

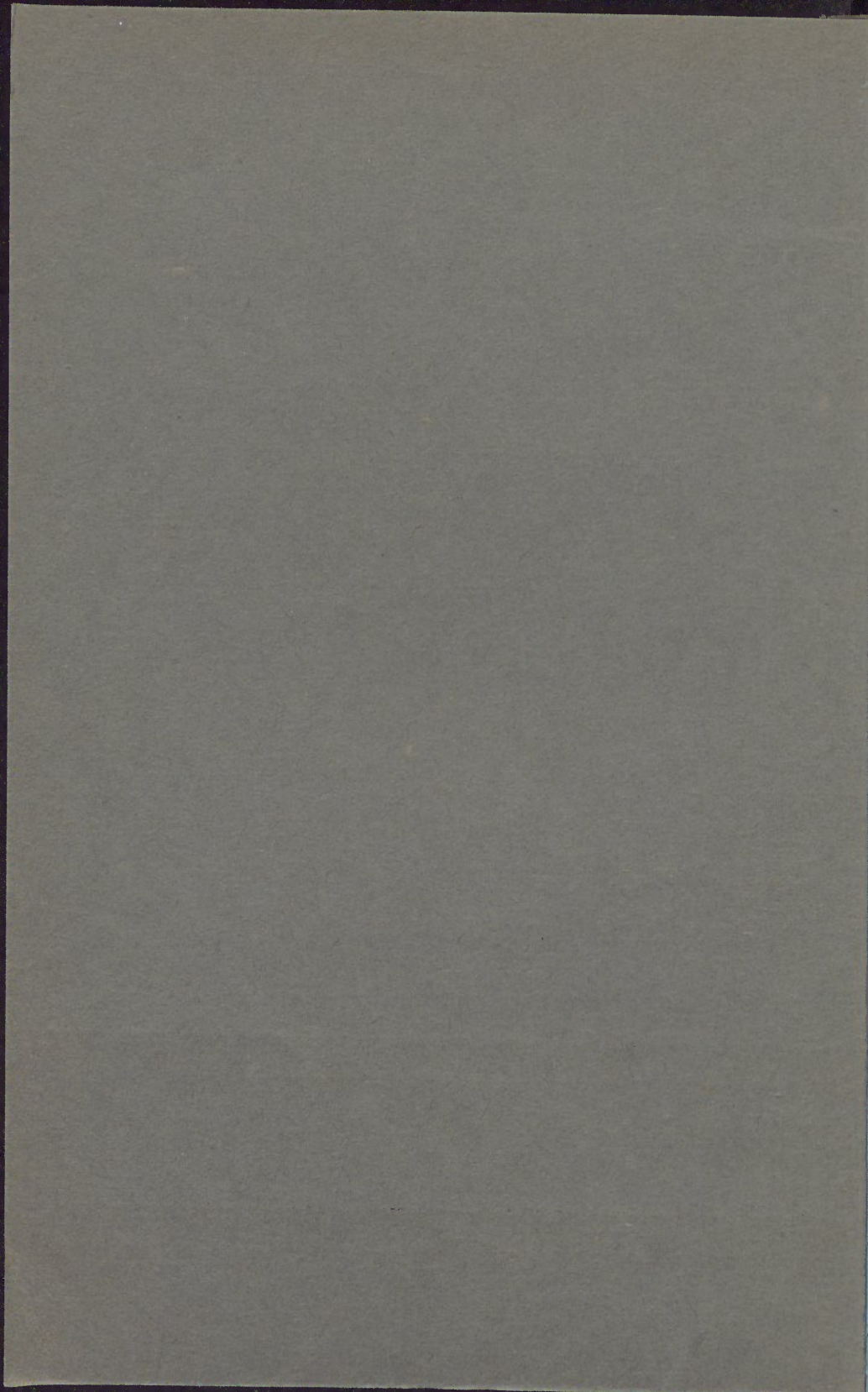


**Bibliothek  
des Instituts für Weltwirtschaft  
an der Universität Kiel**

**Signatur**

**B** 15815







Eingabe

des

Deutschen Brauerbundes

an die

Reichs-Tarifcommission zu Berlin

die

Frachtsätze für Bier betreffend.

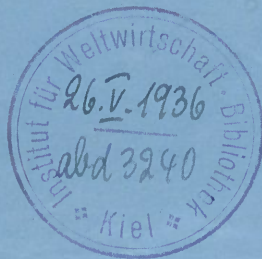
— 843 —

Frankfurt a. M.

Druck von C. Adelman.

1878.









3434

Frankfurt a. M., 6. Mai 1878.

## Hochverehrliche Commission

gestatten wir uns die nachstehenden Darstellungen zur hochgeneigten Berücksichtigung ganz ergebenst zu unterbreiten.

Die Untersuchung, welche wir über die Wirkung des neuen Tarifsystems auf den Transport des volkswirtschaftlich, landwirtschaftlich und staatsfinanziell überaus wichtigen Consumtions-Artikels „Bier“ eingehend angestellt haben, hat zu dem Ergebniss geführt, dass dieser Artikel fast auf allen Bahn-Relationen eine Vertheuerung des Frachtsatzes erfahren hat.

Aus den ungemein zahlreichen Belegen, die uns zum Beweise dieser Behauptung vorliegen, heben wir nur die folgenden Beispiele hervor:

## A. Stückgutsatz.

Es stellt sich der Stückgutsatz pro 100 kg

von Dortmund nach:	vor Einführung des neuen Tarifsystems.	nach .
Barmen . . . . .	Mk. 0,62	Mk. 0,74
Crefeld . . . . .	„ 1,00	„ 1,12
Düsseldorf . . . . .	„ 0,68	„ 0,97
Duisburg . . . . .	„ 0,52	„ 0,76
Cöln . . . . .	„ 0,92	„ 1,32
Essen . . . . .	„ 0,34	„ 0,53
Hagen . . . . .	„ 0,38	„ 0,48
M. Gladbach . . . . .	„ 1,04	„ 1,33
Siegen . . . . .	„ 1,46	„ 1,62
Mülheim a. R. . . . .	„ 0,44	„ 0,66
Bremen . . . . .	„ 2,664	„ 2,80
Osnabrück . . . . .	„ 1,368	„ 1,57
Münster . . . . .	„ 0,72	„ 0,89
Aachen . . . . .	„ 1,82	„ 2,00
von Braunschweig nach:		
Halle . . . . .	Mk. 1,848	Mk. 2,09
Bremen . . . . .	„ 2,088	„ 2,15



von <b>Frankfurt a. M.</b> nach:	vor	nach
	Einführung des neuen Tarifsystems.	
Elberfeld . . . . .	<i>M.</i> 2,36	<i>M.</i> 2,832
Berlin . . . . .	„ 5,06	„ 5,78
Magdeburg . . . . .	„ 4,02	„ 5,02
Hamburg . . . . .	„ 4,06	„ 4,632
Lübeck . . . . .	„ 4,06	„ 4,872
Bremen . . . . .	„ 3,40	„ 4,47
Rotterdam . . . . .	„ 2,08	„ 3,74
Amsterdam . . . . .	„ 2,22	„ 3,88

## B. Wagenladungssatz Klasse A.

Es stellt sich die Fracht für Bier bei Sendungen von 5000 kg:

von <b>Braunschweig</b> nach:	vor	nach
	Einführung des neuen Tarifsystems pro 100 kg	
Leipzig . . . . .	<i>M.</i> 1,760	<i>M.</i> 1,80
Halle . . . . .	„ 1,488	„ 1,54
Celle . . . . .	„ 0,600	„ 0,62

von <b>Dortmund</b> nach:	pro Wagenladung	
Crefeld . . . . .	<i>M.</i> 33	<i>M.</i> 37,50
Düsseldorf . . . . .	„ 29	„ 33
Duisburg . . . . .	„ 22	„ 26
Essen . . . . .	„ 15	„ 18,50
Hagen . . . . .	„ 12	„ 17
Mülheim a. R. . . . .	„ 19	„ 22,50
Aachen . . . . .	„ 63	„ 67

von <b>Erlangen</b> nach:		
Berlin . . . . .	<i>M.</i> 3,96	<i>M.</i> 4,04
Stettin . . . . .	„ 4,46	„ 5,12
Lübeck . . . . .	„ 3,366	„ 4,50
Hamburg . . . . .	„ 3,366	„ 4,50
Erfurt . . . . .	„ 2,115	„ 2,39
Bremen . . . . .	„ 3,262	„ 4,07
Oldenburg . . . . .	„ 3,262	„ 4,07
Meerane . . . . .	„ 2,13	„ 2,28



von <b>Altenburg</b> nach:	vor	nach
	Einführung des neuen Tarifsystems.	
	pro 100 kg	
Gera . . . . .	<i>M.</i> 0,56	<i>M.</i> 0,60
Zeitz . . . . .	„ 0,32	„ 0,41
Leipzig . . . . .	„ 0,40	„ 0,51
Plauen . . . . .	„ 0,74	„ 0,86
Reichenberg . . . . .	„ 0,55	„ 0,66
Meerane . . . . .	„ 0,32	„ 0,40
von <b>Leipzig</b> nach:		
Riesa . . . . .	<i>M.</i> 0,64	<i>M.</i> 0,73
Wurzen . . . . .	„ 0,32	„ 0,41
Groitzsch . . . . .	„ 0,30	„ 0,39
von <b>Carlsruhe</b> nach:		
Pforzheim . . . . .	<i>M.</i> 0,36	<i>M.</i> 0,38
Baden . . . . .	„ 0,41	„ 0,46
Offenburg . . . . .	„ 0,67	„ 0,72
von <b>Oppeln</b> nach:		
Breslau . . . . .	<i>M.</i> 0,52	<i>M.</i> 0,67
Beuthen . . . . .	„ 0,50	„ 0,72
von <b>Mainz</b> nach:		
Creuznach . . . . .	<i>M.</i> 0,50	<i>M.</i> 0,54
Bonn . . . . .	„ 1,18	„ 1,23
Coblenz . . . . .	„ 0,80	„ 0,81
Darmstadt . . . . .	„ 0,46	„ 0,50
Bingen . . . . .	„ 0,37	„ 0,42
Strassburg . . . . .	„ 1,56	„ 1,62
von <b>Culmbach</b> nach:		
Dresden . . . . .	<i>M.</i> 2,24	<i>M.</i> 2,46
Magdeburg . . . . .	„ 2,76	„ 3,08
Leipzig . . . . .	„ 1,82	„ 2,01
von <b>Hof</b> nach:		
Plauen . . . . .	<i>M.</i> 0,48	<i>M.</i> 0,58
Chemnitz . . . . .	„ 1,24	„ 1,35
Leipzig . . . . .	„ 1,44	„ 1,54
Dresden . . . . .	„ 1,96	„ 1,99



von Nürnberg nach:	vor Einführung des neuen Tarifsystems	nach pro 100 kg
Hamburg . . . . .	<i>M.</i> 3,84	<i>M.</i> 4,48
Lübeck . . . . .	„ 3,84	„ 4,48
Erfurt . . . . .	„ 2,41	„ 2,50
Weimar. . . . .	„ 2,58	„ 2,64

von Frankfurt a. M. nach:

Elberfeld . . . . .	<i>M.</i> 1,916	<i>M.</i> 2,2992
Berlin . . . . .	„ 3,80	„ 3,89
Magdeburg . . . . .	„ 3,08	„ 3,19
Hamburg . . . . .	„ 3,40	„ 3,864
Lübeck . . . . .	„ 3,40	„ 4,08
Bremen . . . . .	„ 2,86	„ 3,29

### C. Wagenladungsklasse B.

Es stellen sich die Frachtsätze für Bier bei Sendungen von 10000 kg

von Erlangen nach:	vor Einführung des neuen Tarifsystems.	nach
Lübeck . . . . .	<i>M.</i> 3,366	<i>M.</i> 4,04
Hamburg . . . . .	„ 3,366	„ 4,04
Bremen . . . . .	„ 3,262	„ 3,65
Wilhelmshafen . . . . .	„ 3,262	„ 3,64
Oldenburg . . . . .	„ 3,262	„ 3,64

von Nürnberg nach:

Hamburg . . . . .	<i>M.</i> 3,84	<i>M.</i> 4,01
Lübeck . . . . .	„ 3,84	„ 4,01

von Würzburg nach:

München . . . . .	<i>M.</i> 1,62	<i>M.</i> 1,78
Augsburg . . . . .	„ 1,35	„ 1,48
Aschaffenburg . . . . .	„ 0,61	„ 0,66
Kissingen . . . . .	„ 0,49	„ 0,53
Meiningen . . . . .	„ 0,78	„ 0,86

von Zinndorf nach:

Würzburg . . . . .	<i>M.</i> 64	<i>M.</i> 69
--------------------	--------------	--------------





von <b>Frankfurt a. M.</b> nach:	vor Einführung des neuen	nach Tarifsystems.
Elberfeld . . . . .	<i>M.</i> —	<i>M.</i> —
Berlin . . . . .	„ 3,20	„ 3,28
Magdeburg . . . . .	„ 3,62	„ 2,78
Hamburg . . . . .	„ —	„ —
Lübeck . . . . .	„ —	„ —
Bremen . . . . .	„ 2,58	„ 2,83

In vielen Relationen erscheint zwar bei Aufgabe von 10,000 kg auf einen Wagen der jetzige Frachtsatz etwas billiger als der frühere. Dies ist jedoch nur der Fall, wenn man die Sätze nach dem 20<sup>o</sup>/oigen Frachtzuschlag in Betracht zieht. Die Frachtsätze, welche für Bier vor dem 20<sup>o</sup>/oigen Zuschlag bestanden, sind ungleich billiger als die jetzigen Frachtsätze.

Es stellt sich nämlich der Frachtsatz bei Verladung von 10,000 kg

von <b>Mainz</b> nach:	vor dem 20 <sup>o</sup> /o igen Tarif- zuschlag. pro 100 kg	nach Einführung des neuen Systems.
Creuznach . . . . .	<i>M.</i> 0,32	<i>M.</i> 0,38
Coblenz . . . . .	„ 0,59	„ 0,66
von <b>Leipzig</b> nach:		
Naumburg . . . . .	<i>M.</i> 0,426	<i>M.</i> 0,44
Riesa . . . . .	„ 0,51	„ 0,50
Wurzen . . . . .	„ 0,26	„ 0,29
Wittenberg . . . . .	„ 0,55	„ 0,57
von <b>Dortmund</b> nach:		
Berlin . . . . .	<i>M.</i> 2,65	<i>M.</i> 2,90
Osnabrück . . . . .	„ 0,75	„ 0,88
Aachen . . . . .	„ 1,08	„ 1,14
Crefeld . . . . .	„ 0,60	„ 0,63
Duisburg . . . . .	„ 0,42	„ 0,45
von <b>Braunschweig</b> nach:		
Leipzig . . . . .	<i>M.</i> 1,41	<i>M.</i> 1,42
Halle . . . . .	„ 1,19	„ 1,21
Heilbronn . . . . .	„ 1,50	„ 1,51
von <b>Altenburg</b> nach:		
Zeitz . . . . .	<i>M.</i> 0,26	<i>M.</i> 0,29
Halle . . . . .	„ 0,61	„ 0,67
Leipzig . . . . .	„ 0,32	„ 0,38



Es stellt sich demnach eine Vertheuerung des Biertransports:

Im Stückgutverkehr um ca. 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>,

im Wagenladungsverkehr um ca. 3 bis 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>

gegen früher heraus. Eine derartige, gänzlich unmotivirte Vertheuerung eines hochwichtigen, technischen Gewerbes, worin Millionen von Kapital angelegt, viele Nebengewerbe und viele Tausende von Arbeiter lohnende Beschäftigung finden, ist in staats- und bahndfinanzieller, in landwirthschaftlicher und volkswirthschaftlicher Beziehung vollständig ungerechtfertigt.

Schon die Rücksicht auf den hohen Steuerertrag, den das Bier mit 44,945,315 *M.* (1876) dem Deutschen Reiche liefert, sollte die Staatsregierungen verhindern, in einer Zeit des ohnehin mangelnden Consums, eine Frachterhöhung zu gestatten, welche geeignet ist die Produktion und den Export der Braugewerbe an Bier ganz bedeutend einzuschränken. Nicht minder ist die Erhöhung für die Eisenbahnen selbst finanziell ungünstig. Von den in ganz Deutschland 1876 producirten 39,240,485 Hektoliter Bier gelangt nach den vorliegenden Lokal-Einzelangaben mindestens  $\frac{1}{10}$ , also 3,924,048 Hektoliter Bier zum Transport auf der Eisenbahn. Dieses Quantum entspricht, den Hektoliter mit Fass durchschnittlich zu 270 Pfund gerechnet, einer Gewichtsmenge von 10,594,929 Centner. Die leer zurückgehende Fasstage dürfte bei der Annahme von durchschnittlich 70 Pfund für den Hektoliter sich auf 274,683 Centner belaufen, so dass Tour- und Retour-Gut pro anno auf ca. Elf Millionen Centner zu schätzen ist. Hierzu treten nun die Roh- und Hülfsprodukte, die Massentransporte an Gerste, Malz und Hopfen. Die Frachtvertheuerung der Biersendung wird aber sicherlich eine Einschränkung aller dieser Transporte und einen Einnahme-Ausfall bei den Eisenbahnen zur Folge haben.

Am empfindlichsten trifft jedoch diese Transport-Erhöhung das Braugewerbe selbst. Bei der ungünstigen Geschäftslage ist der Rückgang des Bier-Consums eine beklagenswerthe Thatsache.

In einer solchen Zeit müsste der Versandt und Export des Bieres in jeder Weise erleichtert werden. Gerade das Gegenheil ist aber der Fall.

Durch den erhöhten Stückgutsatz wird der Versandt des Bieres in kleineren Quantitäten geradezu unmöglich gemacht. Die durch das neue Tarifsystern vorgesehene Bildung von Sammel-



wagen, wodurch die enorme Erhöhung des Stückgutsatzes auszugleichen wäre, ist auf den Versandt von Bier, das auf die Completirung einer Wagenladung nicht warten kann, nicht zu benutzen. Ueberdies ist das System der Sammelstellen, vornehmlich nach den kleineren Stationen hin, durchaus ungenügend entwickelt. Gerade in der Unbenutzbarkeit dieses Systems Seitens des Brauereigewerbes liegt jedoch der Grund, dass die Bier-Transporte durch die Erhöhung der Einzelfracht unverhältnissmässig und ungerecht getroffen wird.

Wir beantragen desshalb:

**Hohe Reichs-Tarifcommission wolle auf Einrichtung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse für Bier hinwirken.**

Aber auch die **Wagenladungsfracht** für Bier steht in keinem Verhältniss zum Werthe desselben. Es ist ein Missverhältniss zwischen Rohprodukt und Fabrikat, wenn z. B. ein Waggon Gerste von Halle nach Dortmund 106 *M.*, ein Waggon Bier für dieselbe Relation aber 137.50 *M.* kostet. Eine Deklassifikation des Artikels Bier halten wir unsomehr für angezeigt, als Getreide fast durchgängig Ausnahmetarife geniesst und die Spiritus-Producenten den Antrag gestellt haben, Sprit etc. in Specialtarif I zu classificiren. Den hohen Vorzug des Bieres in volkswirtschaftlicher Beziehung vor dem Spiritus haben wir wohl nicht nothwendig hier weiter zu beleuchten. Bier muss heute als ein Nahrungsmittel betrachtet werden. Ueberdies betrug der Export an Bier aus dem Vereinszollgebiete im Jahre 1876: 1,502,189 Centner und dürfte, da das deutsche Bier immer mehr Aufnahme im Auslande findet, der Export sich auf weit höhere Zahlen, wenn die Frachtverhältnisse einigermassen günstig geregelt werden, steigern. Ferner weisen wir darauf hin, dass auch Rohzucker und Zucker aller Art zum Export, ferner verschiedene Artikel, die nicht entfernt die hohe wirtschaftliche und landwirtschaftliche Bedeutung wie Bier haben, als Holzessig, Glaswaaren, Mineralwasser etc. in Specialtarif I eingereiht sind. Wenn aber darauf hingewiesen werden sollte, dass die Sätze der Wagenladungsklasse B à 10,000 Kilogramm in manchen Fällen nicht ungünstiger sich stellen, als vorher, so constatiren wir wiederholt, dass dies gegenüber den Sätzen vor der 20%igen Tarifierhöhung nicht der Fall ist und dass



ferner durch den gegenüber der Klasse A günstigeren Satz der Klasse B eine Art Zwangsverfahren geschaffen wurde, das den Interessen des Brauereigewerbes in keiner Weise entspricht. Jeder Abnehmer, wenigstens der Engros-Kunde will von dem B-Klassensatze Gebrauch machen, bestellt in Folge dessen häufig Doppelwaggons ohne die genügenden Kellerräumlichkeiten und den raschen Absatz, wie nothwendig, zu finden und muss dadurch die Qualität des Bieres nothleiden.

Im Interesse einer hochwertigen Industrie und der gesamten Landwirthschaft stellen wir desshalb den Antrag:

Hochverehrliche Reichs-Tarifcommission wolle darauf hinwirken, dass Bier in Specialtarif I eingereiht werde, oder dass mindestens für Bier ein Ausnahmetarif, insbesondere für die Verbände der Export gewährt werde.

Endlich beehren wir uns auf die Nothwendigkeit hinzuweisen, dass eine weitere Reduction des Frachtsatzes für den Transport leerer Fässer eintrete. Dieselben repräsentiren im Verhältniss zu anderen Emballagen ein bedeutendes Gewicht. Ueberdies finden dieselben nur gelegentliche Beförderung und verursachen den Bahnverwaltungen keine wesentlichen Unkosten, da die Verladung der Fasstage nur zur Completirung anderer oder in sonst leer laufenden Wagen geschieht. Ganz besonders ist noch zu berücksichtigen, dass eine Ermässigung für den Transport leerer Gebinde insbesondere in den Fällen der Gerechtigkeit entspricht, wo die eigenen Biertransportwagen zur Rückbefrachtung der Fässer benutzt wird.

Einem geneigten Bescheid entgegensehend, zeichnen

Einer hohen Reichscommission ergebenster

**Deutscher Brauerbund**

i. d. N.

**F. Henrich.**

An die

**Reichs-Tarifcommission**

z. H. der geschäftsführenden Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn

**Berlin.**



