

Ä

# Zur Frage

der

# Zufuhrwege in Russland.

Nationalökonomische Studie

von

**F r . H o c h ,**

St. Petersburg.

Berlin 1896.

E r n s t S i e g f r i e d M i t t l e r u n d S o h n

**Königliche Hofbuchhandlung**

**Kochstrasse 68-71.**

Ä

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 11. Juni 1870 sowie  
das Uebersetzungsrecht sind vorbehalten.

## Inhaltsverzeichnis.

I. Allgemeine Einleitung .....	5
II. Zum historischen Entwicklungsgang der Frage der Zufahrwege in Russland. ....	7
III. Zum Gesetz über die Zufuhrwege vom 14. April 1887. ....	13
IV. Was ist ein Zufuhrweg? .....	20
Die schiffbaren Ströme und Flüsse .....	23
Das Chausseewesen in Russland. ....	24
Chausseen und Landstrassen <sup>und</sup> / <sub>oder</sub> Schienenwege. ....	28
V. Zur Entwickelung der Schmalspurbahnen. im Auslande. ....	31
Die Königlich Sächsischen Staats-Schmalspurbahnen. ....	36
Die K. K. Bosnabahn. ....	42
VI. Das Spurmaass der Eisenbahnen. ....	46
VII. Die bisherige Entwicklung der Schmalspurbahnen in Russland in der Praxis. ....	53
Die Lage der Privatanschlussgleise in Russland. ....	65
Die neueste regierungsseitige Initiative. ....	70
VIII Die Irinowka-Zufuhrbahn. ....	72
Die Oka—Penkin-Zufuhrbahn. ....	75
Die Gräflich Scheremetjewsche Waldbahn. ....	78
Allgemeines. ....	79
IX. Der regierungsseitige jährliche Zehn-Millionenfonds. ....	80

## I. Allgemeine Einleitung.

In einer längeren Reihe von Jahren hat Verfasser an der publizistischen Behandlung der wirtschaftlichen Fragen des Russischen Reiches lebhaften Antheil gehabt. — Manchem der Leser vorliegender Studie dürften die verschiedenen Arbeiten, die Verfasser in der Petersburger deutschen Presse, theils auch in besonderen Broschüren veröffentlicht hat, bekannt geblieben sein. — Seit dem Jahre 1890 hat Verfasser seine freie Zeit fast gänzlich der litterarischen Thätigkeit entziehen müssen; die Ursache hierfür lag theils auf privatem, in der Hauptsache aber auch auf geschäftlichem Gebiet. Auf letzterem war Verfasser seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre in eine neue Spezialität hineingekommen : in diejenige der Anlage sogenannter schmalspuriger Industrie- und Feldeisenbahnen, für welche Spezialität derselbe sich immer mehr erwärmte, dank den Verhältnissen, die sich ihm darboten. — Hatte Verfasser ursprünglich auch nur den kleinsten Typ solcher Anlagen in den Bereich seiner Interessensphäre gezogen, so trat doch bald zu Tage, dass in Russland der Gesichtskreis für dergleichen Anlagen wesentlich erweitert werden musste. Die räumlichen Verhältnisse, welche in Russland in Betracht kamen, liessen die einzelnen Objekte in stets grösserer Proportion erscheinen; das Objekt eines Schienenweges erstreckte sich in dem einzelnen Falle stets auf eine Entfernung von ebenso viel „Dekaden“ wie in Westeuropa von „Einheitenöü“ von Werst.

Bei der geschäftlichen Behandlung dieser grösseren Objekte stellten sich deren Realisirung die verschiedensten Schwierigkeiten entgegen, infolgedessen Verfasser naturgemäss auf den Weg eines intensiven Studiums der einschlägigen Verhältnisse gedrängt wurde.

Dieses Studium führte zu der tiefen Ueberzeugung, dass die Frage der billigen und einfachen Lokalbahnen sozusagen den ersten Rang unter den Fragen der ökonomischen Entwicklung des Russischen Reiches einnehmen sollte. Verfasser hörte vor Jahren von einem befreundeten, mit Russlands Verhältnissen intimst vertrauten Manne den Ausspruch: „Nicht Elevatoren; nicht die Verbesserung unserer alten und der Ausbau neuer Häfen; nicht die Melioration unseres Flusssysteme; nicht Darlehen auf Getreide, oder andere nützliche Maassregeln sind im Stande, so sehr der Bevölkerung zu helfen wie der Ausbau von Zufuhrwegen. — Ehre und Ruhm gebührt denjenigen Staatsmännern, welche dieser einfachen, aber wichtigen Frage helfen mit ihrem Machteinflusse.“

Unbestreitbare Wahrheit liegt in diesem Ausspruch! Je mehr Verfasser sich in die Materie vertiefte, um so mehr musste derselbe die Berechtigung dieses Ausspruchs anerkennen. Es hat auch nicht an Staatsmännern gefehlt, welche dieser Frage der „Zufuhrwege“ eine grosse Bedeutung zuerkennen haben. Immer aber wurde offiziell und offiziös betont, dass ohne eine rührige Privatinitiative nichts zu erreichen sei.

Für die Privatinitiative war aber die Sache einerseits viel zu viel terra incognita; andererseits bot sie nicht denjenigen rasch durch die Börse realisirbaren Vortheil, welchen das Kapital heutzutage von allen Privatunternehmungen erwarten zu können glaubt; der Privatinitiative bot und bietet sich dar in dieser Frage eben nur ein Objekt, welchem jeder spekulative Charakter fern liegt, und welchem sich nur langsamer, aber dafür sicherer Nutzen und Gewinn erschliesst.

Unter diesen Verhältnissen hat sich Verfasser zu der Veröffentlichung vorliegender Studie entschlossen. Seit geraumer Zeit trug sich derselbe mit dem Gedanken, mit einem Ueberblick zu dieser Frage hervortreten. Es fehlte demselben auch nicht an wiederholten direkten Anregungen — aber es gebrach demselben an der nöthigen Zeit, um die vielseitigen Materialien und die langjährigen Eindrücke zu sichten, sie in ein einigermassen gedrängtes System zu bringen; ausserdem musste

Verfasser fürchten, dass — solange derselbe geschäftlich interessirt — ihm der Einwand, er spräche pro domo, gemacht würde. Seit nunmehr bereits längerer Zeit dem speziellen Geschäftsinteresse entzogen, konnte Verfasser gegenwärtig sowohl die nöthige Musse auf die Sache verwenden, als auch mit der nöthigen Objektivität sich aussprechen.

Nicht jeder der geehrten Leser wird nur und **ausschliesslich** Neues finden; für jeden aber dürften die Details in einem oder dem anderen Theil vorliegender Studie Interesse haben.

Verfasser hat absichtlich die „technische“ Seite der grossen Frage der Zufuhrwege für Russland ganz ausgeschlossen, in striktem Gegensatze zu den ziemlich zahlreichen Werken, mit denen die Litteratur des Auslandes versehen ist in Bezug auf „Neben-, Lokal-, Klein-Bahnen etc.“ — was Alles bei uns in Russland sich in dem einen Worte „Zufuhrwege“ konzentriert. Verfasser ist der Meinung, dass die „**ökonomische**“ Seite der Frage **generell** klar sein muss; in zweiter Reihe muss dann das „kommerziell-finanzielle“ Prinzip für den Einzelfall entscheidend sein, — die „technischen“ Prinzipien müssen und werden sich den volks- und privatwirthschaftlichen Interessen sowohl generell als speziell anpassen können.

Eine derartige Behandlung der Materie vom rein nationalökonomischen — nicht vom technischen — Standpunkt schliesst von vornherein die Möglichkeit einer Prinzipienpolemik aus, welche nirgends hemmender und unfruchtbarer, als wenn sie auf das Gebiet des Technikers übertragen wird.

Von diesen Gesichtspunkten aus übergibt Verfasser die vorliegende Studie der Oeffentlichkeit. Dieselbe erscheint in „deutscher Sprache“, weil sie berechnet ist nicht auf ein grosses Publikum, sondern auf einen bestimmten Kreis von intelligenten Leuten, denen in Russland die ausländischen Sprachen erfahrungsgemäss ebenso geläufig sind, wie die einheimische russische Sprache, während im Auslande aber den Interessenten die Kenntniss der russischen Sprache fast durchgängig fehlt.

Wenn auch vorliegende Arbeit hauptsächlich für russische Kreise bestimmt ist, so dürfte dieselbe doch auch für das Ausland einigen Werth besitzen. In der ausländischen Litteratur finden sich überhaupt keine oder nur die allerspärlichsten Hinweise auf das, was in Russland auf dem wichtigen Gebiete der Zufuhrwege vorging und vorgeht. So entbehrt auch das unlängst — 1895 — im Auftrage des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom Regierungsbaumeister Friedrich Müller herausgegebene umfangreiche Werk „Grundzüge des Kleinbahnwesens“ fast jeder Nachricht über Russland.

Auch Kommerzienrath und Generaldirektor A. Haarmann hat in seiner ganz unlängst herausgegebenen verdienstvollen litterarischen Arbeit »Die Kleinbahnen“ (1896 bei Siemenroth und Troschel, Berlin, erschienen) für Russland nur die allerdüftigsten Daten über Russland einschalten können (Seite 44/45 seiner Arbeit), augenscheinlich aus Materialmangel.

Bei der internationalen Bedeutung, welche das Verkehrswesen heutzutage in der ganzen Welt einnimmt, dürfte daher das Vorhandensein vorliegender Studie gerade in „deutscher“ Sprache nicht ohne Werth sein; die interessirten russischen Kreise, welche — wie bereits gesagt — den Vortheil vielseitiger Sprachkenntniss vor den übrigen Nationalitäten voraus haben, werden daher die Wahl der deutschen Sprache wohl in gewohnter liebenswürdiger Weise würdigen.

St. Petersburg, Januar 1896.

**Fr. Hoch.**