

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Bericht des Freiherrn Hermann von Hornstein-Binningen betreffend
Eisenbahn-Tarife

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Bericht

des

Freiherrn Hermann von Hornstein-Binningen

betreffend

Eisenbahn-Tarife

an die Kommission der Hohen ersten Kammer

über die Ergebnisse der Erhebungen über die Lage der Landwirthschaft im
Großherzogthum Baden im Jahr 1883.

Neben der Zollgesetzgebung übt einen die Konkurrenzverhältnisse der Produktion mächtig alterirenden (erstere oft geradezu aufhebenden) Einfluß auch das Eisenbahntarifwesen. Ja man kann sogar so weit gehen und sagen: die Erfindung resp. Einführung der Dampfboote und Eisenbahnen hat eine ungeahnte Umgestaltung der Betriebs- und Produktionsbedingungen geschaffen und dadurch alle Verhältnisse umgeändert.

Aus den Erhebungen ergibt sich sehr deutlich, daß dieser Einfluß auf die landw. Produktion der verschiedenen Landestheile eine ungleiche war je nachdem die einzelnen Bezirke mehr oder weniger von der schädigenden oder Nutzen bringenden Wirkung des Dampfbetriebes der Verkehrsmittel zu fühlen hatten.

Da bisher noch von keiner Seite darauf hingewiesen worden ist, so möge es mir nicht verübelt werden, wenn ich darauf aufmerksam zu machen mir erlaube — wozu ich umsomehr berechtigt erscheinen dürfte als Bewohner des südlichen Hügellandes, das durch die Enquete eine fatale Verühmtheit erlangt und bei Unkenntniß der Sachlage falscher Beurtheilung ausgesetzt ist.

Werfen wir einen Blick auf vergangene Dezennien (z. B. auf die Zeit von 1828 bis 1847, welche die Neukatastrirung des landw. Geländes als Basis genommen hat) beziehungsweise auf die landw. Absatz- und Produktionsverhältnisse jener Zeit.

Damals herrschte in ganz Baden (Theile des Schwarzwalds ausgenommen) überall Körnerbau vor. Das Unterland hatte schon zu jener Zeit etwelche Konkurrenz zu verspüren, ermöglicht durch die Wasserstraßen des Rheins, Mains und Neckars. Die dortigen Getreidepreise waren nicht die höchsten, sondern wurden durch die Möglichkeit der Beifuhr auf den Wasserstraßen in etwas gedrückt, soweit nicht das Rheinctroi dem hinderlich war. Daher begegnen wir dort damals schon den Anfängen des Baues der Zuckerrüben, des Tabaks, der Hopfen, der Sichorie, des Spargels, des Gemüses, des Krapp und dergl.

Das südliche Hügelland hatte zur Aufgabe die Schweiz (die von jeher einen Bedarf von 5—6 Millionen Gentner Getreideeinfuhr hatte) zu verproviantiren. Auf den eigenen Gespannen — ohne bedeutende Transport-

baarauslagen verbrachten die badischen Landwirthe ihre Produkte im Winter nach den Schweizer Märkten und erzielten in diesem Binnenlande ohne alle Wasserstraßen und andere Konkurrenz die höchsten Getreidepreise Europas. Der schmale Bodensee kommt kaum in Betracht.

Der Mehrbedarf, den die Leistungsfähigkeit der badischen Landwirthe nicht decken konnte — wurde vom württembergischen und bayerischen Hinterlande auf der Achse mit vielen Spesen beigebracht. Das südliche badische Hügel- und die Bodenseebezirke des Nachbarlandes befanden sich gleichsam im innersten Thüningischen Kreise. Der Körnerbau war ein lukratives Geschäft! Und heute! die französische Bahn von Marseille, die bayerischen und österreichischen Bahnen von Ungarn, die badischen, württembergischen und elsässischen Bahnen von Mannheim wetteifern, die Schweiz mit Getreide zu überschwemmen (neueste Transportkosten eines Zentners Getreide New-York-Mannheim 1 M.)

Anderer Kulturen im Großen sind dem südlichen Hügel- und Unterlande unmöglich. Große Städte besitzt dasselbe keine! Das Unterland dagegen dehnte, durch die Eisenbahnen unterstützt, im Körnerbau noch mehr Konkurrenz auf seine oben erwähnten Kulturen aus und erhielt in den gerade durch den Eisenbahnverkehr im enormen Wachsthum emporblühenden zahlreichen Städten ungeahnten Absatz seiner neuen und alten Produkte. Während also die Landwirtschaft des Unterlandes in einen engeren Thüningischen Kreis vorrückte, — wurde das südliche Hügel- und Unterland aus einem der innersten in einen der äußersten Thüningischen Kreise hinausgestoßen! Braucht man da noch nach Gründen zu suchen, warum die Verschuldung der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung des südlichen Hügel- und Unterlandes eine größere ist, als die der Unterländer Bezirke? Braucht man angesichts solcher Thatfachen noch Gründe zu konstruieren und zu untersuchen, wie das Volk da und dort ist und trinkt und sich kleidet, wie es arbeitet?

Die logische Folge dieser durch die Eisenbahnen gebrachten Umänderung der Absatz- resp. Preisverhältnisse der landw. Produkte wäre die gewesen, daß die landw. Werkstätte — die Felder und Wiesen im südlichen Hügel- und Unterlande im Werthe, im Preise in eben dem Verhältnisse gesunken wären wie die Rentabilität — der Unterschied zwischen Marktpreis und Produktionspreis gesunken ist. Der Werth, der Preis, die Belastungsgrenze (durch Schuldzinsen und Steuern) unseres Grund und Bodens hätte sich den analogen Verhältnissen unserer Konkurrenten in Amerika, Rußland und den Donauländern nähern — anpassen und ausgleichen müssen! Wäre das geschehen, dann wären wir heute konkurrenzfähig wie vor 50 Jahren und eine Ueberschuldung wäre nicht zu konstatiren! Die Eisenbahnen hätten auch uns nur nützlich, nicht schädlich beeinflusst. In die Ferne blickende Staatsmänner hätten vor 20 und 30 Jahren in dieser Richtung einwirken müssen!

Was ist statt dessen geschehen?

Gerade in der Zeit der sinkenden Rentabilität unserer landw. Betriebe (in den 60 Jahren) wurden durch verschiedene Gesetze und Verordnungen (Straßen-, Schul-, Armen-, Gesundheitspolizei-, Vermessungsgesetz) die Gemeinde- und Kreisumlagen in nie dagewesener Weise vergrößert, z. B. Gemeindeumlagen von Binningen:

In den 50 Jahren von 100 M. altes Steuerkapital	5 Pf.
waren 1865 von 100 M. altes Steuerkapital	15 "
1871 " " " " " "	45 "
1874 " " " " " "	95 "
1878 " " " " " "	71 "
1884 " " " neues mehr als gedoppeltes Steuerkapital	84 "

Die Krone aber wurde aufgesetzt durch die Neukatastrirung des landw. Geländes, z. B. Gesamt-Grund- und Häusersteuerkapital

Gemeinde St. 1869	1 597 174 M. 26 Pf.
1883	3 034 820 " — "
Gemeinde W. 1873	203 134 " 27 "
1883	472 660 " — "
Hofgut W. 1873	79 470 " — "
1883	186 124 " — "

Häusersteuerkapital der Dorfgemeinde

B. alte Einschätzung	106 971 M.
neue "	280 800 "
Hofgut St. alte "	5 914 "
neue "	12 857 "
Hofgut S. alte "	18 857 "
neue "	33 085 "

Dadurch wurden die Landwirthe ermuthigt, mehr zu bezahlen. Es wurde Anregung gegeben — den Pfandgerichten, für die Hypothek höher einzuschätzen — den Landwirthen, sich für reicher zu halten, als man war. Heute macht man uns Landwirthen in den Erhebungen den Vorwurf, schlechte Rechner zu sein, obgleich die Regierung in unrichtiger Berechnung unseres Grundwerthes, unserer Steuerkraft, unserer Leistungsfähigkeit viel mehr geleistet hat als wir Landwirthe.

Da die Konkurrenz bleiben, sich steigern wird, so müssen wir suchen konkurrenzfähig zu werden, und hierzu ist nöthig, daß der Grundwerth und mit ihm dessen mögliche Belastungsgrenze sinke, bis auf das Niveau unserer Konkurrenten. Würde dieses plötzlich eintreten, so wäre das ein allgemeiner Bankrott — ein Zusammenbruch aller Einzelvermögen und der Leistungsfähigkeit des Staates. Es muß allmählig geschehen unter staatlicher Leitung und Hilfe und wir brauchen zur Durchführung Zeit, die wir durch temporisirende Maßregeln **uns verschaffen und dann richtig benützen müssen!** Wir können die Konkurrenz nicht beseitigen, aber aufhalten — hemmen (Zölle, Tarife, Vieheinfuhrverbote). Wohl gibt es Männer, die in Herbeiführung dieser Zustände keine Verzögerung wünschen. Dieselben erscheinen uns aber doktrinär und selbst entrückt der Gefahr, bei so plötzlichen Uebergängen zermalmt zu werden. Ich muß im Interesse aller derzeitigen Grundbesitzer, namentlich der kleinen, und zur Erhaltung der socialen und staatlichen Verhältnisse allmählichen Uebergang und daher Zeit zu gewinnen wünschen.

Es hat aber auch eine Verschiebung zu Ungunsten der Landwirthe stattgefunden in der Wirkung der Erntedifferenzen auf die Bevölkerung. Vor dem Dampfbetriebe der Verkehrsmittel war wie heute der Bedarf an Nahrungsmitteln von einem Jahre zum andern gleich. In Erntejahren über Durchschnitt der Menge nach waren die Preise billiger, in schlechten Jahren theurer. Der Preis war somit im umgekehrten Verhältnisse zur Erntemenge steigend oder fallend, so daß für den Landwirth das Produkt aus Erntemenge und Preis, somit seine Gesamteinnahme immer die gleiche blieb. Sogar in Nothjahren ersetzte die Theuerung ihm den Ausfall der Erntemenge. Die Wirkung traf einzig die Konsumenten. Jetzt aber gleicht die unbegrenzte Veisfuhr ausländischen Getreides die Preise vollständig aus und deprimit dieselben mit immer steigender Gewalt. Der Konsument spürt keinen Unterschied der Jahre mehr, der Landwirth dagegen hat alle Erntemenge-Differenzen ganz allein zu tragen. Preis bleibt gleich — somit wird ihm das Produkt von Menge und Preis — seine Einnahme ungleich. Ja sogar die Qualität der Körner hat heute sehr viel größeren Einfluß auf den Preis als vordem. In Jahren feuchter Einheimung hatte eben Konsument und Produzent weniger gutes Brod zu essen. Alle litten unter der Kalamität. Heute bezieht man fremdes, feines Brod vom Auslande und läßt die feuchte Frucht dem Landwirth und seinen Thieren unbekümmert, wie er sich weiter helfe. Diese Zustände sind ja sehr erfreulich für die Gesamtheit der Konsumenten — machen aber den Landwirth weniger leistungsfähig im Vergleich zu andern Berufsclassen und fordern daher dem entsprechend seine Entlastung und seine Unterstützung. Dabei wird mir Niemand zutrauen, daß ich die großen gemeinsamen Vortheile der Eisenbahnen für den Landwirth (Exportfähigkeit seiner Thiere und Thierprodukte, Bezug von Maschinen und Sämereien u. s. m.) wie für alle anderen Berufsclassen leugne. Wo aber eine Ungleichheit der guten und schlimmen Wirkungen eingetreten ist, wird zur Ausgleichung geschritten werden müssen, sofern dies möglich ist.

Nach diesem Seitenblick auf die Wirkungen der neuen Verkehrsmittel, der Tarife und nach Konstatirung der Ungleichheit dieser Wirkung auf die einzelnen Landestheile und einzelnen Berufsclassen komme ich zur Beantwortung der Frage, auf welche Weise können beim Eisenbahntarifwesen die der Landwirthschaft günstigen Momente gesteigert, die Ungünstigen gemindert werden?

Man wird von mir vielleicht erwarten, daß ich über Differentialtarife schreibe. Speziell für die badischen Bahnen bin ich durchaus nicht in der Lage, gegen dieselben auftreten zu können. Denn die badische Bahn muß

sich hier fügen den Konkurrenzverhältnissen der sehr partikularistischen elsässer Bahnen und der württembergischen Staatsbahn. Die badische Bahn hat also absolut keinen selbstständigen Willen in Bezug auf den Transitverkehr. Dann aber würde eine Aenderung in Beziehung auf Verfrachtung ausländischer Körnerfrüchte auf der badischen Bahn absolut gar keinen Einfluß üben auf den Preis derselben im badischen Lande, da wir in Mannheim ein großes Fruchtlager russischen und amerikanischen Getreides, am Bodensee demnächst ein solches von österreich-ungarischem, serbischem, rumänischem und bosnischem Getreide haben werden, von denen mit Recht gesagt werden kann, daß diese Lager an diesen Plätzen existiren werden, ohne daß ein einziges deutsches oder badisches Eisenbahnrad sich umbreht. Das eine wird durch die billige Wasserfracht, das andere durch die österreichischen Bahnen angefahren. Ob und auf welche Weise sich nun die badische Bahn am Weitertransporte dieser Getreidemengen theiligt, hat wohl Einfluß auf die badische Eisenbahnrente — ganz und gar nicht auf den Getreidepreis. Endlich kann ich nicht gegen Differential- oder Ausnahmetarife im Allgemeinen sein, da ich solche gerade im inländischen Verkehre zu Gunsten unserer Produktion wünsche.

Da die badische Landwirtschaft fast ausschließlich (wie das badische Kleingewerbe) für das Inland arbeitet und in den badischen Städten oder den benachbarten Grenzstädten und den Industriebezirken des Schwarzwaldes den Absatzmarkt seiner Produkte suchen muß, so hat die badische Bahn darnach zu streben, diesen Verkehr zu erleichtern und hier der inländischen Produktion vor der ausländischen den Sieg zu verschaffen. Sie ist hierzu umsomehr verpflichtet, als gerade diese Konkurrenz so sehr erschwert worden ist durch die billigen Wagenladungsfrachten aus weiter Ferne und die theuern Frachten im Stückgutverkehre und auf kurze Strecken!

Wir haben in dieser Richtung bedeutende Fortschritte seit 1½ Jahren gemacht und der Erfolg ermutigt, weiter zu gehen.

Vor 3 Jahren noch bestanden folgende Tarife:

	Eilgut	Stückgut	Specialtarif						Holz.
			AI.	B	AII.	I.	II.	III.	
Streckentage bis 200 Kilometer	23	11,5	7	5,5	5,5	4,5	3,5	2,7	3
Streckentage bis 400 Kilometer	21	10,5	6,6	5,3	4,3	3,3	3,3	2,3	3
Streckentage über 400 Kilometer	20	10	6,6	5	5	4	3	2,3	3
Expeditionsgebühr bis 20 Kilometer	400	200	200	120	120	120	120	120	120

für jeden weitem Kilometer 5 Pf. mehr bis 40 Kilometer.

Dagegen forderte der deutsche Landwirtschaftsrath und 47 von 51 deutschen landwirthschaftlichen Landesvereinen und 102 (von 113) Handelskammern Aenderung. Dafür waren 1881 die preussische Staatsbahn-Verwaltung und mehrere norddeutsche Bahnen, dagegen hauptsächlich die süddeutschen Staatsbahn-Verwaltungen. Es wurde gefordert günstiger Tariffuß für 5000 Kilo Wagenladungen und II. ermäßigte Stückgutfracht für alle in den Spezialtarifen enthaltenen Waaren sowie für landwirthschaftliche Maschinen, Geflügel u. s. w.

Man hätte erwarten müssen, weil im Norden mehr der Großbetrieb, im Süden der Kleinbetrieb vorwiegt in Landwirtschaft und Gewerbe, die Stellungnahme der Staatsbahnverwaltungen sei eher die umgekehrte. Allein bis vor 2 Jahren waren die süddeutschen Bahnen ganz ausschließlich unter dem Einflusse des organisirten und intelligenten Großhandels und Großkapitales. Die Landwirtschaft war einflußlos und daher ignorirt. Die vereinzelt Großgrundbesitzer kümmerten sich nicht um diese Fragen und die landw. Vereine sind im Süden zu sehr von den Regierungen abhängig, um energisch gegen die Staatsbahnleitungen auftreten zu können. Im Norden dagegen wußten die zahlreichen, intelligenten, thätigen Großgrundbesitzer und die von denselben beeinflussten landw. Vereine erfolgreich ihre Interessen auch bei den Bahnen zur Geltung zu bringen. Wenn wir Landwirthe diese Lehre beherzigen und rührig, thätig und nicht zu beschelden sein werden, so werden wir auch im Süden mehr zur Geltung kommen! Schon ist Besserung eingetreten. Während vor 3 Jahren noch im Eisenbahnrathe konstatiert wurde, daß zwar die Vertreter der Landwirtschaft und der Gewerbe (der Interessengemeinschaft entsprechend stets zusammengehend) anderer Ansicht seien, sei die Majorität (die künstliche) dieser Ansicht — ist nun seit 2 Jahren nicht mehr die Rede von Majorität und Minorität. Man zählt nicht mehr, sondern man wiegt die Stimmen. Seitdem haben wir auch dankbar anzuerkennen, daß sehr wesentliche Vortheile den Landwirthen eingeräumt worden sind, ein guter Anfang gemacht ist.

Heute besteht nun folgender Tarif nach dem Beispiele der preuß. Staatsbahnen:

Streckentage per Tonnenkilometer Expeditionsgebühr bis 20 km per Tonne	Eilgut	Stückgut	AI.			B AII.			Spezialtarif			Holz	Kohlen u. Steine
			I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.		
	22	11	6,7	6	5	4,5	3,5	2,7	3	2,6	—	2,2	
		100	100	60	+3 Pf. p. Km.								
und für jeden weiteren km noch 5 Pf. mehr													
von 40 km ab		200	200	120								120	

AI. und AII. gelten für Wagenladungen von 5000 Kilogr. B Spezialtarif I., II., III. gelten für 10 000 Kilogr. Eine ermäßigte Stückgutklasse ist also noch nicht erreicht.

Als selbstverständlich ist vorauszusetzen, daß die Landwirtschaft fast nie oder nur selten Wagenladungen zu 10 000 Kilogr. benutzen kann, letztere nur dem Großhandel und der Großindustrie zu gute kommen.

Heu, Stroh und dgl. haben ja nicht einmal 4000 km Platz und Sämereien, Maschinen und dgl. sind namentlich auf den kleinen Dorsitionen ja überhaupt nie in solchen Quantitäten zu verfrachten.

Ferner wurde in Württemberg zur Beförderung der Fäkalstoffe verlangt und wie ich glaube eingeführt und in Baden bei etwaigem Bedarf ähnliches in Aussicht gestellt: Expeditionsgebühr per Wagen bis zu 20 km 6 M., bis zu 30 km 5 M., bis zu 40 km 4 M., bis zu 50 km 2 M. und über 50 km hinaus Null. Die badische Bahn hat zum Transport der Milch seit Februar 1884 eingeführt:

Tarif für die Beförderung von Milch im Abonnement:

Entfernung Kilometer	Tage für 100 kg in M.	Entfernung Kilometer	Tage für 100 kg in M.	Entfernung Kilometer	Tage für 100 kg in M.	Entfernung Kilometer	Tage für 100 kg in M.	Entfernung Kilometer	Tage für 100 kg in M.
1	0,22	21	0,66	41	0,96	61	1,16	81	1,36
2	0,24	22	0,68	42	0,97	62	1,17	82	1,37
3	0,26	23	0,69	43	0,98	63	1,18	83	1,38
4	0,28	24	0,71	44	0,99	64	1,19	84	1,39
5	0,32	25	0,73	45	1,00	65	1,20	85	1,40
6	0,34	26	0,75	46	1,01	66	1,21	86	1,41
7	0,36	27	0,76	47	1,02	67	1,22	87	1,42
8	0,38	28	0,78	48	1,03	68	1,23	88	1,43
9	0,40	29	0,80	49	1,04	69	1,24	89	1,44
10	0,42	30	0,82	50	1,05	70	1,25	90	1,45
11	0,44	31	0,83	51	1,06	71	1,26	91	1,46
12	0,46	32	0,85	52	1,07	72	1,27	92	1,47
13	0,48	33	0,86	53	1,08	73	1,28	93	1,48
14	0,50	34	0,87	54	1,09	74	1,29	94	1,49
15	0,54	35	0,89	55	1,10	75	1,30	95	1,50
16	0,56	36	0,90	56	1,11	76	1,31	96	1,51
17	0,58	37	0,91	57	1,12	77	1,32	97	1,52
18	0,60	38	0,93	58	1,13	78	1,33	98	1,53
19	0,62	39	0,94	59	1,14	79	1,34	99	1,54
20	0,64	40	0,95	60	1,15	80	1,35	100	1,55

Angeichts der Thatsache, daß die landwirthschaftlichen Produkte ihres großen Volumens und kleinen Werthes wegen nur einen sehr kurzen Transport als Stückgut extragen können, daß es aber andererseits im Interesse der billigeren Verproviantirung der Städte und um größeren Kreisen der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, an dieser Verproviantirung Theil nehmen zu können, äußerst erwünscht sein muß, auf größere Entfernungen den Transport der Boden- und Thierprodukte als Stückgut zu ermöglichen,

so ist unsere nächste Forderung: für die inländischen Frachtgüter dieser Art einen ermäßigten Stückgut-Frachtpreis mit fallender Skala bei zunehmender Entfernung zu gewähren. Der Anfang ist gemacht mit der Milch und den Fäkalstoffen. Das Resultat ist günstig für Bahn, Stadt und Land. Erstere gewinnt eine Reihe neuer Frachttransporte und hebt die Steuerkraft der Bevölkerung. Die Städte gewinnen bei erweitertem Bezugsgebiet billigere Nahrungsmittelpreise, kommen mit weiteren Kreisen ländlicher Bevölkerung in direkten Geschäftsverkehr und erhalten dadurch größeren Absatz für die eigenen Gewerbsprodukte (denen ganz die gleiche Tarifbehandlung zu gewähren ist). Das Land kann sich nahezu in seiner Gesamtheit betheiligen an der Befahrung des städtischen Marktes — wozu bisher nur die Allernächsten privilegiert waren.

Für das südliche Hügelland ist daher wichtig der Ausbau der Hölenthalbahn nach Donaueschingen zur Verbindung mit den Industriebezirken des Schwarzwaldes und dem aufblühenden Freiburg. Dann aber dürfte Stadt und Land in die Lage kommen, die ausländischen Konkurrenzwaaren, jetzt in Wagenladungen billig eindringend, wiederum zu verdrängen bei sonst gleicher Qualität. Italien und Elsaß liefern fast alles Gemüse nach Freiburg und andere Städte in Wagenladungen. Das Breisgau und andere Landesheile können bei theurerer Stückgutfracht nicht mehr konkurriren. Schon hat der neue Milchtransport-Tarif die Milch im Preise in Freiburg herabgedrückt, aus größerer Ferne anströmend (die Milch wird jetzt nach wenigen Wochen des Bestandes des neuen Tarifes von Müllheim heruntergefahren und hat um drei Pfennig per Liter im Preise in Freiburg abgeschlagen). Sollte nicht das gleiche eintreten in Bezug auf Gemüse, Obst, Mehl, Fleisch u. s. w.? Wenn die Früh- und Abendzüge die badischen Produkte einsammeln (in kleinen Stückgut-Sendungen), in den Städten entladen — sollten dann nicht unsere Städte diese frischen Waaren vorziehen den alten Wagenladungs-Frachten aus der Fremde; sollten sie nicht vorziehen, von den Inländern zu kaufen, die ihrerseits wieder Maschinen, Geräthe, Kleidung aus der nächsten Stadt beziehen im direkten Austausch auch mit reduzierter Stückgutfracht und fallender Skala? Unsere Staatsbahn gehört dem Lande, dem Volke — ist nun nicht ihre Aufgabe, überall Compagniegeschäft zu machen mit jeder inländischen gewerblichen und landwirthschaftlichen Produktion und letztere bis an die Grenzen des Möglichen zu unterstützen? Denn wenn schließlich die Lieferung eigener Landesprodukte zum Selbstkostenpreis erfolgen müßte, so wird damit das Geld im Lande gehalten und die Steuerkraft vermehrt.

Die badische Bahnverwaltung ist im Begriffe, sociale Mißstände bessern zu helfen durch die Gewährung der Arbeiter-Wochenbillete, die große Bedeutung gewinnen werden für Stadt und Land. Sie hat sich auf die richtige Bahn begeben im Milchtransport. Sie möge kräftig weitererschreiten in dieser Richtung in Bezug auf alle unsere inländischen Produkte und den gegenseitigen Verkehr zwischen Stadt und Land fördern zur möglichsten Verdrängung ausländischer Waare, durch billige Stückgutfrachten mit fallender Skala bei größerer Entfernung innerhalb der Landesgrenze in Landesprodukten!

Man wird mir vielleicht nicht gelten lassen die Analogie des Briefportos und nicht diejenige des Milchtransportes, weil bei ersterem die Selbsttransportkosten beinahe Null, beim Eisenbahntransporte in Massengütern meist 1,1 bis 1,3 Pf. per Tonnenkilometer ist und bei letzterem eine tägliche Regelmäßigkeit der Versendung vorliegt, was bei andern Stückgütern nicht der Fall ist; daß endlich nur eine geringere Ausnützung des Wagenraumes beim Stückgüterverkehre möglich sei. Ich hoffe aber, daß der Transportselfkostenpreis gemindert und die Ausnützungsfähigkeit des Wagenraumes gehoben werde durch Verbesserungen der im Erfinden genialen Technik, etwa durch Einführung von Wagen mit mehrfachen Boden- oder Gestellvorrichtungen im Innern beim Stückgutverkehre und durch Uebernahme der Besorgung der Sammelwagen durch das Bahnpersonal statt durch die Spediteure und Zwischenhändler. Eine größere Regelmäßigkeit im Stückgutverkehre wird namentlich in Verproviantirung der Städte bei dessen sachgemäßer Erleichterung nicht ausbleiben. Denn abgesehen davon, daß das Genossenschaftsprinzip in der Landwirtschaft immer mehr beim Ver- und Einkaufe wirksam werden wird, so können dann die Vorrathskammern von der Stadt aufs Land verlegt werden, wie durch die Arbeiterwochenbillete, die Arbeiterwohnungen (mit daran stoßenden Gemüse-, Obst- und Futtergärten) von der Stadt aufs Land übergehen werden, wo die Arbeiterfamilie festhaft werden kann, was ihr in der Stadt unmöglich bleibt.

Doch werden solchen Tarifveränderungen energisch entgegen treten die Spediteure, die das seit dem 1880 in Leipzig abgehaltenen Speditenrtage regelmäßig thun — aber mit geringem Erfolge. Es wird aber mit größerer Macht widerstehen das kosmopolitische Großkapital, der Großhandel.

Es ist das hier der gleiche Kampf zwischen letzterem einerseits und dem nationalen Gewerbe und Landwirtschaft andererseits, wie er auf allen Gebieten, z. B. in Verschuldung des Grund und Bodens, im Erb- und Hypothekenrechte, dem Zoll, der Besteuerung, der Hausfr- und Gewerbefreiheit geführt wird. Wie die Landwirtschaft das Vier- bis Sechszehnfache der Kapitalsteuer zu tragen hat (inklusive Gemeindeumlagen), so hatte sie bis vor Kurzem für ihre Stückgüter 12 Pf. zu zahlen, wogegen das Großkapital mit 5 Pf., in Ausnahmetarifen bis 1,8 Pf. per Tonnenkilometer Doppelwagenladungsfrachten auskommt. Der Konsument ist also gezwungen, vom Großhändler zu nehmen und den einheimischen Gewerbsmann und Landwirth sitzen zu lassen. Die Differenz war zu groß! Glücklicher Weise ist nun in neuen Tarife die Einzeltage der einfachen und doppelten Wagenladung einander näher gerückt werden.

Wie es Aufgabe der Gesetzgebung auf allen andern Gebieten ist, der Uebermacht des Großkapitales und dessen Ausbeutung aller andern Gesellschaftskreise entgegen zu treten, so auch in der Transportfrage, die die Produktion mächtig beeinflusst. Löst die Gesetzgebung diese Fragen nicht friedlich, so entscheidet der Kampf zwischen der socialen und goldenen Internationale zum Schrecken der Gesellschaft.

Freiherr von Fehrenbach sagt richtig: „Der kommunistisch-anarchischen Bewegung ist nur dann Herr zu werden, wenn man die nöthigen Mittel und Wege zur Bildung von kleineren und mittleren Vermögen schafft.“ Die große Masse der Bevölkerung muß Eigentümer und dadurch Verteidiger des Eigenthums sein! Hierzu beizutragen ist die Staatseisenbahn ein mächtiger Faktor. Wie sie die letzten Dezennien ihre Tarife dem Wunsche und Interesse des Großkapitals anpaßte und die derzeitigen Mißstände mit herbeiführen half, so muß sie nun als kräftige Stütze des Kleinbetriebes in die Schranken treten.

Ich hoffe, die Bedeutung der Tarifffrage für die Gesetzgebung und jeden Einzelnen in Etwas dargethan und zum Studium dieser Frage angeregt zu haben. Dasselbe ist allerdings weder unterhaltend noch leicht und stets sich verändernd.

Ich muß daher bei der mir für solche Themata sehr knapp zugemessenen Zeit und der in Folge davon wahrscheinlichen Lückenhaftigkeit meines Berichtes um große Nachsicht bitten.

Anhang I.

1 Tonne = 20 Ztr. = 1000 kg Frachtgut bezahlt derzeit im internen bairischen Verkehre, als:

	In Mark auf Entfernungen von Kilometer							
	1 Kil.	10 Kil.	20 Kil.	40 Kil.	60 Kil.	80 Kil.	100 Kil.	200 Kil.
Eilgut	2,20	4,20	6,40	12,80	17,20	21,60	26,00	48,00
Stückgut	1,10	2,10	3,20	6,40	8,60	10,80	13,00	24,00
5 000 kg Wagenladung A I	1,10	1,70	2,30	4,70	6,00	7,40	8,70	15,40
10 000 kg " B	0,70	1,20	1,80	3,60	4,80	6,00	7,20	13,20
5 000 kg " A II	0,70	1,10	1,60	3,20	4,20	5,20	6,20	11,20
Spezialtarif I	0,60	1,10	1,50	3,00	3,90	4,80	5,70	10,20
" II	0,60	1,00	1,30	2,60	3,30	4,00	4,70	8,20
" III	0,60	0,90	1,10	2,30	2,80	3,40	3,90	6,60
Ausnahmetarif I z. B. Holz	0,60	0,90	1,20	2,40	3,00	3,60	4,20	7,20
" II Steine zc.	0,60	0,90	1,10	1,80	2,80	3,30	3,40	5,60
Milch im Abonnement	2,20	4,20	6,40	9,50	11,50	13,50	15,50	—
Fäkalstoffe im Abonnement circa	0,60	0,85	1,15	1,50	1,60	1,80	2,05	—
Minimaltage pro 10 Tonnen 9 M.								

Anhang II.

Zusammenstellung der Tarifbewegung in Deutschland:

Vor 1877 zahlreiche verschiedene Tarife; von 1877 bis 1882 gemeinsamer Reformtarif.

	Eilgut	Stück- gut	A I	B	A II	Specialtarif			Ausnahme- tarif
						I	II	III	
Streckentaxe bis 200 Kil.	23	11,5	7,1	5,5	5,5	4,5	3,5	2,7	3—2,2
Bis 400 Kil.	21	10,5	6,9	5,3	5,3	4,3	3,3	2,3	3—2,2
Ueber 400 Kil.	20	10	6,6	5	5	4	3	2,3	3—2,2
Expeditionsgebühr bis 20 Kil.	400	200	200	120	120	120	120	120	120
Für jeden weiteren Kil. 5 Pf. mehr bis 40 Kil.									

Seit 1882 verbesserter Reformtarif:

Streckentaxe	22	11	6,7	6	5	4,5	3,5	2,7	3—2,2
Expeditionsgebühr bis 20 Kil.	—	100	100	60	—	—	—	—	—
und 5 Pf. pro 1 Kil. mehr von 40 Kil. ab	—	200	200	100	—	—	—	—	—

Aus Anhang I ist ersichtlich, daß ein landwirtschaftliches Produkt, das (z. B. Kartoffeln) pro 50 Kilo eine Differenz zwischen Produktionsaufwand und Marktpreis von 25 Pf. hat, also per Tonne von 5 M., einen Transport z. Bt. ertragen würde als Eilgut ungefähr von 10 Kilometer,

" Stückgut	"	"	30	"
" A I	"	"	50	"
" B	"	"	70	"
" A II	"	"	90	"
" Specialtarif I	"	"	120	"
" " III	"	"	200	"

Es kann also der (ausländische) Großhändler leichter resp. billiger diesen Gegenstand in Specialtarif I auf 100 Kilometer liefern als der badische Produzent als Stückgut auf 30 Kilometer.

Alljährlich wiederkehrender Beschluß des deutschen Landwirtschaftsrathes: „Die Einführung einer zweiten ermäßigten Stückgutklasse liegt im dringenden Interesse der deutschen Landwirtschaft.“