Siebente Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 92. Sonntag den 1. April 1888. 82. Jahrgang.

CLXXIX. öffentl. Sitzung der Handelskammer zu Leipzig

am 13. März 1888.

Zum Gedächtniß S. M. des Kaisers Wilhelm. — Besuch JJ. MM. des Königs und der Königin. — I. Registranden-Vortrag: 1. Vorbereitungen zum Neubau der Handelsschule. — 2. Fernsprech-Verbindungen für die Börse. — 3. Bauliche Angelegenheiten. — 4. Behandlung des unversteuerten Zuckers. — 5. Gesuch, betr. den Zoll auf Leim in Oesterreich-Ungarn. — 6. Kgl. Preußischer Landesstempel für Kaufgeschäfte abgeschl. — 7. Zum Streit der Plagwitzer mit der Berliner Stahlfeder-Fabrik. — 8. Dankschreiben für Glückwünsche zu einem Jubelfest. — 9. Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit blei- und zinkhaltigen Gegenständen. — 10. Eingegangene Drucksachen. — 11. Bericht über die jüngsten Sitzungen des Kgl. Sächsischen und des Kgl. Preußischen Bezirks-Eisenbahnrathes zu Erfurt. — III. Wiederaufnahme des Eisenbahnrathes zu Erfurt. — III. Wiederaufnahme des Canals nach Wallwitzhafen und Befürwortung eines Elster-Saale-Canals. — IV. Gutachten über Gesuche um Erhöhung der Zölle 1. auf feinere Jutegarne; 2. auf Leinengarne; 3. auf Nähmaschinen. — V. Nicht-öffentliche Sitzung.)

Die 179. öffentliche Sitzung der Handelskammer, an welcher 18 Mitglieder theilnehmen, wird von dem Vorsitzenden Herrn Dr. Wachsmuth mit einer (inzwischen bereits veröffentlichten) Gedächtnißrede auf S. M. den verewigten Kaiser Wilhelm eingeleitet, welche die Versammelten stehend anhören. — Hierauf gedenkt derselbe des neulichen Besuchs Ihrer Majestäten des Königs Albert und der Königin Carola.

Uebergehend zu den Geschäften, macht der Herr Vorsitzende

I. zunächst Mittheilung über die wichtigeren seit der vorigen Sitzung erledigten Angelegenheiten, sowie über die noch zu erledigenden Eingänge, und zwar

1. über die Vorbereitungen zum Neubau der Handelsschule. Diese sind von dem Schulvorstand soweit gefördert worden, daß die Einreichung von Plänen durch die dafür ausersehenen Architekten, die Herren Hofbaumeister Brückwald, Doberenz und Sommer, bis zum 30. April zu erwarten steht. Das Bauprogramm ist in mehrfachen Sitzungen unter Zuziehung der Architekten und einiger Fachlehrer und nach Besichtigung der Thomasschule festgestellt worden. Inzwischen ist nun auch der Vertrag über den Ankauf des Grundstückes an der Löhrstraße vollzogen.

2. Auf Antrag des Börsenvorstandes ist an die Kaiserliche Ober-Post-Direction das Gesuch gerichtet worden, mit dem Postamt an der Börse die von vornherein in Aussicht genommene Fernsprech-Anlage zu verbinden, außerdem aber in zweien der Vorraum-Zimmer Fernsprech-Apparate, den einen zur Verbindung mit dem hiesigen Netz, den anderen zur Verbindung mit Berlin, aufzustellen. Die Kammer ertheilt hierzu nachträgliche Genehmigung.

3. Auf Antrag des Börsenvorstandes ist von dem Finanz-Ausschuß die Herstellung eines Windfangs am Haupteingange der Börse aus Holz und Glas an Stelle des jetzigen vorhandenen mit einem Aufwand von rund 1120 ℳ angeordnet worden, wie solcher ursprünglich beabsichtigt war. Ferner hat sich leider die Erneuerung eines Theiles des Fußbodens in einigen von der Handelskammer benutzten mit Linoleum belegten Räumen wegen beginnender Schwammbildung, die glücklicherweise im Entstehen entdeckt worden ist, nöthig gemacht. Der Vorsicht halber ist auch in den Vorraumzimmern ein Streifen rings an der Wand freigelegt und mit Luftöffnungen versehen worden. Die Rechnungen liegen noch nicht vor. Auch hierzu ertheilt die Kammer nachträglich ihre Genehmigung.

4. Die Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg und die Handelskammer zu Halle haben in Betreff der Behandlung des unversteuerten Zuckers beim Versand Gesuche an den Kgl. Preußischen Finanz-Minister bez. an den Bundesrath gerichtet und diese hierher mitgetheilt. Da nach Versicherung hiesiger Sachverständiger die Angelegenheit die Interessen des Bezirks nicht berührt, so ist von Verweisung der Sache an einen Ausschuß abgesehen worden; die Schriftstücke liegen zur Kenntnißnahme aus.

5. Die chemische Fabrik zu Eutritzsch bittet unter Hinweis darauf, daß in Oesterreich-Ungarn der Eingangszoll auf Leim von 1,50 auf 6 fl. erhöht worden sei und daß dadurch die deutschen Leimfabriken benachtheiligt werden, um Verwendung für Abstellung dieses Uebelstandes. Der Herr Vorsitzende bemerkt hierzu, er müsse, nachdem es bei den Verhandlungen über die Erneuerung des deutsch-österreichischen Handelsvertrags, welchen eingehende Erörterungen über die Wünsche und Beschlüsse der Industrie vorausgegangen, nicht gelungen sei, einen Vertragstarif zu erreichen, das Verlangen nach Abänderung eines einzelnen Zollsatzes für völlig aussichtslos halten und schlage daher vor,

das Gesuch auf sich beruhen zu lassen,

was einstimmig beschlossen wird.

6. Von dem Präsidium des Deutschen Handelstags ist wieder eine auf den preußischen Landesstempel für Kaufgeschäfte über Waaren bezügliche Mittheilung eingegangen. Dieselbe wird zur Kenntnißnahme ausgelegt.

7. Die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin schreiben in Bezug auf den Streit der Plagwitzer mit der Berliner Stahlfeder-Fabrik an die Handelskammer unter dem 18. Februar: „Im Verfolg Ihrer gefälligen Zuschrift vom 30. v. M. (684/XX) hat unser Commissar das Musterbüchlein der Firma C. W. Leo Nachfolger, welches Ihrer Zuschrift beigefügt war, im Geschäftslocale der Firma Heintze & Blanckertz zum Gegenstande nochmaliger Rücksprache gemacht. Unser Commissar ist von dieser Rücksprache in der Ueberzeugung weggegangen, daß die Firma Heintze & Blanckertz in Zukunft es unterlassen würde, sich als „einzige“ Stahlfederfabrik in Deutschland zu bezeichnen. Zwei Tage später erhielt unser Commissar aber in einer Mittheilung von Heintze & Blanckertz Abschrift eines Schreibens, welches diese Firma am 9. d. M. „an die Fabrik von Federhaltern und Federn C. W. Leo in Plagwitz“ gerichtet hat, und in welchem die weitere Entschließung davon abhängig gemacht wird, daß der Firma Heintze & Blanckertz gestattet sei, persönlich durch Augenschein sich die Ueberzeugung davon zu verschaffen, ob ihre Inanspruchnahme des Prädicats der „einzigen“ Stahlfederfabrik in Deutschland heute nicht mehr zutreffend ist. Unter diesen Umständen müssen wir den Versuch, weitere Einwirkung auf die Firma Heintze & Blanckertz zu üben, als aussichtslos aufgeben.“ Nach Mittheilung der genannten Plagwitzer Firma ist der Berliner Firma die gewünschte Gelegenheit, sich durch Augenschein zu überzeugen, geboten worden; über den schließlichen Erfolg steht eine Mittheilung noch aus.

8. Die Inhaber der Firma Fr. Ch. Schreiber hier, welchen aus Anlaß des 50jährigen Jubelfestes ein Glückwunschschreiben zugesendet worden ist, sprechen dafür ihren Dank aus.

9. Der Bureau-Director des Reichstags macht Mittheilung über den Beschluß des Reichstags, wonach gewisse Bestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit blei- und zinkhaltigen Gegenständen auf das Feilhalten und Verkaufen von Conserven erst vom 1. Octbr. 1889 an Anwendung finden sollen. Der Herr Vorsitzende bemerkt dazu, im Wesentlichen sei der Zweck des diesseitigen Gesuchs hierdurch erreicht.

10. Unter den eingegangenen Drucksachen sind folgende hervorzuheben: a. Verwaltungsberichte von Dresden und Leipzig 1886. — b. Rapports des membres du jury international des récompenses sur l'exposition universelle d'Anvers en 1885. — c. Ordnung des Haushaltplanes des Russischen Kaiserreichs für 1886. — d. Katalog der Bibliothek des Reichs-Justiz-Amtes. — e. Desgl. der Handels- und Gewerbekammer Wien. — f. Graphische Darstellung der Beförderung einiger Fracht-Artikel auf deutschen Eisenbahnen 1886. — g. Informes y documentos relativos á commercio etc., Heft 30, sowie h. Exposicion sobre la colonizacion de la Baja California, Mexiko 1887. Beides überreicht von Herrn Consul Haße. — i. Boletin mensual de estadistica municipal, Buenos Aires, Novbr. 1887. — k. Verwaltungs-Bericht der Reichsbank für 1887. — l. Bericht über die Thätigkeit der Handelskammer Bremen 1887, Jahresberichte der Handelskammern Greiz und Saarbrücken 1886, des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft Königsberg i. Pr. und der Handels- und Gewerbekammer Pilsen 1887, sowie Statistik zum Jahresbericht der Handelskammer Lübeck für 1887. — m. Verzeichniß sämmtlicher Mitglieder der Corporation der Kaufmannschaft von Berlin 1888. — n. Die Corporation der Kaufmannschaft Danzig. — o. Barth, Scheinbare und wirkliche Socialreform. (Heft 73 der Volksw. Zeitfr.) — p. Ingenieur-Bericht des Sächs. Dampfkessel-Revisions-Vereins 1887. — q. Jahresberichte des Gewerbe-Vereins Zwickau 1886/87, der Industrie-Schule zu Sonneberg 1886/87 und der Oeffentl. Handelslehranstalt der Dresdner Kaufmannschaft Ostern 1888. — r. Schimmelpfeng, Die organisirte Credit-Erkundigung, nebst Bericht über sein Institut 1887. — s. Denkschrift der Handelskammer Bielefeld über die Alters- und Invaliditätsversorgung der Arbeiter. — t. Bagge, Die Heranziehung der Agenten bez. der von denselben vertretenen Häuser zu mehrfacher Gewerbesteuer. — u. Protokoll der Ausschuß-Sitzungen des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Canalschifffahrt vom 25. Jan. und 22. Febr. 1888.

II. In seiner Eigenschaft als Mitglied des Kgl. Sächsischen Eisenbahnrathes und des Kgl. Preußischen Bezirks-Eisenbahnrathes zu Erfurt erstattet Herr Schnoor Bericht über die jüngsten Sitzungen dieser beiden Körperschaften.

1. Aus den Verhandlungen der ersteren ist zunächst zu erwähnen, daß die Ermäßigung der Stückgutfracht infolge des Steigens des Verkehrs nur einen geringen Ausfall ergeben hat und daß sie vor allem den kleineren Producenten und den ärmeren Bevölkerungsclassen zu gute zu kommen scheint. — Der diesseitige Antrag auf Herabsetzung der Fracht für Kleie ist schließlich abgelehnt, dagegen sind getrocknete Malzträber in Specialtarif II versetzt worden, während nasse Malzträber und Weintrester in Specialtarif III bleiben. — Der Antrag auf Erhöhung der Fracht für Kammzug ist, dem diesseitigen Gutachten entsprechend, im Eisenbahnrathe abgelehnt worden. — Aus dem Sommerfahrplan ist als wichtige Neuerung die Einstellung der III. Wagenclasse in den Curirzügen der Linie Dresden-Reichenbach i. V. und Leipzig-Hof, mit Ausnahme der Leipzig-Hofer Nachtzüge Nr. 18 und 19, hervorzuheben. — In dem nächstens herauszugebenden neuen Personengeld-Tarif soll die Gültigkeit der Tagesbillets zur Rückfahrt auf die Züge ausgedehnt werden, welche fahrplanmäßig spätestens zu Mitternacht des letzten Tages von der Bestimmungs-Station nach der Billetausgabe-Station abgehen oder unmittelbaren Anschluß nach derselben haben.

2. Aus den Verhandlungen des Bezirks-Eisenbahnrathes zu Erfurt ist zunächst die Mittheilung über die künftige Behandlung der Privatgüterwagen erwähnenswerth, wonach die Fracht nach und von der Reparatur-Werkstätte erlassen, von Berechnung einer Standmiethe aber dann abgesehen wird, wenn der Wagen auf einem privaten Anschlußgleise steht. — In dem Sommerfahrplan ist die Aenderung vorgesehen, daß der Abendzug Leipzig-Berlin 11[00] abfährt und früh 5 Uhr in Berlin ankommt. Der Berichterstatter hat sich dafür verwendet, daß der Berlin-Leipziger Abendschnellzug, welcher jetzt nur bis Bitterfeld Schnellzug ist, dann aber in Zörbig und Rackwitz hält, diese kleineren Stationen durchfahren möge. Seine Frage, ob der Schnellzug Nr. 6 künftig wieder in Fronstädt halten werde, ist bejaht worden. — Der Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen zwischen Berlin und Moabit einerseits und Halle und Leipzig andererseits ist beibehalten worden. — Warm eingetreten ist der Berichterstatter für die Erstellung von Nothstandstarifen für Eisenerze von König nach Zwickau, sowie für abgerösteten Schwefelkies von Köthen nach Zwickau. Der hierauf gerichtete Antrag der A. Berg'schen Bergverwaltung zu König und der Verwaltung der Königin-Marienhütte zu Cainsdorf war einerseits damit begründet, daß wegen Ungunst der Verhältnisse der Cainsdorfer Hochofen im Jahre 1886 habe ausgeblasen werden müssen und daß infolge dessen fast die gesammte Förderung der Eisenerze auf den Königer Revieren eingestellt und der größte Theil der Bergarbeiter entlassen worden sei; andererseits auf die den Gruben an der Lahn, Dill und Sieg bewilligte gleiche Frachtermäßigung nach den Hochofenbezirken der rechten Rheinseite. Der Antrag ist denn auch genehmigt worden. — Dagegen hat der Antrag des Vertreters des Vereins Deutscher Spiritusfabrikanten in Berlin auf Einführung eines Differentialtarifs bei Entfernungen über 1000 km und eines Exporttarifs nach der Schweiz für Kartoffelfabrikate als den Interessen von Mitteldeutschland entgegenlaufend den Widerspruch des Herrn Berichterstatters hervorgerufen und ist fast einstimmig abgelehnt worden. — Schließlich erwähnt der Herr Berichterstatter noch, daß die Kgl. Preußischen Eisenbahn-Directionen ermächtigt sind, den Einheitssatz für Arbeiter-Wochen-Billets von 1½ ₰ auf 1 ₰ für 1 km herabzusetzen; nach den ihm gewordenen Mittheilungen sei die Einrichtung solcher Züge von hier bis Schkeuditz, bis Taucha, bis Zschortau und bis Markranstädt zu erhoffen.

Herr Lorenz wünscht, daß die Einheitssätze des neuen sächsischen Personentarifs nicht höher angesetzt werden möchten als in Preußen. Ferner kommt er auf die von der Handelskammer schon wiederholt als Uebelstand bezeichnete Art der Kilometer-Berechnung für die Strecke Altenburg-Gößnitz zurück, die hoffentlich bei Gelegenheit des für den 1. April angekündigten neuen Kilometerzeigers Berichtigung finden werde; wenn man einwende, es handle sich dabei nur um Pfennige, so entgegne er, der Handel müsse jetzt mit Pfennigen rechnen. — Das Halten des Schnellzuges Abends 8 Uhr von Berlin in Zschortau und Rackwitz sei wohl nicht zu entbehren, solange nicht noch ein Zug eingeschaltet werde. Bezüglich der Ausnahmetarife vom Osten nach Süddeutschland sei er der Meinung, daß die Ablehnung mit dem freihändlerischen Charakter der Kammer nicht im Einklang stehe, wenn auch der Wunsch der ostpreußischen Landwirthe egoistisch sein möge.

Herr Scharf bemerkt, es sei ihm zwar nicht bekannt, wie die Strecke Altenburg-Gößnitz jetzt berechnet werde, jedenfalls werde aber auf der Strecke Leipzig-Hof für Güter eine niedrigere Kilometerzahl in Rechnung gestellt, als sie in Wahrheit betrage.

Herr Schnoor erwidert Herrn Lorenz, nach seinen Wahrnehmungen sei das Halten des Berlin-Leipziger Abendschnellzuges auf den kleinen Stationen sehr wohl zu entbehren, da der vorhergehende Zug dort halte. Daß Herr Lorenz sich jetzt für einen Staffeltarif erwärme, sei ihm verwunderlich; er seinerseits habe jedenfalls keinen Anlaß gefunden, einen solchen zum Schaden der mitteldeutschen Industrie zu befürworten.

Herr Lorenz läßt diesen Punkt fallen, spricht aber noch den Wunsch aus, daß künftig im Kilometerzeiger alle Abweichungen von der wirklichen Entfernung ersichtlich gemacht werden möchten.

III. Demnächst erstattet namens des Verkehrs-Ausschusses Herr Scharf Bericht über die Canal-Frage.

Bezüglich des Entwurfs für einen Canal nach Wallwitzhafen liegt ein ausführlicher Bericht aus seiner Feder vor, welcher vervielfältigt und an die Mitglieder vertheilt ist. Derselbe giebt zunächst eine actenmäßige Darstellung des seitherigen Verlaufs der Angelegenheit. Wenn diese infolge ungünstiger Verhältnisse längere Zeit hindurch keinen ersichtlichen Fortschritt gemacht habe, so dürfe man doch die Verzögerung am deswillen nicht bedauern, weil inzwischen die Technik des Canalbaues umsomehr fortgeschritten sei. Neuerdings sei die Sachlage insofern eine günstigere geworden, als der Grundsatz der Ausführung von Wasserstraßen durch den Staat, unter Mitwirkung der betheiligten Landschaften und Städte, mehr und mehr zur Anerkennung gelangt sei. Im weiteren Verlauf kommt der Berichterstatter auf Grund amtlicher Zahlen über den Güterverkehr auf der Eisenbahnlinie Wallwitzhafen, sowie auf den der Elbe zunächst gelegenen Stationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, einschließlich Stassfurt-Leipzig, zu dem Ergebnisse, daß für einen Canal nach Wallwitzhafen bei mäßiger Belastung des Verkehrs ein befriedigender Ertrag wohl zu erhoffen sei. Der Schluß-Antrag, welchen der Verkehrs-Ausschuß zu dem seinigen gemacht hat, geht dahin, die Handelskammer wolle beschließen:

1. ein Obergutachten über die vorhandenen generellen Vorarbeiten einzuholen und dabei die Entscheidung nachstehender Fragen als ihr besonders wichtig zu bezeichnen:
   a. Ist eine Abänderung der Linie Leipzig-Wallwitzhafen dahin möglich, daß der Höhenrücken bei Breitenfeld umgangen oder an niedrigerer Stelle überschritten werden kann?
   b. Nach dem eigenen Ausführen des Kgl. Wasserbau-Inspector Georgi ist mit Einschaltung einer weiteren geneigten Ebene der Wegfall von 7 der projectirten 16 Kammerschleusen möglich, aber noch nicht projectirt und veranschlagt. Es ist das näher festzustellen.
   c. Ist der vorgesehene Zubringer in der geplanten Länge beizubehalten, abzukürzen oder vortheilhaft zu ersetzen durch Aufstauung des Grundwassers, Anlage von Sammelteichen rc.?
   d. Ist die Untertunnelung des Höhenrückens bei Breitenfeld (4500 m) auch nach heutigen Ansichten ganz ausgeschlossen? (Beim Rhein-Marne-Canal mit 5000 m ausgeführt.)
   e. Welches System wird definitiv empfohlen zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes bei Breitenfeld und eventuell der Scheitelstrecke?
2. in Verbindung mit dem Obergutachten die Aufstellung eines Entwurfs zur Hafenanlage mit Berücksichtigung der Anschluß-Verbindung an die naheliegenden Bahnhöfe bez. an den Centralbahnhof zu veranlassen.

Nachdem der Berichterstatter schließlich erwähnt hat, daß er über die Art der Ausführung der Beschlüsse in nicht-öffentlicher Sitzung noch eine Mittheilung zu machen haben werde, finden die vorstehenden Anträge einstimmige Genehmigung.

In Betreff des Entwurfs für einen Elster-Saale-Canal hat der Canal-Verein in Plagwitz-Lindenau an die Handelskammer das Gesuch gerichtet, seine Petition um Ausführung desselben auf Staatskosten bei der Staatsregierung und bei den Ständekammern zu befürworten. Die Angelegenheit hat nicht früher verhandelt werden können, da die in Aussicht gestellten Unterlagen erst vor Kurzem eingegangen sind.

Der Verkehrs-Ausschuß legt den Entwurf eines Schreibens vor, in welchem, unter Wahrung des aus dem obigen sich ergebenden grundsätzlichen Standpunkts der Handelskammer, und unter Berichtigung einer in der Petition enthaltenen unrichtigen Angabe über die Zahl der Schleusen beim Elster-Elb-Canal, die nachgesuchte Befürwortung ausgesprochen, zugleich jedoch auf die Nothwendigkeit einer Ergänzung des vorliegenden Planes in der Richtung hingewiesen ist, daß auch die Interessen der Nord- und Ostseite von Leipzig Berücksichtigung finden.

Der Entwurf wird einstimmig genehmigt.

IV. Weiter berichtet namens des Zoll- und Steuer-Ausschusses Herr Aelt. Vors. Thieme über die nachstehenden von dem Königlichen Ministerium des Innern zur Begutachtung vorgelegten Petitionen:

1. der Ersten Deutschen Fein-Jute-Spinnerei, Bergmann, Frobes & Co., um Erhöhung des Zolles auf feinere Jute-Garne;
2. der deutschen Flachsspinnereien um Erhöhung des Zolles auf Leinengarne;
3. einer Anzahl Nähmaschinen-Fabrikanten und Händler um Erhöhung des Zolles auf Nähmaschinen.

Ueber alle diese Petitionen hat der Ausschuß unter Zuziehung von Sachverständigen eingehend berathen. Als Ergebniß dieser Berathungen liegen Entwürfe zu gutachtlichen Berichten vor, welche zu 1 und 2 Ablehnung empfehlen, während zu 3 der Ausschuß einer mäßigen Erhöhung des Zolles, namentlich auf Nähmaschinen-Obertheile, nicht entgegentreten zu wollen erklärt. Die Berichte (welche inzwischen bereits veröffentlicht sind) werden durchgängig einstimmig genehmigt.

V. Hieran schließt sich noch eine nicht-öffentliche Sitzung.

Auf Grund des Protokolles mitgetheilt von dem Secretär

Dr. Gensel.

Verantwortlicher Redacteur Heinrich Rühle in Leipzig.
Für den musikalischen Theil verantw. Dr. Oscar Paul in Leipzig.

Volkswirthschaftliches.

Alle für diesen Theil bestimmten Sendungen sind zu richten an den verantwortlichen Redacteur desselben C. G. Lenz in Leipzig.

Telegramme.

WTB. Petersburg, 31. März. Durch ein heute veröffentlichtes Gesetz wird die Stempelsteuer auf zinstragende Papiere erhöht und zwar soll dieselbe für jede Art russischer Actien, Antheilscheine, Obligationen und Pfandbriefe, sowie für ausländische Fonds erhoben werden, und je nach dem Stückwerthe derselben 15 Kopeken bis zu 10 Rubel per Stück betragen. Laut der dem Gesetz beigegebenen Steuerscala beträgt dieselbe nunmehr für zinstragende Papiere im Stückwerthe bis 50 Rbl. 15 Kop., bis 100 Rbl. 30 Kop., bis 250 Rubel 125 Kop. und sofort bis zum Stückwerthe von 5000 Rbl. 10 Rbl.

Eisenbahn-Billets und Ermäßigung der Fahrpreise!

Der alte Streit um die zweckmäßigste Art und Weise der Vervollkommnung unseres gegenwärtigen Eisenbahn-Billetwesens in Verbindung mit einer weitgehenden Ermäßigung der Fahrpreise will nicht zur Ruhe kommen. Immer wieder und von den verschiedensten Seiten kommen die mannigfaltigsten, häufig sich widersprechenden Verbesserungsvorschläge. Nur darin ist man einig, daß man das jetzige Billetsystem für zu verwickelt und die Fahrpreise für zu hoch hält und daß man nicht zweifelt, es werde die Einführung einer ganz durchgreifenden Tarifermäßigung die Fahrgeldeinnahme, anstatt zurückzugehen, einen ungeahnten Aufschwung nehmen.

In der Hauptsache fußen die Aenderungsvorschläge auf der gegenwärtigen Einrichtung der Entfernungsbillets. Besonders scheint sich in dieser Beziehung die Einführung von Kilometercoupons eines gewissen Beifalles zu erfreuen und zwar auch in Fachkreisen. Wenigstens haben einige Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung Versuche begonnen. Die Mängel jedoch, welche dieser Einrichtung anhaften, werden deren allgemeiner Durchführung aller Voraussicht nach dauernde Hindernisse bereiten. Diese Mängel bestehen einerseits in der außergewöhnlichen Erschwerung der Controle, welche das Fahrpersonal über die zurückgelegten Entfernungen auszuüben hat und andererseits in dem Umstande, daß solche Coupons nur für eine gewisse größere Anzahl von Kilometern zur Ausgabe gelangen, so daß die Ermäßigung nicht einem Jeden, sondern nur dem Vielreisenden zu Gute kommt.

Besonders die Nachtheile der Controlerschwerung liegen auf der Hand. Man nahm daher auf anderer Seite von einer Aenderung des jetzigen Billetsystems überhaupt Abstand und versuchte wenigstens eine Fahrpreisermäßigung in folgender Weise herbeizuführen: Man brachte Marken, die auf einen bestimmten Geldbetrag lauteten, in einer gewissen größeren Anzahl unter Gewährung eines Rabattes zum Verkaufe und ließ diese Marken von den Billetexpeditionen zum vollen Nennwerthe an Zahlungsstatt bei der Lösung von Billets annehmen. Eine gewisse beschränkte Preisermäßigung wurde hierdurch allerdings gewährt und gleichzeitig die Controlerschwerung vermieden, aber — im Uebrigen blieb Alles hübsch beim Alten, vor allen Dingen durften die Billeteure in den Vorräthen ihrer Billetschränke und Billetthürme weiter schwelgen und hatten neben ihren sonstigen angenehmen Beschäftigungen noch die Arbeit mit den neuen schönen Marken. Außerdem aber trafen wir auch bei dieser Einrichtung wieder die Bevorzugung des Vielreisenden, während der gewöhnliche Sterbliche leer ausgeht.

Allen diesen Versuchen werden sich — wie man sieht — mit der Zeit die gewichtigsten Hindernisse entgegenstellen. Man wird etwas ganz Neues ersinnen müssen, was sämmtliche Vorzüge der in Vorschlag gebrachten Aenderungen in sich zu vereinigen und doch allen gerügten Nachtheilen so weit wie möglich aus dem Wege zu gehen hätte. Zunächst müßte die Fähigkeit geboten werden, bei Anwendung von nur einigen wenigen Billetsorten dennoch jedem Reisenden auf jeder Billetausgabestelle ein Billet aushändigen zu können, auf welches hin er nach jeder beliebigen Station, wenigstens der Heimathbahn, Beförderung erhielte. Ferner müßte gleichzeitig eine weitgehende Fahrpreisermäßigung zugestanden werden.

Wenn man diese Forderungen gelten läßt, muß man zugestehen, daß die alte, der Post heimtückisch abgelauschte Idee der Einführung von Zonenbillets etwas Bestechendes hat; aber — es ist hierüber so viel geschrieben worden, daß man sich kurz fassen kann — so lange man nicht im Stande ist, Menschen wie Stückgüter wohl signirt und beklebt in einen Wagen zu packen und an Ort und Stelle zu schaffen, so lange wird die Ausführung dieses Gedankens wohl ein frommer Wunsch bleiben. Wer sollte z. B. einen Reisenden daran hindern, innerhalb seiner Billetzone beliebig oft und beliebig lange hin und her zu fahren und so den größten Mißbrauch mit der sonst so wohlthätigen Einrichtung zu treiben? Die Möglichkeit dieses Mißbrauches ist eben im Wesen der Selbstbestimmung des hier behandelten Beförderungsobjectes begründet. Der einfache Zonentarif eignet sich wohl für Güter, nicht aber für Menschen. Man müßte denn zur Abhilfe für jede Zone eine bestimmte Geltungsdauer des zugehörigen Billets im Voraus bestimmen. Wer sollte dies aber in gerechter Weise ausführen; ich glaube, man würde sich allerlei höchstens bedanken, und doch kommt mir hierbei ein Gedanke. Ich will gleich vorbeugen, er ist durchaus nicht besonders geistreich; er liegt sogar etwas sehr nahe und doch — er ist neu, wenn ich mich nicht irre.

Wie, wenn man die Bestimmung der Zone, überhaupt die ganze Einrichtung der Entfernungsbillets ohne Weiteres fallen ließe und nur Zeitbillets einführte? — Ich meine das so: Man lege z. B. Billets mit Gültigkeit für einen halben Tag, für einen, zwei, drei oder noch mehr Tage auf. Ein derartiges Billet berechtige sodann den Reisenden, die Eisenbahnlinien derjenigen Verwaltung, von welcher solche Billets gelöst worden sind, innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer beliebig zu benutzen. Diese Billets sind — wie bisher — mit dem Tages- und dem Tageszeitstempel (Vor- oder Nachmittagsstempel) zu versehen und dementsprechend vom Fahrpersonale auf die Gültigkeit hin zu prüfen. Die Billets berechtigen innerhalb der Gültigkeitsdauer sowohl zur Hin-, als auch zur Rückfahrt, auch ist die beliebige Unterbrechung der Fahrt — natürlich ohne Veränderung der Gültigkeitsdauer — freizugeben. Man sieht, an Einfachheit, die jetzt so wieder Mode wird, fehlt es meinem Vorschlage nicht!

Alle Tagesbillets (Retourbillets) oder ermäßigte Billets könnten in Wegfall kommen, ebenso die Gewährung von Freigepäck. Beizubehalten wäre dagegen die Verschiedenheit der Billets für die einzelnen Wagenclassen. Außerdem müßten gesonderte Billets für Personen- und gemischte Züge, und solche für Schnellzüge ausgegeben werden.

Als Preiseinheit wäre ein gewisser, je nach den Verhältnissen der Ausgabebahn bemessener, jedenfalls aber sehr mäßiger Satz beizubehalten. So möchte ich z. B. als Einheitssatz vorschlagen — nachsichtigen Lesern rathe ich den Athem anzuhalten — für ein Eintagsbillet 3. Cl. 1 ℳ, für ein solches 2. Cl. 1.50 ℳ und für eines desgleichen 1. Cl. 2 ℳ. Diese Sätze wären für die Schnellzüge entsprechend zu erhöhen. Ein Halbtagsbillet hätte in jedem Falle die Hälfte zu kosten.

Andere Billets als solche für halbe oder volle Tage werden nicht ausgegeben. In der Regel werden benutzt werden die Halbtagsbillets für den Nah- und den Sonntagsvergnügungsverkehr, die Billets für volle Tage für den Fernverkehr.

Ein einzelner und zwar schon ziemlich bedeutender Eisenbahn-Verwaltungsbereich wird bei Einführung dieses Billetsystems wahrscheinlich schon mit Zweitagsbillets ausreichen; denn man kann innerhalb zweier Tage — ununterbrochene Fahrt vorausgesetzt — sehr weit kommen. Hierdurch wird die jetzige Unmasse von Billets auf ein Minimum — noch nicht 20 Sorten — beschränkt.

Der Abrechnungsschwierigkeiten halber könnte zunächst diese Neueinrichtung wohl nur in den Binnenverkehren durchgeführt werden. Berücksichtigt man dabei, um welch gewaltige Eisenbahncomplexe es sich in Deutschland handelt, ich erinnere an die verschiedenen deutschen Staatsbahnen, so wird man nicht leugnen können, daß hiermit schon große Vortheile gewonnen würden. Unüberwindlich dürften aber auch diese Abrechnungsschwierigkeiten nicht sein; auch ohne Durchführung des Reichs-Eisenbahnprojectes könnte im Wege des Billetaustausches wenigstens für die Hauptverkehrspunkte ein Ausweg gefunden werden.

Soll ich noch etwas zur Vertheidigung der billigen, anscheinend zu billigen Einheitssätze sagen, die ich in Vorschlag gebracht habe? Ich würde glauben, Eulen nach Athen zu tragen und — zur rechten Zeit stellt sich ein rechtes Schlagwort ein — ich begnüge mich einstweilen mit der geistvollen Phrase: „Die Masse muß es bringen“.

Auf zwei Einwürfe, die man machen könnte, möchte ich noch im Voraus antworten: In dem Vorschlage vermißt man die Berücksichtigung des Arbeiter- und Marktverkehrs. Dieser Verkehr, seinem Wesen nach beschränkt, findet nur zwischen größeren Orten und deren Vororten statt. Es handelt sich hier also um gewisse Sonderverkehre, die wie bisher durch Einlegung von Arbeiter- oder Marktzügen unter Herausgabung von Wochen- und Monatskarten berücksichtigt werden könnten. Gegen derartige Einrichtungen streitet doch das neue Billetsystem nicht. Ferner möchte man einwenden, es würden sich in Folge dieser Neueinrichtung voraussichtlich die Reisenden in den frühen Morgen- und den ersten Nachmittagsstunden auf der Eisenbahn zusammendrängen, um die möglichste Ausnutzung der Billets zu erzielen.

Zugegeben! Aber ich sehe den Schaden nicht ein, den dies bringen soll. Die Eisenbahn, die jetzt zuweilen Züge gefahren hat, in welchen die Coupéinsassen vor langer Weile einschlafen, oder zu ihrer Unterhaltung Tractätchen lesen müssen, kann dann ihren Verkehr concentriren und befördert in Folge dessen die in Frage kommenden, viel Geld einbringenden Züge — im Gegensatze zu den anderen — unter Schaffung besonders günstiger Anschlüsse und Gewährung aller sonstigen Erleichterungen und Verbesserungen. Der Reisende wiederum richtet sich mit seiner Reisezeit entsprechend ein und kommt dann ebenfalls nicht zu kurz. Ja, wird man sagen, das wird für das Publicum ein großes Studium der Fahrpläne und Verkehrswege erfordern. Ei nun — die Eisenbahn ist keine Kinderbewahranstalt! Fährt übrigens ein Reisender wirklich einmal zu einem ihm ungünstigen Zeitpunkte ab, nun, so ist der Schaden nicht groß. Der Preisunterschied, der Betrag eines Halbtagsbillets, ist so gering, daß derselbe gar nicht in Betracht gezogen werden kann.

Will man indessen Alles dies nicht gelten lassen, so giebt es immer noch einen Ausweg. Man sieht, ich bin ein feiner Fechter und finde bei allen Hieben, die — ich an mich selbst austheilen will, eine Parade. Zur Abhilfe also führe man den bei der Post schon üblichen Stundenstempel ein. Neben der Tageszeit weist dann der Stempel noch die Billetlösungsstunde nach. Das Stempelumsetzen ist so leicht und wenig zeitraubend, daß die Herren Billeteure, die ja dann an und für sich nur noch Ruheposten zu bekleiden haben werden, diese Arbeit höchstens als eine anmuthige Unterbrechung ihres dolce far niente begrüßen würden. Ein jedes Billet gälte hiernach entweder auf einen halben, oder einen vollen Tag bis genau zu derselben Stunde, welche dem betr. Billete aufgestempelt worden wäre. Aber — wie schon gesagt — der geringe Preisunterschied wäre auch diese geringe Mühewaltung nicht werth. — Doch jetzt genug; ich höre schon die Schläge um meine Ohren sausen. -t-

Vermischtes.

⊠ Leipzig, 30. März. Von der kgl. preußischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg ist der Handelskammer die nachstehende die Gütertarife der preußischen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen betreffende Mittheilung zugegangen: „Der Handelskammer theilen wir ergebenst mit, daß fortab von Frachtinteressenten Vorausbestellungen auf regelmäßige Zusendung aller im Bereiche der preußischen Staats- und der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Kraft tretenden Gütertarife und deren Nachträge oder einer bestimmten Gattung derselben bei der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung gegen Hinterlegung eines den ungefähren Kostenbetrag für ein Jahr deckenden Geldbetrages gemacht werden können. In diesem Falle findet die Uebermittlung der Tarife rc. ohne jedesmaligen besonderen Antrag auf Kosten der Besteller statt. Die Einziehung der Kosten für die übersandten Tarife findet vierteljährlich statt. Schriftliche Anträge, in denen die gewünschten Tarife nach Verkehrsgebieten bez. bestimmten Artikeln genau zu bezeichnen sind, können bei den Verkehrsbureaus der königlichen Directionen der preußischen Staatsbahnen bez. bei der Drucksachen-Verwaltung der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen oder bei den bestehenden Auskunftsbureaus und Auskunftsstellen der deutschen Reichs- und königlich preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung angebracht werden.“

* Leipzig, 31. März. Jubiläum. Morgen, 1. April, feiert Herr Director Georgi sein 25jähriges Jubiläum als Beamteter der hiesigen Versicherungsbank „Teutonia“. Möge es dem Herrn Jubilar vergönnt sein, noch viele Jahre wie bisher in seiner Stellung segensreich zu wirken.

*— Allgemeine Renten-, Capital- und Lebensversicherungsbank „Teutonia“ in Leipzig. Wie wir erfahren, wird, gleich wie im Vorjahre, auch für 1887 eine Dividende von 10 Procent vertheilt werden. Außerdem sollen 30 000 ℳ dem Reservefonds nach Vorschlag des Aufsichtsrathes dem Kriegsreservefonds überwiesen werden.