

# Materialien

zur

## Beurtheilung der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifwesens in Russland.

Zusammengestellt

von

Dr. K. Frankenstein.



Preis 2 Mark.

*Bibliothek und Archiv  
M. DuMont Schauberg  
der Kölnischen Zeitung*



BERLIN 1894.

Verlag von Gustav Schuhr.

CC 6767  
688

# Inhalts-Verzeichniss.

---

	Seite
I. Das Eisenbahnnetz und die Eisenbahnpolitik Russlands im Allgemeinen . . . . .	5
II. Zur Geschichte des Tarifwesens und der Tarifreform in Russland . . . . .	9
III. Zur russischen Eisenbahnpolitik in den Jahren 1889—1893 . . . . .	22
IV. Die Eisenbahnfrachtsätze für Getreide . . . . .	31
V. Besondere Massnahmen zur Beförderung des Getreideexportes . . . . .	39
VI. Eisenbahntarife und Getreidepreise . . . . .	42
VII. Die Bedeutung der russischen Eisenbahnen für den Getreidebau . . . . .	49
VIII. Zur Beurtheilung des Schlussprotokolles zu Artikel 19 des deutsch-russischen Vertrages . . . . .	56



## Benutzung fanden u. A:

Archiv für Eisenbahnwesen (amtlich).

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Rigaer Handelsarchiv.

Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik von 1867 bis 1891.

Schulz-Niborn, Neuere Gestaltung des Eisenbahnwesens und Tarifreform in Russland: Archiv für Eisenbahnwesen, 1892.

Publikationen von O. Mertens im Rigaer Handelsarchiv

Witte, Die russischen Häfen und die Eisenbahntarife. Wien, 1886.

Mertens, Russlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt: Statist. Archiv, II u. III.

Hoch, Erster Versuch einer Tarifreform. St. Petersburg, 1887.

# I.

## Das Eisenbahnnetz und die Eisenbahnpolitik Russlands im Allgemeinen.

Von grösster Wichtigkeit für die Beurtheilung des deutsch-russischen Handelsvertrags ist auch eine Kenntniss der Eisenbahnverhältnisse, der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifwesens Russlands.

Wenn wir heute einen Blick auf die Eisenbahnkarte Russlands werfen, so finden wir, wie innerhalb des grossen Halbkreises, den die Wolga mit dem Canalsystem bis St. Petersburg beschreibt, das Eisenbahnnetz mehr oder minder stark das Land umspannt und damit dem Feldbau die Möglichkeit gewährt, seine Ernten auf den Markt zu bringen. Ein wesentlich anderes Bild tritt uns nördlich der Wolga entgegen, wo ein einziger Schienenweg dem Verkehre dient und das ganze Produktionsgebiet ausschliesslich auf die Wasserwege angewiesen ist. Ausser diesem nördlichen Gebiete kommt noch ein Produktionsgebiet in Betracht, das durch die Oka, die Wolga und den Ural begrenzt und aus den Gouvernements Kasan, Simbirsk, Samara, Ufa, Orenburg gebildet wird; es ist gleichfalls äusserst sparsam mit Verkehrswegen — mit Schienensträngen in Länge von zusammen 1213 Werst — ausgestattet und deshalb gegenwärtig vom Verkehre ausgeschlossen; für die Zukunft besitzt es aber hervorragende Bedeutung.

Es umfasst

das nördlich von der Wolga belegene Gebiet	164 457 000
Desjät*) =	1 581 190 □ Werst
das südöstlich von der Wolga belegene Gebiet	80 841 000
Desjät. =	777 320 □ Werst
das westlich von der Wolga belegene Gebiet	184 235 000
Desjät. =	1 771 490 □ Werst.

Im nördlichen Gebiete entfallen auf je eine Quadrat-Werst 0,0008 Werst Eisenbahn, im südöstlichen 0,0016, im westlichen 0,0123. Hieraus ergibt sich im Allgemeinen, wie weit das Land dem Verkehre erschlossen ist; doch ist zur Beurtheilung dessen noch die Länge der Flussläufe in

\*) Desjätine = 1,0925 ha.

Betracht zu ziehen. In dieser Hinsicht befindet sich das nördliche Gebiet in einer bevorzugten Situation, es kann diese indessen der klimatischen Verhältnisse wegen nicht ausnützen.

Von der gesammten Fläche des europäischen Russlands waren\*) 1850 19%, 1860 20,7%, 1870 21%, 1880 23,2% bebaut. Die Zunahme der bebauten Fläche ist also am stärksten in dem Dezennium 1870—80 gewesen, d. h. in jener Zeit, die auf die Erweiterung des Eisenbahnnetzes fällt. Immerhin ist noch nicht der vierte Theil der gesammten Fläche in Kultur genommen worden; ein weiterer Ausbau des Schienennetzes muss aber nothwendigerweise zu einer Vermehrung der Anbauflächen führen.

Was nun den gegenwärtigen Umfang und die Entwicklung des Schienennetzes in Russland anbelangt, so ist im Allgemeinen folgendes hierüber kurz zu sagen.

Am 1. Januar 1893 betrug die Länge der dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen des russischen Reichs 30 983 Werst = 33 028 km; davon kamen auf das europäische Russland 27 814 Werst (29 650 km), auf Finnland 1826 Werst (1946 km) und auf das asiatische Russland 1343 Werst. Die Staatsbahnen umfassten 13 481, die privaten 17 502 Werst. An rollendem Material waren vorhanden: 6933 Lokomotiven, 7759 Passagier-, 145 611 Güter- und 239 Postwagen; in den Passagierwagen waren 284 892 Plätze, die Güterwagen konnten 90 605 037 Pud (148 592 260 kg) tragen. Eine wesentliche Ergänzung findet das russische Eisenbahnnetz nun durch die Wasserstrassen. An Wasserverbindungen giebt es in Russland mit Ausschluss Finnlands und des Kaukasus 604 Flüsse, 31 Kanäle und 50 Seen, die Flößen und Schiffen zugänglich sind. Die Flüsse haben eine Ausdehnung von 96 555 Werst (102 926 km), die Kanäle von 754 Werst (804 km) und die Seen — nach den hauptsächlichsten Schifffahrtslinien — von 738 Werst (786 km). Im Ganzen sind das 98 047 Werst, wovon 33 716 (35 941 km) mit Schiffen, 30 044 (32 026 km) nur mit Flößen und 30 287 Werst (32 285 km) garnicht befahren werden können. Thatsächlich haben die Wasserverbindungen also eine Ausdehnung von 67 760 Werst (72 233 km), worunter sich 1733 Werst (1847 km) künstlicher Verbindungen, d. h. Kanäle und Schleusen, befinden. 20 500 Werst (21 833 km) der schiffbaren Wasserwege haben Dampfverkehr.

Es giebt kaum ein Land, dessen Eisenbahnnetz in neuester Zeit so ausserordentliche Fortschritte gemacht hat, wie Russland. Während hier der Bahnbau Anfangs sehr langsam von Statten ging und im Jahre 1840 nur

\*) Nach Angaben von Mertens im Statist. Archiv, 1893.

26 km und 1850 601 km vorhanden waren, änderte sich das, als zunächst der Krimkrieg einen stärkeren Anstoss zum Bahnbau gab. Der Umfang des russischen Eisenbahnnetzes stieg in Folge dessen von 601 km im Jahre 1850 auf 1589 km im Jahre 1860, dann 1865 auf 3926 km, 1875 auf 19 547 km, 1885 auf 27 079 km, 1889 auf 30 140 km und 1893 auf 30 983 km einschliesslich der finnländischen und transkaspischen Bahnen. Bei einem Vergleich mit dem deutschen Reiche zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit im Eisenbahnbau in Russland weit stärker gewesen ist, als Deutschland. Es vermehrte sich die Eisenbahnlänge

in den Jahren	in Russland um Prozent	im Deutschen Reiche um Prozent*)
1840—1850	2211,5	1148,6
1850—1860	164,5	89,3
1860—1870	607,5	66,5
1870—1880	112,1	81,1
1880—1890	26,8	25,1

Bei einer Betrachtung dieser Zahlen ergibt sich, dass die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Russland ganz andere Sprünge gemacht hat, als im Deutschen Reiche. Allerdings steht Russland hinsichtlich der Eisenbahnausstattungs-ziffer\*\*) noch an letzter Stelle unter den europäischen Staaten und weit hinter Deutschland zurück; allein, das beweist nur, dass unserem östlichen Nachbarlande noch ein weiter Weg offen steht, bevor es die Grenze seiner Leistungsfähigkeit in der Ausgestaltung des Verkehrswesens erreicht hat.

Bemerkenswerther nun als die Entwicklung des Eisenbahnnetzes an sich ist die Entwicklung, die die russische Eisenbahnpolitik im Allgemeinen genommen hat. Noch bis zum Jahre 1881 lässt sich ein System der Eisenbahnpolitik in Russland nicht erkennen. Die Bahnen werden bis dahin theils als Staatsbahnen, ganz überwiegend aber als Privatbahnen unter Heranziehung ausländischen Kapitals und mit starker Unterstützung der Regierung gebaut. Riesige Summen werden vom Staate geopfert, ohne dass

\*) Die absoluten Zahlen sind folgende. Die Eisenbahnlänge betrug in km 1840: 469, 1850: 5856, 1860: 11 088, 1870: 18 450, 1880: 33 411, 1886: 41 793.

\*\*) D. h. diejenige Ziffer, die das geometrische Mittel aus dem Produkt zweier Faktoren darstellt, von denen der eine durch das Verhältniss der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt, der andere durch das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bewohnerzahl gebildet wird. Diese Eisenbahnausstattungs-ziffer, die einen Maassstab zur Beurtheilung der Dotirung der einzelnen Länder mit Eisenbahnen liefert, beträgt für Deutschland 8,04, für Russland 1,27.

er irgend einen Einfluss auf die Eisenbahnen erlangt. Deren Bau selbst ist mangelhaft, ihr Betrieb ist unzuverlässig, und im Tarifwesen herrscht eine derartige Misswirthschaft, dass Handel und Verkehr geschädigt werden. Vergeblich werden Versuche unternommen, Wandel zu schaffen; allein sie scheitern an der Machtstellung der Privatbahnen. Mit dem Jahre 1881 ändert sich das. Unter dem Eindrucke der ersten Erfolge der Eisenbahnpolitik der westlichen Staaten, und vielleicht auch unter dem Einflusse der veränderten politischen Konstellation, beschliesst die Regierung durch Rückkehr zur Staatsbahnpolitik eine Reform des Eisenbahnwesens in die Wege zu leiten. Es wird mit dem Bau von Staatsbahnen und dem Ankauf von Privatbahnen begonnen und durch Erlass vom 6. Februar 1881 eine provisorische Direktion der Staatseisenbahnen unter dem Minister der Verkehrsanstalten eingesetzt. Der Kampf, der hierdurch gegen die Privateisenbahnen eröffnet wurde, ist von der russischen Regierung mit grosser Energie weiter geführt worden. Am 1. Januar 1893 waren von den 30 983 Werst Eisenbahnen 13 481 Staats- und 17 502 Privatbahnen. Seitdem sind aber weitere Ankäufe erfolgt, und namentlich in der Gegenwart nimmt die Verstaatlichung der russischen Eisenbahnen einen raschen Fortgang. Die Erwerbung sämtlicher Linien der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft für den Staat steht unmittelbar bevor, und auch der Privatbetrieb der Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsk, Orel-Witebsk- und Nowo-Torschok-Eisenbahnen hat keine Aussicht auf lange Dauer. Die Verstaatlichung wird durch eine neue Methode des Finanzministers den Aktionären besonders schmackhaft zu machen gesucht. Es erfolgt die Feststellung der Erwerbssumme durch Vereinbarung mit den Grossaktionären. Das ist für die letzteren von grösstem Vortheil, denn das in Russland gesetzlich für die Bestimmung der Abfindung vorgesehene Verfahren erfordert so lange Zeit, dass z. B. den Aktionären der vor drei Jahren verstaatlichten Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahngesellschaft die Höhe ihrer Abfindung noch heute nicht bekannt ist. Die Aktionäre erhalten gegenwärtig bei der Verstaatlichung statt ihrer zu 5 pCt. garantirten Anleihen 4prozentige Staats-Obligationen und erlangen so in Folge des hohen Kursstandes dieser eine über den bisherigen Kurswerth ihrer Betheiligung hinausgehende Abfindung, ohne dass der Staatsschatz stärker belastet würde.

## II.

## Zur Geschichte des Tarifwesens und der Tarifreform in Russland.

Während in der ersten Concession, die die russische Regierung einer Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn verlieh, der Gesellschaft das Recht zugestanden wurde, die Höhe der Tarifsätze lediglich nach eigenem Ermessen zu bestimmen, wurden bei späteren Concessionen nach französischem Muster Grenzwerte für die Höhe der Tarife festgesetzt. Innerhalb dieser Grenzen konnten die Eisenbahngesellschaften die Tarife nach eigenem Belieben feststellen. Da sich im Laufe der Zeit aber zeigte, dass die von den Eisenbahngesellschaften aufgestellten Tarife den Bedürfnissen des Landes nicht entsprachen, so suchte die Regierung grösseren Einfluss auf das Tarifwesen zu gewinnen. Alle ihre Versuche scheiterten jedoch lange an dem Widerstande der Privatbahnen, die sich auf die ihnen statutengemäss gewährleistete Freiheit in Tarifangelegenheiten beriefen. Zur Untersuchung der Missstände, die sich überall und nach verschiedenen Richtungen hin bemerkbar gemacht hatten, wurde auf Allerhöchstem Befehl am 22. Juni 1876 unter dem Vorsitze des Generaladjutanten Baranow eine besondere Kommission gebildet. Das Ergebniss ihrer mehrjährigen Arbeiten war ein Entwurf einheitlicher Bestimmungen zur Regelung des russischen Eisenbahnwesens, der nach genauer Durchsicht und theilweise unter Aenderungen im Reichsrath und Ministerkomité am 12. Juni 1885 vom Kaiser bestätigt und als „Allgemeines Gesetz für die Eisenbahnen Russlands“ veröffentlicht wurde. Nun hatte man auch gehofft, dass die Baranowsche Kommission für die Reorganisation des Tarifwesens belangreiche Ergebnisse zu Tage fördern werde; die Tariffrage war von ihr indessen bei der Fülle des sonst zu bewältigenden Stoffes nicht genügend mehr erörtert worden. Deshalb wurde im Jahre 1883 eine besondere Kommission unter dem Vorsitze des damaligen Staatssekretärs von Hübbenet eingesetzt und beauftragt, neue tarifmässige Grundlagen für die russischen Bahnen zu ermitteln und insbesondere zunächst einen derartigen Tarif für die Nikolaibahn auszuarbeiten. Das geschah auch, indessen wurde die Kommission im Jahre

1885 wieder aufgelöst, ohne dass ihre Arbeiten vorläufig praktisch verwerthet worden wären. Man erachtete die Materie noch nicht für genügend aufgeklärt und hielt es daher für angezeigt, sie aus dem Allgemeinen Gesetz ganz fortzulassen. Für die geschäftliche Behandlung der Tarifangelegenheiten wurde jetzt aber eine besondere „Tarifkommission“ im Eisenbahndepartement des Verkehrsministeriums gebildet, welche alle Tarifanträge der Bahnen nunmehr durchzusehen und — soweit nöthig, mit gutachtlicher Aeusserung — dem ebenfalls neu errichteten Eisenbahnrathe zur Beschlussfassung zu unterbreiten hatte. Die einzige wirkliche Erweiterung des staatlichen Aufsichtsrechts bestand vorerst darin, dass durch ministerielle Verordnung vom 3. August 1885 angeordnet wurde, dass wenigstens alle direkten Einfuhrtarife aus dem Auslande in Zukunft vor ihrer Einführung der Behörde zur Genehmigung vorgelegt werden müssten.

Die Sachlage änderte sich, als im Jahre 1886 der seitherige Präsident der Südwestbahnen, Wyschnegradski, Finanzminister wurde. Was dieser zunächst erstrebte, war, das Staatsbudget von der seitherigen Höhe der Belastung für Eisenbahnzwecke thunlichst zu befreien. War doch die Gesamtschuld der Bahnen bis 1885 auf 897 Mill. Kreditrubel gewachsen, und wurde doch das vom Staate aufgebrachte Aktien- und Obligationenkapital von den Bahnen grösstentheils nicht verzinst, so dass die rückständigen Zinsen jährlich als neue Schuld der alten hinzutraten!

Auf Veranlassung Wyschnegradski's erging bereits am 15. Juni 1887 ein Beschluss des Staatsraths auf den vom Ministerkomité vorgelegten Antrag dahin, dass

1. der Regierung das Recht zusteht, die Anordnungen der Eisenbahngesellschaften bei Aufstellung der Tarife für Personen und Güter zu regeln, damit die Interessen des Staates, der Einwohner, der Industrie und des Handels gleichmässig gewahrt werden;

2. der Verkehrsminister, der Finanzminister und der Staatskontrolleur zu beauftragen seien, bis zum 1. Oktober 1887 Vorschläge zu machen, wie dies Recht auszuüben.

Die nach längeren Verhandlungen fertiggestellten Tarifvorschläge wurden nach Genehmigung des Finanzministers am 1./13. Nov. 1888 vorerst auf ein Jahr in Wirksamkeit gesetzt. Diese Tarife, die auch alle Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl und Mühlenfabrikate mit umfassten, brachten die Absicht deutlich zum Ausdruck, auch den entferntesten Gebieten Russlands die Möglichkeit eines nutzbringenden Absatzes ihrer Getreideproduktion mit der Bahn zu verschaffen. Die Frachtsätze waren nach einer mit der Entfernung stark fallenden

Staffel gebildet und für die langen Strecken ganz ungewöhnlich niedrige Einheitssätze zugestanden worden. Während noch im Jahre 1885 der Vorschlag der Regierung, das Getreide allgemein zu dem Satze von  $\frac{1}{60}$  Kop. für die Pudwerst (= 0,191 Pf. für 100 kg und 1 km) zu befördern, abgelehnt worden war, ging man 1888 noch auf erheblich billigere Frachtsätze herab.

Nach dem allgemeinen Getreidetarif von 1888 wurden erhoben auf Entfernungen für den inneren Verkehr der russischen Bahnen

von 1—360 Werst =  $\frac{1}{24}$  Kop. für die Pudwerst (= 0,476 Pf. für 100 kg und 1 km) mit 10% Abschlag bei Entfernungen über 200 Werst;

von 360—1600 Werst: ausser der Fracht für 360 Werst noch  $\frac{1}{50}$  Kop. für die Pudwerst (= 0,143 Pf. für 100 kg und 1 km);

von 1600—3000 Werst: ausser der Fracht für 1600 Werst noch  $\frac{1}{200}$  Kop. für die Pudwerst (= 0,057 Pf. für 100 kg und 1 km);

von 3000 und weiter dieselbe Fracht wie für 3000 Werst. Für Kartoffeln, Kleie, Oelkuchen und Mühlenfabrikate wurde die Fracht noch um weitere 10% billiger berechnet als beim Getreide.

Die direkten Ausfuhrtarife für Getreide etc. nach dem Auslande wurden im Allgemeinen nach den nämlichen Sätzen berechnet, jedoch wurden sie derart geregelt, dass überall möglichst die längsten russischen Strecken ausgenutzt und unter diesen wieder diejenigen mit staatlicher Zinsgarantie, daneben aber auch die russischen Ausfuhrhäfen bevorzugt wurden. Denjenigen Bahnen, die bei Durchführung dieser Grundsätze zu sehr an Fracht verlieren sollten, wurde eine Ausgleichung mit Geld in Aussicht gestellt.

Diese Tarife, die im Herbst 1889 revidirt wurden, haben, wie an anderer Stelle erörtert werden wird, in den Jahren 1888—1890 unleugbar zur Vermehrung der russischen Getreideausfuhr erheblich beigetragen.

Um der anderweiten Regelung des ganzen Tarifwesens eine feste Gestalt zu geben, wurde durch Erlass vom 8. März 1889 die Aufsicht über das gesammte Tarif- und Finanzwesen sowohl der Privat- als der Staatsbahnen von dem Verkehrsministerium abgetrennt und im Finanzministerium ein „Departement für Eisenbahnangelegenheiten“ gebildet. Diesem Departement wurden zur Seite gestellt ein „Rath für Tarifangelegenheiten“, der berufen ist, im Wesentlichen alle Fragen allgemeiner Art zu erledigen, und ein „Tarifkomité“, dem die Aufgabe zufällt, alle speciellen Angelegenheiten zu regeln, über „wichtigere specielle Tariffragen, die in direktem Zusammenhange mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Erfordernissen

für Handel und Gewerbe stehen“, zu entscheiden. Nachdem diese Aufsichtsinstanzen eingesetzt waren, wurde von Neuem eine Regelung der gesammten Eisenbahntarife in Angriff genommen. Wir übergehen die allgemeinen Vorschriften, die erlassen wurden\*), und wenden uns der 1890er allgemeinen Tarifreform zu.

Wie bereits erwähnt, war in den Jahren 1883—85 von der sog. Hübbenetschen Tarifkommission ein neuer Lokaltarif für die Nikolaibahn bearbeitet worden. Dieses Projekt, das durch die neugebildete Tarifbehörde am 7. April 1890 bestätigt wurde, giebt nicht nur die Richtschnur für die Umarbeitung auch der übrigen Lokaltarife, sondern es wurde auch zur Grundlage für die angeordnete Neuerstellung sämtlicher Einfuhrtarife für die Beförderung ausländischer Güter nach russischen Stationen angenommen.

Der Tarif ist ein sehr ins Einzelne gehender Artikel-tarif, in welchem über 1100 einzelne Gütersorten in 129 Gruppen aufgezählt werden, und zwar sind diese nach Verhältniss ihres Werthes in 8 Frachtklassen (mit Einheits-sätzen von  $\frac{1}{10}$ ,  $\frac{1}{12}$ ,  $\frac{1}{15}$ ,  $\frac{1}{18}$ ,  $\frac{1}{24}$ ,  $\frac{1}{30}$ ,  $\frac{1}{36}$ ,  $\frac{1}{40}$  Kop. für die Pudwerst) vertheilt. Dabei wird aber auf Entfernungen von mehr als 200 Werst ein Abschlag von 10 pCt. der ganzen Fracht, von mehr als 500 Werst ein Abschlag von 15 pCt. gewährt\*\*).

Nach diesen Grundsätzen sind sämtliche inneren lokalen und direkten Tarife ungearbeitet worden; doch kommen auch vielfache Ausnahmen und Abweichungen von den allgemeinen Frachtnormen vor.

Für die neuen internationalen Tarife für die Einfuhr nach Russland, die am 1. Januar 1891 in Wirksamkeit traten, wurde Moskau als allgemeiner Mittelpunkt der Einfuhr augenommen, und für den Verkehr vom St. Petersburger Hafen dahin auf die Entfernung von 625 Werst wurden lediglich die Einheitssätze des Lokaltarifs der Nikolaibahn für massgebend erklärt. Für weitere Entfernungen wurden ermässigte Sätze angenommen. Ausnahmen sind zugelassen u. A. bei Konkurrenz der russischen Eisenbahnen mit ausländischen

\*) Zur Durchführung aller der verschiedenen reglementarischen Bestimmungen, zur Ausarbeitung der Tarifprojekte etc. werden seit dem Jahre 1889 regelmässige Eisenbahnkonferenzen in Tarifangelegenheiten abgehalten.

\*\*\*) Etwas abweichend hiervon ist der Lokaltarif der Südwestbahnen erstellt. Er zerfällt in 6 Pudklassen, die letzten mit einem Frachtsatze von  $\frac{1}{45}$  u.  $\frac{1}{65}$  Kop. für die Pudwerst ohne Entfernungs-ermässigung. Der Satz der IV. Klasse —  $\frac{1}{3}$  Kop. — ermässigt sich bei Entfernungen von mehr als 300 Werst um 15 pCt., von mehr als 400 Werst um 25 pCt.; bei 501—563 Werst wird der Satz für 500 Werst berechnet, bei grösserer Entfernung geht die IV. in die V. Klasse über, d. h., die Beförderung erfolgt zum Satze der V. Klasse.

Transportunternehmungen, und in den Fällen, wo die Erstellung der Frachtsätze nach den allgemeinen Grundsätzen durch besondere lokale, ökonomische und andere Bedingungen verhindert wird. Diese Sätze der Einfuhrtarife gelten indessen nur als Mindestfrachtsätze, und es ist den Eisenbahnen unbenommen, sie bis zu den von ihren Statuten gestatteten Grenzen zu erhöhen, falls ihre Interessen solches erheischen. Auch sollen grundsätzlich die früheren Tarifsätze bestehen bleiben, sofern sie höher sind, als die nach den neuen Grundsätzen berechneten.

Nach den von Schulz-Niborn in dem amtlichen Archiv für Eisenbahnwesen mitgetheilten Schema betragen die Minimalfrachtsätze für den Importverkehr nach Moskau:

## Frachtsätze der Normalklassen in Kopeken

Bezeichnung des Abgangshafens oder der Versandstation	Entfernung bis Moskau in Wersten	über	I.		II.		III.		IV.		V.		VI.		VII.		VIII.	
			für das Pud	für die Pud-werst														
St. Petersburger Kommerzhafen	625		52,59	$\frac{1}{10}$	44,03	$\frac{1}{12}$	35,48	$\frac{1}{15}$	29,52	$\frac{1}{18}$	22,39	$\frac{1}{24}$	17,86	$\frac{1}{30}$	15,01	$\frac{1}{36}$	13,34	$\frac{1}{40}$
Reval	898	Tosno	56,00	$\frac{1}{16,0}$	46,76	$\frac{1}{19,2}$	38,21	$\frac{1}{23,5}$	32,25	$\frac{1}{27,8}$	25,12	$\frac{1}{35,7}$	20,04	$\frac{1}{44,8}$	17,19	$\frac{1}{52,2}$	15,52	$\frac{1}{51,9}$
Riga	969	Smolensk	56,89	$\frac{1}{17,0}$	47,17	$\frac{1}{20,4}$	38,92	$\frac{1}{24,9}$	32,96	$\frac{1}{29,4}$	25,83	$\frac{1}{37,5}$	20,61	$\frac{1}{47,0}$	17,76	$\frac{1}{54,6}$	16,09	$\frac{1}{60,2}$
Libau	1140	Kalkuhnen	58,68	$\frac{1}{19,4}$	48,90	$\frac{1}{23,3}$	40,35	$\frac{1}{28,2}$	34,39	$\frac{1}{33,1}$	27,26	$\frac{1}{41,8}$	21,79	$\frac{1}{52,3}$	18,94	$\frac{1}{60,2}$	17,27	$\frac{1}{66,0}$
Wirballen	1068	Wilejka-Minsk	58,68	$\frac{1}{18,2}$	48,90	$\frac{1}{21,8}$	40,35	$\frac{1}{26,4}$	34,39	$\frac{1}{31,1}$	27,26	$\frac{1}{39,2}$	21,79	$\frac{1}{50,0}$	18,94	$\frac{1}{56,4}$	17,27	$\frac{1}{61,8}$
Grajewo	1115	Bjelostok Baranwitschi	58,68	$\frac{1}{19,0}$	48,90	$\frac{1}{24,8}$	40,35	$\frac{1}{27,6}$	34,39	$\frac{1}{32,4}$	27,26	$\frac{1}{40,0}$	21,79	$\frac{1}{51,2}$	18,94	$\frac{1}{59,4}$	17,27	$\frac{1}{64,5}$
Mlawa	1317	Bjelostok	60,45	$\frac{1}{21,8}$	50,32	$\frac{1}{26,2}$	41,77	$\frac{1}{31,5}$	35,81	$\frac{1}{36,8}$	28,68	$\frac{1}{45,9}$	22,97	$\frac{1}{57,3}$	20,12	$\frac{1}{65,5}$	18,45	$\frac{1}{71,4}$
Alexandrowo	1424	Bjelostok	61,52	$\frac{1}{23,1}$	51,17	$\frac{1}{27,8}$	42,62	$\frac{1}{33,4}$	36,66	$\frac{1}{38,8}$	29,53	$\frac{1}{48,2}$	23,69	$\frac{1}{60,1}$	20,84	$\frac{1}{68,3}$	19,17	$\frac{1}{74,2}$
Sosnowice	1456	Iwangorod-Brest	61,79	$\frac{1}{23,5}$	51,39	$\frac{1}{28,2}$	42,84	$\frac{1}{33,9}$	36,88	$\frac{1}{39,8}$	29,75	$\frac{1}{48,8}$	23,87	$\frac{1}{60,8}$	21,02	$\frac{1}{69,0}$	19,35	$\frac{1}{75,0}$
Granica	1451	" "	61,84	$\frac{1}{23,5}$	51,43	$\frac{1}{28,3}$	42,88	$\frac{1}{34,0}$	36,92	$\frac{1}{39,4}$	29,79	$\frac{1}{48,9}$	23,90	$\frac{1}{60,9}$	21,05	$\frac{1}{69,2}$	19,38	$\frac{1}{75,1}$
Radswilow	1227	Baranowitschi	59,55	$\frac{1}{20,6}$	49,60	$\frac{1}{24,7}$	41,05	$\frac{1}{29,9}$	35,09	$\frac{1}{35,0}$	27,95	$\frac{1}{43,9}$	22,37	$\frac{1}{54,9}$	19,52	$\frac{1}{62,9}$	17,85	$\frac{1}{68,7}$
Wolotschisk	1349	Kiew-Kursk	60,77	$\frac{1}{22,0}$	50,57	$\frac{1}{26,7}$	42,02	$\frac{1}{32,1}$	36,06	$\frac{1}{37,4}$	28,93	$\frac{1}{46,6}$	23,19	$\frac{1}{58,2}$	20,34	$\frac{1}{65,8}$	18,67	$\frac{1}{72,3}$
Odessa	1557	Kiew-Kursk	62,85	$\frac{1}{24,8}$	52,24	$\frac{1}{29,8}$	43,69	$\frac{1}{35,6}$	37,73	$\frac{1}{41,3}$	30,60	$\frac{1}{50,9}$	24,57	$\frac{1}{63,4}$	21,72	$\frac{1}{71,7}$	20,05	$\frac{1}{77,7}$
Nicolajew	1288	Charkow	60,16	$\frac{1}{21,4}$	50,08	$\frac{1}{25,7}$	41,53	$\frac{1}{31,0}$	35,57	$\frac{1}{36,2}$	28,44	$\frac{1}{45,3}$	22,78	$\frac{1}{56,5}$	19,93	$\frac{1}{64,6}$	18,26	$\frac{1}{70,5}$
Sewastopol	1443	Losowaja-Charkow	61,71	$\frac{1}{23,4}$	51,32	$\frac{1}{28,1}$	42,77	$\frac{1}{33,7}$	36,81	$\frac{1}{39,2}$	29,68	$\frac{1}{48,6}$	23,81	$\frac{1}{60,6}$	20,96	$\frac{1}{68,8}$	19,29	$\frac{1}{74,8}$
Mariapol	1195	Charkow	59,23	$\frac{1}{20,2}$	49,34	$\frac{1}{24,2}$	40,79	$\frac{1}{29,3}$	34,83	$\frac{1}{34,3}$	27,70	$\frac{1}{43,1}$	22,16	$\frac{1}{53,9}$	19,31	$\frac{1}{61,9}$	17,64	$\frac{1}{67,7}$
Tagonrog	1201	Charkow	59,29	$\frac{1}{20,3}$	49,30	$\frac{1}{24,3}$	40,84	$\frac{1}{29,4}$	34,88	$\frac{1}{34,4}$	27,75	$\frac{1}{43,2}$	22,20	$\frac{1}{54,4}$	19,35	$\frac{1}{62,1}$	17,68	$\frac{1}{67,9}$
Rostow	1163	Koslow	58,91	$\frac{1}{19,7}$	48,08	$\frac{1}{23,7}$	40,53	$\frac{1}{28,7}$	34,57	$\frac{1}{33,6}$	27,44	$\frac{1}{44,4}$	21,95	$\frac{1}{53,6}$	19,10	$\frac{1}{60,9}$	17,43	$\frac{1}{66,7}$
Nowosossysk	1583	Koslow	63,11	$\frac{1}{25,1}$	52,47	$\frac{1}{30,2}$	43,89	$\frac{1}{36,1}$	37,93	$\frac{1}{41,7}$	30,80	$\frac{1}{51,4}$	24,75	$\frac{1}{64,0}$	21,91	$\frac{1}{72,3}$	20,23	$\frac{1}{78,3}$

Diese Frachtsätze sind, wie bereits erwähnt, Minimal-  
sätze, und es ist den Eisenbahnen unbenommen, sie  
nöthigenfalls bis zu den von ihren Statuten gestatteten  
Grenzen zu erhöhen. Die Erhöhung unter Umständen zu  
erzwingen, liegt überdies auch in der Macht der Re-  
gierung.

Vergleichen wir nun, wie die Höhe der russischen  
Frachtsätze für den Import sich zu der der deutschen  
Frachtsätze verhält, so ist noch voranzuschicken, dass die  
Klassen I—III des russischen Tarifs zwei Drittel aller  
Artikel enthalten, während sich in den niedrigsten Klassen  
nur 30 und 11 Artikel befinden, so dass diese mehr den  
Charakter von Ausnahmetarifen für geringwerthige Güter  
und ganze Wagenladungen annehmen.

Es kostet die Beförderung von 610 Pud (10 000 Kilo)  
der Normalklasse I von Wirballen nach Moskau — d. h.  
auf einer 1068 Werst langen Strecke — 357,94 Rubel =  
1152,59 Mk., der Normalklasse VIII auf der gleichen  
Strecke 105,34 Rubel = 339,22 Mark. Den Normalklassen  
I und VIII würden auf deutschen Bahnen die Wagen-  
ladungsklasse A<sup>1</sup> und der Spezialtarif III entsprechen. Auf  
der 1079 km. langen — also der Strecke Wirballen-Moskau  
etwa entsprechenden — deutschen Strecke Danzig-Mann-  
heim kostet aber die Beförderung von 10 000 Kilo in der  
Wagenladungsklasse A<sup>1</sup> nur 744 Mark, nach Spezialtarif  
III 250 Mark. Es stellen sich danach die Frachten, die  
die russische Ausfuhr auf deutschen Strecken zu tragen  
hat, um ganz beträchtliches billiger, als die Frachten, die  
Deutschland bei dem Import in Russland erwachsen. Wie  
in der I. und VIII. russischen Normalklasse bzw. der  
deutschen Klasse A<sup>1</sup> und dem Spezialtarif III liegen die  
Dinge auch bezüglich der übrigen Frachtklassen. Es sei  
das durch folgendes Schema erwiesen:

Die Beförderung von 10 000 kg. kostet in Mark:						
		nach dem russischen Import- tarife in den Normalklassen:				
zwischen Wir-	bei einer Ent-	I	II	III	IV	V
ballen und	fernung von	1152	960	792	675	535
Moskau	1139 km.	VI	VII	VIII		
		491	372	339		
		nach den deutschen: Wagenladungsklassen				
zwischen Königs-		A <sup>1</sup>		B		
berg und Frank-		776		689		
furt a. M.	1128	Spezialtarifen:				
		f. bestimmt Stückgut				A <sup>2</sup>
		922				576
		I	II	III		
		520	407	260		

Abweichend von dem Verfahren, das bei der Regulirung der Einfuhrtarife befolgt wurde, sind die Ausfuhrtarife weder gleichzeitig noch einheitlich geregelt worden. Dabei ist das Streben vor allen Dingen dahin gegangen, die Exportfähigkeit der inländischen Produktion an Rohstoffen durch erleichterte Transportbedingungen und billige Tarife zu heben. Zu diesem Zwecke wurden theilweise und besonders auf weite Strecken äusserst niedrige Frachtsätze bewilligt, wie es ähnlich schon im Jahre 1888 bei den neuen Getreidetarifen geschehen war. Im gleichen Sinne sind die Tarife für Erdöl und Naphta-Produkte (in Cysternenwagen) wie für Flachs und Hanf regulirt worden.

Bei der Tarifreform von 1889/90 ist man nun freilich nicht lange stehen geblieben. Bereits im Jahre 1892 trat auf Veranlassung der russischen Regierung eine Konferenz von Landwirthen zusammen, um sich von Neuem mit der Frage der Getreidetarife zu beschäftigen. Als Ergebniss dieser Konferenz sind die Tarifsätze zu betrachten, die am 1./13. August 1893 in Kraft getreten sind.

Mit Inkrafttreten dieser neuen Tarifsätze wurden alle bisher gültigen Sätze, mit Ausnahme derjenigen für den Verkehr zwischen Galizien und Danzig und der Navigationstarife für die 1893er Navigationszeit aufgehoben. Die Neuregelung selbst bestimmte Folgendes: als Getreidefrachten 1. Kategorie gelten: ungemahlenes Getreide (Roggen, Weizen, mit Roggen vermischter Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorghun, Gommi, Dshugara, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse und Lupinen); 2. Kategorie: Mehl, Graupen, Malz und gedörrtes Mehl; 3. Kategorie: Mehlabfälle, Kleie und Oelkuchen; 4. Kategorie: ölhaltige Samen. Für alle Getreidearten der ersten drei Kategorien gelangt bei Versendung derselben nach russischen Häfen sowie nach Königsberg, nach den Stationen der westlichen Landesgrenze und den Stationen, die den Ausfuhrplätzen am nächsten gelegen sind, ein allgemeines Schema zur Anwendung, wonach bei Beförderung in Wagenladungen zu entrichten sind:

	auf Strecken bis 180 Werst	25 Kop. pro Wagen (610 Pud = 10000 kg) und Werst,
"	"	von 181—980 Werst sind zur Zahlung für 180 Werst (45 R.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst,
"	"	über 980 Werst zur Zahlung für 980 Werst (117 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst hinzuzufügen.

Für Getreidetransporte der 4. Kategorie (ölhaltige Samen) sind auf Strecken von 1—255 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst zu zahlen; auf Strecken von 256—980 Werst sind zur Zahlung für 255 Werst (63,75 R.) je

9 Kop. pro Wagen und Werst, und auf Strecken von mehr als 980 Werst zur Zahlung für 980 Werst (129 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst hinzuzufügen.

Bei Beförderung von Getreide aller 4 Kategorien in Wagenladungen im inneren Verkehr werden bei Strecken von 1—320 Werst 18 Kop. pro Wagen (610 Pud) und Werst erhoben; bei Strecken von 321—980 Werst sind zur Zahlung für 320 Werst (57,60 R.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst und bei Strecken über 980 Werst zur Zahlung von 980 Werst (117 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst zuzuzahlen. Für Häcksel und Oelkuchen kommt hierbei ein Rabatt von 10 pCt. zur Anwendung.

Bei pudweiser Aufgabe von Getreidetransporten aller 4 Kategorien gelangt sowohl für die Ausfuhr, als auch für den inneren Verkehr der Tarif von  $\frac{1}{24}$  Kop. pro Pud und Werst zur Anwendung, unter Berücksichtigung der allgemein nach Entfernungen bemessenen Prozentualabzüge.

Für ins Ausland exportirtes Mehl wird ein Theil der Frachtkosten zurückerstattet, und zwar 10 pCt. für aus inneren Plätzen kommendes Mehl und 7,5 pCt. für Mehl, das aus Grenzorten und Häfen kommt, wo Mühlen bestehen.

Von dem allgemeinen Tarifschema sind einige Abweichungen vorhanden. Sie beziehen sich auf Sendungen, die 1. von einigen Stationen der Südwestbahnen nach Odessa, Königsberg und Danzig, 2. von einigen Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn nach denselben ausländischen Hafenorten gehen, 3. auf Sendungen, die einige Zweigbahnen, isolirte und schmalspurige Bahnen passiren.\*) Ebenso sind als Ausnahme durch eine spätere Verordnung vom Sept. 1893 für die Dauer der nächsten Navigationsperiode besondere Tarife für den Getreide- und Mehlverkehr der Wolgahäfen mit St. Petersburg festgestellt worden. Danach kostet die Fracht pro Pud nach Petersburg: von Rybinsk 11,72 Kop. für Getreide und 12,47 Kop. für Weizenmehl, von Jaroslaw 13 Kop., von Nischni 15 Kop., von Murom 15,70 Kop., von Kasan, Ssamara und Ssaradow 19 Kop. Es sei dazu bemerkt, dass die Entfernung zwischen Petersburg und Rybinsk 575 Werst und zwischen Petersburg und Nischni 1014 Werst beträgt; es bedeutet

\*) Es handelt sich bei der Erstellung dieser abweichenden Tarife um die Frage der Begünstigung der russischen Häfen. Diese Frage begann schon im Jahre 1885 eine praktische Bedeutung zu gewinnen, als die Verwaltung einer der staatlichen Eisenbahnen beschloss, für das nach Libau zu befördernde Getreide niedrigere Tarifsätze als für die Ausfuhr nach Königsberg aufzustellen. Vgl. hierüber die Schrift des damaligen Generaldirektors der russischen Südwestbahnen, S. Witte, die russischen Häfen und die Eisenbahntarife, Wien 1886.

demnach z. B. im letzten Falle der Ausnahmetarif eine 22prozentige Ermässigung gegenüber dem allgemeinen Tarife.

Noch erheblich stärker als diese Herabsetzungen sind nun die Ermässigungen der Tarife, die am 11. Aug. 1893 für den Transport russischen Getreides im Verkehr mit den österreichischen und rumänischen Bahnen in Kraft getreten sind. Die Tarifsätze von allen russischen Eisenbahnstationen bis zu den Transitstationen: Graniza, Radsiwilaw, Wolotschick, Ungeni, Reni und Nowoselitzi betragen bis 120 Werst 25 Kop. pro Wagen (von 610 Pud); von 121—1537 Werst wird der Zahlung für 120 Werst (30 R.) pro Wagen und Werst 4,5 Kop. zugeschlagen, bei mehr als 1537 Werst wird pro Wagen und Werst 6,1 Kop. erhoben, d. h.  $\frac{1}{100}$  Kop. pro Pud und Werst auf der ganzen Strecke.

Die neuen Tarifsätze erstrecken sich auf Getreide in Korn, Mehl, Grütze, Malz, gedörrtes Hafermehl, aber nicht auf Oelsamen und Abfälle der Müllerei und Oelproduktion.

Eine wie grosse Herabsetzung der Frachtsätze die neuen Tarife nach den österr. und rumänischen Grenzpunkten bedeuten, zeigt folgende Zusammenstellung.

Es ist zu zahlen für den Wagen (10000 Kilo):

bei einer Entfernung von Werst	nach der allgemeinen Tarifformel		nach der herabgesetzten Tarifformel	
	R.	Kop.	R.	Kop.
400	64	80	42	60
500	73	80	47	10
750	96	30	58	35
1000	118	—	69	60
1250	130	50	80	85
1500	143	—	92	10

Die Tarifherabsetzungen, die bis zu 50 R. pro Wagen oder 8—9 Kop. pro Pud gehen, müssen natürlich für den russischen Getreideabsatz die grösste Wirkung haben. Es kommt hinzu, dass auch die österr. Bahnen in nicht unbedeutende Tarifherabsetzungen für den Transit russischen Getreides nach der Schweiz, Frankreich und Italien eingewilligt haben, dass sie ferner das russische Getreide von den Ergänzungsgebühren für Ein- und Ausladung und Ueberführung auf den Verbindungslinien befreien und für die nächste Zukunft noch weitere Ermässigungen in Aussicht stellen.

Nicht ohne Interesse ist ein Vergleich der russischen Getreidefrachtsätze, insbesondere der im Verkehr mit österreichischen und rumänischen Bahnen ermässigten, mit den deutschen Sätzen. Die Beförderung von 10 000 kg Roggen würde auf eine Entfernung von 500 Werst nach dem allgemeinen russischen Getreidetarif 73 R. 80 Kop. (= 237,64 Mark), nach der herabgesetzten Tarifformel 47 R. 10 Kop.

(= 151,66 Mk.) kosten. Einer Entfernung von 500 Werst entspricht etwa die 542 km lange Strecke Berlin-Allenstein. Bei den heute geltenden Staffeltarifen kostet der Transport von 10 000 kg Roggen auf dieser Strecke 180 Mark; nach Aufhebung der Ausnahmetarife würden sich die Kosten aber nach Spezialtarif I, dem Getreide zugehört, auf 256 Mark stellen. Bei 750 Werst Entfernung kostet die Beförderung nach dem allgemeinen russischen Getreidetarif pro 10 000 kg 96 R. 30 Kop. (= 310,08 Mk.), nach der herabgesetzten Tarifformel 58 R. 35 Kop. (= 187,88 Mk.). Auf der etwa entsprechenden 757 km langen Strecke Königsberg-Leipzig stellen sich die Kosten unter den Staffeltarifen auf 223 Mk., nach Aufhebung dieser gemäss Spezialtarif I auf 353 Mk. Die Beförderung auf 1000 Werst Entfernung stellt sich nach dem allgemeinen russischen Getreidetarife auf 118 R. (= 379,96 Mk.), nach der herabgesetzten Tarifformel auf 69 R. 60 Kop. (= 224,12 Mk.). Auf der entsprechenden 1079 km langen Strecke Danzig-Mannheim stellen sich die Kosten nach Spezialtarif I auf 498 Mk.

Nach alledem leuchtet ein, dass die russischen Getreidetarife ganz wesentlich niedrigere sind, als die der deutschen bzw. preussischen Staatsbahnen.<sup>1)</sup> Welche Wirkungen sie deshalb nothwendigerweise haben müssen,

<sup>1)</sup> Es sei an dieser Stelle bemerkt, dass den Frachtsätzen fast aller deutschen Hauptbahnen folgende Einheitssätze pro 100 kg und km zu Grunde liegen:

F. d. allgem. Stückgutklasse 1,10 Pf., f. Stückgutspez.-T. 0,8 Pf., f. Kl. A2 0,50 Pf., f. Holz d. Spez.-T II 0,30 Pf., f. Kl. A1 0,67 Pf., f. Spez.-T. I 0,45 Pf., f. Spez.-T. III 0,26 Pf. f. d. ersten 100 km. F. Kl. B 0,6 Pf., f. Spez.-T. II 0,35 Pf. u. v. 101 km u. darüber 0,22 Pf.

Hierzu treten noch Expeditionsgebühren, die betragen:

a) Bei beiden Stückgutklassen und Klasse A1 für Entfernung bis 10 km 10 Pf., dann steigend von 10 zu 10 km um je 1 Pf., bis sie bei 101 km u. darüber 20 Pf. pro 100 kg betragen;

b) bei Kl. B für Entfernungen bis 10 km 8 Pf., dann steigend von 10 zu 10 km um je 1 Pf., bis sie bei 41 km u. darüber 12 Pf. pro 100 kg betragen;

c) bei den Klassen A2, Sp.-T. I, II u. III u. für Holz des Spez.-T. V von 1—10 km 8 Pf., von 11—100 km 9 Pf. u. von 101 km. u. darüber 12 Pf. pro 100 kg.

Auf den preussischen, sächsischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie auf einigen anderen norddeutschen Eisenbahnen ist am 1. Septbr. 1891 ein Ausnahmetarif — Staffeltarif für Getreide — eingeführt. Bei Entfernung von 201 bis 300 km ist an den regelrechten Satz des Spezialtarifs I für eine Entfernung von 200 km ein Streckensatz von 0,3 Pf. für 100 kg und 1 km, bei Entfernungen von über 300 km ist an den Satz für 300 km ein Streckenzusatz von 2 Pf. für 100 kg und 1 m angestossen.

darüber wird man sich nicht hinwegtäuschen können. Ueber die Wirkungen, die aber im Verkehr mit den österreichischen und russischen Bahnen bereits eingetreten sind, giebt der Dezemberbericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Moskau einige bemerkenswerthe Mittheilungen. Es heisst darin:

„Der Getreideexport nach dem Auslande zeigte in den letzten Dezemberwochen eine grössere Zunahme; nach den letztpublizierten Ausweisen des Finanz-Ministeriums betrug er für alle Getreidearten vom 1./13. Januar bis 4./16. Dezember 1893: 443 707 000 Pud gegen 162 441 000 Pud in 1892; und 360 829 000 Pud in 1891, wozu noch für nach Finnland exportirtes Getreide 8 291 000 Pud (gegen 8884000 Pud in 1892) zu rechnen sind. Diese Vermehrung des Getreideexportes, trotzdem durch den russisch-deutschen Zollkrieg das deutsche Absatzgebiet und selbst der Durchfuhrsweg durch Deutschland verschlossen sind, muss namentlich dem Umstande zugeschrieben werden, dass das zwischen den Verwaltungen der österreichischen Staatsbahnen und der russischen Eisenbahnen abgeschlossene, die Transportsätze wesentliche ermässigende Tarifübereinkommen es ermöglicht hat, den Getreideexport aus Russland nach der Schweiz und Frankreich zu forciren. In Folge dessen konnten z. B. von Mitte September bis Anfang Dezember allein an der galizischen Grenze bei Brody-Podwoloczyska nach und durch Oesterreich circa 6200 Waggonladungen Getreide und Oelsaaten befördert werden, welche zumeist den Weg nach der Schweiz nahmen. Von den ausgeführten Getreidemengen entfielen 30 Prozent auf Hafer, 19 Prozent auf Gerste, 16 Prozent auf Oelsaaten, 14 Prozent auf Hülsenfrüchte, 10 Prozent auf Heu, 3 Prozent auf Weizen und je 2 Prozent auf Buchweizen und Kleie.“

Wie sich diese Entwicklung nach dem Abschlusse eines Handelsvertrags mit Russland weiter gestalten und welche Richtung der Export nehmen wird, darüber kann man wohl nicht im Zweifel sein. —

Wirft man einen Rückblick auf die Geschichte und auf das Ergebniss der Eisenbahntarifreform in Russland, so wird man in dieser vergeblich ein System suchen, man wird aber finden, dass die verschiedenen gebildeten Frachtsätze fast ausschliesslich nach praktischen Gesichtspunkten zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes gebildet worden sind. Dieser Zweck aber war ein doppelter. Er bestand einerseits darin, vor allem die Einnahmen der Bahnen zu steigern und damit die Staatskassen von den Leistungen für Zinsgarantien mehr und mehr zu befreien. Um das zu erreichen, wurden die Frachten für Güter, die auf den Eisenbahntransport nothwendiger Weise angewiesen waren, für geringere Entfernungen thunlichst erhöht, für weite Strecken indessen zum Aeussersten er-

mässigt. \*) Dadurch wurde gleichzeitig der Produktion und Kulturentwicklung in den abgelegenen Gebietstheilen aufgeholfen. Andererseits macht sich bei den Einfuhrtarifen die Absicht bemerkbar, die russische Schutzzollpolitik zu unterstützen, indem für die Einfuhr ausländischer Industrieprodukte, besonders nach den westlichen Provinzen Russlands, verhältnissmässig hohe Frachtsätze angenommen wurden, um der dort in der Entwicklung begriffenen industriellen Thätigkeit Vorschub zu leisten. Das aber wird um so leichter möglich sein, als der russischen Regierung jetzt fast dieselben Machtbefugnisse über die privaten Eisenbahnen zustehen, wie sie anderwärts nur durch das Mittel völliger Verstaatlichung zu erreichen waren, und das ohne das mit der Verstaatlichung immerhin verknüpfte finanzielle Risiko.

---

\*) Die Ausnutzung der längsten Inlandsrouten, die zur Vermehrung der Eisenbahneinnahmen wesentlich beiträgt, ist überall durchgeführt worden, wo nicht die Berücksichtigung besonderer Interessen, wie namentlich derjenigen der russischen Seehäfen und deren Rhedereien Abweichungen nöthig machten.

### III.

## Zur russischen Eisenbahnpolitik in den Jahren 1889—1893.

Nichts vermag ein besseres Bild von den Bestrebungen der russischen Eisenbahnpolitik der letzten Jahre zu geben, als ein Blick auf die zahlreichen kaiserlichen Erlasse und Verordnungen. Wenn man diese aufmerksam verfolgt, so wird man leicht erkennen, in welchem engen Zusammenhange die neuere russische Eisenbahnpolitik mit der Schutzzollpolitik steht, und wie insbesondere das Streben der russischen Regierung dahin geht, die Exportfähigkeit der inländischen Getreideproduktion zu heben und dem Export in erster Linie den Weg nach Deutschland zu ebnen. Wir theilen aus den Erlassen und Verordnungen der Jahre 1889—1893 diejenigen mit, die für uns ein besonderes Interesse bieten.

Im Jahre 1889 sind hauptsächlich folgende Vorgänge bemerkenswerth:

Durch Kaiserlichen Erlass vom 2./14. Januar wird zum Zwecke der Vermehrung des Fahrmaterials, sowie der Herstellung von **Getreidelagerschuppen**, Geleiserweiterungen und dsgl. auf der Losowo-Sebastapol-, Donetz-, Kursk-Charkow-Asow-, Orel-Witebsk- und der (staatlichen) Katharinen-Eisenbahn die Verausgabung von 4 262 750 Rubeln aus Staatsmitteln genehmigt.

Durch Erlass vom 24. Januar (5. Februar) werden diejenigen Eisenbahnen, die ihren Verpflichtungen hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung ihrer Obligationen, der von der Regierung empfangenen Vorschüsse etc. nachzukommen vermögen, zunächst auf die Dauer von drei Jahren ermächtigt, unter den für die kaiserliche Bank geltigen Bedingungen **Vorschüsse auf Getreidesendungen** gegen Verpfändung der letzteren zu gewähren und die Mittel dazu aus den Betriebseinnahmen zu entnehmen oder sich zur Beschaffung derselben der Vermittelung von Privat-handelsbanken zu bedienen. Im Anschluss an diesen Erlass wird durch Verordnung vom 21. Februar von den Ministern der Verkehrsanstalten und der Finanzen, im Einvernehmen mit dem kaiserlichen Kontrolleur eine An-

weisung für das Verfahren gegeben, welches bei Gewährung von Vorschüssen zu beobachten ist.

Durch Erlass vom 18. Februar (8. März) werden diejenigen Eisenbahnen, denen die Genehmigung zur Beileihung von Getreidesendungen erteilt worden ist, ermächtigt, sowohl innerhalb als ausserhalb Russlands Agenturen für die Aufbewahrung und den Verkauf des Getreides auf Rechnung der Absender zu errichten.

Durch kaiserlichen Erlass vom 26. April (8. März) wird der Finanzminister ermächtigt, für den Betrag von 310 498 001 Goldrubel 4prozentige Obligationen auszugeben und dafür früher ausgegebene, noch nicht getilgte 5prozentige Obligationen einzuziehen.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 21. Juni (3. Juli) wird die Gesellschaft der Südwestbahnen ermächtigt, in Odessa und auf 9 anderen Stationen ihrer Eisenbahnen Getreideelevatoren und Speichieranlagen zu erbauen und zu betreiben. Das für den Bau dieser Anlagen erforderliche Kapital soll aus dem Bestande der Pensionskasse der Bediensteten der genannten Gesellschaft entnommen und von letzterer mit  $5\frac{1}{4}$  pCt. verzinst und im Laufe von 12 Jahren zurückgezahlt werden. Die Regierung behält sich das Recht vor, diese Anlagen gegen Erstattung der Baukosten, soweit diese zu der betreffenden Zeit noch nicht getilgt sind, zu übernehmen. Zugleich werden Höchstbeträge festgesetzt, die für die Benutzung der Speicher erhoben werden dürfen. Diese Sätze sind für Odessa für das Pud Getreide: für das Ausladen in die Behälter der Elevatoren 0,25 Kop., für das Wiegen 0,20 Kop., für die Aufbewahrung für jeden Monat 0,33 Kop. (mindestens muss für  $\frac{1}{2}$  Monat bezahlt werden), für die obligatorisch zweimalige Durchlüftung des Getreides während eines Monats 0,33 Kopeken, für jede weitere in Folge der Beschaffenheit des Getreides oder auf Wunsch des Besitzers stattfindende Durchlüftung 0,15 Kop., für die Versicherung des Getreides 0,15 Kop.

Durch Verordnung vom 14. (26.) Juni wird die Vertheilung der im direkten Verkehr erhobenen Frachtsätze unter die dabei beteiligten Eisenbahnen zunächst in Bezug auf Getreidesendungen geregelt. \*)

Durch Kaiserlichen Erlass vom 7. (19.) Juli wird einer Privatgesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer 116 Werst langen Nebenbahn von Schadrinsk nach der Station Ostrowska der Eisenbahn Jekaterinburg-Tjumen erteilt. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für alle Bahn-

---

\*) Durch Verordnung vom 28. September (10. Oktober) auf alle übrigen im direkten Verkehr bewirkten Gütersendungen ausgedehnt, für welche neue Tarife hergestellt worden sind.

bedürfnisse ausschliesslich russische Erzeugnisse zu verwenden.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 8. (20.) Juli 1889 wird die Gesellschaft der Rjasan-Koslower Eisenbahn ermächtigt, Zweigeisenbahnen von ihrer Bahn nach den Städten Ranenburg, Dankow und Lebedjan, sowie Getreideelevatoren in Koslow, Rjaschk, Darkow und Lebedjan zu erbauen und zu betreiben. Den Betrieb der Getreideelevatoren kann die Gesellschaft, wenn es ihr zweckmässig erscheint, an die betreffenden Städte oder Kreisvertretungen (Semstvos) abtreten.

Durch Erlass vom 8. (20.) Juli wird die Gesellschaft der Südwestbahnen ermächtigt, auf der Strecke Birsula-Schmerinka das zweite Geleis herzustellen, sowie verschiedene Zweigbahnen zu bauen. Zur Beschaffung des für diese Bauten, sowie zur Erhöhung des Betriebskapitals erforderlichen Geldbetrags giebt die Gesellschaft 4procentig Obligationen aus, für welche die Regierung Zinsbürgschaft übernimmt.

Durch Verordnung vom 5. (17.) August werden im Verfolg des kaiserlichen Erlasses vom 8. (20.) März 1889 über die Regelung des Tarifwesens der Eisenbahnen\*) vom Finanzminister Vorschriften über die zur Beseitigung der Konkurrenzbestrebungen der Eisenbahnen zu treffenden Massnahmen erlassen. Nach diesen Vorschriften sollen für konkurrirende Strecken entweder gleiche oder gleichartige Tarifsätze festgestellt, oder es sollen der Verkehr oder die daraus sich ergebenden Einnahmen nach Massgabe der jeweiligen besonderen Verhältnisse auf die verschiedenen in Konkurrenz tretenden Strecken vertheilt werden. Die Frage, ob und welche Massnahmen in bestimmten Fällen zu treffen sind, soll auf den in Gemässheit der Verordnung vom 1. (13.) August 1889 abzuhaltenden „Versammlungen der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten“ zur Berathung kommen, von welchen dann Vorschläge dem Finanzministerium unterbreitet werden.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 12. (24.) August wird im Anschluss an den Erlass vom 8. (20.) März\*) bestimmt, dass, wenn vom Finanzministerium eingeforderte Tarifentwürfe von den Eisenbahnen oder Eisenbahnverbänden nicht innerhalb der festgesetzten Frist eingereicht oder vom Finanzministerium festgestellte Tarife nicht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit veröffentlicht werden, die Feststellung oder Veröffentlichung solcher Tarife durch die Eisenbahnabtheilung des genannten Ministeriums erfolgen kann. Die in dieser Weise festgestellten und veröffentlichten Tarife sind bindend sowohl für die Eisenbahnen, als auch für die Personen, welche die Eisenbahnen benutzen.

\*) Vgl. Abschnitt II

Durch Verordnung vom 31. Oktober (12. November) werden die Bezirksregierungen und die Eisenbahnbehörden aufgefordert, nach Möglichkeit für den Bau guter Zufuhrwege zu den Eisenbahnstationen Sorge zu tragen.

Durch Verordnung vom 31. Dezember 1889 (11. Jan. 1890) wird die Konzession zum Bau und Betrieb der 30 Werst langen, schmalspurigen Nebenbahn von Bolschaja Ochten nach Irinowska ertheilt:

Im Jahre 1890 sind bemerkenswerth:

Durch Kaiserlichen Erlass vom 13.(25.) Juni wird zur Errichtung von **Getreidespeichern** auf den Stationen der Eisenbahn Charkow-Nikolajew ein Betrag von 1 Mill. Rbl. bewilligt. Hiervon sollen 800 000 Rbl. zum Bau von Speichieranlagen für mindestens 160 000 Tschetwert (à 2,099 hl) Getreide am Hafen von Nikolajew verwendet werden. Die Speichieranlagen sollen mit Einrichtungen zur unmittelbaren Umladung des Getreides aus den Speichern in Schiffe versehen sein.

Durch Erlass vom 13.(25.) Juni wird die Orel-Witebsker Eisenbahngesellschaft ermächtigt, ihr Obligationenkapital um 11 642 044 Kreditrubel nom. zu erhöhen und das neue Statut, wonach die Regierung die Bahn vom 1. Jan. 1906 jederzeit zu einem sich nach dem finanziellen Ergebnisse der letzten 7 Jahre regelnden Preise zurückzukaufen berechtigt ist, wird bestätigt.

Nach Kaiserlichen Erlass vom 30. Juni (12. Juli) geht die Tambow-Koslower Eisenbahn in Besitz des Staates über.

Ein Erlass vom 4.(16.) Juni bestimmt, dass ausländische Waaren im Durchgangsverkehr durch Russland nur auf bestimmten, vom Finanzminister zu bezeichnenden Linien befördert werden dürfen.

Durch Erlass vom 26. Nov. (8. Dezember) wird das 91 649 Rbl. betragende Betriebskapital der Nowotorschok-Eisenbahn durch Gewährung eines nur zur Beschaffung von Betriebsmitteln verwendbaren Darlehens aus der Staatskasse auf den Betrag von 308 000 Rbl. erhöht.

Ein Erlass vom 24. Dez. 1890 (5. Jan.) 1891 ordnet den Ankauf der Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn und deren Uebernahme in Staatsverwaltung vom 1.(13.) Januar 1891 ab an.

Im Jahre 1891 sind folgende Verordnungen und Erlasse von Bedeutung:

Durch Kaiserliche Verordnung vom 18./30. März wird der Ankauf der Libau-Romnyer Bahn und deren Uebernahme in die Staatsverwaltung verfügt. Die Schuld der Libau-Romnyer Eisenbahngesellschaft, die durch die seitens der Regierung gezahlten und von der Gesellschaft nicht zurückerstatteten Zinsen der Obligationen und durch Ge-

währung von Vorschüssen entstanden, hatte bereits Ende des Jahres 1888 den Betrag von 68 213 250 Rbl. erreicht.

Ein Kaiserlicher Erlass vom 8. (20.) April überträgt der Südwestbahngesellschaft den Bau verschiedener neuer Linien, darunter einer solchen von Schmerinka über Mogilew am Dniester nach Okniza, einer anderen von Biesula über Rybnitz, Bjaliza und Okniza nach Nowoseliza zum Anschlusse an die österr. Bahn Lemberg-Czernowitz, ferner den Ausbau des zweiten Geleises auf den Strecken Biesula-Schmerinka und Fastow-Rowno. Die Baukosten wurden von der Regierung vorgeschossen.

Ein Erlass vom 12. (24.) April betrifft den Bau und Betrieb einer 37 Werst langen Nebenbahn von Odessa nach Ovidiopol, ein solcher vom 31. Mai (12. Juni) den Bau einer 18 Werst langen Nebenbahn von Ermolin nach Sereda-Upia durch die Schuja-Iwenowaer Eisenbahngesellschaft, vom 3. (15.) Juni den Bau der Bahn Kursk-Woronesch und das Legen des zweiten Geleises auf der Strecke Kursk-Kiew.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 11. (23.) Juni werden die Bestimmungen der Erlasse vom 14. (26.) Juni 1888 und vom 24. Januar (5. Febr.) 1889, wonach die Kaiserliche Bank und die Eisenbahnen ermächtigt sind, Vorschüsse auf Getreidesendungen zu gewähren, zum 1. Juli 1894 verlängert; zugleich wird die Höhe der dafür zu erhebenden Gebühren herabgesetzt.

Durch Erlass vom 11. (23.) Juni wird mit der Moskau-Rjäsener Eisenbahngesellschaft ein Abkommen getroffen, wonach sich dieselbe verpflichtet: a) zum Bau einer Eisenbahn von Rjäsan über Saransk und Alatür nach Kasan; b) zum Bau von Zweigbahnen von der Station Kolonna der Eisenbahn Moskau-Rjäsan nach der Ortschaft Osera auf dem linken Okaufer und von der Station Parowo bis zum Ufer der Moskwa; c) zur Herstellung von **Getreidespeichern** auf den Stationen Moskau und Kolonna und Elevatoren auf den Stationen Saransk und Rjäsan; d) zur Ausführung verschiedener kleiner, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn erforderlichen Erweiterungsbauten und zur Vermehrung ihres Bestandes an Betriebsmitteln. Zur Aufbringung der Geldmittel soll eine Obligationenanleihe aufgenommen werden, deren Verzinsung und Tilgung der Staat gewährleistet.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 15. (27.) Juni wird der Wladikawkaser Eisenbahngesellschaft der Bau einer innerhalb 18 Monaten fertigzustellenden Eisenbahn von Wladikawkas oder einer anderen Station der Wladikawkaser Eisenbahn nach Petrowsk und der Bau einer — binnen 2 Jahren fertigzustellenden — Bahn von der Station Mineralwasser nach Kislodowsk übertragen. Die Gesellschaft übernimmt ferner die Ausführung einer Erweiterung ihrer

Station Noworossik (am Schwarzen Meere) und verpflichtet sich, eine Dampfschiffahrt auf dem Kaspischen Meere einzurichten. Die Mittel zur Deckung der Baukosten stellt die Regierung vorschussweise zur Verfügung.

Ein Erlass vom 15. (27.) Juni überträgt der Kursk-Kiewer Eisenbahn den Betrieb folgender schmalspurigen, eingelegigen Nebenbahnen: von der Station Korenewo nach der Stadt Rülsk, von Korenewo nach Sudsch, von Konotop über Krolewetz nach Pirogowka mit Hafenanlage am Desnaflusse, von Kruta nach Tschernigow mit Hafenanlage am Desnaflusse und von Kruta über Priluka nach Pisjabin. Zur Aufbringung der Geldmittel soll eine Obligationenanleihe aufgenommen werden, für deren Tilgung und Verzinsung die Regierung Bürgschaft übernimmt.

Ein Erlass vom 5. (7.) Juli genehmigt den Bau und Betrieb einer 70 Werst langen Eisenbahn von Orenburg nach Tletzka.

Ein Erlass vom 7. (19.) Juli veröffentlicht den Vertrag mit der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, wonach die Nikolaibahn 1952 an den Staat übergeht, aber, „wenn höhere staatliche Rücksichten es erfordern“, schon heute jederzeit übernommen werden kann.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 11. (23.) Juni erhält die Orel-Witebsker Eisenbahn 24 Lokomotiven, 500 Güter- und 200 Plattformwagen, die Warschau-Terespoler Bahn 100, die Weichselbahn 235 und Iwangorod-Dombrowo 200 Güterwagen aus dem Kronvorrathe. Die Kosten der übergebenen Betriebsmittel werden den Gesellschaften als Schuld zur Last geschrieben, die durch Ausgabe von Obligationen beglichen werden soll.

Eine Verordnung vom 3. (15.) August trifft Bestimmungen über das Sortiren des Getreides in dem Elevator-speicher der Gesellschaft der Südwestbahnen in Odessa.

Eine Verordnung vom 11. (23.) November regelt die Aufbewahrung von Getreidesendungen auf den Bestimmungsstationen. Im Interesse möglicher Beschleunigung des Umlaufs der für Getreidesendungen geeigneten Eisenbahnwagen wird die Entladefrist für Getreidewagen auf 18 Stunden nach der Entladebereitstellung beschränkt. Ist die Entladung nach Verlauf dieser Zeit noch nicht erfolgt, so soll der Wagen eisenbahnseitig auf Kosten des Empfängers entladen und das Getreide möglichst gegen Verderb geschützt werden. Die Lagerung erfolgt für die ersten 14 Tage unentgeltlich.

Ein Kaiserlicher Erlass vom 10. (22.) November betrifft den Uebergang der Orel-Grjäsyer Eisenbahn in Besitz und Verwaltung des Staates am 1. Januar 1892.

Im Jahre 1892 sind hauptsächlich folgende uns besonders interessirende Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bemerkenswerth.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 28. April (10. Mai) wird der Moskau-Brester Eisenbahngesellschaft ein Betrag von 1 923 000 Rubel zum Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Wjasma-Kubiaska staatsseitig als Vorschuss gegeben.

Durch Erlass vom 11. (23.) Januar erfährt das Unternehmen der Rjäsan-Koslower Eisenbahngesellschaft eine bedeutende Erweiterung, indem der Gesellschaft die verstaatlichte 432 Werst lange Eisenbahn Koslow-Saratow in Pacht gegeben und ausserdem der Bau der neuen Linien von Pokrowsk (am linken Ufer der Wolga gegenüber Saratow) nach dem am Uralfluss gelegenen Uralsk mit Zweigbahnen nach Nikolajewsk und nach Alexandrow-Gai, von Lebedjän nach Jelete, ferner der von der Koslow-Saratower Bahn abzweigenden Linien nach Balanda, Petrowsk, Sardobsk und Wolsk (am rechten Wolgaufer), im Ganzen etwa 1500 Werst. Durch den Erlass wird die Gesellschaft ausserdem verpflichtet, noch Hafenanlagen in Saratow, Kamyschin und Petrowsk, ferner Lagerräume für Fische, und Naphta, sowie im grossen Umfange **Getreidespeicher** herzustellen und für eine stete Verbindung der beiden Wolgaufer zwischen Saratow und Petrowska Sorge zu tragen.

Ein Kaiserlicher Erlass vom 6. (18.) Januar ordnet an, dass von der Baltischen Eisenbahngesellschaft am Revaler Hafen **Getreidespeicher** und Elevatoren nebst den nöthigen Zufuhrwegen und sonstigem Zubehör hergestellt werden. Zur Bestreitung der Kosten dieser Anlagen gewährt die Regierung der Gesellschaft für Rechnung ihres Obligationenkapitals mit 5 pCt verzinliche Vorschüsse.

Durch Erlass vom 28. (10.) Mai wird der Lowosow-Sewastopoler Eisenbahngesellschaft zur Deckung der Kosten des Ausbaues des 2. Geleises auf der Strecke Sinelnikow-Nischnedajeprowsk staatsseitig ein Vorschuss von 502 560 Rubel gegen 5procentige Verzinsung gewährt.

Durch Erlass vom 6. (18.) Mai sollen die 2 390 624 Rbl. betragenden Ausgaben, die der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft durch Beschaffung der Schienen für den Ausbau des 2. Geleises auf den Strecken Kursk-Woroschba und Bachmatsch-Kiew entstanden sind, auf die Staatskasse übernommen werden.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 2. (14.) Juni soll am 1. Juli 1892 die 194 Werst lange Warschau-Terespoler Eisenbahn in Besitz und Verwaltung des Staates übergehen.

Durch Erlass vom 10. (22.) Juni wird der Minister der Verkehrsanstalten ermächtigt, aus dem im Reichshaushalt für 1892 für diesen Zweck vorgesehenen Betrag von 6 500 000 Rbl. verschiedenen Eisenbahngesellschaften Mittel zur Deckung der Kosten für den Ausbau zweiter Ge-

leise und zur Ausführung sonstiger im militärischen und im Verkehrsinteresse erforderlich erachteter Ergänzungsbauten zu überweisen.

Eine Verordnung vom 18. (30.) Juni bestimmt, dass sämtliche Eisenbahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen, vom 1. September ab auf Wunsch der Versender sowohl im Binnen-, als im direkten Verkehr Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Kukuruz, Erbsen, Bohnen, Kartoffeln u. s. w. in loser Schüttung zu befördern haben.

Durch Erlass vom 29. Juni (11. Juli) wird die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer 25 Werst langen Eisenbahn von St. Petersburg nach Sestroräzk und zweier anschließender Zweigbahnen erteilt.

Durch Erlasse vom 2. (14.) Juni, 31. Oktober (12. November) und 11. (23.) Dezember werden die Warschau-Terespoler, Moskau-Kursker und die Orenburger Eisenbahnen verstaatlicht.

Durch Erlass vom 16. (28.) November wird der Moskau-Brester Eisenbahngesellschaft ein je 5prozentiger Vorschuss aus der Reichskasse gewährt.

### Im Jahre 1893

werden verstaatlicht durch Kaiserliche Erlasse vom 13. (25.) März und 12. (24.) Juni die Baltische und die Donetzbahn.

Durch Erlass vom 9. (21.) Mai wird der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft der Bau und Betrieb einer 127 Werst langen Nebenbahn von der Station Kawkaskaja der Wladikawkas-Eisenbahn nach Stawropol übertragen.

Durch Erlass vom 15. (27.) Juni wird der aus der Grjäsy-Zarizin- und der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahngesellschaft gebildeten „Gesellschaft der Südostbahnen“ der Betrieb der staatlichen Oral-Grjäsy- und der Liwnii-Bahn bis zum Jahre 1953 in Pacht gegeben (gegen jährlich 1½ Millionen Rubel von 1896 ab). Dafür verpflichtet sich die Gesellschaft, nach Plänen der Regierung den Bau mehrerer Eisenbahnlinien auszuführen, darunter den Bau einer ca. 600 Werst langen Bahn von Balaschow über Nowochoparik, Ostrogoschsk, Waluika und Tschugujew nach Charkow und einer hiervon abzweigenden 90 Werst langen Linie über Baturlinowka nach Kalatsch. Auch übernimmt die Gesellschaft den Bau von **Getreide-elevatoren**.

Ein kaiserlicher Erlass vom 12. (24.) Juni überträgt der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer etwa 186 Werst langen breitspurigen Eisenbahn von der Station Rülsk-Borowskaja zur Stadt Brjansk und einer etwa 121 Werst langen schmalspurigen Nebenbahn von der Station Woroschba der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach Seredinaja Boda. Ferner übernimmt diese Ge-

sellschaft den Umbau der 22 Werst langen schmalspurigen Nebenbahn von der Station Korenewo der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach der Station Rülsk-Borewskaje zu einer breitspurigen Bahn. Das Baukapital wird durch Ausgabe von Obligationen beschafft, für welche die Regierung Zinsbürgschaft übernimmt.

Wenn man alle diese Kaiserlichen Erlasse und Verordnungen in Betracht zieht, so wird man unschwer Folgendes erkennen können:

Das Streben der russischen Eisenbahnpolitik ist seit einer Reihe von Jahren unausgesetzt darauf gerichtet, immer weiteren Produktionsgebieten die Wohlthat einer Eisenbahnverbindung zu Theil werden zu lassen; massgebend ist dabei aber in erster Linie das Interesse des Getreidebaues. Grosse, ausgedehnte Gebiete, die noch vor einem Jahrzehnte von dem Getreidehandel ganz ausgeschlossen waren, kommen dadurch in die Lage, den Reichthum verwerthen zu können, der in dem fruchtbaren Boden steckt. Im Interesse des Getreidebaues erfolgt der Ausbau von Nebenbahnen und damit eine Erweiterung des Zufuhrtrays der Hauptlinien; im Interesse des Getreidebaus wird angeordnet, dass die Eisenbahnen für gute Zufuhrwege zu den Stationen zu sorgen haben; es wird bestimmt, dass in grossem Umfange Getreideelevatoren und Speicheranlagen errichtet werden und dass der Transport des Getreides in geschüttetem Zustande erfolgen kann, es werden Vorschriften erlassen, wonach die Beleihung von Getreidesendungen genehmigt und geregelt wird, u. dgl. m. Den privaten Eisenbahngesellschaften werden Millionen über Millionen zur Verfügung gestellt, damit die Leistungsfähigkeit der einzelnen Linien erhöht wird und Einrichtungen geschaffen werden, die den Getreidehandel nach jeder Richtung hin erleichtern und befördern. Den Umstand aber, dass die Privatbahnen bei der Staatskasse kolossale Schulden haben, macht man sich dadurch zu Nutze, dass die Regierung nach Belieben einen Druck ausübt, und das namentlich im Sinne einer Herabsetzung der Ausfuhrkosten. Die Ausfuhr nach dem Westen sucht man, wie man es nur immer kann, zu fördern, die Einfuhr vom Westen her zu unterbinden.

Das ist die Quintessenz der russischen Eisenbahnpolitik, wie sie sich aus den Erlassen und Verordnungen der Jahre 1889—1893 erkennen lässt.

## IV.

**Die Eisenbahnfrachtsätze für Getreide.**

Während ursprünglich die Konkurrenz der einzelnen Bahnen untereinander ausschlaggebend für den Niedergang der Tarife gewesen war, bildet heute das Interesse der Landwirthschaft in Russland das massgebende Motiv für eine Herabsetzung der Transportpreise. Um das Interesse der Landwirthschaft in weitgehendem Maasse wahrnehmen zu können, hat sich die russische Regierung selbst eines Vertragsbruches nicht geschemt. Durch die Allerhöchst bestätigten Statuten, die doch nichts anderes als „Verträge“ waren, war den Bahnen bis zu einer fixirten Maximalgrenze die Freiheit der Festsetzung der Frachtsätze gewährleistet worden; es hätte also wenigstens einer gegenseitigen Uebereinkunft bedurft, um Aenderungen herbeizuführen. Der Allerhöchste Befehl vom Juni 1887, der für die Regierung „die Leitung der Wirksamkeit der Eisenbahngesellschaften bei Festsetzung der Tarife zum Zwecke des Schutzes gegen Schädigung des Staatsinteresses, der Bedürfnisse der Bevölkerung wie auch der Erfordernisse der Industrie und des Handels“ in Anspruch nahm, setzte sich über die Verträge hinweg; mit der allmählich fortschreitenden Verstaatlichung der Bahnen wuchs der Einfluss der Staatsregierung auf die Bildung der Tarife immer mehr und so weit, dass gegenwärtig kein Tarif in Anwendung gebracht werden kann, ohne dass die Staatsregierung ihre Genehmigung hierzu ertheilt hat. Auch auf die Transportrichtung hat der Einfluss der Regierung eingewirkt, indem heute die Festsetzung der Tarifnormen in der Weise stattfindet, dass die kürzeste Route zur Basis genommen wird und für die weiter belegenen Bestimmungsstationen bestimmt festgesetzte Zuschläge gemacht werden. In welchem Maasse die Transportpreise für Getreide unter der neuen russischen Tarifpolitik zurückgegangen sind — ein Umstand, der zum Theil zur Beseitigung der Ungleichheit in der Preisbildung für Getreide beigetragen hat, wie sie zwischen den Produktionsstätten und den Hafenplätzen vorhanden ist, — das zeigen die nachfolgenden Zusammenstellungen, die Mertens (a. a. O., III. S. 240) für einige innerrussische Getreidemärkte und Hafenplätze gegeben hat.

Tarife für die Versendung von 610 Pud.

von	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889—92
	Nach Petersburg.						
Rybinsk	—	—	—	—	—	—	77.78
Orel	164.46	164.46	164.46	164.46	129.73	132.00	130.01
Jeletz	156.75	156.77	156.77	156.75	135.99	140.00	139.25
Borrisoglebsk	185.74	185.76	185.76	185.76	176.63	170.80	161.51
Ssamara	196.97	196.99	196.99	196.99	175.11	161.60	161.50
Orenburg	246.01	254.99	254.99	254.99	254.97	212.20	197.17
Tambow	193.70	194.06	193.72	193.72	163.17	159.80	150.99
Ssaratow	195.31	195.67	195.33	195.33	161.26	161.20	161.20
Woronesh	196.64	196.66	185.16	185.16	162.91	162.80	155.33
Kursk	141.86	141.86	141.86	141.86	132.60	136.00	130.01

	Nach Riga.						
Orel	132.22	132.24	132.24	132.22	118.69	132.00	131.55
Jeletz	158.55	158.87	158.87	158.85	135.91	142.50	142.25
Borrisoglebsk	189.90	189.92	189.92	189.90	176.63	176.40	164.51
Ssamara	244.90	233.48	234.82	234.82	204.79	169.00	164.60
Orenburg	291.01	291.48	291.48	291.48	279.69	220.20	200.17
Tambow	212.38	211.23	205.92	205.90	176.26	167.80	153.99
Ssaratow	221.98	222.69	220.78	220.76	186.48	169.26	164.20
Woronesh	183.69	183.71	185.21	185.19	165.78	167.80	158.33
Kursk	132.90	144.07	151.87	133.24	118.69	136.00	131.55

von	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889—92
	Nach Libau.						
Orel	147.43	145.85	147.45	147.43	127.84	141.00	140.55
Jeletz	174.06	174.08	174.08	174.06	140.72	151.50	149.75
Borrisoglebsk	204.19	204.21	204.21	198.87	185.78	185.40	172.01
Ssamara	254.52	251.93	233.48	233.46	204.79	177.00	172.10
Orenburg	303.56	309.94	291.48	291.46	279.69	228.20	207.67
Tambow	208.79	204.42	204.42	204.40	177.22	176.80	161.49
Ssaratow	237.32	237.68	219.28	219.26	201.13	178.20	171.70
Woronesh	198.94	198.96	199.42	199.40	174.93	176.80	165.83
Kursk	128.55	150.10	—	140.34	124.79	145.00	140.55

	Nach Odessa.						
Orel	146.75	146.75	—	—	103.66	125.07	125.06
Jeletz	—	179.04	—	—	136.59	148.51	148.51
Borrisoglebsk	—	228.03	—	—	178.55	182.41	174.40
Ssamara	312.27	312.07	—	—	237.84	276.84	209.19
Orenburg	369.49	369.29	—	—	302.51	341.25	221.17
Tambow	—	225.46	—	—	171.74	—	184.77
Ssaratow	—	265.86	—	—	209.67	—	196.26
Woronesh	—	222.28	—	—	167.56	—	182.84
Kursk	127.27	127.27	—	—	93.33	106.00	104.96

	Nach Rostow a. D.						
	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889—92
Orel	110.78	—	—	113.48	108.41	100.46	104.57
Jeletz	110.78	109.40	109.40	110.20	92.71	92.71	92.71
Borrisoglebsk	131.65	125.77	125.77	111.15	105.83	104.18	104.18
Ssamara	276.30	—	190.19	187.46	157.67	144.48	140.90
Orenburg	333.52	—	248.21	242.19	229.04	205.68	156.40
Tambow	123.49	116.74	111.99	110.20	87.32	91.00	95.69
Ssaratow	163.65	155.60	153.67	148.05	116.41	116.75	116.75
Woronesh	97.03	97.03	—	—	83.33	82.31	82.31
Kursk	114.56	114.56	—	—	75.70	81.40	78.34

Nach Veröffentlichung dieser Zusammenstellungen durch Mertens sind nun die 1893er Tarife in Kraft getreten; diese haben noch ein weiteres erhebliches Zurückgehen der Transportpreise für Getreide zur Folge gehabt und werden deshalb in Zukunft auch auf die Preisbildung für Getreide stark nivellierend wirken müssen. Wir beschränken uns darauf, die Bedeutung der neuen Getreidetarife nur an einigen Beispielen zu zeigen.

Es kostete die Beförderung von 610 Pud (10 000 kg)  
Getreide in Rubel

von	nach	1883	1886	1887	1888	1889/92	<u>1893/94</u>
Rybiask	Petersburg		—	—	—	77 78	68.13
Ssamara	„	196.97	196.99	175.11	161.60	161.50	115.90
Ssaradow	„	195.31	195.33	171.26	161.20	161.20	115.90
Jeletz	Riga	158.55	158.85	135.91	142.50	142.25	124.00
Kursk	„	132.90	133 24	118.69	136.00	131.55	122.15
Orel	Libau	147.43	147.43	127.84	141.00	140.55	122.40

Hiernach betragen die Tarifermässigungen die im vergangenen Jahre eingetreten sind gegenüber den vor zehn Jahren in Geltung befindlichen Tarifsätzen in Prozenten

für die Strecke	Ssamara	{	Petersburg	{	41,3
	Ssaradow				
„ „	Jeletz-Riga	. . . .			21,8
„ „	Kursk-Riga	. . . .			8,1
„ „	Orel-Libau	. . . .			15,6

Aus diesen Zusammenstellungen lässt sich leicht erkennen, wie allgemein der Niedergang der Tarife seit einem

Jahrzehnt gewesen ist, dann aber auch, wie gewisse Märkte durch diesen Niedergang neuerdings besonders bevorzugt erscheinen. Auffallend ist ohne Frage das überaus starke Fallen der Transportpreise im Jahre 1887. Es erklärt sich daraus, dass sämtliche Bahnen dem Beispiele einer süd-russischen Bahn folgten, die im März jenes Jahres sehr bedeutende Frachtermässigungen eintreten liess, um den Getreideverkehr aus dem fruchtreichen, mit einer grossen Ernte gesegneten Kursker Gebiete an sich zu ziehen. Diese Thatsache mag wohl auch den letzten Anstoss zu dem mehrfach erwähnten Kaiserlichen Befehle von 1887 gegeben haben. Ebenso wie man damals den Bahnen durch einen Vertragsbruch ihre Selbstständigkeit nahm, ebenso sind natürlich auch für die Zukunft Ueberraschungen nicht ausgeschlossen. Was die nächste Zukunft bringen wird, das lässt sich nicht allzu schwer voraussehen. Man wird kaum fehlgehen, wenn man behauptet, dass sich die Tarifpolitik in der Richtung der Ermässigungen bewegen wird, wie sie für den Transport russischen Getreides im Verkehr mit den österreichischen und rumänischen Bahnen in Kraft getreten sind. Es wird schon dafür gesorgt werden, dass von Zeit zu Zeit einige Bewegung in die Normirung der Tarifsätze gebracht wird. Dass die russische Regierung übrigens unter Umständen schnell entschlossen ist, von ihrem Rechte, die Tarife nicht nur zu bestätigen, sondern auch zu dekretiren, ergiebigsten Gebrauch zu machen, das hat sie bewiesen, als sie in der Zeit vom 26. Juni 1891 bis zum 5. September 1892 im Interesse der Versorgung der nothleidenden Gouvernements die Transportkosten für ein Pud und eine Werst auf 0,1 Kop. herabsetzte. Zu diesen ermässigten Transportsätzen sind freilich auch andere Getreidesendungen, als die in die Nothstandsgebiete, befördert worden. —

An die Erörterungen über die Gestaltung der Eisenbahnfrachtsätze lassen sich zweckmässigerweise noch einige kurze Bemerkungen über die Entwicklung der Preise auf den Wasserstrassen und auf See anknüpfen.

Die Frachtsätze auf den Wasserstrassen sind ebenso wie die Bahnfrachten stark gefallen, insbesondere diejenigen auf der Wolga und auf dem mit ihr zusammenhängenden Mariensystem, die für den Transport von Getreide in erster Linie in Betracht kommen. Es betragen die Durchschnittsfrachten auf der Wolga nach Rybinsk in Kopeken pro Pud von

I. Tour.

Simbirsk Ssamara Balakowa Ssarotow Kamyschin

(1073 Werst) (1229 Werst) (1582 Werst) (1744 Werst) (1961 Werst)

1878	6.2	7.5	9.6	10.0	11.5
1879	7.3	9.6	11.0	11.6	12.4
1880	6.0	7.1	8.0	8.7	9.4
1881	7.0	6.8	7.5	8.0	9.0
1882	6.8	8.4	9.2	10.3	11.3
1883	7.4	9.3	10.6	11.4	12.0
1884	6.9	8.5	9.6	10.6	11.5
1885	7.4	7.3	8.2	8.2	—
1886	6.2	7.1	7.8	—	7.8
1887	5.2	5.7	6.6	6.9	7.5
1888	3.0	4.2	4.7	5.2	6.2
1889	2.7	3.4	4.2	4.0	5.8

II. Tour.

1878	4.7	6.0	6.9	7.5	10.0
1879	5.3	6.6	7.2	7.3	8.0
1880	5.3	6.3	6.7	7.1	7.7
1881	6.3	6.0	6.8	7.5	7.5
1882	6.6	7.0	7.8	8.5	9.8
1883	6.2	7.2	8.0	9.0	10.0
1884	5.1	6.3	7.2	7.7	8.4
1885	6.2	5.9	6.7	6.5	6.2
1886	5.2	8.7	6.2	6.5	5.8
1887	4.7	4.8	5.8	6.8	6.5
1888	2.7	3.5	4.5	5.0	5.7
1889	—	—	3.5	4.2	3.2

Auf dem Mariensystem waren die Frachtsätze:

I. Tour

II. Tour

Minimum Maximum Mittel Minimum Maximum Mittel

Kopeken pro Pud.

1878	9.3	10.5	9.9	8.3	9.5	8.9
1879	12.0	12.9	12.5	12.5	14.0	13.0
1880	10.5	11.3	10.9	9.5	11.7	10.7
1881	9.4	9.8	9.6	8.0	9.2	8.5
1882	10.8	11.2	11.0	11.5	12.0	11.6
1883	11.5	12.0	11.7	11.5	13.0	12.4
1884	11.5	12.6	12.0	11.5	13.0	12.2
1885	10.9	11.7	11.5	11.0	12.7	11.8
1886	11.5	12.3	12.0	13.0	13.5	13.2
1887	10.3	10.8	10.5	9.4	10.2	9.8
1888	8.2	10.5	9.3	—	—	—
1889	8.8	9.3	9.0	8.7	9.1	8.9

Hiernach ergibt sich, wie stark in den letzten Jahren die Wasserfrachten im Preise gewichen sind. Auch der Preis der Seefrachten von russischen Exporthäfen nach den ausländischen Bestimmungshäfen ist in den letzten 10 Jahren ausserordentlich gesunken und scheint weiter zu fallen. Dadurch wird dem Exporteur die Möglichkeit gegeben, einer weichenden Preisbildung für Weizen und Roggen auf dem Weltmarkte folgen zu können. Nicht ohne Bedeutung ist auch der Umstand, dass die Lokalunkosten, die dem Getreidehandel in den russischen Hafentplätzen erwachsen, wesentlich zurückgegangen sind und in einem noch weit höheren Masse als seither zurückgehen werden, wenn das System der öffentlichen Lagerhäuser völlig zum Ausbau gekommen sein wird.\*) Für Deutschland fällt übrigens ins Gewicht, dass die Platzkosten in den Häfen des baltischen Meeres

\*) Gelegenheitlich der 1888er Regelung des Tarifwesens wurden Berechnungen über die Platzkosten in den russischen Ostseehäfen wie über die Höhe der Seefrachten und der Seeversicherung angestellt. Bei dieser Berechnung der Gesamttransportkosten ist als Konsumtionspunkt London gedacht worden. Hiernach bezifferten sich (Vgl. Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik 1866—1891; Riga, 1893).

	Libau	Riga	Reval	Petersburg
	pro Pud	pro Pud	pro Pud	pro Pud
	Kop.	Kop.	Kop.	Kop.
<b>a. für Weizen</b>				
Platzkosten	2,81	3,00	3,00	3,80
Seefracht	5,00	5,00	4,70	5,00
See-Assekuranz	0,44	0,75	1,00	1,42
Summa	8,25	8,75	8,70	10,22
<b>b. für Roggen</b>				
Platzkosten	2,81	3,00	3,00	3,80
Seefracht	5,10	5,10	4,70	5,40
See-Assekuranz	0,35	0,50	0,66	0,90
Summa	8,26	8,60	8,36	10,10
<b>c. für Hafer</b>				
Platzkosten	2,81	3,00	3,00	3,80
Seefracht	6,60	6,20	5,70	6,20
See-Assekuranz	0,35	0,50	0,69	0,90
Summa	9,76	9,90	9,39	10,0
<b>d. für Gerste</b>				
Platzkosten	2,81	3,00	3,00	3,80
Seefracht	5,36	5,30	—	—
See-Assekuranz	—	—	—	—

wesentlich geringer sind, als in den Südhäfen, und dass namentlich Libau, dessen Getreideexport mit einer starken Zunahme rechnet, bezüglich dieser Kosten am günstigsten situirt ist. Diese Thatsache hängt ohne Frage mit jenen Momenten zusammen, die überhaupt Libaus Stellung befestigt haben. Wir kommen darauf noch zurück.— Welchen eminenten Dienst die Eisenbahnen der Entwicklung des Landbaues in Russland geleistet haben, und welche Bedeutung den einzelnen Hafenplätzen für den Getreideexport zukommt, werden wir ebenfalls noch zu erörtern haben.

---

## V.

## Besondere Massnahmen zur Beförderung des Getreideexportes.

### a) Der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande.

Das Quantum Getreide, was alljährlich in Russland von Eisenbahnen und auf den Flüssen bewegt wird, beträgt im Durchschnitt 75 Mill. Tschetwert (1 Tschetwert = 2,099 hl).\*) Da durchschnittlich ein Sack  $\frac{1}{2}$  Tschetwert fasst, so ergibt sich daraus, das allein zur Fortbewegung des auf Eisenbahnen und Wasserstrassen zur Beförderung gelangenden Getreides 150 Mill. Säcke erforderlich werden. Der Werth eines Sackes beim Ankaufe schwankt zwischen 13—30 Kop, oder kann durchschnittlich zu 20 Kop. angenommen werden. Der Roggensack hält etwa 3—4 Reisen aus. Die jährliche Abnutzung der enormen Menge von Säcken, die beim Getreidetransport in Russland Verwendung finden, kann auf mindestens  $4\frac{1}{2}$  Mill. Rubel veranschlagt werden; hierzu sind noch die Kosten des Rücktransportes der leeren Säcke zu rechnen, die ebenfalls nicht unbedeutend sind und von der Entfernung abhängen.

Um den grossen Betrag, der durch die Verladung des Getreides in Säcken wie durch deren Rücktransport verloren geht, würde der russische Getreidehandel billiger liefern können, wenn der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande allgemeinen Eingang fände. In der That gehen nun auch die Bestrebungen dahin, den Transport des Getreides in geschüttetem Zustande zu verallgemeinern. Seitdem hiermit im Jahre 1887 auf der Linie Riga-Zarizyn der Anfang gemacht worden ist, sind immer mehr Bahnen dieser Form des Getreidetransportes gefolgt, und in der zweiten Hälfte des Jahres 1890 ist auf einem Kongresse sämtlicher Bahnen Russlands der Beschluss gefasst worden, sowohl die Einrichtung der Wagen als auch die Regeln für den Transport solcher Sendungen, die s. Zt. für den Transport auf den Bahnen Riga-Zarizyn

1) Vgl. Mertens, Russlands Bedeutung für den Weltgetreide-  
markt, Statist. Archiv, II. Jahrg. S. 601 ff.

ausgearbeitet wurden, für das gesammte Eisenbahnnetz des russischen Reichs anzunehmen.

In welchem Umfange diese Transporte sich entwickelt haben, lässt sich — nach Mertens — deutlich für die Strecke Riga-Zarizyn erkennen. Hier waren von den mit Getreide beladenen Wagen solche, die Getreide in geschüttetem Zustande enthielten:

1887 :	3,91	Procent
1888 :	14,85	„
1889 :	22,43	„
1890 :	37,90	„
1891 :	51,20	„

Es hat danach der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande stetig und stark zugenommen. Aehnlich dürften sich die Verhältnisse bei den übrigen grossen Exportbahnen entwickelt haben, doch liegen hierüber zahlenmässige Nachweise nicht vor.

Eine überaus beträchtliche Steigerung dürfte der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande aber erfahren, wenn

b. die Anlage öffentlicher Elevatoren, die eine bequeme Aufnahme des in geschüttetem Zustande angelangten Getreides zulassen, in systematischer Weise vollendet sein wird. Aus den von uns mitgetheilten Kaiserlichen Erlassen und Verordnungen konnte bereits ersehen werden, welche Anstrengungen in den letzten Jahren in dieser Richtung gemacht worden sind. Nach Mertens (a. a. O., III. S. 257) hat die Frage der Anlage von Elevatoren gegenwärtig folgenden Stand.

Die Südwestbahnen besitzen fertige Elevatoren in Odessa, 1½ Millionen Pud, und in Winnitza, 6000 Pud fassend; im Bau begriffen sind für diese Bahn Elevatoren in Nowoukraininka, Perlitza und Krshishoga, je 50 000 bis 60 000 Pud fassend, ferner in Poloneija, Popelnja, Proskurow, Tschubowka, Skinossy und Roshniza, je 9000 bis 15 000 Pud fassend. Die Charkow-Nikolajew-Bahn besitzt einen fertigen Elevator in Nikolajew, 1½ Millionen Pud fassend, und mehrere Elevatoren im Bau. Die Rjasan-Koslow-Bahn besitzt fertige Elevatoren in Koslow und Rjashk à 300 000 Pud, Lebedjani und Dankowo à 200 000 Pud. Die Baltische Bahn hat in Reval einen fertigen Elevator für 250 000 Pud. In Riga ist ein Elevator von 500 000 Pud Fassungsraum im Bau begriffen. Die Wladikawkaser Bahn baut einen Elevator in Noworossik für 3 Millionen Pud und 10 kleinere Elevatoren auf verschiedenen Stationen. In St. Petersburg befindet sich ein Privat-Elevator, 1 800 000 Pud fassend, Libau hat gleichfalls einen Privat-Elevator, Jelez einen der Landschaft gehörigen, der 400 000 Pud fast. Ferner werden Elevatoren gebaut: in Ssamara, Uslowaja und Orel à 300 000 Pud, in Pensa, Merschanik, Ssergiewo II, Losowaja, Woro-

nesh, Kamyschin, Borissoglebsk, Orenburg, Byk. Die letzteren Elevatoren sollen à 200 000 Pud fassen können.

Aus dieser Aufzählung ist zu entnehmen, dass man in Russland mit eiserner Energie an der schnellen Durchführung des Lagerhaussystems arbeitet. Das lässt mit grosser Bestimmtheit erwarten, dass dort schon im Laufe einiger Jahre eine ganz bedeutende Verringerung der Transport- und Platzkosten eintreten und damit die Stellung Russlands auf dem Weltmarkte noch wesentlich günstiger gestaltet werden wird. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte zeigt übrigens, dass bei der Anlage von Elevatoren einerseits die baltischen Häfen, andererseits diejenigen Bahnen bevorzugt worden sind, die der westlichen Grenze seither direkt Getreide in grossen Mengen zuführten. Nicht zu unterschätzen ist auch, dass das System der öffentlichen Lagerhäuser eine sichere Basis bietet, direkte Beziehungen zwischen dem Produzenten und dem Käufer am Exportplatze herzustellen; es gewährleistet dem Produzenten, der sich in Russland im Allgemeinen in einer traurigen Abhängigkeit vom Händler befindet, den Lohn seiner Mühen, indem es das in den Produkten steckende Kapital durch Beleihung mobil macht und die Erhaltung der Produkte selbst sichert, und trägt so wiederum zur Erhöhung der Produktionsfähigkeit und damit der Weltmarktstellung des Landes bei. Die Erkenntniss dieser Thatsache hat die russische Regierung auch veranlasst, als Grundlage für die Erbauung und Organisation von Lagerhäusern am 30. März 1888 ein Lagerhausgesetz zu erlassen. Dieses Gesetz gewinnt in der Gegenwart, wo der Bau von Elevatoren mit der grössten Energie betrieben wird, eine um so grössere Bedeutung.

### c. Zufuhrbahnen.

Die mittlere Zufuhrentfernung schwankt bei den einzelnen Stationen der russischen Bahnen zwischen 12 und 42 Werst, meist zwischen 18 bis 20 Werst, doch kommen auch (Orenburg) Zufuhrentfernungen von 150 Werst vor. Würde es nun gelingen, diesen Rayon zu erweitern, so würde Russland in demselben Verhältnisse auch mit entsprechend grösseren Getreidemassen auf dem Weltmarkte auftreten können. Ob das in Zukunft wird geschehen können, dass ist im Wesentlichen davon abhängig, ob und in wie wirksamer Weise an Stelle der gegenwärtig meist herrschenden Wegelosigkeit gute und billige Wege treten. Wie bereits in Abschnitt III. mitgetheilt wurde, hat die russische Regierung Bahnen, die sie subventionirte, neuerdings die Herstellung guter Zufuhrwege zu den Stationen zur Pflicht gemacht. Es kann sich nun aber nicht etwa um den Bau von Chausseen handeln, wenn die Frage der Erweiterung des Zufuhrayons gelöst werden soll, sondern lediglich um den Bau von Eisen-

bahnen. Das hat die russische Regierung zweifellos auch eingesehen und Erhebungen darüber veranstaltet, wo innerhalb der einzelnen Gouvernements Zufuhrbahnen möglich seien. Dass in nicht zu ferner Zeit an den Bau derartiger neuer Schienenwege gegangen werden wird, kann mit Bestimmtheit angenommen werden.

---

## VI.

### Eisenbahntarife und Getreidepreise.

Um zu zeigen, dass die Entwicklung der Getreidetarifsätze auch auf die Preisbildung von Getreide von Einfluss gewesen ist, theilen wir einige Tabellen mit, die die Preisentwicklung von Weizen und Roggen an den wichtigsten innerrussischen Märkten wie an den Hafenplätzen erkennen lassen.

Nach einer Zusammenstellung, die Mertens (a. a. O. S. 223 u. ff.) an der Hand amtlicher Zahlen giebt\*), waren die Jahresdurchschnittspreise — Minimal- und Maximalpreise sind in der folgenden Tabelle unterhalb der Durchschnittsstäbe mitgetheilt — an den wichtigsten, mitten im Produktionsrayon liegenden, innerrussischen Marktorte die folgenden:

---

\*) Die Tabellen sind in der Weise zusammengestellt, dass die Daten für die Jahre 1884, 1885 und 1890 den Angaben des offiziellen Blattes des Finanzministeriums, für die übrigen Jahre dagegen den Publikationen des Departements für Ackerbau und ländliches Gewerbe entnommen worden sind.

**Weizen.** In Kopeken per Pud:

Hauptmarktorthe. [Die in ( ) gesetzten Namen sind die Bezeichnungen für d. Hauptweizengattungen.]	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
<b>Jeletz</b> (Lubanka)		113 90-128	119 100-135	119 90 160	109 85 127	102 85-127	89 74-112	118 80-160	117 80-150
<b>Borissoglebsk</b> (Lubanka)		99 80-115	103 90-125	114 100-125	109 95-120	102 95-110		130 120-140	122 90-155
(Pererod)		92 70-120	99 75-115	100 75-115	98 85-110	92 80-110	85 80-90	140 125-150	143 140-145
<b>Woronesh</b> (Bjeloturka)			109 90-125	105 85-125	106 95-118	105 86-125	85 74-97	108 75-140	113 77-140
<b>Tambow</b> (Pererod)			92 70-110	125 100-150	109 75-135	116 105-135	88 69-115	111 70-147	113 75-145
(Russkaja)			79 73-85	102 70-140	91 65-116	86 70-105	67 55-78	98 58-135	
<b>Ssaratow</b> (Pererod)		90 70-115	96 70-117	108 85-125	108 75-130	96 80-115	85 75-95	108 75-160	143 132-150
(Russkaja)	68 58-80	75 55-95	78 60-92	82 55-105	88 70-125	76 70-89	75 65-83	98 65-145	114 80-145
<b>Ssamara</b> (Pererod)	87 40-125	91 50-150	93 45-140	116 75-156	123 70-145	116 100-135		153 120-172	122 82-170
<b>Orenburg</b> (Pererord)		70 40-105	81 55-112	91 55-130	100 60-120	108 68-150		138 65-165	119 60-170
(Russkaja)		54 30-67	66 45-100	78 40-100	75 50-87	86 58-93		115 58-153	
<b>Kursk</b>		92 65-103		90 75-100	89 70-105	93 85-115	72 63-90	103 70-130	108 75-130
<b>Rybinsk</b> (Ssaksonka)	101 85-118	95 81-100	102 85-120	108 93-125	107 91-115	100 90-115	92 87-98	106 87-140	
(Ssamarka)	96 80-113	87 72-93	91 79-107	90 70-115	82 65-105	90 70-102	89 80-93	105 86-100	

**Roggen.** In Kopeken per Pud:

Hauptmarktorte	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
<b>Orel</b>	75 66-91	68 48-80	61 52-70	51 40-60	45 40-54	56 45-65	55 47-60	96 55-140	105 80-130
<b>Kursk</b>	56 45-66	57 42-75	53 48-63	46 35-60	41 33-46	48 34-67	51 38-63	92 50-130	96 70-128
<b>Woronesh</b>		49 36-82	46 35-53	40 30-52	34 30-45	42 29-56	44 37-52	92 45-137	101 74-150
<b>Borrisoglebsk</b>	54 41-57	50 42-56	45 39-50	38 30-45	35 28-48	41 32-54	51 50-52	125 118-130	101 64-128
<b>Jeletz</b>		61 40-79	52 40-63	45 35-56	42 30-52	52 41-62	53 45-60	125 51-140	101 77-135
<b>Tambow</b>			39 33-43	44 37-48	36 30-45	49 38-60	49 36-59	90 46-140	96 68-135
<b>Ssaradow</b>	55 43-75	52 40-65	46 32-54	39 28-44	43 35-53	54 42-62	55 49-61	99 53-165	103 70-140
<b>Ssamara</b>	57 35-73	49 40-60	45 28-57	36 25-52	43 34-53	51 36-57	55 52-62	133 107-143	102 60-142
<b>Rybinsk</b>	87 72-94	72 61-89	64 54-74	56 40-69	57 46-66	69 56-86	68 57-84	97 65 $\frac{1}{2}$ -136	110 85-130

An den Haupthafenplätzen stellten sich die Jahresdurchschnittspreise folgendermassen:

	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
<b>Weizen:</b>									
<b>Petersburg</b>	<b>115</b>	<b>109</b>	<b>115</b>	<b>120</b>	<b>112</b>	<b>113</b>	<b>99</b>	<b>121</b>	<b>129</b>
(Ssaksouka) <sup>4</sup>	98—130	95—120	105—138	100—139	90—125	95—113	93—103	95—147	110—147
(Ssamarka)	<b>111</b>	<b>102</b>	<b>107</b>	<b>98</b>	<b>89</b>	<b>94</b>	<b>97</b>	<b>118</b>	<b>119</b>
	93—128	80—115	95—115	73—125	70—115	60—108	90—104	92—145	95—142
<b>Riga</b>	<b>126</b>	<b>106</b>	<b>116</b>	<b>119</b>	<b>114</b>	<b>103</b>	<b>97</b>	<b>124</b>	<b>123</b>
(Russischer)	100—140	95—130	105—135	105—140	100—140	95—110	91—104	93—156	96—160
<b>Libau</b>	<b>127</b>	<b>113</b>	<b>112</b>	<b>107</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>116</b>	<b>112</b>
	110—145	105—125	105—120	90—120	85—125	90—110	83—102	82—150	92—125
<b>Odessa</b>	<b>110</b>	<b>103</b>	<b>114</b>	<b>115</b>	<b>111</b>	<b>98</b>	<b>95</b>	<b>111</b>	<b>115</b>
(Ssandomirska)	90—140	90—115	100—134	95—136	95—130	85—108	86—103	90—137	100—128
(Giwka)	<b>103</b>	<b>99</b>	<b>111</b>	<b>110</b>	<b>103</b>	<b>93</b>	<b>92</b>	<b>106</b>	<b>100</b>
	80—134	83—116	95—126	90—133	86—122	76—106	75—104	80—132	70—126
<b>Roggen:</b>									
<b>Petersburg</b>	<b>98</b>	<b>86</b>	<b>76</b>	<b>69</b>	<b>66</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>110</b>	<b>113</b>
	86—108	75—97	69—83	53—81	58—79	65—81	68—81	74—150	93—138
<b>Riga</b>	<b>97</b>	<b>85<sup>1</sup>/<sub>2</sub></b>	<b>79</b>	<b>70</b>	<b>66</b>	<b>73<sup>1</sup>/<sub>2</sub></b>	<b>74<sup>1</sup>/<sub>2</sub></b>	<b>109</b>	<b>107</b>
	87—105	76—93	74—85	62—77	60—73	66—83	69—80	74—153	69—130
<b>Libau</b>	<b>98</b>	<b>85</b>	<b>79</b>	<b>70</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>74<sup>1</sup>/<sub>2</sub></b>	<b>105</b>	<b>104</b>
	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74—100	74—84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60—79	56—79	65—83	69—81	75—150	87—124
<b>Odessa</b>	<b>85</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>60</b>	<b>63</b>	<b>69</b>	<b>98</b>	<b>91</b>
	74—99	63—82	63—80	55—77	45—70	49—71	58—78	70—152	71—125
<b>Taganrog</b>	<b>84</b>	<b>75</b>	<b>74</b>	<b>77</b>	<b>57</b>	<b>62</b>	<b>68</b>	<b>98</b>	<b>91</b>
	78—97	67—86	68—81	72—83	50—64	46—77	61—75	62—141	74—112

Bei einer Betrachtung dieser Tabellen müssen die Jahre 1891 und 1892, die unter der Herrschaft ganz besonderer Verhältnisse stehen, ausser Acht gelassen werden. Dann zeigt sich auf den innerrussischen, den Produktionsstätten zunächst gelegenen Märkten allerdings ein starkes Schwanken und Niedergehen der Weizenpreise; der Niedergang der Preise ist aber viel weniger stark gewesen, als in den Hafenplätzen. Auch bei Roggen ist eine nicht unerhebliche Differenz zu Gunsten des Produktionsgebietes zu verzeichnen, weil dieses mit dem Rückgang der Preise nicht so stark dem allgemeinen Fallen dieser gefolgt ist. Die Jahre 1889 und 1890 haben allerdings eine Aufbesserung der Preise gebracht. Bemerkenswerth ist übrigens, dass der Export im Jahre 1888, wo der Roggen am niedrigsten im Preise stand, seit 1866 (mit einer einzigen Ausnahme) der grösste gewesen ist. Im Jahre 1888 stand der Kreditrubel ganz besonders niedrig im Werthe, und deshalb konnte der Export auch zu niedrigem Preise noch gewinnbringend sein.

Vergleicht man die Entwicklung der Preise der inner-russischen Märkte mit denen der Hafenplätze und zieht dabei die Gestaltung der Eisenbahntarife in Betracht\*), so zeigt sich deutlich, wie an den Hafenplätzen der allgemeine Niedergang der Tarife auf den Preisfall des Getreides gewirkt hat; auf den innerrussischen Märkten dagegen, wo nur die Zufuhrkosten zur Station für die Preisbildung in Betracht kommen, zeigt sich eine weit grössere Stabilität. Der russische Producent wird danach von einem Niedergange der Preise nur in einem verhältnissmässig geringen Umfange berührt, jedenfalls weit weniger als der deutsche Producent, der sich in Folge der Ueberschwemmung seines Produktionsgebiets durch ausländische Waare die Preise diktiren lassen muss.

Es ist sehr schwer, an der Hand von Jahresdurchschnitten Vergleichen der Getreidepreise an den russischen und an den deutschen Hauptmärkten anzustellen; das Schwanken des Rubelkurses und eine Reihe anderer Momente, die auf die Preisgestaltung von Einfluss sind, fallen dermassen ins Gewicht, dass die in Betracht kommenden Daten, soweit es sich eben um Durchschnitte handelt, wenig vergleichbar sind. Immerhin ist es vielleicht nicht ohne Interesse, der russischen Preisentwicklung gegenüber die deutsche verfolgen zu können. Wir theilen deshalb die Weizen- und Roggenpreise mit, die nach den Ermittlungen des Kaiserlichen statistischen Amtes im Durchschnitt der letzten 9 Jahre gezahlt worden sind.

---

\*) Vgl. Abschn. IV, wo die Tarifsätze von den innerrussischen Märkten nach den Hafenplätzen mitgetheilt sind.

## Pro 1000 kg in Mark.

<b>R o g g e n</b>	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
<b>Berlin</b> , guter, gesunder, jed. Prov., mindest. 678 g per l	143,31	140,56	130,59	120,88	134,46	155,53	169,99	211,23	176,34
<b>Bremen</b> , südrussischer, guter, gesunder, unverzollt . .	132,27	117,31	102,98	94,63	98,86	106,03	120,08	154,44	—
<b>Breslau</b> , Mittelqualität . . . . .	139,15	133,05	125,86	116,10	124,70	152,38	165,88	203,80	171,68
<b>Cöln</b> , jeder Provenienz, mindestens 71 kg per hl . . .	153,18	115,06	142,31	133,88	137,97	159,99	174,55	222,23	191,33
<b>Danzig</b> , etwa 71,5 kg per hl . . . . .	138,66	131,26	120,20	107,97	121,87	149,59	159,43	208,05	174,16
<b>Frankfurt a. M.</b> , Versch. Prov., mindestens 70 kg per hl	159,52	155,35	142,82	137,34	145,18	160,82	173,66	215,17	181,17
<b>Halle a. S.</b> , hies. gesunde Landmarke, mittel . . . . .	150,58	143,97	135,73	126,84	140,79	163,27	177,43	213,11	179,57
<b>Königsberg</b> , guter, gesunder, etwa 72 kg per hl . . . .	132,38	129,96	118,54	104,10	117,31	141,94	150,69	199,30	168,27
<b>Leipzig</b> , deutscher, guter, gesunder . . . . .	153,44	148,10	139,88	129,91	144,13	166,82	179,69	215,15	181,20
<b>Lübeck</b> , russischer, etwa 71,3 kg per hl . . . . .	142,92	142,71	132,67	121,38	136,50	155,71	170,46	217,96	185,92
<b>Magdeburg</b> , inländ. und hiesig., mittel . . . . .	147,79	143,82	133,52	124,44	138,53	159,13	173,46	211,68	175,53
<b>Mannheim</b> , pfälzer, russischer, bulgarischer, mittel . .	160,44	160,76	148,04	142,57	151,63	163,90	177,75	218,56	188,82
<b>München</b> , bayer., gut, mittel . . . . .	158,33	158,08	144,96	141,58	150,79	160,13	179,21	210,42	181,92
<b>Posen</b> , gute gesunde Durchschnittsqualität . . . . .	134,34	128,05	120,43	111,96	119,74	145,25	160,94	198,47	168,62
<b>Stettin</b> , guter, gesunder, mindestens 71 kg per hl . .	138,92	138,00	126,51	118,36	131,86	153,09	166,69	211,05	168,69

Weizen.	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Berlin, gut, gesund, trocken, ohne Rauh., jeder Prov. mindestens 725 g per l . . . . .	162,20	160,90	151,32	164,38	172,24	187,73	195,40	224,21	176,41
Breslau, Mittelqualität . . . . .	156,74	145,98	141,76	153,37	165,06	173,75	185,11	217,13	180,89
Cöln, jeder Provenienz, mindestens 75,2 kg per hl . .	180,10	173,71	167,59	171,44	181,47	196,12	206,62	232,77	191,75
Danzig, etwa 75 kg per hl, bunter, Transitw., unverzollt	157,11	143,24	138,90	141,48	135,17	137,54	145,06	178,11	158,06
Frankfurt a. M., versch. Prov., mindest. 75 kg per hl .	187,73	181,21	174,39	180,18	188,23	197,18	209,13	233,58	194,75
Halle a. S., hies. ges. Landwaare, mittel . . . . .	166,58	156,46	153,48	162,70	171,21	178,81	190,16	218,17	182,75
Königsberg, guter, bunter, etwa 75 kg per hl . . . .	164,17	157,67	153,50	159,17	166,08	176,50	185,75	221,46	183,50
Leipzig, deutscher, guter, gesunder . . . . .	176,42	167,15	162,61	170,13	180,92	186,52	191,68	224,13	188,32
Lindau, Klebereicher 78-79 kg per hl, versch. Proven.	209,77	195,15	203,51	201,74	206,83	220,17	233,06	257,88	237,29
Magdeburg, deutsch. Landweizen, mittel . . . . .	172,11	165,03	158,72	166,36	177,57	187,54	192,34	222,63	186,07
Mannheim, { pfälzer, saxonka, amerik., Taganrog, südruss. rumän., mittel } . . . . .	185,07	187,38	189,25	190,13	206,22	211,28	218,32	241,48	204,49
München, bayer., gut, mittel . . . . .	176,88	180,58	188,50	190,08	193,88	197,21	213,33	239,54	205,46
Posen, gut, gesund, Durchschnittsqualität . . . . .	168,86	155,62	150,10	159,11	176,48	174,94	185,68	221,28	187,03
Stettin, gut, ges., gelb, ohne Rauh., mind. 75,2 kg per hl	169,21	160,51	155,63	167,74	177,39	183,63	191,70	220,83	181,56

## VII.

### **Die Bedeutung der russischen Eisenbahnen für den Getreidebau.**

Welche ungeheuren Dienste die Eisenbahnen dem Landbau in Russland geleistet haben, zeigt sich deutlich, wenn man verfolgt, welche Getreidequantitäten auf den einzelnen Bahnen befördert worden sind. Leider erstrecken sich die Angaben, die hierüber vorhanden sind, nur bis zum Jahre 1888. Bis zu diesem Jahre giebt Mertens (a. a. O. II, S. 174 u. ff.) an der Hand der Rechenschafts-Berichte der Eisenbahn-Gesellschaften folgende Zusammenstellung.

Es wurden versandt in Tausenden Pud:

Auf der Bahn	Getreide überhaupt				Weizen				Roggen			
	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888
Baltische . . . . .	214	1233	1367	2029	9	108	151	152	97	202	253	470
Nikolai . . . . .	—	872	1031	1474	—	94	146	142	—	178	56	211
Moskau-Rjäsaner . . . . .	—	1308	2454	2092	—	16	163	51	—	84	190	183
Rjäsan-Koslower . . . . .	4214	5454	8190	8213	153	37	42	89	1168	1583	2701	1157
Nowgoroder . . . . .	31	295	484	764	—	—	—	—	—	2	1	3
Borowitscher . . . . .	—	18	13	19	—	—	—	—	—	—	—	—
Rybinsk-Bologojer . . . . .	487	946	994	9395	—	—	—	738	8	33	86	2693
Nowotorschoker . . . . .	—	298	526	837	—	1	—	—	—	3	1	2
Moskau- Jaroslaw- Wologdaer	Moskau-Jaroslawl . . . . .	—	—	—	—	1149	1036	782	—	217	69	77
	Jaroslawl-Wologda . . . . .	976	2627	1764	1729	—	1	—	—	164	183	311
Schuja-Iwanowo-Nowgoroder . . . . .	352	636	644	806	—	104	149	174	232	401	428	597
Moskau-Nishni-Nowgoroder . . . . .	—	3381	3096	954	—	1928	2389	509	—	506	270	123
Muromer . . . . .	—	137	75	93	—	—	7	—	—	85	50	57
Orenburger . . . . .	—	11207	6289	1928	—	10189	5656	1422	—	800	612	456
Worschansk-Sysraner . . . . .	—	2521	4521	3518	—	225	335	201	—	1556	3440	712
Rjäshk-Worschansker . . . . .	1895	2218	2907	2911	30	30	21	36	180	609	891	340
Rjäshk-Wjäsmaer . . . . .	—	8965	17811	16036	—	118	89	172	—	2828	4275	2256
Tambow-Saratower . . . . .	—	7912	14894	12505	—	1014	1352	473	—	5316	10513	5786
Tambow-Koslower . . . . .	542	562	544	409	80	4	15	1	329	330	407	114

Auf der Bahn (Fortsetzung)	Getreide überhaupt				Weizen				Roggen			
	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888
Riga-Tukiener . . . . .	—	492	546	666	—	40	53	38	—	63	171	196
Mitauer . . . . .	478	2539	3052	3052	174	450	758	807	73	209	458	547
Libau- Romeyer	8363	9117	7887	9177	—	282	310	374	—	3872	1743	3514
Libau-Kalkuhnen- Koschedary Romey-Wilciskajs												
Riga-Dünaburger . . . . .	101	761	624	844	5	19	13	26	26	50	37	127
Dünaburg-Witebsker . . . . .	183	408	382	676	25	34	47	88	26	33	25	120
Orel-Witebsker . . . . .	—	1792	2583	3070	—	11	4	16	—	292	277	378
Orel-Gujäsier . . . . .	2147	3660	7779	8001	113	81	109	119	1240	1110	2735	1665
Liwuer . . . . .	1438	1270	3161	3240	49	34	13	175	918	128	593	428
Grjäsi-Zarizyner . . . . .	3863	13341	20193	26134	1363	4863	5448	7052	2029	6079	9870	11318
Koslow-Woronesh-Rostower . . . . .	3697	4881	9301	19054	—	1746	4346	9573	—	1926	2557	5910
Rostow-Wladikowkaser . . . . .	—	5867	19771	32321	—	3219	15266	27050	—	363	652	2046
Moskau-Kursker . . . . .	8871	15874	17568	12796	—	2835	3312	568	—	2012	2074	1988
Kursk-Charkow-Asower . . . . .	7483	5515	11430	21207	5864	1420	3466	6692	581	1883	3129	7145
Donezer . . . . .	—	884	2076	4554	—	494	1467	2379	—	140	148	1110
Losowo-Sewastopoler . . . . .	—	13460	10059	25241	—	6992	4497	14489	—	2706	2279	7755
Jekaterinen . . . . .	—	1618	5064	12325	—	647	3028	6532	—	651	990	3936
Charkow-Nicolajewer . . . . .	2885	9309	20925	36368	2389	3128	9983	15694	328	3103	4438	8779

Auf der Bahn (Fortsetzung)	Getreide überhaupt				Weizen				Roggen				
	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888	1872	1886	1887	1888	
Fastower . . . . .	—	3377	15045	19402	—	1648	12893	14636	—	692	623	1730	
Kursk-Kiewer . . . . .	1207	6074	7043	10949	120	238	443	774	749	2660	1148	3445	
Südwest {	Odessaer Section . . . . .				16312	12619	26099	48065	975	1399	1687	6214	
	Kiew-Brester Section . . . . .	23345	35383	60410	78816	—	1524	5365	6256	—	1658	1608	3379
	Brest-Grajewer Section . . . . .					—	165	157	425	—	174	142	205
Polossjer . . . . .	—	913	1067	1296	—	200	327	320	—	593	577	734	
St. Petersburg-Warschauer . . . . .	—	2716	2787	2774	—	783	744	847	—	529	641	570	
Warschau-Wiener . . . . .	—	2627	1965	1781	—	413	297	294	—	1757	1300	1040	
Warschau-Bromberger . . . . .	—	2739	2142	2403	—	1136	1391	1116	—	1392	1202	813	
Warschau-Twespoler . . . . .	768	1745	3707	941	—	128	101	211	—	646	1626	411	
Weichsel . . . . .	—	3477	3093	3673	—	2005	1909	2641	—	951	571	284	
Iwangorod-Dombrower . . . . .	—	1145	1006	1330	—	453	569	512	—	225	60	222	
Moskau-Brester . . . . .	—	1501	2076	2918	—	100	109	317	—	726	777	1213	
Wolga (bei Rybinsk notirt) . . . . .	30526	66592	61203	48340	13719	16040	14152	8045	11988	29644	25184	18944	
Düna " Riga " . . . . .	201	265	802	—	2	—	1	—	2	63	24	—	
Dnjester " Wernitza " . . . . .	—	3141	5854	7012	—	2596	4411	6031	—	195	292	342	
Dnjeper " Cherson " . . . . .	—	16841	27408	33700	—	6190	10941	14851	—	6562	8855	10567	
Don " Rostow " . . . . .	—	5815	5949	10505	—	2805	3581	4545	—	2863	2100	5093	
Dwina " Archangel " . . . . .	—	793	—	2075	—	—	—	—	—	110	—	282	

Wenn sich auch einige, aber nicht gerade bedeutende Schwankungen finden, so zeigt sich doch, wie stark und andauernd das durch die Eisenbahnen beförderte Exportquantum angewachsen ist. Geht man noch eine Reihe von Jahren zurück, so findet man (nach Mertens, a. a. O. II, S. 176), dass exportirt wurde

	1859	1888		
Weizen	42 103 000	214 141 000	Pud, d. h.	408,6 % mehr
Roggen	15 072 000	106 159 000	„ „	604,3 „ „
Gerste	6 748 000	79 880 000	„ „	1086,8 „ „
Hafer	13 722 000	87 890 000	„ „	540,5 „ „

Die relativ stärkste Steigerung des Exportes zeigt sich sonach bei Gerste. Es sei hier beiläufig bemerkt, dass an dieser Steigerung auch Deutschland stark betheiligt ist; denn es bezog

1880	705 000	Pud
1881	1 270 000	„
1882	2 965 000	„
1883	3 843 000	„
1884	4 471 000	„
1885	3 004 000	„
1886	2 911 000	„
1887	5 203 000	„
1888	9 636 000	„

Dieses Quantum entspricht nahezu dem, was über die trockene Grenze, d. h. auf dem Schienenwege ausgeführt wurde. Der Export über die trockene Grenze in Gerste betrug nämlich:

1880	1 580 000	Pud
1881	2 146 000	„
1882	3 517 000	„
1883	2 961 000	„
1884	2 864 000	„
1885	3 403 000	„
1886	1 874 000	„
1887	3 153 000	„
1888	8 230 000	„

Hiernach neigt ohne Frage die Tendenz der Beförderung von Gerste über die trockene Grenze einem Anwachsen zu. Dieser Umstand ist um so bemerkenswerther, als sonst in dem Export über die trockene Grenze und das Weisse Meer ein entschiedener Rückschritt, für die Baltischen Häfen, das schwarze und Asowische Meer dagegen ein Anwachsen zu verzeichnen ist. Es kann jedoch nicht unsere Aufgabe sein, auf die Frage der russischen Gersteausfuhr nach Deutschland hier näher einzugehen. Es genügt, festzustellen, dass die erwähnte Tendenz vorhanden und dass auch die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit, sie durch die Tarifpolitik zu beeinflussen, gegeben ist.

Mit wenigen Worten ist noch der Richtung zu gedenken, die der russische Export in dem letzten Dezenium genommen hat, ebenso auch des Antheils, der den baltischen Häfen hierbei zukommt.

Es gestaltete sich die Ausfuhr von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer) in den Jahren 1881—1891 folgendermassen:\*)

Jahr	Der russische Gesamt- Export über die europäische Grenze (excl. Finnland)	Der russische Export über die euro- päische Landesgrenze.	Der Export über die baltischen Häfen:			
			Riga	St. Petersburg mit Kronstadt	Rewal mit Baltischport	Libau.
			Pud	Pud	Pud	Pud
1881	180 284 560	38 795 541	11 149 593	26 350 222	6 617 033	13 458 586
1882	262 629 950	59 201 696	17 805 366	32 147 468	9 444 425	24 659 041
1883	309 853 555	49 974 818	19 502 145	56 554 811	11 602 674	36 464 281
1884	277 480 652	40 377 231	14 452 145	51 568 343	11 719 591	29 244 589
1885	306 492 407	45 482 110	10 209 827	43 185 163	7 383 544	23 134 803
1886	227 588 313	21 308 155	7 853 195	50 058 827	4 592 433	16 078 128
1887	327 728 940	29 864 866	19 438 752	45 083 808	11 907 745	26 200 081
1888	495 093 540	44 895 737	23 516 277	45 592 186	12 590 330	42 034 933
1889	393 428 437	36 344 414	15 141 808	31 083 997	11 401 743	34 987 373
1890	344 588 396	24 238 526	15 703 412	24 346 295	11 132 076	28 147 207
oder Durchschn. jährlich						
1881—1885	267 348 225	46 838 279	14 623 847	41 961 201	9 353 453	25 392 260
1886—1890	355 685 525	31 330 340	16 330 689	39 233 023	10 324 865	29 489 544
1891	315 329 214	33 391 197	14 472 690	28 170 202	8 057 937	26 052 166

Nach diesen Ziffern weist St. Petersburg unter den baltischen Stapelplätzen zwar immer noch die höchste Ex-

---

\*) Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik, S. 55.

portziffer auf, es wird aber durch Libau, das vor 20 Jahren weit hinter Riga zurück stand, stark bedroht.

In den Ergebnissen der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891 wird bemerkt:

„Von Bedeutung für das Konkurrenzverhältniss der baltischen Häfen zu einander ist die Regelung gewesen, welche zu Ende des Jahres 1888 nach langen Verhandlungen die Eisenbahntarife erfahren haben. Als hauptsächlichster Zweck jener langersehnten Massregel ist hervorzuheben, dass einerseits den gegenseitigen Tarifunterbietungen der Eisenbahnen ein Ziel gesetzt und hierdurch den Frachtsätzen mehr Stabilität verliehen worden ist, dass andererseits aber die geographische Lage der Hafenplätze bei der Bemessung der Tarifsätze Berücksichtigung gefunden hat. Was Riga anbetrifft, so ist seine Lage durch die vollzogene allgemeine Tarifregelung unbedingt gegen früher verbessert worden und zwar vornehmlich gegenüber der Konkurrenz Libaus. Durch die Zuerkennung von Frachtdifferenzen zu Gunsten Rigas gegenüber Libau im Verkehr von der Tambow-Koslower, Tambow-Saratower, Rjäsan-Wjäsmaer und der Rjäsan-Orenburger Linie ist Riga die Möglichkeit geboten, seine Handelsverbindungen in den von jenen Bahnen durchschnittenen Produktionsrayons ausdehnen zu können, was früher bei gleichen oder noch höheren Tarifen als nach Libau nur schwer möglich war.

„Ferner ist hervorzuheben, dass verschiedene neue direkte Tarife nach Riga von solchen Bahnen erstellt worden sind, welche bisher in Folge ihrer Tarifpolitik von Riga nicht zu erreichen waren, wie z. B. die südwestlichen Bahnen, die Kurs-Kiewer, Fastower, Charkow-Nikolajewer und Libau-Romnyer Bahn.

„Wenn auch die neu festgestellten Frachtsätze im Verkehr dieser Bahnen mit Riga noch nicht durchweg den Konkurrenzbedürfnissen entsprechen und Riga vielleicht, seiner geographischen Lage gemäss, noch günstigere Tarife zu beanspruchen das Recht hätte, so darf doch nicht verkannt werden, dass mit der Aufstellung der erwähnten Tarife der erste Schritt zu einer rationellen Tarifierung gethan und für die Zukunft zu hoffen ist, dass es möglich sein wird, weitere Vergünstigungen für unseren Hafenplatz zu erringen.“

Diese Bemerkungen wurden kurz vor Ausbruch des deutsch-russischen Zollkrieges und bevor die Getreidetarife neu geregelt waren, veröffentlicht. Wie sich seitdem die Dinge weiter entwickelt haben und wie sich insbesondere die Stellung der baltischen Häfen unter den neuen Tarifen gestaltet hat, das ist bereits von uns erwähnt worden.

## Zur Beurtheilung des Schlussprotokolles zu Artikel 19 des deutsch-russischen Vertrages.

Zu Artikel 19 bestimmt der deutsch-russische Handelsvertrag:

„Die vertragschliessenden Theile werden einander im Eisenbahntarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter Frachttarife, thunlichst unterstützen. Namentlich sollen solche direkte Frachttarife nach den deutschen Hafenstädten Danzig (Neufahrwasser), Königsberg (Pillau) und Memel zur Vermittelung sowohl der Ausfuhr aus, als der Einfuhr nach Russland den Bedürfnissen des Handels entsprechend eingeführt werden.

Zugleich sollen die Frachtsätze für die im russischen Eisenbahntarif zum Getreide gerechneten Artikel\*), sowie für Flachs und Hanf von den russischen Aufgabestationen bis zu den oben erwähnten Hafenstädten nach denjenigen Bestimmungen gebildet und unter die am Transport beteiligten deutschen und russischen Bahnen vertheilt werden, welche für die nach den Hafenstädten Libau und Riga führenden russischen Eisenbahnen jetzt in Kraft sind oder in Kraft treten werden. Die ausser den Frachtsätzen erhobenen Zuschläge (Nebengebühren) sollen in gleicher Weise gebildet und der Betrag derselben nach den russischen Vorschriften unter die beteiligten Linien vertheilt werden, wobei man darüber einverstanden ist, dass nur eine einzige Grenzgebühr, die den russischen und den deutschen zur Grenze führenden Bahnen zu gleichen Theilen zufällt, erhoben werden darf.

Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf die beiderseitigen Staatsbahnen; doch werden die beiden Regierungen dahin zu wirken suchen, dass die Privatbahnen bei der Tarifbildung und Frachtvertheilung auf ihren Linien die

---

\*) Vgl. hierzu Abschn. II.

gleichen Grundsätze anwenden. Sollten sich jedoch trotzdem die am Verkehr in einer der bezeichneten Richtungen beteiligten Privatbahnen diesen Grundsätzen der Tarifbildung und Vertheilung nicht unterwerfen, so sollen diese Grundsätze auch für die Staatsbahnen der vertragschließenden Theile nicht mehr bindend sein.

Die zur Zeit bestehenden Bestimmungen zur Regelung des Wettbewerbs zwischen Königsberg und Danzig bleiben in Kraft.“

Zu diesem Uebereinkommen ist zunächst zu bemerken, dass die überwiegende Mehrzahl der nach den deutschen Hafenstädten, wie nach Riga und Libau führenden russischen Bahnen im Privatbesitz ist, während es sich bei den deutschen Bahnen mit zwei Ausnahmen um Staatsbahnen handelt. Der russischen Regierung steht nun, wie wir an anderer Stelle nachgewiesen haben, ein direkter Einfluss auf das Tarifwesen der Privatbahnen zu; sie ist in der Lage, diesen Bahnen die Tarife zu diktiren, und sie hat hiervon auch den ausgiebigsten Gebrauch gemacht. Wenn daher in dem Vertrage von einem Nichtunterwerfen der Privatbahnen die Rede ist, so zeigt das nur, dass die russische Regierung sich völlig freie Hand vorbehält; sie ist sehr wohl im Stande, die Privatbahnen zu einer Unterwerfung zu zwingen, sie wird es aber unter Umständen für angezeigt halten, von ihrer Macht und ihrem Rechte keinen Gebrauch zu machen, wenn sie sieht, dass die Tarifpolitik der Privatbahnen dem Interesse der heimischen Volkswirtschaft dient.

Ueber die Erstellung der Getreidetarife und die differentielle Behandlung der deutschen und russischen Häfen haben wir bereits in Abschnitt II Mittheilungen gemacht. Wir kommen deshalb nur auf die Tarifbehandlung von Flachs und Hanf, zwei der bedeutendsten Exportartikel Rigas, zu sprechen.

Der Flachsexport aus Russland gestaltete sich folgendermassen\*):

---

\*) Vgl. Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik 1866—91. S. 62.

Jahre:	Der russische Gesamt-Ex- port über die europäische Grenze (excl. Finnland)	Der russische Export über die europäische Landgrenze		Der Export Rigas zur See	Von dem russ. Gesamt-Ex- port ging über die europäische Landgrenze	Von dem russ. Gesamt-Ex- port über die europ. Grenze entfiel auf Riga
	Pud	insgesamt Pud	darunter über Wirballen Pud			
1886	7 079 610	2 856 782	2 079 800	2 098 561	40,4	29,6
1887	8 550 513	3 302 583	2 274 682	2 644 769	38,6	30,9
1888	11 267 811	4 340 238	2 946 822	2 467 712	38,5	21,9
1889	11 209 953	4 269 662	3 004 548	2 665 192	38,1	23,8
1890	12 093 450	4 416 233	2 750 227	3 919 253	36,5	32,4
1891	11 309 232	4 391 136	2 243 702	2 699 727	38,8	23,9

Wie sich aus dieser Zusammenstellung ergibt, bedient sich der russische Flachsexport noch in grossem Maasse der Schienenwege, obgleich ja die geographische Lage Rigas diesen Hafenplatz zum natürlichen Ausgangsthor des in der wichtigsten Flachszone produzierten Gewächses gestalten würde. Von den über Wirballen versandten Quantitäten entstammen sehr erhebliche dem direkten Hinterlande Rigas. So wurden aus dem Gouvernement Witebs-Riga per Eisenbahn und auf der Düna an Flachs und Flachsheede zugeführt (in Pudon):

1886	1887	1888	1889	1890
528 656	977 303	634 201	727 651	870 818

dagegen rollten Wirballen an Flachs aus demselben Gouvernement zu: 572 408, 512 866, 695 801, 711 605, 700 636. Noch auffallender tritt die Konkurrenz Wirballens zu Tage, wenn man die durch die neue Linie Pleskau-Riga einerseits Riga, anderseits Wirballen übermittelten Flachs-Zufuhren ins Auge fasst. In den Jahren 1890 und 1891 war jene Bahnstrecke in vollem Betriebe; während aber auf derselben aus dem Gouvernement Pleskau (namentlich von den Stationen Pleskau und Ostrow) nach Wirballen an Flachs 1890: 1 403 159 Pud, 1891: 1 149 135 Pud befördert wurden, gingen auf jener Eisenbahnlinie Riga an Flachs und Flachsheede 1890 108 921 und 1891 nur 67 163 Pud zu.

Die Thatsache, dass dem Flachsexport Rigas die niederen Frachtsätze, durch welche die Petersburg-Warschauer Bahn den Flachstransport von ihren Stationen über die trockene Grenze nach dem für den Flachshandel an sich grössere Vortheile bietenden Königsberg gelenkt hat, nachtheilig gewesen sind, hat denn auch die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen. Im vergangenen Jahre ist ein Tarif aufgestellt worden, durch welchen eine andere, die baltischen Häfen bevorzugende Regulirung der Frachtsätze nach Riga, Libau und Königsberg geschaffen und insbesondere Riga der seiner geographischen Lage entsprechende Rayon gesichert worden ist.

Wie beim Flachsexport, so liegen die Dinge beim Hanfexport.

Es gestaltete sich der Export von Hanf folgendermassen:

Jahre:	Der russische Gesamt-Ex- port über die europäische Grenze (excl. Finnland)	Der russische Export über die europäische Landgrenze		Der Export Rigas zur See	Der Export über Libau	Von dem russ. Gesamt-Ex- port ging über die europäische Landgrenze	Von dem russ. Gesamt-Ex- port über die europ. Land- grenze entfiel auf Riga
	Pud	Pud	darunter über Wirballen Pud	Pud	Pud	%	%
1886	2 342 703	1 423 979	714 747	858 281	30 807	60,8	36,6
1887	3 837 166	2 487 151	1 183 848	1 076 461	26 355	64,8	28,1
1888	3 295 673	2 346 108	1 518 002	699 407	80 211	71,2	21,2
1889	4 043 849	2 989 222	1 915 935	698 969	175 412	73,0	17,3
1890	3 282 206	2 370 958	1 560 251	590 969	169 319	72,2	18,0
1891	3 394 850	2 560 558	1 518 804	577 273	186 729	75,4	17,0

Aus dieser Tabelle lässt sich deutlich erkennen, wie der Export von Hanf über Riga abgenommen, dagegen der über Libau und Königsberg, letzterer namentlich nach Eröffnung der neuen Eisenbahnstrecke Brjānsk-Homel im Jahre 1887, zugenommen hat. Auf diese Entwicklung sind namentlich die Eisenbahntarife von Einfluss gewesen. Die Thatsache der vermehrten Ausfuhr per Eisenbahn ist um

so auffälliger, als der Rückgang des Hanfpreises eine Bevorzugung des billigeren Seetransports erwarten liess. Der russische Hanf strebt aber trotzdem mit Vorliebe Königsberg zu, weil die dort übliche leichtere Handhabung des Hanfhandels den Absatz lohnender erscheinen lässt; deshalb gingen bisher aus den Gouvernements Orel, Smolensk, Mohilew und Tschernigow, woher die beste Waare geliefert wird, erhebliche Quantitäten direkt nach Königsberg. Im vergangenen Jahre ist jedoch nach jahrelangem Bemühen der Rigaer Kaufmannschaft durch direktes Eingreifen der russischen Regierung ein Tarif aufgestellt worden, der das Verhältniss in den Frachtzahlungen nach Riga und nach Königsberg in einer für Riga günstigen Weise regelt.

Nachdem also eine differentielle Behandlung der deutschen und russischen Häfen bei dem Eisenbahntransporte von Hanf und Flachs nach langjährigen Bemühungen erst im vergangenen Jahre in einer Riga bevorzugenden Weise durchgesetzt worden ist und hierbei die russische Regierung ihr Gewicht selbst zu Gunsten Rigas in die Wagschaale geworfen hat, ist kaum anzunehmen, dass man auf Seite der russischen Interessenten die gewonnenen Vortheile so bald wieder aufgeben wird. Man wird eher damit rechnen dürfen, dass durch mächtigere Einflüsse ein Unterwerfen der fast ausschliesslich in Betracht kommenden Privatbahnen verhindert wird. Im Uebrigen ist aber auch zu beachten, dass selbst eine gleiche Behandlung der deutschen Häfen mit Riga und Libau, soweit der Flachs- und Hanfexport in Frage kommt, immer noch einen für Königsberg ungünstigeren Zustand, als vor dem Jahre 1893 schaffen würde.

Was die Vertheilung der Frachten anbelangt, deren in Art. 19 Erwähnung gethan wird, so würde sich diese nach der Verordnung vom 17. Dec. 1891 zu richten haben. In dieser Verordnung wird im Wesentlichen Folgendes festgesetzt:

Die Gesamtfracht soll grundsätzlich stets nach Verhältniss der Streckenlänge, die das Gut auf jeder Bahn durchlaufen hat, unter die einzelnen am Transport theiligten Verwaltungen vertheilt werden. Wenn aber die Strecke, welche ein Gut auf irgend einer Bahn durchläuft, nicht 120 Werst übersteigt, so wird der Antheil dieser Bahn auf folgende Weise berechnet:

a. beträgt die durchlaufene Strecke weniger als 3 Werst, so wird sie auf alle Fälle mit 6 Werst zur Berechnung gezogen;

b. durchläuft das Gut auf einer Bahn von 3 bis 40 Werst einschliesslich, so wird die durchlaufene Entfernung doppelt gerechnet;

c. durchläuft das Gut mehr als 40 und bis zu 120 Werst, so werden die ersten 40 Werst für 80 Werst gerechnet

(wie zu b.), und für jede weiteren angefangenen 2 Werst, welche das Gut auf derselben Bahn durchlaufen hat, wird je eine Werst zu den 80 hinzugefügt.

Der hiernach berechnete Antheil einer jeden Bahn darf jedoch nie die Gebühr übersteigen, die ihr nach ihrem Lokaltarife für die von dem Gute durchlaufene Strecke zukommen würde.

Bei Beförderung von Getreide, Steinkohlen, Anthracit, Cokes und Steinkohlenbrikets wird, abweichend von vorstehenden Regeln, der Antheil der Versandbahn auf folgende Weise berechnet:

Wenn die auf ihr von den genannten Gütern durchlaufene Strecke nicht 70 Werst übersteigt, so wird der Antheil dieser Bahn aus dem Theiltarife für die von dem Gute zurückgelegte Entfernung berechnet, mit der Bedingung jedoch, dass wenn der Theiltarif der Bahn für Getreide mehr beträgt als  $\frac{1}{24}$  Kopeke für die Pudwerst, und für die aufgeführten mineralischen Brennstoffe mehr als  $\frac{1}{55}$  Kopeke für die Pudwerst, so geschieht die Berechnung des Antheils dieser Bahn nach dem Tarife zu  $\frac{1}{24}$  Kopeke für die Pudwerst für Getreide und zu  $\frac{1}{85}$  Kopeke für die Pudwerst für Brennmaterial. Durchläuft dabei das Gut mehr als 70 Werst, so wird der Antheil der Versandbahn für die ersten 70 Werst in gleicher Weise berechnet, und für die weitere Strecke aus dem Rest der Gesamtfrachtgebühr nach Verhältniss der Ausdehnung dieser Strecke, auch wenn die ganze Strecke, die das Gut auf der Versandbahn zu durchlaufen hat, weniger als 120 Werst beträgt, unter Beobachtung der vorstehend angeführten allgemeinen Vorschriften für die Vertheilung der Frachten.

Diese Bestimmungen finden auf die kleinen, nur örtlichen Zwecken dienenden Bahnen, desgleichen auf alle Zweig- und Lokalbahnen keine Anwendung, sondern diese erhalten vorweg die ihnen statutengemäss oder gesetzlich zustehenden Frachtgebühren, und erst der danach übrigbleibende Theil der Gesamtfracht wird auf Grund der Vorschriften auf die anderen beteiligten Bahnen vertheilt. Bei Gütertransporten, die von Zweig- oder Zufuhrbahnen ausgehen, werden nicht diese, sondern die erste auf dem Wege folgende grössere öffentliche Bahn als Versandbahn angesehen und behandelt.

Die Vertheilung des Frachtaufkommens in der vorstehenden Weise findet nur bei solchen Sendungen statt, die auf Grund von Spezialtabellentarifen für den direkten Verkehr oder aber nach Tarifschematas an deren Stelle befördert werden. Wenn dagegen die Frachtgebühren erhoben werden a) nach den Summen der Lokaltarife der einzelnen Bahnen oder, b) nach den Normalklassen- und Buchstaben (Spezial-) Tarifen der verschiedenen Gruppen,

Verbände und Verkehre, oder c) nach der Zusammenstellung der Tarife der einzelnen Bahnen, Gruppen und Verbände — so erhält jede Bahn die Gebühr, welche ihr nach dem entsprechenden Tarife zukommt.

Dass den deutschen Bahnen bei einer derartigen Regelung der Frachtkostenvertheilung keine besonderen Vortheile erwachsen werden, liegt auf der Hand.





---

Druck von Wilhelm Issleib Inhaber Gustav Schuhr, Berlin SW

---

