

Eisenbahntarife und Wasserfrachten

Studien zur Frage der Gebührenerhebung auf Binnenwasserstraßen



Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik
hrsg. und eingel. von Walther Lotz.



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

LXXXIX.

Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Herausgegeben von Walther Loß.



Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot.

1900.

Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Studien

zur

Frage der Gebührenerhebung auf Binnenwasserstraßen

von

M. Rohmann, R. Kustermann, St. Pernaczynski,
P. Wernho und C. Heubach.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik

herausgegeben und eingeleitet

von

Walther Loß.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung von Walther Loß	IX—XLIII
Vorbemerkungen über Gebühren auf Wasserstraßen	IX—XI
I. Betrachtung vom Standpunkte der Gerechtigkeit	XI—XIV
II. Betrachtung vom Standpunkte der Sonderinteressen der Eisenbahnen und Schiffer.	XIV—XXI
III. Die Beurteilung der Binnenwasserstraßen vom Standpunkte der gemeinwirtschaftlichen Interessen und der nationalen Wirtschaftspolitik	XXI—XLIII
I. Die Getreide- und Mehltarife der bayerischen Staatsbahnen.	
Von W. Hofmann in Berlin	1—45
Einleitung	1—7
Die zur Zeit für Bayern in Betracht kommenden Tarife	8—45
Erstes Kapitel. Die Tarife für den Lokalverkehr	8—22
Zweites Kapitel. Die Tarife für den Wechselverkehr	23—32
A. Verkehr mit dem übrigen Deutschland S. 23. — B. Der Verkehr mit außerdeutschen Ländern S. 30.	
Drittes Kapitel. Die Transittarife	33—35
Anhang. Unlagen	36—45
II. Die Beförderung von Brotgetreide und Mehl auf den bayerischen Staatsbahnen.	
Von Robert Kustermann	47—64
1. Lokalverkehr	49—53
2. Wechselverkehr	53—59
a. Zwischen Bayern rechts des Rheins und außerdeutschen Ländern S. 53. — b. Zwischen Bayern rechts des Rheins und den übrigen deutschen Verkehrsbezirken S. 57.	
3. Transitverkehr.	59—60
4. Gleiche oder verschiedene Tarifierung von Mehl und Getreide?	60—61
5. Anhang. Erörterung über die Konkurrenz Norddeutschlands und von Mannheim-Ludwigshafen in ihrer Wirkung auf die bayerische Müllerei	61—64

III. Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen, ihre Geschichte und ihre Wirkungen.		Seite
Von Stanislaus Bernaczynski		65—167
Erster Abschnitt. Allgemeiner Teil.		67—73
Zweiter Abschnitt. Das Eisenbahnnetz		74—83
Dritter Abschnitt. Tarifpolitik		84—126
A. Tarifpolitik der Privatbahngesellschaften in der Provinz Posen mit besonderer Berücksichtigung von Getreide und Mehl. Einfluß der Verstaatlichung auf die Lokaltarife der Privatbahnen.		84—98
Die Oberschlesische Bahn S. 84. — Die Märkisch-Posener Bahn S. 91. — Die Posen-Kreuzburger Bahn S. 94. — Die Delä-Gnesener-Bahn S. 95.		
B. Tarifpolitik der Staatsbahnen in der Provinz Posen „was den Transport von Getreide und Mehl betrifft“ innerhalb der Grenzen des Deutschen Reichs. Ihre Wirkungen		98—126
a. Die Periode von der Verstaatlichung bis 1891 S. 98. — b. Die Periode 1891—1894 S. 109. — c. Die Periode von 1894—1898 S. 113. — d. Die Stellung der Provinz Posen in den internationalen Verbandstarifen, was die Tarifierung von Getreide und Mehl betrifft S. 117.		
Vierter Abschnitt. Die Wasserstraßen		127—140
Allgemeines S. 127. — Häfen, Ladeplätze und Anschluß an das Eisenbahnnetz auf den erwähnten Wasserstraßen S. 131. — Die Gebühren S. 135. — Die Wasserfrachten S. 136.		
Fünfter Abschnitt. Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen, verglichen mit dem auf den Eisenbahnen der Provinz Posen.		141—144
Schluß		145—146
Anlagen		147—167
Hierzu eine Karte der Provinz Posen nach S. 168.		

IV. Die Eisenbahntarife Rußlands für Getreide und Mehl im letzten Decennium (1889—1899).

Von Piotr Wernho		169—322
Erste Abteilung. Allgemeiner Teil.		171—196
Das Eisenbahnnetz und die Eisenbahnpolitik Rußlands im allgemeinen. Geographische Lage der russischen Eisenbahnen. Eisenbahndichte. Bebaute Fläche. Getreideproduktion. Landwirtschaftliche Betriebe. Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Rußland im Zusammenhang mit der russischen Eisenbahnpolitik. I. Periode: Die ersten Anfänge des Eisenbahnbaues bis zum Krimkrieg. II. Periode: Von 1857—1881. III. Periode: Von 1881 bis heute. Finanzielle Ergebnisse russischer Eisenbahnen. Tarifpolitik im allgemeinen.		

	Seite
Zweite Abteilung	197—332
Einleitung	197—201
Ursache der Entstehung der besonderen Tarife für Getreide und Mehl. Zunahme der Ausfuhr zwischen 1870 und 1880. Steigen der Getreide- und Bodenpreise. Konkurrenz Amerikas und Ostindiens. Landwirtschaftliche Krisis. Niedergang der Getreidepreise. For- derung der Transporterleichterung.	
Erstes Kapitel. Zur Geschichte der Getreide- und Mehltarife	202—222
§ 1. Erste Frachtsätze für Getreide und Mehl in der Periode der Ent- wicklung des russischen Eisenbahnnetzes. Maximaltarife. Wett- bewerb der Eisenbahnlinien. Erniedrigung der Getreidetarife. Einmischung des Staates. Beschluß des Ministerkomitees vom 3. November 1887	202
§ 2. Die erste Durchsicht der Getreidetarife vom Jahre 1888. Erster allgemeiner Kongreß der Vertreter der russischen Eisenbahnen. Regelung der Tarife. Leitende Principien und Resultate. Die Sammlung der Tarife für den Transport von Getreide zu den Häfen und der westlichen Landesgrenze	204
§ 3. Kommission Plewe vom Jahre 1888. Ihre Anträge. Die Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1889. Tarifforniel vom Jahre 1889. Mängel der Tarife. Vergleich mit den Tarifen vom Jahre 1888	208
§ 4. Durchsicht der Getreidetarife vom Jahre 1893. Die Neuregelung. Tarifforniel vom Jahre 1893. Ausnahme- und Navigations- tarife. Vergleich mit dem Tarife von 1889	213
Zweites Kapitel. Wirkung der Tarife bis 1897	222—272
§ 1. Niedergang der Weizen- und Roggenpreise. Getreideexport. Über- füllung der inneren Getreidemärkte. Klagen über Ungleichmäßigkeit. Petition des landwirtschaftlichen Kongresses in Moskau. Getreide- transportkosten und die Lage der landwirtschaftlichen Produktion. Wirkung der Binnentarife. Ausfuhrtarife. Bedeutung der Getreideausfuhr	222
§ 2. Statistische Daten über die Getreidebewegung im Binnen- und Auslandsverkehr. Mehlbeförderung	245
§ 3. Die Ursachen des Niederganges der Weltgetreidepreise. Ermäßigung der Getreidetransportkosten auf den russischen Bahnen. Gestaltung der Eisenbahnfrachtsätze. Transportkosten auf den Wasserstraßen. Getreidebeförderung in loser Schüttung	260
Drittes Kapitel. Die gegenwärtigen Tarife und der deutsch-russische Verkehr	272—317
§ 1. Beratung der Getreidetarife im Jahre 1896. Programm und Ergebnis dieser Beratung. Neue Tarifforniel. Ausnahme- und Specialtarife. Mehltarife	272
§ 2. Verkehr mit Deutschland vor 1889. Deutsch-russischer Handels- vertrag. Direkte Tarife mit Königsberg und Danzig. Direkte Tarife über Alexandrowo und Sosnowice	282
§ 3. Zufuhrgebiete der Häfen Königsberg und Danzig	298
Anhang S. 318. — Schluß S. 319. — Quellenübersicht S. 320—322. Hiezu ein Diagramm nach S. 322.	

V. Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland.		Seite
Von f. Betriebsingenieur Ernst Heubach		323—498
Erster Abschnitt. Vorbemerkungen		325—330
Verzeichnis und kurze Erklärung einiger tariftechnischer Ausdrücke		331—334
Zweiter Abschnitt. Über Tarifpolitik der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen		335—371
Dritter Abschnitt. Der Südwestdeutsche und Südwestdeutsch-Schweizerische Eisenbahnverband		372—498
Erstes Kapitel. Allgemeines S. 372.		
Zweites Kapitel. Steinkohlenverkehr und Steinkohlenfrachten S. 426.		
Drittes Kapitel. Handel, Verkehr und Frachten von Getreide in Südwestdeutschland S. 447.		
Viertes Kapitel. Handel, Verkehr und Frachttaxe von Petroleum S. 478.		

Zu S. 108.

B e r i c h t i g u n g

betreffs des Ausnahmetarifs für Mehl zwischen Posen einerseits und den bayerischen und württembergischen Stationen andererseits (nach Erkundigungen bei der Kgl. Eisenbahndirektion zu Posen).

Der am 10. Dezember 1885 im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverband eingeführte Ausnahmetarif für Mehl von Posen wurde durch Heft 3 des Tarifs für den genannten Verband vom 1. September 1889 wieder aufgehoben. Der Frachttax Posen-München Centralbahnhof betrug bei Aufgabe von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht 3,76 Mk., bei 10 000 kg 3,36 Mk. für 100 kg.

Die für diese Verkehrsbeziehung gegenwärtig bestehenden Frachttaxe betragen 4,25 bzw. 3,84 Mk. Die Tarifentfernung Posen-München beträgt 826 km.

St. Bernaczynski.

G i n l e i t u n g

von

Dr. Walther Loß.

Ausgangspunkt der Untersuchungen, die im Band 89 der Schriften des Vereins für Socialpolitik hiermit der Öffentlichkeit übergeben werden, war eine aktuelle Frage. Es wurde von sehr beachtenswerter Seite angeregt, ob es sich nicht empfehle, die Bestimmungen der Reichsverfassung¹ sowie der Stromschiffahrtsverträge abzuändern, welche gegenwärtig verhindern, daß Abgaben auf den offenen deutschen Strömen² für das bloße Befahren derselben erhoben werden.

¹ Art. 54 Abs. 4 der Deutschen Reichsverfassung lautet: „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staats-eigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anlagen und Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird.“

² Zum Streit über die Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstraßen vgl.:

Ulrich, Franz, *Staffeltarif und Wasserstraßen*. Berlin 1894.

Ulrich, Franz, *Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik*. Leipzig 1898.

Kurz, Major a. D., *Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnützung*. Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik, Dritte Folge Bd. 10 (Jena 1895), S. 641 ff., besonders S. 678 ff.

Cohn, Gustav, *Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswezens*, Stuttgart 1898 passim.

Cohn, Gustav, *Zur Geschichte und Politik des Verkehrswezens*. Stuttgart 1900, besonders S. 371 ff., 441 ff.

Der Verein für Socialpolitik beschloß, zur Klärung der Ansichten über diese Fragen Material zu veröffentlichen.

Der Beitrag, der hier geliefert wird, soll nicht die Frage erschöpfen. Von anderen werden andere Untersuchungen zur Frage der Erhebung von Stromzöllen u. s. w. in den Schriften des Vereins für Socialpolitik veröffentlicht werden. Auf Grund all des dann vorliegenden Materials wird sich eine erschöpfende Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit vollziehen können, in der die Vertreter der verschiedenen Standpunkte alles, was gegen und für Stromabgaben gesagt werden kann, entwickeln mögen.

Diejenigen Herren, die mich durch ihre Mitarbeit in den Stand setzten, jetzt diesen Band der Öffentlichkeit zu übergeben, wollten zunächst nur Material für die künftigen Auseinandersetzungen liefern. Soweit sie mehr als Material, nämlich auch Urteile liefern, stimmen sie nicht sämtlich miteinander überein. Es wurde bei der Redaktion des Bändchens Wert darauf gelegt, daß ebenso der Standpunkt des mit der Eisenbahnpolitik durchaus einverständenen Eisenbahnbeamten (vgl. die Schrift von Heubach) wie andere Standpunkte unbeeinflusst vertreten würden. Für jeden Aufsatz ist dessen Verfasser selbst verantwortlich. Meine Bemühungen als Herausgeber beschränkten sich darauf, daß ich dahin wirkte, daß gleichartige Methoden von den verschiedenen Herren Mitarbeitern bei der Sammlung und Sichtung des Materials beobachtet wurden. Ich identifiziere mich als Herausgeber selbstverständlich nicht mit den Urteilen meiner einzelnen Mitarbeiter in jedem Punkte und betone gleichzeitig, daß meine Herren Mitarbeiter für die Folgerungen, die ich in meiner Einleitung aus ihren Feststellungen ziehe, nicht verantwortlich gemacht werden können. Zugleich benutze ich diese Gelegenheit, um den Herren Rossmann, Rüstemann, Pernaczynski, Werhho und Heubach dafür herzlichst zu danken, daß sie durch ihre Mitarbeit unter Aufwand von sehr viel Mühe mir die Herausgabe dieses Bandes gegenwärtig ermöglicht haben. Ebenso gebührt denjenigen Behörden aufrichtiger Dank, die meinen Mitarbeitern Material geliefert haben.

Zahlreiche Artikel der Zeitschrift für Binnenschifffahrt.

Joepil, Gottfr. Die Finanzpolitik der Wasserstraßen (Heft 36 der Schriften des Deutsch-Österr.-Ungar. Verbandes für Binnenschifffahrt). Berlin 1898.

Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen von Loß, Hatschek, Stein (Heft 40 der Schriften des Deutsch-Österr.-Ungar. Verb. f. Binnenschifffahrt). Berlin 1898.

Loß, Walthar, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Leipzig 1900, S. 104 ff., 112 ff.

Wenn es bloß ein Beitrag zur Klärung der Frage der Stromzölle zunächst sein sollte, der hier zu liefern war, so ist doch mehr als dies daraus geworden. Andererseits liefert für die Frage, deren Erörterung den Anstoß zu diesen Arbeiten gab, das nachfolgende Bändchen nur Material bestimmter Art: vornehmlich zur Beurteilung der Frage, welche Bedeutung die Wasserstraßen und die Eisenbahnen für die Beförderung des Getreides haben. Diese Beschränkung ist nicht so schlimm, als es scheinen mag. Man kann ruhig sagen, daß, wenn die Führer der Landwirte nicht so erzürnt über die Zufuhr ausländischen Getreides auf der Rheinstraße und nicht so befriedigt über die derzeitige Getreidetarifpolitik der Eisenbahnen wären, die Bewegung für Flußzölle eine namhafte politische Bedeutung bei unserer günstigen bisherigen Finanzlage nicht erlangt haben würde.

Im einzelnen erhellt die Bedeutung der nachfolgenden Untersuchungen für die Beurteilung der verkehrspolitischen Fragen, die den Anstoß zur Untersuchung gaben, aus folgenden Erwägungen.

Der Streit über die Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstraßen wird von den verschiedenen Parteien geführt:

- I. mit Argumenten der Gerechtigkeit;
- II. mit Argumenten der Sonderinteressen der Eisenbahnen und der Schiffer;
- III. mit Argumenten der sogenannten gemeinwirtschaftlichen Auffassung von den wirtschaftspolitischen Aufgaben der Eisenbahnen und Wasserstraßen.

I. Betrachtung vom Standpunkte der Gerechtigkeit.

Die Streitpunkte mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Gerechtigkeit sind im wesentlichen folgende vier:

a) Ist es recht, aus staatlichen Mitteln Aufwendungen für Verbesserung der Schiffbarkeit der Ströme zu machen, ohne eine Verzinsung und Tilgung dieses Auswandes durch Schiffsabgaben speciell anzustreben?

b) Ist es überhaupt möglich, den früheren Auswand für unsere Ströme genau getrennt zu berechnen, soweit er Zwecken der Landeskultur diene — z. B. der Sicherung der Landwirtschaft gegen Überschwemmung durch Uferbefestigung u. s. w. oder auch der Bewässerung oder Entwässerung von Grundstücken — und andererseits soweit er lediglich durch Rücksichten der Schiffbarmachung bedingt war?