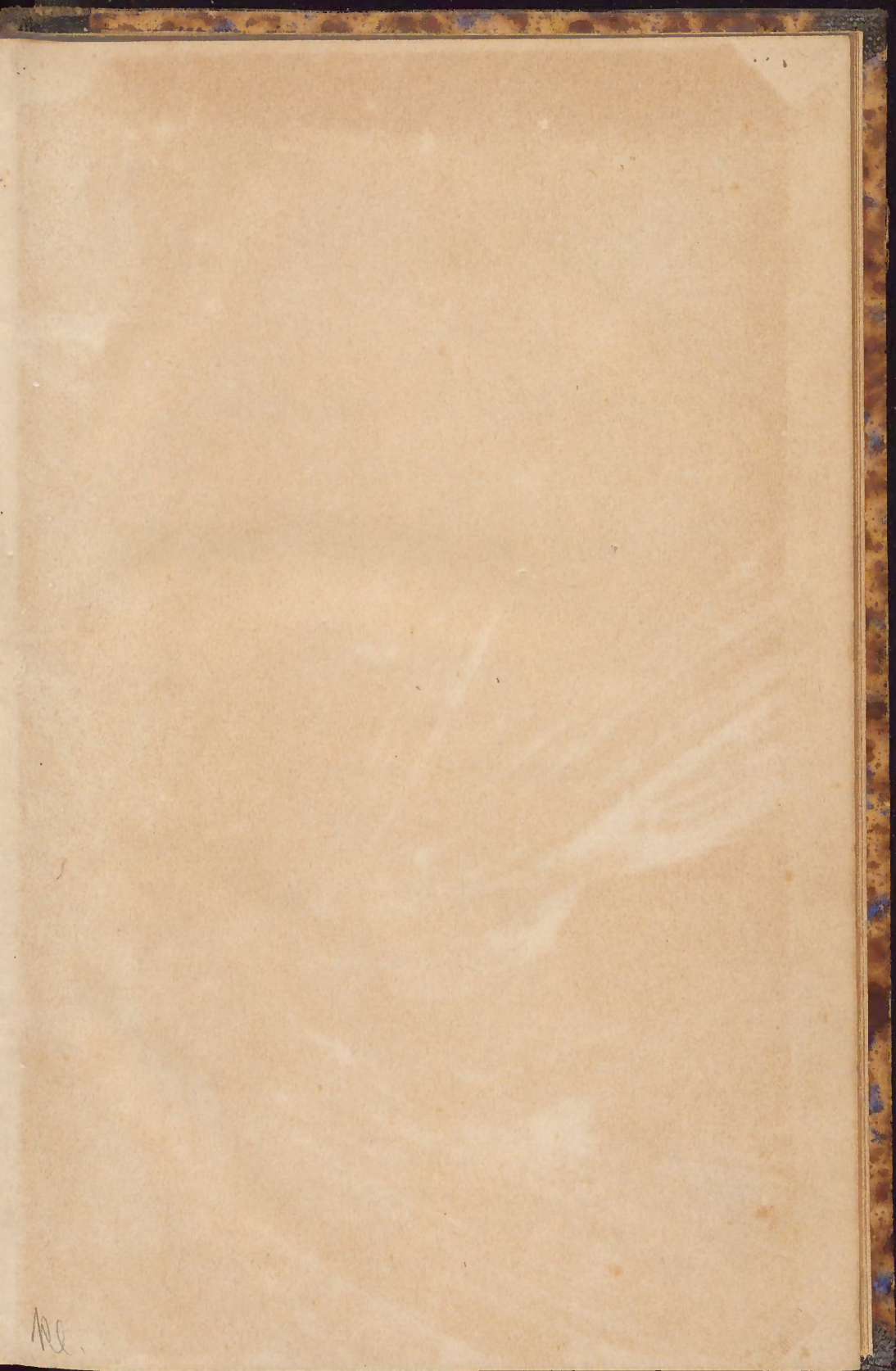
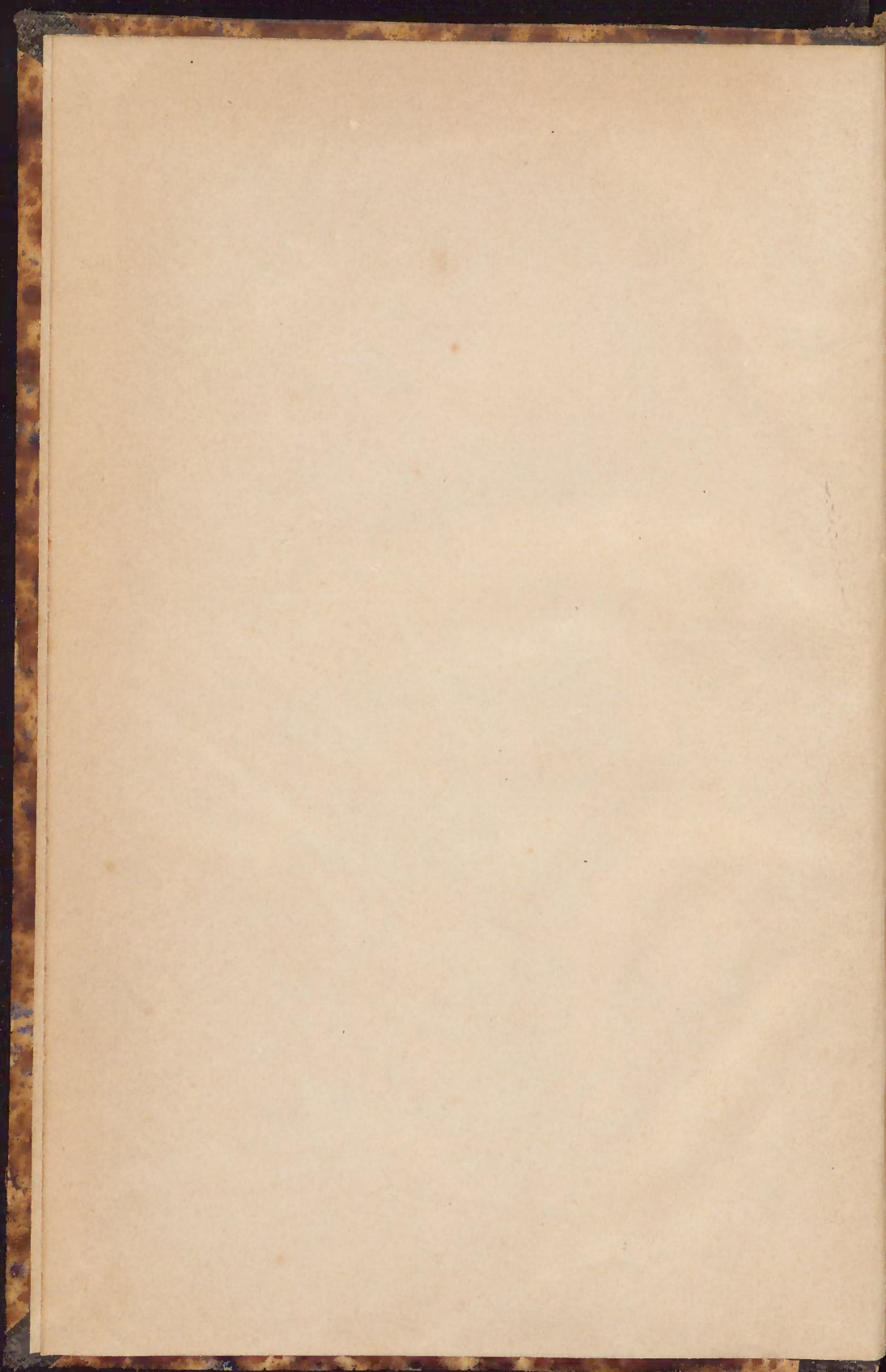


100.

I 2822



Ne.



Der
Deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif

mit feinem

Classifications- und Raum-System

sowie die jetzige

Eisenbahn-Tarif- und Wirthschaftspolitik

der

Preussischen und Deutschen Regierung

von

einem praktischen Verkehrsbeamten.

XXXIII. B. a. 81.

Zweite vollständig umgearbeitete Auflage des Reform-Tarif.



4k. II. a. 1200.

Elberfeld.

In Commission der **Vädeker'schen Buch- und Kunsthandlung**
(A. Martini u. Grüttgen).

1882.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
1. Einleitung	5
2. Raum- und Classificationsystem	7
3. Classificationschema	11
4. Tariffschema	12
5. Maximal-Einheitsätze	14
6. Tarification	18
7. Conventionalstrafe	25
8. Allgemeine Betrachtungen	30
9. Steigerung des Werthes der Güter durch die Transportkosten	33
10. Die Nachtheile, welche durch die Aufnahme des Raumsystems in den deutschen Gütertarif im Gebiete des Classificationsystems entstanden sind	35
11. Gestellung von Wagen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 10 000 kg	40
12. Die Stückgutfracht	43
13. Das Sammelverfahren	45
14. Die Resultate der Frachtermäßigung bei den theueren Artikeln und die Erfolge der billigeren Frachten bei den minderwerthigen Gütern	48
15. Einfluß der billigeren Tarife für Rohmaterialien und Halbfabrikate auf den Preis der fertigen Waare	52
16. Das neue Schema des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs	54
17. Die Einnahmen, welche sich pro 1880 unter dem neuen Tariffschema ergeben haben würden	56
18. Differentialtarife und Fracht-Disparitäten, welche bis jetzt bestanden haben und die nunmehr beseitigt werden	65
19. Ausnahmetarife, welche bestehen bleiben und für die Folge eingeführt werden	71
20. Allgemeines über die auf Grund des Reformsystems erstellten neuen Tarife	75
21. Die Wirkungen der Tarif- und Zollpolitik	96
22. Die wirthschaftlichen und finanziellen Garantien	114
23. Die Instradierung der Güter bezw. das Gesetz, betreffend die Regulirung des Tarifwesens	117

Druck von A. Martini u. Grüttersen in Elberfeld.

Vorwort.

Getragen von dem nationalen Gedanken einer einheitlichen Deutschen Reichseisenbahn-Verwaltung und einer einheitlichen gesunden Wirthschaftspolitik im Deutschen Reiche, sowie ermuthigt durch den Erfolg der ersten Auflage des Reformtarifs habe ich es mir zur Pflicht gemacht, in der zweiten vollständig umgearbeiteten Auflage im Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif auf die Bedeutung und Entwicklung dieser nationalen Aufgabe hinzuweisen und die Erfolge der Regierung, welche bereits an die Lösung dieser Aufgabe herangetreten ist, gegenüber den Angriffen eines großen Theiles des von den Sonderinteressenten irre geleiteten Publikums in das richtige Licht zu stellen.

Haben die vorerwähnten Fragen nur im Allgemeinen in scharfen Zügen markirt werden können, so ist die andere Aufgabe dieser Schrift: die Besprechung des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs in seinen Grundzügen und die Verdeutlichung der Tarification durch Anführung von Beispielen aus der Praxis, einer eingehenderen Behandlung unterzogen und speciell auf die große Bedeutung des Classifications-Systems in seinem Zusammenhange mit der jetzigen Wirthschaftspolitik hingewiesen worden.

Auch soll ein Wort gesprochen werden zu Gunsten des Klein-Verkehrs, des kleinen Mannes, welcher unter dem Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, entgegen den jetzt maßgebenden Grundprincipien der Wirthschaftspolitik, übermäßig stark belastet ist.

Fern sei von mir die Annahme, hier einer von mir allein ausgehenden Ansicht Verbreitung verschaffen zu wollen. Wer von neutralem Boden aus das Vorgehen der Parteien objectiv beobachten kann, dem muß die Ungleichheit der Waffen sofort ins Auge fallen; dort: Kampf

mit allen möglichen Mitteln um die Sonderinteressen Einzelner, hier: Hebung und Vertheidigung der allgemeinen Interessen, des Wohles der ganzen Nation, bis zur Selbstaufopferung. Man kann es deshalb wohl Niemanden verargen, der unter solchen Umständen und angesichts der Bedeutung des schließlichen Ausganges des Kampfes den neutralen Boden verläßt und diejenige Partei zu unterstützen sucht, welche für die Lösung der nationalen Aufgabe eintritt und das Gemeinwohl der ganzen Nation im Auge hat, an welcher Unterstützung auch ich mich zu betheiligen gesucht habe, soweit es eben in meinen geringen Kräften liegt.

Der Verfasser.

1. Einleitung.

Als im Jahre 1835 in Deutschland die erste Eisenbahn dem Verkehr übergeben wurde, hätte man nicht ahnen sollen, daß an diesen kleinen Anfang sich so großartige Unternehmungen angereiht haben würden, wie wir sie jetzt vor Augen sehen. Nachdem mit dem Bau der ersten Eisenbahnstrecke, Nürnberg-Fürth der Stein ins Rollen gekommen war, entstanden schnell nach einander Transportlinien an Transportlinien, welche die größeren Städte und Handelsplätze mit einander verbanden und zwischen diesen den Verkehr auf den neuen eisernen Wegen mit rasender Schnelligkeit vermittelten, so daß Handel und Wandel einen noch nie gekannten Aufschwung nahmen. — Allmählich nahm diese Gliederung Gestalt an, indem die Verkehrsadern zu ganzen Verkehrsgebieten sich erschlossen, die wiederum unter sich durch directe Verbände im Wechselverkehr standen.

Durch die Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen war diesem Eisenbahnriesen Kopf und Hand gegeben; das Leben pulsrte auf allen Eisenbahn-Verkehrsgebieten ohne Unterbrechung und die belebende Kraft, die Betriebsmittel, nahmen einen geregelten Wechselauf durch den ganzen Eisenbahnkörper.

So steht die Sache jetzt, wo dieser Riese sich als unverkennbarer Sohn der Volkswirtschaft entpuppt und außer der Vertretung der allgemeinen Interessen auch noch die Verzinsung eines Anlage-Capitals von Milliarden übernommen hat. Das Privat-Capital hat die Kosten der ersten Ausbildung meistens bestreiten müssen, und selbstverständlich beanspruchten die Unternehmer einen entsprechenden Antheil am Gewinn. Der Staat hat aber ebenfalls unter bedeutenden Auslagen für die weitere Ausbildung Sorge getragen, besonders den verkehrsärmeren, von den Privat-Eisenbahnen vernachlässigten Gegenden die Wohlthat der Eisenbahnen zukommen lassen.

Das alte Sprichwort: „Niemand kann zweien Herren dienen“, ist auch hier wieder in Erfüllung gegangen. Die Eisenbahn kann unter der Leitung des Staates, als öffentliche Verkehrsanstalt, zu welcher sie mit der Zeit herangewachsen ist, nicht das Allgemeinwohl fördern und gleichzeitig auch noch das Interesse der einzelnen gewinnsuchenden Privat-Unternehmer wahrnehmen.

Nach der Ansicht der leitenden Staatsmänner ist der Augenblick gekommen, wo das Interesse an den Eisenbahnen so groß und allgemein geworden ist, daß die fernere Regelung der Verkehrs-Verhältnisse nicht mehr dem Egoismus und der Willkür der Einzel-Interessen überlassen werden kann, sondern nach dem Interesse der Allgemeinheit erfolgen muß, was besonders auf dem Gebiete des Tarifwesens anzustreben ist.

Soll aber bei der Feststellung der Tariffähigkeit, der Classification, überhaupt des ganzen Tarif-Schemas das Allgemeinwohl in den Vordergrund gestellt werden, so muß die Rentabilität und damit selbstverständlich auch das Interesse der einzelnen Privat-Unternehmer dementsprechend zurückstehen.

Wer jedoch gewohnt ist, eine gute Beute heimzuführen, wird auf diese so leicht nicht verzichten. Daher auch die Schwierigkeiten, welche dem Staate bei der Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in den Weg gelegt wurden. Zwei Eisenbahn-Gesetz-Entwürfe mußten zurückgezogen werden, weil angeblich durch diese dem vorherrschenden Privatbahn-System zu große Einschränkungen auferlegt wurden.

Der Glaube an einen günstigen Erfolg der projectirten gemeinnützigen Einrichtungen und Verwaltungsmaßregeln fand keinen Boden gegenüber den klingenden Resultaten der die großen Industriegebiete beherrschenden Privateisenbahn-Unternehmungen.

Die Staats-Eisenbahn-Verwaltung wurde einer herben Kritik unterzogen und in der allgemeinen Einführung des Staatsbahn-Systems erblickte man eine Schädigung des National-Vermögens. Die Uebernahme der sämtlichen Staats-Eisenbahnen auf das Deutsche Reich wurde ebenfalls abgelehnt; Preußen nur allein erhielt die Berechtigung, seine Bahnen an das Reich abtreten zu dürfen.

Da die Preussische Regierung auf dem bis dahin betretenen Wege ihr Ziel, die Eisenbahnen gemäß ihrer Natur als öffentliche Verkehrs-Anstalten unter ihre Leitung zu bringen, nicht zu erreichen vermochte, schritt dieselbe zur Selbsthülfe, zur Verstaatlichung der Privatbahnen.

Nachdem Preußen sich in den Besitz der vier ersten größeren Privat-Eisenbahnen gesetzt hatte, hielt die Regierung es für angezeigt, trotz ihrer befestigten Stellung weitere Sicherheitsmaßregeln gegen das damals überwiegende Privatbahn-System zu ergreifen und legte dem Bundesrath einen Gesetzentwurf vor, betreffend das Güter-Tarifwesen der deutschen Bahnen, welcher dem Deutschen Reiche einen einheitlichen Tarif geben und die unwirthschaftlichen Concurrenz-Bestrebungen der Eisenbahnen untereinander beseitigen sollte.

Der erste Schritt zur Verstaatlichung war jedoch von solch überaus günstigen Erfolgen begleitet, daß man dieses Gesetz fallen ließ und den Weg der Verstaatlichung der Privatbahnen weiter verfolgte; denn mit dem Ankauf der betreffenden Bahnen sind die wichtigsten Verkehrslinien in den Besitz des Staates gelangt und dadurch diesem die Mittel an die Hand gegeben worden, nicht nur in Preußen den Verkehr zwischen den größeren Städten, Handelsplätzen und Seehäfen zu beherrschen, sondern auch in Deutschland zur Hegemonie auf dem Eisenbahngelände zu gelangen und demnächst die Eisenbahn-Angelegenheiten ohne weitere Schwierigkeiten auf das Reich überspielen zu können.

Das Privatinteresse wird von selbst in die ihm gebührenden Grenzen zurückgedrängt und der Grundstein zu der Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt gelegt, in welcher der durch das Privatcapital verleitete Eisenbahn-Riese nach den Grundsätzen seiner Mutter, der Volkswirtschaft, erzogen werden soll.

Der Zweck dieser „Schrift“ ist nun weniger, die verschiedenen Umstände und Beweggründe hervorzuheben, welche im Allgemeinen ein stärkeres Eingreifen des Staates in die Eisenbahn-Verhältnisse erforderlich machten, als speciell denjenigen Punkt zu beleuchten, welcher als Stein des Anstoßes dem Fortschreiten der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen im Wege lag: „Das Tarifwesen und die hiermit im engeren Zusammenhange stehende Wirthschaftspolitik.“

Es soll an der Hand des bereits Gegebenen klarzulegen versucht werden:

1. Wie sich die Tarif-Verhältnisse augenblicklich gestalten.
2. Welche Aenderungen das jetzige Tariffchema hervorgerufen hat und welche Aenderungen dasselbe noch erfahren soll.
3. Welche Zwecke die Regierung auf dem Gebiete des Tarifwesens und der Zoll- und Wirthschaftspolitik verfolgt.

2. Raum- und Classificationsystem.

Die Herstellung der Tarife ist eine verschiedene. Wir haben als Hauptgrundlage das Classificationsystem und das Raumsystem.

Bei letzterem System wird hauptsächlich das Gewicht der Transportgegenstände und der Raum, beziehungsweise die Tragfähigkeit des zur Verwendung kommenden Wagens zu Grunde gelegt, ohne jedoch hierbei auf den Werth der Transportgegenstände und auf die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen zu rücksichtigen, welche mit der Translokalisierung der Handelsartikel und der Erzeugnisse der Industrie durch den Transport

per Eisenbahn verbunden sind. Das Wesen dieses sogenannten Raum- und Gewichtssystems kommt in dem früheren Elsaßischen Tarife am deutlichsten zur Ausprägung, weshalb dasselbe auch die Bezeichnung: „Das Elsaßische System“ erhalten hat. Es kam in Elsaß-Lothringen zu einer Zeit zur Einführung, in welcher von Wahrnehmung der volkswirtschaftlichen Interessen nicht die Rede sein konnte — in den Kriegsjahren 1870 und 71. Bei der fortwährenden Inanspruchnahme der occupirten Eisenbahnen Frankreichs durch die Deutschen lag der innere Verkehr vollständig darnieder, die Vorräthe der nothwendigen Lebensmittel gingen allmählig zur Neige und das Bedürfniß einer neuen Zufuhr machte sich fühlbar, zu deren Förderung denn auch Seitens des Oberkommandos der Deutschen Armeen die Benutzung der Eisenbahnen zugestanden wurde.

Daß unter den obwaltenden Verhältnissen in Feindesland auf die Herstellung complicirter, gemeinnütziger Tarife große Mühe verwandt werden sollte, lag von vornherein nicht in der Absicht der beteiligten Behörden. Die Sache wurde denn auch so einfach gemacht, wie eben möglich; für Wagenladungsgüter wurden zwei Classen gebildet, die eine für diejenigen Güter, welche trocken in Colliwagen und die andere für solche, welche auf offenen Transportwagen befördert werden sollten. Die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen kam in voller Höhe zur Berechnung, mit der Maßgabe, daß pro Achse und Meile 1,50 M. als Maximalsatz erhoben wurde. Diese beiden Wagenladungsclassen und eine Stückgutsclasse machten den ganzen Tarif aus.

Nachdem auf den occupirten französischen Bahnen der Betrieb von den respectiven Eigenthümerinnen wieder übernommen und die Eisenbahnen von Deutsch-Elsaß-Lothringen einer besonderen Verwaltung unterstellt worden waren, erschien für die jetzigen Reichseisenbahnen das folgende Tariffschema:

Pro 100 kg und km wurden erhoben:

Für Eilgut: das Doppelte der Fracht von Nicht-Eilgut.

Für Stückgut: 1,07 Pf. und für Expeditionsgebühr 20 Pf. pro 100 kg.

Für Wagenladungsclasse A, bedeckte Wagen

1. für 5000 kg 0,71 Pf.

2. „ 10000 „ 0,53 „

Für Wagenladungsclasse B, offene Wagen

1. für 5000 kg 0,55 Pf.

2. „ 10000 „ 0,40 „

Für Specialtarif in Ladungen à 10 000 kg 0,26 Pf.

und außerdem für die Wagenladungsclassen eine Expeditionsgebühr von 12 Pf. pro 100 kg.

Der ursprüngliche Nothstandstarif war somit mit wenigen Ausnahmen beibehalten worden; man unterschied eben nur zwischen Ladungen à 5000 kg und 10000 kg, wo früher die Tragfähigkeit des Wagens zur Berechnung gezogen worden war. Die Einführung des Specialtarifs war eine Folge der Bestimmungen des Artikels 45 der Verfassung des deutschen Reiches, wonach bei großen Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif zu 1 Pf. pro Centner und Meile vorgesehen ist.

Diesem Raumsystem gegenüber, welches sich über die Südwestdeutschen Bahnen ausgebreitet hatte, bestand zur Zeit in Norddeutschland das Classifications-System und in Bayern das gemischte System, welches letztere eingeführt worden war, um mit den Nachbarbahnen, einerseits mit dem Raumsystem, andererseits mit dem Classifications-System, Fühlung zu halten.

Schon gleich nach den Kriegsjahren 1870/71 ging man mit dem Gedanken um, angesichts dieser verschiedenen Systeme und der Verschiedenheit der einzelnen Local- und Verbandstarife mit ihren zahllosen Nachträgen und dem Durcheinander von Tarifvorschriften und tarifarischen Bestimmungen, ein einheitliches Tariffsystem einzuführen. Die Verhandlungen blieben jedoch anfangs resultatlos, bis im April 1876 der Tarif-Verband — eine aus dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hervorgegangene Vereinigung der Norddeutschen Eisenbahn-Verbände — die Initiative ergriff und sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen im Deutschen Reiche aufforderte, sich an sofort einzuleitenden Verhandlungen zum Zwecke der Einführung eines einheitlichen Tarifs für das Verkehrsgebiet der Deutschen Bahnen zu betheiligen. Die Betheiligung fand statt, mit Ausnahme der Staatseisenbahnen Preußens, welche, da der Fürst Reichskanzler dieselbe Frage inzwischen im Bundesrathe zur Sprache gebracht hatte, dem Reiche nicht vorgreifen wollten. Seitens der übrigen Staatsbahnen und Privateisenbahnen wurde eine Commission gewählt, in welcher die Interessen der verschiedenen Verkehrsgebiete vertreten waren und eine Einigung über das neue Tariffschema zwischen den verschiedenen Anhängern des Classifications- und Raumsystems angestrebt wurde. Die Grundlage für ein einheitliches Tariffsystem fanden die Verwaltungen in dem Bayerischen System, welches den Mittelweg zwischen dem Elsässischen und Classificationsystem einnahm.

Der Reichskanzler ließ, wahrscheinlich weil er es noch nicht für zeitgemäß hielt, von der Regelung des Tarifwesens auf dem Reichswege ab, so daß nunmehr auch die preussischen Staatseisenbahnen, resp. die Aufsichtsbehörde mit in die Berathungen des neuen Tariffschemas eingriffen und sich

schließlich über die Einführung des Reformtarifs mit den anderen Eisenbahn-Verwaltungen einigten.

Der Reformtarif ist für die Preussischen Staatsbahnen und die theiligten Privatbahnen als einheitliche Einrichtung auf dem Verwaltungswege allgemein zur Einführung gelangt und fast überall mit dem 1. Januar 1878 in Kraft getreten.

Nach dem Reichsanzeiger waren bereits am 1. Juli 1879 die Localtarife der zur Zeit in Deutschland bestehenden 63 Eisenbahn-Verwaltungen bis auf den Localtarif der Georgs-Marienhütte-Haßberger Eisenbahn sämtlich auf Grundlage des Reformsystems erstellt. Auch im Verkehrsverkehr zwischen den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen unter sich hatten um diese Zeit von 184 Verbänden 172 das Reformsystem angenommen. Die mit den Eisenbahnen des Auslandes bestehenden directen Verbände, welche mehr oder weniger von den Grundbedingungen des Reformsystems abwichen, wurden sämtlich auf den 1. Januar 1880 gekündigt.

Das Reformsystem ist jetzt allgemein soweit eingeführt, daß die Preussische Staatsbahn-Verwaltung am 1. September 1881, bei der Herausgabe eines neuen Tarifs, diesem den Namen: „Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif“ beilegen konnte.

Der erste Theil dieses Tarifs enthält die allgemeinen Bestimmungen für den Güter-Verkehr auf sämtlichen Bahnen Deutschlands: Das Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen und die allgemeinen Tarifvorschriften, Tariffchema und Güter-Classification, während in dem zweiten Theil die besonderen Bestimmungen und speciellen Tarifvorschriften nebst Kilometerzeiger und Tarif Tabellen für jeden einzelnen Directions-Bezirk und Güter-Verkehr besonders zur Ausgabe gelangen. Auch im Verkehr mit den Nicht-Deutschen Bahnen sind auf Grund des Reformsystems directe Verbände hergestellt, von welchen nur einzelne durch Aufnahme einer zweiten Stückgutklasse und Einstellung einer oder mehrerer Wagenladungsclassen Abweichungen vom allgemeinen Tariffchema nachweisen.

Es soll denn auch in erster Reihe unsere Hauptaufgabe sein, den Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif in seinen Grundzügen einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Die Hauptfactoren dieses Tarifs: Das Tariffchema, die Maximaltariffsätze und die Classification sind zwischen den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden und Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands nach Anhörung der gutachtlichen Aeußerungen der theiligten Interessenten des Handelsstandes, der Industrie und Landwirthschaft vereinbart worden; dieselben behandeln ausschließlich nur die Tarification von Gütern und beruhen in ihrer Hauptzusammensetzung auf dem Classifications-System. Durch besondere Tarif-

Bestimmungen ist jedoch die Anwendung der billigeren Wagenladungsfäße nach den Principien des Raumsystems von der Belastung und Ausnutzung der zur Verwendung kommenden Wagen abhängig gemacht worden, so daß wir es eben mit einem gemischten System zu thun haben, welches auf der einen Seite die Vorzüge des Classificationsystems sich angeeignet hat, um den allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen mehr Rechnung zu tragen, auf der andern Seite aber auch auf die Rentabilität der Transportanstalt Rücksicht nimmt, wie dies in der beabsichtigten besseren Ausnutzung der Transportmittel zu Tage tritt. Die Hauptgrundzüge bleiben indessen die Eintheilung der Transportgegenstände je nach einem höheren oder geringeren Werthe in eine theuere oder billigere Tarifklasse, eine möglichst weitgehende Rücksichtnahme auf Erleichterung der Zufuhr von Halbfabrikaten, Rohstoffen und Rohmaterialien nach den Fabrikations- und Veredelungsorten und sodann billige Beförderung der allgemein nothwendigen Lebensbedürfnisse. Das Vortheilhafte dieser Veranlagung wird indessen durch den bereits erwähnten Umstand herabgedrückt, daß diese Vortheile eben nur dann gewährt werden, wenn die in Frage kommenden Güter in größeren Quantitäten zur Anlieferung gelangen, was aus den weiter folgenden Ausführungen sich noch näher ergeben wird.

3. Classificationschema.

Betrachten wir zuerst das Bild, das Classificationschema, und dann den Rahmen, das Tariffschema. Im Vordergrund stehen, ohne Rücksicht auf die verschiedenen Abstufungen im Werthe, die Stückgüter, welche in Quantitäten von weniger als 5000 kg zur Anlieferung gelangen, bahnsseitig verwogen, verladen und entladen werden. Dann kommen diejenigen Artikel, welche dem Werthe nach den ersten Rang einnehmen, in Quantitäten von wenigstens 5000 kg zur Anlieferung kommen und, wie die Stückgüter, trocken in Colliwagen zu befördern sind, aber von dem Absender und Empfänger ver- resp. entladen werden müssen. Dieselben Güter nehmen schon eine vortheilhaftere Stellung ein, wenn sie in Quantitäten von 10000 kg angeliefert werden. Dann folgen in drei verschiedenen Schattirungen die weniger gelbwerthen Artikel, die Fabrikate und Halbfabrikate aus denselben, die billigeren Rohstoffe und schließlich das Rohmaterial, sämmtlich Güter, welche vom Absender beziehungsweise Empfänger zu ver- und entladen sind und nur Anspruch auf Beförderung in offenen Transportwagen haben. Der Vorzug, welcher diesen Gütern bei der Frachtberechnung eingeräumt

ist, wird ebenfalls durch den mehrerwähnten Umstand abgeschwächt, daß diese Vergünstigung an die Bedingung der Aufgabe von Sendungen à 10000 kg geknüpft wird. In Quantitäten von 5000 kg kommt ohne Unterschied auf die Werthschattirung eine höhere Fracht zur Berechnung.

Es treten noch einzelne kleinere Scenerien hinzu, welche die Ausnahmetarifirung von Gold- und Silberbarren, Platina, Edelmetall, gemünztem und Papiergeld, Preciosen, Edelsteine, ächten Perlen und dergleichen, von explosibaren Gegenständen, Langholz, Fischen, außergewöhnlich umfangreichen und schweren Gegenständen, sperrigen Gütern, gebrauchter Emballage darstellen und das Bild ist in seinen Hauptgrundrissen entworfen.

4. Tariffschema.

Der Rahmen zu diesem Gesamtbild, das Tariffschema, ist aus folgenden Theilen zusammengesetzt:

1. Der Stückgutklasse, nach welcher alle Güter befördert werden, soweit sie der Versender nicht als Wagenladung aufgiebt.
 2. Der Wagenladungsclassse A 1 für die theueren, geldwerthen, nicht in die Specialtarife aufgenommenen Artikel in Sendungen à 5000 kg.
 3. Der Wagenladungsclassse B, nach welcher sämtliche Güter der Classe A 1 tarifiren, welche in Quantitäten von 10000 kg zur Beförderung kommen.
 4. Der Wagenladungsclassse A 2, zu welcher diejenigen Güter der nachstehenden Special- und Ausnahmetarife gehören, welche in Quantitäten von 5000 kg zur Anlieferung gelangen.
 5. Dem Specialtarife I,
 6. Dem Specialtarife II,
 7. Dem Specialtarife III,
- welche die weniger geldwerthen Artikel, Halbfabrikate, Rohstoffe und Rohmaterialien umfassen, soweit sie in Quantitäten à 10000 kg aufgegeben werden.

Hat der Absender ein besonderes Interesse an der Beschleunigung der Transporte, so kann er dieselben als Eilgut zur Beförderung mit Eilgüter- oder Personenzügen aufgeben und bezahlt alsdann bei Wagenladungen ohne Unterschied der Artikel den doppelten Satz der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 oder B, je nachdem die Sendung ein Gewicht von 5000 kg oder 10000 kg repräsentirt und bei Stückgut den doppelten Satz der Stückgutklasse.

Güter in kleineren Quantitäten, besonders leicht verderbliche Sachen, können mit Zustimmung der Eisenbahn-Verwaltung auch mit Schnell- und Courierzügen befördert werden, in welchem Falle das doppelte der Eilgut-tage, also das vierfache des Stückguttages zu entrichten ist.

Der Minimalsatz für Stückgut beträgt 30 Pf., für Eilgut 50 Pf. und für Courier-Eilgut 1 Mark für jede Frachtbrieffendung. Als Minimalgewicht werden bei Courier-Eilgut, Eilgut und Stückgut 20 kg und bei Wagenladungsgut 5000 oder 10000 kg zur Frachtberechnung gezogen. Die Abrundung des Gewichts erfolgt bei Gütern der sämtlichen Classen von 10 zu 10 kg, wobei angefangene 10 kg für voll gerechnet werden.

Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 10 Pf. abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pf. gar nicht, von 5 Pf. ab aber für volle 10 Pf. gerechnet werden.

Das Schema des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs unterscheidet sich von dem früheren Norddeutschen Werthclassifications-System in erster Reihe dadurch, daß in demselben nur eine Stückgutklasse für alle Güter vorhanden ist, welche nicht in Wagenladungen aufgegeben werden, während unter dem Classifications-System eine Stückgutklasse — die Normalklasse — für die theueren Artikel und eine, auf einzelnen Verkehrs-Relationen auch zwei, Stückgutklassen für die minderwerthigen Güter bestanden. Dann aber wurden unter dem Classifications-System im Wagenladungs-Verkehr die sämtlichen Güter der drei ersten Wagenladungs-Classen A, B und C, gleichviel ob in Ladungen à 5000 kg oder 10000 kg aufgegeben, zum selben Satz der betreffenden Classe befördert und nur bei den letzten zwei Classen D und E war ein Unterschied in der Frachtberechnung gemacht, indem man für Ladungen à 10000 kg die billigeren Sätze dieser letzteren Classen bewilligte und für Güter dieser Classen in Ladungen à 5000 kg die höhere Fracht der Classe C berechnete. Der Unterschied in den Frachten zwischen Ladungen à 5000 und 10000 kg für Güter einer und derselben Classe ist unter dem Reform-System nicht nur bei den billigeren Gütern der Specialtarife in verstärktem Maße vorhanden, sondern auch bei den theueren Artikeln der allgemeinen Wagenladungsclassen A¹ und B, so daß jetzt für sämtliche Ladungen à 5000 kg eine höhere Fracht bezahlt werden muß, als für dieselben Güter in Ladungen à 10000 kg.

Es gilt als vereinbart, daß die Stückgüter und die Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen A¹ und B troden in geschlossenen Colliswagen und die Güter der Specialtarife in offenen Transportwagen befördert werden, insofern nicht die Bestimmungen des § 48 des Betriebs-Reglements entgegenstehen oder die Güter der Specialtarife in einem besonderen im

Tarife vorgesehenen Verzeichniß als solche bezeichnet sind, welche in bedeckten Wagen befördert werden sollen.

Soll die Eisenbahn die Güter der Specialtarife trocken in bedeckten Wagen und unter denselben Bedingungen wie die Stückgüter und Güter der Wagenladungsklassen A 1 und B befördern, so muß diese Beförderungsweise ausdrücklich im Frachtbriefe vorgeschrieben werden, in welchem Falle die Tariffähe des Specialtarifs mit 10% Zuschlag zur Anwendung kommen. Wird zur Deckung der in offenen Transportwagen verladene Güter der Specialtarife ohne Garantie für trockene Beförderung auf Antrag des Absenders im Frachtbriefe eisenbahnseitig eine Decke hergegeben, so wird hierfür von den einzelnen Eisenbahnen eine besondere Gebühr erhoben; dieselbe beträgt bei den Preussischen Staatsbahnen und unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen 2 M. pro Decke und je angefangene 200 km.

5. Maximal-Einheitsätze.

Für die genannten Classen bestehen Maximalfrachtsätze, welche von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands, je nach den besonderen Verhältnissen der betreffenden Bahnen, für eine bestimmte Längeneinheit der Transportstrecke und Gewichtseinheit — früher pro Centner und Meile, jetzt pro Tonnenkilometer — festgestellt und von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind.

Wir wollen hier die Sätze der Preussischen Staatsbahnen anführen, deren praktischere Construction aus dem früheren Bergisch-Märkischen Lokalgütertarif entnommen worden ist.

Die Expeditionsgebühren betragen für jede Tonne in Mark:

Auf Entfernungen	in den Classen							
	Eilgut	Stückgut	A ¹	B	A ²	Special-Tarif		
						I	II	III
von 1 bis 10 km	2,0	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
„ 11 „ 20 „	2,2	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 21 „ 30 „	2,4	1,2	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 31 „ 40 „	2,6	1,3	1,3	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 41 „ 50 „	2,8	1,4	1,4	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 51 „ 60 „	3,0	1,5	1,5	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 61 „ 70 „	3,2	1,6	1,6	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 71 „ 80 „	3,4	1,7	1,7	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 81 „ 90 „	3,6	1,8	1,8	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 91 „ 100 „	3,8	1,9	1,9	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
„ 101 und mehr	4,0	2,0	2,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

Die Streckensätze betragen für jedes Tonnen-Kilometer in Pfenningen:

							Special-Tarife		
		Eilgut,	Stückgut, A1,	B,	A2,	I,	II,	III,	
von	1 bis 100 km	22	11	6,7	6,—	5,—	4,5	3,5	2,6
„	101 km und mehr	22	11	6,7	6,—	5,—	4,5	3,5	2,2.

Auf dieser Grundlage hat man die Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs pro 100 kg und kilometerweise ausgerechnet und zwei Verzeichnisse hergestellt. Das eine, das Kilometer-Verzeichniß, enthält die Entfernungen zwischen den sämtlichen Stationen des betreffenden Local- oder Verbands-Verkehrs; das andere, die Tariftabelle, weist die Sätze der sämtlichen Tarifklassen nach, wie sich solche nach Maßgabe der erwähnten Einheitsätze für jeden Kilometer ergeben, von eins an bis zu derjenigen Zahl der Kilometer, welche die weiteste Entfernung in der betreffenden Verkehrs-Relation bildet.

Zum Beispiel beträgt bei Stückgut auf eine Entfernung von 50 km nach den angeführten Einheitsätzen die Fracht für 100 kg und km 1,10 Pf. oder pro 50 km das fünfzigfache, also 55 Pf.

zuzüglich 14 „ für Expeditionsgebühr,
zusammen 69 Pf.

Will man die Fracht von Düsseldorf nach einer anderen Station, beispielsweise nach Aachen wissen, so sieht man im Kilometer-Verzeichniß die Entfernung zwischen beiden Stationen nach, schlägt in der Tariftabelle die betreffende Zahl, in vorliegendem Falle 97, auf und man hat die Frachtsätze der sämtlichen Güterklassen pro 100 kg fertig ausgerechnet vorliegen.

Die Construction der Verbandstariffsätze erfolgt in der Weise, daß man die für die Transporttheilstrecken der einzelnen Bahnen sich ergebende Anzahl von Kilometern addirt, die Summe mit dem Einheitsatz pro 100 kg und km multiplicirt und eine einmalige Expeditionsgebühr hinzuschlägt.

Im Rheinischen Nachbar-Verkehr betrug beispielsweise die Entfernung von Calcum nach Osterrath 39 km. Die Instradirung erfolgte über Düsseldorf—Neuß. Nach dem Cöln-Mindener Localtarif betrug die Entfernung von Calcum nach Düsseldorf 11 km; nach dem Bergisch-Märkischen Localtarif von Düsseldorf nach Neuß, incl. des für die Rheinbrücke bei Hamm genehmigten Zuschlags von 12 km, 19 km; nach dem Localtarif der Rheinischen Bahn von Neuß nach Osterrath 9 km; zusammen also 39 km.

39 mal 1,1 Pf. plus 13 Pf. für Expeditions-Gebühr macht 56 Pf., welcher Betrag an Fracht für 100 kg Stückgut auf eine Entfernung von

39 km sowohl im Local=Verkehr der drei Bahnen als im Verbands=Verkehr erhoben wurde und auch unter den jetzigen neuen Verhältnissen nach erhoben wird.

Die Expeditions=Gebühr würde in vorliegendem Falle je zur Hälfte der Köln=Mindener und Rheinischen Eisenbahn zugefallen sein.

Die Höhe dieser Maximal=Einheitsfracht darf von den Eisenbahn=Verwaltungen ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde nicht überschritten werden, dagegen ist die freie Bewegung innerhalb derselben unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, so daß wohl billigere, nicht aber theuere Frachtsätze einseitig eingeführt werden dürfen.

Durch Bundesrathsbefluß vom 6. April 1877 wurde angeordnet, daß alle Tarife, welche für ausländische Producte oder Fabrikate einen an sich oder verhältnißmäßig günstigeren Frachtsatz gewähren, als für gleichartige inländische Erzeugnisse, der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden. Der Genehmigung der Preussischen Aufsichtsbehörde unterliegen in Folge dessen alle diejenigen Tarife, nach welchem im directen Verkehr mit dem Auslande oder im Durchgangs=Verkehr günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen bewilligt werden sollen, als für die gleichartigen Artikel auf den betreffenden Bahnstrecken im Verkehr von oder nach der Grenzstation festgesetzt worden sind, im welchem Falle den Eisenbahn=Verwaltungen nur bis zu dieser Grenze eine Ermäßigung der Frachtantheile in dem Verkehr mit dem Auslande und eine Erhöhung derselben bis zu den für den inneren Verkehr bewilligten Maximalsätzen überlassen bleiben.

Wenn nun in diesen beschränkten Grenzen die eine oder andere Eisenbahn=Verwaltung einen von dem allgemeinen Tariffchema oder der Classification abweichenden Tarif herstellen will, so geschieht dies in Form von Ausnahmetarifen, deren Sätze innerhalb der gegebenen Grenzen zwar nach dem Ermessen der Eisenbahn festgestellt werden können, die jedoch hinsichtlich der Frachtgegenstände und der Verkehrs=Relationen, für welche die Ausnahmetarifirung für erforderlich erachtet wird, wiederum der Genehmigung des Ministers bedürfen.

Die Ausnahmetarife erscheinen als sogenannte Stationstarife, aus welchen die Frachtsätze pro 100 kg für den betreffenden Artikel zwischen sämmtlichen beteiligten Stationen einzeln zu ersehen sind. Es erfordert dies eine nicht unbedeutende Arbeit und ein umfangreiches Tarifheft, so daß beispielsweise der frühere Ausnahmetarif der Bergisch=Märkischen Eisenbahn für Getreide und Mühlenfabrikate allein nicht weniger als 39204 Positionen nachwies.

Zur Vereinfachung dieser Stationstarife dienen die Schnitttarife, welche von Stationen des einen Verkehrsgebiets bis zu der gemeinschaftlichen Uebergangstation und von dieser bis zu den Stationen des anderen Verkehrsgebiets erstellt werden, so daß durch Addition des Tariffages von der Absendestation bis zum Schnittpunkte mit dem vom Schnittpunkte bis zur Bestimmungsstation sich die Höhe des ganzen Tariffages von der Absende- bis zur Bestimmungsstation ergibt, welche Einrichtung z. B. im Verkehr der Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld mit denen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg bei Ausnahmetarif I für Holz zc. getroffen ist. Im Verkehr mit Frankreich, wo mehrere Schnittpunkte bestehen, ist darauf zu achten, daß die einzelnen Schnitttariffäge nicht verwechselt werden.

Die Ausnahmetarife sind hauptsächlich vorgesehen für billige Nahrungsmittel, Rohmaterialien und je nach Bedürfnis für die Vermittelung der Zufuhr der Halbfabrikate und Hauptverbrauchsartikel nach den Veredlungs- und Hauptconsumtionsorten, sodaß der Umfang und die Bedeutung derselben je nach dem Stande der Industrie sowie nach Lage der Bezugs- und Erwerbsquellen für jeden Eisenbahn-Directions-Bezirk verschieden sind. In Rheinland und Westfalen haben wir speciell im Directions-Bezirk Elberfeld die folgenden Ausnahmetarife:

1. Ausnahmetarif A für Holz des Specialtarifs II, also für europäisches Bau- und Nutzholz.
2. „ B „ Steinkohlen, Kokes, Steinkohlen- und Kokesasche, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlen-Briquets und Torf.
3. „ C „ Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies und Braunstein.
4. „ E „ Steine, rohe, als: Bruch-, Bau- und Pflastersteine, sowie für Steinschrotten ab Station Wipperfürth.
5. „ F „ feuerfeste Steine.
6. „ G „ Holz (Rundholz, rohbeschlagene Stämme und Blöcke) nach Station Haspe.

In ähnlicher Weise sind in den Bezirken der übrigen Eisenbahn-Directionen und im Verbandswechselverkehr mit diesen billige Ausnahmetarife für Artikel gleicher und anderer Art eingeführt worden.

6. Tarifierung.

Es ist dem Ermessen eines Jeden anheimgegeben, eine Sendung als Courier-Gilgut und Gilgut zur Beförderung aufzugeben, wenn besondere Umstände dies erheischen; dahingegen sind diejenigen Absender, welche ein besonderes Interesse an der schnellen Beförderung ihrer Güter nicht haben und nur kleinere Quantitäten versenden, welche das für die Wagenladungsclassen vorgesehene Minimalquantum von 5000 kg nicht erreichen, gezwungen, für den Transport ihrer Güter die verhältnißmäßig theuere Stückfrachtgut zu zahlen.

Besteht das Einzelgut aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B und repräsentirt dasselbe ein so hohes Gewicht, daß die Stückgutfracht hierfür der Fracht nach dem Satze der Wagenladungsclassen A 1 für 5000 kg gleichkommt, so kann die betreffende Sendung als Ladung aufgegeben werden; es ist alsdann aber das Ver- und Entladen des Gutes vom Absender, resp. Empfänger zu bewirken. Ist ein größeres Gewichtsquantum als 5000 kg vorhanden und ergibt sich bei Anwendung des Satzes der Classe A 1 nach dem wirklichen Gewicht der Sendung eine höhere Fracht, als für 10 000 kg nach dem Satze der Classe B, so wird nach letzterer Classe tarifiert. Aehnlich verhält es sich mit Gütern der Special- und Ausnahmetarife. Bei denselben kommt für das wirkliche Gewicht so lange die Stückgutfracht zur Erhebung, bis der sich ergebende Betrag auf gleiche Höhe mit der Fracht nach dem Satze der Classe A 2 für 5000 kg zu stehen kommt, in welchem Falle nach letzterer Classe tarifiert wird. Der Satz der betreffenden Special- und Ausnahmetarife kommt erst zur Anwendung bei Sendungen à 10 000 kg, oder wenn die Fracht hierfür sich billiger stellt, als die Fracht nach dem Satze der Classe A 2 für das wirkliche Gewicht der Sendung.

Auf eine Entfernung von 39 km würde z. B. bei Gut der allgemeinen Wagenladungsclassen für ein Gewicht von 3500 kg die Fracht nach dem Stückgutsatze von 56 Pf. pro 100 kg 19,60 M., die Fracht nach Classe A 1 für 5000 kg jedoch nur 19,50 M. betragen, so daß bei Aufgabe desselben als Ladung ein Gewicht von 1500 kg aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen oder Specialtarife der betreffenden Sendung unentgeltlich beigegeben werden kann, weil die Fracht für 5000 kg nach der höchsten Wagenladungsclassen bezahlt ist.

Für 2310 kg des Specialtarifs I beläuft sich die Stückgutfracht bei einer Entfernung von 457 km zu dem Satze von 5,23 M. pro 100 kg auf 120,80 M.; auf dieselbe Entfernung beträgt die Fracht nach der Classe

A 2 nur 120,50 M., so daß bei Aufgabe dieser Sendung als Ladung letztere Fracht zu zahlen ist und 2690 kg aus Gütern der drei Specialtarife, auch wenn für dieselben Ausnahmetarife erstellt sind, unentgeltlich beigeladen werden können.

4700 kg des Specialtarifs III kosten auf letztere Entfernung nach Classe A 2 113,20 M., nach dem Satze des Specialtarifs III für volle 10 000 kg jedoch nur 113 M. Hier kommt somit die letztere Frachtberechnung zur Anwendung und es dürfen 5300 kg aus Gütern des Specialtarifs III unentgeltlich beigeladen werden, auch wenn die betreffenden Artikel in einen Ausnahmetarif aufgenommen sind.

Das Minimalgewicht bei Classe A 1 und A 2 beträgt somit 5000 kg und bei Classe B und den Special- und Ausnahmetarifen 10 000 kg. Die Anwendung der billigeren Frachtsätze der letzteren Tarifclassen ist ferner noch von der Bedingung abhängig gemacht worden, daß das Minimalgewicht, also mindestens 10 000 kg auf einen Wagen verladen werden muß.

Sobald die Berechnung der Fracht nach dem Wagenladungssatze eintritt, ist das Ver- und Entladen von den Absendern und Empfängern zu besorgen und haben sich dieselben hierbei nach den bei einzelnen Gütern, beispielsweise bei außergewöhnlichen umfangreichen und schweren Gegenständen, bei Langholz und Brettern, vorgesehenen besonderen Verladevorschriften zu richten.

Der Versender kann auch bei Anlieferung von wenigstens 2000 kg speciell solcher Güter, deren Verladung mit Schwierigkeiten verknüpft ist, oder durch welche der zur Verwendung kommende Wagen räumlich ziemlich ausgenutzt ist, wie dies z. B. bei leeren Fässern, Lumpen, Fensterrahmen der Fall ist, die Verladung selbst besorgen, jedoch muß er, wenn er die für ein solches Quantum sich nach der Stückgutclasse ergebende billigere Fracht genießen will, im Frachtbriefe ausdrücklich erklären, daß er die Eisenbahn von der Haftpflicht für Stückzahl und Gewicht entbindet. Wird im Frachtbriefe die Bestellung eines besonderen Wagens verlangt, so kommt die Fracht wenigstens für 5000 kg zur Erhebung.

Diejenigen Artikel, welche vom Transport per Eisenbahn gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden, sind im § 48 (Anhang D) des Betriebs-Reglements näher bezeichnet, auch können daselbst die Bedingungen eingesehen werden, unter welchen die Ausnahme zur Beförderung per Bahn bewirkt wird. Die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände waren früher vielfach von der Beförderung mit den Personenzügen, also von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen. Der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch die Königlich Eisenbahn-Directionen angewiesen, die hier in Frage stehenden Sendungen zur Eilgutbeförderung zuzulassen, insofern nicht in dem einzelnen Falle

die Annahme der Colli als Eilgut ihrer Beschaffenheit wegen auf Grund der allgemein hierfür maßgebenden Bestimmungen verweigert werden muß.

Das Auf- und Abladen von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen oder deren Dimensionen den Raum eines Wagens überschreiten, ist Sache der Absender und Empfänger und es kann außerdem, wenn die Verladung oder der Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Eisenbahn-Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, die Beförderung von jedesmal zu vereinbarenden, besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden. Behufs Beförderung dieser größeren und schweren Transportobjecte haben die Eisenbahn-Verwaltungen besondere Wagen (Acht- oder Sechsräder) mit 20 000 kg und 40 000 kg Tragfähigkeit anfertigen lassen, welche jedoch in Ermangelung von schweren Gegenständen auch zum Transporte von anderen Artikeln, z. B. Roheisen, faconnirtem Eisen, Langholz zc. benutzt werden können.

Im Allgemeinen ist Regel, daß Gegenstände von außergewöhnlichem Umfange, welche an einem bedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, nur als Frachtgut nach den Bestimmungen über die Wagenladungsgüter, jedoch unter Berechnung der Fracht in minimo für 1000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung befördert werden, und zwar bei Frachtgütern nach der Stückgutklasse, bei Eilgütern, sofern die Beförderung als Eilgut zugelassen wird, nach den Frachtsätzen für Eilstückgut, wenn sich nicht nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht ergibt, in welchem Falle letztere zur Berechnung kommt. Diese Frachtberechnung kommt auch dann zur Anwendung, wenn mittelst eines Frachtbriefes mit Gegenständen von außergewöhnlichem Umfange auch andere Güter zur Beförderung aufgegeben werden.

Es müßte somit für eine größere Kiste mit Spiegelglas in einem Gewichte von 800 kg, welche nicht durch die Thür eines Colliwagens verladen werden kann, die Fracht nach der Stückgutklasse für 1000 kg berechnet werden.

Auf den Preussischen Staatsbahnen werden Gegenstände, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern zc. nach dem wirklichen Gewichte befördert, wenn der Absender die gelegentliche Beiladung abwarten will, und diese Absicht im Frachtbrief ausdrücklich bescheinigt. Die Annahme zum Transport, d. h. die Aufdrückung des Expeditions-Stempels erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist.

Das Gewicht der sogenannten sperrigen in jedem Tarif namentlich aufgeführten Güter, welche ebenfalls einen verhältnißmäßig großen Laderaum in Anspruch nehmen, dabei aber ein geringes Gewicht repräsentiren,

wird, wenn dieselben als Eilgut oder Stückgut zur Aufgabe kommen, um 50 %, erhöht, mit der Maßgabe, daß für solche Sendungen, welche theils aus sperrigen, theils aus nicht sperrigem Gute bestehen, beispielsweise für Umzugseffekten in kleineren Parteen, die Frachtberechnung in der Weise vorzunehmen ist, daß für das nicht sperrige Gut das wirkliche, für das sperrige Gut das anderthalbfache Gewicht zu Grunde gelegt wird und das so ermittelte Gesamtgewicht — in minimo 30 kg — eine Abfertigungsposition bildet. Dieser Zuschlag von 50 % ist eingeführt worden, um die Eisenbahn für die Hergabe des verhältnißmäßig großen Raumes im Vergleich zu dem der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden geringen wirklichen Gewichte zu entschädigen.

Als Wagenladung aufgegeben, tarifiren diese Güter, sowie auch Umzugsgut, nach Classe A2, resp. nach dem Specialtarif III, mit Ausnahme einiger wenigen im Tarif noch näher bezeichneten Artikel.

Tarifiren wir von den sperrigen Gütern den Artikel Rohwaaren. Wir haben eine Sendung im Gewichte von 15 kg als Courier-Eilgut aufzugeben. Man nimmt zuerst, um das Doppelte der Eilgutfracht zu erlangen, das Doppelte des Gewichts und zwar in vorliegendem Falle bei einem Gewichte von weniger als 20 kg nicht das Doppelte des wirklichen Gewichts von 15 kg, sondern des Minimalgewichts von 20 kg, macht 40 kg; hierzu 50 % für die Sperrigkeit, gleich 60 kg, für welches Gewicht die Eilgutfracht beziehungsweise der Minimalsatz von 1 M. zu berechnen ist.

Wird dieselbe Sendung als gewöhnliches Eilgut aufgegeben, so nimmt man das $1\frac{1}{2}$ fache des Minimalgewichts von 20 kg = 30 kg und berechnet hierfür die Eilfracht. Als Stückgut würde die Fracht für eine solche Sendung im Gewichte von 1733 kg, zuzüglich 50 % = 2599 kg, oder abgerundet für 2600 kg auf die Entfernung von 39 km à 56 Pf. pro 100 kg 14,60 M. betragen. Nach der Wagenladungsclasse A2 macht die Fracht nur 14,50 M. aus, sodaß die Sendung als Wagenladung aufgegeben werden kann.

Wenn bei den sperrigen Gütern das wirkliche Gewicht resp. das Minimalgewicht um 50 % erhöht wird, so kommen bei dem Artikel „gebrauchte Emballagen“, also für gebrauchte leer Fässer, Kisten, Körbe, Säcke und Lattenkisten (Haraffen) 50 % in Abzug, jedoch bleibt das Minimalgewicht von 20 kg bei letzterem unverändert. Für gebrauchte Glasballons und für gebrauchte leere Stüd- und Fuderfässer, welche mindestens 800 Liter halten, die also selbst bei voller räumlicher Ausnutzung des Wagens eine angemessene Belastung desselben nicht ergeben, wird der Frachtberechnung nach der Stückgutclasse zwar ebenfalls das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch ein Gewicht von 1000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde

gelegt, sofern sich die Stückgutfracht für gebrauchte leere Glasballons nach dem $1\frac{1}{2}$ fachen und für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer nach dem einfachen Gewichte nicht billiger stellt. Die Fracht für eine Partie gebrauchter leerer Ballons im Gewichte bis zu 660 kg ist somit für das $1\frac{1}{2}$ fache des wirklichen Gewichts nach der Stückgutklasse zu berechnen, weil hier das $1\frac{1}{2}$ fache des wirklichen Gewichts keine 1000 kg ausmacht.

Für gebrauchte leere Fuderfässer im Gewichte vom 900 kg würde die Fracht für dieses Gewicht nach der Stückgutklasse zu berechnen sein, wohingegen bei einer Sendung von 1800 kg nur 1000 kg nach der Stückgutklasse zur Berechnung gezogen werden.

Betrüge das Gewicht einer Sendung gebrauchter leerer Glasballons oder gebrauchter leerer Fuderfässer 2600 kg, so käme die Hälfte desselben, 1300 kg, zur Berechnung.

Neue leere Glas- und Thonballons tarifiren verpackt nach der Sperrigkeitsstufe, unverpackt werden dieselben nur als Wagenladung angenommen.

Zu bemerken ist, daß gebrauchte Emballagen, wenn sie als Eilgut aber unter Versicherung des Werthes oder der Lieferfrist aufgegeben werden, von jeder Vergünstigung ausgeschlossen sind und nur nach den für gewöhnliches Stückgut, beziehungsweise Eilgut gegebenen Bestimmungen befördert werden.

Für die in der Anlage D des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands unter I aufgeführten explosibaren Gegenstände wird das Doppelte der gewöhnlichen Stückgut- oder Wagenladungsfracht, mindestens jedoch die Fracht für 5000 kg nach den Sätzen der Klasse A 1 pro Frachtbrieffendung erhoben. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob eine Beiladung anderer Güter stattgefunden hat oder nicht.

Sofern bei Sendungen von Sprengstoffen nach den reglementarischen Bestimmungen Schutzwagen zur Einstellung gelangen müssen und solche nicht durch gleichzeitig von demselben Versender aufgebene beladene Wagen mit dessen Zustimmung gestellt werden, ist in allen Fällen die tarifmäßige Gebühr für zwei Schutzwagen zu entrichten, ohne Rücksicht darauf, ob die Schutzwagen aus der Zahl der ohnehin zur Beförderung bestimmten Wagen entnommen, oder ob sie besonders zu diesem Zweck in den Zug eingestellt sind.

Die erforderlichen Begleiter sind nach den Sätzen für Viehbegleiter zu 2 Pf. pro km im Packwagen zu befördern.

Außerdem kommen zur Berechnung die der Bahnverwaltung für die Bewachung dieser Transportgegenstände auf den Bahnhöfen erwachsenden Kosten, sowie sämtliche sonstige eigene Auslagen der Bahnverwaltung.

Frische Seefische, dann lebende Fische in Kübeln und Fässern, sowie solche kleine Fluß- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, und Fischbrut werden bei Aufgabe als Frachtgut zu den einfachen Frachtgutsätzen mit den Personenzügen befördert. Bei Aufgabe als Eilgut findet die Beförderung mit den Courier- und Schnellzügen statt, soweit nicht etwa die Benützung dieser Züge aus Betriebsrücksichten von den Verwaltungen ausgeschlossen ist. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtvergünstigung müssen lebende Fische in amtlich geachteten Gefäßen verladen sein und es wird der durch den Nichtstempel ausgewiesene Fassungsgehalt des Gefäßes derart der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, daß für jedes angefangene Liter dieses Fassungsgehaltes, gleichviel, ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, ein kg in Rechnung zu ziehen ist.

Es bleibt noch die Tarifierung von solchen Gegenständen zu erwähnen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung eines Schutzwagens erforderlich macht, wie z. B. bei Langholz, langen Eisenstangen und Leitern. Hier kommt außer der Fracht für die eigentliche Sendung noch für jeden Schutzwagen eine Gebühr von 15 Pf. pro km zur Erhebung. Auf dem Schutzwagen dürfen die betreffenden Transportgegenstände nicht aufliegen. Wenn zur Verladung der in Rede stehenden Sendungen mehr als ein Wagen erforderlich ist, so wird jeder Wagen als zu gleichen Theilen belastet angesehen und dementsprechend die Fracht nach den bestehenden Vorschriften berechnet, so daß z. B. bei einer auf zwei Wagen verladenen Sendung Langholz von 10 000 kg für jeden Wagen ein Gewicht von 5000 kg nach Classe A 2 zur Berechnung gezogen werden muß, auch wenn die zum Transport verwendeten Wagen mit einander fest verbunden sind.

Es besteht noch eine besondere Frachtberechnung für die Beförderung der auf Schutzwagen verladenen Güter, von Gepäck, von Reservoirs, welche für den Transport von Flüssigkeiten bestimmt und auf den Eisenbahnwagen befestigt sind, von Möbeln in sogenannten Tapissereien, eine Art von ausgepolsterten Möbelwagen, welche ebenfalls durch eine besondere Einrichtung auf den Eisenbahnwagen befestigt, auf der Versand- und Empfangstation aber von diesen entfernt und auf den eigenen Rädern an die Wohnung des Absenders bzw. Empfängers transportirt werden können, wodurch ein zweimaliges Aus- und Einladen der Möbel erspart wird; ferner haben wir eine besondere Frachtberechnung für die Beförderung von Geschützrohren, von Gütern nach und von den Anschlußwerken und Lagerplätzen, sowie von Bau- und Betriebsdienstgütern.

Die bezüglichlichen Bestimmungen hierüber sind jedoch nicht in den allgemeinen gültigen Vorschriften des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs Theil I,

enthalten, sondern dieselben sind von den einzelnen Bahnverwaltungen festgesetzt und in die Local-Güter-Tarife, Theil II des Deutschen Tarifs, aufgenommen.

Erwähnenswerth ist der auf den Preussischen Staats- und unter Staat-Verwaltung stehenden Eisenbahnen eingeführte Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, und es soll, soweit in denselben Bestimmungen über die Frachtberechnung für Ackergeräthe, Maschinen und Fahrzeuge enthalten sind, welche theilweise auch in dem Deutschen Güter-Tarif Aufnahme gefunden haben, hier auf dieselben besonders aufmerksam gemacht werden.

Zusammengesetzte Ackergeräthe und Maschinen unterliegen, wenn sie ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, der einfachen Stückguttaxe nach dem wirklichen Gewichte, und wenn sie nicht ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, der Sperrigkeitstaxe.

Unbeladene Fahrzeuge werden, wenn sie in bedeckt gebauten Wagen mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können und bei den Güter-Expeditionen aufgeliefert werden, zu den Sätzen des Special-Tarifs III bezw. der Classe A 2, und wenn sie in bedeckt gebauten Wagen mit anderen Gütern zusammen geladen werden können, zu der Fracht für sperrige Güter befördert.

Beladene Fahrzeuge unterliegen der Frachtberechnung nach der für das aufgeladene Gut treffenden Wagenladungsclasse.

Wagen mit Panoramen, Carouffels und dergl. werden nach den Bestimmungen für unbeladene Fahrzeuge befördert.

Denselben Bestimmungen unterliegen Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen, welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen.

Die vorerwähnte Frachtberechnung und Beförderungsweise erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Deutschen Güter-Tarifs. Hat man dagegen ein besonderes Interesse für eine schnellere Beförderung von Equipagen und unbeladenen Fahrzeugen aller Art, welche in gedeckt gebauten Wagen mit anderen Gütern nicht zusammen verladen werden können, worunter auch Panoramen, Carouffels und dergl. zu rechnen sind, mit Ausnahme der Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen, so kann man diese Fahrzeuge bei der Gepäc-Expedition anliefern und man bezahlt alsdann bei der Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen 40 Pf. und in Eilpersonenzügen 60 Pf. pro km und verwendeten Eisenbahnwagen; in beiden Fällen unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 6 M. pro Eisenbahnwagen.

Die Eisenbahn ist bei dieser Frachtberechnung verpflichtet, das betreffende Fahrzeug mit dem Personenzuge, zu welchem man dasselbe rechtzeitig zwei Stunden vorher angeliefert hat, bis zur Bestimmungsstation zu

befördern; sofern dasselbe aber unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen muß, braucht dasselbe erst mit dem nächsten Personenzuge einzutreffen.

Außerdem ist die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen auf den Staats-Eisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen durch ein für diese Bahnen allgemein gültiges Reglement geordnet. Ebenso sind die Sätze für die Nebengebühren, wie für Wagenmiethe, Lagergeld, Rangirgebühr, sowie die Lade- und Wiegegebühren einheitlich normirt, überhaupt ist der ganze Güter-Expeditionsdienst bei den Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen durch gemeinsame Dienstvorschriften geregelt.

Bezüglich der speciellen Tarif-Vorschriften ist noch Folgendes zu erwähnen.

7. Conventionalstrafe.

Der Absender ist gehalten, das Gut nach seiner richtigen Benennung im Frachtbriefe zu bezeichnen. Wird eisenbahnseitig bei einer Revision eine falsche Inhaltsdeclaration ermittelt, so kommt, falls sich durch Herstellung der richtigen Declaration eine höhere Fracht nicht ergibt, wie dies bei sämtlichen nicht sperrigen Stückgutsendungen zutrifft, als Conventionalstrafe 1 M. pro Frachtbrief, andernfalls aber das Doppelte der vorenthaltene Fracht zur Erhebung. Ist das Gewicht zu niedrig declarirt, so wird bei Stückgutsendungen, sofern die Verladung nicht durch den Absender erfolgt ist, eine Conventionalstrafe nicht erhoben, weil die Eisenbahnen selbst zur Ermittlung des richtigen Gewichts bei der Anlieferung von Einzelgut verpflichtet sind; dagegen ist bei Wagenladungen das Doppelte und, wenn außer der unrichtigen Gewichtsdeclaration auch noch eine Ueberlastung des benutzten Wagens vorliegt, für letztere allein das Vierfache, also im Ganzen das Sechsfache der vorenthaltene Fracht und außerdem die Kosten der Reparatur der etwa in Folge der Ueberlastung des Wagens an letzterem oder an irgend einem andern Gegenstande entstandenen Schäden zu berechnen. Bei Wagenüberlastungen mit richtiger Gewichtsdeclaration ist ebenfalls der vierfache Betrag der Fracht für das Uebergewicht als Conventionalstrafe zu erheben.

Liegt eine falsche Inhalts- und falsche Gewichtsdeclaration mit einer Ueberlastung des Wagens vor, so ist eine Conventionalstrafe im achtfachen Betrage der vorenthaltene Fracht zu erheben.

Derjenige, welcher die vom Transporte ausgeschlossenen, im § 48 des Betriebs-Reglements unter Ltr. A Nr. 3 speciell aufgeführten, sowie

die nur bedingungsweise zugelassenen in der Anlage D zu genanntem Paragraphen erwähnten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgiebt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizei-Verordnungen oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht entstanden ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke, einschließlich des Gewichts der mitverpackten, der Beschränkung des § 48 des Betriebs-Reglements nicht unterliegenden Gegenstände, eine schon durch die Auslieferung verwirkte Conventionalstrafe von 12 M. zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstandenen Schaden.

Das Zusammenladen beliebiger Güter zu einer Ladung ist gestattet, insoweit nicht durch reglementarische Bestimmungen, beispielsweise bei Mineralsäuren und Sprengstoffen, eine Ausnahme erforderlich ist, jedoch wird eisenbahnseitig eine Haftpflicht für Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Wagenladungen können also auch aus Gütern aller Art formirt werden. In diesen Fällen kommt die Tare nach den dabei befindlichen höchst tarificirten Artikeln zur Anwendung, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Wir haben beispielsweise eine Sendung à 10000 kg und zwar 9000 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen, 100 kg des Specialtarifs I, 200 kg des Specialtarifs II und 700 kg des Specialtarifs III. In diesem Falle ist selbstverständlich die Fracht für 10000 kg nach Classe B billiger als bei der Einzelberechnung, indem die Fracht bei einer Sendung der allgemeinen Wagenladungsklassen im Gewicht von 9000 kg von vornherein für volle 10000 kg zu zahlen ist und die Beiladung von 1000 kg unentgeltlich erfolgen kann. — Sind dagegen 9000 kg des Specialtarifs III, 100 kg des Specialtarifs II, 200 kg des Specialtarifs I und 700 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen auf einem Wagen verladen, so stellt sich die Einzelberechnung billiger, weil 10000 kg nach Specialtarif III und 1000 kg nach der Stückgutclasse billiger sind, als 10000 kg nach der allgemeinen Wagenladungsklasse B.

Ist in einem solchen Falle das eine oder andere Gut im Frachtbriefe nicht declarirt, so wird, falls hierdurch eine Frachtentziehung nicht herbeigeführt werden konnte, wie dies beispielsweise der Fall gewesen sein würde, wenn bei der Declaration von 9000 kg der allgemeinen Wagenladungsklasse und 1000 kg aus den Specialtarifen die 700 kg des Specialtarifs III nicht declarirt gewesen wären, nur eine Conventionalstrafe von 1 M. berechnet. Würden aber bei der Declaration der 9000 kg des Specialtarifs III u. die 700 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen nicht

im Frachtbriefe mit aufgeführt, so wäre die Eisenbahn berechtigt, bei Entdeckung der falschen Inhaltsdeclaration die Fracht für volle 10000 kg nach Classe B zu berechnen, und demgemäß auch als Conventionalstrafe das Doppelte der Differenz zwischen der Fracht für 300 kg Stückgut und für 10000 kg nach dem Specialtarif III einerseits und für 10000 kg nach der allgemeinen Wagenladungsclasse B andererseits zu berechnen, weil die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, bei Wagenladungsgütern das Gewicht der zusammenverladenen Güter aus verschiedenen Classen zu ermitteln, wenn dasselbe vom Absender im Frachtbrief nicht besonders specificirt ist.

Wenn die Erhebung einer solchen verhältnißmäßig hohen Conventionalstrafe für die vielleicht noch aus Unkenntniß der tarifarischen Bestimmungen unterlassene Declaration eines Theiles der Sendung als hart erscheinen mag, so ist doch in dem Falle, in welchem das richtige wirkliche Gewicht vom Absender im Frachtbriefe declarirt wird, dasselbe aber, weil auf offenen Wagen verladen, in Folge der Witterungseinflüsse um 5 bis 10% zunimmt, die Berechnung einer Conventionalstrafe für falsche Gewichtsdeclaration und für Ueberlastung des Wagens im vierfachen Betrage der Mehrfracht für das ausschließlich durch vis major während des Transportes entstandene Mehrgewicht wohl kaum zu rechtfertigen.

Es wäre wünschenswerth, wenn sämtliche Güter, mit Ausnahme etwa der sperrigen Artikel und der Colli von größerem Umfange, in bedeckten Wagen befördert, event. die Nachwiegung in Gegenwart des Absenders vorgenommen werden könnte und um noch sicherer zu gehen, die Nachwiegung des Wagens in leerem Zustande zur Bedingung gemacht würde, damit auch etwaige Differenzen in dem an den Wagen vermerkten Taragewichte aufgedeckt werden, da letzteres ebenfalls in Folge der Witterungseinflüsse sowie der etwa an den Wagen vorgenommenen Reparaturen Aenderungen erleidet.

Im Allgemeinen ist noch zu bemerken, daß die Eisenbahn-Verwaltung für den Fall die Absender die Wagen nicht voll ausnutzen, zwar das Recht hat, ihrerseits Zuladungen vorzunehmen, von welchem Rechte jedoch in den wenigsten Fällen Gebrauch gemacht wird, weil der Absender resp. Empfänger und die Eisenbahn an zwei verschiedenen Stellen des Bahnhofes die Verladung und Entladung vornehmen, und der betreffende Wagen zu diesem Ende zweimal aus dem allgemeinen Abladegeleise des Bahnhofes an den Schuppen besonders umrangirt werden muß, was nicht nur geraume Zeit in Anspruch nimmt und Wagenverspätungen zur Folge hat, sondern auch eine nicht unerhebliche Mehrarbeit beim Rangiren verursacht.

Ferner ist bei der Beladung der Wagen noch darauf zu achten, daß das bestimmt festgestellte Normalladeprofil, das heißt derjenige lichte Raum über dem Schienengeleise, innerhalb dessen der Wagen, resp. der Zug sich frei bewegen kann, nicht überschritten wird, weil anderenfalls die hervorragenden Theile der Ladung Gefahr laufen, während der Fahrt mit irgend einem Gegenstande der nächsten Umgebung in Berührung zu kommen.

Das Maximal-Ladeprofil beträgt in der Breite 3 m, in der Höhe, von der oberen Schienenkante an gemessen, 4,4 m mit halbkreisförmiger Abrundung nach oben.

Auf den größeren Stationen wird durch eine entsprechende Vorrichtung eine Controle über die Innehaltung dieser Grenzen geführt; passiert die Ladung die in den Geleisen angebrachten feststehenden, oder beweglichen Normalladeprofile unbehelligt, so kann der betreffende Wagen, ohne Anstoß zu nehmen, auch die ganze Transportstrecke durchlaufen, wenn nicht durch außergewöhnliche Zufälle Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Jede Sendung muß von einem Frachtbrief nach dem vorgedruckten Formular begleitet sein und zwar ist zu Courier-Gilgut und Gilgut ein Frachtbrief auf rothem Papier, zu Stückgut und Wagenladungsgut ein solcher von weißem Papier zu benutzen. Bei Wagenladungsgütern ist, wenn die Sendung aus mehreren Wagen besteht, im Verbands-Verkehr im Allgemeinen zu jedem Wagen ein besonderer Frachtbrief abzugeben, wogegen im Local-Verkehr einzelner Bahnen, auch in denjenigen der Preussischen Staatsbahnen, mehrere zu einer Sendung gehörenden Wagen bis zu 5 Stück auf einem Frachtbrief aufgegeben werden können. Es ist nicht statthaft, daß der Frachtbrief von verschiedenen Absendern unterzeichnet, oder an mehrere Empfänger adressirt wird; als Absender resp. Empfänger muß stets nur eine Person, resp. Firma figuriren, jedoch kann Absender und Empfänger eine und dieselbe Person sein.

Die Anlieferung des Gil- und Stückgutes muß auf Grund des zugehörigen Frachtbriefes innerhalb der bekannt zu machenden Dienststunden erfolgen. Bringt der Absender die Sendung nach und nach zur Anlieferung, so kann eisenbahnseitig, wenn die Anlieferung nicht innerhalb 24 Stunden bewirkt ist, ein Lagergeld erhoben werden. Bei Wagenladungsgütern muß der Versender die passenden Wagen auf eine bestimmte Stunde bei der Güter-Expedition anfordern und dieselben von dem betreffenden Zeitpunkte an innerhalb einer kürzeren Frist, durchgängig im Winter wegen des stärkeren Verkehrs in 6, im Sommer in 12 Stunden beladen, anderenfalls Wagenmiethe erhoben wird und zwar

für den ersten Tag der Verspätung	2 Mark
„ „ zweiten „ „ „	3 „
und für jeden weiteren Tag der Verspätung	4 „

Dieselben Bestimmungen greifen auf der Empfangsstation dem Empfänger gegenüber Platz, wobei noch zu bemerken ist, daß die Mittagszeit bei der Festsetzung der Ladefrist von 12 Stunden mit eingerechnet wird, bei der Ladefrist von 6 Stunden aber nicht mit in Anrechnung kommt.

Für die Lieferfrist, innerhalb welcher eisenbahnseitig die Beförderung auszuführen ist, sind folgende Maximalansätze eingeführt:

für Eilgüter:

1. eine Expeditionsfrist von 1 Tag,
2. eine Transportfrist für je auch nur angefangene 225 km von 1 Tag,

für Frachtgüter, also für Stück- und Wagenladungsgut:

1. eine Expeditionsfrist von 2 Tagen,
2. eine Transportfrist für je auch nur angefangene 225 km ebenfalls von 2 Tagen.

Die Lieferfristen bei den Preussischen Staatsbahnen und im gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sind Seitens des Herrn Verkehrs-Ministers im Interesse des Publikums allgemein dergestalt eingeschränkt worden, daß an Transportfrist

- a. für Eilgüter für je angefangene 300 km 1 Tag,
- b. „ Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km 1 Tag,
„ je angefangene weitere 200 km 1 Tag gerechnet wird.

Dieselbe Einschränkung der Lieferfrist hat auch auf den Reichs-Eisenbahnen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie im Verkehr derselben mit den Preussischen Staatsbahnen stattgefunden.

Die Expeditionsfrist ist dagegen unverändert geblieben.

Wird diese Frist überschritten, so ist die Eisenbahn verpflichtet, auf Grund der Bestimmungen des § 70 des Betriebs-Reglements je nach der Größe der Verspätung und der von dem Absender im Frachtbriefe festgesetzten Versicherungssumme und nach Maßgabe des nachgewiesenen Schadens eine entsprechende Entschädigung zu zahlen.

Ebenso ist die Eisenbahn gehalten, den etwa auf dem Transporte nachweislich durch ein eisenbahnseitiges Verschulden an den ihr anvertrauten Gütern entstandenen Schaden gemäß der hierüber in dem vorerwähnten Reglement vorgesehenen Bestimmungen zu ersetzen.

8. Allgemeine Betrachtungen.

Es ergibt sich also bei näherer Durchsicht des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs, daß die Wahl der Veranlagung in Beziehung auf das Classifications-System im Allgemeinen eine glückliche zu nennen ist. Das Tarifschema hat für jede Waare, je nach ihrem Werthe und der Nützlichkeit, welche mit der Translokalisierung verbunden ist, mit Ausnahme der Stückgutklasse, eine passende Tarifklasse aufzuweisen, so daß bei richtiger Vertheilung der einzelnen Artikel in die verschiedenen Classen, die entstehenden Transportkosten in das richtige Verhältniß zu dem allgemeinen Nutzwerte der einzelnen Güter gebracht und den volkswirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt werden können. —

Ob dies aber in Wirklichkeit bei allen Artikeln der Fall ist, wollen wir dahin gestellt sein lassen. Es ist vorgekommen, daß zur Beförderung einer Sendung der theuern Schaafwolle in gepreßten Ballen im Gewichte von 2000 kg von Aachen nach Hückeswagen zwei Colliwagen benutzt werden mußten, weil die Ballen in einen Wagen nicht untergebracht werden konnten. Die Fracht hierfür betrug nur 38,80 Mark.

Hätte man diese beiden Wagen zur Beförderung von Kartoffeln — eines bedeutend billigeren Artikels und allgemeinen Nahrungsmittels — benützt, so würde man an Fracht bei einer Belastung von 10000 kg 108 M., also ungefähr das dreifache und für 5000 kg pro Wagen 94 M., das $2\frac{1}{2}$ -fache der Fracht für Wolle bezogen haben. Dieser Fall widerspricht den Grundprincipien des Tarifs, auch wenn man das bei letzterem Artikel zur Beförderung gelangende geringere Quantum in Betracht zieht; man hat die billigere Kartoffel als allgemeines Nahrungsmittel auch in die billigste Tarifklasse, den Specialtarif III, und Wolle in den Specialtarif I gebracht. Bei der Tarification dieser Artikel ergeben sich aber bei fast gleichen Transportleistungen Disparitäten, durch welche umgekehrt für den billigeren Artikel die theuere Fracht und für den theureren Artikel die billigere Fracht zu zahlen ist.

Grobes Packpapier ist in den Specialtarif I einrangirt, während Tapetenpapier zu den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen gehört. Nun werden aber Papiersorten fabricirt, welche sowohl als grobes Packpapier, wie als Tapetenpapier verwandt werden können und zu gleichen Preisen verkauft werden, über deren schließliche Verwendung jedoch weder der Fabrikant noch der Händler bestimmte Auskunft zu geben vermögen. Selbstverständlich werden die Absender in einem solchen Falle dieses Papier nicht als Tapetenpapier im Frachtbrief declariren und hierfür die theuere

Fracht bezahlen. Andererseits ist aber die Eisenbahn berechtigt, wenn ihr bekannt wird, daß qu. Papier zur Tapetenfabrikation verwandt werden soll, die theuere Fracht der allgemeinen Wagenladungsclassen zu berechnen und event. noch Conventionalstrafe für die falsche Inhalts-Declaration zu erheben.

Die Classificirung der Güter ist eben das Charakteristische des Classifications-Systems; erfolgt dieselbe nach unrichtigen Principien, so geht damit die Bedeutung des Systems verloren. Die Einstelllung der Güter in die vorhandenen Classen erfordert deshalb ein ganz besonderes Studium.

Es kann unsere Aufgabe nicht sein, jeden einzelnen Artikel besonders zu classificiren; wir müssen uns deshalb mit einem allgemeinen Bilde begnügen.

Sehen wir uns die Vertheilung der Artikel in die einzelnen Classen im Allgemeinen an. Die feinere Eisenwaare, welche auch noch Bestandtheile aus edlerem Metall nachweist, geht nach den theueren allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B, die Eisenwaaren im Allgemeinen nach Specialtarif I, das Halbfabrikat: Rund-, Stangen- und Stabeisen nach Specialtarif II, Roheisen, Rohstahleisen nach Specialtarif III, letztere Artikel, sowie Eisenerze nach einem billigeren Ausnahmetarif; Holzwaaren gehören zu den Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen, außer europäisches Holz in Brettern, Bohlen und Blöcken gehört zum Specialtarif I, europäisches Nutz- und Bauholz, Werk-, Daub-, Faß- und Reiserholz zum Specialtarif II, Brennholz, Grubenholz und Eisenbahnschwellen zum Specialtarif III; außerdem ist das Holz des Specialtarifs II in den Ausnahmetarif A aufgenommen; feine Steinhauerarbeiten, Ornamente, stehen in den allgemeinen Wagenladungsclassen, Retorten von Chamotte und Thon im Specialtarif I, einfach bearbeitete, glatt behauene Steine im Specialtarif II, gebrannte Mauer- und Dachsteine, Back- und Ziegelsteine, Bruch-, Bau- und Pflastersteine im Specialtarif III; letztere Artikel sind in den billigeren Ausnahmetarif E aufgenommen; Brod- und Backwerk gehen nach den allgemeinen Wagenladungsclassen, Getreide- und Mühlenfabrikate nach Specialtarif I, Melasse, Meie, Reiszuttermehl, Delfuchen nach Specialtarif II, Kartoffeln, Salz, Rüben und Futterkräuter nach Specialtarif III.

Es ist somit durchgängig eine angemessene Abstufung der Tarife nach dem Werthe der Güter bemerkbar; man hat sich bemüht, die Zufuhr von Rohstoffen und Rohmaterialien durch billige Frachtsätze zu erleichtern; die Hauptverbrauchsartikel und unentbehrlichen Lebensmittel sind fast ohne Ausnahme in die billigen Special- und Ausnahmetarife einrangirt; die Artikel Milch, Bier in Fässern, Brod, frisches Obst u. werden, wenn dieselben als Frachtgut — mit weißem Frachtbrief — aufgegeben werden,

mit den Personenzügen zu den einfachen Frachtgutfäßen befördert; damit nicht bei jeder einzelnen Sendung die verhältnißmäßig hohen Kosten der Verpackung von Neuem entstehen, werden die Emballagen für die halbe Fracht zurückbefördert, um zum zweiten und dritten Mal benutzt werden zu können; obgleich bei den Artikeln der Special- und Ausnahmetarife ein Anspruch auf Beförderung in Colliwagen nicht gemacht werden kann, so stellt die Eisenbahn doch für eine, in jedem Tarife näher bezeichnete, nicht unerhebliche Anzahl von Gütern, welche wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit vor den Einflüssen der Witterung geschützt werden müssen, auch Colliwagen zur Verfügung der Absender und zwar unentgeltlich. Es ist dies eine billige Rücksichtnahme auf die Verkehrs-Verhältnisse, welche das zu Anfang unserer Betrachtungen erwähnte Raumsystem, der Elsäßische Tarif, nicht kennt. Nach letzterem wird der theurere Luxusartikel ebenso billig befördert, wie das unentbehrliche Nahrungsmittel, sobald dasselbe in Colliwagen zum Versand gebracht werden soll. Bei einzelnen Gütern, z. B. bei Borke, Lohe, Gerbe, Berg, Futterkräutern, Theer, Knochen, Holzkohlen, Drainröhren, Cement und Cementröhren, Braunkohlen u. s. w., welche doch auch zu den allgemeinen Verbrauchsartikeln gehören, liegt eine Frachtdifferenz bis zu 50% vor, um welche der Specialtarif III billiger ist als der Satz der Classe B des früheren Elsäßischen Tarifs für 10 000 kg in offenen Wagen. Um wie viel theurer stellt sich nun die Fracht für die hier in Frage stehenden Artikel, wenn die Beförderung derselben in Colliwagen nach den hierfür vorgesehenen höheren Frachtsätzen des Raumtarifs für bedeckte Wagen stattfinden soll. Selbst der eine Elsäßische Ausnahmetarif für die durch den Artikel 45 der Reichsverfassung bevorzugten Güter ist theurer als Specialtarif III. Dagegen ist der Wagenladungsatz des Elsäßischen Raumtarifs für 10 000 kg in Colliwagen um 12% niedriger, als der Satz der entsprechenden Wagenladungsclasse B des deutschen Tarifs. Die billigere Waare, welche am allern wenigsten einen Aufschlag durch hohe Transportkosten erleiden kann, ist nach dem Raumsystem verhältnißmäßig stark belastet, während die theuere Waare, bei welcher die Fracht nur eine geringe Werthschwankung hervorruft, verhältnißmäßig günstiger gestellt ist. — Hier liegt gerade der Schwerpunkt der unzumuthbaren Veranlagung des Raumtarifs, denn eine stärkere Belastung der zum Lebensunterhalt nothwendigen Nahrungsmittel und der zur Fabrikation der Hauptverbrauchsartikel erforderlichen Rohstoffe und Rohmaterialien muß zweifelsohne, wie dies aus den späteren Ausführungen noch näher zu ersehen sein wird, eine Benachtheiligung der all-

gemeinen volkswirthschaftlichen Interessen zur Folge haben; mit dem täglichen Verbrauch dieser Artikel tritt auch täglich die durch die hohen Frachtkosten verursachte Vertheuerung ein, wohingegen bei den werthvolleren Sachen, welche selten beschafft werden und zu deren Anschaffung in vielen Fällen nicht einmal ein Bedürfniß vorliegt, eine kleine Frachterhöhung auf die einmaligen Beschaffungskosten von fühlbarem Einflusse nicht sein kann.

9. Steigerung des Werthes der Güter durch die Transportkosten.

Bei den theuren Artikeln der allgemeinen Wagenladungsklassen bilden die Transportkosten, wie bereits angedeutet, einen verschwindend kleinen Theil des Nutzwertes und sind somit auf letzteren, wenn die Frachtsätze allgemein im Verhältniß zur Entfernung gleich hoch erstellt werden, von fast gar keinem Einfluß. Gold und Silber in Barren hat in ganz Deutschland fast denselben Werth; die Vertheuerung bei der fertigen Waare wird ausschließlich nur durch die Verarbeitung hervorgerufen. Der Verbrauch von Galanterie-, Kurz-, Tuch- und Weißwaaren, Luxusartikeln und Schmucksachen ist zwar ein weit ausgedehnter, die Fabrikation aber auch so verbreitet, daß Consument und Produzent nicht auf allzugroße Entfernung von einander wohnen, abgesehen von den Ausnahmen, in welchen der Consument außergewöhnlich hohe Ansprüche erhebt und durch den Bezug von Specialitäten auf weite Entfernungen zu großen Frachtkosten, das Gut entsprechend höher belastet. Zwei Ellen Tuch im Gewichte von 1 kg und im Werthe von 10 M. am Fabrikationsorte würden an einem 436 km entfernten Verbrauchsorte einen um 5 Pf. höheren Werth haben. Diese Werthdifferenz verringert sich bei Aufgabe von größeren Quantitäten bis auf $2\frac{3}{4}$ Pf. oder auf circa $1\frac{1}{2}$ Pf. pro Elle.

Wenn somit die Artikel dieser Kategorie in Deutschland an einem Orte erheblich theurer sind, als an einem anderen, so ist die Ursache der Vertheuerung weniger in der Höhe der Transportkosten, als vielmehr in dem Umstande zu suchen, daß der höhere Preis durch die hohe Miethe, theure Geschäftseinrichtung und kostspieligere Lebensweise bedingt wird, wie dies beispielsweise in den größeren Städten der Fall ist, wohingegen der niedrige Preis die Folge von weniger hohen Geschäftsauslagen und eines billigeren Lebensunterhaltes ist.

Die Frachtkosten kommen deshalb hauptsächlich bei den weniger geldwerthen Artikeln in Betracht, bei welchen sie einen ansehnlichen Procent-

satz des Werthes ausmachen. Die Güter des Specialtarifs I wie: Mann, rohe Baumwolle, Reis, Packpapier, Schwefel, Soda, Stärke, Blei und Zink in Blöcken, Eisen- und Stahlwaaren, Häringe, Getreide und Mühlenfabrikate haben annähernd einen Durchschnittswerth von 50 Pf. pro kg, die Artikel des Specialtarifs II: Asphalt, faconnirtes Eisen, Thon und Cementwaaren, Traß, Flachs, Bauholz, Lumpen, Delfuchen, bearbeitete Steine haben im Durchschnitt annähernd einen Werth von 20 Pf. pro kg und schließlich die Artikel des Specialtarifs III: Borke, Braunkohlen, Düngemittel, Gyps, Heede, Brennholz, Kalk, Holzkohlen, Knochen, Kreide, Torf, Berg, Steinkohlen kommen noch nicht einmal an einen Durchschnittswerth von 5 Pf. pro kg.

Bei der Zugrundelegung dieser Durchschnittswerthe verursachen die Frachtkosten auf eine Entfernung von 457 km bei Gütern

des Specialtarifs I	eine Vertheuerung von	$4\frac{3}{10}\%$
"	"	II " " " $8\frac{6}{10}\%$
"	"	III " solche " $22\frac{3}{10}\%$

Gebraunter Kalk, ein Artikel des Specialtarifs III, kostet pro Scheffel á 50 kg 50 Pf., somit pro kg 1 Pf. Die Fracht beträgt nach dem Specialtarif III auf die Entfernung von 457 km 113 M. pro 100 kg, also pro kg $1\frac{1}{8}$ Pf. oder 113% des Werthes.

Ein solches Verhältniß nach dem Raumtarif hergestellt, würde bei vielen Artikeln eine Erhöhung bis zu 50% ergeben. Nehmen wir eine Sendung Kartoffeln im Preise von 6 M. pro 100 kg auf die Entfernung von 457 km. Die Fracht beträgt nach dem Deutschen Tarif 113 M., nach dem Elßäsischen Tarif, in Collivagen verladen, 255 M. Die Kartoffeln würden somit durch den Transport per Eisenbahn am Bestimmungsorte in ersterem Falle nur um circa 19%, in letzterem Falle aber um 40% theurer werden. Kohlen, welche auf der Versandstation 60 M. per 10 000 kg kosten, erleiden durch den Transport auf dieselbe Entfernung nach dem Deutschen Tarif eine Vertheuerung von 190%, nach dem Raumtarif eine solche von 300%.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei einer Vertheuerung der Waare um nur 19%, bezw. 190% das Absatzgebiet ein größeres sein muß, als wenn der betreffende Artikel um 40% resp. 300% vertheuert wird, denn gerade bei diesen minderwerthigen Gütern tritt einmal eine Grenze ein, über welche hinaus der Transport per Bahn sich nicht mehr rentirt, wo der Bezug der hohen Transportkosten wegen eingestellt werden muß. Diese Grenze wird aber um so weiter ausgedehnt, je billiger die Frachtsätze sind, und es unterliegt keinem Zweifel, daß

unter der Herrschaft des Deutschen Tarifs ein stärkerer Verkehr sich entwickeln muß, als unter der Herrschaft des Raumsystems, abgesehen davon, daß auch im Allgemeinen innerhalb des Absatzgebietes nach den bisherigen Erfahrungen bei der Eisenbahn und der Post eine Ermäßigung der Tarife stets einen stärkeren Verkehr zur Folge gehabt hat.

Gerade bezüglich dieses Punktes wird in der Begründung des Gesetzesentwurfes, betreffend den Erwerb der ersten 4 größeren Privateisenbahnen für den Staat, besonders hervorgehoben, daß der Staat für die Belebung des inländischen Verkehrs an der Ermäßigung der Frachten im Allgemeinen und vor Allem für die minderwerthigen Massenartikel, welche für die Entwicklung der Industrie unentbehrlich sind, ein eminentes Interesse habe. Es leuchtet dies um so mehr ein, so heißt es in den Ausführungen, als der großartige Aufschwung des Verkehrs, den das Zeitalter der Eisenbahnen gebracht hat, ebensowohl mit der allmäligen Ermäßigung der Transportpreise, wie mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes selbst gleichen Schritt gehalten hat. Auch die in der Reichsverfassung enthaltene Bezeichnung des Einpfennigtarifs als der anzustrebenden Normalfracht für die dem wirthschaftlichen Verkehr unentbehrlichen Massenartikel läßt erkennen, daß der Vertrieb dieser Güter in einem weit ausgedehnteren Circulationsgebiet die Grundbedingung für die Hebung der Industrie und die Entfaltung der natürlichen Kräfte des Landes bildet.

Diese Grundbedingung scheint allerdings bei dem in dem deutschen Tarif jetzt noch theilweise vorhandenen Princip des Raumsystems nicht in vollem Maße zum Austrage kommen zu können. Wenn nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen die Werthelassification unter dem neuen Tarif sich allgemein bewährt hat, so kann dies von den in denselben aufgenommenen Principien des Raumsystems nicht behauptet werden.

10. Die Nachtheile, welche durch die Aufnahme des Raumsystems in den deutschen Gütertarif im Gebiete des Classificationsystem entstanden sind.

Bevorzugung der Sendungen à 10000 kg.

Wenn auf eine Entfernung von 457 km unter den billigen Frachtfähigen für Wagenladungen à 10000 kg die Frachtkosten bei Gütern des Specialtarifs I eine Vertheuerung von $4\frac{3}{10}\%$

"	II	"	"	"	$8\frac{6}{10}\%$
"	III	"	"	"	$22\frac{3}{10}\%$

3*

herbeiführen und speciell bei Ralt sich die Erhöhung des Werthes auf 113%, und bei Ries sogar auf die kurze Entfernung von 50 km auf 400% beläuft, so stellt sich das Verhältniß bei den Ladungen à 5000 kg unter Anwendung des Frachtsatzes der Classe A 2,

bei Gütern des Spezialtarifs I auf 5%

" " " II " 12 "

" " " III " 48 "

und bei einzelnen Artikeln, beispielsweise bei Ralt auf 241%

und bei Ries auf die Entfernung von 50 km auf 750%.

Bei näherer Betrachtung der verschiedenen Resultate muß man zu der Ueberzeugung kommen, daß die durch das Rannsystem bedingte Tarifmaßregel, nach welcher die billigere Fracht der Special- und Ausnahmetarife erst dann in Anrechnung gebracht werden kann, wenn die betreffenden Güter in Quantitäten von 10000 kg angeliefert werden, oder die Fracht für dieses Quantum bezahlt wird, eine Härte und Ungerechtigkeit enthält, besonders dem kleinen Geschäftsmanne gegenüber, welcher nicht in der Lage ist, größere Sendungen à 10000 kg aufzugeben, oder für ein solches Quantum keine Verwendung hat.

Während der eine Versender, welcher Sendungen à 10000 kg aufgeben kann, sein Gut nur um 22%, beziehungsweise 113% und 400% vertheuert, erleidet der andere bei ein und demselben Artikel in Sendungen à 5000 kg eine Vertheuerung von 48% bzw. 241% und 750%. Der kleine Versender oder Empfänger ist somit dem großen gegenüber um 26, beziehungsweise um 128% und 350% überborthelt, was ihm die Concurrenzfähigkeit auf die Dauer benehmen muß, besonders da er bereits durch die Massenproduction des großen Versenders diesem gegenüber im Nachtheil steht. Es wird dies schließlich dahin führen, daß auf manchen Industriegebieten der Großcapitalist die Geschäfte allein machen und der kleine Geschäftsmann allmählig verdrängt werden wird. Ein kleiner Anfang ist in dieser Richtung bereits gemacht, indem die größeren Werke und Unternehmer in einer Weise begünstigt sind, daß der kleine Fabrikant, resp. der Handwerker, die Concurrenz kaum mehr aufzunehmen vermag, weshalb denn auch die Regierung, welche durch die immer wiederkehrenden Anträge auf Gewährung von Vergünstigungen Seitens der bereits bevorzugten und durch die fortwährenden Klagen der benachtheiligten Geschäftswelt die Förderung der schwerwiegenden bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen nicht mehr der Privatthätigkeit überlassen, sondern die unmittelbare Fürsorge für dieselben selbst übernehmen will.

Aber nicht nur der kleine Geschäftsmann, sondern auch der Privatmann ist durch die hier in Frage stehende Tarifmaßregel geschädigt, denn

derjenige Hauswirth, dessen jährlicher Bedarf an Kartoffeln oder Kohlen nur 5000 kg, oder noch weniger ausmacht, bezahlt, wenn er dieses Quantum auf einmal direct beziehen will, beispielsweise von Dortmunderfeld nach Düsseldorf, für 5000 kg Kohlen nach Classe A 2 eine Fracht von 21 M. und für 10000 kg nach dem Ausnahmetarif für Kohlen nur 26 M. Die 5000 kg Kohlen, welche auf der Versandstation einen Werth von 25 M. haben, kosten somit auf der Empfangsstation, wenn in Sendungen à 10000 kg bezogen 38 M., dagegen in Sendungen à 5000 kg 46 M., so daß in letzterem Falle eine Preiserhöhung von 8 M. auf die 5000 kg eintritt.

Oder es will Jemand durch Vermittlung eines Bekannten oder Verwandten, beispielsweise ab Rönnern nach Düsseldorf, 5000 kg Kartoffeln im Werthe von 4,50 M. pro 100 kg beziehen. Die Fracht beträgt nach Specialtarif III 1,28 M., nach Classe A 2 2,35 M. Die Kartoffeln sind in Düsseldorf also um 1,07 M. pro 100 kg oder um 53,50 M. pro 5000 kg theurer, als wenn sie nach dem Satze des Specialtarifs III hätten befördert werden können.

Ueberhaupt ist die Fracht des Specialtarifs III für einen und denselben Artikel auf eine Entfernung von 200 km 100 % billiger als die Fracht nach Classe A 2. Die Eisenbahn fährt somit auf letztere Entfernung eine Sendung Brennholz von 10000 kg eben so billig wie eine solche von 5000 kg. Wenn nun einzelne Güter in Sendungen à 5000 kg auf Entfernungen von 200 km und darüber bereits zu dem billigeren Frachtsatze befördert werden können, so ist es nicht abzusehen, weshalb die betreffenden Artikel nicht auch auf Entfernungen bis zu 200 km den billigeren Frachtsatz genießen sollen.

Die Befürchtung, bei der Herabsetzung des Minimalgewichts der sämtlichen Wagenladungsklassen auf 5000 kg würde das Publikum sich zu sehr auf die Abfertigung von Sendungen in diesem Gewichte verlegen, ist nicht begründet. Es kann ja immerhin die Bedingung der Benutzung eines 10000 kg Wagens gemacht werden, wenn ein und derselbe Absender an denselben Empfänger an einem Tage 10000 kg versendet. Uebrigens wird, wenn Güter der Specialtarife I, II und III in Quantitäten von 10000 kg und mehr zu liefern sind, der betreffende Lieferant dafür sorgen, daß dieselben möglichst schnell und in einer Sendung in den Besitz des Auftraggebers gelangen, welcher ja für das volle Quantum Bedarf hat. Auf Schnelligkeit der Transporte wird Seitens des Publikums heutzutage gerade besonderen Werth gelegt, so daß der Absender eines größeren Quantums nicht heute eine Ladung à 5000 kg und morgen wieder eine Ladung à 5000 kg abfertigen wird.

Es ist somit auch ein Rückgang in der Ausnutzung der Transportmittel in dem von den Anhängern des Raumsystems dargestellten Umfange nicht zu erwarten. Die Richtigkeit unserer Voraussetzung ergibt sich noch näher bei der Zusammenstellung der unter dem Classifications- und Raumsystem von einzelnen Bahnen erzielten Resultate. Bei der Sächsischen Staatsbahn betrug die Belastung der Güterwagen:

1876:	41,50	%	der	Ladefähigkeit	} unter dem vorherrschenden Classifica-
1877:	41,26	"	"	"	
1878:	41,47	"	"	"	} unter dem Reformsystem.
1879:	41,92	"	"	"	

Bei der Badischen Staatsbahn stellt sich das Verhältniß der Nettolast zur Bruttolast:

1872	wie	1	zu	4,88	} unter der Herrschaft des Classificationssystems,
1873	"	1	"	4,80	
1874	"	1	"	4,04	
1875	"	1	"	3,88	} unter der Herrschaft des Raumsystems,
1876	"	1	"	3,86	
1877	"	1	"	3,86	
1878	"	1	"	3,96	" " " " Reformsystems.

Bei den Preussischen Staatsbahnen:

1875: 56 %	der Ladefähigkeit	unter dem Classificationsystem,
1878: 71 " "	" "	} unter dem Reformsystem.
1880: 66 " "	" "	

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn:

1877: 85,7 % der Ladefähigkeit unter dem Classificationsystem,
1878: 76,9 " " " " " " Reformsystem.

Die drei ersten Resultate, auf welche die Anhänger des Raum-
systems zur Zeit mit Vorliebe verwiesen haben, sind zu Gunsten des letzteren
Systems von keiner durchschlagenden Bedeutung. Die Differenz bei der
Sächsischen Staatsbahn kommt wegen ihrer Geringsfügigkeit fast gar nicht in
Betracht; bei der Badischen Staatsbahn sind die Differenzen zwischen den
einzelnen Jahrgängen mit den Einnahmen dieser Bahn nicht in Einklang
zu bringen und bei der Preussischen Staatsbahn steigt der Procentsatz von
56 auf 71 und geht im Jahre 1880 bei stärkerem Verkehr auf 66 zurück.

Die Bergisch-Märkische Bahn zeigt nun sogar bei stark ausgeprägtem Classificationssystem einen Rückgang in der Ausnutzung der Wagen von 85,7% im Jahre 1877, auf 76,9% im Jahre 1878.

Diese Erscheinungen lassen sich anders nicht erklären, als daß die Art und Weise der Ermittlung dieser Resultate auf ganz unsicheren Grund-

lagen beruht. Und in der That ist das Verhältniß der Nettolast zur Bruttolast ein höchst unzuverlässiges.

Unter dem früheren Bergisch-Märkischen Lokalgüter-Tarif und in den früheren Tarifen der Norddeutschen Verbände, überhaupt unter dem Classificationsystem war die Art und Weise der Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, also nach der Nettolast, vorherrschend, während unter dem Deutschen Tarif, auch bei nicht voller Belastung, die Fracht für die Güter der Classe B, der Special- und Ausnahme-Tarife für volle 10000 kg, also für die Bruttolast, zu zahlen ist. Es ist unter diesen Umständen nicht zu vermeiden, daß unter dem Raum-System eine Belastung von 6000 kg oder 7000, 8000 und 9000 kg im Frachtbrieft voll zu 10000 kg declarirt, oder doch von den Expeditionsbeamten in den Nachweisungen voll mit 10000 kg rapportirt wird, weil dieses Gewicht eben für die Frachtberechnung maßgebend ist. Es kann somit die Möglichkeit vorliegen, daß beispielsweise bei den Artikeln Maausteine, Asche, Blut, Branntweinspüllicht, Cichorienmehl, Futterkräuter, Knochen, Trebern, Trestern, Zuckerrüben zc., Sendungen von 5500 kg an bis 9900 kg unter dem Classificationsystem nach dem wirklichen Gewicht, unter dem Raumsystem aber voll zu 10000 kg declarirt, tarificirt und rapportirt worden sind, sodaß bei einer einzigen Sendung unter letzterem System 4500 kg Nettolast zu Ungunsten des Classificationsystems mehr rapportirt werden können, welche in Wirklichkeit aber nicht befördert sind.

Wenn die Eisenbahnen überhaupt für den Dienst des Verkehrs und nicht für den Dienst der Finanzen bestimmt sind, so gehört zu diesem Grundsatz auch die Feststellung des Minimalgewichts für sämtliche Ladungen auf 5000 kg, denn einestheils wird hierdurch eine wesentliche Aenderung in der Ausnutzung der Transportmittel nicht eintreten, andererseits aber werden die damit verbundenen Vortheile die Nachtheile bedeutend überwiegen. In erster Reihe würde der kleine Versender in den Stand gesetzt, dem großen gegenüber die Concurrenz aufzunehmen; dann aber muß die jetzt eng gezogene Durchschnittsgrenze des Verkehrsgebiets, innerhalb dessen der Transport dieser Ladungen bei den minderwerthigen Gütern hauptsächlich erfolgt, durch die eintretende Frachtermäßigung bedeutend an Umfang gewinnen. Es würden innerhalb derselben die kleinen Besitzer von Sand- und Steinlagern, Holzungen und dergleichen, welche jetzt wegen ungenügender Arbeitskraft und Zufuhrmittel auf die mehr oder weniger weite Entfernung ihres Wohnorts von dem Bahnhofe in der kurzen reglementsmäßigen Ladefrist keine 10000 kg anliefern können, im Fall der Gewährung der billigeren Fracht bei der Anlieferung von nur 5000 kg vielleicht Veranlassung

nehmen, mit dem Versand zu beginnen und diejenigen, welche von den hier in Frage stehenden Gütern nur ein Quantum von 5000 kg gebrauchen, würden sich eher zum Bezuge eines bei theurerer Fracht vielleicht entbehrlichen Artikels entschließen können, wenigstens wäre alsdann die Möglichkeit hierzu eher geboten und damit Seitens einer öffentlichen Verkehrsanstalt ein Schritt weiter gethan in der Erfüllung ihrer Aufgabe hinsichtlich der Hebung des Verkehrs und der Förderung des National-Vermögens; auch wäre der große Versender nicht mehr in dem Maße dem kleinen gegenüber bevorzugt, wie dies jetzt der Fall ist und der kleine Empfänger befände sich in der Lage, auch den geringeren Bedarf von 5000 kg auf jede Entfernung zu dem billigeren Frachtsatze beziehen und die jetzt durch die Bedingung der Anlieferung von wenigstens 10 000 kg ihm abgeschnittene directe Verbindung mit den billigen Bezugsquellen aufsuchen zu können. Es wäre dies eine billige Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der kleineren Geschäftsleute, deren Empfang und Versand meistens doch nur aus Stückgutsendungen und Ladungen à 5000 kg besteht, für welche sie jetzt die höchste Fracht zu zahlen haben.

Aus letzteren Gründen neigt man auch in Oesterreich-Ungarn zur Gleichstellung der Ladungen à 5000 kg mit denen à 10 000 kg.

Außerdem aber ist wohl zu berücksichtigen, daß mit der Feststellung des Minimalgewichts für Ladungen à 5000 kg die lästige Tarifbestimmung fällt, durch welche die Anwendung der billigeren Wagenladungssätze für das jetzige Minimalgewicht von 10 000 kg von der Benutzung eines Wagens à 10 000 kg Tragfähigkeit abhängig gemacht wird.

II. Gestellung von Wagen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 10 000 kg.

Der Versender kann, wie bereits bemerkt, zur Beförderung der Güter der allgemeinen Wagenladungsclasse B und der Special- und Ausnahme-Tarife die Gestellung anderer Wagen, als solcher von 10 000 kg Tragfähigkeit, nicht beanspruchen.

Da indessen noch eine ansehnliche Anzahl von Wagen mit geringer Tragfähigkeit vorhanden ist, welche auch Verwendung finden müssen, und die Wagen à 10 000 kg mit der Zeit nicht mehr in der vollen Höhe ihrer Tragfähigkeit, wohl aber für Transporte à 7500 oder 5000 kg benutzt werden können, so haben sich einzelne Eisenbahn-Verwaltungen die Berechtigung vorbehalten, in Ermangelung von Wagen à 10 000 kg solche

à 7500 kg oder 5000 kg zu stellen, mit der Maßgabe, daß dieselben paarweise zur Verwendung kommen und wenigstens eine Gesamttragfähigkeit von 10 000 kg haben müssen, wenn der billigere Frachtsatz des Special- und Ausnahme-Tarifs zur Anwendung kommen soll. Diese Tarifmaßregel, durch welche die Verwendung von 10 000 kg-Wagen bei Gütern der Special-Tarife für das Publikum obligatorisch geworden, den Eisenbahn-Verwaltungen aber die Bestellung von Wagen mit weniger als 10 000 kg Tragfähigkeit gestattet ist, führt zu den größten Unzuträglichkeiten, indem beispielsweise derjenige Versender, welcher zur Verladung einer Sendung von 10 000 kg der Güter der Special- oder Ausnahme-Tarife ausdrücklich die Bestellung von zwei Wagen à 5000 kg verlangt, die Fracht hierfür nach dem Satze der Classe A 2 bezahlen muß, wohingegen, wenn dieselben Wagen bahnseitig gestellt werden, für dieselbe Sendung die billigere Fracht der Special- und Ausnahme-Tarife zur Berechnung kommt. Es kann somit der Fall eintreten, daß es lediglich von der Gunst des Stations-Vorstehers abhängt, ob der Versender, welcher beispielsweise auf die Verkehrsrelation Düsseldorf-Dortmund eine Sendung Kohlen à 10 000 kg in zwei Wagen à 5000 kg zu verladen wünscht, hierfür 49 M. oder nur 27 M. Fracht bezahlen muß, da der betreffende Beamte in ersterem Falle kurz den Mangel an Wagen à 10 000 kg nicht anzuerkennen braucht, oder in letzterem Falle denselben zu Gunsten des Absenders bescheinigt.

Ähnliche Verhältnisse liegen bei der Verwendung von Wagen mit einer größeren Tragfähigkeit als 10 000 kg vor. So ist z. B. für Holz-Sendungen, welche wegen der Länge des Holzes nicht auf einen Wagen à 10 000 kg Tragfähigkeit verladen werden können, sondern entweder auf zwei Wagen à 5000 kg resp. 10 000 kg, oder auf einen der längeren Wagen à 20 000 kg resp. 40 000 kg Tragfähigkeit verladen werden müssen, in ersterem Falle bei Verwendung von zwei Wagen die Fracht für wenigstens 5000 kg für jeden Wagen nach dem theueren Satze der Classe A 2, in letzterem Falle, bei Bestellung nur eines Wagens mit 20 000 oder 40 000 kg Tragfähigkeit, die Fracht für das wirkliche Gewicht, selbstverständlich für in minimo 10 000 kg nach dem Ausnahme-Tarif zu zahlen, so daß die Fracht für eine solche Sendung Holz im Gewichte von 12 500 kg auf eine Entfernung von 300 km, wenn die Absende-Station in der Lage oder gewillt ist, einen Wagen à 20 000 kg resp. 40 000 kg Tragfähigkeit zu stellen, nur 127 M. beträgt, wohingegen für dieselbe Sendung bei Bestellung von zwei Wagen 202,50 M., also eine um 60 % höhere Fracht zu zahlen ist, welche Unzuträglichkeit beseitigt wäre, wenn das Minimalgewicht für Wagenladungen allgemein auf 5000 kg

festgesetzt würde. Es hält überhaupt schwer, bei diesen Rechten ohne Pflichten auf der einen Seite und bei den Pflichten ohne Rechte auf der anderen Seite für die Berechnung der Fracht bei Sendungen der Special- und Ausnahme-Tarife, wenn Wagen von weniger als 10 000 kg Tragfähigkeit zur Verwendung gelangen, eine feste Norm einzuführen, ohne in dem einen oder anderen Falle dem Publikum gegenüber eine Ungerechtigkeit zu begehen. Man hat es deshalb bei der allgemeinen Vorschrift bewenden lassen, wonach, wie vorhin bereits bemerkt, Wagen von geringerer Tragfähigkeit nur paarweise benutzt werden dürfen. Sind 25 000 kg Eisenwaaren auf einen Wagen à 10 000 kg, auf zwei Wagen à 5000 kg und auf einen Wagen à 7500 kg Tragfähigkeit verladen, so gehen 20 000 kg nach dem Satze der Specialtarife und 5000 kg nach Classe A 2. Gehören fünf und mehr Wagen zu einer Sendung, so sind zuerst die Wagen à 10 000 kg und dann die Wagen niederer Tragfähigkeit paarweise vorzunehmen. Sind nun letztere Wagen in gerader Zahl vorhanden, so erfolgt die Frachtberechnung für das Gesamtgewicht der Sendung nach dem Special- oder Ausnahme-Tarife, auch wenn Wagen à 7500 kg nur mit dem Minimal-Gewicht von 5000 kg befrachtet sind; bleibt aber ein Wagen übrig, so ist es zweifelhaft, ob der Expeditionsbeamte einen solchen mit einer Ladung à 7500 oder 5000 kg übrig läßt, um hierfür die theuere Fracht nach Classe A 2 zu berechnen, denn Verhaltensmaßregeln für einen solchen Fall bestehen nicht. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind der Ansicht, eine generelle Regelung dieser Punkte bis ins Detail würde nur noch größere Verwirrungen bei den Dienststellen hervorrufen.

Im Allgemeinen muß an der von der Aufsichtsbehörde getroffenen Anordnung festgehalten werden, wonach in Ermangelung von Wagen à 10 000 kg das Publikum durch die Gestellung von Wagen mit geringerer Tragfähigkeit nicht zu Schaden kommen soll.

Wenn, so äußert sich die Aufsichtsbehörde bezüglich der Gleichberechtigung aller Transportinteressenten, das dem Eisenbahnunternehmer eingeräumte Recht zum ausschließlichen Transportbetriebe auf der Bahn mit der allgemeinen Benutzbarkeit derselben, wie sie die Natur eines öffentlichen Weges bedingt, vereinbart werden soll, so muß die Benutzung jedem Interessenten unter gleichen Bedingungen gestattet werden. Bezüglich des Transportpreises sowohl, wie der sonstigen Transportbedingungen darf ein Unterschied für die einzelnen Interessenten, die Bevorzugung eines vor dem anderen, nicht zugelassen werden, es würde dies mit dem Grundprinzip eines geordneten Staatslebens, welches das gleiche Recht jedem einzelnen gewährt, unvereinbar sein. Das Prinzip der Parität, so heißt es weiter, schließt zwar nicht unbedingt aus, daß von bestimmten Voraussetzungen, z. B. von

der Menge des Transportes, von der Länge der Transportstrecken, oder von anderen Bedingungen, besondere Frachtermäßigungen oder Transportvergünstigungen abhängig gemacht werden, sofern nur die letzteren jedem Interessenten gewährt werden, der die vorgeschriebenen Bedingungen und Voraussetzungen erfüllt. Eine solche Regelung dieser Bedingungen und Voraussetzungen, durch welche die Transportvergünstigungen anderen Transportinteressenten als demjenigen, welchem sie zunächst bewilligt werden, wenn auch nicht formell, doch thatsächlich verschlossen blieben, würde dagegen prinzipiell unstatthaft sein.

Demnach müßte auch ein Unterschied in der Fracht zwischen Ladungen à 5000 kg und 10 000 kg nicht gemacht und das Minimalgewicht für Wagenladungsgüter auf 5000 kg festgesetzt werden, denn andernfalls würde, da dem kleinen Versender die Anlieferung von 10 000 kg auf einmal zur Unmöglichkeit gerechnet und der Transport von Ladungen à 5000 kg überhaupt als rentabel betrachtet werden muß, das angestrebte Prinzip der Parität, der gleichheitlichen Behandlung aller Transportinteressenten, ein durchgreifendes nicht zu nennen sein.

Hiermit würden auch die Nachtheile beseitigt, welche bei der Verfrachtung der leichteren und doch umfangreichen Güter für die Versender dadurch entstehen, daß sie die volle Tragfähigkeit der Wagen nicht ausnützen können. Wenn alsdann ein Wagen mit nur 7 oder 8000 kg vollständig angefüllt ist, so braucht auch nur die Fracht für dieses Gewicht bezahlt zu werden, während jetzt die Fracht für volle 10 000 kg berechnet wird.

12. Die Stückgutfracht.

Unter dem Reformsystem ist jedoch nicht nur der kleine Versender bei Ladungen à 5000 kg benachtheiligt, sondern es sind auch die Frachten für die minderwerthigen Güter des kleinen Mannes durch die Aufhebung der zweiten Stückgutklasse bis zu 20 % und mehr vertheuert worden und zwar hauptsächlich auf kurze Entfernungen, auf welche grade der Hauptversandt dieser Güter stattfindet, weil eben auf weite Entfernungen der Transport per Eisenbahn sich wegen des geringen Werthes derselben nicht mehr rentirt.

Man hat in dem jetzigen Deutschen Tarif bei Stückgutsendungen den Werth der Waare außer Betracht gelassen und sämtliche Güter in Quantitäten von unter 5000 kg in eine einzige die höchste Classe gebracht. Der größere Kostenaufwand bei dem Transport von Stückgut läßt sich nicht verkennen; das Ein- und Ausladen ist bahnsseitig zu bewirken,

jede einzelne Sendung, deren 50 bis 70 oft erst eine Ladung ausmachen, muß tarifirt, in die Güterbegleittarte eingetragen, auf der Empfangs-Station deklarirt, in das Ausladebuch, Empfangscontrolbuch und in die Verrechnungsfarte eingetragen, an die Verkehrs-Controle rapportirt und von dieser revidirt werden. Behufs Lagerung dieser Güter für die Zeit von der Anlieferung bis zur Verladung und von der Ausladung bis zur Ablieferung sind große und kostspielige Lagerhäuser zu errichten und zu unterhalten; ferner ist die Wagenausnuthung bei Stückgut eine geringere, weil täglich der Versand erfolgen muß, gleichviel ob das vorhandene Quantum eine Ladung ausmacht oder nicht; zudem muß auf den Zwischen-Stationen nicht selten eine zwei- und dreimalige Umladung vorgenommen werden. Dagegen bildet bei Wagenladungsgut ein Wagen, nicht selten auch drei und fünf Stück, eine einzige Abfertigungs-Position, das Gut wird vom Absender, ohne daß dasselbe vorher bahnsseitig gelagert wird, in den allgemeinen Abladegleisen des Bahnhofes verladen, geht ohne Umladung bis zur Bestimmungsstation und wird hier vom Empfänger direct aus dem Eisenbahnwagen entladen. Es ist deshalb leicht erklärlich, weshalb für Wagenladungen mit Abstufungen nach dem Werthe der Güter billigere Frachtsätze erstellt sind, als für Stückgüter, denn man sieht, wie ungleich hoch die Leistungen des Transportführers bei letzteren sind, und mit welcher Einfachheit sich der Transport bei ersteren vollzieht.

Es ist andererseits aber wohl zu berücksichtigen, daß der Einfluß einer Ermäßigung der Stückgutfracht auf den Stückgut-Verkehr und die damit für den kleinen Geschäftsmann, überhaupt für den Klein-Verkehr verbundenen Erleichterungen von großer Wichtigkeit sein müssen.

Es ist bereits bei der Besprechung der Classe A 2 hervorgehoben worden, daß derjenige Geschäftsmann, welcher nur Sendungen in Wagenladungen à 5000 kg aufgeben kann, seine Waare gegenüber den Concurrenten, welche in Ladungen à 10 000 kg versenden, bedeutend höher belastet. Weit ungünstiger gestaltet sich aber dieses Verhältniß, wenn, wie dies bei vielen Artikeln und besonders in kleinen Geschäften der Fall ist, der Umschlag nicht so stark ist, daß eine Wagenladung formirt werden kann und kleine Quantitäten als Stückgut aufgegeben werden müssen. Es tritt alsdann auf die Entfernung von 457 km eine Werthvertheuerung der Waare ein

um 10 %	bei Artikeln des Specialtarifs	I.
" 26 "	" " " " "	II.
" 105 "	" " " " "	III.

Diese Werthvertheuerung erleiden hauptsächlich die Artikel des kleinen Gewerbebetriebes, weil solche wegen der geringen Production von dem

einzelnen Absender fast ausschließlich in Stückgut-Sendungen aufgegeben werden müssen. Die Erzeugnisse des Handwerkers, der Empfang und Versand des Kleinhändlers, die Bedürfnisse des geringen Mannes, welcher nicht zufällig in einer großen Stadt wohnt, Salz, Getreide, Mehl, Kartoffeln, Rüben und Futterkräuter, Flachs, Hanf, Berg, Knochen, Lumpen, Delfischen, Holz, Steine etc. in Stückgut-Sendungen tragen die theuerste Fracht, welche für die werthvollen Güter bezahlt wird.

Auf die Entfernung von 457 km ist die Fracht für die Artikel des Specialtarifs I in Ladungen à 10 000 kg um 128 %

"	"	II	"	"	"	"	204	"
"	"	III	"	"	"	"	363	"

und die Fracht für die sämtlichen Artikel der Specialtarife in Ladungen à 5000 kg um 117 % billiger als bei Aufgabe derselben in Stückgutsendungen, sodaß hier die Aufnahme der Concurrenz seitens des kleinen Versenders stellenweise nicht in der Möglichkeit liegt.

Man hat zwar die Lücke, welche durch den Wegfall der ermäßigten Stückgutklasse zwischen der ersten Stückgutklasse und der ersten Wagenladungsclassen entstanden ist, unter dem Deutschen Tarif bestehen lassen, in der Voraussetzung, daß Mittelpersonen dieselbe ausfüllen und durch Ansammeln der Stückgüter zu Wagenladungen die zwischen den vorerwähnten beiden Classen bestehende bedeutende Frachtdifferenz mit den Absendern theilen würden, wodurch einerseits billigere Frachten für Stückgüter und andererseits eine bessere Ausnutzung der Wagen erzielt werden sollte.

13. Das Sammelverfahren.

Es ist dies auch insofern geschehen, als in den größeren Städten sich die sogenannten Sammelvereine etablirt haben, welche aus dem umliegenden Industriegebiete die kleineren Sendungen an sich ziehen, solche zu Ladungen à 5000 und 10 000 kg ansammeln und sie demnächst an einen für die Weiterbeförderung der einzelnen in der Ladung enthaltenen Sendungen am günstigsten gelegenen zweiten Sammelverein senden, welcher seinerseits aus den weitergehenden Einzelgütern und den aus anderen Richtungen und Orten ihm einzeln oder in Sammelladungen zugehenden Stückgütern ganze Ladungen formirt und die Locogüter den betreffenden Empfängern zustellt. Durch diese Sammelvereine wird aber dem Kleinverkehr und dem geringen Manne wenig oder gar nicht geholfen; derselbe zahlt für seine Sendungen nach wie vor die volle Fracht der höchsten Classe; denn einerseits werden die minderwerthigen

Güter auf weite Entfernungen überhaupt nicht versandt und andererseits rentirt sich das Ansammeln dieser Güter auf kurze Entfernungen nicht, abgesehen davon, daß viele der hier in Frage stehenden Artikel wegen ihres großen Umfangs mit verhältnißmäßig geringem Gewichte und ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit sich gar nicht zur Zusammenverladung mit anderen Gütern eignen. Die Bewohner der Nebenorte, beispielsweise im Siegerland und in der Eifel, beziehen ihre täglichen Bedürfnisse fast ausschließlich in Stückgutsendungen zu dem theuersten Frachtsaße.

Die Vortheile des Sammelverfahrens kommen fast ausschließlich nur den werthvolleren und theuersten Gütern zu Gute und bei diesen auch nur im beschränkten Maße, weil die Sammelvereine sich nur an den Hauptverkehrscentren niedergelassen und sich auf Nebenorte weniger ausgedehnt haben, so daß die Versender, welche an letzteren Orten wohnen und auf weitere Entfernungen Güter zu versenden haben, dieselben an den nächsten Sammelverein senden müssen, welcher die Weiterbeförderung an einen zweiten und dritten Sammelverein veranlaßt, von denen der letzte das Gut nach der Empfangsstation des Nebenortes sendet.

Durch dieses Verfahren erhält das Gut nicht nur eine bedeutende Verspätung, denn jeder Sammelverein wartet so lange, bis er eine Ladung formiren kann, sondern dasselbe kann auch durch das öftere Umladen leicht Schaden nehmen, weshalb denn auch die Empfänger vielfach ihren Lieferanten die Benutzung der Sammelvereine untersagen, ohne hierbei denselben für den Ausfall der billigeren Fracht ein Aequivalent in den Verkaufsbedingungen einzuräumen.

Es ist dies ein Zeichen, daß der Vertrieb der hier in Frage stehenden Güter, der theuern Artikel, an und für sich durch die Frachtkosten wenig oder gar nicht beeinträchtigt wird und eine Erhöhung der Fracht, wie solche unter dem früheren Classificationssystem vorlag, ohne Nachtheil für dieselben zur Entlastung der minderwerthigen Güter eingeführt werden kann.

Anders verhält es sich indessen mit dem Verkehr der Einzelgüter zwischen den größeren Plätzen, wo die Sammelvereine zu den billigen Sätzen der Wagenladungsklassen eine fast eilgutmäßige Beförderung erlangt haben, so daß hier die Concurrenz eine bedeutende Rolle spielt und der an einem Nebenorte wohnende Fabrikant, welcher mit einem solchen größeren Platze concurriren muß, eine um 60 bis 80%, und bei eiligen Transporten, unter Aufgabe derselben als Eilgut, eine um 220 bis 260% theurere Fracht zu zahlen hat, wie dies im Verkehr mit Hafenplätzen nichts Seltenes ist.

Wir haben bereits gesehen, daß für eine und dieselbe Fracht bei Aufgabe von Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen im Gewichte von 3500 kg 1500 kg, und bei Gütern des Spezialtarifs III im Gewichte von 4700 kg sogar 5300 kg unentgeltlich beigeladen werden können.

Man sieht also, welches Geschäft die Sammelvereine machen, wenn sie das Ansammeln der Stückgüter bis zur vollen Tragfähigkeit des Wagens ausdehnen können.

Nehmen wir wieder die Entfernung von 457 km — denn auf kurze Entfernungen operieren die Sammelvereine nicht — so ist

die Klasse	A 1	um	60 %	} billiger, als die Stückgutklasse.
" "	B	"	84 "	
" "	A 2	"	114 "	
Spezialtarif	I	"	128 "	
"	II	"	204 "	
"	III	"	363 "	

Der größte Verdienst ergibt sich also bei der Ansammlung von Stückgütern zu Wagenladungen. Außerdem aber ist die Sammelstelle durch die Klasse A 1 und A 2 in der Lage, Wagenladungen à 5000 kg in Expedition zu nehmen und solche alsdann, zu vollen Ladungen à 10 000 kg completirt, nach dem billigeren Satze der Klasse B bezw. der Spezial- und Ausnahmetarife weiter zu senden.

Man kann annehmen, daß der Spediteur im Durchschnitt annähernd $\frac{2}{3}$ der Differenz zwischen der Fracht für die Stückgutklasse und derjenigen für die betreffende Wagenladungsklasse fallen läßt und $\frac{1}{3}$ der Frachtdifferenz für seine Bemühungen nimmt. Immerhin aber wird der Eisenbahn die volle Differenz entzogen, so daß beispielsweise von Düsseldorf nach Berlin durch das Ansammeln von Stückgut aus den allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B zu einer ganzen Ladung à 10 000 kg die Eisenbahn eine Fracht von 279 M. verliert.

Werden von den Spediteuren Güter der Spezialtarife in Stückgut-Sendungen zu ganzen Ladungen angesammelt, wie dies in Hagen bei Eisenwaaren der Fall ist, so ergibt sich für die Eisenbahn beispielsweise für eine Sendung à 10 000 kg Sammelgut auf der Transportstrecke Hagen-Thorn ein Frachtverlust von 675 M.

Wenn nun auch die Beförderung der Stückgüter mit großen Kosten verknüpft und vielfach die Ansicht verbreitet ist, daß ein Achskilometer Stückgut durchschnittlich nicht mehr einbringe als ein Achskilometer Wagenladungsgut, es deshalb hinsichtlich der Einnahme wenig verschlage, ob der Sammelverein sich der Mühe des Ansammelns unterziehe und der Eisenbahn die completirte Ladung zu dem billigeren Wagenladungssatze überweise,

oder ob die Eisenbahn das Ansammeln der Stückgüter selbst übernehme und solche in Ladungen zu dem theueren Satze der Stückgutclasse befördere, so ist dem gegenüber anzuführen, daß das Ansammeln der Stückgüter dem Sammelverein einen größeren Kostenaufwand verursacht, als der Eisenbahn, und daß ersterer dennoch von dem Frachtbetrage, welchen er der Eisenbahn durch das Ansammeln der Stückgüter entzieht, mehr als die Hälfte an seine Kunden abtreten muß, um solche überhaupt für sich zu gewinnen, und trotz dieser Nachtheile, welche er der Eisenbahn gegenüber beim Ansammeln der Stückgüter aufzuweisen hat, einen ganz ansehnlichen Gewinn erzielt.

Gerade durch das Sammelverfahren nehmen die Kosten des Stückgut-Transportes für die Eisenbahn in Folge der geringeren Frequenz und der damit verbundenen schlechteren Ausnutzung der Transportmittel und häufigeren Umladungen während des Transportes bedeutend zu. Die Sammelvereine entziehen der Eisenbahn die Kräfte, indem sie gerade für diejenigen Stationen Stückgüter zu ganzen Wagenladungen ansammeln, für welche auch die Eisenbahn volle Stückgutladungen formiren könnte, wenn ihr alle Sendungen belassen würden.

Die Frachten, welche die Sammelvereine beispielsweise pro 1879 auf den Bergisch-Märkischen Stationen Düsseldorf, Elberfeld, Barmen und Hagen der Eisenbahn entzogen haben, belaufen sich zusammen auf 1030000 M., welcher Betrag höher ist, als die Summe der sämtlichen Gehälter und Löhne der Wiegemeister und Arbeiter im ganzen Bezirke der Bergisch-Märkischen Bahn, welches Personal außer den Geschäften des Wagenladungsverkehrs die Annahme, Verwiegung und Ablieferung der Stückgüter sowie die sämtlichen Ver-, Ent- und Beiladengeschäfte der Bergisch-Märkischen Bahn hat bewältigen müssen.

Die an das Sammelverfahren geknüpften Hoffnungen sind somit nicht in Erfüllung gegangen.

14. Die Resultate der Frachtermäßigung bei den theueren Artikeln und die Erfolge der billigeren Frachten bei den minderwerthigen Gütern.

So sehr der kleine Versender und geringe Mann unter dem jetzigen Reformsystem bei Wagenladungen à 5000 kg und bei Stückgutsendungen benachtheiligt ist, so sehr ist der große Versender unter demselben System

bevorzugt worden, und zwar nicht nur durch die bereits besprochenen, den Sendungen à 10 000 kg eingeräumten Vergünstigungen und durch die hauptsächlich ihm zufallenden Vortheile des Sammelverfahrens, sondern auch durch die Ermäßigung der Frachten für die Luxusgegenstände und werthvollen Güter, welche hauptsächlich Verbrauchsartikel des großen Versenders, des großen Mannes sind. Die werthvollen Güter tarifierten 1877 unter dem Classificationssystem, gleichviel ob in Stückgut-Sendungen oder Ladungen à 5000 und 10 000 kg, ausschließlich nach der theuersten Classe, der Normalclasse. Im Jahre 1878 aber, unter dem jetzigen Raumsystem des Deutschen Güter-Tarifs, sind die geldwerthen Artikel in Stückgut-Sendungen um 8 bis 20 %, in Ladungen à 5000 kg um 50 bis 90 %, und in Ladungen à 10 000 kg um 65 bis 120 % in den allgemeinen Wagenladungsklassen A I und B billiger.

Haben wir bereits festgestellt, wie unzweckmäßig der frühere Elsaß-Lothringische Raumtarif veranlagt war, nach welchem der theuere Luxusartikel eben so billig befördert wurde, als das unentbehrliche Nahrungsmittel, sobald die Beförderung in Collivagen erfolgte und unter welchem naturgemäß die theueren Artikel mit den weniger geldwerthen Gütern in eine Classe zusammen geworfen werden mußten; ferner wie nachtheilig die theilweise Beibehaltung der Bestimmungen dieses Raumtarifs unter dem jetzigen Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif zu wirken im Stande ist, namentlich bezüglich der Vertheuerung und Benachtheiligung der Güter des kleinen Mannes in Stückgut-Sendungen und Ladungen à 5000 kg, so wollen wir auch noch mit wenigen Worten auf die Vortheile aufmerksam machen, welche unter dem Deutschen Güter-Tarif vermöge der in demselben aufgenommenen Classification haben erzielt werden können.

Die Artikel der Wagenladungsklasse A und B des früheren Norddeutschen Classificationstarifs vom Jahre 1877, welche noch ziemlich werthvoll sind, theilweise aber auch schon zu den allgemeinen Verbrauchsartikeln gerechnet werden können, sind unter dem Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif vermöge der Classification wie folgt vertheilt worden: Die werthvolleren Güter mit 190 Stück in die allgemeinen Wagenladungsklassen A I und B zum weit größten Theil mit einer Frachtermäßigung von 8—25 % und wenige nur mit einer Frachterhöhung von 5—15 %, ferner die allgemeinen Verbrauchsartikel mit 50 Stück in die Special-Tarife unter einer Frachtermäßigung von 30—60 %.

Die billigeren und fast ausschließlich allgemeinen Verbrauchsartikel der Classe C bis E des alten Tarifs von 1877 variiren in Ladungen à 5000 kg zwischen einer Frachtermäßigung und Frachterhöhung bis zu 4 %; in Ladungen à 10 000 sind dieselben

mit 122 Stück unter einer Frachtermäßigung von 15—50 %,	
" 21 " " " Frachterhöhung "	10 %
" 3 " " " " "	30 %

in die Specialtarife aufgenommen worden.

Von den Hauptverbrauchsartikeln, den Massengütern, haben Kartoffeln, Getreide, Salz, Düngemittel, Brennholz, roh bearbeitetes Holz und bearbeitete Steine unter dem Deutschen Tarif theilweise eine Frachtermäßigung von durchschnittlich 5 % erfahren; Kohlen und Nutzholz wurden unter den neueren Ausnahme-Tarifen bis zu 16 %, Kalk, Eisenerz und Roheisen bis zu 33 % in der Fracht ermäßigt.

Die Rohmaterialien, Rohstoffe, Halbfabrikate und die allgemeinen Verbrauchsartikel und Nahrungsmittel haben fast ohne Ausnahme in einer niedrigeren Classe Aufnahme gefunden. Eisenwaaren, faconnirtes Eisen, Hanf, Flach, Heede, Melasse, altes Samwerk, Hopfen, Schiefer, Kreide, Knochen, Alaunstein, Rüben zc. stehen in dem Specialtarife des Deutschen Tarifs mit einer Frachtermäßigung von 15—60 %.

Wer wird sich bei dieser Gestaltung des Classificationssystems wohl unter die Herrschaft des reinen Raumsystems zurückwünschen, unter welchem für die vorbezeichneten Güter, überhaupt für die billigen Verbrauchsartikel und allgemeinen Nahrungsmittel anstatt der Frachtermäßigung eine bedeutende Erhöhung der Frachten eintreten würde? Es können hier doch nur solche Eisenbahn-Unternehmungen in Frage kommen, welche das eigene Interesse höher halten müssen, als das allgemeine Interesse, das Wohl des ganzen Landes.

In den Verkehrsgebieten, wo das Raumsystem bereits früher vor der Einführung des Reformsystems bestand, fühlt man selbstverständlich kein Bedürfnis für die Einführung des Classificationssystems, weil man daselbst eben die Wohlthaten des letzteren Systems bei voller Entwicklung nie kennen gelernt hat.

Sehen wir doch, welche Wirkungen unter der Zwiagegestalt des Reformsystems die in dasselbe gelegten Grundsätze des Raumsystems und die des Classificationssystems hervorgebracht haben.

Der eigentliche Zweck des Raumsystems, eine bessere Ausnutzung der Transportmittel zu erzielen und die zu diesem Ende den großen Versendern bei Ladungen à 10000 kg gewährte Bevorzugung haben auf sämmtlichen Bahnen in der Frequenz der Ladungen à 5000 kg einen Rückgang zur Folge gehabt, dessen Entstehung nicht nur auf das Bestreben, möglichst nur Ladungen à 10000 kg zu versenden, zurückzuführen ist, sondern auch auf den Ausschluß der Kleinen Versender von der Betheiligung an der Concurrenz bezw. auf die verhältnismäßig theueren

Frachten für die minderwerthigen Güter in Ladungen à 5000 kg, in Folge dessen der Versandt resp. Bezug wegen der höheren Frachtkosten und der überwältigenden Concurrenz der großen Versender hat eingestellt werden müssen.

Die Aussicht auf eine bessere Ausnutzung der Wagen ist stellenweise ins Gegentheil verschlagen, indem bei der Bergisch-Märkischen Bahn jede Güterwagenachse im Jahre 1877 unter dem Classificationsystem mit 3930 kg und 1878 unter dem Reformsystem nur mit 3560 kg und bei den Preuß. Staatsbahnen im Jahre 1880 ebenfalls nur mit 3230 kg belastet gewesen ist. Nichtsdestoweniger muß doch auch der Anhänger des Classificationsystems anerkennen, daß eine etwas bessere Ausnutzung der Wagen unter dem Raumsystem eingetreten sein muß; es liegt dies eben bei den Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen A I und B auf der Hand, da die Stückgüter aus denselben von den Sammelvereinen möglichst zu Ladungen à 10 000 kg angesammelt werden. Es geht alsdann aber auch die zwischen der Stückgutklasse und der Classe B liegende Frachtdifferenz von 84 % verloren, für welchen Verlust die Eisenbahnen durch die bessere Ausnutzung der Wagen bei Weitem nicht entschädigt werden. Außerdem aber hat durch das Ansammeln der Stückgüter zu Wagenladungen Seitens der Sammelvereine der der Eisenbahn verbleibende Stückgutverkehr abgenommen und ist damit auch die Belastung der Wagen eine geringere geworden, so daß jetzt Stückgutwagen mit nur 1500 kg in die Rüge eingestellt werden.

Die unter dem Raumsystem naturgemäß eintretende schonende Behandlung der theueren Artikel, welche unter dem Reformsystem einen ganz bedeutenden Umfang angenommen hat bis zu einer Frachtermäßigung von 120 %, ist auf den Vertrieb dieser Güter von gar keinem Einfluß gewesen, indem trotz der bedeutenden Fracht-Ermäßigung bei diesen Gütern in den allgemeinen Wagenladungsclassen sowohl in Ladungen à 5000 kg als auch in 10 000 kg statt einer Steigerung der Frequenz eine Abnahme derselben zu constatiren ist, insofern nicht in einzelnen Bezirken die in den Wagenladungsclassen A I und B noch vorhandenen, zu den allgemeinen Verbrauchsartikeln zu rechnenden Güter einen Aufschwung genommen haben. Für letztere Güter soll, wie wir später noch hören werden, eine besondere Classe, die Wagenladungsclassen I, gebildet werden.

Durch den Wegfall der zu Gunsten des Raumsystems quittirten ermäßigten zweiten Stückgutklasse ist der Stückgutverkehr bis jetzt, auch bei Berücksichtigung des Sammelverfahrens, durchweg noch immer in der Abnahme begriffen und zwar, weil das Gebiet des Kleinverkehrs beziehungsweise der minderwer-

thigen Güter in Stückgutseendungen durch die Erhöhung der Fracht bedeutend eingeschränkt worden ist. Nur im letzten Jahre zeigt der Stückgüterverkehr z. B. bei den Preussischen Staatsbahnen eine Steigerung von 5⁰/₁₀₀, während die allgemeine Steigerung des gesammten Güterverkehrs ca. 9⁰/₁₀ beträgt.

Wie ganz anders verhält es sich dagegen mit den Erscheinungen beim Classificationsystem! Die Ueberführung der minderwerthigen Wagenladungsgüter aus den höheren Classen in eine niedrige, ohne hieran, wie dies beim reinen Raumsystem der Fall ist, die Bedingung der Verladung derselben auf einen offenen Transportwagen zu knüpfen, überhaupt die Ermäßigung der Frachten für die minderwerthigen Güter, die allgemeinen Verbrauchsartikel, Halbfabrikate und Rohmaterialien haben fast auf sämmtlichen deutschen Bahnen eine bedeutende Steigerung des Verkehrs bei diesen Gütern hervorgerufen und es kann wohl angenommen werden, daß die Wiederbelebung der Industrie zu einem nicht geringen Theil auf die hier in Frage stehende Ermäßigung der Frachten zurückzuführen ist; denn gleich im ersten Jahre nach der Einführung des Deutschen Tarifs, im Jahre 1878, ist, anstatt des bis dahin wahrgenommenen allgemeinen Rückgangs, in der Frequenz der minderwerthigen Güter in Ladungen eine bedeutende Steigerung zu constatiren. Es ist dies der Anfang gewesen zu der jetzt fast allgemein eingetretenen Besserung der wirthschaftlichen Lage.

Das in dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif aufgenommene Princip des Classificationsystems: die Herstellung billiger Tarifsätze für die minderwerthigen Güter und Rohmaterialien zc., bezweckt demnach nicht nur eine Erweiterung der Absatzgebiete der einzelnen Artikel, sondern auch die Hebung des Verkehrs innerhalb dieser Gebiete und die damit Hand in Hand gehende Förderung der volkwirthschaftlichen Interessen sowie der Steuerkraft des Landes im Allgemeinen.

15. Einfluß der billigeren Tarife für Rohmaterialien und Halbfabrikate auf den Preis der fertigen Waare.

Welchen Einfluß die Transportkosten auf den Vertrieb der minderwerthigen Güter ausüben müssen, das geht aus dem früher bereits Gesagten hervor; wir wollen hier nur noch einige Beispiele anführen, aus welchen nachgewiesen werden soll, wie groß der Einfluß der billigen Tarife für

Rohmaterialien auf den Preis resp. den Vertrieb und die Concurrenzfähigkeit der fertigen Waare ist.

Um die Bedeutung der billigen Tarife und im Besonderen die der Extrazugtarife näher kennen zu lernen, welche letztere mit den künftigen Canalsfrachten ungefähr gleiche Höhe haben, wollen wir zu unserm Beispiel die Frachtdifferenz zwischen den Sätzen dieser Tarife und den gewöhnlichen Ausnahme- oder Specialtarifen nehmen.

Zur Herstellung von 10000 kg Roheisen sind ca. 25000 kg Eisenerz, 25000 kg Kohlen und 10000 kg Kalksteine erforderlich. Wir haben Extrazugtarife für Kohlen und Eisenerz à 17 Pf. pro Tonne und km. Zu diesen Sätzen beträgt die Fracht für 25000 kg Kohlen und 25000 kg Eisenerz auf die Entfernung von 250 km 212,50 M. Auf dieselbe Entfernung beträgt die Fracht nach dem Ausnahmetarif für Eisenerz und Kohlen 275 M.; also unter dem Extrazugtarif 62,50 M. weniger. Rechnen wir auf die 10000 kg Kalksteine eine Frachtdifferenz von 2,50 M., so ist dasjenige Werk, welches Extrazugtarife genießt, in der Lage, die 10000 kg Roheisen um 65 M. oder um 10% billiger herzustellen.

Gehen wir weiter; die 10000 kg Roheisen werden auf eine Entfernung von 200 km versandt und daselbst zu 7500 kg Stabeisen umgearbeitet, wobei wieder rund 37000 kg Kohlen verbraucht werden. Angenommen, die Rheinhäfen-Extrazugtarife für Duisburg und Ruhrort könnten benutzt werden, so würde für jeden Wagen Kohlen à 10000 kg durch den Wegfall der Bechen- und Hafensfracht eine Frachtermäßigung von 4,50 M. eintreten, was auf 37000 kg eine Differenz von 16,65 M. ausmacht. Rechnet man für die 10000 kg Roheisen nach dem Ausnahmetarif noch eine Differenz von 3,50 M., so hat man wiederum eine Frachtersparniß von 20 M. Das Stabeisen kann somit um 85 M. oder um ca. 3% billiger in den Handel gegeben werden.

Die 7500 kg Eisen werden auf eine Entfernung von durchschnittlich 250 km nach verschiedenen Nebenplätzen als Stückgut versandt und daselbst zu Eisenwaaren im Werthe von durchschnittlich 60 Pf. pro kg verarbeitet, wobei wiederum rund 10000 kg Kohlen verbraucht werden. Rechnet man bei Kohlen eine Frachtersparniß von 4 M., um welchen Betrag die Nebenplätze den Hauptverkehrscentren gegenüber bei der Tarifierstellung vielfach benachtheiligt waren und legt man der Stückgutfrachtberechnung den um 20% billigeren Satz der zweiten Stückgutklasse zu Grunde, so ist eine fernere Frachtersparniß von zusammen 48,25 M. erzielt, so daß nunmehr auf 7200 kg fertige Waare — wir nehmen 300 kg für Verlust — eine Minderausgabe von 133,25 M. kommt, was mehr als 3% des Werthes derselben ausmacht.

Der Zoll für die hier in Frage kommenden Eisenwaaren beträgt 3 M. pro 100 kg oder 5% des Werthes. Wenn man glaubt, unter diesem Zoll Schutz gegen die Einfuhr von ausländischen Fabrikaten zu finden und durch denselben der fremden Concurrenz auf dem inländischen Markte begegnen und die einheimische Industrie heben zu können, um wie viel größer muß der Erfolg sein, wenn zu dem noch das inländische Fabrikat um 3% billiger hergestellt werden kann, weil diese Ermäßigung nicht nur dem Produzenten, sondern auch dem Consumenten zu Gute kommt.

Ebenso würde der Preis von Glas, Pappdeckel etc., sowie die Kosten des Neubaus durch Gewährung von Ausnahmetarifen in dem gedachten Umfange um 3—4% ermäßigt werden können.

Unter der Herrschaft des reinen Raumsystems, unter welchem das eine oder andere Rohmaterial, Halbfabrikat und besonders die fertige Waare nach dem theueren, Saße der Tarifklasse für bedeckte Wagen befördert werden muß, würde anstatt einer Ermäßigung um 3% eine Erhöhung des Preises der fertigen Waare von 6 bis 7% herbeigeführt werden.

Es ist deshalb auch leicht erklärlich, weshalb man sich allmählig von den Grundprincipien des Raumsystems abwendet und wir wollen sehen, in welchem Umfange dies in den Vorschlägen geschieht, welche der Aufsichtsbehörde von der General-Conferenz der ständigen Tariffcommission der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und von dem Ausschusse der Verkehrs-Interessenten zum Zwecke der Aenderung des jetzigen Tariffschemas gemacht worden sind.

16. Das neue Schema des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs.

In den Vorschlägen der ständigen Tariffcommission ist das nachstehende Tariffschema, welches Seitens der Aufsichtsbehörde noch einer eingehenden Erörterung und Prüfung unterzogen wird, zur Einführung empfohlen worden.

Dasselbe lautet:

1. Gülgut
2. Stückgutklasse I,
3. do. II für die Güter der Wagenladungsklassen,
4. Wagenladungsklasse I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen,
5. " II do.
6. " III bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen,
7. " IV do.

Bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen, beziehungsweise der Frachtzahlung für dieses Gewicht werden befördert die Güter der Wagenladungsclassen III zu den Sätzen der Wagenladungsclassen II und die Güter der Wagenladungsclassen IV zu den Sätzen der Wagenladungsclassen III.

Der Frachtsatz für die neue Wagenladungsclassen I soll im Mittel zwischen A1 und B, aber näher an B und der Satz der zweiten Stückgutclassen im Mittel zwischen der jetzigen Stückgutclassen, welche in ihrer Höhe bestehen bleibt, und der Classen A1 erstellt werden. Der Satz der Wagenladungsclassen II, des jetzigen Specialtarifs I, wird bis zu 5% erhöht. Die allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B werden somit aufgehoben und zwar gehen die in denselben enthaltenen allgemeinen Verbrauchsartikel, welche hauptsächlich in Wagenladungen vorkommen, in die neue Wagenladungsclassen I und die theuern Artikel, wie dies unter dem früheren Norddeutschen Classificationssystem der Fall war, gleichviel ob dieselben als Stückgut oder Ladungen à 5000 kg und 10000 kg angeliefert werden, in die erste Stückgutclassen über.

Außerdem wird aufgehoben die Classen A2 für die Güter der jetzigen Specialtarife in Ladungen à 5000 kg, welche Güter für die Folge auf die Wagenladungsclassen II und III sich vertheilen.

Stellt man die neuen Tarifclassen in der projectirten Weise mit den jetzigen Tarifclassen zusammen, so ergeben sich auf die Durchschnitts-Entfernung von 100 km, auf welche die meisten Transporte befördert werden, pro 100 kg die folgenden Tariffsätze:

I. Stückgutclassen	M. 1,29
II. „	„ 1,07 (den Maximalsatz zu 88 Pf. und für Expeditionsgebühr 19 Pf.)
Classen A1	„ 0,86
Wagenladungsclassen I	„ 0,77 (den Maximalsatz zu 63 Pf. und für Expeditionsgebühr 14 Pf.)
Classen B	„ 0,72
„ A2	„ 0,59
Wagenladungsclassen II	„ 0,57 (Specialtarif I incl. 5% Erhöhung).
„ III	„ 0,44 („ II)
„ IV	„ 0,35 („ III)

Bei Einführung des neuen Tariffchemas werden demnach die folgenden Frachtdifferenzen eintreten:

- a. Die Stückgüter I. Classen, d. h. diejenigen Artikel, welche in der neuen Wagenladungsclassen I und in den jetzigen Specialtarifen I bis III nicht besonders genannt sind, erleiden, wenn als Stückgut aufgegeben, unter dem neuen Tariffchema keine Aenderung in der Fracht.

- b. Dagegen werden die in der neuen Wagenladungsclassen I und in den jetzigen Specialtarifen I bis III besonders genannten Güter in Stückgutsendungen durch die neue II. Stückgutclassen um 20% in der Fracht ermäßigt.
- c. Die Güter der in Wegfall kommenden allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B, welche in der neuen Wagenladungsclassen I nicht besonders aufgeführt sind, erleiden eine Frachterhöhung; erstere in Ladungen à 5000 kg um 50%, letztere in Ladungen à 10000 kg um 79%.
- d. Die Güter der Classen A1 und B, welche unter dem neuen Tariffchema in die Wagenladungsclassen I übergehen und hierin namentlich aufgeführt sind, erfahren erstere in Ladungen à 5000 kg eine Frachtermäßigung von 9%, letztere in Ladungen à 10000 kg eine Frachterhöhung von 7%.
- e. Die Güter der Classen A2 und zwar die jetzigen Artikel des Specialtarifs I und II in Ladungen à 5000 kg gehen in die Wagenladungsclassen II mit einer Ermäßigung von 5% und die jetzigen Artikel des Specialtarifs III in Ladungen à 5000 kg mit einer Ermäßigung von 32% in die Wagenclassen III über.

17. Die Einnahmen, welche sich pro 1880 unter dem neuen Tariffchema ergeben haben würden.

Nach einer überschläglichen Berechnung, unter Berücksichtigung der etwa eintretenden Abnahme der Verkehrs-Frequenz und der sonstigen Verluste, würden bei der Vergisch-Märkischen Bahn pro 1880, welches Jahr sich am besten für unsere Berechnung eignet, weil in demselben der Deutsche Tarif überall, sowohl im Local- als im Verbands-Verkehr mit ganz unbedeutenden Ausnahmen, zur Einführung gelangt war, unter der Herrschaft des neuen Tariffchemas in der ersten Stückgutclassen 162000 Tonnen und in der zweiten Stückgutclassen 498000 Tonnen, zusammen also 660000 Tonnen Stückgut befördert worden sein, während unter dem Deutschen Tarif im selbigen Jahre nur 584000 Tonnen befördert sind, also 76000 Tonnen weniger als unter dem neuen Tariffchema, welches Gewichtsquantum pro 1880 unter dem Deutschen Tarif in Stückgutsammelladungen und in Sendungen à 5000 und 10000 kg aus der früheren Normalclassen, in den allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B enthalten ist.

Vertheilen wir dieses Gewicht im Verhältniß des bei den allgemeinen Wagenladungsclassen pro 1880 beförderten Gewichts von 153100 Tonnen

bei Classe A 1 und von 100 640 Tonnen bei Classe B, so erhalten wir unter dem neuen Tarif 45 856 Tonnen, welche anstatt nach Classe A 1 nach der ersten Stückgutclasse und 30 144 Tonnen, welche anstatt nach der Classe B ebenfalls nach der ersten Stückgutclasse tarifiren. Der Durchschnittssatz der Classe A 1 beträgt pro 1880 bei der Jahreseinnahme dieser Classe von 1 162 686 M. 76 Pf. und derjenige der Classe B bei der Einnahme von 630 390 M. 63 Pf. pro 100 kg. Der erstere Satz ist für die Entfernung von 86 km und der letztere Frachtsatz für die Entfernung von 85 km bemessen. Der Satz der ersten Stückgutclasse beträgt für erstere Entfernung 1,13 M. und für letztere Entfernung 1,12 M. pro 100 kg.

Hiernach entstände unter dem neuen Tariffschema bei den Gütern aus Classe A 1 eine Mehrfracht von 169 667 M. und bei den Gütern aus Classe B eine Mehrfracht von 147 705 M., also zusammen eine solche von 317 372 M.

Das Gesamtgewicht der allgemeinen Wagenladungsclassen beträgt pro 1880 253 740 Tonnen. Hiervon würden unter dem neuen Tariffschema die vorhin erwähnten 76 000 Tonnen in die erste Stückgutclasse und demgemäß 177 740 Tonnen in die erste Wagenladungsclasse übergehen.

Die Feststellung des Gewichts der Wagenladungsclasse I ist bei der großen Anzahl von neuen Artikeln auf andere Weise wohl kaum zu ermöglichen, man müßte sich denn auf unsicheres statistisches Material verlassen. Die Feststellung des Gewichts der neuen Stückgutclassen ist dagegen weniger schwierig, weil die Stückgüter mit wenigen Abweichungen unter dem neuen Tariffschema dieselben sind, wie unter dem früheren Bergisch-Märkischen Local-Gütertarif von 1877. Ist das für den Stückgutverkehr unter dem neuen Tariffschema sich ergebende Gewicht ermittelt, so ergibt sich das Gewicht der Wagenladungsclasse I, indem man das ermittelte Gewicht von dem wirklichen Gewicht der Stückgutclasse und der Classe A 1 und B abzieht; denn die Summe des wirklichen Gewichts der Stückgutclasse und der Classe A 1 und B des jetzigen Tarifs muß gleich sein der Summe des ermittelten Gewichts der ersten und zweiten Stückgutclasse und der Wagenladungsclasse I unter dem neuen Tariffschema, weil die Güter dieser drei Classen bei beiden Tarifen fast ganz genau dieselben sind. Das wirklich beförderte Gewicht der Stückgutclasse beträgt..... 584 000 Tonnen
das der Classe A 1 und B 253 740 „

zusammen 837 740 Tonnen

Hiervon ab das für die I. und II. Stückgutclasse ermittelte

Gewicht von 660 000 „

ergiebt für die Wagenladungsclasse I das Gewicht von 177 740 Tonnen.

Nehmen wir an, daß dieses Gewicht wieder im Verhältniß des Gesamtgewichts der allgemeinen Wagenladungsklassen auf die beiden Klassen A 1 und B vertheilt gewesen ist und wir erhalten als Antheil der Klasse A 1 107 244 Tonnen und als Antheil der Klasse B 70 496 Tonnen.

Der Durchschnittssatz der Klasse B beträgt 63 Pf. auf die Entfernung von 85 km und derjenige der Wagenladungsklasse I auf die gleich weite Entfernung, den Maximalsatz zu 6,3 Pf. pro Tonnen-Kilometer und für Expeditionsgebühr 14 Pf. pro 100 kg gerechnet, 68 Pf. pro 100 kg, sodaß sich hiernach unter dem neuen Tariffschema für das in der ersten Wagenladungsklasse sich befindende Gewicht der Klasse B von 70 496 Tonnen eine Mehrfracht von 35 248 M. ergibt.

Außerdem ist noch der Mehrbetrag für die zugestandene Erhöhung der Wagenladungsklasse II um 5%, mit 68 276 M. zu berücksichtigen, sodaß die entstehende Mehreinnahme die Summa von 420 896 M. ausmacht.

Gehen wir nunmehr zur Ermittlung der Mindereinnahme über.

Der Durchschnittssatz der Stückgutklasse bei dem pro 1880 beförderten Quantum von 584 000 Tonnen und der Einnahme von 551 7710 M. beträgt 95 Pf. pro 100 kg und die Durchschnittsentfernung 71 km; derjenige der zweiten Stückgutklasse beträgt auf dieselbe Entfernung, zu dem Maximalsatz von 8,8 Pf. pro Tonnen-Kilometer und 17 Pf. pro 100 kg für Expeditionsgebühr, 80 Pf., was eine Differenz von 15 Pf. pro 100 kg und für 498 000 Tonnen der zweiten Stückgutklasse eine Frachtermäßigung von 747 600 M. ergibt.

Der Durchschnittssatz der Klasse A 1 beträgt 76 Pf. pro 100 kg auf die Entfernung von 86 km und derjenige der ersten Wagenladungsklasse auf dieselbe Entfernung 68 Pf., sodaß eine Differenz von 8 Pf. pro 100 kg und für das Gewicht von 107 244 Tonnen, welches unter dem neuen Tariffschema anstatt nach Klasse A 1 nach der ersten Wagenladungsklasse tarifiert, eine Frachtdifferenz von 85 795 M. entsteht.

Bei dem pro 1880 unter dem Deutschen Tarif nach Klasse A 2 beförderten Gewicht von 483 400 Tonnen mit einer Einnahme von 209 2910 M. beträgt der Durchschnittssatz 43 Pf. pro 100 kg auf die Entfernung von 67 km. Auf dieselbe Entfernung beträgt der Satz der Wagenladungsklasse II (Specialtarif I) incl. 5% Zuschlag 41 Pf. und der Satz der Wagenladungsklasse III (Specialtarif II) 32 Pf. pro 100 kg. Von den 483 400 Tonnen der Klasse A 2 entfallen unter dem neuen Tariffschema annähernd 322 260 Tonnen einschließlich des Gewichts für die Sendungen à 5000 kg aus der Wagenladungsklasse III, auf die Wagenladungsklasse II mit einer Frachtermäßigung von 64 452 M. und 161 130 Tonnen — die Sendungen à 5000 kg aus der Wagenladungsklasse IV (Specialtarif III)

— auf die Wagenladungsklasse III mit einer Frachtermäßigung von 177243 M.

Die Differenzen, welche sich nach dieser Berechnung für die Bergisch-Märkische Bahn unter der Herrschaft des neuen Tariffchemas pro 1880 ergeben haben würden, sind demnach die folgenden:

Die Frachtermäßigung für 498000 Tonnen Stückgüter der II. Classe beträgt	M.	747 600
Aus der Classe A1 gehen 107244 Tonnen zur Wagenladungs- klasse I mit einer Frachtermäßigung von	„	85 795
Die Frachtermäßigung bei den Gütern der II., III. u. IV. Wagenladungs- klasse in Ladungen à 5000 kg beträgt ..	„	241 695
zusammen eine Frachtermäßigung von		M. 1 075 090

Aus der Classe B gehen 30144 Tonnen zur I. Stückgutklasse mit einer Mehrfracht von M. 147 705

Aus der Classe A1 45856 Tonnen zur I. Stückgutklasse mit einer Mehrfracht von „ 169 667

Aus der Classe B gehen 70496 Tonnen zur Wagenladungs-
klasse I mit einer Mehrfracht von „ 35 248

Bei der Wagenladungs-klasse II beträgt die 5%ige Erhöhung für Ladungen à 10000 kg „ 68 275

zusammen eine Mehrfracht von M. 420 895

Es ergibt sich somit eine Mindereinnahme von M. 654 195

Es macht dies im Verhältniß zur Einnahme für die Preussischen Staatsbahnen eine Mindereinnahme von ca. 4 000 000 M., für die Bayerischen Staatsbahnen ca. 885 000 M., für die Sächsischen Staatsbahnen ca. 700 000 M., für die Badischen Staatsbahnen ca. 330 000 M., für die Württembergischen Staatsbahnen ca. 300 000 M.

Die entstehende Mehrfracht von 420 895 M. fällt somit fast ausschließlich auf die werthvolleren Güter und zwar zu drei Viertel auf die theuersten Artikel, welche durch die Gesamtfrachtkosten, incl. Frachterhöhung, durchschnittlich nicht einmal 1% im Werthe steigen. Dagegen entfallen von der Frachtermäßigung von 1 075 090 M. — 747 600 M. auf den Kleinverkehr, auf die minderwerthigen Güter in Stückgutsendungen aus den Wagenladungsclassen I—IV, welche durch die jetzige Stückgutfracht eine Werthvertheuerung bis zu 100% und mehr erleiden; ferner 327 490 M. auf Ladungen à 5000 kg der Wagenladungsclassen I—IV, welche jetzt unter dem deutschen

Tarif denselben Gütern in Ladungen à 10000 kg gegenüber durch die Classen A 1 und A 2 um 20 % bezw. um 10 bis 75 % benachtheiligt sind.

Man hat also den Boden des Raumsystems verlassen und ein Classificationsystem angenommen, wie es reiner nicht gewesen ist vor der Einführung des Reformsystems. Für die Güter in Sendungen unter 5000 kg sind wieder zwei Stückgutclassen vorgesehen, deren Sätze bedeutend niedriger sind, als die des früheren Classificationsystems. Die werthvollen Güter sind sämtlich in Stückgutsendungen und Ladungen à 5000 kg und 10000 kg wieder in die erste, die theuerste Classe versetzt, während die minderwerthigen Güter in Sendungen unter 5000 kg sämtlich nach der ermäßigten zweiten Stückgutklasse tarifiren. Für die Hauptverbrauchsartikel der Classen A 1 und B, welche hauptsächlich in Ladungen vorkommen, ist eine besondere Classe, die Wagenladungsclassen I, eingeführt und die sämtlichen Ladungen des kleinen Versenders à 5000 kg sind in der Fracht ermäßigt und noch günstiger gestellt als unter dem früheren Classificationsystem.

Man hätte bei der Ermäßigung der Fracht für Ladungen à 5000 kg auch ganz durchgreifen und den Minimalsatz für alle vier Wagenladungsclassen auf 5000 kg feststellen sollen; denn wenn die Tarifcommission überhaupt anerkannt hat, daß für einen und denselben Artikel bei Sendungen à 5000 kg die Zahlung einer höheren Fracht als bei Sendungen à 10000 kg eine Ungerechtigkeit und Benachtheiligung des kleinen Geschäftsmannes in sich schließt, und ein solches Anerkenntniß findet Ausdruck in der Gleichstellung der Frachten für Ladungen à 5000 kg und 10000 kg bei den beiden ersten Wagenladungsclassen mit den verhältnißmäßig theueren Gütern, so hätte man in Anbetracht des unbedeutenden Ausfalles an der Einnahme auch für die billigeren Güter der letzten zwei Wagenladungsclassen, welche doch meistens in Sendungen à 10000 kg zur Anlieferung gelangen, und für welche die Eisenbahn auf Entfernungen von mehr als 200 km in Ladungen à 10000 kg doch keine höhere Fracht bezieht als für Ladungen à 5000 kg, die gleichheitliche Behandlung aller Transportinteressenten gelten lassen müssen. Der kleine Versender wäre alsdann mit dem großen als Transportinteressent so ziemlich auf gleiche Stufe gestellt und die unliebsamen Vorkommnisse bei der Bestellung von Wagen mit weniger als 10000 kg Tragfähigkeit würden beseitigt worden sein.

Man hat somit für die werthvolleren Güter eine Frachterhöhung und für die minderwerthigen Güter eine Frachtermäßigung eintreten lassen und zwar in der Erkenntniß, daß hierdurch das Circulationsgebiet dieser letzteren Güter

immer weiter ausgedehnt, die Industrie gehoben und die natürliche Kraft des Landes stärker entfaltet werden wird, und daß, falls diese Voraussetzungen eingetroffen sind, die theueren Artikel, deren Werth durch die Transportkosten eine Erhöhung von Belang doch nicht erfahren und auf deren Versandt resp. Consum die Frachtkosten deshalb ohne Einfluß sind, eben von selbst in einen regeren Vertrieb gelangen durch die alsdann eintretende stärkere Nachfrage.

Durch den Umstand, daß die Frachten theilweise eine Ermäßigung, theilweise eine Erhöhung erfahren, ist auch die Stimmung für oder gegen die Einführung des neuen Tariffchemas eine verschiedene. Beispielsweise sind die Vertreter der Eisenbranche für die Einführung, weil ihre Artikel, die zum größten Theil in Stückgutsendungen und Ladungen à 5000 kg vorkommen, um 20% bzw. um 5 bis 32% in der Fracht ermäßigt werden, während dieselben in Ladungen à 10 000 kg, welche seltener zur Aufgabe gelangen, in der Wagenladungsklasse II eine Frachterhöhung von nur 5%, in den Wagenladungsklassen III und IV aber gar keine Aenderung erfahren. Andererseits haben die Industriellen Schlesiens gegen die Einführung gestimmt, weil ihre Waaren nach den allgemeinen Wagenladungsklassen tarifiren und unter dem neuen Tariffchema in Ladungen à 5000 und 10 000 kg in der ersten Stückgutklasse eine Frachterhöhung von 50 bis 80% erleiden.

Man ist zwar durchgängig mit der Einführung einer zweiten Stückgutklasse einverstanden, wenn diese Erneuerung ohne Erhöhung der jetzt zu zahlenden Frachten eingeführt werden kann. Auch will man die lästige Clausel der bereits besprochenen Tarifvorschrift, nach welcher zur Verladung der Güter der Wagenladungsklasse B, der Special- und Ausnahmetarife nur Wagen à 10 000 kg Tragfähigkeit benutzt werden können, beseitigt wissen, und bei Aufgabe von 10 000 kg auf einem Frachtbriefe die billigere Fracht genießen, gleichviel ob die Verladung auf einen oder auf mehreren Wagen erfolgt, der kleine Geschäftsmann aber soll bei Aufgabe von nur 5000 kg nach wie vor die theuere Fracht der Classe A1 und A2 bezahlen.

Man bringt vielfach die Einwendung vor, die projectirten Aenderungen gefährdeten die Stabilität der Tarife. Man will also die vorliegenden größeren Uebelstände bleibend beibehalten, um einen kleineren Uebelstand zu vermeiden, welcher zudem mit dem Augenblicke seiner Entstehung auch schon seiner baldigen Beseitigung entgegengeht.

Die großen Industriellen haben bei Gelegenheit der Conferenzen der Handelskammern und der Königl. Eisenbahn-Directionen in erklärlicher

Weise ihr eigenes Interesse wahrgenommen. Inwieweit auf die bezüglichen Beschlüsse eingegangen werden wird, darüber hat immerhin noch die Aufsichtsbehörde zu befinden, welche die gleichheitliche Behandlung aller Transport-Interessenten in Aussicht gestellt hat und auch die Interessen derjenigen zu wahren weiß, welche in den bis jetzt anberaumten Conferenzen nicht vertreten gewesen sind.

Am unerklärlichsten ist das Verhalten der Vertreter des Raumsystems. Dieselben rechnen in einer in Straßburg erschienenen Denkschrift heraus, daß dem Publikum bei Einführung des neuen Tariffchemas durch die zweite ermäßigte Stückgutklasse 5 Pf. geboten, auf der anderen Seite durch die Erhöhung der Fracht für Sendungen à 10 000 kg der Wagenladungsclassen I und II aber 5 M. genommen würden. Nach unserer Berechnung, auf welche wir hier verweisen, ist ein solches Resultat rein undenkbar. Bei der Zugrundelegung der Frachtsätze von der Station Mülhausen in Elsaß nach den größeren Stationen Deutschlands, wie dies in der erwähnten Denkschrift geschehen ist, wird die Berechnung der durch die Einführung der neuen zweiten Stückgutklasse und der Wagenladungsclassen I entstehenden Frachtdifferenzen wohl in den wenigsten Fällen ein richtiges Resultat ergeben können, weil zur Zeit, in der Regel schon der Concurrenz wegen, die directen Verbandsätze für größere Plätze auf weite Entfernungen regelmäßig construirt wurden, so daß das richtige Verhältniß zu den zwischengeschobenen, regelmäßig gebildeten, neuen Frachtsätzen nicht hergestellt ist. Die in der Denkschrift für Mülhausen aufgestellten Berechnungen ergeben denn auch, daß die Frachtsätze der neuen Classen nicht diejenige Stelle einnehmen, welche ihnen Seitens der Tariffcommission zugedacht worden ist, nämlich für die neue Stückgutklasse die Mitte zwischen der ersten Stückgutklasse und der Classe A1 und für die neue Wagenladungsclassen I die Mitte zwischen der Classe A1 und B, aber näher an B.

Der größere Uebelstand soll aber wohl darin liegen, daß man die neuen Frachtsätze an die ihnen zugedachte Stelle zwischen die alten gestellt und nun nach rechts und nach links die Differenzen gezogen hat, ohne hierbei zu berücksichtigen, daß in Wirklichkeit bei der Tarifrung diese Differenzen gar nicht eintreten können. So ist z. B. in der Denkschrift bei Stückgütern der II. Classe in Ladungen à 5000 und 10 000 kg die Differenz zwischen dem Satz der II. Stückgutklasse einerseits und dem Satz der Classe A1 und B andererseits mit einer Frachterhöhung von 17 bezw. 52% gezogen, während in Wirklichkeit diese Stückgüter unter dem neuen Tarif in Ladungen à 5000 und 10 000 kg nicht nach Classe A1 und B, sondern nach den Sätzen der Wagenladungsclassen I bezw.

II und III tarifiren, wobei z. B. bei Ladungen à 5000 kg eine Frachtermäßigung von 8—9% bzw. 5—30% eintritt.

Nur wenn das Aufammeln der Stückgüter der jetzigen allgemeinen Wagenladungsklassen vollständig eingestellt wird, dann allerdings sind die Stückgüter der verhältnißmäßig werthvolleren Artikel der künftigen Wagenladungsklasse I, welche jetzt in Sammelladungen vorkommen, in der neuen zweiten Stückgutklasse um 20 bzw. 33% theurer, jedoch nur im Verkehre mit den größeren von den Sammelvereinen jetzt begünstigten Stationen. Die billigeren Artikel der jetzigen Specialtarife aber erfahren in Stückgutladungen à 5000 kg die bereits erwähnte Ermäßigung von 5—30%, um welche bei diesen Gütern das Sammelverfahren unter dem neuen Tariffschema begünstigt wird.

Das Verhältniß der Frachtermäßigung zur Frachterhöhung stellt sich denn auch nicht wie 1 zu 100, sondern wie 10 zu 4.

Der von uns ermittelte Frachtverlust von 654 000 M. wird beim Uebergang zum neuen Tariffschema wenig oder gar nicht fühlbar sein. Die Frachtermäßigung beim Uebergang von dem Classificationssystem zu dem jetzigen Reformsystem ist eine bedeutend größere gewesen und doch ist im Jahre 1878 gegen 1877 bei der Bergisch-Märkischen Bahn in Folge der Erweiterung der Verkehrsgebiete der minderwerthigen Güter durch die billigeren Frachten für Sendungen à 10 000 kg eine Mehreinnahme von 738 500 M. zu constatiren, obgleich 1877 gegen das Vorjahr 1876 noch eine Mindereinnahme von 700 000 M. vorlag. Jedenfalls wird auch nach Einführung des neuen Tarifs durch die vorgesehenen Frachtermäßigungen und nach Entfesselung der Concurrenz bei Sendungen der zweiten Stückgutklasse und bei Ladungen à 5000 kg ein stärkerer Verkehr unausbleiblich sein. So wie der Stückgutverkehr zunehmen wird, so muß das Sammelverfahren unter dem neuen Tariffschema zurückgehen.

Die Güter der jetzigen allgemeinen Wagenladungsklassen A1 und B, welche nicht zu der neuen Wagenladungsklasse I übergehen, tarifiren unter dem neuen Tarif auch in Quantitäten von 5000 kg oder 10 000 kg nach der ersten Stückgutklasse und die Stückgutsendungen aus den Gütern der Wagenladungsklassen I, II, III und IV nach der ermäßigten zweiten Stückgutklasse, wie dies früher unter dem alten Tarif in gleicher Weise der Fall war. Von den Stückgutsendungen der allgemeinen Wagenladungsklassen erscheinen somit für die Folge als Sammelgut überhaupt nur noch die Stückgutsendungen der neuen Wagenladungsklasse I, welche in Ladungen à 5000 und 10 000 kg nach dem Satze dieser Klasse tarifiren. Es fällt damit fast das ganze Sammelverfahren für diejenigen Vereine

zusammen, welche jetzt ausschließlich nur Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen versenden. Die Sammelvereine, welche Güter der Specialtarife, Eisenwaaren u. s. w. aufgeben, können dieses Geschäft auch unter dem neuen Tarife fortsetzen; selbstverständlich aber nicht mehr in dem bisherigen Umfange, denn einestheils werden die Sendungen à 5000 kg von dem resp. Versender selbst direct als Ladungen aufgegeben werden und anderentheils auch nicht mehr unter den bisherigen Vortheilen, weil die zweite Stückgutklasse bedeutend billiger und die Differenz zwischen dieser und der Wagenladungsclassen geringer ist, als früher.

Die vollständige Beseitigung der Sammelvereine ist selbst vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus wünschenswerth, indem die durch das Ansammeln der Güter der Eisenbahn entzogenen Frachten meistens den werthvolleren Artikeln zu Gute kommen, während indirect den minderwerthigen Gütern ein Nachtheil zugefügt wird, weil bei der Mindereinnahme der Eisenbahnen die beabsichtigte Ermäßigung der niederen Frachtklassen nicht vorgenommen werden.

Aus diesen letzteren Erwägungen ist denn auch für den von der Sächsischen Staatsbahn eingebrachte Vorschlag: die Güter der ersten Stückgutklasse bei Aufgabe von Sendungen à 5000 kg und mehr nach der zweiten Stückgutklasse zu tarifiren, eine weniger günstige Stimmung hervorgegangen. Bei Annahme dieses Vorschlages würden die Vereine, welche jetzt Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen ansammeln, noch über Wasser gehalten, wenn auch in einer ziemlich gedrückten Lage, aus welcher sie sich nicht wieder auf ihre frühere Höhe aufzuschwingen vermöchten. Die jetzt schon lästige Controle über die Verladung des richtigen Gewichts und über die richtige Belastung der Wagen müßte verschärft und außerdem noch die viel umständlichere und zeitraubendere Revision des Inhalts der Colli vorgenommen werden kann.

Schließlich sei noch auf die Mindereinnahme von 15 Pf. pro 100 kg aufmerksam gemacht, welche event. bei den hier in Frage kommenden Gütern entstehen würden.

Würde diese Vergünstigung der ersten Stückgutklasse mit den theuersten Gütern zu Theil, so müßten folgerichtig die übrigen Güterclassen mit den weniger geldwerthen Gütern verhältnißmäßig in gleicher Weise begünstigt werden, was aber vorläufig wohl nicht durchzuführen sein dürfte.

18. Differential-Tarife und Fracht-Disparitäten, welche bis jetzt bestanden haben und die nunmehr beseitigt werden.

Nachdem wir die Hauptpunkte des jetzigen Tarifs durchgegangen sind, gehen wir nunmehr zur Betrachtung einiger Ausnahmefälle über, in welchen Fracht-Vergünstigungen und Fracht-Disparitäten, oder Differential-Tarife vorliegen, und sehen wir, wie sich die Aufsichtsbehörde diesen gegenüber verhält.

Ob solche Tarife nur für einzelne Personen, Werke oder größere Industriepfätze, für größere Gewichtsquantitäten oder auf weitere Entfernungen in Gestalt von Staffeln- oder Zonen-Tarife bewilligt werden, oder ob die Einführung derselben aus Gründen der Concurrenz gegen andere Bahnen und sonstige Verkehrsanstalten oder zur Hebung des innern Verkehrs erfolgt ist, man nennt sie allgemein Differential- oder Ausnahme-Tarife: sie machen eben eine Ausnahme in der regelmäßigen Bildung der sonst für die betreffende Verkehrs-Relation, für welche sie eingeführt sind, gültigen Tarife.

Daß die Concurrenz hierbei die Hauptrolle spielt, wird als selbstverständlich vorausgeschickt, und da die Concurrenz in jedem Verkehrsgebiete zu Hause ist, so haben wir auch nicht weit bis zu den Fracht-Disparitäten.

Zwischen den Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Concurrenz-Stationen Deutz und Dortmund beträgt die Entfernung über die Bergisch-Märkische Route 100 km, über die Köln-Mindener Route 119,6 km, und trotzdem sind die Frachtsätze über beide Routen gleich. Aber für die vor Dortmund, also näher, gelegene Köln-Mindener Station Mengede, welche nicht Concurrenz-Station ist, hatte die Köln-Mindener Bahn dagegen durchschnittlich eine über 5 % höhere Fracht erstellt.

Dasselbe Verhältniß tritt bei der Verkehrs-Relation Essen-Siegen bezw. Bezdorf zu Tage. Die Entfernung über die Köln-Mindener Route beträgt 182,9 km, über die Bergisch-Märkische Route 149,2 km, so daß erstere um 33,7 km oder 23 % länger ist. Die Köln-Mindener Bahn hat ab Essen für Siegen mit der Bergisch-Märkischen Bahn gleiche Frachtsätze, für ihre näher gelegene Nicht-Concurrenz-Station Bezdorf aber waren bedeutend höhere Sätze aufzuweisen.

Ist somit im Verkehr nach den eigenen Stationen, oder nach einer beliebigen anderen Station, die Entfernung über die eigene Bahn größer

als die über die Nachbar-Bahn, so ist die Gleichstellung der Frachten auf der längeren Route mit der Fracht über die kürzere Route zur Begegnung der Concurrenz der Nachbar-Bahn zwar gestattet, vorausgesetzt, daß der Transport über den Umweg keine längere Lieferungszeit erfordert; nach einer vorgelegenen Station dürfen aber höhere Frachtsätze als für eine weiter gelegenen Station derselben Route nicht erstellt sein. So hatte z. B. die Königliche Eisenbahn-Direction rechtsrheinisch für die Verkehrs-Relationen Deutz-Dortmund und Essen-Siegen mit den correspondirenden Relationen der Bergisch-Märkischen Bahn bis zur Verstaatlichung der letzteren Bahn gleich hohe Frachtsätze, während die Sätze für die vorliegenden Nicht-Concurrenz-Stationen Mengede und Bepdorf bereits nach der Verstaatlichung der Köln-Mindener Bahn mit den Sätzen für Dortmund und Siegen gleichgestellt worden waren, um die Verkehrs-Interessenten der ersteren Stationsorte nicht zu benachtheiligen.

Von Neuß nach Elberfeld über die Bergisch-Märkische Route beträgt die Entfernung 36,6 km, über die Rheinische Route 91 km, aber auch hier waren die Frachtsätze trotz der Differenz von 150 % über beide Routen gleich.

Daß die Rheinische Bahn diesen billigen Satz eingeführt hatte, lediglich um der Bergisch-Märkischen Bahn die Transporte zu entziehen, ohne hierbei auf einen Verdienst zu rechnen, ist wohl nicht denkbar; es muß vielmehr angenommen werden, daß erstere Bahn immerhin noch einen Vortheil erzielen wollte und zwar in der Voraussetzung einer besseren Ausnutzung der Wagen und Zugkraft auf ihren Strecken Neuß-Speldorf, Speldorf-Düsseldorf und Düsseldorf-Elberfeld. Die hier couffirenden Züge, welche nicht immer die volle zulässige Achsenzahl führen, nehmen die wenigen Wagen mit, ohne daß eine Verstärkung der Zugkraft erforderlich wird, die Bahnanlagen sind einmal vorhanden und das Stations- und Bewachungs-Personal braucht nicht vermehrt zu werden, wenn auch täglich die Strecke von einem Zuge mehr befahren wird.

100 kg nach Specialtarif III kosten von Neuß nach Elberfeld über Bergisch-Märkische Bahn 21 Pf. Wenn bei der Rheinischen Bahn auf eine Entfernung von 91 km 21 Pf. zur Zeit einkamen, so ergab dies für 100 kg und km 23 Pf. Dieser Satz würde, wenn allgemein angewandt, wahrscheinlich nicht einmal zur Erzielung der Selbstkosten führen, denn man nimmt gewöhnlich an, daß bei voller Ausnutzung der Wagen und Zugkraft ein Frachtsatz zwischen 0,13 und 0,16 Pf. pro 100 kg und km die Selbstkosten deckt.

Die Aufsichtsbehörde hat diese Umwegtransporte, welche weder den Eisenbahnen, noch dem Publikum Vortheil bringen und

die zudem noch eine längere Beförderungszeit erfordern, aufgehoben, sodaß nach der Verstaatlichung der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn die Beförderung der Güter ab Neuß nach Elberfeld rechtsrheinisch bis Düsseldorf über die Bergisch-Märkische Bahn und von da über die rechtsrheinische Bahn erfolgt.

Das Instradierungssystem, so sagt die Aufsichtsbehörde, bringt eine weitere Vertheuerung der Transportkosten durch den Umstand mit sich, daß die nach den Instradierungsvorschriften transportberechtigte Route keineswegs in allen Fällen ihren natürlichen Verhältnissen nach die leistungsfähigste, d. h. die kürzeste oder doch diejenige Route ist, welche den Transport mit den geringsten Selbstkosten auszuführen vermag. Es ist bekannt, daß Transporte auf Umwegen selbst bis zu 100% der kürzesten Route gefahren sind. Da trotz dem bei der Tarification, wie es in der Aufnahme der Concurrenz begründet liegt, lediglich die kürzeste Route in Betracht gezogen wird, so ist die längere Route, welche den Kampf aufgenommen hat, zu außerordentlichen, oft kaum die Selbstkosten deckenden Einheitsfähen zu fahren genöthigt, ohne daß den Transportinteressenten, welchen ja auch die kürzeste Route offen steht, ein Vortheil aus dieser Preisreduction erwächst. Der völlige Wegfall dieser Transporte kann, da es den einzelnen Bahnen nicht versagt werden kann, ihrem Interesse entsprechend, die Concurrenz gegen die kürzere Route aufzunehmen, nur durch die Verschmelzung derselben herbeigeführt werden.

Jedenfalls wird bei dem bedeutenden Umfange und der Verbreitung dieser Transporte über ganz Deutschland im Fall der Aufhebung derselben eine nicht unbedeutende Ersparniß erzielt werden und zwar einerseits durch eine rationellere Vertheilung der Transporte und event. anderentheils durch Umwandlung der Umwegstrecken mit geringem Verkehr, welche für den Durchgangs-Verkehr entbehrlich werden, in Secundärbahnen.

Nicht genug damit, daß die Concurrenzbahn auf ihrer längeren Route die Frachtsätze mit denjenigen der kürzeren Route ihrer Rivalin gleichstellt, nein, sie ermäßigt auch in dem Falle, wo sie im Besitze der kürzeren Route ist, die Frachten dergestalt, daß an eine Aufnahme der Concurrenz nicht zu denken ist, und das ganze angrenzende Verkehrsgebiet bezüglich gewisser Artikel und Verkehrsrelationen unter ihre Herrschaft gezogen wird. So hatte beispielsweise die Köln-Mindener Bahn von den Seehäfen Hamburg, Harburg, Bremen unter dem Namen „Seetransit- und Import-Tarif“ für einzelne Artikel sehr niedrige Sätze eingeführt. Nach dem Seetransit-Tarif betrug die Fracht von Hamburg nach Düsseldorf für Mühlenfabrikate und Getreide 1,39 M., wohingegen dieselbe nach dem mit der Bergisch-Märkischen

Verwaltung vereinbarten Ausnahmetarif im Rheinischen Nachbar-Verkehr über die Bergisch-Märkische Verbandsroute 1,86 M. pro 100 kg ausmachte. In Folge dieses billigen Transit-Tarifs wurden die Getreidesendungen ab Hamburg für B.-Rittershausen, Remscheid, Barmen, Elberfeld zuerst auf Düsseldorf im Cöln-Mindener Local-Verkehr expedirt und von hier nach Elberfeld weiter, resp. zurückgesandt, also auch ein unwirtschaftliches Unternehmen, welches von der Aufsichtsbehörde inzwischen beseitigt worden ist.

Das ausländische Getreide wurde somit auf eine Entfernung von 408 km ab Hamburg über Cöln-Mindener Bahn zu 1,39 M. eingeführt, wohingegen das inländische Getreide auf eine gleich weite Entfernung im Inlands-Verkehr zu 1,95 M. pro 100 kg befördert wurde und noch jetzt befördert wird. Der inländische Produzent war demnach auf die 100 kg um 56 Pf. benachtheiligt.

Kürst Bismarck hat im Reichstage und in dem vielbesprochenen Schreiben an den Freiherrn von Thüngen geäußert, die Eisenbahnen gewährten eine Einfuhr-Prämie, welche nicht selten das Zwei- und Vierfache des Zolles erreiche. Diese Behauptung ist zu wiederholten Malen als durchaus nicht zutreffend hingestellt und dabei erwähnt worden, daß auf eine der weitesten Entfernungen, z. B. von Pest nach Cöln, die Fracht für Getreide überhaupt nur 2,80 M. pro Centner betrage. Speciell im Verkehr zwischen Hamburg und Düsseldorf war eine Einfuhr-Prämie in Höhe des halben Zolles für Weizen und Roggen, in Höhe des ganzen Zolles für Gerste und Buchweizen und in Höhe des 1²/₃fachen Zolles für Raps und Rübsaat gewährt. Nehmen wir aber eine weitere Entfernung von einem Orte in dem Gebiete der ausländischen Production selbst, z. B. von Pest nach Düsseldorf, so hatten wir zur Zeit einen Tariffuß für ausländisches Getreide von 5,76 M. pro 100 kg. Die wirkliche Entfernung von Pest nach Düsseldorf über Bodenbach beträgt 1540 km gegen 1259 Tarifkilometer über Passau. Das Absatzgebiet des inländischen Producenten — wir wollen von den Zwischenhändlern absehen — erreicht in den wenigsten Fällen eine Entfernung von 50 km, besonders nicht bei den weniger bedeutenden Producenten, den kleinen Grundbesitzern, welche ihr Getreide auf den nächsten Markt einer Provinzialstadt bringen. Nach dem inländischen Tarif beträgt die Fracht für 100 kg Getreide auf eine Entfernung von 50 km 32 Pf. oder pro Kilometer 0,64 Pf. Wenn nun der ausländische Getreideproducent ebenfalls 0,64 Pf. pro 100 kg und km zahlen müßte, dann machte dies auf die Entfernung von 1540 km 9,86 M. aus. Es liegt somit in der Veranlagung der beiden Tarife schon eine Differenz von 4,10 M. pro 100 kg zu Gunsten des Importgeschäftes, oder eine Einfuhrprämie von 4facher Höhe des

Zolles für Weizen und Roggen, in 8facher Höhe des Zolles für Gerste und Buchweizen und in 13facher Höhe des Zolles für Raps und Rübsaat.

Derartige, zu Gunsten des Auslandes erstellten Differentialtarife bestanden jedoch nicht nur für Getreide und Mühlenfabrikate, sondern auch für Holz, Sprit, Eisenwaaren, Schmalz, Salz, Speck u. s. w., sämmtlich Güter, welche von Seiten des Deutschen Reiches zum Schutze für die einheimische Industrie und Production mit einem Zoll belegt sind. Der Köln-Mindener Tarif, der gleichzeitig Export- und Importtarif war, hatte beispielsweise ab Hamburg nach Düsseldorf für 100 kg Eisenwaaren einen Frachtsatz von 1,18 M.; auf eine gleich weite Entfernung im Binnenverkehr beträgt die Fracht für 100 kg Eisenwaaren 1,96 M. Nach dem Köln-Mindener Importtarif betrug die Fracht ab Hamburg nach Düsseldorf für 100 kg Schmalz, Speck zc. 1,84 M.; auf eine gleich weite Entfernung im Binnenverkehr 2,93 M. Es wurde auch hier auf die verhältnißmäßig kurze Entfernung eine Einfuhrprämie von 26% des Zolles für Eisenwaaren und von durchschnittlich 10% des Zolles für Speck und Schmalz gewährt.

Sowie durch die Eisenbahn-Tarife die einheimische Production und Industrie vor der ausländischen Concurrenz geschützt werden soll, so soll auch durch dieselben die Concurrenz zwischen den einzelnen Industrie-Gebieten im Innern Deutschlands nicht zu unwirthschaftlichen Unternehmungen verleitet, oder der eine Industriezweig auf Kosten des andern begünstigt, noch auch die gleichartigen Verkehrs-Verhältnisse der verschiedenen Gebiete untereinander auf eine künstliche Weise verschoben werden.

Nach den Ausführungen der Regierung ist von sämmtlichen Privateisenbahnen keine einzige, welche einen in sich abgeschlossenen Complex mit einem einheitlichen, selbstständigen Verkehrsgebiete bildet, vielmehr ziehen sich die verschiedenen Linien in buntem Wirrwar neben- und durcheinander. Die Annahme, daß Frachtermäßigungen überall als erwünscht und zulässig anzusehen sind, wenn sie dem Interesse der Versender und dem Interesse der Eisenbahn zugleich entsprechen, darf in dieser Allgemeinheit als richtig nicht anerkannt werden. Die meisten Tarifermäßigungen, welche für besondere Verkehrsrelationen nachgelassen werden, bringen nicht allein denjenigen Vortheil, deren geschäftliche Verhältnisse dieser Verkehrsrelation entsprechen, sondern auch Nachtheil denjenigen, welche mit einem concurrirenden geschäftlichen Betriebe auf dasselbe Absatzgebiet angewiesen sind, ohne doch von der Verkehrsrelation, für welche die ausnahmsweise Ermäßigung des Transportpreises nachgelassen ist, Gebrauch machen zu können. Die Regierung

bemerkt ferner, daß wiederholt Ausnahmetarife dieser Art, welche auf dringendes Bitten der Interessenten dem eigenen Interesse der Eisenbahnen entsprechend zugelassen wurden, unmittelbar nachher Gegenstand heftiger und berechtigter Beschwerde Seitens concurrirender Producenten gewesen sind, deren Absatzgebiet durch solche Ermäßigungen der fremden Concurrenz eröffnet, unter Umständen ihrem eigenen geschäftlichen Verkehr völlig verschlossen wurde. Es ist daher durchaus zutreffend, daß durch eine solche Verschiebung der Transportpreise ebensowohl einer bestehenden Production die Existenzbedingungen entzogen, wie einer neuen Production gegeben werden können.

Der Fürst Reichskanzler behauptet, es liegen die Thatfachen vor, daß durch besondere hierauf berechnete Tarife einzelnen Geschäftszweigen direct ein höherer Aufschwung gegeben, eine lokale Production unmittelbar gefördert, selbst eine neue Industrie bewußt in's Leben gerufen worden ist, gleichwie dadurch unbestreitbar die Preise bestimmter Waaren in bestimmten Lokalitäten herabgedrückt werden können. Es kann den einzelnen Bahnen aber nicht das Recht zuerkannt werden, gegenüber den hundertfach verwickelten Factoren und Bedingungen der Production und Consumption einer Volksgemeinschaft eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiciren zu wollen. Es fehlt nicht an Fällen, in welchen in Verkehrsgebieten, wo die natürlichen Voraussetzungen zu bestimmten Industrien und Handelszweigen fehlten, durch Tarife, welche an die Selbstkosten streiften, beziehungsweise solche kaum erreichten, industrielle und Handelsétablissements künstlich — das heißt mit Opfern — hervorgerufen sind, während die Bahnen zur Ausgleichung sich durch hohe Tarification der natürlichen Producte und Exportartikel des betreffenden Gebietes schadlos gehalten haben. So hatte in einem bestimmten Falle eine westdeutsche Bahn die Fabrikation von künstlichen Steinen und Cement in einem Terrain, wo die zu solcher Production dienenden Rohmaterialien fehlten, durch außergewöhnlich niedrige Tarife für Rohmaterialien möglich gemacht. Um den in Folge dessen eingetretenen Einnahme-Ausfall zu decken, hatte dieselbe den Artikel Holz — das natürliche Product des betreffenden Gebietes — auf eine so hohe Tage gesetzt, daß der Handel mit diesem Producte schwer geschädigt, beziehungsweise das Absatzgebiet desselben gegenüber auswärtiger Concurrenz eingeschränkt wurde.

Mag ein Verfahren der in Vorstehendem gekennzeichneten Art vielleicht im Interesse einer einzelnen Bahnverwaltung gelegen sein, die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen der

Nation werden aber dadurch sicherlich mehr geschädigt als gefördert. Da die Entstehung der wohlfeilen Differentialsätze es mit sich bringt, daß sie vorwiegend nur für Städte ersten Ranges und Centren des Verkehrs wirksam sind, haben sie eine ungesunde Zusammenziehung des Verkehrs und der Industrie in einzelne große Orte zur Folge, welche wirthschaftlich und politisch großen Bedenken unterworfen ist.

Es sollen somit die unwirthschaftlichen Umwegstransporte in Wegfall kommen, weil sie die Transportleistungen der die Concurrenz aufnehmenden Bahn im Verhältniß zu den Einnahmen in zu hohem Maße steigern, ohne hierbei eine Vergünstigung für die Transportinteressenten zu gewähren; Ausnahmetarife zu Gunsten einer weitergelegenen und zum Nachtheile näher gelegener Stationen werden untersagt, um das Princip der Gleichberechtigung aller Transportinteressenten aufrecht zu erhalten; die Bevorzugung eines Artikels auf Kosten des Anderen, oder des einen Industriegebietes zum Nachtheile des Nachbargebietes durch Erstellung billiger Tarife soll vermieden und deutsches Gut auf deutschen Bahnen unter allen Umständen nicht zu höheren Frachtsätzen befördert werden als ausländisches Gut, besonders wenn letzteres dem ersten Concurrenz macht.

19. Ausnahmetarife, welche bestehen bleiben und für die Folge eingeführt werden.

Es sind aber auch Ausnahmen vorgesehen für den Fall die Voraussetzung einer Benachtheiligung einzelner Interessenten oder Industriegebiete, sowie der inländischen volkswirthschaftlichen Interessen und der Production im Allgemeinen nicht zutrifft. Es sind in erster Reihe solche Industrieen ins Auge gefaßt, welche sich aus eigener Kraft nicht emporzuschwingen vermögen, sowie diejenigen Artikel, welche weit von den Hauptverkehrscentren gewonnen werden, einen geringen Nutzwert haben, und keine hohen Transportkosten tragen können. Also hauptsächlich sind billige und Ausnahmetarife für Rohmaterialien zu erwarten.

Dann kommen zur Begegnung der ausländischen Concurrenz Ausnahmetarife für die bedrohten Artikel des Inlandes in Frage. So haben wir z. B. aus dem Kohlengebiete in Schlesien und an der Ruhr Ausnahmetarife für die Hafenstationen an der Ost- und Nordsee, bei welcher ersteren zu dem Frachtsatz von 0,455 Pf. pro Centner und Meile kaum die Selbstkosten des Transportes herauskommen. Der Zweck dieser Differentialtarife ist aber erreicht: die bis dahin dominirende englische Kohle ist

theilweise verdrängt und die bedrängte Kohlenindustrie der genannten Gebiete hat einen wesentlichen Aufschwung genommen.

Auch auf dem Berliner Markte ist die englische Kohle bereits zum Weichen gebracht und der mit Ober-Italien vorgesehene neue Kohlentarif bezweckt die Beseitigung der englischen Kohlen auch in diesem Lande.

Ferner sind Ausnahmetarife eingeführt zur Beseitigung der Concurrenz der ausländischen Bahnen und Verkehrsanstalten und wenn wir gehört haben, daß der Cöln-Mindener Importtarif ab Hamburg, Harburg, Bremen, in seiner einseitigen Erstellung für die eine Verkehrsrelation über die Cöln-Mindener Bahn eine Benachtheiligung der Interessenten anderer Verkehrsrelationen zur Folge hatte, so hat dagegen der inzwischen seit dem 1. März 1880 neu eingeführte Export- und Importtarif zwischen sämtlichen Nordseehäfen Emden, Leer, Papenburg, Bremen, Hamburg, Harburg, Bremerhafen, Geestmünde, Vegeßack, Brake, Elsfleth, Nordenhamm einerseits und dem ganzen Verkehrsgebiete Rheinlands und Westfalens andererseits den Vortheil nachzuweisen, daß er billigere Tariffätze den sämtlichen Stationen gewährt und in dieser Allgemeinheit außerdem noch den Hauptzweck verfolgt, den Export und Import von den holländischen und belgischen Häfen abzulenken und auf die deutschen Nordseehäfen, sowie ausschließlich auf die deutschen Bahnen zu übertragen.

Dieselbe Aufgabe ist im West- und Norddeutschen Verbaude durch Erstellung besonderer Seehafen-Ausnahmetarife zwischen den Nordseehäfen und dem Bezirke der Königl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M., der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen und der Reichseisenbahnen ins Auge gefaßt.

Bemerkenswerth ist, daß die billige Fracht für diejenigen Artikel, welche in Deutschland selbst producirt werden und in dem früheren Cöln-Mindener Importtarif aufgenommen waren, ganz in Wegfall gekommen ist; die betreffenden Artikel wie: Pflaumen, Zwetschen, Spiritus, Schmalz, Speck, Terpentinöl, Baumwollene Garne, Eichenlohextract, Flachs, Hanf, Twiste, Wolle, Asphalt, Cigarrenkistenbretter, Holz, Theer, Erze, Schiefer, Thonerde, Glas, Blei, Bleiweiß, Bleidraht, Bleirohr und Bleischrott figuriren in dem neuen Importtarif nicht mehr, weil die Begünstigung derselben durch Frachtermäßigungen, welche hauptsächlich für die Einfuhr aus dem Auslande bemessen waren, als eine Gefährdung inländischer, wirthschaftlicher Interessen angesehen wurde.

Man sieht somit in diesem einen Tarif die Durchführung des Prinzips der Gleichberechtigung aller Transportinteressenten, die Gewährung des Schutzes für die inländische Indu-

trie gegen die ausländische Concurrenz und die Bevorzugung der eigenen Verkehrsanstalten vor denen des Auslandes.

Aber gleichzeitig mit diesen Vortheilen hat sich auch ein Nachtheil eingestellt, betreffend den zwischenliegenden Bezirk von Osnabrück *zc.*, dessen Groß-Industrie und Landwirthschaft durch die Einführung der fraglichen Ausnahmetarife sich der Rheinisch-Westfälischen Concurrenz gegenüber geschädigt glaubte. In Folge der von den betreffenden Interessenten erhobenen Beschwerde sind die billigeren Frachten für Getreide und Mehl aufgehoben worden. Ebenso werden im Osten Seitens der Industriellen Brombergs Beschwerden gegen die billigen Kohlentarife der Oberschlesischen Bahn mit den Ostseehäfen erhoben, weil letztere eben durch die billigeren Frachten auf dem Zwischengebiet Concurrenz bieten. Es bleibt demnach zu erwägen, in wie weit die Vortheile des einen Verkehrsgebiets die Nachtheile des anderen überwiegen und welche Maßregel im Interesse beider zur Beseitigung etwaiger Mißstände zu ergreifen sind. Außerdem finden wir fernere Ausnahmetarife, deren Spitze sich ebenfalls gegen die Concurrenz der ausländischen Wasserstraßen wendet und den Verkehr über die eigenen Bahnen und Häfen zu lenken sucht. So sind z. B. Ausnahmetarife für Getreide zwischen Russischen Stationen einerseits und den Deutschen Ostseehäfen und der Stadt Berlin andererseits erstellt, welche der russischen Ausfuhr nach Westen den Wasserweg über die Russischen Ostseehäfen und über Odeßa am Schwarzen Meere verlegen sollen. Einen ähnlichen Zweck haben die Durchfuhrtarife für Getreide von Galizien und Rumänien nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen, welche dazu bestimmt sind, die betreffenden Transporte von den Häfen der unteren Donau abzulenken.

Nach den Ausführungen des Fürsten Reichskanzlers sind ferner Abstufungen der Tarife, welche, der Verminderung der Transportkosten auf weite Entfernungen hin Rechnung tragend, den Frachteinheitssatz mit der zunehmenden Entfernung zonenartig ermäßigen, an sich nicht unberechtigt; auch können Frachtermäßigungen von der Menge des Transportes abhängig gemacht werden.

Was die Frachtermäßigungen für Sendungen in größeren Quantitäten anbelangt, so haben wir hierfür Beispiele bereits angeführt; wir haben gesehen, daß für Güter ein und derselben Art in Sendungen unter 5000 kg eine bedeutend höhere Fracht zu zahlen ist, als für Sendungen à 5000 kg und letztere wieder bedeutend höher in der Fracht sind, als Sendungen à 10 000 kg. Außerdem haben wir aber weitergehende Frachtermäßigungen zu verzeichnen für Kohlen in Sendungen à 50 000 kg und 100 000 kg im Verkehr mit dem Ruhrkohlen-Gebiet und der Rheinhafenstation Ruhrort, sowie den Nordseehäfen und der Station Rosenberg in Bayern, ferner für

Kohlensendungen in ganzen Extrazügen à 250 000 bis 500 000 kg im Verkehr mit den Belgischen Stationen Antwerpen und Löwen.

Inwieweit solche Frachtermäßigungen durch Erstellung von Extrazugtarifen zu bewilligen sein werden, darüber wird die Regierung wohl in jedem einzelnen Falle näher befinden, denn das durch solche Tarife die kleineren Produzenten den großen gegenüber benachtheiligt werden können, haben wir bereits bei der Betrachtung über den Einfluß der billigeren Frachten für Rohmaterialien und Halbfabrikate auf den Preis der fertigen Waare gesehen.

Es sind denn auch die Contracttarife für Steinkohlentransporte von Rheinland und Westfalen nach Holland, durch welche den beteiligten Bechen die Verpflichtung auferlegt wird, wöchentlich wenigstens einen Extrazug von 250 000 kg zur Beförderung aufzugeben, bereits für verwerflich erklärt worden, weil dieselben nur ein Monopol für die größeren Bechen bilden.

Selbst die Bevorzugung der Sendungen à 10 000 kg vor denen à 5 000 kg ist in dem neuen Tariffschema in erheblichem Maße eingeschränkt worden, so daß bei der Erstellung von Ausnahmetarifen für Sendungen in größeren Quantitäten die Bedürfnisfrage eingehends zu erörtern sein wird.

Der andere Punkt, betreffend die Abstufung der Tarife, durch welche auf weite Entfernungen eine Verminderung der Transportkosten erzielt werden soll, hat bei der Herstellung der Streckensätze des neuen deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs vom 1. September 1881 bereits Berücksichtigung gefunden, in dem bei der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung nach dem Vorbilde des früheren Bergisch-Märkischen Lokalgütertarifs der Einheitsjahrs beispielsweise bei Specialtarif III auf Entfernungen bis zu 100 km auf 2,6 Pf., für weitere Entfernungen aber auf nur 2,2 Pf. pro Tonnen-km festgestellt worden ist.

Die Tarife bei den übrigen Bahnen haben durchgängig für jede Classe einen festen Streckensatz nebst einer festen Expeditionsgebühr und zwar beträgt der Streckensatz beispielsweise bei Stückgut 11 Pf. pro Tonnen-km und die Expeditionsgebühr 20 Pf. pro 100 kg auf jede Entfernung.

Es ist nun klar, daß die Expeditions-Gebühr, welche ausschließlich nach dem Gewichte berechnet wird und auf kurze und weite Entfernungen in gleicher Höhe zur Erhebung kommt, die Transporte auf kurze Entfernungen im Verhältniß bedeutend höher belastet als auf weite Entfernungen, sodaß, wie wir bereits gehört haben, bei einer Entfernung von 1500 km im Vergleich zu einer anderen Verkehrs-Relation à 50 km zu Gunsten

der weiteren Entfernungen eine Frachtdifferenz von 2,86 M. pro 100 kg entstehen kann.

Diese eigenthümliche Zusammensetzung der Maximalfrachtsätze — einestheils unter Zugrundelegung des Gewichts und der Entfernung anderntheils ausschließlich unter Zugrundelegung des Gewichts — birgt eine Benachtheiligung des Verkehrs auf kurze Strecken in sich, auf welche eben die meisten Transporte ausgeführt werden und sich hauptsächlich das Operationsfeld des Kleinverkehrs beschränkt.

Auch in dieser Hinsicht hat sich die Preussische Staatsbahnen-Verwaltung nach dem Vorbilde des früheren Bergisch-Märkischen Localgütertarifs gerichtet und zum Beispiel bei Stückgut in dem neuen Deutschen Gütertarif für Expeditionsgebühr auf eine Entfernung bis zu 10 km 10 Pf. und für jede weitere 10 km 1 Pf. mehr berechnet, bis von 101 km ab 20 Pf. pro 100 kg berechnet werden.

Nach der Verstaatlichung, resp. der Uebernahme der Eisenbahnen auf das Deutsche Reich kommt eine Expeditionsgebühr im inneren Verkehr weiter nicht mehr in Betracht, weil alsdann Absende- und Empfangsstation einer Verwaltung angehören und eine getrennte Berechnung der Kosten für die Expedition nicht mehr erforderlich ist.

20. Allgemeines über die auf Grund des Reformsystems erstellten neuen Tarife.

Die auf dem Tarifgebiete eingetretenen und vorgesehenen Erneuerungen im Verein mit der in der Zollpolitik entstandenen Wendung geben somit zu großen Erwartungen und Hoffnungen Raum. Ueberall heißt die Parole: Schutz der inländischen Production, Entlastung des kleinen Gewerbebetriebes, Hebung des inneren Verkehrs und der Arbeit. Die sämtlichen Verkehrsstraßen von und nach dem Auslande sind durch Zoll- und Tarifmaßregeln geschützt.

Ausnahmetarife werden nur dann bewilligt, wenn entweder eine Benachtheiligung inländischer, wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen ist oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft, besonders die Interessen des Deutschen Seehandels und der eigenen Eisenbahnen, für die beantragte Ermäßigung der Tarife sprechen. Import-Tarife werden hauptsächlich nur für solche Artikel und Producte bewilligt, welche im Inlande entweder gar nicht, oder in einer für den allgemeinen Bedarf nicht hinreichenden Menge produziert

werden, wohingegen Export-Tarife für sämtliche inländische Producte und einheimische Erzeugnisse der Industrie begünstigt werden. Die Frachtsätze im Wechselverkehr mit dem Auslande sind, je nachdem das betreffende Gut im Inlande des Schutzes bedurfte, oder die Exportfähigkeit desselben gehoben werden sollte, erhöht oder ermäßigt worden. Vor allen Dingen hat man darauf hingewirkt, daß fremdes Gut auf deutschen Bahnen nicht billiger gefahren wird, als das gleichartige Gut des eigenen Landes, damit der fremden Concurrenz die Einfuhr ihrer Artikel nicht erleichtert wird. Im Allgemeinen sind zur Hebung der inländischen Production und des Verkehrs billigere Tarife geschaffen, namentlich für die Halbfabrikate und Rohmaterialien, für die zur Förderung der Production erforderlichen und zum Lebensunterhalt unentbehrlichen allgemeinen Verbrauchsartikel.

Bemerkenswerth sind die Aenderungen, welche unter dem Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif vor sich gegangen sind. In dem ersten Theil, welcher bei allen Deutschen Eisenbahnen in Gültigkeit ist, hat eine Declassification in großem Umfange zu Gunsten der geringwerthigen Güter stattgefunden.

In dem bei den Preussischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen mit dem 1. September 1881, sowie 1. Januar und 1. Mai 1882 eingeführten zweiten Theile des Deutschen Gütertarifs sind die Frachtsätze aller Classen auf die Entfernung bis 100 km, auf welche eben die meisten Transporte befördert werden, sämmtlich ermäßigt worden; außerdem aber hat die Fracht für die billigen Güter der drei Specialtarife in Ladungen à 5000 kg und für die Artikel des Specialtarifs III, für die Rohmaterialien, eine nicht unbedeutende Ermäßigung erfahren, so daß die letzteren Frachten auf große Entfernungen jetzt schon weit unter dem Einpfennigstarif stehen.

Die auf den 1. Januar 1880 gekündigten Verbandstarife sind sämmtlich auf den vorbesprochenen Grundlagen neu erstellt und wieder in Kraft. Mit Rußland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Galizien, Frankreich, Belgien und Holland stehen die deutschen Bahnen wieder in directem gegenseitigem Verkehr. Selbst im Verkehr mit Italien sind inzwischen directe Frachtsätze eingeführt worden. Diese neuen Verbandstarife mit dem Auslande sind in der Weise erstellt, daß die auf Grund des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs bis zu den Deutschen Grenz-Übergangsstationen ausgerechneten Frachtsätze, nach Abzug der Hälfte der Expeditionsgebühr, mit den für die gleichlautenden Artikel auf die betreffende Verkehrsrelation für die Stationen der fremdländischen Eisenbahnen vorgesehenen, ebenfalls um die Hälfte der Expeditionsgebühr gekürzten Tariffsätze, zusammengestoßen worden sind. Die ausländische Waare muß somit im Allgemeinen auf deutschen

Bahnen zu denselben Frachtsätzen befördert werden, wie die gleichartige inländische Waare, wobei jedoch nicht ausgeschlossen ist, daß das Ausland die Frachten auf seinen Bahnen ermäßigt, um den Verkehr von anderen ausländischen Bahnen abzulenken, wie dies beispielsweise zwischen Holland und Belgien der Fall ist. Wenn ausnahmsweise die ausländische Waare auf Deutschen Bahnen günstiger behandelt werden soll, so darf diese Vergünstigung, wie bereits angedeutet, nicht gegen inländische Interessen verstoßen.

Am allerwenigsten werden Ausnahmetarife für solche Artikel bewilligt, welche bereits zu Gunsten der einheimischen Production und Fabrikation mit einem Zoll belegt sind.

Ueber eine solche Wirkung der Eisenbahnen im ausländischen Verkehr gegen die inländische Zollpolitik sagt die Regierung, daß, wenn die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Producte hingewiesen sind, es Aufgabe des Staates ist, dieser Tendenz beschränkend entgegen zu treten; soweit dadurch die wirthschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, daß nicht das Inland einer zerstörenden Ueberschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Ueberproduction ausgesetzt werde. Regressiv-Maßregeln gegen eine solche Tariffstellung sind daher lediglich die Consequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus. Umso mehr sind dieselben geboten in solcher Zeit, in welcher die schwer bedrängte Production des Inlandes den directen Schutz des Staates durch die Belastung der Einfuhr ausländischer Producte durch Schutzzölle erfordert. Wenn der staatliche Schutz des Inlandes durch directe Belastung der ausländischen Concurrenz mit Schutzzollabgaben als gerechtfertigt gesetzlich anerkannt wird, um so zweifelsofter ist dann die Gewährung dieses Schutzes durch den Ausschluß einer Entlastung jener Concurrenz mittelst niedriger Auslands- oder Importtarife gerechtfertigt. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht bloß auf das willkürliche Ermessen, ob die Tariffstellung im einzelnen Falle der inländischen Production schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhüten, daß nicht die Wirkung der Schutzzölle durch Frachtermäßigung für die zollpflichtigen ausländischen Waaren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht, die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Gewerbsinteresse abzielende Tariffstellung der Eisenbahnen zu schützen.

Wenn nun aber die für die Einführung dieser Zölle maßgebend gewesenem Voraussetzungen in dem einzelnen Falle nicht zutreffen, wenn der Schutz durch den Zoll die inländische Production nicht in dem Maße

steigert, daß der inländische Bedarf gedeckt wird, dann verlieren allerdings diese Zölle theilweise die Natur der Schutzzölle und nehmen diejenige der Finanzzölle an. In diesem Falle entsteht die Frage, ist das Interesse der Consumenten an dem Wegfall des Zolles und der höheren Fracht größer, als das der Produzenten für die Beibehaltung derselben.

Fürst Bismarck ist der Ansicht, die frühere hohe Belastung des inneren deutschen Verkehrs in Vergleich mit dem des Auslandes nach und durch Deutschland, sowie die Nachtheile, unter denen die deutsche Ausfuhr nach Westen zur Zeit unter den hohen Tarifen litt, die sie im Vergleich mit der wohlfeiler beförderten Durchfuhr von Osten nach Westen zu tragen hatte, lasteten schwer auf unserem Wohlstande. Die früher so beträchtliche deutsche Ausfuhr nach West- und Süd-Europa erliege der Concurrenz der osteuropäischen Durchfuhr in Folge der Begünstigung der letzteren durch die Differentialtarife deutscher Bahnen. Es müsse Aufgabe der verbündeten Regierungen sein, diesen Uebelständen nach Möglichkeit abzuhelpen und durch Reform dahin zu streben, daß deutsche Güter auf deutschen Bahnen unter allen Umständen mindestens eben so günstig behandelt und nicht theurer gefahren werden, als fremde.

Nachdem nun die billigeren Import- und Durchfuhrtarife aufgehoben und im Verkehr zwischen dem Osten und Westen für die ausländischen und inländischen Güter gleicher Art gleich hohe Frachten erstellt sind, heben die Gegner dieser Tarispolitik hervor, daß beispielsweise das Getreide, welches jetzt zum Nachtheil der Eisenbahnen seinen Weg per Wasser nach Deutschland und den westlichen Ländern nehme, früher unter den billigen Ausnahmetarifen zu bedeutenden Frachtbeträgen über die Deutschen Eisenbahnen, besonders nach der Rheinprovinz und nach Berlin, befördert worden sei.

Vor Allem muß hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß wir in Deutschland und Oesterreich-Ungarn in den letzten Jahren kaum eine Mittelernte hatten, während Amerika und namentlich Rußland, also die Länder, welche von jeher ihr Getreide auf dem Wasserwege nach den westlichen Provinzen Deutschlands versandten, pro 1881 eine gute Ernte aufzuweisen haben. Es kann also gar nicht befremden, wenn der Verkehr auf dem Wasserwege in letzterem Jahre eine größere Frequenz zeigt als der auf dem Schienenwege. Die Zufuhr nach Berlin ist von jeher zu einem bedeutenden Theile per Wasser erfolgt; es sind z. B. zur Zeit der billigen Ausnahmetarife, im Jahre 1877, an Roggen 40459 Tonnen per Bahn und 152523 Tonnen per Wasser nach Berlin transportirt worden, weshalb denn auch gleich nach der am 1. Januar 1880 erfolgten Aufhebung der früheren Tarife, am 1. Februar desselben Jahres ein besonderer Ausnahmetarif für Getreide von Russischen Stationen nach Berlin

eingeführt wurde. Auf dieser Verkehrsrelation ist eben eine Grenze vorhanden, von welcher aus die directen Eisenbahnfrachten billiger sind, als die über die Seehäfenstationen sich ergebenden Bahn- und Wasserfrachten zusammen und die zu Gunsten des inländischen Eisenbahnverkehrs immer weiter ausgedehnt wird, je mehr die Bahnfrachten ermäßigt werden.

Die Russische Getreideeinfuhr ist selbstverständlich sowohl per Wasser als per Bahn in den Jahren am stärksten, wo Rußland eben eine gute, Oesterreich-Ungarn und Deutschland aber eine schlechte Ernte haben. So war z. B. im den Monaten Oktober und November 1881 die Zufuhr per Eisenbahn nach Berlin um 50 % stärker als in denselben Monaten des Vorjahres, während der Verkehr ab Oesterreich-Ungarn nach Deutschland und weiter nach Holland gegen frühere Jahre eine Abnahme zeigte.

Anders liegen die Verhältnisse bei dem Verkehr zwischen Rußland einerseits und den weiter gelegenen Provinzen West-Deutschlands andererseits.

Die Durchschnittsfracht für Getreide ab Odessa nach Antwerpen per Wasser beträgt 2 M., ab Antwerpen nach Neuß 50 Pf. also zusammen 2,50 M. pro 100 kg.

Die Durchschnittsfracht für Getreide ab Riga, Cronstadt nach Rotterdam per Wasser beträgt 1,25 M., von Rotterdam nach Neuß 50 Pf., zusammen 1,75 M. pro 100 kg.

Die Fracht von New-York nach Amsterdam beträgt 2,30 M. und von Amsterdam nach Neuß 50 Pf., zusammen 2,80 M. pro 100 kg.

Nehmen wir nun die Eisenbahnfrachten des früheren vor 1878 gültigen Ausnahmetarifs für Getreide, so werden die 100 kg Getreide ab Neuß für den Betrag der ganzen Wasserfracht von 1,75 in der Richtung nach Nordosten nicht weiter als bis zum Harz und für den Betrag von 2,50 in der Richtung nach Südosten nur bis Thüringen befördert. Es bedarf somit keiner weiteren Berechnung, um zu zeigen, daß die Bahnfracht, auch nach den früheren Ausnahmetarifen, von einer jeden beliebigen Russischen Station, selbst von der nächsten Russischen Grenzstation, nach dem Harz und Thüringen bedeutend höher sein muß, als die Bahnfracht von der betreffenden Russischen Station nach dem zunächst gelegenen Deutschen oder Russischen Hafen der Ostsee und es ergibt sich hieraus von selbst, daß der Transport aus Rußland über die Ostseehäfen nach dem Rhein bedeutend vortheilhafter ist, als der direkte Transport über die Deutschen Bahnen, denn die Bahnfracht für Getreide im Verkehr mit Rußland, welche jetzt stellenweise billiger ist als früher, beträgt z. B. ab Petersburg und Reval nach Neuß ca. 8 M. pro 100 kg.

Daß bei dieser enormen Frachtdifferenz nicht nur Getreide, sondern auch andere Transporte, namentlich Spiritus, den Seeweg über die Seehäfen einschlagen und von diesen aus den Wasserweg nach den Innern Deutschlands verfolgen, kann durch die Eisenbahnen, selbst wenn man noch billigere Frachten erstellen wollte, als die der früheren Ausnahmetarife, niemals ganz verhütet werden, weil die Selbstkosten des Transports über die natürlichen Wasserwege billiger sind, als die über die künstlich angelegten Schienenwege.

Auf dieser Verkehrsrelation kommen die Eisenbahnen somit nur dann in Betracht, wenn die Fracht im Verhältniß zu dem Werthe des Gutes Nebensache ist und eine wesentliche Vertheuerung desselben nicht herbeiführt, sowie wenn bei vorwiegender Dringlichkeit der Transport per Wasser zu viel Zeit in Anspruch nimmt, oder die Schifffahrt zur Winterzeit überhaupt geschlossen ist. Wenn speciell für diese Fälle außergewöhnliche Ermäßigungen der direkten Bahnfrachten nicht angebracht sind, so haben die billigen Ausnahmetarife von Rußland über die Deutschen Ost- und Nordseehäfen dagegen für dieselbe Verkehrsrelation den Zweck, die Transporte von den Russischen Häfen abzulenken und den Deutschen Bahnen und Seehäfen zuzuführen.

Dieselbe Bedeutung haben die Ausnahmetarife ab Galizien und Rumänien nach den Deutschen Seehäfen, denn wären diese Durchfuhrtarife nicht vorhanden, dann würden die betreffenden Transporte in größerem Umfange den Weg über die Russischen Häfen an der Ostsee und am Schwarzen Meere beziehungsweise über die Häfen der unteren Donau und über die Umschlagplätze an der Elbe nehmen. Die Verkehrscheide liegt hier ungefähr bei Kaschau, während beispielsweise die Frachten für Getreide nach den Nordfranzösischen und Englischen Häfen ab Chernowitz via Hamburg 6,42 M. und via Galatz 5,42 M. pro 100 kg kosten.

Je näher man jedoch nach Oesterreich-Ungarn kommt, um so günstiger stellt sich im Verkehr mit Deutschland die direkte Bahnfracht gegenüber der Fracht über die Seehäfen, um so schärfer tritt aber auch hier die Concurrenz der gegenseitigen Interessen hervor, so daß mit besonderer Vorsicht zu erwägen ist, ob bei der Tarifierstellung eine Vergünstigung in der Fracht für das fremde Gut nicht eine Benachtheiligung des gleichartigen inländischen Gutes herbeiführt.

Bei der Gleichstellung der Frachten im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn ist beispielsweise die Fracht für Getreide etwa um 20 Pf. pro 100 kg erhöht werden. Dieselbe betrug unter dem früheren Ausnahmetarif ab Pest nach Düsseldorf 5,80 M. pro 100 kg. Die Fracht von Pest nach Triest beträgt dagegen 2,40 M. und von Triest nach Düsseldorf

durchschnittlich 2 M. pro 100 kg, so daß der Wasserweg über Triest um 1,40 M. billiger ist als der direkte Bahntransport.

Von Wien nach Neuß beträgt die jetzige direkte Bahnfracht für Getreide 4,60 M., die Fracht von Wien nach Triest ca. 2 M. und von Triest nach Neuß ebenfalls durchschnittlich 2 M., also zusammen 4 M., so daß die direkte Bahnfracht immerhin noch um 60 Pf. pro 100 kg theurer ist.

Wenn nun früher trotz der Frachtdifferenz von 1,40 pro 100 kg die Getreide- und Mehlsendungen ab Pest direkt per Bahn nach dem Rhein gesandt wurden, so würde man auch heute noch bei einer Frachterhöhung von nur 20 Pf. pro 100 kg sich für den direkten Bahntransport entschließen, besonders auf der Verkehrsrelation Wien-Rheinland, wenn nicht die Concurrenz von Rußland und Amerika jetzt zur Zeit der guten Ernte in diesen Ländern und bei der bedeutend billigeren Wasserfracht, den westlichen Markt Deutschlands beherrschte, in Folge dessen Oesterreich gezwungen ist, den bei der schlechten Ernte etwa noch vorhandenen eigenen Ueberschuß an Getreide und auch andere billige Artikel möglichst über den billigeren Wasserweg zu exportiren.

Hat Oesterreich-Ungarn aber eine gute Ernte und Rußland und Amerika eine schlechte, so wird der direkte Bahnverkehr auch bei der um 20 Pf. erhöhten Fracht den früheren Aufschwung wieder erlangen.

Bis heran ist im directen Bahnverkehr mit Oesterreich-Ungarn das fremde Gut nicht billiger gefahren worden, als das gleichartige inländische Gut, weil jede Frachtvergünstigung der einheimischen Production beziehungsweise dem Deutschen Export von Nachtheil ist. Dagegen wurde bei der Wiederherstellung der directen Tarife ab Oesterreich-Ungarn nach den Deutschen Seehäfen Seitens der Preussischen Aufsichtsbehörde den Deutschen Bahnen für die folgenden Artikel im Interesse des Deutschen Transit handels billigere Durchfuhrtarife bewilligt: Farbholzextract, Felle und Häute, Gummi und Guttapercha in Blöcken, Caffee, Stuhlrohr, Südfrüchte, Bein- und Steinnüsse, Roh- und Rolltabak, Knopperrn, Myrobalanen und andere Gerbstoffe, Sequar, Petroleum, Reis und rohe Baumwolle in Wagenladungen. Die Erstellung von Ausnahmetarifen für Wolle, Schwefelsäure, Eisen und Stahl zc., Holz, Getreide und Mehl, Obst, lebende Thiere und Fahrzeuge wurde jedoch nur unter der Bedingung zugesagt, daß die betreffenden Tarifsätze nicht billiger als die für die gleichartigen Artikel auf Preussischen Bahnen bestehenden Sätze sein durften, damit durch die Wirkung die inländische Production und der Export nicht geschädigt werde.

Die an diesem Verkehr beteiligten Oesterreichischen Bahnen wollten jedoch gleiche Ermäßigungen nicht zugestehen, weil die Preussische Aufsichts-

behörde sich gegen die Wiedereinführung der früheren billigeren Ausnahmetarife für die Oesterreichischen Ausfuhrartikel, namentlich für Getreide, erklärte. Die Folge davon war, daß die Oesterreichischen Bahnen die Ein- und Durchfuhr der hier in Frage stehenden Artikel nach und nach durch Deutschland auf dem Wasserwege zu begünstigen suchten. In erster Reihe entstand an der Elbe der Umschlagplatz in Tetschen an der Sächsischen Landesgrenze, wohin die Frachten im Anschluß an die Nordwest-Schiffahrts-Gesellschaft derart ermäßigt wurden, daß der Sächsische Schifferverein in Dresden hiergegen die Concurrenz nicht aufzunehmen vermochte und im Verhältniß nicht unbedeutende Transporte den Weg über die Elbe nahmen. In zweiter Reihe wurde Bayern um die Vermittlung der Durchfuhr nach dem Westen angegangen und es kamen auch wirklich billigere Tarife über die Bayerischen Bahnen nach der Schweiz und von Regensburg a. d. Donau nach dem Umschlagplatze Gustavsburg a. Rhein zu Stande.

Wenn Bayern in der Richtung nach der Schweiz die billigeren Frachten zugesagt hat, in der Voraussetzung, daß hierdurch die wirtschaftlichen Interessen Preußens durch die Oesterreichische Concurrenz nicht gefährdet werden würden, so ist in entgegengesetzter Annahme der Artikel Getreide bei der Erstellung des Tarifs nach dem Rhein, nach Gustavsburg, ausgeschlossen worden.

Da eine Begünstigung des Verkehrs über die genannten Umschlagplätze immerhin gegen die von Preußen eingeschlagene Tarifpolitik gerichtet war, so wurde Seitens der Preussischen Staatsbahnen bei den Bayerischen Staatsbahnen darauf hingewirkt, daß von den Umschlagplätzen Passau und Regensburg nach den Deutschen Nordseehäfen ebenfalls billige Ausnahmetarife, jedoch nur als Durchfahrtstarife, u. A. für Petroleum, Baumwolle, Wolle, Reis, Tabak, Caffee, Schmalz, Pflaumen, Farbholz aller Art, Steinnüsse u. zur Einführung gelangten, welche einestheils den Zweck haben, den Verkehr von der Elbe und dem Rheine bezw. den Holländischen Seehäfen abzulenken und denselben den Bayerischen und Preussischen Bahnen sowie den Deutschen Seehäfen zuzuführen; andernteils will man aber auch gewissermaßen einen Druck auf die den Verkehr nach dem Elbeumschlagplatze Tetschen vermittelnden Oesterreichischen Bahnen ausüben, um dieselben zu vortheilhafteren Concessionen bei der Einführung von directen Ausnahmetarifen nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen für die Artikel des Transitverkehrs sowie für die Erstellung billiger Ausnahmetarife für Deutsche Exportartikel, namentlich für Eisen, gefügig zu machen, zu welchem letzterem Ende bereits deutscherseits mit den beiden Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft ein besonderer Ausnahmetarif für Eisen- und Stahlwaaren, sowie für fagonnirtes Eisen und Stahl

eingeführt ist, welcher den Verkehr dieser Artikel über die südliche Oesterreichische Privatbahnroute von den genannten Stationen ab per Wasser auf der Drau und Sau nach dem Südosten und weiter nach dem Orient fördern soll.

Ein ähnlicher Tarif ist zu gleichen Zwecken via Passau und Regensburg mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vereinbart worden, welche den Transport von Eisen von den genannten Stationen ab über die Donau nach dem Osten und Südosten vermittelt.

Die Durchschnittsfrachten über die drei Concurrenzrouten nach den Nord- und Ostseehäfen betragen ab Wien für Getreide über die directe Eisenbahnroute 3,60 M., über den Elbeumschlagplatz Tetschen 2,85 M.; ferner für Petroleum über Tetschen 3,16 M. und von den Donauumschlagplätzen Regensburg und Passau 2,17 M. pro 100 kg.

Es scheint hier die Erörterung der Frage: Wie stellt sich die Anlage von Canälen gegenüber diesen gegen die Concurrenz der Wasserstraßen gerichteten Ausnahme-Tarifen? am Platze zu sein. Es sind in der letzten Zeit Stimmen laut geworden gegen die Anlage von Canälen im Innern des Landes und auch in Verbindung desselben mit der See, wenn diese Anlagen nicht so weit durchgeführt werden, daß Seeschiffe dieselben bis ins Innere des Landes passiren können. Und in der That scheinen die Ansprüche der Jetztzeit an die Verkehrsanstalten die Anlage von Canälen für gewöhnliche Schleppfrachtschiffe kaum noch zu rechtfertigen. Die Zeit, in welcher die ersten Eisenbahnen den Verkehr nur stellenweise und zu hohen Frachtkosten vermitteln konnten, ist vorüber und die Ausbeutung der Eisenbahnen durch das Privatcapital hat aufgehört. Jetzt, wo der Staat auf einem ausgedehnten Eisenbahnnetz zu jeder Jahreszeit den Verkehr mit derselben Schnelligkeit ohne die Inanspruchnahme von anderen Verkehrsanstalten zu regeln vermag, wo die Frachten gerade für die Rohmaterialien, also für diejenigen Transporte, welche auf den Canälen hauptsächlich befördert werden, fast bis zum Selbstkostenpreise ermäßigt und für einzelne Artikel billiger sind, als die neuprojectirten Canalfrachten, da mag die Frage wohl erörtert werden, ob das große Anlagecapital für Canalbauten sich vielleicht nur auf Kosten des Eisenbahn-Verkehrs verzinsen und das eben erst aus der öffentlichen Verkehrsanstalt ausgewiesene Privatcapital sich nicht von Neuem gegen die Tarif- und Zollpolitik des Landes wenden wird.

In einem Prospect zu dem Elbe-Spree-Canal waren die demnächstigen Canalfrachten für Güter

des Specialtarifs	I	des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs	um ca.	40%
"	II	"	"	36%
"	III	"	"	25%

billiger als die correspondirenden Eisenbahnfrachten.

Wir haben dagegen Eisenbahn-Ausnahmetarife für Kohlen und Eisenerz nach den verschiedenen Richtungen zur See, welche 30% und nach Flensburg, welche sogar 67% billiger sind als die Sätze des Specialtarifs III, so daß bei Benutzung dieses Canals bei Weitem nicht diejenigen Ersparnisse bei der Fabrikation erzielt werden können, welche wir bei Anwendung des vorerwähnten Ausnahmetarifs bei der Herstellung von Eisen ermittelt haben.

Selbst die Seitens der Preussischen Regierung in dem Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Canals von Dortmund nach der Nordsee, projectirten Canalfrachten, welche z. B. für Kohlen durchschnittlich um 1,50 M. pro Tonne billiger sein sollen als die Eisenbahnfrachten, stellen sich im Verhältniß stellenweise noch bedeutend höher, als die jetzt bereits für Kohlen nach Flensburg vorgesehene Eisenbahnfracht. Letztere beträgt ab Dortmund auf eine Entfernung von 538 km 1,7 Pf. pro 100 kg und km, während die künftige Canalfracht von Dortmund z. B. nach Bremen auf eine Entfernung von 237 km 1,9 Pf. pro 100 kg und km betragen wird.

Die Wichtigkeit der Canäle tritt jedenfalls da am schärfsten zu Tage, wo dieselben für Seeschiffe zugänglich sind und den Seeweg bedeutend verkürzen, wie dies z. B. beim Panama-, Suez- und Nord-Ostsee-Canal der Fall ist, oder den fremdländischen Seehafenverkehr nach dem Innern des eigenen Landes verlegen, welcher Fall eintreten wird, wenn der Rhein etwa bis Köln für Seeschiffe fahrbar gemacht würde. Keinesfalls können die Canalfrachten die Concurrenz mit den Frachten über den natürlichen Wasserweg zur See aufnehmen, welcher letzterer gar keine Unterhaltungskosten erfordert; denn wenn z. B. auf der Verkehrsrelation St. Petersburg-Neuß die Canalfrachten 40% billiger sein würden, als die Eisenbahnfrachten, so sind doch die Seefrachten um 180% billiger als die Canalfrachten und um 360% billiger als die directen Bahnfrachten.

Gehen wir nun noch zu einer Betrachtung der Concurrenz-Verhältnisse zwischen den Oesterreichischen Seehäfen Triest und Fiume am Adriatischen Meere und den Deutschen Nord- und Ostseehäfen im Verkehr mit den westlichen Ländern Europas, mit England und Frankreich über und sehen wir, wie sich dieselben speciell für die so viel besprochenen Mehl- und Getreidetransporte stellen. Es muß auch hier wieder vorausgeschickt werden, daß die Durchfuhr von Getreide über die Deutschen Häfen ab Oesterreich-Ungarn in derselben Weise, wie ab Rußland, von dem Ausfall der Ernte

abhängig ist und wie z. B. bei der guten Ernte Rußlands im Jahre 1881 der Verkehr nach Königsberg um 850% und nach Danzig um 300% zugenommen hat, so muß auch der Verkehr ab Oesterreich-Ungarn über die Deutschen Häfen und Bahnen sich steigern, wenn in diesem Lande eine gute Ernte eintritt, was aber seit einigen Jahren nicht der Fall gewesen ist.

Gleich nach Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide wurde von verschiedenen Seiten wiederholt berichtet, der Durchgangsverkehr ab Oesterreich-Ungarn über die Deutschen Bahnen und Seehäfen sei im Abnehmen begriffen, weil Oesterreich in Folge der Erhöhung der Deutschen Eisenbahn-Frachten Anstrengungen mache, seine Mehl- und Getreideausfuhr über die eigenen Häfen Triest und Fiume zu bewerkstelligen. Es wurde auch in der That ein Aufschwung des Verkehrs über letztere Häfen constatirt, der aber nicht auf die Frachterhöhung resp. auf die Gleichstellung der Frachten für Deutsche Producte mit den Frachten für die gleichartigen ausländischen Artikel zurückgeführt werden konnte, sondern der Verkehr über die Oesterreichischen Häfen hatte den Aufschwung dadurch erhalten, daß Englische Schiffe, denen das Schwarze Meer während des Russisch-Türkischen Krieges nicht mehr zugänglich war, am Adriatischen Meere Frachten aufsuchten und in Folge dieses stärkeren Angebots die Frachten ab Fiume und Triest nach dem Westen Englands, nach Glasgow und Liverpool, zum Sinken brachten, so daß z. B. die Fracht pro 100 kg Mehl von Pest nach Fiume 2,40 M. und von Fiume nach Glasgow 1,60 M., zusammen 4 M. betrug, während die Fracht von Pest nach Hamburg 4,80 M. und von Hamburg nach Glasgow 1,20 M., zusammen 6 M., ausmachte. Es lag somit zu Gunsten der auswärtigen Verkehrslinie eine Transportkosten-Differenz von 2 M. auf die 100 kg vor.

Während nun die Preussischen Staatseisenbahnen in Anbetracht dieser großen Frachtdifferenz — die Entfernung von Pest nach Fiume beträgt überhaupt nur 604 km, von Pest nach Hamburg aber 1250 km — und des der einheimischen Landwirthschaft und Mühlenindustrie schuldigen Schutzes von der zwecklosen Aufnahme dieser Concurrenz Abstand nahmen, ermäßigten die an dem Verkehr über die Nord- und Ostseehäfen interessirten Deutschen Privatbahnen und die Oesterreichischen Bahnen die Frachten für Mehl von Pest, welches allein jährlich über 8000000 Centner Weizenmehl producirt, über die Deutsche Route für die Zeit vom 1. Februar bis 31. Mai 1878 um 58 Pf. pro 100 kg. — Die Mehltransporte über Hamburg nahmen in dieser Zeit zwar in etwa zu, der Versand über Fiume aber wurde hierdurch nicht beeinträchtigt, indem ersterer um ca. 4000 Tonnen, letzterer dagegen um 8000 Tonnen stieg. Die stärkste Zufuhr nach Fiume und Triest ging von Stationen der Oesterreichischen Südbahn und von Croatien

und Slavonien aus, also von einem Gebiete, auf welches die billigen Tarife nach Hamburg gar keinen Einfluß haben konnten.

Der Verkehr über Hamburg war in den vier vorhergehenden Monaten unter dem höheren Frachtfuße um 2213 Tonnen gestiegen, in den vier Monaten der Frachtermäßigung im Verhältniß also nur um 1787 Tonnen und, bei der vorher bekannten Aufhebung des billigen Tarifs, aller Wahrscheinlichkeit nach auf Kosten der folgenden Monate, in welchen der Verkehr in etwa abnahm, um demnächst wieder in vollem Umfange unter der erhöhten Fracht den früheren Aufschwung anzunehmen.

Was nun der Umschlag in Getreide an den fraglichen Hafenorten anbelangt, so behaupteten die bereits erwähnten interessirten Eisenbahnen des Deutsch-Oesterreichischen Verbandes in der Conferenz vom 7. August 1878 ausdrücklich, der Getreide-Verkehr aus Ungarn bewege sich seit Monaten fast ausschließlich über Triest und Fiume und die Eisenbahnroute nach Hamburg und Stettin käme gar nicht mehr in Betracht, weshalb eine Tarifiermäßigung unerläßlich sei. Die Aufsichtsbehörde stellte die eingehendsten Erhebungen an und es ergab sich nach den Consulatsberichten und der Verkehrsstatistik von Triest, daß gerade im Jahre 1878 über diesen Hafen nur 42400 hl Getreide ausgeführt worden waren, während die Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn aber allein eine Ausfuhr von über 200000 Ctr. Getreide von Ungarn und Wien nach England nachwies.

Die Wirkung der vorhin erwähnten Frachtermäßigung von 58 Pf. pro 100 kg war aber an einer anderen Seite fühlbar geworden und zwar wurde in Folge der Begünstigung der Pester Concurrenz die Ausfuhr der Deutschen Mühlen nach dem Englischen und Holländischen Markte bedroht. Auf Grund der Beschwerde der Deutschen Mühlenindustrie, welche nunmehr mit den Pestermühlen im Auslande nicht mehr concurriren konnten, sah sich die Aufsichtsbehörde denn genöthigt, nachdem auch das Reichseisenbahnamt um Aufhebung der Mehldurchfuhrtarife ersucht hatte, das Gesuch der Privateisenbahnen um Verlängerung des Termins der Gültigkeit des in Frage stehenden Ausnahmetarifs im Interesse der einheimischen Mühlenindustrie und der Landwirthschaft abzulehnen, überhaupt die Erstellung solch billiger Durchfuhrtarife, ohne daß vorher die Genehmigung hierzu eingeholt worden ist, auf Grund des Bundesrathsbeschlusses vom 6. April 1877 zu untersagen.

Eine spätere von der Handelskammer in Hamburg unterstützte Vorlage der Berlin-Hamburger Bahn, betreffend die Wiedereinführung der ermäßigten Tariffsätze für Mehl nach den Deutschen Seehäfen und zwar nicht nur von Pest allein, sondern auch von anderen bedeutenden Stationen Oesterreich-Ungarns, wurde nach Widerlegung der hierfür vorgebrachten Gründe wiederum abgelehnt und bis heute sind die billigeren

Frachtsätze für Mehl und Getreide auf der fraglichen Verkehrs-Relation nicht wieder aufgenommen worden, selbst nicht in den Ausnahmetarif von den Umschlagplätzen Passau und Regensburg nach den Ostseehäfen; sogar im Verkehr mit Galizien und Rumänien nach den vorgenannten Häfen dürfen aus den bereits angegebenen Gründen nur für Getreide, nicht aber für Mehl, billigere Frachten bewilligt werden.

In dem Antrage der Berlin-Hamburger Bahn war unter Anderem behauptet, Oesterreich-Ungarn, namentlich Pest, exportire nur hochfeines Mehl nach England, welches Deutschland nicht liefern könne. Diese Behauptung erwies sich ebenfalls als nicht zutreffend; es stellte sich vielmehr heraus, daß der Export ab Oesterreich-Ungarn zum weit größten Theil in Mittelmehl besteht, dem gerade die Deutsche Mehlindustrie starke Concurrenz zu bereiten im Stande ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei einer Ermäßigung der Frachten um 58 Pf. pro 100 kg — es ist dies der Satz auf die Entfernung von 98 km — die Grenze des Verkehrsgebietes der Deutschen Seehäfen nach Süden und Südosten bedeutend ausgedehnt wird; schwerwiegend aber waren die volkswirtschaftlichen Interessen bei der Landwirthschaft und der Mühlenindustrie, zu deren Gunsten von der Erweiterung dieses Verkehrsgebietes abgesehen werden mußte. Während der 4 Monate, in welchen der billigere Durchfuhrtarif in Kraft war, ist nach Angabe des Vorstandes des Verbandes Deutscher Müller der Export von Mehl allseitig sehr zurückgegangen, was Seitens des Herrn Ministers der Landwirthschaft auch constatirt worden ist. Eines der größten Mühlenetablissemments der Rheinprovinz hat in den 4 Monaten auf dem ausländischen Markte nicht ein einziges neues Geschäft zu Stande bringen können; der Export eines Altonaer Hauses ist in jener Zeit um das fünffache zurückgegangen.

Die Getreidetarife sind hier etwas eingehend behandelt, um eben die Schwierigkeiten zu zeigen, welche bei der Erstellung von Ausnahmetarifen in wirthschaftlicher Beziehung berücksichtigt werden müssen, damit nicht die einzelnen Interessenten gegenüber dem Interesse und Wohl des ganzen Landes bevorzugt werden.

Ferner, um in einem Beispiel nachzuweisen, wie leicht es möglich ist, daß durch die Sonderinteressen Einzelner oft eine ganze Industrie geschädigt werden kann, besonders wenn die bezüglichen Anträge dieser Einzelnen von Corporationen von der Bedeutung einer Handelskammer befürwortet sind, welche beim großen Publikum in vollem Vertrauen stehen, die in Wirklichkeit aber ihr ganzes Wissen zur Sache nur den Sonderinteressenten verdanken, so daß nur einseitige Berichte die einzigen Stützpunkte ihrer Befürwortung bilden.

Alsdann, um klar zu stellen, wohin es führen würde, wenn der Privat-Eisenbahn-Industrie die Regelung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse überlassen würde.

Schließlich um zu constatiren, daß die Preussische Aufsichtsbehörde sich bis jetzt in ihren Tarifmaßnahmen gewissenhaft nach dem Bundesrathsbeschuß von 1877 gerichtet hat, daß die auf den Deutschen Bahnen im gegenseitigen Verkehr mit dem Auslande erfolgte Gleichstellung der Frachten für das inländische Gut mit den Frachten für die gleichartigen ausländischen Artikel im Interesse der inländischen Production geboten war, und hierdurch speciell im gegenseitigen Verkehr zwischen Rußland und Westdeutschland bei der nur stellenweise entstandenen geringen Frachterhöhung gegenüber der bedeutend niedrigeren Wasserfracht eine Frequenzabnahme auf den Eisenbahnen unmöglich verursacht worden sein kann; daß ferner im gegenseitigen Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, wo die Concurrenz am schärfsten zu Tage tritt, jede Frachtermäßigung zu Gunsten des ausländischen Gutes eine Benachtheiligung des Vertriebes des gleichartigen inländischen Gutes herbeiführt, weshalb hier solche Frachtvergünstigungen nicht geduldet sind; daß dagegen im Durchfuhrverkehr ab Rußland, Galizien und Rumänien nach dem Westen Europas über die Deutschen Seehäfen billige Ausnahmetarife gegenüber der stärker auftretenden Concurrenz der Wasserstraßen zur Wahrung der Interessen der eigenen Eisenbahnen und des Transithandels unbedingt erforderlich und für die Hauptartikel, ausgenommen für Mehl, auch erstellt sind, während im Durchfuhr-Verkehr ab Oesterreich-Ungarn nur für solche ausländische Artikel billigere Frachten bewilligt werden, welche durch diese Vergünstigung den gleichartigen inländischen Artikeln hinsichtlich der Production und des Exports nicht zum Theil erreichen, wie dies bei den Artikeln Felle, Häute, Tabak, Petroleum, Gerbstoffe u. d. Fall ist, oder für Artikel, welche in Deutschland gar nicht producirt werden, wie z. B. für Kaffee, Reis, Südfrüchte, Gummi, Guttapercha, Farbholzextract u., für Getreide und Mehl ist auf dieser Verkehrsrelation jede Frachtermäßigung ausgeschlossen; daß im Allgemeinen eine stärkere Frequenz auf den Deutschen Bahnen im Verkehr von Osten nach Westen durch die Schnelligkeit und Sicherheit in der Beförderung und außerdem im Durchfuhrverkehr durch die öftere Gelegenheit zur Beförderung per See von den Deutschen Häfen aus bestimmt wird, indem selbst zu normalen Zeiten die Eisenbahnen den um 30 % billigeren Wasserstraßen vorgezogen werden, was besonders bei einer guten Ernte der östlichen Nachbarländer bei Getreide der Fall

ist; daß schließlich eine Abnahme der Frequenz auf den Deutschen Bahnen speciell wieder bei Getreide auf eine schlechte Ernte, im Allgemeinen bei sonstigen Artikeln auf die stärkere Concurrenz Amerikas und derjenigen Theile Rußlands zurückzuführen ist, welche die um 100 bis 300% billigeren Wasserwege benutzen können und dadurch die für den Bahnverkehr näher gelegenen Länder, wie die Oesterreich-Ungarns, nöthigen, ebenfalls, so weit wie thunlich, den billigen Wasserweg nach dem gemeinschaftlichen Absatzgebiet der westlichen Länder zu wählen.

Aus denselben Gründen sucht auch der Import die billigen Wasserwege auf.

Angeichts dieser Vielgestaltigkeit der Verkehrsverhältnisse und der denselben angepaßten mit sofortiger Wirkung begleiteten Tarifmaßnahmen wird die Behauptung der Gegner des Staatsbahnsystems, die jetzige Tarifpolitik schädige die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Nation, ihre Stellung im Weltverkehr, noch auf Jahrhunderte, auf das Schlagendste widerlegt. Wer allerdings seine Rechnung auf so lange Zeit im Voraus macht, der kommt schließlich aus dem neunzehnten Jahrhundert heraus und das Schreckbild einer Tarifmaßregel mit einer Nachwirkung von der Dauer mehrerer Jahrhunderte mag alsdann seinen Zweck vielleicht erreichen; heute aber, wo wir mitten im Kampfe der Interessen stehen, da gewinnt auch das Interesse an einer Tarifmaßregel Bedeutung, noch bevor der betreffende Tarif in Kraft getreten ist.

Ebenso hat sich die Befürchtung der Gegner, unter der jetzigen Wirtschaftspolitik würde der Schiffsahrtsverkehr nach den Deutschen Häfen eingeschränkt und als natürliche Folge hiervon müsse der Deutsche Export wegen Mangels an Fahrgelegenheit zur See ebenfalls benachtheiligt und die Frachten theurer werden, als vollständig unbegründet erwiesen, indem nunmehr von den Deutschen Häfen in der Richtung nach Westen nach Einführung des Zollses selbstständige Schiffsahrts-Gesellschaften sich etabliren, von denen z. B. die ab Hamburg nach Südamerika im letzten Jahre einen Reingewinn von 53% ihres Capitals eingenommen hat.

Auf Grund der Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes ist festgestellt worden, daß die Handelsbilanz Deutschlands sich überhaupt um mehr als 800 Millionen Mark günstiger stellt in 1880, als sie im Durchschnitt von 1872 bis 1879 pro Jahr sich ergab, welcher Betrag durch den Schutz Zoll dem Deutschen Volke erhalten worden ist.

Dieselben Erscheinungen, welche bei den Getreidetarifen zu Tage getreten sind, haben sich auch bei anderen Massenartikeln gezeigt, und dieselben sich stets vordrängenden Einzelinteressen haben zu Gunsten des großen Ganzen geopfert werden müssen.

Beispielsweise concurrirten, um die Holzsendungen ab Oesterreich-Ungarn zu gewinnen, die nördlichen deutschen Routen über Schlesien und Sachsen gegen die Süddeutsche Route über Passau. Ueber letztere Route und im Verkehr mit Bayern ging die Bergisch-Märkische Bahn mit Ausnahmetarifen für Holz ab Lichtenfels trans. vor; die Rheinische Bahn folgte zur Begegnung dieser Concurrenz mit der Ermäßigung der Tarife für Holz auf ihrer Route via Bingen; die Köln-Mindener Bahn, welche über Gießen Ausnahmetarife für Holz einführen wollte, scheiterte an der Zurückhaltung der Königlichen Eisenbahn-Direction in Cassel, welche auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde sich gegen die Einführung billiger Tarife mit dem Auslande erklärte, weil diese dem ausländischen Holze einen Vorzug vor dem inländischen gewährten, welches letztere stellenweise zu bedeutend höheren Sätzen im Local- und gegenseitigen Verkehr der deutschen Bahnen befördert wurde. Zur Beseitigung dieser Benachtheiligung der inländischen Production wirkte die Aufsichtsbehörde auf die Einführung eines gemeinschaftlichen billigen Tarifs für Holz hin, welcher denn auch in dem jetzt allgemein eingeführten Ausnahmetarif A auf den Deutschen Bahnen und im Verkehr derselben mit dem Auslande eingeführt ist.

Außerdem bestehen im Bezirke der Königlichen Ostbahn und der Oberschlesischen Bahn noch billigere Tarife für europäisches Holz, welche von den Sätzen des Specialtarifs II für kurze Entfernungen bis auf die Sätze des Specialtarifs III für weitere Entfernungen herabgehen. Auch sind für rohe Holzstämme in einzelnen Directionsbezirken Ausnahmetarife eingeführt. Diese Tarife sind hauptsächlich nur für den inneren Verkehr Norddeutschlands bestimmt, während Süddeutschland, z. B. Bayern, auch im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn billige Ausnahmetarife erstellt hat, zu deren Aufhebung das Reichseisenbahnamt mit der Bayerischen Regierung im Interesse der Süddeutschen Holzproduction und Industrie Verhandlungen eingeleitet hat.

Daß Seitens der beteiligten Privatbahnen Versuche wegen der Beibehaltung der früheren billigeren Ausnahmetarife für Holz gemacht wurden, um die Transporte, namentlich ab Oesterreich-Ungarn, zu behalten bezw. besser heranzuziehen, ist leicht erklärlich. Die Rheinische Bahn einerseits schützte die Concurrenz fremder Verkehrswege und der Wasserstraßen vor; die Berlin-Hamburger Bahn andererseits die Concurrenz der schwedischen Hölzer. Beide Anträge wurden abgelehnt; ersterer, weil nach Anhörung der Sachverständigen die vorgebrachten Gründe sich als nicht stichhaltig erwiesen und die beantragte Frachtermäßigung zum Schaden der Deutschen Forstwirtschaft und des Deutschen Holzhandels gereichte; letzterer, weil auf der betreffenden Verkehrsrelation Stettin als die zunächst gelegene Station ein Vorrecht auf die in Frage kommenden Transporte habe und der Verkehr über Hamburg überhaupt nicht von Belang sei.

Die preussische Aufsichtsbehörde hat sich bei dieser Gelegenheit auch für die gleichmäßige Behandlung der sämtlichen Deutschen Seehäfen entschieden und die regelmäßige Bildung der Tariffsätze nach der wirklichen Entfernung angeordnet. Früher wurden Seitens der Eisenbahnen sogenannte usuelle Differenzen — die zwischen den einzelnen Hafenstationen in der Concurrenz der Seefracht schwebenden Differenzen — in die Eisenbahn-Tariffsätze eingerechnet und zwar derart, daß jeder Hafen für die betreffende Verkehrsrelation die Concurrenz aufzunehmen vermochte. Durch dieses Verfahren wurden dem einen inländischen Hafen die ihm nach seiner natürlichen Lage allein zukommenden Transporte theilweise zu Gunsten eines weiter gelegenen inländischen Hafens auf eine nicht zu rechtfertigende Weise entzogen.

Die Haupthäfen an der Nordsee, Hamburg und Bremen, welche von den deutschen Häfen in erster Reihe den Import und Export nach bezw. von Nord-, West-, Mittel- und Süddeutschland vermitteln, haben mit der Zeit unter Beihülfe der Eisenbahnen, eben durch die Einrechnung der vorerwähnten usualen Differenzen in die Eisenbahnfrachtsätze, auch noch den Import- bezw. Durchgangsverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und dem Westen (England) nadererwärts an sich zu ziehen gewußt. Es ist dies um so ungerechter, als die Ostseehäfen in umgekehrten Fällen, z. B. auf den vorerwähnten Verkehrsrelationen mit Nord-, West-, Mittel- und Süddeutschland, in welchen sie sich in ungünstigerer geographischer Lage befinden, Vergünstigungen nach Art der Einrechnung von usualen Differenzen nicht aufzuweisen haben.

Zur Motivirung der Beibehaltung dieses Verfahrens wird vorgebracht, daß der Handel und die Industrie der beiden Häfen Hamburg und Bremen bei der gleichmäßigen Erstellung der Eisenbahnhafensrachten nach der wirklichen Entfernung so weit zurückgehen würden, daß der jetzt in Hamburg und Bremen für Deutschland einmal gewonnene selbstständige Markt, beispielsweise für Baumwolle und Reis, wieder an England abgetreten werden müßte. Dieser Behauptung kann wenig Glauben beigemessen werden, denn einestheils werden Hamburg und Bremen den Markt wohl zu behaupten wissen, event. werden diese Häfen für den Fall einer wirklichen Gefahr Seitens der Aufsichtsbehörde durch Bewilligung von weitergehenden, aber allgemein für sämtliche Hafenorte zur Einführung zu bringenden Ausnahmetarifen unterstützt werden; anderentheils werden aber auch die Ostseehäfen, namentlich Stettin, durch die gerechtere Behandlung bei der Tarifierstellung mit der Zeit sich zu derjenigen Bedeutung emporzuschwingen wissen, die jetzt die Nordseehäfen für die hier in Betracht kommenden Artikeln erlangt haben.

Es liegt hierzu um so eher die Möglichkeit vor, als bei einer geregelten Tarifierstellung der Geschäftsmann eine festere Grundlage gewinnt,

von welcher aus er den Umfang seines Wirkungskreises bestimmter bemessen und ohne Gefahr für eine plötzliche und willkürliche Bevorzugung der Concurrenz ein Unternehmen mit sicherem Calcul ausführen kann.

Die Oesterreichischen Bahnen wollen jedoch unter allen Umständen die usuellen Differenzen bei der Neuerrstellung der Eisenbahn-Ausnahmetarife nach den Nord- und Ostseehäfen im Verkehr mit Amsterdam und Antwerpen den Deutschen Häfen gegenüber beibehalten wissen, sodaß bis in die letzte Zeit die Fertigstellung dieser Tarife an dieser Streitfrage scheiterte. Es wird sich darum handeln, ob die Deutschen Bahnen durch die Ausnahmetarife von den Umschlagplätzen Regensburg und Passau aus nach den Deutschen Seehäfen stark genug sind, den Verkehr über die Donau zu lenken und denselben so den Oesterreichischen Bahnen zu entziehen, in welchem Falle letztere von selbst auf die von Deutschland beantragte regelmäßige Tarifbildung eingehen werden. Der jetzt die Häfen Hamburg und Bremen bevorzugende Tarif von den vorgenannten Umschlagplätzen wird alsdann von selbst wegfallen.

Die Gegner des Staatsbahnsystem heben zwar hervor, die freie Concurrenz im geschäftlichen Verkehr sei durch die staatliche Controle gefährdet, was jedoch nicht der Fall ist. Allerdings ist durch die Einholung der Genehmigung zur Einführung von Ausnahmetarifen eine Controle geschaffen, welche für Manchen lästig erscheinen mag und die unter Andern dazu bestimmt ist, die willkürlichen Uebergriffe einer zügellosen Concurrenz, welche ihre Freiheit mißbraucht hat, zurückzuweisen. Es ist dies die Ordnung der großen Verkehrsanstalt, von welcher gleich anfangs die Rede war, unter welcher die Eisenbahnen ihre Thätigkeit den Bedürfnissen der allgemeinen Volkswirthschaft unterordnen müssen.

Das Gewoge der Tarifiermäßigungen und Tarifierhöhungen der letzteren Jahre, welches auf der einen Seite stieg, um auf der anderen ebenso tief herunterzugehen, durch welches bald diese Verkehrscentren und Seehäfen von dem Strome des Verkehrs überfluthet, jenen dagegen die natürlichen Verkehrszuflüsse entzogen wurden und in welchem dann wieder dieser Massenartikel begünstigt war, während andere Artikel unter dieser Vergünstigung leiden mußten, — diese fortwährende Unbeständigkeit soll einer gesicherteren Beständigkeit in dem Tarifwesen Platz machen. Es ist jetzt schon nicht mehr der einzelne einflußreiche Interessent, dessen wohl abgezielter Nothschrei die ihm mißfälligen Tarife beseitigt und neue nach seiner Wahl an deren Stelle erstehen läßt, welche Hunderten von weniger lauten Interessenten zum Nachtheil gereichen; es ist nicht mehr die dominirende Macht einer großen Privatbahn, welche, je nachdem es im Interesse des eigenen Unternehmens liegt, die Frachten höher oder niedriger stellt, ohne über die Folgen solcher Tarifmaßregeln in weitere Erwägungen einzugehen. Es ist vielmehr die

Hand einer umsichtigen und unpartheiischen Regierung, welche mit aller Energie auf die Herbeiführung geregelter Verkehrsverhältnisse und einheitlicher Tarife auf den Deutschen Bahnen hinwirkt und Aenderungen in denselben nur dann eintreten läßt, wenn solche nach den allgemein aufgestellten, von uns bereits besprochenen Grundsätzen geboten und die in Frage kommenden Interessenten sämmtlich vorher gehört worden sind.

Im Reichstage wird von den Gegnern behauptet, die angeblich noch im Eisenbahntarifswesen herrschende Unsicherheit schädige die Deutschen Unternehmungen verschiedenster Art und durch die jetzige Eisenbahn-Tarispolitik würde die nationale Arbeit nicht geschützt. Es handelte sich aber angeblich um Unternehmungen auf dem Gebiete der Elbeschifffahrt, welche von Oesterreich begünstigt wurden und nichts weniger bezweckten, als die von der Deutschen Regierung ergriffenen Eisenbahntarifsmaßregeln zu hintergehen. Ein solches Unternehmen ist zwar nicht gesetzwidrig, aber gegen die öffentliche Anordnung verstößt es immerhin, sodaß dasselbe Anspruch auf nationalen Schutz nicht erheben kann. Es ist eine gewagte Speculation, dem gesetzlich sanktionirten Programm einer starken Regierung gegenüber Concurrenz zu machen und das etwa unnütz verschwendete Capital wäre besser zur Unterstützung der deutschen Zollgesetzgebung verwandt worden, auf dem Gebiete, wo wirklich lohnende nationale Arbeit zu finden ist, z. B. in der Fabrication derjenigen Artikel und Halbfabrikate, deren Industrie durch den Schutz Zoll eben gefördert werden soll.

Wenn man ferner im Deutschen Handelstage sich gegen die Einführung eines Normaleinheitstarifs erklärt hat und eine Gefahr für die gesunde Entwicklung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse darin erblickt, daß augenblicklich die Tarife angeblich ohne Rücksicht auf die concreten Verhältnisse der verschiedenen Landestheile generalisirt werden, so ist hierauf zu erwidern, daß diese Befürchtung nicht begründet ist, indem nach den bereits gemachten Erfahrungen für den Fall einer solchen Gefahr stets der Weg der Ausnahmetarife betreten worden ist. Da die Fracht auf den Vertrieb der theuern Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B von fast gar keinem Einfluß ist, so kann für diese eine Gefahr in der allgemeinen Einführung der jetzt für diese Güter auf den Preussischen Staatsbahnen gültigen oder in dem neuen Tariffschema für dieselben vorgesehenen Tarifsätze erst recht nicht erblickt werden.

Was nun die billigen Güter der Specialtarife anbelangt, so haben die Königl. Eisenbahn-Directionen dafür gesorgt, daß diejenigen Artikel, auf deren Vertrieb die tarifmäßige Normalfracht drückend einwirkt, durch

Erstellung von Ausnahmetarifen im Local- und gegenseitigen Verkehr der Königl. Eisenbahn-Directionsbezirke in der Fracht bis fast zu den Selbstkosten ermäßigt worden sind, und der rege Vertrieb dieser Güter gibt durchaus keine Veranlassung zu Befürchtungen für die Entwicklung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse. Die Einführung des Normaleinheitstarifs bietet auch bei der Verschiedenheit der Verkehrs-Verhältnisse der einzelnen Directionsbezirke keine Schwierigkeiten und kann im Interesse des Publikums nur erwünscht sein.

Beansprucht man aber im Deutschen Handelstage bei der Tarif-erstellung eine besondere Rücksichtnahme auf die internen Industrie- und Verkehrs-Verhältnisse in den einzelnen Directionsbezirken, so ist es fast unerklärlich, weshalb man sich gegen solche Tarifmaßregeln im Verkehr mit dem Auslande stellt, wo doch hier gerade die Eisenbahntarife im internationalen Verkehrs-Wettstreit als Secundanten der Schutzzölle figuriren.

Von Seiten der Preussischen Staatsbahnen werden dem Publikum unter dem mit dem 1. Mai ds. Js. allseitig eingeführten Einheitstarif, alle möglichen Vortheile geboten, mehr als bei jeder anderen Eisenbahnverwaltung: die sämmtlichen Nebengebühren sind bis auf die Selbstkosten ermäßigt; die Lagerzinsfreie Zeit bei Stückgütern für die über $7\frac{1}{2}$ km von der Station entfernt wohnenden Empfänger ist auf 48 Stunden ausgedehnt; die Lade-fristen bei Ladungen, welche früher nur 4 und 6 Stunden betrugen, sind auf 12 Stunden für die Sommerzeit und auf durchschnittlich 8 Stunden für den Winter, die Zeit des stärkeren Verkehrs festgesetzt; die Wagenladungen für Empfänger, welche nicht weiter als 5 km von der Station entfernt wohnen, werden zu ganz billigen Sätzen per Expressboten avisirt; die Lieferfristen wurden um ein Bedeutendes gekürzt; bei der Entscheidung in Fragen der Tarification und Classification behauptet die Staatsbahnverwaltung die weitgehendste Stellung zu Gunsten des Publikums; so wurden bei der Classification von Wolle günstigere Bedingungen eingeführt; die Beförderung derjenigen Güter der Specialtarife, welche nach den allgemeinen Tarifbestimmungen auf den übrigen Eisenbahnen nur dann in Colliwagen befördert werden, wenn solche auf der Absendestation vorhanden sind, erfolgt auf den Preussischen Staatsbahnen stets in Colliwagen, auch wenn solche von der Absendestation besonders requirirt werden müssen und zwar unter der für Stückgüter und die Güter der Wagenladungsklassen A1 und B vorgesehenen Haftpflicht; während für außergewöhnlich lange Gegenstände, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern u. dergl. nach den allgemeinen Vorschriften die Fracht wenigstens für 1000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung zu zahlen ist, da werden diese Gegenstände auf den Preussischen Staatsbahnen

zu der Fracht für das wirkliche Gewicht befördert; die Frachten für Rohmaterialien werden mehr und mehr ermäßigt und haben stellenweise schon die Grenzen der Selbstkosten erreicht und doch ist trotz dieser Vergünstigungen eine bedeutende Mehreinnahme zu constatiren.

Die Schranken, welche früher in den Rheinischen Industriebezirken aus Concurrenzrücksichten von den Privatbahnen dem Publikum bei der Dirigirung der Güter nach den Concurrenzstationen gestellt wurden, sind gefallen, der Verkehr nach denselben sowie der Uebergabe=Verkehr auf denselben ist freigegeben.

Wer aber glaubt, nach der Verstaatlichung der sämtlichen Privatbahnen würden im Eisenbahngütertransport ebenso einfache Verhältnisse eintreten, wie solche jetzt bei der Post und Telegraphie vorliegen, der wird sich getäuscht sehen, weil eine Vergünstigung, wie die unentgeltliche Benutzung der Eisenbahnen durch die Post, niemals in ähnlicher Weise auch den Eisenbahnen zu Theil werden kann. Für Sendungen auf weite Entfernungen können wohl in einzelnen Fällen, niemals aber durchweg im Allgemeinen, wie dies bei der Post der Fall ist, gleiche Tariffätze mit den kürzeren Entfernungen eingeführt werden, indem die auf erstere Entfernungen entstehenden höheren Transportkosten zu schwer den Hauptverkehr, den Local=Verkehr, belasten und diesen erdrücken würden. Noch weniger lassen sich sämtliche Güter in eine Einheitsklasse bringen, denn was würde aus dem Vertrieb der Rohmaterialien werden, wenn z. B. Kohlen und Eisenerz gleich theuer mit der feineren Eisenwaare verfrachtet werden müßten? Die Post befördert keine Güter der Specialtarife, keine Rohmaterialien, sondern fast ausschließlich nur die theuern Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B, auf deren Vertrieb die Transportkosten von fast gar keinem Einfluß sind. Die Aufgabe der Eisenbahnen aber muß darin bestehen, die Transportkosten für die billigeren Artikel so erträglich, wie möglich, zu machen, und je nach dem Werthe, der Nützlichkeit und Verwendbarkeit der einzelnen Artikel billige Frachten zu schaffen, der inneren Industrie im Fall des Bedürfnisses aufzuhelfen und dieselbe gegen die Uebermacht der ausländischen Production und der Concurrenz anderer Verkehrsanstalten des In- und Auslandes in Schutz zu nehmen. Diese Aufgabe wird durch den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif und seinen Ausnahmetarifen für die hülfbedürftigen Artikel zum Theil erfüllt und würde zu einer weiteren Lösung gelangen durch die Einführung des projectirten neuen Tariffchemas, welches dem Kleinverkehr einen größeren Schutz gewährt und die theuern Artikel in eine höhere Fracht stellt; niemals

aber wird bei der Lösung dieser Aufgabe eine Verschiedenheit in der Tarification und Classification der Güter zu umgehen sein.

Rechnet man zu den bereits erwähnten Vortheilen des Staatsbahnsystems noch die von diesem im Personenverkehr gewährten Vergünstigungen hinzu und erwägt man schließlich, in welchem großen Umfange das Secundärbahnsystem ausgeführt werden soll, welche Bahnen fast ausschließlich zur Hebung des Lokalverkehrs und zur Alimantirung der Hauptbahnen dienen, sich für die erste Zeit aber voraussichtlich nicht rentiren und von Privatbahnen sicher nicht angelegt worden wären, so wird man gegen das jetzige System wohl fernerhin Einwendungen nicht mehr machen können; es bleibt nur noch die Aufgabe, dasselbe zu vervollständigen und unter die einheitliche Leitung des Reiches zu bringen.

21. Die Wirkungen der Tarif- und Zollpolitik.

Sehen wir noch zu, welche Wirkungen die Tarif- und Zollpolitik bei einzelnen Hauptartikeln hervorgebracht hat.

Nehmen wir zuerst Getreide. Es ist dies ein Artikel, welcher im Verkehr mit dem Auslande eine Frachtvergünstigung nicht erfährt und außerdem zum Schutze der inländischen Production mit einem Zoll belegt ist. Trotz dieses Schutzes sind in den drei ersten Quartalen des Jahres 1881 1263490 Tonnen Getreide mehr eingeführt wie ausgeführt worden. Die Deutsche Getreideproduction wird nicht in dem erwarteten Maße zunehmen, denn wenn man berücksichtigt, daß die Landwirthschaft in ihrer bedrängten Lage Alles aufgeboten haben muß, um den Ertrag des jetzt zu bebauenden Ackersandes auf das höchste Maß zu steigern, so ist eine Steigerung des Getreidebaues nur noch auf Kosten der Forstwirthschaft denkbar, welche aber auch des Schutzes bedarf. Es dürfte der Versuch zu machen sein, ob die deutschen Landwirthe im Stande sind, durch anderweitige Mittel etwa durch Forciren der Pferde-, Vieh- und Hühnerzucht oder durch Cultiviren feinerer Garten- und Boden-Erzeugnisse einen größeren Gewinn zu erzielen und den Werth des Grund und Bodens zu erhöhen. — Immerhin aber bleibt der Getreidezoll ein Schutz für die inländische Production, weshalb die Aufrechterhaltung desselben wohl am Plage ist. Denn der an der Grenze erhobene Betrag für Zoll kommt als indirecte Steuer sowohl dem Produzenten als auch dem Consumenten zu Gut, er dient zur Erleichterung ihrer sonstigen Abgaben an den Staat und zwar in erster Reihe zur Entlastung des geringen Mannes, indem zuerst die untersten Stufen der directen Steuern in Wegfall kommen werden.

Abgesehen hiervon ist es immer noch eine offene Frage, wer den Zoll an der Grenze zu tragen hat, das Ausland oder das Inland. Deutschland hat im Osten und Westen Länder, welche mehr Getreide produciren als sie verbrauchen; sie sind also auf die Ausfuhr angewiesen und werden sich an der Einfuhr nach Deutschland zu betheiligen suchen und sich je nach dem Ausfall der Ernte gegenseitig Concurrenz machen, so daß, wenn Deutschland mit seiner starken Nachfrage sich von dem einen Markte abwendet, hier demnächst Preisermäßigungen in Höhe des Zolles nichts Seltenes sein werden und alsdann zu den billigeren Preisen die Einkäufe gemacht werden können, wenn nicht schon unter der Hand von dem Auslande billigere Offerten gemacht werden.

Nehmen wir trotzdem an, der Zoll wird vom Inlande allein getragen, so fällt er nicht, wie behauptet wird, dem armen Manne zur Last, sondern er vertheilt sich zum weit größten Theil auf den Zwischenhandel, die Mühlenindustrie und dann auf die Bäckerei. — Man sehe doch an der Börse zu, wie der Preis des Getreides um das dreifache des Zolles und noch mehr sinkt und wieder steigt, je nach dem es dem Zwischenhandel gefällt, dasselbe zum Gegenstande der Speculation zu machen. Man gehe ferner die Läden einer Stadt entlang und prüfe die Qualität der fertigen Waare — des Brodes —, vergleiche dann die einzelnen Preise mit einander und man wird wieder auf Differenzen stoßen, welche auf das Getreide übertragen, den Zoll um das zwei- und dreifache übersteigen.

Selbst bei der Feststellung der allgemeinen Brodtage für die reine gute Waare treten Differenzen in der doppelten Höhe des Zolles zu Tage. Die 4 kg Brod kosten an einem und demselben Orte in diesem Monat 86 Pf., in jenem Monat 90 Pf. und wieder in einem anderen Monate 82 Pf., obgleich der Roggen in den drei Monaten denselben Preis hatte. Es macht dies eine Differenz von 4 Pf. bezw. 8 Pf. auf die 4 kg und von 1 bezw. 2 M. auf die 100 kg.

Aber außer dieser Differenz, welche von der Gesamtheit der Bäcker bei der Feststellung der öffentlichen Brodtage hervorgerufen wird, hat die Concurrenz noch bedeutend größere Preisschwankungen zu verzeichnen, indem einzelne Bäcker, während die Brodtage auf 92 Pf. pro 4 kg festgesetzt ist, Brod aus gutem Roggen zu 80 Pf. offeriren. Hier fällt auf die 4 kg Brod eine Preisdifferenz von 12 Pf., also auf die 112 kg Brod, oder die 100 kg Getreide, eine Differenz von 3,36 M. Wenn nun in derselben Weise die Müllerei bei der Wahrung ihrer Interessen die Preise des Mehles und die Speculation der Handelsgeschäfte die Preise des Getreides bestimmen, so ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, daß der Zoll in Höhe von 1 M. pro 100 kg Getreide nicht den armen Mann, überhaupt nicht

den Consumenten, sondern den Händler, Müller oder Bäcker trifft, und daß ohne denselben von dem einen oder anderen dieser Interessenten die Preise alsdann doch um den drei- und vierfachen Betrag des Zolles erhöht würden.

Angeichts dieser Thatfachen muß der Vorwurf der Freihändler, die Regierung vertheuere das Brod des armen Mannes, höchst befremden, weil grade von freihändlerischer Seite diese Vertheuerung ausgeht.

Während die Händler, Müller und Bäcker willkürlich je nach ihrem Interesse das Brod vertheuern dürfen, um an den 100 kg Getreide 3 bis 4 M. mehr zu verdienen, ohne daß vor Einführung des Zolles auch nur ein Wort darüber verloren wurde, da erhebt man ein wahres Petergeschrei, wenn Seitens der Regierung die 100 kg Getreide mit einem Zoll von nur 1 M. belegt werden, welche dazu bestimmt ist, die inländische Production zu schützen und zu mehren und dessen Ertrag in erster Reihe dem armen Manne beim Erlaß der drückenden directen Steuern zu Gute kommt. Der Vorwurf, welchen man der Regierung macht, kann undenkbar aus Interesse für den armen Mann entspringen, denn dieser wird gerade von denjenigen, welche diesen Vorwurf erheben, am wenigsten geschont, wenn es gilt, die eigenen Interessen zu wahren. Der Grund muß deshalb anderswo zu suchen sein und zwar wird unsere Aufmerksamkeit von den Freihändlern selbst auf Schwierigkeiten im Transitverkehr gelenkt, welche angeblich bei der Wiederausfuhr von fremdländischem Getreide und Mehl mit der Wiedererlangung des verausgabten Zolles verknüpft sein sollen. Aber dieser Umstand hat die Bewegung gegen den Getreidezoll nicht hervorgerufen, denn die angeblichen Schwierigkeiten sind, wenn man nur der Regierung die abgeschlossenen Geschäfte offen vorlegen wollte, überhaupt nicht vorhanden und die Händler der Nordseehäfen erklärten sich zur Zeit bei der Gestellung des Antrages auf Ermäßigung der Fracht für Getreide im Transitverkehr um 5 % oder 30 Pf. pro 100 kg gern bereit, bei der Wiederausfuhr den Nachweis der Identität zu erbringen, weil hiermit pekuniäre Nachtheile nicht verknüpft sind. Nichtsdestoweniger hat auch hier die Regierung durch ein besonderes Gesetz für die weitgehendsten Erleichterungen Sorge getragen, obgleich hierdurch unter den jetzigen Ernteverhältnissen eine Besserung der Mehlgeschäfte nicht eintreten wird.

Die Ursache der freihändlerischen Bewegung ist die Einschränkung der Handelsinteressen bei der Einfuhr der ausländischen Artikel für den inländischen Markt durch den Zoll. Während die inländischen Producenten, besonders die Landwirths, gezwungen sind, in ihrer mißlichen Lage auf eine Erhöhung der Preise hinzuwirken, da wurde vor Einführung des Zolles eben Seitens der Freihändler diesem Bestreben durch die Vermittlung der Einfuhr der gleichartigen ausländischen

Produkte und Fabrikate entgegen gearbeitet, unbekümmert darum, daß dadurch die innere Produktion allmählig versiechen mußte. Nach Einführung des Zolles steht die Sache anders. Der Handel mit dem Auslande, betreffend die Artikel, welche nunmehr in Folge des Schutzzolles im Inlande producirt werden, hat ganz aufgehört; dagegen hat in dem Kampfe um die gegenseitigen Interessen bei denjenigen Artikeln, welche jetzt noch immer vom Auslande bezogen, aber auch im Inlande producirt werden, die Regierung den im Kampfe unterliegenden Theil, die inländische Production durch den Zoll unterstützt und dadurch selbstverständlich die Handels speculationen in ausländischen Artikeln eingeschränkt und dem inländischen Markte gewissermaßen einen Preisregulator gegeben, durch welchen die Preisschwankungen an Bedeutung verlieren.

Es ist deshalb leicht erklärlich, weshalb die Vermittler des ausländischen Handels, namentlich an den Eingangsthoren des inländischen Marktes, an den Ost- und Nordseehäfen, sich gegen die Schutz Zollpolitik gewandt haben; aber unverständlich bleibt es, daß man für die Sonderinteressen dieser Wenigen bei einem großen Theil des Deutschen Volkes mehr eingenommen ist, als für das Wohl der großen Gesamtheit; daß man lieber sieht, wenn bei Wegfall des Zolles der reiche Getreide- und Mehl-Engros-Händler an den 100 kg Getreide 2 bis 3 M. außergewöhnlichen Verdienst hat, als wenn unter Beibehaltung des Zolles dieser Verdienst um 1 M. gekürzt und der sich ergebende Erlös zu allgemeinen Zwecken und im Besonderen zur Entlastung des armen Mannes bestimmt wird.

Es wird zwar Seitens der Freihändler auf die Ungleichheit der Vortheile des Zolles hingewiesen bei den Ländern, welche mehr Getreide produziren als sie verbrauchen und den Ländern, welche mehr verbrauchen als sie produziren. Wenn man aber auf der einen Seite den Bundesstaat mit stärkerer Landbevölkerung dadurch benachtheiligt, daß man ihn an den Ausgaben des Reiches im Verhältniß der Kopzahl seiner ärmeren Bevölkerung gleich hoch mit dem andern Bundesstaate participiren läßt, welcher eine weniger starke Landbevölkerung, dagegen aber eine reiche Industrie aufzuweisen hat, wie z. B. die Städte Hamburg und Bremen, so soll man andererseits auch bei der Einnahme dem Staate mit der ärmeren Landbevölkerung als Äquivalent für die verhältnißmäßig stärkere Betheiligung an den Ausgaben des Reiches die Vortheile des Getreidezolles unbeanstandet zukommen lassen. Das gesamte Binnenland bedarf übrigens des Schutzes gegenüber der dominirenden Concurrenz des Auslandes, denn gerade derjenige Theil Deutschlands, welcher den stärksten Ackerbau betreibt, verfällt in den größten Nachtheil, wenn der Zoll aufgehoben ist und zwar nicht nur durch den Wegfall der Einnahmen aus dem Zoll, sondern auch durch die damit Hand in Hand gehende Ent-

werthung des Grund und Bodens. Welcher Freihändler wird wohl für den Arbeiter und den Grund und Boden Deutschlands die Lohn- und Werthverhältnisse herbeiführen wollen, wie solche bei dem concurrirenden Auslande vorliegen! Der Deutsche Getreideboden würde ohne Schutz, durch die noch immer zunehmende Ueberproduction des Auslandes und durch die in Folge dessen immer stärker werdende Concurrrenz, allmählig entwerthet und der Deutsche Landwirth ruinirt werden, zum großen Nachtheile seines Landmannes, des Freihändlers, welcher alsdann gern für sein Brod einige Pfennige mehr zahlen würde, wenn der Landwirth wieder als ebenbürtiger Steuerzahler an seiner Seite stände und wie vordem die Consumtionskraft des Landes in höherem Grade verstärken könnte.

Wenn die Kornpreise jetzt trotz des Zolles billiger sind, als vor Einführung des letzteren, so soll man durchaus nicht denken, der Zoll bringe der inländischen Landwirthschaft keinen Nutzen; denn die billigeren Preise rühren eben von der stärker gewordenen Ueberproduction des Auslandes her, welche dem Inlande geradezu verderblich werden kann. Ob dieser Schutz deshalb mit der Zeit nicht verstärkt werden muß, bleibt eine Frage der Zukunft, die aber, wenn die Production des Auslandes sich voll entfaltet hat und die Verkehrswege verbessert und vermehrt sind, ganz gewiß erörtert werden wird.

Daß unter den augenblicklichen mißlichen Ernteverhältnissen nicht auch die Mühlenindustrie in Mitleidenschaft gezogen wird, bedarf wohl kaum noch der Frage; die Geschäfte werden aber den früheren Umfang wieder annehmen, wenn Amerika, der schlimmste Concurrent auf unserem Hauptabsatzgebiete „England“, eine weniger gute Ernte hat und die eigene Ernte besser ausfällt.

Wenn eine Einwirkung des Getreidezolles auf die Brodpreise von den Consumenten nicht wahr zu nehmen ist, so kommt derselbe dem inländischen Getreide-Producenten dagegen voll zu Gut, gleichviel, ob der ausländische Producent oder der inländische Händler, Müller oder Bäcker ihn trägt; denn wenn das ausländische Getreide um 1 M. theurer eingekauft wird, dann wird das inländische Getreide selbstverständlich um den gleichen Betrag theurer verkauft und zwar sowohl von dem kleinen Landwirth als dem Großgrundbesitzer.

Die freihändlerische Presse hat zu wiederholten Malen versucht, bei der Prämirung von bäuerlichen Musterwirthschaften auf Grund des bei der Prüfung sich ergebenden Resultats den Nachweis zu erbringen, daß der kleinere und mittlere Landwirth durch den Getreidezoll keinen Nutzen haben könne. Wir theilen der Curiosität wegen kurz das Resultat mit.

Der in Frage stehende Bauernhof umfaßte ca. 300 Morgen Land, worunter nur 65 Morgen Ackerland, unter anderem aber auch ca. 150 Morgen Weide, Haide und Moor; es kann nur Roggen und Buchweizen gezogen werden.

Die Einnahmen stellten sich für qu. Jahr auf:

138477	M.	für Butter und Milch,
55939	" "	Kälber,
46835	" "	Kühe,
120430	" "	Schweine,
22521	" "	Eier,
24550	" "	sonstige Naturalien.
<hr/>		
408752	M.	

Nun heißt es wörtlich, nachdem vorher noch bemerkt worden ist, daß ein ausgedehnterer Körnerbau doch wohl schlechterdings undenkbar sei:

Bei einer Gesamteinnahme von über 4000 M. in einer vorwiegend Kornbau treibenden Wirthschaft aus Körnerverkauf nur 245 M. Erlösen, zeigt doch unwiderleglich, wie unsere mittleren und kleineren Landwirth schlechterdings keinen Nutzen von den Kornzöllen haben können. Die 245 M. repräsentiren den Werth für etwa 1750 kg Getreide, können also im günstigsten Falle etwa 20 M. durch den Schutzoll künstlich herbeigeführten höheren Preis erhalten.

Auf diese Auslassungen braucht man wohl weiter nicht einzugehen, die vorwiegend Kornbau treibende Wirthschaft findet man schlechterdings doch nicht heraus. Die Frage, weshalb die prämiirte Musterwirthschaft nicht das Getreide verkauft hat, anstatt dasselbe bei der Viehzucht zu verfüttern und wie viel der betreffende Landwirth durch den Zoll für Fleisch profitirt hat, wollen wir ebenfalls unerörtert lassen. Man möge uns nur bei der Anführung eines anderen Beispiels folgen, aber nicht dahin, wo Moor und Haide vorwiegend ist, da kann selbst der Großgrundbesitzer kein Getreide verkaufen und wenn er tausende von Morgen im Besiz hat, sondern in eine Gegend, wo ein mittlerer Grund und Boden vorherrscht, ins Bergische Land, wo wirklich vorwiegend Getreide produziert und verkauft aber weniger Viehzucht getrieben wird.

Das Gut ist nur 100 Morgen groß und in 6 gleiche Felder eingetheilt.

Die Netto-Einnahme beträgt:

für 16 1/2	Morgen	Klee.....	1500	M.
" 16 1/2	"	Raps oder Hafer	800	"
" 16 1/2	"	Weizen	1200	"
" 16 1/2	"	Roggen.....	800	"
" 16 1/2	"	Hafer.....	150	"
" 16 1/2	"	liegen zeit- und theilweise brach, auf denselben werden Rüben und Kartoffeln zum eigenen Gebrauch gezogen,		
"	sonstige	Einnahmen	200	"
			<hr/> Zusammen 4650 M.	

Es ist also im Ganzen für 2950 M. Getreide verkauft, in welchem Betrage ca. 160 M. enthalten sind, welche in Folge des Schutzolles mehr gelöst wurden. Die Grundsteuer beträgt 130 M., sodaß noch ein Ueberschuß von 30 M. für die Kommunalsteuer verbleibt. Die angeführten Sätze sind so niedrig gegriffen, daß sie nicht einmal an den Durchschnittsatz der letzten 10 Jahre kommen. Es bedarf also keines weiteren Beweises, um zu zeigen, daß auch der mittlere und kleine Landwirth Nutzen vom Getreidezoll hat. Selbst wenn das Ackergut so klein ist, daß es nur die Familie des Eigenthümers ernährt, so wird der Einfluß des Getreidezolles auch hier empfunden in der Steigerung des Werthes des Grund und Bodens.

Ferner wird behauptet, der Landwirth habe für sonstige Zölle mehr zu zahlen, als er durch den Zoll für Getreide Nutzen erziele. — Was der Landwirth tagtäglich verbraucht, das producirt er meistens selbst; der Consum der übrigen zollpflichtigen Verbrauchsartikel ist gering. Wenn hier der Zoll auf das Eisen für seine Geräthschaften gemeint ist, so geht es dem Landwirth, wie jedem andern Geschäfts- und Handwerksmann, welcher gern für sein Werkzeug etwas mehr bezahlt, wenn er dadurch seine Waare um 5—6 % theurer verkaufen kann. Die Schmiede-Rechnung beträgt für das in Frage stehende Bergische Ackergut noch nicht ganz 100 M. pro Jahr. In diesem Betrage ist aber die volle Entschädigung für die Arbeitsleistung des Schmiedes enthalten, welche bei der Verzollung nicht in Betracht kommt. Da das der Verzollung zu Grunde zu legende Eisen mit 16 und 18 Pf. pro Pfund bezahlt, dagegen mit 30, 50 und 60 Pf. pro Pfund in Anrechnung gebracht ist, so sind ungefähr für 40 M. Eisen in einem Jahre verbraucht und wird der Zoll hierfür noch nicht ganz 3 M. ausmachen. Die Mehrausgaben durch den Petroleumzoll betragen höchstens 2,50 M. Nehmen wir im Ganzen für Belastungszölle $7\frac{1}{2}$ M., so macht dies 5,8 % der Grundsteuer und 4,7 % des Mehrerlöses aus dem Getreidezoll. Wenn von freihändlerischer Seite behauptet wird, der Eisenzoll betrage 25 % der Grundsteuer, so steht diese Behauptung in vollem Widerspruch mit den thatsächlichen Verhältnissen. In dem hier gegebenen Falle einer Mittelernte beträgt der Eisenzoll nur 2,3 % der Grundsteuer, dagegen macht der Mehrerlös aus dem Getreidezoll das 53fache des Eisenzolles aus.

Der Getreidezoll ist somit mehr Schutzzoll als Finanzzoll, sodaß demnach, wenn auch eine Mehrproduction im Inlande nicht erzielt werden sollte, die von der Aufsichtsbehörde eingeschlagene Zoll- und Tarifpolitik bei Getreide den vorliegenden Verhältnissen angepaßt ist.

Gehen wir zu dem Artikel Holz über, bei welchem zwar in gleichem Maße die Concurrenz des Auslandes mitspielt, auf dessen Vertrieb aber die

getroffenen Schutzmaßregeln einen größeren Einfluß ausüben, als dies bei Getreide der Fall ist. Auf dem Deutschen Markte war zur Zeit der billigen Einfuhrtarife das ausländische Holz dominirend. Nachdem jedoch die billigen Differentialtarife mit dem Auslande, namentlich mit Oesterreich-Ungarn, aufgehoben sind, und im Inlande fast durchweg der Ausnahmetarif A für Holz zur Einführung gelangt ist, hat, unter Beihülfe des Schutzzolles der interne Deutsche Holzverkehr, welcher 75 % des gesamten Holzverkehrs ausmacht, einen Aufschwung genommen, welcher sich bis über 80 % ausgedehnt hat. Nicht nur aus Preußen wird Günstiges berichtet, sondern auch aus Sachsen schreibt man, daß Galizien und Ungarn, die durch die früheren Differentialtarife monopolisirten Lieferanten von tannenen und fichtenen Brettern, durch Sächsishe Sägewerke vielfach ersetzt und verdrängt worden sind und jetzt anstatt ausländisches Sächsisches Schnittmaterial in den Verkehr kommt und zur Anfertigung der fertigen Waare verwandt wird. Aus Schlesien wird geschrieben, daß fast alle Holzsägemühlen, bei denen seit mehreren Jahren vielfach große Stockungen vorhanden waren zum großen Leidwesen der Arbeiterclassen, jetzt Tag und Nacht arbeiten und hunderte von Arbeitern beschäftigen.

Nehmen wir ferner die Kohle, welche mit einem Schutz Zoll nicht belegt ist, um so mehr aber die Wohlthat der billigeren Tarife genießt. Sie ist in Deutschland in reichlichem Maße vorhanden und deckt nicht nur den inländischen Bedarf, sondern kann auch noch in großen Quantitäten ins Ausland gesandt werden, wo vielfach Mangel an Kohlen ist, mit Ausnahme von England, welches starke Concurrenz bietet. Dieser Artikel ist so recht ein Probestein für die Eisenbahn-Verwaltungen bezüglich der Tarifierstellung, denn als Rohmaterial und allgemeiner Verbrauchsartikel von geringem Werth lasten die Transportkosten schwer auf dem Versand.

Welches Eisenbahnsystem durch ein allseitiges Entgegenkommen in der Ermäßigung der Fracht sich hier am meisten den Dank des Publikums erworben hat, das Privatbahn- oder das Staatsbahnsystem, steht wohl außer Frage. Während ersteres darauf hingewiesen ist, in erster Reihe das Interesse des eigenen Unternehmens zu wahren und bei der Tarifiermäßigung wenigstens nicht weiter zu gehen, als bis nach Abzug der eigenen Kosten noch ein angemessener Procentsatz für das Wirthschaftscapital der Privatunternehmer verbleibt, da heißt es andererseits von dem Vertreter der Staatseisenbahn-Verwaltung, daß der Staat an der Ermäßigung der Frachten für die minderwerthigen Massenartikel, welche für die Entwicklung der Industrie unentbehrlich sind, ein eminentes Interesse habe und daß weniger auf einen hohen Ueberschuß bei den Eisenbahnen als auf eine blühende Industrie des Inlandes gesehen werde. Diesem Auspruch getreu sind denn auch seitdem die Tarife für Rohmaterialien und namentlich für Kohlen, nach und nach

immer mehr ermäßigt worden, stellenweise bis zur äußersten Grenze, wo, wie wir bereits gesehen haben, die aufgebrachten Frachten kaum die Selbstkosten decken. Daß von Privatbahnen eine solche Tarifierstellung auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden kann, liegt auf der Hand; eben nur die Staatsbahnverwaltung vermag solche Frachtvergünstigungen zu bieten, weil der Staat das größte Interesse an der allgemeinen Belebung der Industrie hat.

Die Wohlthat einer solchen Frachtermäßigung äußert sich bei jedem Haushalt im Bezuge eines billigeren Brennmaterials. Welchen Werth die billigen Frachten für Kohlen speciell für den Maschinenbetrieb und im allgemeinen für die Herstellung der fertigen Waaren haben, ist von uns bereits in einem Beispiel näher nachgewiesen worden. Es sind aber noch die Erfolge zu berücksichtigen, welche durch die billige Fracht für die Kohlen-Industrie selbst erzielt sind.

In Folge der Erweiterung und Belebung des inneren Verkehrsgebiets und der theilweisen Vertreibung der englischen Kohle auf dem Markte der Nord- und Ostseehäfen und in Berlin ist die Production der einheimischen Kohle selbstverständlich bedeutend gestiegen. So wurde in der ersten Hälfte des Monats December 1881 durchschnittlich täglich 1573 Ladungen à 5000 kg im Rheinisch-Westfälischen Kohlengebiet mehr befördert als in demselben Zeitraum des Jahres 1880. Würde das ganze Jahr hindurch in jedem Monat eine solche Mehrbeförderung stattgefunden haben, so machte dies für die Kohlen-Industrie eine Mehreinnahme von rund 17 000 000 M.; die Eisenbahnen würden für das mehr beförderte Quantum von 2 831 400 Tonnen circa 15 000 000 M. pro 1881 mehr eingenommen haben.

Dann aber fällt am meisten in die Waagschaale die Vermehrung der inländischen Arbeit. Im Jahre 1880 hat eine Mittelzeche 58 000 Tonnen gefördert, mit durchschnittlich 160 Arbeitern à 2,50 M. pro Tag. Zur Beförderung des vorerwähnten Plus von 2 831 400 Tonnen würden demnach ca. 50 solcher Zechen und 8000 Arbeiter erforderlich sein, die also im Jahre 1881 mehr beschäftigt worden wären.

Nehmen wir noch den 4. Artikel: Eisen und Stahl, einer der stärksten Verbrauchsartikel. Die Fabrication ist in Deutschland zwar eine starke, in den westlichen Nachbarländern, besonders in England, aber eine noch ausgedehntere und die inländische Eisenindustrie litt zur Zeit unter einer starken Einfuhr der ausländischen Ueberproduction. Da erschien der Zolltarif mit seinem starken Schutz gegen die ausländische Concurrenz, dem sofort die Frachttarife zur Unterstützung beigegeben wurden. Die zu Gunsten des Auslandes erstellten billigeren Tarife in der Richtung nach dem Inlande wurden aufgehoben und ausländische Eisenartikel auf deutschen Bahnen

nicht billiger gefahren als die gleichartigen inländischen Artikel; in der Richtung nach Norden, Osten und Süden wurden zu Gunsten des Exports billige Ausnahmetarife für Eisen erstellt, nach Westen aber besondere Exporttarife eingeführt, welche mit ihren billigen Frachten ausschließlich nur für die Richtung nach dem Gebiete der ausländischen Concurrenz Gültigkeit haben, so daß die Deutschen Exporttarife sowohl für die fertige Eisenwaare als für das Halbfabrikat 20% bzw. 70% billiger gestellt sind als die Tarife vom Auslande nach dem Inlande.

Um das für die inländische Fabrication noch theilweise unentbehrliche Eisen und Eisenerz des Auslandes billig zu beschaffen, sind Extrazugtarife über die Holländischen und Ostseehäfen eingeführt, welche stellenweise sogar bis auf 17 Pf. pro Tonne und km zurückgehen, welchen Satz wir bei unserer Betrachtung über den Einfluß der billigen Frachten für Rohmaterialien gewählt haben. Außerdem werden die für diese Artikel gezahlten Zölle bei der Wiederausfuhr der fertigen Waare zurückgezahlt.

Unter einem solchen Doppelschuze des Zolles und der Eisenbahntarife muß die inländische Industrie selbstverständlich einen Aufschwung nehmen. Im September 1881 sind auf den deutschen Hochöfenwerken ca. 70000 Tonnen Roheisen mehr producirt worden als im Sept. 1880. Wenn nun zur Fabrication von 10 Tonnen Roheisen 25 000 kg Kohlen, 25 000 kg Eisenerze und 10 000 kg Kalksteine erforderlich sind, so macht dies auf ca. 70 000 Tonnen 175 000 000 kg Kohlen, 175 000 000 kg Eisenerze und 7 000 000 kg Steine.

Hierfür ist vereinnahmt worden:

Seitens der Hüttenwerke.....	4 900 000 M.
„ „ Kohlenzechen	1 050 000 M.
„ „ Erzbergwerke	2 135 000 „
„ „ Steinlagerbesitzer	140 000 „
„ „ Eisenbahnen	1 575 000 „ 4 900 000 M.

Wie ganz anders sähe es aus, wenn der Schutz der nationalen Arbeit nicht eingeführt worden wäre.

Das concurrirende Ausland, welches in seinem Parlament öffentlich darauf hinweist, daß man sich den Export etwas kosten lassen könne, weil die ausländische, die Deutsche Industrie, dadurch erstickt würde, das zudem in der Eisenbranche eine bedeutend umfangreichere Production aufzuweisen hat und in der Zeit des großen Aufschwungs zu noch weit größerer Ueberproduction verleitet worden ist, als die Deutsche Eisenindustrie, würde sich mit seiner überwältigenden Concurrenz auf dem Deutschen Markte breit machen und zu einem großen Theil die jetzige Production dem Inlande entziehen; das Deutsche Capital nähme seinen Weg nach dem Auslande, der

Vertrieb der Rohmaterialien im Inlande läge darnieder und der Arbeiter, welcher jetzt bei gutem Verdienst die Deutsche Consumtionskraft vermehrt, würde nicht aus der Noth herausgekommen sein, in welcher er schließlich dem geschwächten Capital hätte zur Last fallen müssen. Wenn hiergegen von den Freihändlern gesagt wird, die Lieferungen fürs Ausland würden um den Zoll billiger abgeschlossen als fürs Inland, wobei auf die theuere Fracht für die weitere Entfernung aber nicht gerücksichtigt wird, so mag man wohl bedenken, daß, wenn England vor Einführung des Zolles nach dem Deutschen Markte billiger lieferte als der Deutsche selbst, trotz der höheren Fracht für die weitere Entfernung, der Engländer auch nach anderen Ländern Europas billiger geliefert hat, besonders wenn die Fracht dahin sich günstiger für ihn stellte, als für den Deutschen, und daß dann der Deutsche, wenn er mit dem Engländer im Auslande concurriren wollte, früher ebenso wie jetzt unter dem Schutz Zoll, um die volle Fracht billiger liefern mußte.

Es kann somit die vorerwähnte Differenz zwischen den Lieferungen fürs Aus- und Inland nicht als Argument gegen das Schutz Zollsystem angeführt werden; es ist dies vielmehr ein Zeichen, daß die inländische Production von der inländischen Consumption allein nicht bestehen kann und auf den ausländischen Markt angewiesen ist, wenn sie ihre Werke in Betrieb und ihre Arbeitskräfte in Thätigkeit erhalten will.

Welches Stück nationaler Arbeit ging aber verloren, wenn z. B. eine große Lieferung Schienen nach Spanien, wohin die Fracht 40 bis 50 M. pro 1000 kg kostet, in England anstatt in Deutschland angefertigt würde? Unter dem Schutz Zoll haben die inländischen Hochofenwerke in einem Monat eine Mehrproduction von 70 000 Tonnen aufzuweisen und haben sich die hierfür mehr vereinnahmten fünf Millionen Mark in segensreicher Weise auf die einschlägigen Industrien vertheilt, so daß nicht nur der Producent, der Bechen- und Steinlager-Besitzer höher aufathmen unter dieser Erleichterung, sondern auch der Arbeiter wird seiner Sorge enthoben und erhält wieder lohnende Beschäftigung. Nach einer Veröffentlichung des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industriellen war denn auch pro 1879 die Zahl der in der Eisenbranche beschäftigten Arbeiter bereits um $9\frac{3}{10}\%$ und der Arbeitslohn um 17% und pro 1880 die Zahl der Arbeiter um $15\frac{7}{10}\%$ und der Arbeitslohn um $23\frac{8}{10}\%$ gestiegen. Das Verhältniß pro 1881 stellt sich noch günstiger, so daß es keiner Frage mehr bedarf, ob die Zölle dem Arbeitsmann mehr Vortheil als Nachtheil bringen: für den Mehrverdienst, welcher auf einen Tag entfällt, deckt er die etwa von ihm zu tragenden indirecten Zölle für die Zeit eines Monats.

Auf Grund der Angaben der hier in Betracht kommenden Werke ist festgestellt worden, daß nahezu 2000 Arbeiter ein ganzes Jahr Beschäftigung haben, um die durch die Mehrproduction von 70 000 Tonnen Roheisen entstandene Arbeit ausführen zu können. So sind denn auch im letzten Jahre bei den fiscalischen Bergwerken, Hütten und Salinen allein 15 574 Arbeiter mehr beschäftigt worden, als im Vorjahre.

Bei einzelnen Eisenartikeln hat sich der Umschlag um 20 bis 80 % gehoben. Wenn die Löhne der Bergwerksarbeiter der Steigerung des Verkehrs entsprechend nicht sofort erhöht worden sind, so erhellt hieraus eben, wie schwer diese Industrie darnieder lag und wie sehr dieselbe der Erholung bedurfte. Wir brauchen die Berechnung der einmonatlichen Mehrproduction nicht auf ein Jahr auszudehnen, auch nicht die unberechenbaren Vortheile der weiteren Verarbeitung der 70 000 Tonnen Roheisen zu fertigen Eisenwaaren näher zu erörtern, das Resultat des einen Monats genügt, um die ungeheure Tragweite des Schutzes für die einheimische Industrie und nationale Arbeit kennen zu lernen, wie von Schicht zu Schicht neues Leben durchdringt bis in die Behausung des brodlos gewordenen Arbeiters.

Und mit warmen Worten dankt man dem Urheber dieser neuen Verhältnisse für die Anordnung der erfolgreichen Schutzmaßregeln: Im Dezember vorigen Jahres telegraphirte der in Düsseldorf tagende Verein der Deutschen Eisenhüttenleute an den Fürsten Bismarck: „300 Mitglieder des Vereins danken für die segensreich wirkende Wirthschaftspolitik, welche die Wiederkehr besserer Zeiten für Werke und Arbeiter herbeigeführt.“

Aber auch andererseits wird die erfolgreiche Wirkung der neuen Wirthschaftspolitik betont; beispielsweise von Elberfeld wird berichtet, daß caust. Soda, welche früher von England importirt wurde, jetzt vom Inlande bezogen wird; auch viele Garne, welche früher von England eingingen, werden jetzt ebenfalls im Inlande fabrizirt.

Aus Holstein wird geschrieben: „Die Industrie verdankt der kräftigen Fürsorge und der weisen Zollpolitik einen Aufschwung, der glänzender ist, als je eine Epoche zuvor ihn erzeugen konnte.“

Aus Thüringen: „Die neue Wirthschaftspolitik hat eine Hebung der meisten Industriezweige herbeigeführt; die thüringischen Porzellanfabriken sind fast überall wieder in voller Thätigkeit und die Glasindustrie hat sich merklich gehoben.“

Aus Hannover: „In der Industrie ist ein unverkennbarer Aufschwung zu constatiren, auf einzelnen Industriegebieten, in der Eisen-, Textil-, der Glasindustrie, sowie in der Baumwollenindustrie haben sich die Wirkungen des Zolltarifs in wohlthuenendster Weise geltend gemacht, da die Einfuhr fremder Artikel abgenommen und die Ausfuhr von inländischen zugenommen hat.“

Aus dem Regierungsbezirk Trier wird gemeldet, daß die vor Einführung des Zolles entlassenen Arbeiter wieder angestellt und die Arbeitslöhne gestiegen seien; ferner daß die Verhältnisse der Mosaik-, Steingut-, Thonwaaren- und Achatindustrie sich gegen früher erheblich verbessert haben und erstere Industrien mit Bestellungen überhäuft sind. Es würde überhaupt gearbeitet, wie in den besten Gründerjahren.

Wenn das Herz, die inländische Industrie, gesund ist, dann treiben auch die Pulse stärker nach den äußeren Verkehrsadern. So hat denn auch der Export von Baumwollen- und Wollwaaren, von Seide und Halbseide in Folge des Zolles zugenommen; überhaupt ist der Export im letzten Quartal 1881 nach Amerika um 12 Millionen stärker als in den 3 Monaten des Jahres 1880.

Bezüglich der Hutindustrie erkennt selbst England an, daß das Geschäft mit Deutschland fast ganz vernichtet und Deutschland überall concurrenzfähig geworden ist.

Aus Belgien schreibt man, daß nach Einführung des Zolles die Papierfabrikanten ihre Deutschen Correspondenten entlassen mußten, weil sie mit Deutschland keine Geschäfte mehr machen konnten.

Diesen Thatsachen gegenüber kann denn auch mit dem Anerkenntniß über die allgemein eingetretene Wendung zum Bessern nicht länger zurückgehalten werden. In erster Reihe richtete der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen Worte des Dankes an den Reichskanzler und betonte besonders, daß die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse, namentlich die Lage der Arbeiter, sich gebessert habe.

Aus der zweiten Hauptstadt des Reiches sendet die Vorstandschaft der gemäßigten Partei Münchens die folgende Neujahrsadresse an den Reichskanzler: „Aus der Südmark des Reiches, vom Fuße seiner gewaltigen Grenzzinnen her senden gut bayerisch und darum auch zugleich kerndeutsch gefinnte Männer an der Jahreswende Ew. Durchlaucht den wärmsten Dank für die aufopfernden Bemühungen um die Sicherstellung des allseitig ersehnten Wiederaufschwungs unserer heimischen Industrie, unserer Landwirthschaft und unserer Gewerbe durch eine den bestehenden Verhältnissen Rechnung tragende nationale Wirthschafts-Gesetzgebung.“ — Von allen Seiten gehen Dankadressen ein und der Deutsche, welcher bisher nur aus Ueberzeugung und nicht aus Interesse Freihändler war, muß mit der Zeit die Erfolge der heutigen Wirthschaftspolitik anerkennen.

Selbstverständlich können nicht sämmtliche Geschäfte auf einmal aufblühen und die Vortheile in allen Schichten des Volkes sich gleichzeitig

äußern: es muß an einem Ende anfangen und zwar bei den Arbeitgebern, den Repräsentanten der nationalen Arbeit. Arbeiten diese mit Vortheil, so wird die Lage der Arbeiter von selbst eine bessere, wie wir dies bei der Eisenbranche gesehen haben. Jetzt wird allmählig die Zeit kommen, wo beide, der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sich nicht mehr ängstlich nur auf das Allernothwendigste zum täglichen Gebrauch einzuschränken brauchen, wo bei besserem Verdienst die Bedürfnisse steigen und damit auch der Wendepunkt zum Bessern im Vertriebe der theureren Artikel eintreten wird, welche nicht gerade zu den allgemeinen Verbrauchsartikeln gerechnet werden können. Es sind dies jene Artikel der Wagenladungsclassen A 1 und B, welche unter dem jetzigen Tarif um 120% billiger in der Fracht sind, als unter dem alten Classificationssystem und welche nach dem neuen Tarifschema wiederum um 80% in der Fracht höher gestellt werden sollen, auf deren Vertrieb die Fracht einen Einfluß nicht ausübt; selbst der Zoll kann nur die ausländische Production vom inländischen Markte fern halten, eine Verkehrssteigerung bezw. eine Steigerung des Consums tritt bei diesen Artikeln erst dann ein, wenn ein stärkerer Vertrieb und Consum der allgemeinen Verkaufsartikel den Geldumlauf vermehrt hat.

Leider hat die stellenweise noch immer gedrückte Lage dieser Luxusgegenstände und der von der Mode vernachlässigten Artikel das Stiefpferd für die Unzufriedenen des Landes, für die Gewohnheits-Opponenten gegen jede Erneuerung, abgeben müssen. Wird doch bei jeder Gelegenheit, sobald eine Stimme für die jetzige Wirthschaftspolitik eintritt, Seitens der Freihändler auf die schlechte Lage der Geschäfte im Wupperthal verwiesen; es wird dem Publikum der an der Straßenecke stehende entlassene Arbeiter als Opfer des Schutzzolles gezeigt, aber über die eigentliche Ursache des geschäftlichen Rückgangs wird wohlweislich geschwiegen. Und doch ist aus den Jahresberichten der betreffenden Städte deutlich zu ersehen, daß die Ursache der Flaue nicht auf die neue Wirthschaftspolitik, sondern auf ganz andere Factoren zurückzuführen ist. In erster Reihe heißt es in den Berichten, hat sich in den guten Jahren die Production fast aller Artikel nicht allein in Deutschland, sondern auch in allen Ländern Europas und in Amerika in so collossalem Maßstabe vermehrt, daß die Consumption diese Production nicht aufzunehmen vermag und an einen stärkeren Export vorläufig gar nicht zu denken ist; besonders nicht, da für das Ausland, wo mehrere Barmer Firmen Filialfabriken errichtet haben, jetzt im Auslande selbst vortheilhaft gearbeitet und diese Arbeit durch hohen vom Auslande selbst erstellten Zoll geschützt wird, so daß die einheimische (Wupperthaler) Industrie, welche zu dem momentan von der Ungunst der Mode stark heimge sucht ist, überhaupt ihre frühere Bedeutung wohl nie wieder erlangen

werde. Es ist dies nicht die einzige Stimme, welche sich in diesem Sinne über die Abnahme des Exports bei einzelnen Artikeln verlauten läßt; in den wilden Jahren ist fast jedes Land von der Productionswuth ergriffen worden, so daß jetzt in manchen Branchen der Bedarf des Auslandes auch im Auslande gedeckt werden kann.

Nachdem so die Unmöglichkeit einer Wiederbelebung des Exports in der Hauptindustrie, in der Bänder-, Kordel- und Ligenfabrikation, constatirt, sowie als Ursache der Flaue in der Knopfbranche ausschließlich nur die Ungunst der Mode ermittelt worden ist, folgt zum Schluß der unausbleibliche Hieb auf die Zollpolitik, durch welche der Export von Bändern, Kordeln und Ligen zum Ueberfluß auch noch durch die Zölle auf baumwollene und wollene Garne erschwert sein soll. Es ist hierbei aber nicht gesagt, welche Quantitäten von diesen Garnen, die früher vom Auslande bezogen wurden, in Folge des Zolles jetzt im Inlande producirt werden. Während z. B. die Einfuhr von Baumwollengarn gegen die Vorjahre um $\frac{1}{3}$ zurückgegangen ist, hat die Ausfuhr um mehr als das dreifache zugenommen. Hier aber liegt gerade der Kernpunkt der neuen Wirthschaftspolitik, des Schutzes der nationalen Arbeit. Denn nach den Berichten aus dem Wuppertthale hätten, auch wenn der Deutsche Zoll nicht eingeführt worden wäre, die Arbeiter doch entlassen werden müssen. Was würde aus denselben aber geworden sein, wenn der Staat nicht vermittelst des Schutzzolles auf anderem Gebiete für lohnende Beschäftigung gesorgt hätte?

Auf solche Punkte wird leider nicht aufmerksam gemacht; man sieht wohl den entlassenen Arbeiter an der Straßenecke, aber die geschaffene nationale Mehrarbeit existirt für den Freihändler nicht. Man will die Freiheit der Concurrenz, den ungehinderten Waarenaustausch im internationalen Verkehr, also eine stärkere Betheiligung der ausländischen Production an dem inländischen Markte; man sieht aber nicht, daß die inländische Consumtionskraft nicht einmal der eigenen Production gewachsen ist und immer mehr geschwächt werden wird, je mehr man die letztere durch den Import lahm legt, man scheint eben nicht wissen zu wollen, daß bei einer gesunden Production, bei einem regen Vertrieb der inländischen Waaren, der Import sich von selbst heben muß, einestheils weil einzelne Rohmaterialien und Halbfabrikate, die im Inlande nicht producirt werden und für welche eine zollfreie Einfuhr angestrebt wird, vom Auslande bezogen werden müssen und anderntheils, weil bei dem stärkeren schnelleren Geldumlauf, sowie bei dem größeren Verdienst der Deutsche sich nicht nur auf den alltäglichen Genuß der eigenen Verbrauchs- und Luxusartikel zu beschränken braucht, sondern auch zu größeren Kosten die Spezialitäten des

Auslandes beziehen kann; man will nicht eingestehen, daß zur Zeit der stärksten Production der Consumant sich ebenso gut steht wie der Producent, denn derjenige, welcher die eine Waare fabricirt, verbraucht die andere, welche wieder von einem Dritten producirt wird; was der Eine für jenen Artikel etwa in Folge des Zolles mehr bezahlen muß, das zieht er von dem Andern für sein eigenes Fabrikat wieder ein und diejenigen, welche nicht produciren, sondern ausschließlich consumiren, werden anderweitig in reichlichem Maße entschädigt: Der den Verkehr vermittelnde Transport-Unternehmer gewinnt durch den stärkeren Vertrieb der Rohmaterialien und Halbfabrikate, welche unter dem Schutzzoll im Inlande, unter dem Freihandel aber, bei Importirung der fertigen ausländischen Waare, ausschließlich im Auslande gewonnen werden; die Geschäfte des Kaufmannes, welcher den inländischen Handel und den Export betreibt, müssen mit der stärker werdenden inländischen Production mehr und mehr an Umfang zunehmen; die Arbeiter und die kaufmännisch Bediensteten haben nie besser gestanden als zur Zeit der starken Production in den siebenziger Jahren, die hohen Löhne und Gehälter, welche zu dieser Zeit gezahlt wurden, sind auch wohl noch im Gedächtniß der Freihändler vorhanden.

Die Benachtheiligten unter dem Schutzzoll, das ist der Beamte und der den Import vermittelnde Handelsmann. Dem Beamten soll durch die in Aussicht genommene Gehaltserhöhung geholfen werden und die zu diesem Zwecke im Staatshaushaltsetat vorgesehenen Mehrbeträge kommen fast ausschließlich der inländischen Consumtionskraft zu Gut, denn was der Beamte an Gehalt mehr bekommt, das verbraucht er auch.

Sollen denn die ausschließlich in den Händen des Großcapitals sich befindenden Importgeschäfte allein floriren und diesen Wenigen gegenüber die sämmtlichen Fabrikanten und die übrigen Geschäftsleute, Bediensteten und Arbeiter zurückstehen und ein kümmerliches Dasein fristen? Wahrlich doch wohl nicht. Und doch ist man geneigt, der jetzigen Regierung den Vorwurf der Begünstigung des Großcapitals zu Ungunsten des kleinen Mannes, des Arbeiters, zu machen, um in der allgemeinen Meinung des Landes Stimmung für den Freihandel zu werben, unter welchem erst recht das Großcapital begünstigt ist. Selbstverständlich soll das Großcapital gehoben werden, aber nicht zu Gunsten der ausländischen Production durch den Freihandel, sondern zur Begegnung der Concurrenz des stärkeren ausländischen Capitals und zur Vermehrung der inländischen Arbeit, denn eine

productive Anlage des Großcapitals kann niemals zu Ungunsten des kleinen Mannes ausfallen; zur Zeit der Blüthe der nationalen Arbeit blühten auch die sämtlichen Geschäfte.

Man wirft dem Schutzzoll ferner das Wegziehen der Capitalisten aus dem Wupperthale vor. Auch hierüber geben die städtischen Berichte Aufschluß, wobei allerdings weder des Schutzzolles noch des Freihandels gedacht wird, sondern man gibt die nackte Wahrheit wieder, wonach die Ursache des Wegziehens der Fabrikanten in den Schwierigkeiten des ungenügenden Wassers und in den hohen Löhnen zu suchen ist. Daß der Staat durch den Schutz der Arbeit für den zurückgelassenen Arbeiter mehr sorgt, als der Freihändler mit seinem *laissez faire* unterliegt doch wohl keinem Zweifel.

Wenn die Ueberproduction der Vorjahre in der gedachten Weise den Deutschen Export schädigt, so hat dieselbe für die inneren geschäftlichen Zustände und den Gewerbebetrieb noch weit größere Schäden herbeigeführt, auf welche kurz hinzuweisen hier nicht unterlassen werden darf. Bei der außergewöhnlich starken Vermehrung der Arbeit an den Industriepätzen wurden auch die Arbeitskräfte in außergewöhnlich starker Anzahl herangezogen; die Städte erfuhren in kurzer Zeit eine bedeutende Erweiterung durch den Anbau neuer Häuser, ja ganzer Stadtviertel und im alten Stadtheile richtete man die nur eben verfügbaren Räume zu geschäftlichen Zwecken ein. Was war die Folge hiervon nach dem Ausbruche der Krisis? Die Arbeiter, überhaupt die im Dienste der Industrie stehenden Personen konnten bei dem geringen Verdienste die früheren Ausgaben nicht mehr bestreiten, die Geschäfte gingen zurück. In den neuen Stadttheilen mußten die leer stehenden Häuser, um das hohe Baucapital nicht ganz zinslos ruhen zu lassen, hauptsächlich an Leute vermietet werden, welche nur über wenige Mittel verfügten; es waren meistens Speculanten und junge Anfänger, welche, verleitet durch den hohen Verdienst in den guten Jahren, ihr weiteres Glück in geschäftlichen Unternehmungen zu machen suchten. Der Drang zu produciren, Geschäfte zu machen, um in einigen Jahren reich zu werden, war einmal rege geworden; man wirthschaftete so weit es eben ging und wenn die Miethe und die Lieferanten nicht mehr bezahlt werden konnten, wurden die Zahlungen eingestellt oder das Geschäft einfach drangegeben. Inzwischen aber war der reelle Geschäftsmann durch die neu entstandene Concurrenz, welche durch den Verkauf der Waare unter Einkaufs- oder Selbstkostenpreis die Geschäftslage immer mehr verschlechterte, bedeutend geschädigt worden und wenn der kleine gewerbe- oder geschäfttreibende Bürger an einzelnen Orten bis jetzt noch immer vergebens auf eine Aufbesserung der Lage hofft, so liegt der Grund hierfür in der alten Krankheit der Schwindeljahre.

Das Beispiel der Vorjahre war zu verlockend, als daß der Zulauf nach dem gewerblichen und namentlich nach dem geschäftlichen Gebiete bei Eintritt der Krisis mit einem Schlage hätte gehemmt werden können. Die Gewerbefreiheit und Freizügigkeit, welche unter normalen Verhältnissen eingeführt, kräftigend und wohlthuend auf das geschäftliche Leben eingewirkt haben würden, sind jetzt gerade diejenigen Factoren, welche am meisten dazu beitragen, das Verhältniß der Production zur Consumtion möglichst ungünstig zu gestalten, so daß bereits eine Revision dieser freiheitlichen Institute in Erwägung hat gezogen werden müssen; denn wenn auch die Schäden des geschäftlichen Verkehrs in materieller Beziehung geheilt sind und die Consumtionskraft wieder den früheren Umfang erlangt hat, die zügellose Concurrenz und die Sucht Geschäfte zu treiben und das Wohlleben des leicht geschäftlichen Erwerbes zu genießen, treiben noch das alte Spiel. Man zieht sich immer mehr von der angestregten Thätigkeit der landwirthschaftlichen Arbeiten, für welche der gedrückte Landmann nicht die hohen Löhne zahlen kann, welche der Handel und die Industrie bezahlt, nach den größeren Industriep läzen zurück, oder man wandert aus. Der Lehrling und Geselle, dem es in seiner abhängigen Stellung nicht mehr gefällt, beginnt, wenn ihm nur in etwa die Mittel hierzu zu Gebote stehen — an leeren Wohnungen für das Geschäftslocal fehlt es nicht — ein eigenes Geschäft und macht seinem früheren Brodherrn unhaltbare Concurrenz. Der Meister aber grübelt mißmuthig darüber nach, welchen Nutzen wohl das von ihm kunst- und mühevoll ausgearbeitete Meisterstück gehabt haben mag und kommt hierbei nicht selten zu dem Schluß, daß an dem Stillstand der Geschäfte und dem Rückgang der alten Meisterschaften der Schutz Zoll die Schuld trage, weil er von den Anhängern des Freihandels täglich nichts Anders hört, als daß Alles, was nur auf geschäftlichen Rückgang oder Stillstand hindeutet, vom Schutz Zoll ausgeht.

Durch die Verkenntung und Entstellung des wahren Sachverhalts schlagen sich die Gegner der jetzigen Zoll- und Tarippolitik selbst, und es kann dies nur, wie Fürst Bismarck in dem Antwortschreiben auf die Münchener Dankadresse sagt, dazu beitragen, die Absichten, welche die verbündeten Regierungen bei ihren wissenschaftlichen Reformen leiten, ins richtige Licht zu stellen. Auf diesem Wege hofft der Reichskanzler, daß vielleicht langsam, aber sicher die Wahrheit sich durch ihr eigenes Gewicht soweit Bahn brechen wird, daß Verleumdungen und Lügen, wie sie bezüglich der Reformbestrebungen der verbündeten Regierungen in vielen Kreisen verbreitet worden sind, künftig keinen Glauben mehr finden werden.

22. Die wirthschaftlichen und finanziellen Garantien.

Nichtsdestoweniger sind umfassende Erhebungen und gewichtige Erfahrungen erforderlich, um all denjenigen Ansprüchen gerecht zu werden, welche das Gemeinwohl bezw. die Volkswirtschaft an die Regulirung oder Feststellung der Zoll- und Eisenbahn-Gütertariife zu stellen berechtigt ist.

Die Ansicht, die Lösung dieser Aufgabe könne nach allgemeinen Grundsätzen erfolgen, welche man auf Grund der Erfahrungen früherer Jahre, ja ganzer Jahrhunderte, aufgestellt hat, kann den vielfach verwickelten Verhältnissen und den binnen kurzer Zeit sich vollständig verändernden Bedingungen der Production und Consumption gegenüber wohl nicht aufrecht erhalten werden. Ebenfowenig läßt sich die Aufsichtsbehörde einer Controle unterstellen, durch welche möglicherweise den Vertretern der Sonderinteressen ein Einspruchsrecht gegeben würde bezüglich der gegen sie im allgemeinen Interesse ergriffenen Maßregeln. Es sind deshalb auch nur solche Einrichtungen getroffen worden, welche die sämmtlichen theilgenommenen Interessenten in sich vereinigen, in welchen denselben Gelegenheit gegeben wird, zur Rede und Gegenrede über alle sie berührenden Interessen, welche die schließliche Entscheidung aber in die Hand der Regierung legen, die über den einzelnen Parteinteressen steht und unparteiisch im Interesse der Allgemeinheit befinden kann.

In erster Reihe ist in Preußen durch königliche Verordnung vom 10. October 1880 ein Volkswirtschaftsrath eingesetzt, bestehend aus 75 für eine Sitzungsperiode von je fünf Jahren Allerhöchst berufenen Mitgliedern, behufs deren Auswahl den Vertretern der wirthschaftlichen Interessentkreise ein Präsentationsrecht in der Weise zugestanden ist, daß von den Handelskammern und Vorständen der kaufmännischen Corporationen 60, von den landwirthschaftlichen Vereinen 30 Personen zu wählen sind, aus welchen von den betr. Ressortministern 15 Vertreter des Gewerbes, 15 des Handels und 15 der Land- und Forstwirtschaft vorzuschlagen sind, während diese Minister außerdem noch nach freier Wahl 30 Mitglieder, unter denen mindestens 15 dem Handwerker- und Arbeiterstande angehören, in Vorschlag zu bringen haben.

In diesem Volkswirtschaftsrath werden Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, welche wichtigere wirthschaftliche Interessen von Handel, Gewerbe und Land- und Forstwirtschaft betreffen, sowie die auf den Erlass von Gesetzen und Verordnungen bezüglichen Anträge und Abstimmungen Preußens im Bundesrathe, soweit sie das gedachte wirthschaftliche Gebiet berühren, bevor sie der Genehmigung Sr. Majestät des Königs unterbreitet werden, begutachtet.

Dann sind speciell für das Eisenbahn-Verkehrswesen durch das mit dem 1. Januar 1883 zur Einführung gelangende Gesetz, betreffend die Bildung eines Preussischen Landes-Eisenbahnrathe und der Bezirks-Eisenbahnräthe die wirthschaftlichen Garantien gegeben für die gewissenhafte Leitung der Eisenbahn-Angelegenheiten im Dienste des öffentlichen Verkehrs und der Interessen der Volkswirthschaft, und zwar sind zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsfragen bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen die Eisenbahn-Bezirksräthe als Beiräthe der Königl. Eisenbahn-Directionen zu Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Köln, Frankfurt a. M., und der Landes-Eisenbahnrathe als Beirath der Central-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen errichtet worden.

Die Bezirks-Eisenbahnräthe mit je einem Ausschuss werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt und für den Bezirk einer jeden Staats-Eisenbahn-Direction errichtet. Die Mitglieder werden von der Handelskammer und den landwirthschaftlichen Vereinen, sowie von anderen, durch die Minister für öffentliche Arbeiten, für Handel und Gewerbe und der Landwirthschaft zu bestimmenden Corporationen und Vereinen zu den Sitzungen auf drei Jahre gewählt. Die Zahl der Mitglieder und die Vertheilung auf die verschiedenen Interessen und Interessentkreise bestimmen die Minister für öffentliche Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft. Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Landwirthschaft kann ausnahmsweise für mehrere Eisenbahn-Directionsbezirke ein gemeinschaftlicher Bezirks-Eisenbahnrathe errichtet werden. Die Bezirks-Eisenbahnräthe sind von den betreffenden Staats-Eisenbahn-Directionen in allen die Verkehrs-Interessen des zugehörigen Bezirks oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören, namentlich wenn bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife wichtige Maßregeln zu ergreifen sind. In eiligen Fällen ist der Ausschuss zu hören; auch können die Staats-Eisenbahnen in dringenden Fällen mit Maßregeln der vorerwähnten Art selbstständig vorgehen, müssen alsdann aber dem Ausschuss und dem Bezirks-Eisenbahnrathe bei der nächsten Zusammenkunft, welche mindestens zweimal jährlich zu erfolgen hat, Mittheilung machen. Ebenso kann der Bezirks-Eisenbahnrathe in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art selbstständig Anträge an die Staats-Eisenbahn-Directionen stellen.

Der Landes-Eisenbahnrathe ist zusammengesetzt:

aus einem Vorsitzenden resp. dessen Stellvertreter, welche vom Könige auf drei Jahre ernannt werden;

aus je einem Commissarius der Minister für öffentliche Arbeiten, Handel, Finanzen und Landwirthschaft;

aus je einem bezw. zwei Mitgliedern der verschiedenen Provinzen.

Die Mitglieder werden aus den Bezirks-Eisenbahnräthen, aus den vor-
genannten Kategorien innerhalb der Provinz, des Regierungsbezirks oder
der Stadt auf drei Jahre gewählt.

Dem Landes-Eisenbahnrath sind zur Neußerung vorzulegen: 1. Die
dem Entwurf des Staatshaushalts-Stats beizufügende Uebersicht der Normal-
Transportgebühren für Personen und Güter. 2. Die allgemeinen Be-
stimmungen über die Anwendung der Tarife und Tarif-Vorschriften, nebst
Güterclassification. 3. Die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung
von Ausnahme- und Differentialtarifen. 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen
des Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Be-
stimmungen betreffen. Der Landes-Eisenbahnrath hat in allen wichtigen,
das öffentliche Verkehrsweisen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Ver-
langen des Arbeitsministers sein Gutachten zu erstatten. Derselbe kann in
Angelegenheiten der gedachten Art auch selbstständige Anträge an den Minister
richten und von diesem Auskunft verlangen. Durch dieses Gesetz können
Erhöhungen der für die einzelnen Classen des Gütertarif-Schemas jeweilig
bestehenden Normal- (Maximal-)Transportgebühren, unbeschadet der dem
Reich verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahn-Tarifwesen
und soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmäßigkeit der
Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tariffschemas vorgenommen
werden, nur durch Gesetz erfolgen. Aehnliche Einrichtungen bestehen bei den
übrigen deutschen Bundesstaaten.

Schließlich sind durch Gesetz vom 27. März d. Js., betreffend die
Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegen-
heiten, die Garantien geschaffen, für eine zweckmäßige und ordnungsmäßige
Verwendung der Ueberschüsse der staatlichen Eisenbahn-Verkehrsanstalt. Die
Ueberschüsse werden nämlich für die folgenden Zwecke in der nachstehenden
Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet:

1. Zur Verzinsung der jeweiligen Staats-Eisenbahn-Capitalschuld.
2. Zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Deficits im Staats-
haushalt, welches andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte,
bis zur Höhe von 2 200 000 M.
3. Zur Tilgung der Staats-Eisenbahn-Capitalschuld.

25. Die Instradirung der Güter bezw. das Gesetz, betreffend die Regulirung des Tarifwesens.

Gehen wir zum Schlusse noch zu einer kurzen Betrachtung des Gesetzes, betreffend die Regulirung des Tarifwesens über, welcher von dem Fürsten Reichskanzler dem Bundesrath vorgelegt wurde und dem wir Folgendes entnehmen.

Der Entwurf umfaßte 4 Abschnitte: 1) Bildung der Tarife. 2) Veröffentlichung und Anwendung der Tarife. 3) Reichseisenbahnrat. 4) Schlußbestimmungen. Wir wollen uns nur den ersten Abschnitt ansehen, welcher im Wesentlichen folgendermaßen lautet:

§ 1. Die Preise für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen werden aus einem nach Maßgabe der Entfernung zu berechnenden Streckensätze und aus einer Abfertigungsgebühr gebildet. — § 2. Die für die Tarifbildung maßgebende Entfernung bestimmt sich nach der Geleislänge der Beförderungstrecke und wird in km ausgedrückt, wobei angefangene als volle km zu rechnen sind. Zum Zwecke einer den besonderen Lebens- und Betriebs- oder Verkehrsverhältnissen einzelner Bahnen angepaßten Tarifberechnung kann für ganze Bahnen oder einzelne Bahnstrecken die wirkliche Entfernung erhöht oder vermindert werden. Die Bestimmung über die Erhöhung oder Verminderung erfolgt auf Antrag der Landesregierung durch den Bundesrath. Die hiernach festgesetzten, von der wirklichen Entfernung abweichenden Längen sind der Tarifbildung zu Grunde zu legen. — § 3. Die Abfertigungsgebühr wird je zur Hälfte für die Aufgabe- und die Bestimmungsstation erhoben. — § 4. Die Tarifvorschriften nebst der Güterclassification und die Normaleinheitsätze für die verschiedenen Güterklassen sind für alle Bahnen gleich. Die Festsetzung erfolgt durch den Bundesrath. — § 6. Abweichungen von den durch den Bundesrath festgesetzten Normaleinheitsätzen und Tarifvorschriften sind gestattet: a) behufs Abwendung einer Gefährdung inländischer wirtschaftlicher Interessen. b) Zur Begegnung der Concurrenz von Verkehrswegen und Verkehrsanstalten anderer Art, sowie von fremdländischen Eisenbahnen. Die Abweichungen unterliegen, soweit nicht der § 7 zur Anwendung kommt, der Genehmigung des Bundesraths, welche in jedem Falle nur widerruflich erteilt werden kann. Dabei dürfen ausländischen Erzeugnissen nicht günstigere Frachteinheitsätze oder Frachtbedingungen eingeräumt werden, als solche gleichartigen inländischen Erzeugnissen bei gleichen Verhältnissen im Verkehr nach den nämlichen Bestimmungsorten bei gleicher Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges unter Betheiligung derselben

Bahnverwaltungen bewilligt sind, es sei denn, daß sonst nachweislich eine erhebliche Benachtheiligung wichtiger inländischer wirthschaftlichen Interessen zu befürchten steht. — § 7. Der zwischen zwei Stationen bestehende billigste Tarif kann auf concurrirende Linien übertragen werden. Wenn jedoch der Unterschied in den Tarifen mehr als 20% des Tarifs der billigeren Linie beträgt, ist zur Aufnahme der Concurrenz die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes erforderlich. Diese Bestimmung findet auch auf den Verkehr mit dem Auslande Anwendung. — § 8. Bei der Einrichtung directer Expedition in Gemäßheit des Artikels 44 der Reichsverfassung sind die Eisenbahnen verpflichtet, für den gemeinschaftlichen Tarif die niedrigsten Streckensätze zu bewilligen, welche sie auf der betreffenden Bahnstrecke für die gleichartigen Gegenstände und für die gleiche Leistung bei gleicher oder geringerer Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges in irgend einem anderen Verkehr erheben, sofern dies vom Reichs-Eisenbahnamt im allgemeinen Verkehrs-Interesse verlangt wird.

Auf Streckensätze, welche sich aus der Uebernahme des billigeren Tarifs einer anderen Linie ergeben, findet diese Bestimmung keine Anwendung.“

In dieses Gesetz sind somit dieselben Grundsätze aufgenommen, welche bisher von der Preuß. Aufsichtsbehörde befolgt und von uns bereits besprochen wurden, nur daß die Rechte dieser Behörde durch dieses Gesetz auf den Bundesrath übertragen werden sollten.

Bemerkenswerth ist, daß an Stelle der Maximalsätze für sämtliche Bahnen gleich hohe über die kürzere Route erstellte Normaleinheitsätze vorgeesehen waren, die letztere Bestimmung ist auch jetzt schon bei der Bildung fast sämtlicher Local- und Verbandstarife, bei letzteren schon der Concurrenz wegen, eingeführt worden, indem die meisten Tarife über die directe kürzeste Route erstellt sind.

Die Beförderung der Transporte findet indeß vielfach auf weiten Umwegen Statt. So sind z. B. Tariffsätze nach Bergisch-Märkischen Stationen im Oesterreichischen Verkehr nach der Anzahl der Kilometer der kürzesten Entfernung über Passau berechnet, während die Beförderung auf dem Umwege über Bodenbach erfolgt. Dies würde unter der Herrschaft dieses Gesetzes nicht gestattet sein, weil der zwischen zwei Stationen bestehende billigste Tarif nur dann auf concurrirende Linien übertragen werden kann, wenn der Unterschied in den Tarifen nicht mehr als 20% des Tarifs der billigeren Linien beträgt, es sei denn, daß die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes die Genehmigung zur Aufnahme einer weitergehenden Concurrenz erteilt.

Unter dem fraglichen Gesetze wäre der Concurrenz der Eisenbahnen unter sich nur noch Spielraum gelassen worden bis zu 20% über eine längere Route als die directe bezw. die kürzeste, die freie Bewegung nach unten aber ganz fortgefallen, indem an Stelle der jetzigen Maximal-Einheitsätze die Normal-Einheitsätze getreten wären, die nur durch den Bundesrath hätten ermäßigt werden können.

Es handelte sich also hauptsächlich um die Feststellung der einheitlichen Normaltariffätze für die kürzere Route und um die Ermittlung derjenigen Concurrenzrouten, auf welche der nach ersterer Route erstellte billigere Tariffatz übertragen werden konnte, um die Anzahl der Concurrenzrouten zu vermindern.

Denn zur Zeit war es nichts Seltenes, daß bei dem vielgestaltigen Instradierungs-System selbst auf kürzere Entfernungen der Verkehr zwischen zwei Stationen über 10 verschiedene Routen vermittelt wurde; mit der Entfernung nahm die Concurrenz und damit auch der Umfang der Instradierung und die Anzahl der Routen zu, sodaß Verkehrsrelationen bestanden, auf welchen über nicht weniger als 40 verschiedene Eisenbahnlinien der gegenseitige Waarenaustausch stattfand.

Das hier besprochene Gesetz ist allerdings bis jetzt nicht in Kraft getreten, es ist über die Vorlage im Bundesrath nicht hinausgekommen. Die Ziele aber, welche man in demselben sich gestellt hat, sind bis jetzt unausgesetzt befolgt worden. Die Einheit der Tarifvorschriften und der Güterclassification ist bereits erreicht in dem ersten Theil des jetzigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. Und was sind die heutigen Maximalsätze anders als Normaleinheitsätze! Es liegt nur noch bei einigen Bahnen eine Differenz in der Höhe vor, bei den meisten Bahnen, den Preussischen Staatsbahnen, sind die Tariffätze gleich hoch erstellt. Die Grenzen, innerhalb denen die Eisenbahnen sich bei der Tariferstellung in Preußen noch selbstständig bewegen können, sind so eng gezogen, daß man die heutigen Tariffätze des zweiten Theils des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs wohl mit Recht als Normalsätze bezeichnen kann.

Wie verhält es sich aber mit der Instradierungsfrage, der Vertheilung der Transporte auf die einzelnen concurrirenden Transportrouten? — An dieser Frage scheint das ganze Gesetz gescheitert zu sein. Die Verhältnisse haben sich nach der Verstaatlichung der Privatbahnen für die Preussische Staatsbahn-Verwaltung so überaus günstig gestellt, daß es eines Gesetzes zur Regelung der Instradierungsfragen nicht mehr bedarf. Preußen hat nicht nur im Innern bei der Leitung des Verkehrs die Zügel in der Hand, sondern ist auch in der Lage, durch seinen überwiegenden Einfluß auf die übrigen Deutschen Staatsbahnen einzuwirken, wobei die Schranken, welche

in dem in Frage stehenden Gesetze der Concurrenz unter dem zur Zeit vorherrschenden Privatbahnsystem gestellt werden sollten, dem Einfluß der Preussischen Staatsbahnen eher hinderlich als förderlich sein würden.

Das Blatt hat sich gewandt. Wo zur Zeit Seitens der Regierung dem vorherrschenden Privatbahnsystem gegenüber die Nothwendigkeit eines Eisenbahn-Gesetzes in verschiedenen Vorlagen documentirt wurde, da wird nach Verlauf von noch nicht drei Jahren Seitens der Vertreter des Privatbahnsystems ein Eisenbahn-Gesetz angeblich zum Schutze gegen das Staatsbahnsystem verlangt. Den Spies, welcher früher von den Privatbahnen gegen die Staatsbahnen gefehrt wurde, hält jetzt die Staatsbahnverwaltung in der Hand. Sowie die Bergisch-Märkische Bahn zur Zeit durch den Bau der Oberen Ruhrthalbahn nach Holzminden der Westfälischen Staatsbahn (Holzminden—Soest) den Durchgangs-Verkehr zwischen dem Osten und Westen abschneidet, so leitete die Preussische Staatsbahn vermittelt der inzwischen neu erbauten Verbindungsstrecken Ottbergen—Northheim und Welver—Dortmund die Transporte von ihren östlichen Stationen nach ihren rheinischen Stationen bis zur Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Bahn um diese herum, wie denn überhaupt nach der Verstaatlichung der Cöln-Mindener und Rheinischen Bahn die Bergisch-Märkische Bahn, wie vordem unter dem Privatbahnsystem, mit den Durchgangstransporten möglichst umgangen wurde und zwar in einer Beziehung in stärkerem Maße wie früher, weil bei dem einheitlichen Vorgehen an Stelle der früher sich gegenüber stehenden Doppel-Interessen der Cöln-Mindener und Rheinischen Bahn die Concurrenz sich verschärft hatte. Jetzt nach der Verstaatlichung der drei Bahnen werden die Transporte über die kürzere Route befördert; beispielsweise gehen die Güter von Bergisch-Märkischen Stationen, westlich von Hagen, welche früher über Scherfede—Holzminden bezw. Wehrden befördert wurden, jetzt über Soest.

Ebenso traten für die Berlin-Hamburger Bahn infolge der Verstaatlichung der Nachbarbahnen andere Concurrenzverhältnisse ein. An dem Durchgangstransporte ab Berlin nach Hamburg wurde Seitens der Staatsbahnen mit Recht eine größere Betheiligung beansprucht und von der Betheiligung an den Transporten nach Bremen die Berlin-Hamburger Bahn ausgeschlossen, weil die Staatsbahnroute eben die kürzeste ist und den Verkehr ab Berlin loco und die daselbst von den übrigen Staatsbahnrouuten übergehenden Transporte allein bewältigen kann. Die Concurrenzmaßnahmen werden sich auch hier nach der Verstaatlichung der Berlin-Anhaltischen Bahn verschärfen.

Die Süddeutschen Staatsbahnen sind unter den neuen Verhältnissen nicht viel besser weggekommen. Die Hessische Ludwigsbahn und Bayerische Staatsbahn verloren einen Theil der von Nordosten kommenden Durchgangs-

transporte ab Aschaffenburg, indem die Preussische Staatsbahn die Güter, welche früher über Aschaffenburg befördert worden waren, nunmehr über ihre Route via Frankfurt a. M. dirigirt.

Die Rheinische Bahn hatte zur Zeit im Interesse ihrer Hauptbahn und ihrer Actionäre die von Norden nach Süden gehenden Transporte über Bingen dirigirt und die Eisbahn, für welche der Preussische Staat Garantie übernommen hatte, von diesen Transporten ausgeschlossen. Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Bahn ließ der Preussische Staat die Eisenbahn selbstverständlich an diesen Transporten participiren und zwar um dieselben der eigenen Bahn länger zu erhalten und den Anschluß an die Schwesterbahnen der Reichslande zu erreichen. In Folge der Beschwerden der an diesen Transporten theilhabenden Süddeutschen Bahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen und der Badischen Staatsbahnen, kam der letztere Fall im Reichstage zur Sprache und der Kaiserliche Geheime Oberregierungsrath Rörke erklärte, daß nach den Verfassungsbestimmungen die Reichsaufsicht im Eisenbahnwesen sich nur zu erstrecken habe auf die Frage, ob die Interessen des allgemeinen Verkehrs etwa benachtheiligt werden und ob bei der Concurrenzaufnahme über eine längere Route dem Publikum die Vortheile der kürzeren Route nach Frachtsätzen und Lieferfristen erhalten bleiben. Diese Frage sei auch in den in Rede stehenden Fällen auf das Sorgsamste geprüft und demnächst die Genehmigung zu den von den Preussischen Staatsbahnen ergriffenen Tarifmaßregeln ertheilt worden.

Die Umwegtransporte wurden zwar da, wo dieselben eine längere Beförderungszeit in Anspruch nahmen, aufgehoben, so daß z. B. die Sendungen ab B. Gladbach nach Siegen und Aachen, welche früher im Bergisch-Märkischen Lokal-Verkehr über Elberfeld-Hagen beziehungsweise über Haan-Düsseldorf befördert worden waren, schon vor der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Bahn über Mülheim a. Rh. dirigirt wurden. Dagegen sind diejenigen Umwegtransporte, welche über die längere Route der eigenen Bahn ohne Beeinträchtigung der Interessen des Publikums ebenso prompt befördert werden konnten, als über die kürzere Route der Nachbarbahn, bis zur Verstaatlichung aus Rücksichten der Concurrenz aufrecht erhalten worden. Die Aufnahme der Concurrenz hat die Preussische Aufsichtsbehörde von vornherein bei Beginn der Verstaatlichung, so lange noch verschiedene Interessen sich gegenüber stehen, für geboten erachtet, wie dies aus den Motiven zu dem bezüglichen Gesetz hervorgeht.

Dem entsprechend ist auch der Betrieb der Staatsbahnen eingerichtet worden. Man sehe nur, wie die Linien der einzelnen Direktionsbezirke wie lange Fangarme bis zu den äußersten Verkehrscentren und Anschlüssen reichen; jeder Directionsbezirk hat eine durchgehende Hauptroute, welche von einem

Hauptverkehrspunkte bis zum anderen geht und auf welcher der Betrieb von einer Centralstelle aus zur Herbeiführung einer schnelleren Beförderung der Güter einheitlich geregelt wird, gleichviel ob diese Hauptroute nur einen oder mehrere Betriebsamtsbezirke berührt, indem die Betriebsämter in Betriebsangelegenheiten generelle Anordnungen überhaupt nicht treffen.

Die linksrheinische Direction beherrscht den Verkehr zwischen Süddeutschland und den Reichslanden einerseits und Holland und Belgien andererseits; die Hauptrouten reichen von Bingen bzw. Saargemünd bis zu der Belgischen Uebergangsstation Herbesthal und den Holländischen Uebergangsstationen Venlo und Rhynwegen.

Cöln rechtsrheinisch verfügt über die Linien von Venlo bis Bremen und von Bießen bzw. Coblenz bis Emmerich und andererseits bis Emden, Leer und Papenburg.

Die Direction in Hannover: Von Frankfurt a. M. über Cassel, Hannover bis Bremen, Bremerhafen und Hamburg.

Direction in Berlin: Von Dresden über Berlin bis Stralsund und von Breslau bzw. Glatz bis Stettin im Norden und bis Halle im Westen.

Direction in Frankfurt a. M.: Von Bingen, Frankfurt a. M., Gemünden und Coblenz bis Berlin.

Direction in Bromberg: Von Berlin bis Danzig, Königsberg, Gydzhunen und Alexandrowo.

Direction in Magdeburg: Von Leipzig und Halle über Magdeburg nach Wittenberge und Berlin.

Die Preussischen Staatsbahnen reichen somit von der Russischen und Oesterreichischen Grenze im Osten bis zur Holländischen, Belgischen und Französischen Grenze im Westen und beherrschen den Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen. Hierdurch kann die Staatsbahnverwaltung vermitteltst der directen Durchgangs- und Anschlußzüge Umwegstransporte auch über 20% der kürzeren Route auf ihren Bahnen prompter durchführen, als dies bei der zeitraubenden Uebergabe der Transporte an die concurrirende kürzere Route und von dieser wieder an die Staatsbahnroute, überhaupt möglich ist. Unter einer solchen Uebermacht wird die Frage des Fortbestehens der Privatbahnen von selbst erledigt und damit die Regelung der allgemeinen öffentlichen Verkehrsverhältnisse den Händen der Einzel-Interessenten entzogen und in die Hände der Staatsregierung gelegt, welche die Interessen der Allgemeinheit nach den bis jetzt kund gegebenen und von uns besprochenen Grundsätzen am nachdrücklichsten zu wahren weiß.

Daß bei der Lösung dieser Aufgabe Preußen sich nicht auf das eigene Gebiet beschränken kann, liegt in der Natur der Sache, weil es eben eine nationale Aufgabe ist, die das ganze Reich umfaßt. So lange im Deutschen

Reiche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens noch zweierlei Interessen bestehen, ist nach Lage der Verkehrs-Verhältnisse eine Reibung derselben unvermeidlich und die Opfer, welche die einzelnen Bundesstaaten der gegenseitigen Concurrenz bringen müssen, fallen der Deutschen Allgemeinheit zur Last. Die nächste Veranlassung zu einem Zusammentreffen der Concurrenzmaßnahmen werden die Umwegs- und Durchfuhrtransporte ab Oesterreich-Ungarn nach dem Rhein und den Deutschen Seehäfen, sowie über die St. Gotthardtbahn einerseits und die Brennerbahn andererseits geben, welche erstere Maßregeln sich nach Fertigstellung der Arlberger Bahn, besonders im Verkehr mit Frankreich, verschärfen werden.

Nach der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Anhalter und Märkisch-Posener Bahn schließt sich der Ring der Preussischen Staatsbahnen noch enger an die übrigen Deutschen Staatsbahnen an.

Preußen wird im Stande sein, wenn auch nicht gleich von den östlichen Uebergangstationen der Oesterreichischen und Russischen Bahnen an, so doch ab Berlin oder Halle durch Ansammlung der Wagen, resp. durch Zusammenziehung derselben aus den verschiedenen Verkehrsrichtungen ganze Extrazüge zu formiren, wodurch die Betriebs- resp. Selbstkosten des Transports sich um ein Bedeutendes niedriger stellen und Preußen die Möglichkeit an die Hand gegeben würde, durch zonenartige Ermäßigung der Tariffätze mit der zunehmenden Entfernung, auf die weite Strecke von 1000 km und mehr, der Süddeutschen Concurrenz und derjenigen der Arlberger Bahn durch die Schweiz mit Erfolg entgegenzutreten, besonders da die Preussischen Staatsbahnlinien den ganzen Verkehr fast allein bewältigen können, so daß diejenigen Vortheile der besseren Wagen- und Zugkraftausnutzung, auf welche z. B. die Rheinische Bahn bei der Aufnahme der Concurrenz gegen die Bergisch-Märkische Bahn auf die kurze Transportstrecke Neuß-Eberfeld von 36,6 km in einem Entfernungsverhältniß von 1 zu $2\frac{1}{2}$ gerechnet hat, hier auf eine Transportstrecke von 1000 km und mehr in einem Entfernungsverhältniß von höchstens 6 zu 8 ausgebeutet werden können. In fast noch größerer Gestalt tritt die Concurrenz der Preussischen Staatsbahnen im Verein mit den Reichseisenbahnen bei dem Verkehr über den St. Gotthard bezw. Genua, der Bayerischen Concurrenz über den Brenner bezw. über Venedig und Triest entgegen. Hier haben die ersteren Bahnen jetzt schon ab Basel directe Durchgangs- und Anschlußzüge nach den Deutschen Seehäfen, überhaupt nach den Hauptverkehrscentren Norddeutschlands und nach Holland und Belgien.

Preußen ist somit bereits auf dem Standpunkte angelangt, auf welchen Fürst Bismarck im Jahre 1876 in den Motiven zu dem Gesetz

entwurf, betreffend die Uebernahme der sämmtlichen Staatsbahnen auf das Deutsche Reich verwies und den er folgendermaßen kennzeichnete: „Würden die Bestrebungen Preußens an dem Widerspruch maßgebender Organe des Reiches scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst an die Lösung der Aufgaben mit voller Energie heranzutreten und vor allem die Erweiterung und Consolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. — Den Rücksichten, welche Preußen gegenüber seinen Bundesgenossen obliegen, wäre Genüge geschehen und Nichts würde entgegenstehen, der nachtheiligen Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Ueberwiegen der Privateisenbahnindustrie selbstständig entgegenzuwirken. Daß durch die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnbesitzes, durch die volle Entfaltung des in dem Besitze und der Verwaltung derselben liegenden Einflusses, das Uebergewicht der mit den Preussischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des Preussischen Staatsgebiets hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der Preussischen Eisenbahnpolitik nothwendig einzuschlagenden Richtung.“

Man möge es dem großen Staatsmanne nicht verargen, wenn er die Interessen Preußens den übrigen Bundesstaaten gegenüber auf dem Eisenbahngelände forcirt, denn vor ihm schwebt eine eminent wichtige nationale Aufgabe, die Verwirklichung der Reichseisenbahnidee, welche er auf anderem Wege nicht zu lösen vermochte. Wenn es auch eine schwere Aufgabe für Bayern ist, auf die selbstständige Verwaltung seiner Bahnen zu verzichten, so viel ist gewiß, das Uebergewicht der Preussischen Staatsbahnen wird sich so lange fühlbar machen, bis die nachtheiligen Folgen der gegenseitigen Concurrenz sowohl im Speciellen bei den betreffenden Bundesstaaten als im Allgemeinen im Deutschen Reiche so scharf zu Tage treten, daß Angesichts der Vortheile einer einheitlichen Verwaltung der Deutschen Bahnen für den internationalen Verkehr die einzelnen Bundesstaaten nicht umhin können, ihre Bahnen an das Reich abzutreten und mit Preußen, das voraussichtlich binnen Kurzem von dem Rechte, seine Bahnen auf das Reich übertragen zu dürfen, Gebrauch machen wird, nicht nur in politischer, sondern auch in volkswirtschaftlicher Beziehung nach innen und außen gemeinsame Sache zu machen, so daß mit vereinter Kraft der Kampf um die internationalen Verkehrsinteressen aufgenommen werden kann.





206\$07964404