

Annahme-Bureau. In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. J. Ulrich & Co. Breitestraße 14. in Gnesen bei Ch. Spindler, in Grätz bei F. Streifand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Neunundachtzigster Jahrgang.

Annahme-Bureau. In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei C. F. Haube & Co., Haasenklein & Vogler, Rudolph Jasse. In Berlin, Dresden, Göttingen beim „Invalidendank“.

Nr. 127.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4 1/2 Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonntag, 19. Februar.

Inserate 20 Pf. die sechsgehaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnismäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1882.

Die Eisenbahntarife im Staatsbahnsystem.

Der zehnte deutsche Handelstag, welcher im Dezember vorigen Jahres in Berlin abgehalten wurde, hatte auf seine Tagesordnung die Frage des Einflusses der im Eisenbahnwesen eingetretenen Aenderungen auf die Leistungen und Tarife im Güterverkehr gesetzt. Die Resolutionen, welche die für diese Angelegenheit bestellten Referenten beantragten, hatten eine den bisherigen Aeußerungen der Staatsbahnpolitik wenig günstige Fassung. Was den einen Theil der Frage, die Leistungen der Staatsbahnen anlangte, so waren als die nächste Veranlassung zu ihrer Behandlung die Verkehrsstockungen anzusehen, welche in den letzten Monaten des Jahres 1881 bei dem Transport der Güter auf den Eisenbahnen in so unliebsamer Art sich geltend gemacht hatten. In der Debatte über diesen Punkt trat deutlich zu Tage, daß es gewagt sei, der Staatsbahnverwaltung auf Grund der eine kurze Periode erst umfassenden Erfahrungen den Vorwurf mangelhafter Betriebsführung zu machen. Der Antrag des Referenten berücksichtigte dies auch; in der Hauptsache und in seinem praktischen Theile ging er darauf hinaus, daß es zweckmäßig sei, die Eisenbahndirektionen mit erweiterter Verwaltungskompetenz auszurüsten.

Anders war es mit der Frage nach der im Gebiete der preussischen Staatsbahnen jetzt herrschenden Tarifpolitik. Es handelte sich hier weniger um das, was bereits geschehen war, als um die Konsequenzen, welche die Durchführung der von der Staatsbahnverwaltung in Bezug auf Regelung der Frachtpreise aufgestellten Maximen für die Zukunft des Güterverkehrs haben würde. Die vorgeschlagene Resolution erklärte sehr scharf, daß in dem seit Verstaatlichung eines umfangreichen Privatbahnkomplexes zu Tage getretenen Bestreben, die Tarife ohne Rücksicht auf die konkreten Verhältnisse der verschiedenen Landesheile zu generalisiren, eine große Gefahr für die gesunde Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse liege. Der Handelstag wurde aufgefordert, sich sowohl gegen die Einführung eines Normaleinheitstarifs für sämtliche preussische Staatsbahnbezirke, als auch gegen jede andere nur unter Schädigung berechtigter Interessen durchführbare Umföhrung der Frachtsätze zu erklären. Die Resolution schloß damit, daß bei der Erstellung von Eisenbahntarifen nur tarif-, nicht aber handelspolitische Gesichtspunkte maßgebend sein dürfen, mit anderen Worten, daß die inländische Produktion neben dem Zollschutz eine Begünstigung durch Frachttarife nicht zu beanspruchen habe — ein Gedanke, der an oberster Stelle wohl dieselbe Berücksichtigung finden wird, wie etwa ein Antrag auf Aufhebung des Zolltarifs von 1879.

Wenn auch zugegeben werden muß, daß die Verhandlung des deutschen Handelstages über diesen Gegenstand trotz der Bemühungen der Referenten nicht genügend vorbereitet war, der Vorschlag, die schwierige Materie an die Handelskammern zur Begutachtung zu überweisen, an sich somit nahe lag, so bedundete doch offenbar der von mittel- und süddeutschen Handelskammern gestellte Verlagsungsantrag weniger diesen formalen Standpunkt, als vielmehr die Absicht, ein Votum, welches die Tarifpolitik der Staatsbahnen als bedenklich bezeichnete, zu verhängen. In diesem letzteren Sinne stimmten die Vertreter von West- und Süddeutschland ziemlich geschlossen und erzielten die Majorität. In der Minderheit befanden sich unter Anderen die kaufmännischen Korporationen, bezw. Handelskammern von Berlin, Bremen, Breslau, Hamburg, Leipzig, Magdeburg, sowie die hiesige Handelskammer.

Die Staatsbahnverwaltung ist unterdessen und seitdem auf ihrem Wege konsequent vorgegangen. Die Anerkennung kann man dem jetzigen Minister für öffentliche Arbeiten gewiß nicht verlagern, daß er das, was er einmal angeht, auch energisch weiterzuführen versteht. Schon jetzt sind die Gütertarife für den Lokalverkehr der sieben preussischen Direktionsbezirke, so wie der Oberschlesischen und der Bergisch-Märkischen Bahn und zum großen Theil auch für den Wechselverkehr der Staatsbahnen nach einheitlichen Grundtagen umgerechnet und in Geltung gesetzt. Die oldenburgische Staatsbahn hat sich dem Vorgehen Preußens angeschlossen, ebenso, wie dies natürlich, der Komplex der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen; aber auch die Privatbahnen vermögen sich dem Einflusse der Staatsbahnpolitik nicht mehr zu entziehen. Ueber die Reform bemerken wir Folgendes:

Dieselbe zielt zuvörderst auf eine größere Einfachheit und Gleichartigkeit der einzelnen Tarife in formaler Hinsicht. Nach einer von dem Reichseisenbahnamt im Jahre 1879 aufgestellten Uebersicht befanden damals für den Verkehr der deutschen Eisenbahnen 63 Lokaltarife, 184 Verbandstarife und außerdem 351 Spezialtarife für einzelne Artikel; hierzu traten für den direkten Verkehr der deutschen Bahnen mit dem Auslande noch weitere 199 allgemeine Tarife und 314 Spezialtarife. Die einzelnen Verbandstarife waren wieder in zahlreiche Heften zergliedert: so

bestand beispielsweise der Mitteldeutsche Verbandstarif aus 33 Heften mit 374 Nachträgen.

Wenn diese Zahlen auf den ersten Blick nicht gerade amuthen, so muß doch bemerkt werden, daß Beschwerden über formale Schwierigkeiten, Unübersichtlichkeit und Verwirrung im Tarifwesen seitens der Transportinteressenten verhältnismäßig wenig erhoben worden sind. Theoretiker, die sich das Studium der Tarife zum Ziel gesetzt hatten, waren es zumeist, die den Bahnverwaltungen die Komplizirtheit ihrer Publikationen zum Vorwurf machten. Es kann behauptet werden, daß für den praktischen Geschäftsmann die Arbeit aus den Tarifheften den Frachtsatz herauszufinden, bislang — von Einzelfällen abgesehen — eine keineswegs erhebliche gewesen ist. Es handelt sich in der Regel um wenige, wohl gar nur einen einzigen Artikel, dessen Tariflage der Kaufmann dauernd im Auge zu behalten hat; es erfordert das einen Aufwand an Berechnung und Aufmerksamkeit, welcher von der für eine Geschäftstätigkeit nöthigen Gesamtbilanz doch nur eine äußerst geringfügige Quote ausmacht. Den Kaufleuten geht es mehr um materielle Zweckmäßigkeit, als formale Einfachheit der Tarife; sie hegen auch die Befürchtung, daß diese nicht selten nur auf Kosten jener erzielt werden könne. Gleichwohl ist gewiß, daß eine äußere Vereinfachung der Tarife an sich vom Handelsstande (insbesondere von den Expeditionsfirmen) gern akzeptirt wird.

Soweit der diesseitige Verkehr interessirt ist, führen wir des Beispiels halber an, daß durch den neuen Preussisch-Oberschlesischen Verbandstarif (1. April 1881) vier ältere Verbandtarife ersetzt worden sind. Für die Gegenwart ist freilich die Vereinfachung damit noch nicht erheblich gefördert, da zwei von diesen vier Tarifen für einen Theil ihre Geltung behalten haben.

Der Schwerpunkt der Revision, welche die Staatsbahnverwaltung an den Tarifen vorgenommen hat, liegt in den materiellen Aenderungen. Diese bestehen bekanntlich darin, daß den Transportpreisen auf sämtlichen Staatsbahnlinien dieselben Einheitsätze zu Grunde gelegt werden. Das Prinzip der neuen Transportverwaltung lautet: Gleichheit der Tarife; neben diesem Prinzip sollen aber mehrere andere Frachtgrundsätze zur Durchführung gebracht werden. In erster Reihe ist dahin zu rechnen die Ermäßigung der Expeditionsgebühren auf kürzere Entfernungen, d. i. eine Begünstigung des engeren Lokalverkehrs, des Ferneren die Herabsetzung der Fracht für Güter des Spezialtarifs III. auf Entfernungen von mehr als 100 Kilometer, schließlich die Ermäßigung der Fracht für Güter der Spezialtarife, wenn sie in Quanten von 100 Zentnern aufgegeben werden.

Daß den Tarifermäßigungen, welche die Staatsbahn konzern, Tarifierhöhungen gegenüber stehen würden, war von vornherein außer jedem Zweifel. Von Vertretern der Privatbahnen ist früher wohl die Befürchtung geäußert worden, daß die Staatsbahnverwaltung mit ihrem Gleichheitsprinzip Gefahr laufen würde, an der einen Stelle unzulässige Erhöhungen, an der anderen Stelle unnöthige Ermäßigungen und damit eine bedenkliche Verschiebung in den internen Absatz- und Produktionsverhältnissen herbeizuführen.

Dem Transportwesen der Stadt und Provinz Posen, unter deren Verkehrslinien die Oberschlesische Bahn einen so hervorragenden Rang einnimmt, ist nun aus der Tarifrevision mancherlei Belastung erwachsen. Der Einheitsatz für die allgemeine Wagenladungsklasse B (in der beispielsweise Spiritus tarifirt) betrug nach dem Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Juli 1877 pro tkm. 5,6 Pf.; nach dem jetzt giltigen Tarif (vom 1. Oktober v. J.) beträgt er 6 Pf.; das macht eine Vertheuerung von etwa 7 pCt. aus. In der That zahlt ein Doppelwaggon mit Wagenladungsgut von Posen nach Breslau gegenwärtig 111 Mark Fracht, d. i. 7 Mark mehr als früher.

Schlecht ist es auch den Artikeln ergangen, die in Spezialtarif I klassifiziren, also u. A. Getreide. Der frühere Einheitsatz der Oberschlesischen Bahn betrug 4,45 Pf., der jetzige stellt sich auf 4,5 Pf. pro Tarif-Kilometer; außerdem sind aber die festen (Expeditions-) Gebühren abgeändert worden. Das praktische Resultat ist wieder, daß ein Doppelwaggon Getreide von Thorn nach Posen jetzt 75 M. (früher 70 M.), von Rawitsch nach Posen 58 M. (früher 52 M.) an Fracht zu entrichten hat und so weiter. Also gerade der engere Lokalverkehr ist hier belastet worden.

Da die Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse B. und des Spezialtarifs I — außer den genannten Artikeln gehören noch dahin Heringe, Petroleum, Dachpappen zc. — in dem Verkehrsleben unserer Provinz eine sehr wichtige Rolle spielen, so müssen wir die Tarifreform der Staatsbahnverwaltung als eine solche bezeichnen, die den diesseitigen Interessen nicht entspricht. Die Stadt Posen empfängt und versendet auf der Oberschlesischen Bahn jährlich gegen 1 1/2 Millionen Ztr. Getreide, ca. 350,000 Ztr. Spiritus; dieser Transport wird empfindlich getroffen.

Der Frachttarif, aus einer Durchschnittsrechnung hervorgegangen und deshalb im einzelnen Falle ungerecht, kann der

ihm anhaftenden Mangelhaftigkeit zu einem Theile dadurch entkleidet werden, daß er, wo und wie solches nur immer möglich, die Individualität der ihm unterworfenen Verhältnisse berücksichtigt. Daraus folgt, daß, da die Bedingungen für Produktion und Absatz der wirtschaftlichen Güter in den verschiedenen Gebieten Deutschlands verschieden sind, auch die Transportkosten thunlichst diesen Differenzen Rechnung tragen müssen, mit anderen Worten: auch die Einheitsätze der Eisenbahntarife nicht überall die gleichen sein dürfen. Die früheren Tarife der Oberschlesischen Bahn paßten allerdings nicht in das Staatsbahnschema, aber sie paßten zu den ökonomischen Verhältnissen des Gebiets, für welches sie Anwendung fanden; daß das Bahnunternehmen selbst seine Rechnung dabei gefunden hat, braucht nicht besonders erwähnt zu werden.

F.O. Ueber die Leidensgeschichte der deutschen Mülerei.

Von allen Industriezweigen hat die Mühlenindustrie am meisten unter dem neuen Zolltarif zu leiden gehabt. Bei der Beratung der Mehlsölle und Mehlsollrückvergütungen in der Sitzung des deutschen Reichstags am 8. Juli 1879 wurde von allen Seiten des Hauses im Prinzip als richtig anerkannt, daß den Mühlen der Zoll für das vorher importirte Getreide beim Mehlexport wieder zurückvergütet oder die zollfreie Lagerung und Verarbeitung solchen Getreides freigegeben werden müßte, „und zwar obligatorisch“, wie der Freiherr von Heermann ausführte. Man sah ein, daß die Mühlen sonst durch die Getreidesölle ihren Export verlieren und im Auslande gegen Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Holland nicht würden konkurriren können, wie wiederum der Referent Freiherr von Heermann in längerer Rede (Stenogr. Bericht S. 2167—2169) nachwies. Auch Fürst Biemarck theilte sich in diesem Sinne an der Debatte. Die Vortheile der Mühlenindustrie für die Landwirtschaft betonte man ausdrücklich, von Identität des exportirten Mehls mit dem vorher importirten Getreide war aber mit keinem Wort die Rede; es geht vielmehr aus allen Reden hervor, daß man beim Mehlexport für das ganze Gewicht des Mehls nach der Ausbeute den darauf ruhenden Getreidesoll zurückvergüteten wollte.

Leider berietthen aber die neuen praktischen Wirtschaftspolitiker anders, und nachdem die Mühlenindustrie nach der Einführung der Getreidesölle zwei Monate lang vergeblich auf die Lösung dieser Lebensfrage gewartet hatte, erschien Anfang März 1880 ein provisorisches Regulativ des preussischen Finanzministers, das von den Mühlen den Identitätsnachweis verlangte; d. h. den genauen Nachweis, wie viel Prozente fremden Getreides sich in jedem Sach der exportirten Mehls befände. Wie man sich denken kann, rief diese Veröffentlichung die größte Bestürzung in den Mülereikreisen hervor und veranlaßte den Vorstand des Verbandes deutscher Mülerei zu einer energischen und ausführlichen Vorstellung an den Bundesrath, in welcher ausgeführt wurde, daß diese Bestimmungen aus einem längst abgeschafften preussischen Regulativ für die Mahlsteuer hergenommen seien und den neueren Mühleneinrichtungen nicht entsprächen. Es wurde mit gründlicher Sachkenntniß auf's Eingehendste nachgewiesen, daß bei den neuen vorgeschlagenen, aber komplizirten Mähleinrichtungen dieses Regulativ technisch absolut unausführbar sei! Leider verhallte diese Stimme, und mit ihr noch viele andere wie die des Predigers in der Wüste, denn die praktischen Zollweisen glaubten damals noch an ihre Unfehlbarkeit und rietthen dem Bundesrath, diese Eingaben der Interessenten mit Mißtrauen zu betrachten und sich nicht durch sie beirren zu lassen. Auch eine Resolution des Reichstags, die auf Antrag des konservativen Abgeordneten Grafen Stolberg-Rastenburg am 16. April 1880 trotz der weitausläufigen Gegenausführungen des Direktors im Reichsschatzamt Burchard mit sehr großer Majorität angenommen wurde und der bedrängten Mühlenindustrie durch Beseitigung des Identitätszwanges zu Hülfe kommen wollte, blieb ganz und gar unberücksichtigt. Das Regulativ des Bundesraths fiel daher eher noch schlechter als besser aus, als es endlich am 1. Juni 1880 im Reichsanzeiger, als fünf Monate nach Inkrafttreten der Getreidesölle, das Licht der Welt erblickte.

Die verderblichen Folgen, die von allen wacklichen Sachkennern vorausgesagt waren, traten natürlich bald ein. Ueberall stellten Mühlen ihren Betrieb ganz ein oder beschränkten denselben, abgebrannte Mühlen wurden nicht wieder ausgebaut und der Export hörte, wenigstens aus den westlichen Provinzen, sehr bald fast gänzlich auf. Die schutzöllnerische Handelskammer zu Münster war bereits im August 1880 in der Lage, dies nachzuweisen. Ihr folgten bald u. A. die Kammern zu Bochum, Dortmund, Oberfeld, dann im Süden und Osten die von Dresden, Chemnitz, Reichenberg zc. Der Stimmen der freihändlerischen Handelskammern, derjenigen der Küstenplätze von Remei bis Emden, sowie endlich der Resolutionen und Petitionen zahlloser Mühlenverbände und einzelner großen Etablissements aus allen Theilen des deutschen Reiches sei dabei gar nicht weiter Erwähnung gethan. Die deutschen Mehlmärkte verschwanden von den Preislisten des Auslandes, und deutsche Mühlenbesitzer überzeugten sich persönlich davon, daß weder in Groningen noch in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen auch nur ein Sach deutscher Mehls am Lager war. Die schutzöllnerisch angebauchte Handelskammer für Ostfriesland und Ravensburg reproduzirte sogar einen Passus des Jahresberichts der holländischen Handelskammer zu Groningen, worin freudig das Aufblühen der holländischen Mühlenindustrie, und als Grund das gänzliche Aufhören der deutschen Konkurrenz konstatiert wurde.

Unter solchen Verhältnissen konnte es natürlich nicht ausbleiben, daß dieser Gegenstand den deutschen Reichstag in der Frühjahrsession (am 16. März 1881) aufs Neue beschäftigte. Der Direktor des Reichsschatzamtes, Burchard, der auch diesmal mit großem Aplomb das Regulativ vertheidigte, obgleich man wiederum einen auffälligen Mangel an wacklicher Sachkenntniß zu bemerken glaubte, vermochte nicht den erneuten Beschluß des Reichstags zu hinterreiben; die Aufhebung des Identitätsnachweises zu verlangen. Diese Frage kam in der Sitzung vom 30. Mai sogar nochmals zur Sprache, und abermals erklärte Herr Burchard alle Klagen für unbegründet und schrieb den Müllern nur bösen Willen zu, wenn sie die Regulative nicht benutzten. Obgleich derselbe dem Reichstage sagte: „Ich glaube auch jetzt nicht, eine Be-

