

Das Waarenverzeichniß dieses neuen Ausnahmetarifs lautet:

Klasse I.

Eisen und Stahl, zum Specialtarif I gehörig. Wegen einzelner weiterer ermäßigter Gegenstände des Specialtarifs I siehe Klasse II.

Klasse II.

- a) Eisen und Stahl, zum Specialtarif II gehörig;
- b) Folgende Gegenstände des Specialtarifs I: Anker, Schiffsketten, Drahtseile, Niete, Nägel, Schrauben, Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern;
- c) Roheisen, zum Specialtarif III gehörig.

Die Berechnung der Frachtsätze findet auf folgender Grundlage statt:

- a) in Klasse I (Eisen und Stahl des Specialtarifs I) nach einem durchzurechnenden Streckensatze von 2,8 ¢ f. d. tkm auf Entfernungen von 101 bis 200 km und von 2,2 ¢ f. d. tkm auf Entfernungen über 200 km zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 12 ¢ für 100 kg. Die sich hiernach ergebenden Frachtsätze für 101 und 201 km werden auf kürzere Entfernungen vorgetragen.
- b) In Klasse II (Eisen und Stahl des Specialtarifs II u. s. w.) nach einem durchzurechnenden Streckensatze von 2,2 ¢ auf Entfernungen von 101 bis 200 km zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 12 ¢ für 100 kg, ferner nach durchzurechnenden Streckensätzen von 1,4 ¢ auf Entfernungen von 201 bis 400 km und von 1,2 ¢ auf Entfernungen über 400 km zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 6 ¢ für 100 kg. Die sich hiernach ergebenden Frachtsätze für 101, 201 und 401 km werden auf kürzere Entfernungen vorgetragen.

Die Ausnahmefrachtsätze, welche bei Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, zur Berechnung kommen, werden nur nachträglich auf besonderen Antrag im Rückerstattungswege gewährt.

Unsere seit Jahren geführte Klage, daß der ermäßigte Erztarif noch immer nicht in Kraft getreten ist, muß zu unserem Bedauern auch in diesem Jahresbericht wiederholt werden. Wir rufen in die Erinnerung zurück, daß der Kölner Bezirkseisenbahnrat bereits am 9. October 1895 seine Zustimmung zu der Erztarifiermäßigung (Herabsetzung der Tonne für weitere Entfernungen um 1,20 M) gegeben hat. Der Ausschuß des Landeseisenbahnrats hat sich in zweimaliger Sitzung diesem Votum einstimmig angeschlossen, der Landeseisenbahnrat selbst hat dasselbe in seiner Mehrheit am 10. December 1897 befürwortet. Dabei ist auf die nationale Gefahr aufmerksam gemacht worden, welche durch den

Uebergang zahlreicher lothringischer Erzfelder in ausländische Hände heraufbeschworen wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Abgeordnetenhaus am 23. März 1898 bestätigt, daß selten eine Tarifrfrage so gründlich, so eingehend nach allen Richtungen studiert worden sei, wie die Frage der Ermäßigung der Erztarife, und daß das Ergebnis dieser auf das rheinisch-westfälische, lothringische und luxemburgische Revier gleichmäßig ausgedehnten Untersuchung im wesentlichen mit den Angaben unserer Gruppe übereinstimme. Endlich steht fest — und das giebt auch der Finanzminister Dr. v. Miquel zu — daß infolge Einführung dieser Frachtermäßigung die preussische Eisenbahnverwaltung nicht allein keinen Ausfall zu befürchten, sondern wesentliche finanzielle Vortheile zu erwarten haben werde.

Die Nothwendigkeit dieser Tarifiermäßigung ist so oft und so gründlich von uns dargelegt worden, daß wir an dieser Stelle auf ihre Begründung verzichten können. Nur gegen die Meinung, daß die augenblicklichen Verhältnisse der guten Conjunction die Einführung der Ermäßigung überflüssig machen, — ein hoher Beamter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hat geschmackvollerweise den Wunsch nach „Ermäßigungen der Güterfrachtsätze auch im gegenwärtigen Augenblick“ als „Begehrlichkeiten“ bezeichnet, die er in der „Ztg. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ „niedriger hänge“, da sie „doch ein bezeichnender Beweis dafür seien, welche Ansprüche gewisse industrielle Kreise immer noch an den Staatssäckel machen“ —, soll hier Einspruch erhoben werden. Gerade die gute Conjunction drängt zur Einführung des aus nationalen Gründen nothwendigen ermäßigten Erztarifs. Den günstigen Zeiten werden gemäß den Gesetzen des Auf- und Absteigens der wirtschaftlichen Fluthwelle ungünstigere folgen, deren unheilvollen Einfluß man gerade durch die rechtzeitige Einführung der Frachtermäßigung nicht unwesentlich zu mildern in der Lage ist. Somit dürfte sich die letztere, wenn man sie nicht länger hinausschiebt, als eine vorbeugende Maßregel im besten Sinne des Wortes erweisen. Schiebt man sie aber hinaus, wie soll es dann bei niedergehender Conjunction den deutschen Werken möglich sein, einem amerikanischen Wettbewerb erfolgreich entgegenzutreten, wenn sie dem Ausland mit ihren Erzbezügen zu hohen Preisen verpflichtet sind? — Neben allgemeinen Gesichtspunkten, die für die Gesamtheit der deutschen Eisenindustrie in Betracht kommen, sprechen gerade die jetzigen Conjunctionsverhältnisse und der Wunsch, sie stabil zu erhalten, für die sofortige Einführung der Frachtermäßigung; denn es wird den Verbänden die von denselben geübte und gerade vom Minister der öffentlichen Arbeiten wiederholt im Parlament anerkannte Maßhaltung in den Preisen, deren Durchführung bei der gegenwärtigen starken Nachfrage heute schon sehr