

„Im Besitze Ihres gefl. Schreibens vom 7. d. M. beehren wir uns, Ihnen ergebenst mitzutheilen, dafs durch den für Antwerpen transit einzuführenden ermäßigten Erztarif lediglich die Möglichkeit zur Ausfuhr von Erzen von Lothringen-Luxemburg nach England geschaffen werden soll. Zur Annahme dieses Ausnahmetarifs sind wir nur unter der ausdrücklichen Bedingung geschritten, dafs Vorsorge dahin getroffen werde, dafs die ermäßigten Sätze auf Erzsendungen, welche etwa über Antwerpen nach der Ruhr zur Beförderung kommen sollten, keine Anwendung finden. Nach Ihrem gefl. Schreiben mufs angenommen werden, dafs die Ausdehnung des geplanten Ausnahmetarifs nach dieser Richtung hin von Ihnen gewünscht wird. Dieselbe kann aber von uns nicht in Aussicht genommen werden, da eine Unterbietung der für die Ruhr bestehenden directen Erzfrachten durch die Ermäßigung des Tarifs für Antwerpen durchaus vermieden werden mufs. Bei dieser Sachlage dürfte eine mündliche Erörterung dieser Angelegenheit für Sie ohne Werth sein, weil wir an dem eingenommenen Standpunkte gleich der belgischen Staatsbahn grundsätzlich festhalten müssen.

(gez.) Unleserlich.

Wir stehen, m. H., angesichts dieser Schriftstücke also vor folgenden Thatsachen: Die Kaiserliche Generaldirection der Reichseisenbahnen schliesst mit der belgischen Staatsbahn und der Prinz Heinrich-Bahn einen Tarif, der auf dem Satze von 1,2 Centimes für das Tonnenkilometer basirt, während der directe Ausnahmetarif von Lothringen und Luxemburg nach den Hochofenstationen in Rheinland und Westfalen heute noch für die ersten 100 km 2,2  $\text{ö}$  und für die ferneren Kilometer 1,5  $\text{ö}$  für das Tonnenkilometer und aufserdem 7  $\text{M}$  Expeditionsgebühr für den Doppellader beträgt. Aus diesem Verhalten der Kaiserlichen Generaldirection geht klar hervor: 1. dafs die Kaiserliche Generaldirection die Ausfuhr von Minette wünscht, da hierdurch Mehreinnahmen erwachsen und viele Arbeiter Verdienst und Brot erhalten; 2. dafs man zu den den Engländern bewilligten Ausnahmetarifen, also unter einem Pfennig, noch mit Vortheil fahren kann. (Hört, hört!) Es wird somit durch diese Mafsregel der ausländische Wettbewerb in unerhörter Weise auf Kosten der inländischen Production durch niedrige Tarife, die man den deutschen Werken vorenthält, gestärkt. Sollte der Herr Minister erwidern, an dieser Tarifmafsregel seien die Reichseisenbahnen nur mit einer kurzen Strecke betheilig, so antworte ich von vornherein, dafs deutsche Eisenbahnen zumal unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch nicht mit einem Kilometer an der offenbaren Schwächung des deutschen Wettbewerbs sich betheiligen dürfen. (Sehr richtig!) Sollte ferner erwidert werden, dafs diese Tarifmafsregel geeignet sei, den Eisenerzbergbau im Minetterevier zu heben, so ist ein solcher, die inländische Eisenindustrie schädigender Weg um so mehr zu verurtheilen, als sich derselbe Effect der Hebung des Eisenerzbaues im Minettebezirk viel besser und wirksamer auf andern Wege, nämlich auf dem der Ermäßigung der

einheimischen Tarife erreichen läfst. (Sehr richtig!) Weil man die Mosel nicht kanalisieren, weil man über die am 1. Mai 1893 zugestandenen Ermäßigungen nicht hinausgehen will, macht man uns neben Spanien nun auch Schweden noch tributär, das im vorigen Jahre bereits an 600 000 t Erze bei uns eingeführt hat. (Hört, hört!) Ich kann dem Herrn Minister ein großes rheinisches Schienenwerk nennen, das in den letzten 12 Monaten sich vergeblich bemüht hat, ein einziges Lot Schienen an das Ausland abzusetzen, weil es überall unterboten wird durch den ausländischen Wettbewerb. Will man denn nun den letztern durch solche Tarifmafsregeln noch mehr dazu anspornen? (Sehr richtig!) Ich habe schon im vorigen Jahre darauf hingewiesen, wie sehr uns schon durch die große socialpolitische Belastung, welche eine Vorbelastung im eigentlichen Sinne des Wortes ist, der Wettbewerb mit dem Auslande erschwert wird. (Sehr richtig!) Dafs ich eine reichsländische Eisenbahnangelegenheit hier zur Sprache bringe, hat darin seinen Grund, dafs die reichsländischen Eisenbahnen in diesem Exporttarife dem ausländischen Eisengewerbe das gewähren, was die preussische Eisenbahnverwaltung bisher dem inländischen Eisengewerbe vorenthalten hat. (Sehr gut!) Dies ist ein unhaltbarer Zustand und mufs vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aufs entschiedenste verurtheilt werden. Gerade der luxemburgisch-lothringischen Minette bedarf die niederrheinisch-westfälische Eisen- und Stahlindustrie so dringend, dafs hier eine wiederholt von uns beantragte Frachtermäßigung aufs schleunigste ins Werk gesetzt werden mufs. Die Minette haben wir nöthig, weil uns Puddelschlacke in genügender Menge überhaupt nicht mehr zur Verfügung steht. Die Puddelschlacke, welche vor 10 Jahren 6  $\text{M}$  kostete, gilt heute 16  $\text{M}$  und ist auch zu diesem hohen Preise nicht in genügenden Mengen erhältlich, um in der bisherigen Weise als Schmelzmaterial in Betracht zu kommen. Es bleibt uns also nur die Minette, weil wir diese aber bei so theuren Frachtsätzen zu beziehen aufser Stande sind, wenden wir uns den auf dem Wasserwege erlangbaren nordischen Erzen in Grängesberg und Gellivare zu und werden dadurch, wenn wir die spanischen Erze hinzurechnen, dem Auslande jährlich für rund 17 Millionen tributär. (Hört, hört!) Diese Millionen können zum größten Theile im Lande bleiben, wenn wir die Minette zu billigeren Frachtsätzen zu beziehen in der Lage wären. Dafs aus solchen Tarifiermäßigungen der Staatseisenbahn Frachtausfälle erwachsen sollten, vermag ich nicht zu glauben. Im Gegentheil, ich bin der Ansicht, dafs durch die Verdrängung der zur Zeit größtentheils auf dem Wasserwege bezogenen ausländischen Erze den Staatseisenbahnen neue große Frachtmengen zugeführt werden würden. Auch die Verwendung aller zum Koks-