

Die preußisch-deutsche Eisenbahntarifpolitik in den achtziger Jahren des 19. Jh.

Siegfried Richter*

Im letzten Viertel des 19. Jh. verstärken sich— wie in allen hochentwickelten kapitalistischen Industrieländern— auch in Deutschland die Anzeichen eines fortschreitenden Strukturwandlungsprozesses, der, ausgehend von der ökonomischen Basis, allmählich alle Sphären des gesellschaftlichen Lebens erfaßt. Inhalt dieses folgenschweren Prozesses ist der Übergang des deutschen Kapitalismus aus seinem vormonopolistischen in sein monopolistisches Stadium. Mit anderen Worten: es ist der Zeitraum, in dem sich der deutsche Imperialismus herausbildete und sich jene spezifischen Wesenszüge und Eigentümlichkeiten formieren, die Jahrzehnte später seine ökonomische, soziale und politische Physiognomie bestimmen.

Mit Bezug auf die wirtschaftshistorische Erforschung dieses Zeitraumes bedeutet dies, daß alle in Deutschland auftauchenden ökonomischen und sozialen Phänomene gewissermaßen diesen "Übergangscharakter" widerspiegeln. Sie müssen daher unter dem Gesichtspunkt untersucht werden, inwieweit sie bereits Züge des neuen Stadiums der kapitalistischen Produktionsweise tragen bzw. inwieweit sie als treibende Faktoren die Herausbildung des Monopolkapitals unterstützt haben.

Dieser Zusammenhang ist jedoch in einer Reihe von Fällen durchaus nicht deutlich und auf den ersten Blick erkennbar. Er bedarf daher einiger Zwischenglieder, um ihn sichtbar zu machen. So im Falle der preußisch-deutschen Eisenbahntarifpolitik der achtziger Jahre des 19. Jh.

Es ist bisher vielfach übersehen worden, daß die preußisch-deutsche Eisenbahntarifpolitik dieses Jahrzehnts ein bedeutender wirtschaftspolitischer Faktor beim Übergang zum Imperialismus gewes-

enist, und zwar in doppelter Hinsicht. Wie im nachfolgenden zu zeigen versucht werden soll, hat sie einmal— und deshalb muß sie unter diesem Aspekt direkt mit dem Wandel der deutschen Handelspolitik Ende der siebziger Jahre in Zusammenhang gebracht werden— die Wirkung des deutschen Schutzzollsystems vervollständigt und erweitert. Insofern war ihre Tendenz auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs wie die des deutschen Schutzzollsystems auf handelspolitischem Gebiete ausgesprochen monopolfreundlich.

Zum zweiten hat sie in starkem Maße zur Verstaatlichung des deutschen Eisenbahnwesens und in dieser Hinsicht zu einem staatlichen Eisenbahnmonopol in der Hand des preußischen Fiskus beigetragen. Dieses Eisenbahnmonopol stand den übrigen Monopolen in der deutschen Industrie gleichwertig zur Seite.

Doch folgen wir nun den historischen Tatsachen.

Was die Eigentumsverhältnisse im deutschen Eisenbahnwesen anbetrifft, so dominiert bis in die siebziger Jahre des 19. Jh. eindeutig das Privateigentum. Die Konkurrenz der auf diese Weise entstandenen unzähligen deutschen Eisenbahnverwaltungen, der privaten wie staatlichen, deren jede ihren ureigensten Sonderinteressen nachging, führte nun in bezug auf die Tarifgestaltung zu einem eigenartigen Zustand, nämlich zu den sogenannten Differentialtarifen, über deren Zustandekommen Perrot sich folgendermaßen ausläßt: "Die Differentialtarife sind bekanntlich in der Weise entstanden, daß längere Konkurrenzlinien sich den Transitverkehr zwischen gemeinsamen Endpunkten ihrer Linien streitig machten. Um diese Transporte zu gewinnen, gingen sie gegenseitig mit den Tarifen herunter, und zwar mitunter so weit, daß der Transport auf den Konkurrenz-Routen für größere Strecken nicht nur relativ, sondern auch absolut billiger zu stehen

* Dr. Siegfried Richter, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Institut für Wirtschaftsgeschichte.

kam als auf kleineren. Da sich dieser Transit-Verkehr meist zwischen großen Seehandelsplätzen und dem tiefen Binnenlande resp. zwischen ausländischen Produktionsstätten, namentlich Getreide produzierenden Gegenden einerseits und dem Binnenlande andererseits bewegte, so fühlten sich durch die Differentialtarife hauptsächlich gewisse Zwischenhandelsplätze, wie Köln, Breslau und gewisse landwirtschaftliche Bezirke besonders benachteiligt.¹⁾

Die Bestimmungen dieser Differentialtarife, einschließlich der Ausnahme- und Sonderregelungen, sollen, zeitgenössischen Berichten zufolge, in den siebziger Jahren sechsstellige Ziffern erreicht haben. Es liegt auf der Hand, daß ein solcher Zustand dem deutschen Außenhandel insgesamt, der Einfuhr wie der Ausfuhr, wenig förderlich sein konnte. Das war aber nicht einmal das Wesentlichste. In ihrer Gesamtheit neigten die unzähligen Tarife zu der Tendenz, den Verkehr von der Grenze nach dem Inneren des Landes durch niedrigere Feststellung gegenüber der umgekehrten Richtung zu begünstigen, also die Einfuhr fremder Waren nach Deutschland gegenüber der Ausfuhr zu erleichtern.

Folgendes Beispiel diene zur Illustration: "Wenn man Waren von Stettin über Breslau nach Wien billiger senden konnte als von Breslau nach Wien oder Stettin, so war damit allerdings, wie sich die Breslauer Handelskammer einmal ausdrückt, das seit Anbeginn der Welt bestehende natürliche Verhältnis der geographischen Entfernung geradezu auf den Kopf gestellt."²⁾ Nach der Krise von 1873, als sich während der folgenden Depressionsjahre die Absatzverhältnisse verschlechtert hatten, mehrten sich die Stimmen, die diesbezüglich Abhilfe verlangten. Es waren zunächst die deutschen Großagrarien, die gegen eine solche Tarifpolitik opponierten: "Meine Herren, ich und mit mir meine Herren Kollegen, die Sie Vertreter der Landwirtschaft nennen, sind weit davon entfernt, irgend ein Opfer für uns von den Eisenbahnen zu verlangen. Dies wollen wir durchaus nicht. Wir sind vollständig zufrieden (wir

streben nichts Anderes an), wenn Sie uns einen Tarif geben für unsere Eisenbahnen, der uns gleichstellt den Ungarn, den Wallachen und den Russen. Aber wenn Sie dem Auslande die Konkurrenz gestatten, wenn Sie demselben billigere Tarife geben als uns selbst, so ist die natürliche Folge die, daß sie auf unserem Markte die fremde Konkurrenz begünstigen und die unsrige ausschließen."³⁾

Selbstverständlich durften in diesem Konzert die Stimmen der angehenden deutschen Monopolbourgeoisie, insonderheit die der Eisenindustriellen, nicht fehlen. In den verschiedenen Ausschüssen und Gremien, die sich mit dieser Frage beschäftigen, agitieren ihre Vertreter für eine Ermäßigung der Tarifsätze, obwohl die deutschen Eisenbahnfrachten bereits bedeutend niedriger lagen als in England.

Gegen Ende der siebziger Jahre, als die freie Konkurrenz am Ende ihres Lateins war, wie Engels sagt, und die gemeinsame Fraktion der deutschen Großbourgeoisie und der Junker nach "Staatshilfe" in Form von Schutzzöllen schrie, fanden die Stimmen, die für "Staatshilfe"—eigentlich Staatseinmischung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eintraten, bei der Regierung Bismarcks ein um so geneigteres Ohr, als sein erstes Reichseisenbahnprojekt im Jahre 1876 am Widerstand der süddeutschen Staaten gescheitert war. Zunächst aber kam 1877 ein gemeinsamer Beschluß aller deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Schaffung eines sogenannten Reformgütertarifes zustande. Es ist nun außerordentlich interessant zu wissen, nach welchen Gesichtspunkten die Ausnahmetarifgestaltung durch diesen Beschluß verändert werden sollte:

1. Zur Förderung der gewerblichen oder landwirtschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr notwendiger Roh- und Hilfstoffe;
2. Zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes, sowie — in besonders bemerkenswertem Grade — zur Erleichterung der Ausfuhr

1) Perrot, F., *Die Differentialtarife der Eisenbahnen*, Berlin 1874, S. 6.

2) *Ebenda*, S. 10.

3) *Ebenda*, S. 186.

deutscher Erzeugnisse in das Ausland;

3. Zur Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze—namentlich der deutschen Seehäfen—gegen den Wettbewerb fremder Plätze.”⁴⁾

Besonders im Punkt 2 sind die Tendenzen der künftigen Handelspolitik der im Klassenbündnis vereinten deutschen Großbourgeoisie und Großagrarien, die zwei Jahre später Wirklichkeit wurden, bereits vorweggenommen.

Den Punkt 3 beleuchtet recht treffend eine Korrespondenz des „Handelsblattes“ aus dem Jahre 1879. In einer Vorstandssitzung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund wird unter Hinweis darauf, daß den oberschlesischen Kohlenzechen kürzlich ein Ausnahmetarif für den Kohlentransport nach den Ostseehäfen zugestanden worden sei, beschlossen, einen ähnlichen Vorstoß zu unternehmen und auf der nächsten Kölner Eisenbahnkonferenz ein ähnliches Zugeständnis für westfälische Steinkohle zu erlangen.

Es heißt dazu im einzelnen: „Wie es kaum einem Zweifel unterliegen könne, daß mit den außerordentlich ermäßigten Sätzen des neuen Tarifes, die zum Theil kaum die Hälfte der früheren Sätze betragen, die Englische Kohle durch die Oberschlesische aus den Ostseeplätzen werde verdrängt werden, so werde sich auch für die Westfälische Kohle die Aussicht des Absatzes in den Häfen der Nord- und Ostsee ganz anders gestalten, wenn erst für den Verkehr mit diesen Häfen Tarife zur Einführung gelangt sein werden, welche denen des Oberschlesischen Ausnahme-Tarifes analog seien. Man sprach seine Überzeugung dahin aus, daß der Herr Handelsminister kein Bedenken tragen werde, bei den an dem Westfälischen Kohlenverkehr beteiligten Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen seinen Einfluß zur Einführung ähnlicher Frachtsätze zur Geltung zu bringen, ...“⁵⁾

Hatte man bisher nur „seine Überzeugung“ ausge-

4) Ulrich, „Die fortschreitende Ermäßigung der Eisenbahngütertarife,“ in: *Jahrbuch f. Nat. u. Stat.* III. Folge, Bd 1, Jena 1891, S. 65.

sprochen, daß der „Herr Handelsminister kein Bedenken tragen werde“, so äußerte man sich wenig später, im Jahre 1882, im Kreise der deutschen Großindustriellen wesentlich unverblümt. Als die französische Regierung die großen Privateisenbahngesellschaften aufforderte, ihre Tarife für den Güterverkehr um 20% zu senken, nahmen die deutschen Großindustriellen diese Tatsache zum Anlaß, weitergehende Zugeständnisse zu fordern. Der Bericht des königlichen Regierungs-Präsidiums Düsseldorf vom 1. Februar 1882 an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe, betreffend die Entwicklung und die jetzige Lage der wichtigsten Industrie zweige, läßt sich darüber folgendermaßen aus: Das französische Beispiel „...sollte unserer Staatsregierung zu den eingehendsten Erwägungen Veranlassung geben, ob die Tarifpolitik des Staates nicht vielmehr auf die Ermäßigung der Frachten als auf die Erzielung von großen Überschüssen zugunsten der allgemeinen Finanzlage des Staates zu richten sei.“⁶⁾

Daß übrigens zwischen der Gestaltung der Eisenbahntarife und dem neuen Schutzzollsystem auch von dessen Schöpfern ein unmittelbarer Zusammenhang gesehen wurde, darauf ist in der Kommission, die sich mit der Revision des Zolltarifes zu beschäftigen hatte, ausdrücklich hingewiesen worden. Der geheime Oberregierungsrat Rothe erklärte dazu unter anderem: „Die Frage der Differentialtarife stehe mit der Feststellung eines autonomen Zolltarifs im innigsten Zusammenhange, insofern der Effekt der festzustellenden Zollsätze durch Frachtdisparitäten abgeschwächt, ja aufgehoben und in sein Gegenteil verkehrt werden könne. Diesem Zusammenhange würde es entsprechen, daß Zug um Zug mit der Feststellung der Zollsätze eine Garantie gegen deren Vereitelung durch Differentialfrachttarife geschaffen würde.“⁷⁾

Was aber, wenn sich die privaten deutschen

5) „*Deutsches Handelsblatt*“, Jahrgang 1879 Nr. 15.

6) Deutsches Zentralarchiv Merseburg, Rep. 120 BB VII 1 Nr. 1^b Vol. 3, Bl. 261.

7) Deutsches Zentralarchiv Merseburg, Rep. 151 neu III, Tit XI Gen. Nr. 6 adhib. C Vol. 2.

Eisenbahnverwaltungen einer solchen "Zug um Zug"-Regelung widersetzten und es trotz allem ablehnten, nach dieser Pfeife zu tanzen?

Solange das neue deutsche Schutzzollsystem durch solche privaten Interessen in Gestalt einiger Eisenbahnverwaltungen durchbrochen werden konnte, war es nicht voll im Sinne seiner Initiatoren und Schöpfer funktionsfähig.

Die drohende Gefahr, daß das so mühsam erkämpfte deutsche Schutzsystem durch die Eisenbahnen durchbrochen werden könnte, beschleunigte nicht nur deren Zentralisationstendenzen, sondern nötigte die Initiatoren der deutschen Schutzzölle zu fortlaufender Verstaatlichung der Eisenbahnen. Seit 1879 betrieb der preußische Staat diese Politik mit besonderer Intensität, und in der Tat sind die preußischen Staatsbahnen schon sehr bald zu dem ersten Monopol—richtiger Staatsmonopol—im deutschen Verkehrswesen herangewachsen, das in seiner monopolistischen Tendenz den damaligen Monopolorganisationen in der deutschen Schwerindustrie mindestens gleichwertig zur Seite steht. Dieses entstehende Staatsmonopol in Gestalt der preußischen Staatsbahnen bedachte *ausschließlich* die deutsche Grobeisenindustrie mit Aufträgen, selbst wenn deren Preise wesentlich über dem Weltmarktniveau lagen. Dieses Prinzip setzt sich in der Tarifgestaltung fort. Über den Charakter der preußischen Eisenbahntarifpolitik nach 1879 äußern sich die Handelskammerberichte sehr aufschlußreich: "Ein besonderes Kapitel bilden daneben noch die Klagen über die Eisenbahntarifpolitik der preußischen Regierung. Die in unserer Zollpolitik herrschende Tendenz, die Zufuhr fremder Erzeugnisse zu erschweren, dringt immer stärker in das Eisenbahntarifwesen Deutschlands, soweit dasselbe innerhalb der Machtsphäre des preußischen Eisenbahnministers liegt, und manche Bezirke haben schon jetzt (1881, S. R.) über die schädigenden Wirkungen der hier nach regulierten Bahntarife ebenso oder gar noch mehr zu klagen als über die Zollsätze."⁸⁾

Noch eindeutiger und präziser äußert sich ein an-

8) *Deutschlands Industrie und Handel im ersten Jahre der neuen Zollpolitik*, 1. Bd, Berlin 1881, S. V.

derer Autor: "Zu beachten ist natürlich auch, daß unsere Eisenbahnpolitik mit ihren höheren Einfuhr- und niedrigeren Ausfuhrтарifen, vor allem solchen Artikeln — wie Kohlen (diese zollfrei !! S. R.) einen verkappten Schutzzoll gewährt—die Protektion liegt hier im Verkehrswesen."⁹⁾

Diese letzte, im Zitat wiedergegebene Äußerung ist in doppelter Hinsicht interessant. Einmal gerade deshalb, weil die Ausnahmetarifpolitik, die vorher für die schutzzöllnerischen Kreise den Stein des Anstoßes bildete, nach wie vor, allerdings mit umgebildeten Vorzeichen, eben im Interesse derjenigen Kreise, die am lautesten nach Schutzzöllen geschrien hatten, vom preußischen Eisenbahnfiskus fortgesetzt wurde. Sie zeigt andererseits, daß die von den Schöpfern der neuen Handelspolitik emphatisch verkündete Zollfreiheit für Rohstoffe zwar formell bestand, aber in der Praxis eingeschränkt wurde dadurch, daß bestimmte Rohstoffe, die die deutsche Schwerindustrie aus dem binnländischen Reservoir gewann, einen indirekten Schutzzoll in Form der Eisenbahnfrachten genossen.

Nach Berechnung von Ulrich¹⁰⁾ sollen sich die im Wege der Ausnahmetarifordnungen auf allen deutschen Bahnen gewährten *jährlichen* Tarifermäßigungen in den Jahren von 1878–1890 auf 39 Millionen Mark, zuzüglich weiterer 21 Millionen Mark jährlich durch Ermäßigung der Einheitssätze und Beseitigung der besonderen Gebühren und Frachtzuschläge belaufen haben. Wenn auch diese Ermäßigungen den deutschen Kapitalisten in Industrie und Landwirtschaft insgesamt zugute gekommen sein mögen, so ist nicht daran zu zweifeln, daß die deutsche Großbourgeoisie und die deutschen Großagrarien den Löwenanteil davon geschluckt haben. Es waren vor allem Massengüter, deren Tarife ermäßigt wurden, und sie waren es, die entweder die deutschen Großagrarien produzierten, oder derer in Form von Rohstoffen vor allem die deutsche Schwerindustrie bedurfte.

Das Ziel und die Richtung der preußisch-deut-

9) Dietzel, H., *Sozialpolitik und Handelspolitik*, Berlin 1902, S. 30, Fußnote.

10) Vgl. Ulrich, *a. a. O.*, S. 67.

schen Eisenbahntarifpolitik in den achtziger Jahren des 19. Jh. waren also darauf gerichtet, die Konzentrationsbewegung in der deutschen Schwerindustrie und die Wirkung der Schutzzölle im Hinblick auf

eine Beschränkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markt zu unterstützen und zu ergänzen.

19 世紀 80 年代におけるプロイセン・ドイツ鉄道賃率政策

ジークフリート・リヒター

19 世紀の最後の 4 分の 1 になると、——高度に発達したすべての資本主義工業諸国と同様——ドイツにおいても、構造変化過程がすすむきざしが強まってくる。そしてこの過程は、経済的基盤から出発しつつ、次第に社会生活の全領域をとらえる。この重大な過程は、ドイツ資本主義の前独占的段階から独占段階への移行を内容とする。いいかえると、まさにこの時期に、ドイツ帝国主義は完成され、数十年後にその経済的・社会的かつ政治的外貌をきめるかの特殊な性格が形づくられる。

この時期の経済史研究に関連していうと、このことは、ドイツにあらわれた経済的かつ社会的現象がすべてあるていどまでこの「移行性」を反映しているということである。したがって、それらの諸現象は、それがすでにどのていどまで資本主義的生産様式の新段階の特質をになっているか、あるいはそれがどのていどまで推進的要因として独占資本の完成をささえたかという視点から研究されねばならない。

ところが、このような関連は多くのばあいまったくはつきりしたものではなく、一目で認識できるものでもない。したがって、それをあきらかにするためには、いくつかの中間項が必要である。19 世紀 80 年代のプロイセン・ドイツ鉄道賃率政策のばあいもそうである。

この年代のプロイセン・ドイツ鉄道賃率政策が帝国主義への移行にあたって重要な経済政策的要因であった、それも二重の意味でそうであったという事実は、従来いろいろな面でのみのがされてきた。以下示そうとすることであるが、それはかつてはドイツ保護関税制度の成果を仕上げ、拡大したのである。——したがって、この側面からみると、それは 70 年代末のドイツ貿易政策の変化と直接結びつけて考えられねばならない。そのかぎり、鉄道交通の分野でその政策がもった傾向は、貿易政策の分野でドイツ保護関税制度がもった傾向と同じく、あからさまに独占の味方であった。

第 2 にこの政策は、ドイツ鉄道制度を国有化し、また

その意味でプロイセン国庫ににぎられた国家鉄道独占体をつくるのにいちじるしく役立った。この鉄道独占体はドイツ産業における他の独占体を対等な立場で援助した。ところで、まず歴史的事実を追ってみよう。

ドイツ鉄道制度における所有諸関係についていえば、19 世紀 70 年代まではあきらかに私的所有が支配的である。こうして生じた無数のドイツ鉄道管理機関は、私有にしても国有にしても、いずれもそれがはじめからもっていた特殊利益を追ったのであり、それら相互間の競争は、賃率設定についていえば、ある特有な状態に、つまりいわゆる差別賃率にみちびいたのである。差別賃率の成立について、ペロットは次のようにのべている。「周知のように、差別賃率は、長距離競争路線がその路線内に共通の終着駅をもつばあい、それら終着駅間の通過交易をうばいあおうとして生じたのである。これらの輸送を手にいれるために、かれらは競争して賃率を引下げたのであり、しかもともすると長距離競争路線の輸送が短距離のそれより相対的に安いばかりか、絶対的にも安くなるほど引下げた。この通過交易はほとんどのばあい大貿易港と国内奥地とのあいだで、あるいは国外産地、とくに穀物産地と国内とのあいだでおこなわれたため、ケルン、プレスラウおよび特定農業地域など、主として特定の間接貿易地は、差別賃率は自分たちにとくに不利だと感じた¹⁾。」

同時代の報告によると、この差別賃率の諸規定は、例外規則や特別規則をふくめて、70 年代には 6 ケタの数字に達したといわれる。あきらかに、このような状態はドイツ外国貿易全体を、つまり輸出も輸入も促進するものではありえなかった。しかし、それがもっとも主要な問題ではなかった。全体としてみると、無数の賃率は、国境から国内に向う交通を逆に向うばあいより安くとりきめることによって優遇する傾向、つまり外国商品のドイ

1) F・ペロット『鉄道差別賃率』ベルリン、1874 年、6 ページ。

ツへの輸入を輸出より楽にするという傾向をもった。

次の例はその例証に役立つであろう。「もし商品をプレスラウからウィーンあるいはシュテッティンに送るよりも、シュテッティンからプレスラウを経由してウィーンに送った方が安くつくとすれば、プレスラウ商工会議所がかってのべたように、有史以来存在している地理的距離の自然的比例がそれによってくつがえされてしまったのである²⁾。」1873年恐慌ののち、それにひきつづいた不況期に販売事情が悪化し、それについて救済措置を要求する声が増大した。まずドイツ大農場主が立ち、このような賃率政策に反対した。「みなさん、わたしや、またみなさんが農業代表と呼んでおられるわたしの同僚諸氏は、自分たちのために鉄道になんらかの犠牲を払わせようなどと考えているわけではありません。もしあなたがたが、われわれをハンガリア人やヴァルアーヘン人〔現在ルーマニアに属する：訳者〕やロシア人と対等に遇する賃率をわが国の鉄道にあたえるならば、わたしたちはまったく満足であり、(それ以外のことを求めてはおりません。)だが、もしあなたがたが外国に競争を許し、われわれ自身よりも安い賃率をかれらにあたえるならば、当然あなた方はわが国の市場で外国の競争を優遇し、われわれの競争を排除することになります³⁾。」

もちろん新進ドイツ独占ブルジョアジーの、とくに鉄鋼工業家たちの声をこの協奏曲に欠かすわけにはいかない。すでにドイツの鉄道運賃はイギリスよりもいちじるしく安くなっていたにもかかわらず、この問題をあつかうさまざまな委員会や同業者団体で、かれらの代表者たちは賃率割引の運動をおこなっている。

エンゲルスがのべているように、自由競争がゆきづまって、ドイツの大ブルジョアジーとユンカーとの共同党派が保護関税の形で「国家援助」を熱望していた70年代末ごろ、鉄道制度の分野で「国家援助」——ほんとうは国家干渉——に賛成する声が生じたが、それらの声は、1876年のビスマルクの最初の帝国鉄道計画が南ドイツ諸国家の抵抗で失敗したため、ビスマルク政府になおさらころよくうけいれられた。だが、まず1877年には、いわゆる改正貨物賃率創設のため全ドイツ鉄道管理機関の共同決議が成立した。ところで、この決議はどのような視点から例外賃率設定を変更しようとしていたかを知ることには、たいへん興味がある。

「1. 必需的な原料および補助資材の輸送を容易にすることによって工業および農業生産を促進すること。

2) 同書、10ページ。

3) 同書、186ページ。

2. 外国の競争におびやかされている国内地域で自国製品の販売を促進し、——とくにいちじるしい度合で——ドイツ製品の国外輸出を容易にすること。

3. ドイツ商業地——とくにドイツ商業港——の貿易を援助して、外国商業地の競争をふせぐこと⁴⁾。」

とくに第2点には、階級同盟で結ばれたドイツ大ブルジョアジーと大農業家との将来にわたる商業政策の傾向がすでにあらわれており、それは2年後には現実となった。

第3の論点をごく適切にあきらかにしているのは、1879年の「ハンデルスプラット」紙の1通信である。すなわち、ドルトムント地域高等鉱山局における鉱業利益団体のある幹部会で決議がおこなわれた。それは、先日オーバーシュレージェンの炭鉱にバルト海諸港向け石炭輸送のための例外賃率が認可されたという事実を指摘したうえで、同じような要求をつきつけ、次回のケルン鉄道会議でヴェストファーレンの石炭にも同様な認可を求めようというものであった。

さらに、個々の点について次のようにのべられている。「部分的には旧賃率の半分にも達しないはなはだしく割引された新賃率ができれば、疑いもなくイギリスの石炭はオーバーシュレージェンの石炭によってバルト海諸港から駆逐されるであろうが、同様にウェストファーレンの石炭にも、北海およびバルト海諸港に送りだせばあい、オーバーシュレージェンの例外賃率に似かよった賃率が採用されるときはじめて、これら諸港での売行きの見通しがまったくことなったものになろう。通商大臣閣下はためらうことなくその圧力をおよぼして、ウェストファーレンの石炭運輸に参加している国有鉄道および国家管理鉄道にも同様な貨物賃率を採用させるであろう、とかれらはその確信をのべた。……⁵⁾」

それまでのかれらは「通商大臣閣下はためらうことなく云々するだろう」という「かれらなりの確信」をのべたにすぎないわけだが、それからいくらかたたない1882年になると、ドイツ大実業家たちのあいだではるかにあからさまな意見がのべられた。フランス政府が大私営鉄道会社にその貨物賃率を20パーセント引下げよう要請したとき、ドイツの大実業家たちはこの事実をよい機会にして、さらに大巾な譲歩を要求した。重要産業諸部門の発展と現状についてデュッセルドルフ行政区庁が1882年2月1日にプロイセン商工大臣にあてた報告で

4) ウールリッヒ「鉄道貨物賃率割引の進展」『国民経済学・統計年鑑』第3次、第1巻、イエーナ、1891年、65ページ。

5) 『ドイツ商業新聞』1879年度、15号。

は、この問題について次のようにのべられている。フランスの例は、「……国家の賃率政策は国家の一般財政のために多額の剰余金を得ようとするよりも、むしろ運賃割引の方向に向うべきではないかという点について、わが国政府に十分考える機会をあたえたといえよう⁶⁾。」

いずれにしても、鉄道賃率の設定と新保護関税制度とのあいだに直接のつながりがあったことは後者の創始者によってすらみとめられたのであり、その事実は関税率改正を職務とした委員会ではっきりと指摘された。枢密高等顧問官ローテはその問題についてとりわけ次のように言明した。「関税率をさだめても、その効果が運賃の不等性によって弱められ、相殺され、あるいは逆にマイナスになることもありうる以上、差別賃率の問題は自主的な関税率の決定とごく内的な関連をもっている。このような関連がある以上、関税率が決定されたらすぐに、差別運賃率によってそれがむだにならないように、なんらかの保障が作りだされねばならないだろう⁷⁾。」

しかし、もしドイツの私営鉄道管理機関がこのような「同時的」規制に反対し、その笛にあわせて踊ることをなにごなんでも拒否したならばどうだろうか。

ドイツの新保護関税制度もいくつかの鉄道管理機関にみられるような私利私欲によって打破される危険性をもっていたかぎり、それはその首唱者や創始者が考えたほど完全に役立つものではなかった。苦勞してたたかいとられたドイツ保護制度が鉄道によって破算になるかも知れないという危険がせまった結果、鉄道の集中傾向がおしすすめられたばかりでなく、ドイツ保護関税の首唱者たちも鉄道の国有化を推進せざるをえなかった。1879年以来、プロイセン国家はこの政策をとくに強力におしすすめ、事実プロイセン国有鉄道はまもなくドイツ交通機関における最初の独占体——より正確に言えば、国家独占体——成長し、それは独占的傾向をもつなかでドイツ重工業における当時の独占諸組織を少くとも対等の立場から援助した。プロイセン国有鉄道という形をとって生じつつあったこの国家独占体は、ドイツの鉄鋼価格が世界市場の水準をはかるに上廻っていたばあいですら、もっぱらドイツ大鉄鋼産業に注文をあたえた。この原則は賃率をきめるさいにもひきつがれた。1879年以降のプロイセン鉄道賃率政策の性格について、商工会議所報告はきわめて示唆的なことばをのべている。「さらにそれとならんで、プロイセン政府の鉄道賃率政策についての苦情は特別の1章をなしている。わが国関税政策

には外国製品の輸送をむずかしくする支配的傾向があるが、それは、ドイツ鉄道賃率制度がプロイセン鉄道大臣の権限内にあるかぎり、ますます強くこの賃率制のなかにはいりこんでいる。したがって多くの地方が現在すでに(1881年: リヒター)、このように規制された鉄道賃率の弊害について、関税率についてと同じように、あるいはそれ以上に苦情をいわざるをえなくなっている⁸⁾。」

さらにはっきりと、他の著者はこうのべている。「わが鉄道政策が輸入賃率を高くし、輸出賃率を低くすることによって、とりわけ石炭(これは関税免除だった! リヒター)のような品目に偽装的保護関税をあたえていることにも、もちろん注目しなければならない。——ここで保護をあたえているのは交通機関である⁹⁾。」

引用でのべられたこの最後の発言は二重の点で興味がある。まず第1に、以前には保護関税論者たちにとってつまずきの石となっていた例外賃率政策がプロイセン鉄道財政によってひきつがれたわけだが、それは全体の調子こそ変ってはいるが、なお依然として、それまで保護関税を声高く要求してきた層の利益をはかったからである。他面、上述の発言は、新貿易政策の創始者によって強調された原料の関税免除は、形式的には存続したけれども、ドイツ重工業が国内貯蔵地から手にいれた特定原料が鉄道運賃の形で間接的に保護関税をうけたため、事実上は制約をうけた、という事実を示しているのである。

ウールリッヒの算定によると¹⁰⁾、1878年から1890年にかけて、ドイツ鉄道全体で例外賃率規定によってあたえられた年間賃率割引は3900万マルクに達したし、またさらに年間2100万マルクが均一料金の割引や特殊料金および追加運賃の廃止によってそれに加わったといわれる。この割引はドイツの農工業資本家全体に役立ったかも知れないが、ドイツ大ブルジョアジーとドイツ大農業家とがうまい汁をほとんど吸ったことはまちがいない。賃率が割引されたのはなによりも大量製品であり、それはドイツ大農業家が生産したものか、あるいは原料としてとりわけドイツ重工業が必要としたものであった。

つまり19世紀80年代におけるプロイセン・ドイツ鉄道賃率政策は、ドイツ市場での外国の競争を制限しようとしたドイツ重工業の集積活動と保護関税の働きとを支援し、おぎなうことに、その目標と方向をさだめたのである。(ハレ, 1964年11月7日) [良知 力訳]

6) ドイツ中央アルヒーフ、メルゼブルク、分類書架120, BB VII, 1, 1^b番, 第3巻, 261葉。

7) 同アルヒーフ。分類書架151, 新III, タイトル番号XI Gen, 6番, 補助番号C, 第2巻。

8) 『新関税政策第1年度におけるドイツ商工業』第1巻, ベルリン, 1881年, 序をみよ。

9) H・ディーツェル『社会政策と商業政策』ベルリン, 1902年, 30ページ脚注。

10) ウールリッヒ, 前掲書, 67ページ。