

I. Dem Verein sind folgende *neue Mitglieder* beigetreten: Dorstener Papierfabrik Act.-Ges., die im Laufe dieses Jahres eine Sulfitstofffabrik mit zwei Kochern errichtet. Zellstofffabrik Düren, Hermann Maria Schöller & Co. in Düren. Gebrüder Vogel in Zell i. Wiesenthal.

Cellulosefabrik Hausen, J. Krämer in Hausen, Hohenzollern.

2. *Einkäufe.* Der Hilfsverein für Fachgenossen der Papier-Industrie richtete an den Vorstand die Bitte, in Anbetracht der wohlthätigen Zwecke des Hilfsvereins diesem aus der Vereinskasse eine Unterstützung zuzuwenden. Auf Antrag des Vorstandes, der von mehreren Mitgliedern unterstützt wird, beschliesst die Versammlung, dem Hilfsverein für das laufende Jahr 50 M. zu bewilligen. Es soll in jedem Jahre darüber abgestimmt werden, ob und mit welchem Betrag diese Unterstützung weiter laufen soll. Eine Anfrage des Vereins Deutscher Papierfabrikanten, ob die Zellstoff-Fabrikanten nicht mit den Papiermachern in Tarifangelegenheiten gemeinsam vorgehen wollen, wird der Vorstand mit Zustimmung der Versammlung dahin beantwortet, dass sich solch gemeinsames Vorgehen nicht empfehle, da es ohnehin schwer halte, die Zellstoff-Fabrikanten allein unter einen Hut zu bringen. Die anderen Zuschriften befassen sich meist mit Tarif-Angelegenheiten und werden bei Punkten 4 und 5 erledigt.

3. *Kassenbericht.* Dr. Müller berichtet über den Rechnungsabschluss für 1897, dessen Richtigkeit durch die von dem Vorsitzenden ernannten Herren Dietrich und Direktor Schacht geprüft worden ist. Der Kassenbestand betrug am 1. Januar 1897 1460 M. 7 Pf.

|   |          |
|---|----------|
| Einnahmen: 41 Mitgliederbeiträge zu 10 M. | = 410 M. |
| Zinsen von 1000 M. 3 pCt. Konsols         | = 30 „   |
|   | = 440 M. |

Die Ausgaben betragen 295 M. 90 Pf., der Ueberschuss daher 144 M. 10 Pf. Dies ergibt mit dem Uebertrag aus dem Vorjahre am 1. Januar 1898 einen Vermögensstand von 1604 M. 17 Pf.

Dr. Müller wird Entlastung ertheilt und der Dank für die Mühewaltung ausgesprochen.

4. und 5. *Tarif-Angelegenheiten.* *Vorsitzender:* Die deutschen Papierfabrikanten streben seit lange Ersetzung der heutigen Bahnfrachten für Papier durch billigere an. Als Holzstoff-Packpapier, das billigeren Frachtsatz genießt, wurden bisher auch Zellstoff-Papiere befördert, da Zellstoff auch als chemischer Holzstoff bezeichnet wird. In neuerer Zeit wurden aber die Eisenbahnbehörden vom Minister angewiesen, als Holzstoff-Packpapier nur solches anzuerkennen, das lediglich aus Holzschliff, u. z. aus weissem oder gedämpftem Holz, erzeugt wurde. Infolgedessen werden viele Papier-Fabrikanten gezwungen, jährlich viele Tausend Mark mehr Fracht als bisher zu zahlen, und darum ist es sehr dringend, dass eine durchgreifende Aenderung angebahnt werde. Der Vorschlag der Papierfabrikanten, für alle Papiersorten einen einzigen mässigen Frachtsatz einzuführen, wurde von den Eisenbahnbehörden nicht angenommen, da dies eine Verminderung der Bahneinnahmen herbeiführen würde. Kommerzienrath Behrend hat den von Carl Hofmann vorgeschlagenen Weg empfohlen, das Papier je nach der Verpackung zu tarifiren, nämlich in Kisten gepacktes theurer, und mit Brettern, Rahmen oder sonstwie in Ballen gepacktes billiger. Der Verein Deutscher Papierfabrikanten hat in diesem Sinne eine Eingabe an die zuständige Stelle gerichtet und den Vorstand des V. D. Z. ersucht, diese Bestrebungen zu unterstützen. Diesem Ersuchen ist der Vorstand freudig nachgekommen, da die angestrebte Tarif-Reform den Zellstoffverbrauch zu heben geeignet sei, und er reichte folgendes Gesuch ein:

An den ständigen Ausschuss der Verkehrs-Interessenten der Eisenbahn-Tarifkommission zu Händen des Vorsitzenden Herrn Geheimen Kommerzienrath Frenzel, Hochwohlgeboren, Berlin.

In der gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahn-Tarif-Kommission und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten vom 17. Februar dieses Jahres soll beschlossen worden sein, deklaratorisch zu erklären, dass *nur* Packpapier aus mechanischem Holzstoff, nicht aber solches mit Beimischung von chemischem Holzstoff unter der Tarifbezeichnung »Holzstoff-Packpapier« nach den Sätzen des Spezialtarifs I zu verfrachten sei. Ausnahmsweise sollte ein Zusatz bis zu 25 pCt. Holzstoff ohne Aenderung des Tarifsatzes als zulässig erachtet werden.

Wir gestatten uns nun ergebenst zu konstatiren, dass es ausser Packpapier aus Braunholzstoff, der aber auch kein lediglich auf mechanischem Wege erzeugter Holzstoff, sondern ein Mittelding zwischen mechanischem und chemischem Holzstoff ist, kein Packpapier giebt, welches ausschliesslich aus mechanischem Holzstoff ohne jeden Zusatz von Zellstoff hergestellt werden kann, und zwar weil ein brauchbares Packpapier vor Allem Festigkeit erheischt, eine solche

aber — abgesehen von Hadern — ohne entsprechenden Zusatz von Zellstoff nicht erreicht werden kann, der sich manchmal auf 50 pCt. und mehr erstreckt. Da die meisten Erzeuger von Packpapier zahlreiche Sorten in den verschiedensten Mischungsverhältnissen herstellen und eine Wagenladung ebenfalls dementsprechend zusammengesetzt ist, so wird die Deklaration eine schwere Gewissensfrage, während andererseits der Eisenbahn-Expeditions-Beamte keine Handhabe zur Unterscheidung hat. Thatsächlich sollen auch von den vielen Fabriken derartige Packpapiere nach wie vor anstandslos in Spezialtarif I verfrachtet werden, während vereinzelt Eisenbahn-Direktionen von den versendenden Papierfabriken verlangen, dass sämtliche Packpapiere, welche chemischen Holzstoff (Holzzellstoff) enthalten, als »Packpapier« schlechthin deklariert und nach dem Tarif der Allgemeinen Wagenladungsklassen zu verfrachten seien. Diese Papiere kommen also, obwohl sie häufig sogar aus ganz geringwerthigen Zellstoff-Abfällen hergestellt sind, die bei Weitem nicht einmal den Werth von Holzschliff haben, in denselben Tarif, wie die feinsten und theuersten Papiersorten aus den besten Lumpen oder wie die weitaus werthvolleren Gegenstände der Textil-Industrie, während andererseits die theuren Maschinen (namentlich elektrische Maschinen), welche vielfach einen weit höheren 100 kg-Preis haben, als Packpapiere nach dem Spezialtarif I gehen. Diese Packpapiere müssen dadurch Frachtsätze zahlen, welche sie nicht vertragen, und die theilweise erheblich höher sind, als der Verdienst, der an der Waare bleibt.

Durch die Unsicherheit der den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechenden Tarifbestimmung ist eine Ungleichmässigkeit in der Behandlung von Packpapiersendungen seitens der verschiedenen Güterabfertigungen entstanden, und es hat sich ein Zustand herausgebildet, welcher für den gewissenhaften Fabrikanten bezw. Versender unerträglich ist, weil er gegenüber dem weniger skrupulösen Verlager im Nachtheil ist und in seiner Absatzfähigkeit schwer geschädigt wird.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat der Verein Deutscher Papierfabrikanten den Antrag gestellt:

1. Papier, wie es aus der Papierfabrik kommt, ohne weitere Verarbeitung, mit Ausnahme des in Kisten verpackten Papiers,
2. Pappe, wie sie aus der Papierfabrik kommt, ohne weitere Verarbeitung

nach dem Spezialtarif I zu verfrachten.

Da nun die deutsche Zellstoff-Industrie, welche in kurzer Zeit sich zu einem der bedeutendsten Industriezweige entwickelt hat, nahezu 50000 Arbeiter beschäftigt und für die deutschen Staatsforsten und die Landwirtschaft (Strohzellstoff) von ganz ausserordentlicher Wichtigkeit ist, so schliesst sich der unterzeichnete Vorstand des Vereins Deutscher Zellstofffabrikanten dem vorerwähnten Antrage des Vereins Deutscher Papierfabrikanten an und bittet, dessen Antrag geneigtest stattgeben zu wollen. Dies namentlich auch in Berücksichtigung des Umstandes, dass die in Frage stehenden Packpapiere meist aus den ordinärsten Abfällen der Zellstoff-Industrie hergestellt werden, deren Verarbeitung und Fortschaffung auch im sanitären Interesse nothwendig ist.

Eine Einbusse in ihren Einnahmen hat die Eisenbahn-Verwaltung nicht zu befürchten, da es sich ja nicht um eine Ermässigung der Frachtsätze, sondern um die Herbeiführung des früheren Zustandes handelt, wie er vor dem Deklarationsbeschlusse viele Jahre lang gewesen ist. Andererseits aber würde der Eisenbahn-Verwaltung durch ein Festhalten an dem Deklarationsbeschlusse ein Vortheil nicht erwachsen, denn die zu zahlende Mehrfracht beträgt ca. 20 pCt., es würden aber sogar noch mehr als 20 pCt. des bisher verfrachteten Papierquantums der Eisenbahn verloren und auf den billigeren Wasserweg übergehen.

Aschaffenburg, den 23. Mai 1898

Hochachtungsvoll

Der Vorstand des Vereins Deutscher Zellstofffabrikanten

Philipp Dessauer

Kgl. Kommerzienrath

Dr. Gottstein: Am 4. d. M. wurde diese Frage in der Sitzung des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten der Eisenbahn-Tarif-Kommission zu Baden-Baden berathen, und obgleich das Ergebniss noch nicht bekannt wurde, sei zu hoffen, dass es günstig ausfallen werde, da die Ausschuss-Mitglieder die Ungerechtigkeit des jetzigen Zustandes einsehen.

Auf Antrag mehrerer Mitglieder wird der Vorstand ersucht, eine mit der obigen gleichlautende Eingabe an alle zuständigen Eisenbahn-Verwaltungen zu richten, damit die amtlichen Referenten über die Frage rechtzeitig aufgeklärt werden. Der Vorstand wird dieser Anregung Folge leisten.

Der allgemeine Frachtsatz für Holzschliff, Holzzellstoff und Strohzellstoff feucht beträgt laut Spezial-Tarif III 2,2 Pfennig pro Tonnen-Kilometer. Der Frachtsatz für trockenen Stoff ist laut Holzausnahme-Tarif (Spezial-Tarif II) 3 Pfennig pro Tonnen-Kilometer. Ausser diesen allgemeinen Sätzen wurden für Trockenstoff, der zur Ausfuhr gelangt, billige Frachtsätze eingeführt, was manche Betheiligte nicht rechtzeitig erfuhren. In dieser Angelegenheit stellen die Vereinigten Strohstoff-Fabriken folgenden Antrag: