ural, auf der Insel Ssachalin und wo sonst noch das wertvolle Erdöl in Rußland angetroffen worden ist, von ausländischem Kapital beherrscht wird. Unter diesem Kapital spielt das englische die weitaus wichtigste Rolle. Es mag ja zutreffend sein, daß auch deutsches Kapital sich an der Erschließung dieser Reichtümer sehr viel mehr beteiligt hat, als das unmittelbar erkennbar ist, weil es zum Teil unter englischer usw. Flagge segeln soll, jedenfalls kann aber kaum damit gerechnet werden, daß es auch nur annähernd jenen Beträgen gleich

¹⁾ Über den Stand der Gesellschaften, geteilt nach den Fundstätten, sind Angaben enthalten in Nr. 36, Seite 412 ff. vom Jahre 1913 des Boten für Finanzen usw. (Wjestnik finanssow usw.) „Statistik der Aktiengesellschaften und der Genossenschaften auf Anteilscheine, die zu einer öffentlichen Rechenschaftsabgabe verpflichtet sind“ (Statistika akzionernych obschtschestw i pajewych towarischschestw objäsannyh publitschnoju ottsethnostju).

kommt, die England angelegt hat. Damit ist natürlich auch der Einfluß, den England ausübt, sicher der ausschlaggebende, denn unter dem Einfluß der großen Geldmittel hat die russische Industrie erst die Entwicklung nehmen können, die sie gegenwärtig bereits innehat. Darauf kam es an dieser Stelle aber an, zu zeigen, wie abhängig die Industrie Rußlands auch gerade auf diesem Gebiet vom Ausland ist.

Wenn das Zahlenmaterial über die Beteiligung des ausländischen Kapitals nicht besonders reichhaltig, jedenfalls auch nicht erschöpfend ist, so hat das seinen Grund in den vorliegenden amtlichen Nachrichten, die sehr spärlich fließen, zudem, soweit sie für mich erreichbar waren, sich auf Mitteilung der Gründungskapitalien von Gesellschaften und Genossenschaften auf Anteilsscheine beschränken. Es fehlen also alle Kapitalien, die sich in Unternehmungen befanden, die von einzelnen Personen betrieben werden, ebenso fehlt das ganze Betriebskapital, das in den einzelnen Unternehmungen arbeitet, das gewiß sehr namhaft sein wird. Aber selbst unter allen diesen Einschränkungen gibt das Mitgeteilte im Zusammenhang mit den Betriebsergebnissen der Naphtha-industrie in Baku immer noch ein anschauliches Bild davon, wie belebend und schöpferisch das ausländische Kapital in der Industrie gearbeitet, diese sogar in dem gewonnenen Umfang erst überhaupt ermöglicht hat.

Neben dem Mangel an Kapital war es von Bedeutung, daß auch Unternehmungsgeist und Organisationskraft vom russischen Volke nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Diese beiden, überaus wichtigen Faktoren mußten gleichfalls vom Ausland bezogen werden, um das, zunächst im Kaukasus, vorgefundene Rohmaterial, die Naphtha, zu verarbeiten und in den Handel zu bringen. Namentlich war letzteres mit großen Schwierigkeiten und auch Kosten verbunden, denn die Abbeförderung geschah in primitivster Form. Erst als die Gebr. Nobel den Naphthahandel zu organisieren begannen, änderten sich die Zustände. Zunächst errichtete die Firma große Böttchereien, in denen Fässer zum Versand von Petroleum hergestellt wurden. Das war mit verhältnismäßig großen Schwierigkeiten verbunden, denn der Kaukasus lieferte nicht das erforderliche Holz, dieses mußte vielmehr auf der Wolga weit aus Rußland herangeschafft werden. Allein dieses Hilfsmittel, das Faß, war und ist auch noch bis in die neueste Zeit nicht entbehrlich. Aber die großen Kosten, auch die Unvollkommenheit, die einem Faß als Versandmittel anhaftet, brachte die Gebr. Nobel dazu, den Versand des Petroleums, der Naphtharückstände und der Rohnaphtha in ganz neuer Form zu organisieren. Die Firma begann damit, zunächst die Verbindung zwischen den Naphthaquellgebieten und der Fabrik durch Röhrenleitungen herzustellen und damit die Zufuhr in Fässern auf Fuhrwerken auszuschalten.

Das war aber das weitaus geringste, viel wichtiger war es, daß an Stelle des Fasses zur Beförderung des Petroleums an den russischen Markt das Tankschiff gesetzt wurde. Dieses Unternehmen konnte nur dann von großer Tragweite sein, falls das Petroleum an dem Wolgahafen wiederum von einem Tank aufgenommen werden kann, denn andernfalls mußte aus dem Tankschiff eine Abfüllung in Fässer vorgenommen werden. Die Ausschaltung des Fasses auf der Strecke von Baku bis z. B. Zarizyn wäre also nur ein sehr geringer Vorteil gewesen. Es wurden daher die Wolgahäfen mit großen Petroleumbassins ausgerüstet. Aus diesen gelangte das Petroleum in Eisenbahn-Kesselwagen, in denen es bis an die Verbrauchsorte rollte. In demselben Gleise wurde dann das Petroleum weiter geleitet, bis es endlich die Lampe erreicht. Rußland ist, unter Führung der Gesellschaft der Gebr. Nobel, hiermit als erster Produzent mit der Ausschaltung des Fasses vorausgegangen. Das war eine organisatorische Tat von ganz außerordentlicher Bedeutung. Wenn heute dennoch Fässer in Baku Verwendung finden, so beschränkt sich das auf den Versand nach solchen Gebieten, in denen das in Tankschiffen angebrachte Petroleum nicht in gleicher Weise weiterbewegt werden kann, also doch in Fässer abgefüllt werden müßte. In diesen Fällen— also in Kleinasien, Mittelasien, Persien usw. — ist es vorteilhafter, gleich in Baku das Faß zu Hilfe zu nehmen.

Im Kaukasus selbst ist die Organisation noch einen Schritt weitergegangen und hat an Stelle der Kesselwagen der Eisenbahnen Rohrleitungen gesetzt, die das Petroleum von den großen Lagerstätten zu den Hafentplätzen, namentlich Poti und Batum, bringen. In dem Ausbau des Systems der Fortbewegung des Petroleums usw. mit Hilfe von Röhrenleitungen ist Amerika vorangegangen. Für die moderne Abwicklung des Petroleumhandels ist aber die Organisation, wie sie die Gesellschaft der Gebr. Nobel durchgeführt hat, weitaus das Wichtigste. Eine große Flotte von Tankschiffen durchkreuzt sowohl den Kaspisee, als sie auch über das Schwarze Meer nach Südrußland, Kleinasien und Westeuropa die Versorgung der Bedarfsländer mit Petroleum und Rohnaphta vermittelt, von wo es in Kesselwagen der Eisenbahnen weiterbefördert wird. Rußland verfügte 1913 über 27 030 solcher Wagen.

Ist also die Entstehung einer leistungsfähigen Industrie in Baku zweifellos an den Namen der Firma Gebr. Nobel geknüpft, so fällt ihr gleichzeitig auch das große Verdienst zu, eine geradezu glänzende Organisation des Vertriebs durchgeführt zu haben. Das verdankt Rußland schwedischer Intelligenz und schwedischem Unternehmungsgeist.

Auf einem anderen sehr wichtigen Gebiet hat deutsch-technisches Können zu einem großen Fortschritt verholfen. Es handelt

sich hier um die nutzbringende Verwendung der Destillationsrückstände der Naphtha zu Heizzwecken. Ein deutscher Ingenieur O. K. Lenz, der in Baku eine Werkzeugfabrik (namentlich zur Herstellung von Bohrlöchern) erbaut hatte und betrieb, hat in ihr auch die Apparate zur Verbrennung der Naphtharückstände konstruiert und ganz außerordentlich vervollkommenet, so daß es möglich geworden ist, die Rückstände als flüssiges Heizmaterial in großem Maßstab zu verwenden. Schon gegen Ende der 70 er Jahre des vorigen Jahrhunderts zeigte seine Sammlung solcher Apparate die Fortschritte, die in der Konstruktion gemacht worden waren, die es ermöglichten, die Rückstände auf Lokomotiven, auf Dampfschiffen und in Fabriken beliebig zu verwenden. Gegenwärtig kann auch schon lange Rohnaphtha zu diesen Zwecken verwandt werden. Das alles ist durch deutsche Arbeit und Intelligenz erreicht worden, ein wirtschaftlicher Fortschritt von ganz besonders großer Bedeutung, die auch in den Ausfuhrzahlen aus Baku (siehe Seite 212) deutlich hervortritt. Auch hier ist Rußland die Empfängerin gewesen von geistigem Auslandskapital, das ihm erst die Verwertung seiner Naturschätze ermöglichte.¹⁾

b) Eisenindustrie.

Der Beginn der Eisenindustrie in Rußland liegt ziemlich weit zurück. Ihr allererster Anfang führt bis zum Jahre 1569 und steht im Zusammenhang mit einer Konzession, die ein Engländer erhalten hatte, um eine Fabrik zur Verarbeitung von Eisenerzen in Wytschegda (Gouvernement Wologda) zu erbauen. Es ist aber sehr zweifelhaft, ob es geglückt ist, dieses Unternehmen wirklich ins Leben zu rufen, wahrscheinlich ist es nicht gelungen. Selbst wenn es geschehen wäre, so wäre ihm nur ein sehr kurzes Bestehen beschieden gewesen. Die erste Fabrik, die nachweislich in Betrieb genommen worden ist, findet sich im Ural im Jahre 1631; sie wurde vom Staate erbaut. Wenn es auch noch nicht gelang, durch dieses Unternehmen, das übrigens kein langes Leben hatte, die Industrie im Ural selbsthaft zu machen, so war doch die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sie gelenkt worden, und es wurden in Tula (1632 von Holländern), in Olonez (1674 von Dänen) Fabriken erbaut. Diese und einige andere, geleitet von Ausländern, hielten sich, lieferten Kanonen, Gewehre und verschiedenes Eisenzeug, auch sollten

¹⁾ Als ich im Jahre 1879 in Baku war, da wurden die Straßen zweimal in der Woche mit Naphtharückständen (oder auch mit Rohnaphtha) besieelt, um die feinen, von den Kamelherden zermahlene Sandsteine zu binden und damit den lästigen Staub zu verhindern. Heute wird man die hoch im Preise gestiegenen Stoffe wohl kaum mehr zu solchen Zwecken verwenden.

sie, wie es in der Begründungsurkunde heißt: „staatlich angestellte Personen in der Bearbeitung von Eisen belehren und vor ihnen keinerlei Handwerk geheimhalten.“ Diese den Holländern gehörigen Fabriken hielten sich wirtschaftlich gut und versorgten nicht nur den Staat mit dem notwendigen Eisen, sondern erhielten sogar die Erlaubnis, zollfrei ausführen zu dürfen.¹⁾

Bisher waren es also Ausländer, die sich der Entwicklung der Eisenindustrie angenommen haben. Zum erstenmal tritt ein Russe Nikita Demidow im Jahre 1696 und im Jahre 1754 ein zweiter Russe Graf P. J. Schuwalow auf, die namentlich im Ural Gußeisen gewannen und dort eine Eisenindustrie begründeten. Die letzteren Fabriken haben sich sehr schnell entwickelt, im Verlauf von kaum 5 Jahren wuchs die Arbeiterzahl von 3100 auf 33 000. Damit scheint der Bann gebrochen zu sein, wenigstens zeigen die folgenden Jahre eine große Zahl russischer Magnaten, die im Ural einen auch nach russischem Maßstab außerordentlich großen Landbesitz hatten, auf dem sie Gußeisen- und Eisenfabriken errichteten. Die Produktion nahm einen so schnellen Fortgang, daß der Bedarf des Landes gedeckt und sogar eine nennenswerte Ausfuhr verschiedener Eisensorten stattfinden konnte. Für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts teilt B. Th. Brandt²⁾ die nachfolgenden Zahlen hierfür mit, es wurden ausgeführt in Tausenden:

1762 . . .	1 158 Pud (= 19,0 t)	1779 . . .	3 055 Pud (= 50,0 t)
1766 . . .	2 335 „ (= 32,2 „)	1782 . . .	3 849 „ (= 62,3 „)
1769 . . .	2 473 „ (= 40,5 „)	1793 . . .	2 996 „ (= 49,1 „)
1773 . . .	2 744 „ (= 44,9 „)	1794 . . .	3 885 „ (= 63,6 „)

Daß der Verbrauch im Lande selbst nicht sehr groß gewesen sein kann, ergibt sich wohl daraus, daß im Jahre 1767 auf allen 140 staatlichen und privaten Fabriken 9 600 000 Pud (= 157 248 t) Gußeisen gewonnen worden sind.³⁾ Sehr große Anlagen sind es hiernach offenbar

¹⁾ Sehr bezeichnend ist die einschränkende Bedingung, die an diese Erlaubnis geknüpft wurde. Die Fabrik mußte den Preis für die Erzeugnisse in „klingender Münze“ sich zahlen lassen, diese jedoch bei der Staatskasse abliefern und dagegen russisches Geld zum festgesetzten Preise eintauschen. Es ist das ganz interessant festzustellen. Also schon vor 250 Jahren hatte ganz wie heute, das fremdländische Geld in Rußland größeren Wert, als einheimische Wertzeichen.

²⁾ Die ausländischen Kapitalien. Ihr Einfluß auf die ökonomische Entwicklung des Landes. (Inostrannyje kapitaly. Jych wlijanije na ekonomitscheskoje raswitije strany). Teil II, S. 11.

³⁾ Brandt bemerkt hierzu, daß um 1790 Gußeisen erzeugt wurde in England und Frankreich je 4,5 Mill. Pud (= 73 710 t), in Preußen nicht mehr als 1 Mill. Pud (= 16 380 t) und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 0,5 Mill. Pud (= 8190 t).

nicht gewesen, immerhin hat die Produktion noch eine Ausfuhr ermöglicht, und zwar aus so weit abgelegenen Produktionsgebieten wie dem Ural, zu dem die primitivsten Wege führten, sofern nicht die Wolga und deren Nebenflüsse den Verkehr erleichterten. So sehen wir, wie die Eisenindustrie unter ganz besonders tätiger Mitwirkung von Ausländern zunächst in Gang gebracht worden ist, und daß erst nach Verlauf von mehr als 100 Jahren sich Russen an diese Industrie herangemacht haben. Die Produktion nahm auch weiterhin regelmäßig zu und erreichte 1806 mit der Gewinnung von 12,2 Mill. Pud (= 199 836 t) zunächst ihre höchste Leistungsfähigkeit, und zwar waren an dem Ergebnis Privatunternehmungen mit 10,3 Mill. Pud (= 168 714 t) beteiligt, der Rest fiel auf staatliche Fabriken. Von diesem Jahre an ging die Produktion langsam zurück, was um so auffälliger ist, als sie außerordentlich einträglich war, denn die Privatunternehmungen ergaben einen Gewinn von 164,8 %. Aber der Wettbewerb mit Westeuropa ließ eine Steigerung des Absatzes, selbst eine Behauptung der errungenen Stellung nicht zu, und die Folge war der Rückgang der Produktion bis zu dem Augenblick, wo der Bedarf Rußlands selbst größer wurde. Das scheint um die Mitte der 50 er Jahre eingetreten zu sein, denn die amtliche Statistik für das Jahr 1860 weist 14,5 Mill. Pud (= 337 510 t) Gußeisen, hergestellt in den Uralfabriken, auf. Dabei muß immer im Auge behalten werden, daß in den Uralfabriken namentlich Eisenbleche von ganz besonders hoher Qualität hergestellt wurden und auch noch gegenwärtig hergestellt werden. Das wird erreicht, angeblich, weil dort Holzkohle zur Herstellung gebraucht werden muß, denn bis vor kurzem waren Steinkohlen nicht verfügbar. Dieser Umstand bringt es wohl mit sich, daß die Eisenindustrie des Urals noch immer einen Absatz auf dem westeuropäischen Eisenmarkt findet.

So bedeutungs- und wertvoll das auch sein mag, es war nicht das, was Rußland dringend brauchte, eine leistungsfähige, im großen arbeitende Eisenindustrie, die den Bedarf im Lande zu Preisen und in Mengen zu decken vermochte, die den Wettbewerb des Auslandes auszuschließen die Möglichkeit bot. Diese Voraussetzungen konnte die Eisenindustrie im Ural aus vielen Gründen nicht erfüllen. Vor allem fehlten Verkehrswege, die den Absatz wohlfeil ermöglichten. Auch war die Abgeschlossenheit, in der die Industrie sich dort befand, deren Entwicklung nach jeder Richtung hin hinderlich. Noch im Jahre 1894, als in Südrußland die soviel jüngere Industrie lebhaft sich entwickelt hatte und, mit den Fortschritten und Errungenschaften der Neuzeit ausgerüstet, arbeitete, schreibt Tieme, Prof. an dem Berginstitut der Kaiserin Katharina II.: „Wenn die Industrie im Ural auch einzelne Fortschritte

erkennen läßt, so bleibt doch alles nur Routine. Was soll man dazu sagen, wenn noch gegenwärtig die Roh- und Heizmaterialien — Erz und Holz — zu den Hochöfen mit Hilfe von Pferden herangeschafft werden. Als Schmiermaterial wird Birkenteer verwandt, elektrisches Licht findet sich nur ausnahmsweise, dagegen werden sonst zur Beleuchtung aufgehäufte brennende Holzhaufen und Kienspäne verwandt. Die Vorkehrungen zum Bewegen der Gegenstände innerhalb der Fabrikräume sind sehr primitiv. Diese selbst sind in den meisten Fabriken eng, dunkel und werden nicht in der notwendigen Ordnung erhalten.“

Neben dem Ural kamen noch die Produktionsgebiete von Zentral-Rußland und von Polen in Betracht, die aber nur geringe Mengen lieferten. Erst als in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Aufmerksamkeit der industriellen Kreise dem Süden des Landes sich mehr zuwandte, gewann das Bild am Eisen- und Stahlmarkt Rußlands mit der Zeit ein anderes Aussehen.¹⁾ Die kleinen Anfänge im Süden, die bis auf das Jahr 1860 zurückreichen, haben sich ursprünglich auf die Mittel im eigenen Lande gestützt. Die Staatsregierung machte zunächst den Versuch, im Süden eine Eisenindustrie zu begründen, die die dort vorhandenen reichen Kohlenlager für den Zweck nutzbar machen sollte. Der Versuch hatte keinen Erfolg. Darauf wurde versucht, die Privatunternehmung für die Eisenindustrie zu gewinnen, dem Fürsten Kotschubei wurde eine Konzession erteilt und ihm eine Prämie von 50 Kop. für jedes gewonnene Pud Gußeisen gewährt. Aber auch diese Anstrengungen und Opfer, die der Staat im Interesse der Förderung der Industrie machte, waren von keinem Erfolg gekrönt, es glückte nicht, die Sache in flotten Gang zu bringen, ja, es konnte nicht einmal die Produktion aufrecht erhalten werden. Rußland war also wieder an dem Punkte angelangt, an dem es klar erkennen mußte, daß es aus eigener Kraft zunächst nicht die Mittel und die Kräfte aufzubringen vermag, die es ermöglichen würden, die hier, im Süden, in so reichem Maße vorhandenen Schätze auszunutzen. Namentlich glückte es dieses Mal zunächst nicht, das Ausland dazu zu bewegen, Kapital der russischen Unternehmung in genügendem Umfang zur Verfügung zu stellen. Endlich gelang es dem Fürsten Kotschubei, seine Konzession dem Engländer John Hughes zu übertragen, der die erste größere Unternehmung mit einem Grundkapital von 3 Mill. Rbl. unter der Firma: Neurussische Gesellschaft für Gewinnung von Steinkohlen und Herstellung von Eisen und Schienen (Noworossiiskoje obschtschestwo kamennawo, sheljesnawo i relssowawo proiswodstwa) ins Leben rief. Auch bei dieser Gründung half der Staat

¹⁾ Siehe Seite 221.

energisch mit, namentlich trat er das erforderliche Land zur Erbauung der Fabrik und zur Anlage der Kohlenschächte unentgeltlich ab. Auch hier wurde für 10 Jahre dem Unternehmen für jedes gelieferte und von der Eisenbahnverwaltung als tauglich abgenommene Pud Schienen 50 Kopeken als Prämie bewilligt. Man kann hieraus ersehen, mit welchen Schwierigkeiten das Zustandebringen einer lebensfähigen Industrie verknüpft gewesen sein muß, wenn der Staat sich zu so weitgehenden Vergünstigungen entschließen mußte, um für die Ausnutzung der vorhandenen reichen Naturschätze endlich ausländische Kapitalien zu interessieren, weil es mit den in Rußland vorhandenen Mitteln nicht glücken wollte und auch nicht glücken konnte, im Süden Rußlands eine Industrie in Gang zu bringen. Nun ging es. Am 18. April 1869 war die Konzession erteilt, und am 24. Januar 1872 wurde der erste Hochofen in Betrieb gesetzt. Zunächst ging die Entwicklung nur langsam vorwärts, aber sie gewann stetig an Umfang, wie aus der folgenden Aufzeichnung über die Gußeisenproduktion deutlich erkannt werden kann:

Jahr	überhaupt	d a v o n i m G e b i e t				
		des Urals	Zentral-Rußlands	Polens	des Südens	
in Millionen Pud (1 Mill. Pud = 16 380 t)						
1860	19,6	14,5	3,2	1,4	—	
1865	17,4	12,3	3,2	1,4	0,2	
1870	20,8	14,8	3,5	1,7	0,4	
1875	24,9	17,7	3,6	2,0	0,9	
1880	26,1	18,4	3,3	2,7	1,3	
1885	31,0	21,6	3,6	2,8	2,4	
1890	55,2	27,7	5,8	7,8	13,4	
1895	86,8	33,1	7,8	11,6	33,6	
1900	176,8	50,2	14,3	18,2	91,6	
1905	165,9	41,1	5,2	15,4	103,1	
1910	185,6	39,1	4,7	15,3	126,4	
1911	219,1	44,9	5,2	21,2	147,7	
1912		A n g a b e n f e h l e n				173,4
1913	230,3	53,8	11,8	25,0	189,7	
1914	249,5	52,4	10,5	—	186,2	
1915	227,0	51,0	8,0	—	168,0	

Damit hatte Rußland im Jahre vor Ausbruch des Weltkrieges seinen eigenen Bedarf an Gußeisen fast vollständig gedeckt, denn es brauchten nur 13 Mill. Pud (= 212 940 t)¹⁾ zur Ergänzung eingeführt zu werden.

¹⁾ Nach Angaben der Nachrichten des Zentralamtes des Industriekomitees (Iswjestije zentr. wjedomosti promyslennawo komiteta), abgedruckt im Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten 1916.

Dieses günstige Ergebnis war erreicht, etwa 40 Jahre nachdem im Süden des Landes der erste Hochofen in Betrieb gesetzt war und das Ausland sich entschlossen hatte, dem Beispiel des Engländers John Hughes zu folgen. An dieser Bewegung beteiligte sich keineswegs nur England, vielmehr begründeten französische, belgische, deutsche Unternehmungen ausgedehnte, groß angelegte Fabriken. Am Ende des 19. Jahrhunderts konnten bereits gegen 45 Gesellschaften mit einem Grundkapital von rd. 108 Mill. Rbl. festgestellt werden, die sich speziell der Eisenindustrie widmeten. Mit Hilfe dieser Industrie konnte der Bedarf des Landes, wie vor gezeigt, fast gedeckt werden. Allerdings war dieser zu jener Zeit noch nicht sehr erheblich, nahm vielmehr unter den Staaten Europas den letzten Platz mit 1,31 Pud (= 21,45 kg) ein, während England 6,8 Pud (= 111,38 kg), Belgien 6,6 Pud (= 108,08 kg), Deutschland 5,4 Pud (= 88,45 kg) auf den Kopf der Bevölkerung gebrauchte.¹⁾ Es steht also der Entwicklung der Eisenindustrie in Rußland noch ein weites Feld offen, da mit dem zunehmenden Fortschritt in der Kultur des Landes auch der Bedarf an Eisen wächst.

Nach dem, was bisher über das Vorkommen von Eisenerzen in Rußland bekannt geworden ist, darf wohl angenommen werden, daß eine Befriedigung selbst sehr erheblich gesteigerten Bedarfs der Bevölkerung immer noch anstandslos erfolgen kann. Inzwischen war auch das Gebiet von Kriwoi-Rog als neue Fundstätte von Eisenerz hinzugetreten. In dem Fall der Ausnutzung dieser südrussischen Eisenerzlager ist auffallenderweise die Regierung allen Vorstellungen gegenüber unzugänglich gewesen und hat den Personen, die immer wieder auf das reiche Vorkommen hinwiesen, keinerlei Unterstützung zuteil werden lassen, weil der Professor des Petersburger Berginstituts, der Franzose N. Barbot de Morni, ein wenig günstiges Urteil abgegeben hatte, ja sogar behauptete, daß der minderwertige Quarzit des Kriwoi-Rog-Gebietes, mit einem Eisengehalt von 20—42 %, für Gußeisenschmelzung unbrauchbar sei. Mit diesem abfälligen Urteil trat der Herr Professor aber in direkten Widerspruch zu den Ergebnissen der wissenschaftlichen Untersuchungen des Freiburger Bergingenieurs Stritelmann, der das Vorhandensein von reichen Eisenerzlagern mit einem Eisengehalt von 70 % feststellte. Auch das genügte in Rußland nicht, wenigstens den Versuch zu machen, festzustellen, von welcher Seite das Richtige gefunden worden ist. Aber die russischen Interessenten, die hinter dem deutschen Bergingenieur standen, ließen die Sache nicht ruhen, wußten vielmehr in Frankreich Kapital zu finden, um den Eisenerzbergbau in Kriwoi-Rog in Gang zu

¹⁾ Amerika brauchte sogar 8,8 Pud (= 144,14 kg).

bringen, so gelang es, die außerordentlich reichen Erzlager zu erschließen. Damit war die Eisenindustrie auf einen festen Boden gestellt, der für das Land so lange die erste Stelle einnehmen wird, als es nicht möglich geworden ist, dem Ural bessere Verkehrsmittel zu schaffen und namentlich auch die reichen Eisenerzlager mit Hilfe von Koks besser und billiger auszunutzen. Bis jetzt hat der Ural wegen seiner Abgelegenheit und daher schwereren Zugänglichkeit technisch nicht mit dem Süden Schritt halten können. Wird das überwunden, dann tritt der Ural sicher mit seinen wertvolleren und reicheren Erzlagern in sein Recht, an der Versorgung des Landes mit Eisen an erster Stelle teilzunehmen.

Tritt das ein, so kommen für das europäische Rußland in der Hauptsache drei Eisenerzeugungsgebiete in Frage: Kriwoi-Rog, der Ural und Zentralrußland — Polen kommt ja wohl für die Zukunft nicht mehr in Rechnung. Was Asien bereits liefert, ist wenig, was es aber zu liefern imstande wäre, läßt sich jetzt nicht übersehen, weil noch niemand sicher weiß, wo und wieviel Eisenerz dort gewonnen werden kann.

Wie aus allem Vorstehenden hervorgeht, ist Rußland gegenwärtig in erster Reihe auf das Gebiet von Kriwoi-Rog angewiesen, das neben den gewöhnlichen Eisenerzen auch Manganerze in größerer Menge liefert. Letzteres ist bisher im Gouvernement Jekaterinoslaw am Dnjepr festgestellt worden, das Gebiet umfaßt 80 qkm mit einem geschätzten Erzgehalt von 700 Mill. Pud (= 11,5 Mill. t). Alle derartigen russischen Schätzungen krankten aber an einer sehr weitgehenden Ungenauigkeit, und selbst falls sie für den vorbezeichneten Fleck einigermaßen stimmen, so ist damit nicht gesagt, daß nicht in etwas entlegeneren Gebieten noch viel mehr Manganerz sich findet.

Damit waren, da Köhlen und Anthrazit in großer Menge vom Donezgebiet geliefert werden, die Vorbedingungen gegeben zur Schaffung einer Eisenindustrie, deren Erzeugnisse das Land dringend brauchte, wenn es den Ausbau seiner Eisenbahnen aus eigenen Kräften, wenn auch nur zum Teil, fördern wollte. Da im Donezbecken Eisenerze nicht in Mengen vorkommen, die zurzeit einen Abbau rentabel erscheinen lassen, so hat sich eine völlige Scheidung zwischen der Erz- und Kohलगewinnung sehr bald herausgebildet, was allerdings den großen Nachteil hat, daß entweder die Erze oder die Köhlen auf verhältnismäßig große Entfernung bewegt werden müssen, damit sie bei der Verarbeitung verwendet werden können. So muß z. B. die große Nikopol-Mariupol-Gesellschaft für Bergbau und metallurgische Erzeugnisse (Gründungskapital 4,5 Mill. Rubel belgisch-französisches Kapital) ihren Bedarf an 55 Mill. Pud (900 000 t) Erzen 550 Werst (= 587 km) bewegen, um der Kohlenlieferungs-

stelle auf 100 Werst nahe zu kommen¹⁾. Da die meisten Fabriken sich in ähnlicher Lage befinden, so mußte festgestellt werden, wo am geeignetsten die Fabriken angelegt werden mußten, um die Beförderungskosten auf das geringste Maß herabzusetzen. Es ist daher durch eine sorgfältige Untersuchung 1893 festgestellt worden²⁾, daß aus 100 Pud (= 1638 kg) Erz 49,2 Pud (= 805,9 kg) Gußeisen gewonnen, und ferner daß bei Verbrennung von 100 Pud Koks 31,5 Pud (= 515,9 kg) Gußeisen erzielt werden. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, die Eisenerze aus dem Gebiet von Kriwoi-Rog ins Donez-Kohlenbecken zu schaffen, was nur mit Hilfe von Eisenbahnen geschehen konnte, da Wasserläufe nicht zur Verfügung stehen.

Es drängte also alles darauf hin, endlich die vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte besser auszunutzen als bisher, um mit Westeuropa auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues mitzukommen. Ganz tatenlos hatte Rußland sich auch schon seit Anfang des Eisenbahnzeitalters nicht verhalten. Die bei Petersburg vorhandene Gußeisenfabrik war so umgebaut, daß der Bau von Lokomotiven und Wagen durchgeführt werden konnte. Das Unternehmen mißglückte. Um aber doch in Rußland den zur Ausrüstung der Bahnen erforderlichen Bedarf herzustellen, erhielten die Engländer Harrison und Whynens die Alexanderfabrik bei Petersburg in Pacht und außerdem das Zugeständnis der zollfreien Einfuhr der erforderlichen Materialien zum Bau von rollendem Inventar. Gleichzeitig erhielten sie den Auftrag, die im Bau begriffene Nicolai-Bahn (Petersburg—Moskau) mit Lokomotiven, Wagen usw. zu versorgen. Die englische Unternehmung erfüllte die übernommenen Verpflichtungen aber nur, weil ihr mit Rücksicht auf die rückständige Gußeisenerzeugung gestattet worden war, „fast ausnahmslos alle Materialien aus dem Auslande zu beziehen. Sie erhielt, um die übernommenen Arbeiten wirksam zu fördern, die Genehmigung, zollfrei alles erforderliche Zubehör, Maschinen und Metalle in rohem Zustande zu beziehen.“ So war die erste Fabrik entstanden, die sich mit der Lieferung von rollendem Inventar beschäftigte. Neben diesem ausländischen Unter-

¹⁾ B. Ph. Brandt, Die ausländischen Kapitalien, Teil II, S. 59.

²⁾ Die produktiven Kräfte Rußlands (Proiswoditelnyja ssily Rossii), Petersburg 1896, herausgegeben vom Ministerium der Finanzen, Kap. VII, S. 22.

Eingehender beschäftigt sich mit dieser Frage und namentlich damit, welche Kosten entstehen, je nachdem Erz oder Kohle bewegt wird, der XXI. Kongreß der Bergwerksindustriellen des Südens Rußlands (XXI sjesd gornopromyschlennikow juga Rossii), Bote für Finanzen usw. 1897, Heft 8, S. 416 ff. Siehe auch ebendort 1896, Heft 48, S. 783 ff.: Einfluß der im Süden entstandenen neuen Eisen- und mechanischen Fabriken auf die Erweiterung des Bergbaus und der Einfluß der Entfernung des Steinkohlenbeckens und der Erzlager von den metallurgischen Fabriken auf die Kosten der Erzeugnisse der letzteren (Wlijanije wosniknowenija na juge nowych shelesodatelnych i mechanitscheskich sawodow usw.).

nehmen waren im Ural Fabriken entstanden, die zum Teil sogar verhältnismäßig gute Schienen lieferten, sie waren aber außerordentlich teuer. Die Fabriken waren daher nicht wettbewerbsfähig und mußten daher die Herstellung von Schienen bald aufgeben, namentlich weil sie ihrer Güte nach den Vergleich mit dem Ausland nicht auszuhalten vermochten. Besser bewährte sich die Industrie auf dem Gebiet vom Bau von Lokomotiven und Wagen. Für deren Bau waren neben der Alexanderfabrik noch zwei Fabriken in Moskau, eine in Kolomna, Brjansk usw. entstanden, die aber alle zusammen den Bedarf nicht zu decken vermochten. Denn bis zum Jahre 1865¹⁾ wurden die russischen Bahnen versorgt:

	vom Ausland:	von russischen Fabriken
mit Schienen	20 906 115 Pud = 89,3 %	2 499 483 Pud = 10,6 %
„ Lokomotiven	450 Stück = 70,6 „	187 Stück = 29,4 „
„ Wagen: Personen	1 140 „ = 92,2 „	96 „ = 7,8 „
Güter	8 857 „ = 74,6 „	3 015 „ = 25,4 „

Aus diesen wenigen Zahlen läßt sich leicht ein Urteil gewinnen über die Leistungsfähigkeit der damaligen russischen Fabrik. Es kommt noch hinzu, daß die Leistungen sich zum wichtigsten Teile wohl nur auf die sachgemäße Anwendung der vom Ausland zollfrei bezogenen Materialien beschränkten. Kurz, von einer russischen Industrie auf diesem Gebiet läßt sich noch nicht reden. Es fehlte zurzeit offenbar an Rohmaterial, an ausreichender Beteiligung ausländischen Kapitals und den führenden geistigen Kräfte. Aber der Anfang war gemacht, und dabei war gleichzeitig der Weg gezeigt, auf dem weitere Fortschritte zu erreichen waren; es mußte mehr Eisen geschaffen werden, wenn die Industrie, die im besonderen die Eisenbahnen mit dem Nötigen versorgen sollte, gedeihen sollte. Das Aushilfsmittel, nämlich die Verarbeitung vom Ausland eingeführter Altschienen, deren Einschmelzung und Verwendung in Schienenwalzwerken, war nur ein recht unvollkommener Behelf, zudem auch nur ein verschleiertes Mittel, ausländisches Gußeisen verhältnismäßig billig zu erhalten.

Es drängte also alles dahin, die im Lande selbst vorhandenen Quellen, die reichlich Eisen liefern könnten, auszunutzen, und Fabriken, namentlich da, wo diese Quellen sich fanden, im Süden, anzusetzen. Wie nun aus der Aufzeichnung auf Seite 221 hervorgeht, ist die Entwicklung der Gußeisengewinnung zunächst verhältnismäßig langsam vor sich gegangen. ihr folgte in ähnlichem Tempo die Industrie. Erst als der Engländer John Hughes (1869) mit englischem Kapital sich der Industrie im Süden

¹⁾ Unsere Eisenbahnpolitik (Nascha sheljesnodoroshnaja politika) Bd. IV. S. 222, Petersburg 1902.

zuwandte, dort große Werke anlegte und die ihm vom Staate erteilten Aufträge glänzend erledigt hatte, die Regierung zur Unterstützung der Industrie auch bereit war, immer weitere staatliche Bestellungen zu vergeben, entstanden immer mehr Fabriken. Es wurden Schienen gewalzt, Personen- und Güterwagen gebaut, Schienenbefestigungsgegenstände hergestellt und daneben für das Land der Bedarf an Eisen für den Bau- und Hausbedarf geliefert. Um die Mitte der achtziger Jahre wurde die Alexandrowsche Maschinenbau-Gesellschaft, ein englisches Unternehmen, und 1889 die belgische „Süd-Dnjeprowsche metallurgische Gesellschaft“ von C. Coquerill mit einem Grundkapital von 5 Mill. Rbl. und 2,5 Mill. Rubel Obligationskapital begründet. Inzwischen hatte die Gußeisenindustrie bereits ihre Produktion im Süden auf rd. 50 Mill. Pud (= 819 000 Tonnen) gesteigert. Damit war die bis dahin langsam wachsende Industrie bis an die Zeit gekommen, in der unter der Führung des Finanzministers Witte jene Gründungsperiode einsetzte, in der mit einer gewissen fieberhaften Hast das ausländische Kapital in das Land strömte, um sich an der Ausbeutung der Naturreichtümer und an der Begründung einer Industrie zu beteiligen, von der das westeuropäische Kapital sich großen Gewinn versprach.

Der Zufluß von ausländischem Kapital hat aber seit Ausbruch des Krieges aufgehört. Diese Zurückhaltung konnte allerdings bei der Industrie im Ural nicht beobachtet werden. Dort haben einzelne von den vorhandenen Industrien mit Hilfe der ihnen zur Verfügung gestellten 40 Mill. Rbl. ihre Betriebe erheblich ausbauen können.

Für Rußland überhaupt werden 1896 bereits 45 größere Fabrikanlagen mit einem Anlagekapital von 63,2 Mill. Rbl., die von Ausländern ins Werk gesetzt sind, aufgezählt.

1911 stellt die Statistik der Unternehmungen, die zu einer öffentlichen Rechenschaftsablage verpflichtet sind, 177 Fabriken fest, mit einem Anlagekapital von 346,6 Mill. Rbl. Von diesen Unternehmungen sind angelegt im

baltischen Gebiet	49 = 27,7%	mit 121,1 Mill. Rbl. Anlagekapital
Industrie-	45 = 25,4	„ „ 97,6 „ „ „
Ural-	2 = 1,2	„ „ 3,7 „ „ „
Schwarzerde-	5 = 2,8	„ „ 26,0 „ „ „
Süd-	25 = 14,1	„ „ 51,8 „ „ „
West-	13 = 7,3	„ „ 7,1 „ „ „
Weichsel-	31 = 17,5	„ „ 34,9 „ „ „
Kaukasus-	7 = 4,0	„ „ 4,4 „ „ „

Diese 177 Unternehmungen beschäftigen sich mit der Herstellung oder Verarbeitung:

im	balti-	Indu-	Ural-	Schwarz-	Süd-	West-	Weich-	Kau-
von	G e b i e t							
	schen-	strie-		erde-			sel-	kasus-
Gußeisen und Eisen . . .	11	12	1	1	9	5	18	1
Lokomotiven	2	2	—	1	1	—	—	—
Eisenbahnwagen	4	2	1	—	—	—	—	—
Bedarf der Schmalspur-								
bahnen	1	—	—	—	—	—	1	—
Maschinen	12	11	—	1	6	5	6	5
landwirtschaftlichen								
Maschinen und Geräten	1	2	—	2	9	1	—	1
elektrotechnischen Gegen-								
ständen	10	2	—	—	—	1	2	—
allen sonstigen Metallen .	8	14	—	—	—	1	4	—

in den Unternehmungen waren angelegt Millionen Rubel:

Gußeisen und Eisen . . .	16,0	22,3	1,1	14,6	15,9	3,1	12,6	0,2
Lokomotiven	24,5	22,0	—	5,2	9,0	—	—	—
Eisenbahnwagen	17,9	9,5	2,6	—	—	—	—	—
Bedarf der Schmalspur-								
bahnen	2,4	—	—	—	—	—	0,7	—
Maschinenbau	24,1	12,3	—	0,7	11,8	2,7	16,4	3,9
landwirtschaftlichen								
Maschinen und Geräten	0,6	8,7	—	5,5	15,1	0,7	—	0,4
elektrotechnischen Gegen-								
ständen	21,9	8,0	—	—	—	0,4	1,5	—
allen sonstigen Metallen .	13,6	14,8	—	—	—	—	3,7	—

Der Ausbau leistungsfähiger Verkehrswege war natürlich von allergrößter Bedeutung. Wenn die Industrie daher als erste Aufgabe die Ausrüstung der Eisenbahnen in Angriff nahm, so war das durchaus zeitgemäß, außerdem aber auch förderlich für die Industrie, denn die Befriedigung der Ansprüche auf diesem Gebiet gab ihr viel und einträgliche Arbeit. Das konnte aber nicht dahin führen, die sonstigen Bedürfnisse des Landes unbeachtet beiseite liegen zu lassen. Ganz besonders war es die Landwirtschaft, die für die Bearbeitung des Ackers, nicht minder für die Aberntung der Felder und die sachgemäße Behandlung der Ernte Maschinen brauchte. Solange Rußland sich im allerersten Stadium der Landwirtschaft befand, es sich auch damit genügen ließ, soviel an Körnerfrüchten aufzubringen, als es annähernd für seinen eigenen Bedarf brauchte, genügten allenfalls die primitiven landwirtschaftlichen Geräte, die in der Dorfschmiede und in kleinen Betrieben hergestellt wurden. Sobald es aber darauf ankam, in den Wettbewerb mit anderen Produzenten zu treten und auf dem Weltmarkt von den Überschüssen der eigenen Ernten zum Kauf anzubieten, trat das Bedürfnis hervor, durch intensivere Bearbeitung und Bestellung größerer Ackerflächen die

Ernteergebnisse zu steigern und gut bearbeitetes Getreide an den Markt zu bringen. Damit war die Notwendigkeit gegeben, den Geräten Maschinen hinzuzufügen, die zunächst vom Ausland bezogen wurden. Schon 1802 gründete der Engländer Wilson in Moskau die erste Fabrik zur Herstellung von Dreschmaschinen, bald darauf (1818) wurden in Warschau von Lilpop und (1830) in Moskau weitere ähnliche Fabriken errichtet. Zunächst glückten die Unternehmungen nicht, nur in Polen war die Nachfrage so groß, daß sie kaum befriedigt werden konnte.¹⁾ Unsere Quelle gibt leider nicht an, was für Maschinen und Geräte im Lande angefertigt und vom Ausland bezogen wurden. Es wäre aus solchen Angaben auch der allmähliche Fortschritt zu erkennen, den die Technik auf diesem Gebiet gemacht hat. Aber die Literatur, wenigstens soweit sie zurzeit hier zur Verfügung steht, versagt in dieser Beziehung vollständig. Erst für die Jahre 1869 und 1870 wird in amtlichen Nachrichten angeführt, daß landwirtschaftliche Maschinen und Geräte im Durchschnitt für 800 000 Rbl. eingeführt wurden. Dieser Betrag wächst in den Jahren 1871—75 auf 3 020 000 Rbl. und 1876—1880 auf 3 334 000 Rubel an, er betrug dann 1887 1,7 Mill. Rbl., dazu die eigene Produktion mit 5,1 Mill. Rbl., 1897: 4,6 Mill. Rbl., dazu die eigene Produktion mit 9,2 Mill. Rbl.

Der Rückgang im Jahre 1887 erklärt sich aus einer plötzlichen Zollerhöhung auf 70 Kop. Gold für 1 Pud, die jedoch bereits im Jahre 1894 aufgehoben werden mußte. Die Folge war ein stärkerer Bezug aus dem Ausland. Über die Produktion im Lande selbst fehlt in den amtlichen Untersuchungen dieser wichtigen Frage von 1897 ab all und jede Mitteilung. Erst für das Jahr 1908 teilt der statistische Jahresbericht der Versammlung der Vertreter von Industrie und Handel mit, daß die Produktion landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte im europäischen Rußland rd. 34 Mill. Rbl. (in Polen außerdem für 2,7 Mill. Rbl.) betragen hat.²⁾ Ferner führt die Statistik der Aktiengesellschaften und

¹⁾ Siehe: Materialien, die der besonderen Kommission, zur Beratung über die Bedürfnisse der landwirtschaftlichen Industrie zugegangen sind, Bote für Finanzen usw. 1902, Nr. 26, Beilage.

²⁾ Im einzelnen gibt dieser Jahresbericht an, daß hergestellt wurden:

	Stücke	für Mill. Rbl.
Pflüge	387 030	7,7
andere Ackergeräte	—	1,3
Säemaschinen	39 614	4,8
Mähmaschinen	61 102	7,1
Dreschmaschinen	18 081	2,6
Kornschwingen	30 060	0,9
Häckselmaschinen	6 344	0,2
Sensen, Schaufeln, Gabeln usw.	—	4,8

der Unternehmungen auf Anteilscheine, die zu einer öffentlichen Rechenschaftsablegung verpflichtet sind, für Ende 1911 an, daß in Rußland 16 Unternehmungen mit einem Gründungskapital von 30,9 Mill. Rbl. im Betrieb waren, die sich speziell mit dem Bau landwirtschaftlicher Maschinen und der Herstellung landwirtschaftlicher Geräte beschäftigten, von denen sich

im baltischen Gebiet 1 befand,	Anlagekapital beträgt	0,6 Mill. Rubel
„ Industrie- „ 2 befanden,	„ „	8,7 „ „
„ Schwarzerde- „ 2 „ „	„ „	5,5 „ „
„ Süd- „ 9 „ „	„ „	15,1 „ „
„ West- „ 1 befand,	„ „	0,7 „ „
„ Kaukasus- „ 1 „ „	„ „	0,4 „ „

Es fehlt hier aber jede Angabe über die Art der hergestellten Maschinen und Geräte.

Daß der Bedarf des Landes mit dieser Inlandsproduktion lange nicht gedeckt worden ist, ergibt die amtliche Zollstatistik. Nach deren Aufzeichnung sind eingeführt:

	1893	1898	1903	1908	1912	1913
	für Millionen Rubel					
überhaupt	7,0	11,5	17,4	27,4	60,1	48,5
davon im besonderen:						
landwirtsch. Maschinen ohne Dampfmotore	3,6	7,2	8,4	14,7	23,7	24,8
Lokomobilen nebst Dreschmaschinen und						
Dampfpflüge	1,6	1,8	5,0	3,5	6,3	7,3
komplizierte landwirtschaftliche Maschi-						
nen, nicht besonders benannt		0,6	12,2	7,4	26,6	13,9
Sensen, Sicheln, Spaten, Harken und an-						
dere Geräte	1,8	1,9	1,8	1,8	3,5	2,5

Bei dem zweifellos auch fernerhin noch wachsenden Bedarf der Landwirtschaft auf diesem Gebiet läßt sich in absehbarer Zeit schwer damit rechnen, daß der Bedarf im Lande selbst gedeckt werden kann, auch wenn eine sehr starke Vermehrung der Fabrikanlagen zu erwarten wäre, denn man sieht aus der vorstehenden Zusammenstellung über die eingeführten Maschinen und Geräte, daß selbst die von Hand betriebenen, also doch einfacheren Erzeugnisse, in überwiegendem Umfang vorherrschen. Solange die Industrie nicht einmal diesen Bedarf zu decken vermag, wird das auf dem Gebiet der Herstellung komplizierterer Maschinen noch viel weniger zu erwarten sein.

c) Steinkohlenindustrie.

In engster Beziehung zur Eisenindustrie steht die Gewinnung der Steinkohle. Eine Eisenindustrie hat allerdings in Rußland, und zwar,

wie wir gesehen haben, im Ural bestanden, bevor die Steinkohle zur Verfügung stand. Aber der Ural verfügte auf seinem langgestreckten Zuge von den Gestaden des Karischen Meeres bis hinunter zur Wolga bei Orenburg über eine Fläche von 44,5 Mill. Deßjätinen (= 48,4 Mill. ha = 483 977 qkm), von der 31,2 Mill. Deßjätinen (= 34,1 Mill. ha = 340 860 Quadratkilometer) oder 70,5 % mit Wald bestanden sind, und konnten daher mit der aus den riesigen Waldbeständen gewonnenen Holzkohle schon im Jahre 1623 die erste Eisenhütte angelegt werden. Um eine große Entwicklung zu ermöglichen, mußte die Eisenindustrie mit Steinkohlen, Koks rechnen können. Nun waren Steinkohlen in Rußland vorhanden, nur war deren Ausnutzung eine sehr geringe, auch war ihre Qualität eine sehr verschiedene. Die Kohle im Ural ist nach amtlichen Angaben des gelehrten Bergwerkkomitees, denen diese und weiter folgende Mitteilungen über die Eigenschaften der Kohlen entnommen sind, soweit sie am westlichen Hang abgelagert ist, nicht von besonders guter Beschaffenheit. Sie enthält 20 % Asche und 4—6 % Schwefel; die Kohle wird gleichwohl viel gebraucht. Die Ablagerungen am östlichen Abhang des Ural sind erheblich wertvoller, haben nur 5—8 % Asche, 8—10 % flüchtige Bestandteile und nicht mehr als $\frac{1}{2}$ % Schwefel. Aber die Fundstätten waren noch 1910 ohne Eisenbahnverbindung und konnten daher nicht ausgenutzt werden.

Demnächst kommt das sogenannte Industriegebiet um Moskau in Betracht, dessen Kohle nach dem Urteil unserer Quelle schlecht ist. Sie ist sehr reich an Asche, Schwefel und zerfällt leicht an der Luft. Der stärkste Verbraucher ist die Eisenbahn.

Zu der Gruppe von Steinkohlenproduktionsgebieten, die über wenig günstige Qualitäten verfügen, gehört auch noch der Kaukasus. Hier sind verhältnismäßig viele Kohlenablagerungen bekannt, aber bisher nicht ausgenutzt, es macht sich der mächtige Wettbewerb der Naphtha fühlbar. Nur im Gouvernement Kutais wird im Gebiet von Tkwibul seit Anfang des Jahrhunderts Kohle abgebaut. Sie ist aber recht minderwertig, enthält erhebliche Mengen Asche, Schwefel und zerfällt bald an der Luft. Gut verwendungsfähig ist sie bei der Verarbeitung zu Briketts. Zurzeit wird die Kohle vorherrschend von den Eisenbahnen im Kaukasus verheizt.

Ein anderes Bild bietet das Dombrowobecken, eine Fortsetzung des oberschlesischen Kohlengebiets. Die Kohle, die hier gewonnen wird, ist gut, lagert in Schichten von 1 Faden (= 2,133 m) und mehr Mächtigkeit¹⁾, gestattet aber nicht eine Verkokung, auch nicht eine Gas-

¹⁾ Die wirtschaftlichen Kräfte Rußlands (Proiswoditelnyja ssily Rossii). herausgegeben vom Finanzministerium. Kap. VII, S. 37 geben an, daß die Kohlen

gewinnung. Das ist ein Mangel, der hier schwer empfunden wird, weil die Eisenindustrie in dem südwestlichen Teil Polens entwickelt ist.

Ganz an erster Stelle steht aber das Donezgebiet mit seinen unermesslich reichen Kohlen- und Anthrazitlagern. Das Donezgebiet ist nicht nur der Menge nach so außerordentlich reich, sondern es liefert auch Kohlen, geeignet zu jeglicher Verwendung. So kann als Erhärtung hierfür angeführt werden, daß gewonnen worden sind:

	1902	1904	1906	1907
	Millionen Pud			
Heizkohle	93 715	152 215	183 552	219 247
Gaskohle	40 283	23 957	33 293	40 066
Schmiedekohle	70 818	63 952	55 435	67 937
zum Verkoken	351 647	455 366	467 722	539 049
Magerkohle	5 410	4 188	10 339	30 188
Anthrazit	57 982	75 192	70 722	96 522

J. Korssuchin¹⁾ bemerkt, indem er auf den Reichtum des Donezgebiets gerade an den verschiedenen Gattungen hinweist: „Übrigens verdient es, darauf hingewiesen zu werden, daß, wenn im Donezgebiet auch fast alle Gattungen Kohle angetroffen werden, doch der Umfang der Bestände jeder einzelnen Gattung weit davon entfernt ist, gleichmäßig zu sein. Leider fehlt zurzeit noch eine geologische Karte des Donezgebiets, die es ermöglicht, auch nur einigermaßen zuverlässig den Umfang der Vorräte der verschiedenen Gattungen zu bestimmen. Das ist besonders empfindlich, weil es eine charakteristische Eigentümlichkeit des Gebiets ist, daß selbst in ein und derselben Schicht Kohlen ganz verschiedener Gattung angetroffen werden. Im allgemeinen unterliegt es aber keinem Zweifel, daß die Hauptmasse der Donez-Steinkohlen Magerkohle ist, sog. Halbanthrazit oder, richtiger gesagt, mehr oder weniger Anthrazit gleich. Auf Grund einer Aufrechnung von L. J. Lugin darf man annehmen, daß man bis zu einer Tiefe von 100 Faden (= 213,3 m) zurzeit mit einem Bestande von 210 Milliarden Pud (3,44 Milliarden t) rechnen kann.“

Damit ist das Donezgebiet das weitaus reichste Kohlengebiet in

in Schichten in einer Mächtigkeit bis zu 3—5 Faden (= 6,399—10,665 m) lagern. ja auf dem Schacht „Reden“ im Dombrowogebiet sind die Schichten im Durchschnitt 4—7 Faden (= 8,532—14,931 m) mächtig. Die äußersten westlichen Teile dieses Schachtes — an der schlesischen Grenze belegen — gestatten eine Verkokung.

¹⁾ Die Steinkohlenindustrie Rußlands im Jahre 1908 (Kamennougolnaja promyschlennost Rossii w 1908), Wjestnik finanssow usw., 1910, Nr. 2 und 3.

Rußland. Immer unter der Einschränkung, soweit zurzeit bekannt. Denn man darf nicht vergessen, daß man in Rußland sehr wenig zuverlässig darüber unterrichtet ist, wieviel das Land besitzt und wo die Schätze ruhen. So ist der östliche Abhang des Ural, obgleich er auf der Grenze zwischen den beiden Reichsteilen liegt, noch nicht auf seine Kohlenbestände hin erforscht worden, obgleich man da, wo man mehr zufällig auf Steinkohlenlager gestoßen ist, große und brauchbare Bestände festgestellt hat. Es liegt daher keineswegs im Bereiche der Unwahrscheinlichkeit, daß auch hier sehr große Mengen mit der Zeit aufgedeckt werden können.

Auf Grund der bisher erschlossenen Bestände an Kohlen hat sich die Kohlenindustrie innerhalb der nachfolgenden Grenzen entwickelt; es lieferten das Gebiet:

Jahr	Donez	Dombrowo	Ural	Moskau	Kaukasus	überhaupt
	Millionen Pud (1 Mill. Pud = 16 380 t)					
1860	6,0	10,8	0,4	0,7	—	17,9
1870	15,0	20,2	0,4	5,0	0,2	41,4
1880	86,3	78,4	7,2	25,1	0,4	198,1
1890	183,2	150,8	15,2	14,3	0,6	364,8
1900	671,7	251,8	22,7	17,6	3,9	967,8
1910	1 018,7	341,1	43,0	13,9	3,0	1 419,7
1911	1 217,9	361,1	42,4	10,9	3,4	1 635,4
1912	1 299,0	390,0	44,0	12,0	4,5	1 758,5
1913	1 543,8	426,3	73,5	18,3	4,3	2 066,2
1914	1 633,3	231,0	84,2	20,0	4,1	2 022,6
1915	1 623,0 ¹⁾	—	80,0	24,5	3,6	1 731,1

Koks wird nur im Donezgebiet und zu einem verschwindend kleinen Teile (0,04 %) in Sibirien erzeugt. Die wichtige Koksgewinnung ist also fast ausschließlich im Donezgebiet konzentriert, so daß auch hier allein die Nebenprodukte der Kokerei gewonnen werden, nämlich:

	1910	1911
	P u d	
Steinkohlenharz	701 787	673 193
Ammoniakwasser (25 %)	259 316	249 122
schwefelsaures Ammoniak	31 339	31 813
Salmiakspiritus	3 329	13 284
Benzol	5 793	3 813
schwere Fette	222 525	160 143
Teer	243 796	203 922

¹⁾ Siehe Schlußwort Seite 237.

Endlich werden zurzeit fast ausschließlich im Donezgebiet Briketts in größerem Umfang hergestellt (über 11 Mill. Pud = 180 180 t). Aus den hier zusammengetragenen Zahlen geht mit großer Klarheit hervor, eine wie große Bedeutung dem Kohlenvorkommen im Donezbecken zukommt. Die sonst noch in Rußland gefundenen Steinkohlen sind, wie schon betont, fast durchweg minderwertig und vermögen in keiner Weise der Donezkohle im Wettbewerb standzuhalten. Die einzige Ausnahme hiervon bildete die Kohle aus Dombrowo. Die kommt aber für Rußland infolge des unglücklichen Ausgangs des Krieges künftig wohl nicht mehr in Frage, so daß das Donezgebiet noch weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Aus der Zusammenstellung der Kohlenproduktion für die Zeit von 1860—1915 läßt sich leicht ersehen, wie die allgemeine industrielle Entwicklung Rußlands sich auch hier widerspiegelt. Die Jahre der fieberhaften Gründungen auf vielen Gebieten der Industrie haben auch hier eine mächtige plötzliche Zunahme der Produktion zur Folge gehabt, die im Jahrzehnt 1890/1900 ihren Anfang nimmt, um dann ohne Unterbrechung schnell zuzunehmen.

Auch bei der Entwicklung der Kohlenindustrie ist ausländisches Kapital lebhaft beteiligt. Im Jahre 1897 wurden 15 Aktiengesellschaften mit einem Gesamtkapital von 83,3 Mill. Rbl.¹⁾ festgestellt, während 1906 bereits 46 solcher Gesellschaften vorhanden sind, die mit einem Kapital von 195,7 Mill. Rbl.²⁾ arbeiten. Für spätere Jahre liegt ein Nachweis über das Anwachsen der Zahl der Unternehmungen und des in ihnen angelegten Kapitals nicht vor, nur aus der Zunahme der Produktion darf der Schluß gezogen werden, daß die Industrie gerade in den Jahren nach 1906 sich sehr lebhaft entwickelte (siehe Seite 232), was den Zufluß weiterer Kapitalien zur Voraussetzung hat. Bisher haben Frankreich und Belgien sich vorherrschend an der Kohlenindustrie mit Kapital beteiligt.

Schlußwort.

Als fester Punkt, um den sich in Rußland alles dreht, an den sich alles anlehnt, tritt die Landwirtschaft an die erste Stelle. Es ist daher mit vielem Recht diesem Zweige der nationalen Arbeit ganz besondere Beachtung in dem letzten Dezennium zugewendet worden. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehört hierher die Agrarreform (1905). Ihre Weiter-

¹⁾ Brandt, Th. II S. 235.

²⁾ Ph. A. Rassinski, Die Rentabilität der russischen Steinkohlen-Aktien-Unternehmungen 1905/6 (Dochodnost russkich kamennougolnych akzionernych predpriyatij w 1905/6. Bote für Finanzen usw. 1907, Nr. 6, S. 235.

führung ist durch den unglücklichen Ausgang des Krieges wenn auch noch nicht zerstört, so doch voraussichtlich auf Jahre hinaus gehemmt worden. Die Agrarreform und was alles mit ihr eng zusammenhängt, erfordert, wie gezeigt worden ist, sehr große Geldmittel. Wird Rußland sie bald wieder zur Verfügung stellen können? Obgleich es sich um eine Lebensfrage für das große Reich handelt, wird sich schwer jemand finden, der den Mut hat, hierauf eine bestimmte Antwort zu erteilen. Selbst die Erkenntnis, daß nur von diesem Punkte aus der Aufstieg zu besseren Zeiten in Rußland gemacht werden kann, vermag kaum etwas daran zu ändern, daß Rußland nicht die Möglichkeit haben wird, sogleich die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Es kommt aber auch, ganz abgesehen hiervon, noch wesentlich darauf an, wie die bolschewistischen, kommunistischen Grundsätze mit denen, die die Agrarreform vertritt, vereinigt werden können. Zunächst läßt es sich ja nicht verkennen, daß da zwei Auffassungen aufeinanderstoßen, die nichts Gemeinschaftliches haben. Denn der Schaffung eines persönlichen Eigentums am Grund und Boden, die die Agrarreform erreichen will, steht die Bestimmung des Dekrets vom 26. Oktober 1917 gegenüber: „Das Besitzrecht der Gutsbesitzer an Grund und Boden wird unverzüglich aufgehoben. Eine Entschädigung wird nicht geleistet.“ Und in der dem Dekret beigelegten Instruktion heißt es in Punkt 6: „Das Recht der Nutznießung an den konfiszierten Ländereien haben alle Bürger und Bürgerinnen des russischen Staates, die das Land mit eigener Kraft, mit Hilfe ihrer Familienmitglieder oder im Verein mit anderen bearbeiten wollen und nur solange sie die Kraft haben, es zu bearbeiten. Die Verwendung bezahlter Arbeitskräfte wird nicht gestattet.“

Der Punkt 8 dieser Instruktion bestimmt dann: „Das enteignete Land bildet einen dem ganzen Volke gehörenden Agrarfonds. Die Verteilung und Abgabe an die Ackerbauer wird von den örtlichen und zentralen Selbstverwaltungen . . . besorgt. Der Agrarfonds wird periodisch nach Maßgabe des Bevölkerungszuwachses und der Hebung der Landwirtschaft neu eingeteilt. Bei der Festsetzung neuer Grenzen darf der Kern der zugewiesenen Anteile nicht angetastet werden: Wenn in irgend einer Gegend der vorhandene Agrarfonds zur Befriedigung der Bevölkerung nicht ausreicht, so muß der Überschuß der Bevölkerung auswandern.“

Aus diesen Bestimmungen ist deutlich genug erkennbar, daß die bolschewistisch-kommunistischen Bestrebungen, wenn sie von Bestand bleiben, zwangsweise dazu führen, das persönliche Eigentum, auch wo es in Form von kleinen Besitzungen auftritt, zu zerstören. Es würde

dann der Zustand, wie er vor dem Gesetze vom 5. November 1905 in einem Teile von Rußland bestand, in verschärfter Form über das ganze Reich zur Herrschaft kommen. Dann wäre allerdings das Werk der Agrarreform vernichtet. Es würden die verderblichen Folgen des Gemeindebesitzes, die die Agrarreform aus der Welt schaffen wollte, von neuem in Rußland zur Herrschaft gelangen und das Land seiner festesten Stütze — des Gedeihens der Landwirtschaft — berauben. Man darf sich über die Folgen hierbei keiner Täuschung hingeben: gelangen diese Grundsätze zur Durchführung und werden sie in Rußland allgemein gesetzlich zur Norm erhoben, so ist nicht nur die Landwirtschaft in ihren Grundfesten zerstört, sondern es wird dem Lande gleichzeitig die Möglichkeit genommen, auf Ernteeüberschüsse zu rechnen, mit denen es am Weltmarkte auftreten kann, um Gold ins Land zu bringen, weil der gänzlich zerstückelte Grundbesitz und die Bedingung, daß diese Teilstücke nur von den Familienmitgliedern selbst bearbeitet werden dürfen, es mit sich bringen werden, daß kaum viel mehr als der eigene Bedarf erzeugt werden wird. Damit fällt dann aber auch für den Bauer die Aussicht weg, aus seiner Ernte erhebliche Überschüsse zu erzielen, mit denen er am Industriemarkt seine Bedürfnisse befriedigen kann. In dem „Economete Européen“¹⁾ wird bereits ausgeführt: „Die wirtschaftliche Lage Rußlands ist erschreckend. Die Produktion geht mit Riesenschritten zurück. Dazu kommt, daß der Viehbestand schon jetzt nur noch ein Drittel desjenigen vor dem Kriege beträgt, also auch hier schon ein Notstand vorliegt.“ Bekanntlich hatte das europäische Rußland auch schon vor dem Kriege keinen Überfluß an Vieh zu verzeichnen, und von der Qualität des vorhandenen muß vollständig geschwiegen werden, weil gute, marktgängige Ware nur in ganz bescheidenem Umfange geboten werden konnte. Ist jetzt nur noch ein Drittel hiervon übrig, wie unsere Quelle angibt, so bedeutet das einen Tiefstand des Viehbestandes, der die Ernährung des Volkes längst nicht mehr gewährleistet.

Durch alle diese Verhältnisse sind dem Agrarstaate Rußland Schläge versetzt, die ihn so schwer treffen müssen, daß es für den ruhigen Beobachter dieser Vorgänge kaum begreiflich ist, wie das Gefüge des Staates demgegenüber standhalten kann.

Soll dieses alles auf dem Gebiet der Landwirtschaft erst in Zukunft vor sich gehen, sobald die Möglichkeit vorliegt, die Zerstückelung des Großgrundbesitzes und ebenso des mittleren, ja sogar des kleinen Besitzes durchzuführen, so hat das herrschende Regime es auf dem Gebiet der Industrie schon ganz erheblich viel weiter gebracht. Hier

¹⁾ Nr. 18 vom 10. Januar 1919.

ist die Ssowjet- (Räte-) Regierung zur Nationalisierung bereits übergegangen mit dem Erfolge, daß in kurzer Zeit 513 Unternehmungen verstaatlicht worden sind, daß der Prozeß regelmäßig weiter fortschreitet, und daß das den Verfall der gesamten Industrie nach sich gezogen hat¹⁾, denn die Zahl der Arbeitslosen stieg schnell, um das Vierfache, während das Ergebnis der Arbeit auf den vierten Teil sank. Die Selbstkosten der Produktion stiegen daher auf das Sechzehnfache.²⁾

Zu derselben Frage hat der Kongreß der Fabrikinspektoren Material gesammelt und festgestellt, daß ein Arbeiter im Jahre 1915 in einer Stunde 28 $\frac{3}{4}$ Kopeken verdiente, 1916: 44 Kop. und 1917: 79 $\frac{3}{4}$ Kop. Die geleistete Arbeit betrug dagegen in verarbeitetem Metall ausgedrückt 1914: 11,84 Pfund, 1916: 9,16 Pfund und 1917: 3,47 Pfund. Es sind das wesentlich niedrigere Werte, wie sie „Nasche Sslowo“ geschätzt hat, bewegen sich aber genau in der gleichen Richtung. In der Zwischenzeit sind die Löhne weiter schnell gestiegen, während das, wie gezeigt, von den Leistungen der Arbeiter nach allen vorliegenden Beobachtungen nicht behauptet werden kann.

Auch die Naphthaindustrie ist nicht dem Schicksal der Nationalisierung entgangen. Am 20. Juni 1918 erfolgte das Dekret³⁾, das die Nationalisierung aussprach. Mit außerordentlicher Pünktlichkeit traten sofort die Folgen ein. Die Naphthagewinnung ging rapide zurück.

Die Folgen der Nationalisierung der bei der Ssowjetrepublik verbliebenen Produktionsgebiete waren derart böse, daß die Regierung sich entschließen mußte⁴⁾, die frühere Verwaltung wieder einzusetzen und damit wohl auch die bereits durchgeführte Nationalisierung wieder aufzuheben.

Ebenso wurden die Banken nationalisiert.⁵⁾ Alle Aktienbanken und anderen privaten Bankgeschäfte gingen mit ihren sämtlichen Aktiven und Passiven auf den Staat über.

Ein Dekret über die Nationalisierung der Kohlen- und Erzbergwerke in Südrußland habe ich nicht feststellen können, es scheint bisher auch keines ergangen zu sein. Das hat aber doch nicht zu verhindern vermocht, daß beide Industrien mit ihrer Erzeugung auf ein Minimum zurückgegangen sind. Es wurden gefördert⁶⁾:

¹⁾ „Economiste Européen“ vom 4. Januar 1919.

²⁾ „Nasche Sslowo“ Nr. 26 vom 5./18. Mai 1918.

³⁾ „Agence Econom. et Fin.“ Nr. 89 vom 12. April 1919.

⁴⁾ „Prawda“ Nr. 127 vom 12./25. Juni 1918.

⁵⁾ Gesetze vom 16. Dezember 1917 und 19. Januar 1918.

⁶⁾ Agence Economique et Financière vom 3. März 1919.

	1916	1917	1918
	Millionen Pud		
im Donezbecken Kohlen	1 751	1 510	535
in Kriwoi-Roy Erze	314	221	20
Gußeisen wurde erzeugt	231	183	17
Fertigfabrikate wurden erzeugt	129	86	14

Dazu bemerkt unsere französische Quelle, daß die außer Betrieb gesetzten Werke in vielen Orten überschwemmt sind.

Im Januar 1919 waren noch 25 Hochöfen, im April 16 und im Juni 2 im Betrieb. Also fast eine völlige Vernichtung.

So ist man in Rußland eifrig am Werk, alles Bestehende aufzuheben und an dessen Stelle Neues zu setzen, was, dem kommunistischen Gedanken und seinen Grundsätzen Rechnung zu tragen, geeignet ist. Wohin der Weg führt, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen, weil sich die gesamten Verhältnisse auf dem Gebiet der Nationalisierung noch allzu sehr im Fluß befinden. Aber es zeigen sich doch schon einzelne Anhaltspunkte, die darauf hinweisen, daß man in Rußland die Erfahrung macht, z. B. in der Naphthaindustrie, im Fischereigewerbe und in den großen Industrien, daß es mit der Nationalisierung doch nicht geht, sie mindestens auf sehr große Bedenken stößt. Nebenher geben selbst überzeugte Kommunisten zu, daß sich „die versuchsweise eingeführte Arbeiterkontrolle über die Industrie als unhaltbar erwiesen habe, in einem Falle führte sie zum Übergang der ganzen Leitung in die Hände der Arbeiter, im anderen zur völligen Stockung des Betriebes, im dritten stand sie nur auf dem Papier. Vielleicht ist aber die Arbeiterkontrolle nur eine zu schwache Form der Diktatur des Proletariats? Vielleicht versagte sie nur aus dem Grunde, weil sie die kapitalistische Wirtschaft nicht tief genug erfaßte? Leider ist es so nicht. Es haben sich auch die schon abgeschlossenen Versuche einer vollständigen Nationalisierung als unhaltbar erwiesen.“¹⁾ Zunächst geht das Zerstörungswerk weiter, obgleich selbst die Arbeiter die Ansicht vertreten, daß „die Regierung, ohne eine feste Gewalt in Händen zu haben, ohnmächtig sei, die Staatswirtschaft in einem nationalen Maßstabe zu entwickeln.“¹⁾

Die 30 Jahre 1882—1911 bieten das Bild eines mächtig auf- und vorwärts strebenden Wirtschaftslebens. Die Eisenbahnbaupolitik der Regierung hatte dem Lande ein Netz von Eisenbahnen geschaffen, das die dringendsten Bedürfnisse befriedigen konnte, dazu trat eine konsequent

¹⁾ „Nasche Sslowo“ Nr. 30 vom 10./23 Mai 1918.

durchgeführte Tarifpolitik, die an Stelle des vorher sich breit machenden wilden Wettbewerbs der Bahnen untereinander einen Zustand der Stetigkeit brachte. Es wurde hierdurch Handel und Industrie die Möglichkeit einer sicheren Vorherberechnung der entstehenden Kosten gegeben. Ein Fortschritt, der nicht hoch genug bewertet werden kann. Zu diesem allem trat dann noch die Erschließung des gewaltigen Produktionsgebiets, die der Eisenbahnbau zur Folge hatte. Es braucht hierbei gar nicht an die gewaltige Kulturarbeit, die durch die Eisenbahnen in der asiatischen Reichshälfte ermöglicht worden ist, gedacht zu werden, schon im europäischen Rußland ist der Erfolg ein außerordentlich großer gewesen. Mit Hilfe der Eisenbahnen, unterstützt durch die Agrarreform, gelang es, nicht nur den Bedarf der schnell wachsenden Bevölkerung zu befriedigen, sondern auch auf dem Weltmarkt mit größeren Mengen landwirtschaftlicher Erzeugnisse aufzutreten, daneben aber der Industrie eine große Entwicklungsmöglichkeit bei der Versorgung des Landes mit ihren Erzeugnissen zu schaffen. Kurz, Rußland befand sich auf dem besten Weg, eine Potenz zu werden, mit der auf dem Weltmarkt sehr ernst nicht nur als Konsument, sondern auch als Produzent gerechnet werden mußte, eine Stellung zu erlangen, die einen maßgebenden Einfluß auf dem Weltmarkt auszuüben im Begriff stand. Auch die Jahre 1912—1914 bestätigen durchaus diesen starken Aufstieg.

Der Krieg und noch viel mehr die Revolution, in deren Gefolg die Bolschewiki mit ihren kommunistischen Idealen alles Bestehende verwüsteten, haben in kurzer Zeit das vernichtet, was in vielen Dezennien geschaffen war.

Literatur.

1. Werchowski. Geh. Rat W. M. Kurzer historischer Abriß über Beginn und Ausbreitung der Eisenbahnen in Rußland bis 1897 einschließlich. 591 Seiten, nebst Anlagen. (Kratki istoritscheski otscherk natschala i rasprostranenija sheljesnych dorog w Rossii po 1897 wkljutschitelno.) St. Petersburg 1898.
2. W. Graf Reutern-Baron Nolken. Die finanzielle Sanierung Rußlands nach der Katastrophe des Krimkrieges 1862—1878 durch den Finanzminister Michael v. Reutern. Berlin 1914.
3. Kulomsin, Staatssekretär. Unsere Eisenbahnpolitik auf Grund der Dokumente des Archivs des Ministerkomitees. (Nascha sheljesnodoroshnaja politika.) Bd. I—IV. St. Petersburg 1902.
4. K. J. Sagorski. Unsere Eisenbahn-Tarifpolitik. (Nascha sheljesnodoroshnaja tarifnaja politika.) Petersburg 1910.
5. Über die Lage der Tarifrfrage auf den russischen Eisenbahnen (O poloshenii tarifnawo djela na russkich sheljesnych dorog.) Denkschrift des Finanzministeriums, vorgelegt der Reichsduma. Petersburg. November 1909.
6. A. A. Golowatschow. Geschichte des Eisenbahnwesens in Rußland. (Istori-rija sheljesnodoroshnawo djela w Rossii.) Petersburg 1881.
7. P. J. Georgiewski. Die finanziellen Verhältnisse des Reichs und der Privat-Eisenbahngesellschaften in Rußland und in den westeuropäischen Staaten. (Finansowyja odnoschenija gossudarstwa i tshastnych sheljesnodoroshnych obschtschestw w Possii i w sapadno-jewropeiskich gossudarstwach.) Petersburg 1887.
8. K. J. Sagorski. Übersicht über die Eisenbahntarife Frankreichs, Deutschlands und Österreich-Ungarns im Vergleiche mit den Tarifen der russischen Eisenbahnen. (Obsor sheljesnodoroshnych tarifow Franzii, Germanii i Awstro-Wengrii srawniteljno s tarifami russkich sheljesnych dorog.) Petersburg 1910.
9. Dr. K. Frankenstein. Materialien zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifwesens in Rußland. Berlin 1894.
10. N. L. Brühl. Das Allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollziehungsverordnungen. Luzern 1900.
11. A. Nikitin, Ingenieur. Bau und Betrieb der schmalspurigen Zufuhrbahnen. (Postroika i eksploatazija uskokoleinych podjesdnych sheljesnych dorog.) Petersburg 1909.
12. W. J. Pokrowski. Sammelwerk von Nachrichten über die Geschichte und Statistik des Außenhandels Rußlands. Petersburg 1902. (Sbornik sswjedenii po istorii i statistikje wnjeschnei torgowli Rossii.) Ausgabe des Zoll-departements.

13. S. S. Bechtejew. Die wirtschaftlichen Ergebnisse der abgelaufenen 45 Jahre und Maßnahmen zum wirtschaftlichen Aufstiege. Petersburg 1902. (Chosajstwenmyje itogi istekschawo ssoroka pjätijetija i mjery k chosajstwennomu podjenu.)
14. Materialien, gesammelt von der besonders niedergesetzten Beratungsstelle betr. die Bedürfnisse der landwirtschaftlichen Industrie. (Materiali, postupiwschije w ossoboje ssowjeschtschanije o nushdach sseljssko-chosajstwennoi promyslennosti.) Wjestnik finanssow, prom. i torgowli 1902. Heft 22—28. Als besondere Beilage gedruckt.
15. Das Eisenbahnwesen. Journal, herausgegeben von der VIII. Abt. der kaiserl. russischen technischen Gesellschaft. (Sheljesnodoroshnoje djelo, shurnal isdawajemy VIII otdjelom Imperatorskawo russkawo tehnitscheskawo obschtschestwa.) St. Petersburg.
16. Mertens. Zur Frage der Zufuhrbahnen in Rußland. Riga 1889. Verlag von N. Kymmel. Auch in russischer Sprache gedruckt.
17. A. A. Klopow. Bericht über die Untersuchung des Getreidehandels an der Wolga 1886. Deutsch im Rigaer Handels-Archiv XIV, Jahrgang 1887.
18. C. Hennings und O. Mertens., Beitrag zur Lösung der Lagerhaus- und Warrantbelehungsfrage für Riga 1879.
19. Dr. Oscar Mertens. Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allgemeines Statistisches Archiv. II. und III. Jahrgang. Herausgegeben von Dr. Georg v. Mayer.
20. Rigasche Industrie-Zeitung. Organ des technischen Vereins zu Riga 1885. Nr. 2, 3, 4. Bericht der Kommission für die Vorarbeiten zur Errichtung eines öffentlichen Lagerhauses für den Getreidehandel in Riga.
21. Alleruntertänigster Bericht über die Tätigkeit des Ministeriums der Verkehrsanstalten für das Jahr 1913. (Wssepoddannjejschi otshot o djejatelnosti Min. put. ssoobschtschenija sa 1913.) Petersburg 1914.
22. Paul Rohrbach. Die russische Gefahr. Heft 4. Russische Selbstzeugnisse 1916. Verlag J. Engelhorns Nachf. Stuttgart.
23. Paul Rohrbach. Rußland und wir. Stuttgart 1915. J. Engelhorns Nachf.
24. Die landwirtschaftliche Industrie in Rußland. Petersburg 1914. (Sselko-chosajstwenmy promysel w Rossii.) Herausgegeben vom Departement für Ackerbau.
25. Durch die Agrarreform errichtete Wirtschaften. Kanzlei des Komitees für Agrarangelegenheiten. Petersburg 1915. (Semleustrojemyja chosajstwa.) Herausgegeben von der Hauptverwaltung für Agrarreform und Landwirtschaft.
26. Ergebnisse der Agrarreform. Graphische Darstellung der Tätigkeit der Kommission für Agrarreform während der ersten 5 Jahre. Kanzlei des Komitees für Agrarangelegenheiten. Petersburg 1912. (Itogi semleustroistwa.) Herausgegeben von der Hauptverwaltung für Agrarreform und Landwirtschaft.
27. Nachprüfung der durch die Agrarreform geschaffenen Wirtschaften, ausgeführt im Jahre 1913 in 12 Kreisen des europäischen Rußlands. Zusammengefaßte Reiseberichte. Kanzlei des Komitees für Agrarangelegenheiten. Petersburg 1915. (Obsljedowanije semleustrojennyj chosajstw. Proiswedennoje w 1913 w 12 ujesdach ewropeiskoi Rossii.) Herausgegeben von der Hauptverwaltung für Agrarreform und Landwirtschaft.
28. K. W. Trubnikow. Die Reichtümer Rußlands. Petersburg 1901. (Bogastwa Rossii.)

29. Denkschrift über die russische Agrarreform 1909—1913. Verfaßt vom russischen Landwirtschaftsministerium (soll heißen Minister Kriwoschein-D. Verf.) Petersburg 1914. Erschienen bei Gust. Kiepenheuer, Weimar 1916.
30. W. K. Kusnezow. Sammlung statistischer Nachrichten über die wirtschaftliche Lage der Übersiedler in Sibirien. (Sbornik statistitscheskich swjedjenii ob ekonomitscheskom poloshenii peresselenzew w Ssibiri.) I. Bd.: Text, II, III. u. IV. Bd.: Tabellen. Petersburg 1912.
31. N. Ssinelnikow. Versuch einer Untersuchung der Eigentumsverhältnisse der sesshaftgemachten Übersiedler. (Opyt issljedowanija imuschtschestwennawo poloshenija wod worjajuschtschichssjä peresselenzew.) Petersburg 1906.
32. Landabgabe und Agrarreform jenseit des Ural (Semleotwodnoje i semleustroitelnöje djelo sa Uralom) im Jahre 1909. Petersburg. Verwaltung für die Übersiedlung bei der Hauptverwaltung für Agrarreform und Landwirtschaft 1910.
33. Prokopowitsch Sergei. Über die Bedingungen der industriellen Entwicklung Rußlands. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Ergänzungsheft X. Tübingen 1913.
34. Prof. Soboleff. Rußlands Zollpolitik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. (Russisch.) Petersburg 1911.
35. 30 Jahre Tätigkeit der Nahphta-Produktions-Gesellschaft Gebr. Nobel 1879—1909. (30 ljetit djejatelnosti towaritscheschewa neftjanawo proiswodstwa bratjew Nobel 1879—1909.) 326 Seiten, sehr reich illustriert.
36. Ischchanian, Dr. phil. B. Die ausländischen Elemente in der russischen Volkswirtschaft. Berlin 1913.
37. W. D. Preyer. Die russische Agrarreform. Jena 1914. Verlag von Gustav Fischer.
38. B. Ph. Brandt. Die ausländischen Kapitalien und ihre Wirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. (Inostrannye kapitaly. Jych wlijanije na ekonomitscheskoje raswitiye strany.) Vier Teile. Im Auftrage des russischen Finanzministeriums verfaßt. Petersburg 1899. (Ein Auszug aus dem Teil II des Werkes, bearbeitet von E. Davidson-Charlottenburg, deutsch, findet sich in der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preußischen Staate. Herausgegeben im Ministerium für Handel und Gewerbe. Bd. 49, 1901, S. 114—176.)
39. Quellen und Studien. Erste Abt.: Recht und Wirtschaft. Herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau. Verfasser Dr. Wlad. W. Kaplun-Kogan. 1919. B. G. Teubner in Leipzig und Berlin.
40. Mißernte und Armut des Volkes. (Neurashai i narodnoje bjedstwije.) Petersburg 1892. (Verfasser ist der nachmalige Minister der Landwirtschaft Jermolow. D. Verf.)
41. Fridtjof Nansen. Sibirien ein Zukunftsland. II. Auflage Brockhaus 1916. Leipzig.
42. Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Kgl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin.
43. Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Shurnal ministerstwa putei ssoobschtschenija.) Petersburg.
44. Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik finansow, promyschlennosti i torgowli.) Herausgegeben im Finanzministerium. Petersburg.
45. Handels- und Industrie-Zeitung. (Torgowo-promyschlennaja Gaseta.) Herausgegeben im Finanzministerium. Petersburg.

46. Übersicht des auswärtigen Handels Rußlands über die europäischen und asiatischen Grenzen. (Obsor wneschnei torgowli Rossii po jewropeiskoi i asiatskoi granizam.) Herausgegeben vom Zolldepartement. Petersburg.
47. Die produktiven Kräfte Rußlands. (Proiswoditelnyja ssily Rossii.) Herausgegeben vom Finanzministerium. Petersburg 1896.
48. Valentin Wittschewsky. Rußlands Handels-, Zoll- und Industriepolitik von Peter dem Großen bis auf die Gegenwart. Berlin 1905. Verlag Ernst Siegfried Mittler und Sohn.
49. Technik und Wirtschaft. Monatsschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin. Jahrgang 1912.
50. Industrie und Handel, Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. (Promyschlennost i torgowljä, organ ssowjeta ssjesdow predstawitelei promyschlennosti i torgowli.) Petersburg.
51. Statistisches Jahrbuch 1913. (Statistitscheski jeshegodnik.) Herausgegeben von der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. Petersburg.
52. Statistisches Sammelwerk des Ministeriums der Verkehrsanstalten: die Eisenbahnen. (Statistitscheski sbornik ministerstwa putei ssoobschtschenija: sheljesnyja dorogi.) Petersburg.
53. Sibirien und die große sibirische Eisenbahn. (Ssibir i welikaja ssibirskaja sheljesnaja doroga.) Petersburg 1893. Herausgegeben vom Departement für Handel und Manufaktur des Finanzministeriums.
54. Die sibirische Eisenbahn in ihrer Vergangenheit und Gegenwart. (Ssibirskaja sheljesnaja doroga w jeja proschlom i nastojaschtschem.) Petersburg 1903. Zur Feier des 10jährigen Bestehens des Komitees der sibirischen Bahn 1893—1903.
55. A. S. Jermolow. Unsere Mißernten und die Verpflegungsfrage. (Naschi neuroshai i prodowolstwenny wopross.) Petersburg 1909.
56. Der Bote Europas. (Wjestnik Jewropy.) Petersburg.

Zu beachten:

Seite 36 Zeile 13 zu lesen Rußland, statt Ausland,
" 50 " 33 " " denn , " dann,
" 152 " 1 " " ist , " sind,
" 152 " 1 einzuschalten „Butter“ befördert.

Die beigegefügte Eisenbahnkarte stellt den Zustand von 1914 für die Bahnen auf dem asiatischen Teile Rußlands dar, auf dem europäischen Teile schließt sie mit dem 31. Dezember 1911 ab.

Additional material from *1882-1911 Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik und deren wirtschaftliche Rückwirkung*, ISBN 978-3-662-38805-1, is available at <http://extras.springer.com>



Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Die Reichseisenbahnen. Gedanken und Vorschläge zur Finanzwirtschaft und Organisation des deutschen Verkehrswesens. Von R. Quatz, Regierungsrat in Köln. 1919. Preis M. 2,40.

Die Organisation der preußischen Staatseisenbahnen bis zum Kriegsausbruch. Geschichtliche Beiträge von F. Seydel, weil. Präsident der Eisenbahndirektion Halle a. S., Wirklicher Geheimer Rat. 1919. Preis M. 3,—.

Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen, veranschaulicht in Tabellen und graphischen Darstellungen. Von Ernst Biedermann, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Magdeburg. Mit 3 farbigen Tafeln. 1906. M. 3,—.

Die Verwaltung der Eisenbahnen. Die Verwaltungstätigkeit der preußischen Staatsbahn in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen. Von L. Wehrmann, Wirklicher Geheimer Rat. 1913. Preis M. 7,—; gebunden M. 7,80.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Dr. Emil Sax, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. Zweite, neubearbeitete Auflage. Erster Band: Allgemeine Verkehrslehre. 1918. Preis M. 10,—.

Die Ertragswirtschaft der schweizerischen Nebenbahnen. Von Dr.-Ing. Hans Weber. Mit einer Karte. 1919. Preis M. 6,—.

Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Von Placid Weißenbach, gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. 1913. Preis M. 1,60.

Hierzu Teuerungszuschläge.

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Von Dr. Alfred v. der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, ord. Honorar-Professor an der Universität Berlin. 1914. Preis M. 6,—; gebunden M. 7,—.

Die Finanz- und Verkehrspolitik der Nordamerikanischen Eisenbahnen. Von Dr. Alfred v. der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, ord. Honorar-Professor an der Universität Berlin. Zweite Auflage. 1895. Preis M. 5,—.

Nordamerikanische Eisenbahnen. Ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung. Von Geheimen Oberregierungsrat W. Hoff und Geheimen Regierungsrat F. Schwabach. 1906. Preis M. 8,—.

Das englische Eisenbahnwesen. Von Johann Frahm †, Regierungs- und Baurat, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin. Mit 353 Textfiguren und 1 Eisenbahnkarte. 1911. Preis M. 20,—; gebunden M. 21,40.

Massengüterbahnen. Von Dr. Walter Rathenau und Prof. Wilhelm Cauer. Mit 1 lithographierten Tafel. 1909. Preis M. 3,60.

Das Seefracht-Tarifwesen. Von Dr. Kurt Giese, Oberregierungsrat in Hamburg. 1919. Preis M. 34,—; gebunden M. 40,—.

Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Von Dr. Erwin v. Beckerath, Privatdozent an der Universität Leipzig. 1918. Preis M. 11,—.

Hierzu Teuerungszuschläge.