

Handelskammer
Leipzig.

B e r i c h t

des erweiterten Verkehrs-Ausschusses

über

die Vorlage des Königl. Ministeriums des Innern,
das deutsche Eisenbahn-Gütertarif-System und dessen projectirte
Abänderungen betr.

Die projectirten Abänderungen des Eisenbahn-Gütertarif-Systems haben der Handelskammer bereits wiederholt und noch in der vorigen Plenarsitzung vom 3. d. M. vorgelegen, ohne daß sie jedoch bisher den Zeitpunkt für gekommen erachtet hätte, näher auf die Sache einzugehen. In der vorigen Sitzung war es hauptsächlich das Rundschreiben des bleibenden Ausschusses des Deutschen Handelstags vom 18. März d. J., welches zu einer Verhandlung über diesen Gegenstand Anlaß bot; der bleibende Ausschuß erforderte Gutachten der Mitglieder des Handelstags, um auf Grund derselben — im Gegensatz zu dem auf Berufung des Plenums gerichteten Antrage der Handelskammer zu Breslau und Genossen — eine Denkschrift ausarbeiten zu lassen. Der Handelskammer schien jedoch die Angelegenheit weder für ein schriftliches Gutachten, welches mit anderen einer Denkschrift zu Grunde zu legen wäre, noch für eine Plenarverhandlung des Handelstags hinreichend vorbereitet, sie vermifste insbesondere bestimmt formulirte Fragen und beschloß deshalb, dem Antrage der Mehrheit des unterzeichneten Ausschusses entsprechend,

bei dem Handelstags-Ausschusse die Niederlegung einer Sachverständigen-Commission aus dem Handelsstande zu beantragen, welche das Material für die Verathung durch die Handelskammern (bezw. durch das Plenum des Handelstags) zu sichten und vorzubereiten habe.

Mittels ausführlichen Schreibens vom 4. d. M. ist dieser Antrag dem bleibenden Ausschusse übermittelt worden. Das Präsidium des Handelstags, welches inzwischen der Handelskammer zu Breslau die Zusage ertheilt hatte, dem wiederholten Antrage auf Berufung des Plenums stattzugeben und die Einladung für den Beginn des Herbstes ergehen zu lassen, hat sich damit einverstanden erklärt, daß die aus den Herren Heimendahl (Erfeld), Papendieck (Bremen) und Dr. Eras (Breslau) bestehende Commission, welche zunächst für Feststellung der beabsichtigten Denkschrift bestellt war, im Sinne des obigen Antrags erweitert werde. Daß, wenn eine Plenarberathung des Handelstags über den nämlichen Gegenstand bevorsteht, die Denkschrift nur einen vorbereitenden Charakter erhalten kann, ist ohnehin selbstverständlich.

Am Tage nach der erwähnten Plenarsitzung der Handelskammer ist nun aber eine Verordnung des Königl. Ministeriums des Innern, Abtheilung für Ackerbau, Gewerbe und Handel (Nr. 1372. III. A.), eingegangen, worin die Handelskammer aufgefordert wird, sich über die Grundzüge des projectirten neuen Eisenbahn-Gütertarif-Systems mit thunlichster Beschleunigung gutachtlich zu äußern, „damit die etwa zu machenden Bemerkungen bei den ferneren Verathungen mit erwogen werden können“. Der Verordnung sind 8 Exemplare eines Aufsatzes über „das deutsche Eisenbahn-Gütertarif-System und dessen projectirte Abänderungen“ beigelegt, welcher die neuen Vorschläge in ihrem Verhältnisse zu einander bekanntlich liegt neben

den Beschlüssen der Tarif-Commission noch ein von dieser nicht mit angenommener Antrag der sächsischen Staatsbahnen vor) und zu dem geltenden Systeme darlegt und so für die sächsischen Handels- und Gewerbekammern wenigstens in der Hauptsache das bietet, was die Handelskammer an der Vorlage des bleibenden Ausschusses des Handelstags zu vermischen hatte. Der gedachte Aufsatz, welcher den Berathungen des unterzeichneten Ausschusses zu Grunde gelegt worden ist, steht auch den übrigen geehrten Mitgliedern der Kammer zur Verfügung.

Der jetzt geltende, aus einem Compromiß zwischen dem älteren Classifications-System und dem elsäß-lothringischen Wagenraum-System hervorgegangene „Reformtarif“ von 1877 hat bekanntlich folgende Gestalt:

- Eilgut.
 - Allgemeine Stückgutklasse.
 - Wagenladungsclassen A 1 für beliebige Güter und für Sammelladungen, bei Aufgabe von 5000 kg auf einen Wagen.
 - Wagenladungsclassen B für beliebige Güter und für Sammelladungen, bei Aufgabe von 10 000 kg auf einen Wagen.
 - Wagenladungsclassen A 2 für Güter der Specialtarife I bis III, bei Aufgabe von 5000 kg auf einen Wagen.
 - Specialtarif I
 - Specialtarif II
 - Specialtarif III
- } für besonders benannte Güter, bei Aufgabe von 10 000 kg auf einen Wagen.

Dazu kommen dann noch Ausnahmetarife, deren es z. B. für die sächsischen Staatsbahnen drei gibt. Ferner ist hier der Bestimmung zu gedenken, daß, wenn für die Güter der Specialtarife Verladung in bedeckten Wagen vorgeschrieben wird, ein Zuschlag von 10 % zur Anwendung kommt, wovon jedoch wieder gewisse Güter befreit sind.

Eine Revision dieses Systems wurde von vorn herein für das Jahr 1880 in Aussicht genommen. Bereits im November 1878 beschloß jedoch die ständige Tarifcommission in gemeinschaftlicher Sitzung mit dem Ausschusse der Verkehrs-Interessenten die Niederlegung einer Commission mit der Aufgabe: „das Bedürfniß der Errichtung einer zweiten Stückgutklasse und die bei Anwendung der allgemeinen Wagenladungsclassen sich ergebenden Unzutraglichkeiten zu prüfen und zu erwägen, in welcher Weise eventuell dem Bedürfnisse der Errichtung der 2. Stückgutklasse abzuhelpen, und welche andere Bestimmungen für die Anwendung der allgemeinen Wagenladungsclassen zu treffen seien.“

Wie in der Vorlage erwähnt, sind schon damals, in den ersten Monaten des Jahres 1879, Gutachten von den Handelskammern und von anderen wirthschaftlichen Körperschaften eingeholt worden. Wenn aber jetzt auf diese Gutachten Bezug genommen wird, so ist zur Richtigstellung, wie dies namentlich die Handelskammer zu Breslau mit Recht gethan hat, scharf zu betonen, daß aus den damals vorgelegten Fragen nicht entfernt zu ersehen war, welche Tragweite die Abänderungsvorschläge der Tarifcommission annehmen, daß sie insbesondere auf Beseitigung der allgemeinen Wagenladungsclassen hinauslaufen würden. Dies ist der Angelpunkt der nunmehrigen Vorschläge. Damals aber lagen in Betreff der „Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung der allgemeinen Wagenladungsclassen“ nur folgende Fragen vor:

1. Ist es als ein erheblicher Mißstand anzuerkennen, daß die Bedingung zur Verladung von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen für die Säge der allgemeinen Wagenladungsclassen B zur Folge hat, daß die Höhe der Fracht pro Tonne und Kilometer von dem Rauminhalt und der Tragkraft der am Abendeort disponiblen Wagen abhängig ist?
2. Für welche Artikel macht sich dieser Mißstand geltend?

Hiernach mußte es den Anschein gewinnen, als sei die Einführung einer ermäßigten Stückgutklasse durchaus die Hauptsache, während für die Wagenladungsclassen nur nebenbei die Verallgemeinerung einer Vorschrift in Frage komme, wie sie im sächsischen Localverkehr für die Güter der Specialtarife längst besteht: daß nämlich, wenn Wagen von 10 000 kg

Tragkraft nicht vorhanden sind, die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, statt eines solchen andere Wagen mit 10 000 kg Gesamt-Tragkraft zu stellen. Diese Voraussetzung lag auch dem damaligen Gutachten der Handelskammer zu Grunde. „Der Beantwortung der einzelnen Fragen“, heißt es in demselben, „müssen wir die Bemerkung vorausschicken, daß es uns, wenn wir auch bisher uns eines bestimmten Urtheils über das jetzige Tariffsystem enthalten haben, um erst genügende Erfahrungen abzuwarten, doch mit der Zeit einigermaßen zweifelhaft geworden ist, ob dasselbe seinem Zwecke entspreche, oder ob nicht vielmehr über kurz oder lang eine Aenderung des ganzen Systems sich nothwendig machen werde. Wenn diese Ansicht aber richtig ist — und wir stehen damit nicht allein —, so wird es sich kaum empfehlen, vor Prüfung der Hauptfrage einzelne, wenn auch immerhin wichtige Aenderungen vorzunehmen“. „Von dem eben bezeichneten Standpunkte ausgehend“, ist dann weiter gesagt, „können wir die Einführung einer ermäßigten Stückgutklasse, wenn sie auch für einzelne Interessenten sehr erwünscht sein mag, als ein allgemeines Verkehrsbedürfnis, welches unerwartet einer umfassenden Revision zu befriedigen wäre, nicht anerkennen. Sie würde — ganz abgesehen von der Frage, ob die Eisenbahnen im Stande sind, diese Concession zu machen, ohne anderweit Erhöhungen eintreten zu lassen — u. E. sich als ein Palliativmittel darstellen, welches das Uebel nicht an der Wurzel anfaßt“.

Jetzt liegt aber ein Vorschlag vor, welcher ein wesentlich neues System bietet. Im Vordergrund steht, wie gesagt, die Beseitigung der allgemeinen Wagenladungsclassen, und in diesem Zusammenhange gewinnt auch die Schaffung einer zweiten Stückgutklasse eine ganz andere Bedeutung.

Im Folgenden sollen nun I. das bisherige System und dessen Wirkungen näher betrachtet, demnächst II. die neuen Vorschläge einer Prüfung unterzogen, und endlich sollen III. die sich daraus ergebenden Schlüsse gezogen werden.

I.

Das bestehende System wurde als aus einem Compromisse zwischen dem sogenannten natürlichen (elsaß-lothringischen) und dem Classificationsystem hervorgegangen bezeichnet. Das erstere beruht auf dem Grundsatz einer einfachen Vergütung der Transportleistung, ohne Rücksicht auf den Werth der beförderten Güter; die Eisenbahn bietet aber ihre Leistungen in doppelter Weise an: theils so, daß sie ein bestimmtes Gut nach der ihr bezeichneten Station befördert — Stückgut-Tarif —, theils so, daß sie ihren Kunden einen Wagen von größerer oder geringerer Tragfähigkeit zu beliebiger Beladung innerhalb der Grenzen dieser Tragfähigkeit überläßt und nur die Beförderung des Wagens nach einer bestimmten Station übernimmt — Wagenraum-Tarif. Während dieses System sich durch seine ungemeine Einfachheit auszeichnet, nahm das geschichtliche oder Classifications-System Rücksicht auf die mannigfaltige Natur der zu befördernden Güter: abgesehen von der „Sperrigkeit“, welche auch der Stückgut-Tarif nicht unberücksichtigt lassen kann, auf den Werth, auf das örtliche Vorkommen einerseits und den Bedarf andererseits; der Tarif beruhte auf der Erwägung, welchen Frachtsatz jedes Gut „vertragen“ könne, und bei der örtlichen Verschiedenheit der Productions- und Consumtions-Verhältnisse ergab sich von selbst eine unendliche Mannigfaltigkeit der Classifikationen. Von jenem, dem natürlichen System, hat das bestehende System die Einheit des Stückgut-satzes und die allgemeinen Wagenladungs-Classen A 1 und B entlehnt, bei welchen auf die Beschaffenheit der Güter keine Rücksicht genommen wird; von dem Classifications-System die drei Specialtarife, die Zulassung von Ausnahme-Tarifen und die Wagenladungs-Classen A 2, welche letztere, indem sie die Güter der drei Specialtarife unter einem Satze zusammenfaßt, gewissermaßen zwischen beiden Systemen in der Mitte steht.

Das Tariffschema an sich gibt jedoch kein faßliches Bild von dem Systeme, es gehört

dazu nothwendig die Kenntniß der Einheitsätze. Für den gegenwärtigen Zweck mag die Ausgabe der sächsischen Einheitsätze genügen; sie betragen

in der Stückgut-Classe	11 1/2 Pf. für 1 tkm
„ „ Wagenladungs-Classe A 1	8 „ „ „ „
„ „ „ „ B	6 2/3 „ „ „ „
„ „ „ „ A 2	5 1/2 „ „ „ „
„ „ Specialtarif I	5 „ „ „ „
„ „ „ „ II	4 „ „ „ „
„ „ „ „ III	3 „ „ „ „

In Ausnahmetarif I, für Spiritus, beträgt der Satz 5 Pf., in Ausnahmetarif II, für europäische Hölzer in verschiedener Gestalt, 3 1/2 Pf., in Ausnahmetarif III, für gekrauteten Kalk, 3 Pf.

In die Augen springt vor allen Dingen die Begünstigung des Transports in Mengen von 10 000 kg, sogenannten doppelten Wagenladungen. Gegenüber dem Stückgut-ätze beträgt die Differenz — abgesehen von den verschiedenen Sätzen der Expeditions-gebühr — bei Gütern der allgemeinen Wagenladungs-Classen 40,4 %, bei Gütern der Specialtarife, welche allerdings seltener in Stückgutfracht befördert werden, sogar 55,4, bezw. 64,3 und 73,2 %. In weit geringerem Maße ist das Quantum von 5000 kg, die sogenannte einfache Wagenladung, begünstigt; am auffallendsten ist der Unterschied bei den Gütern des Specialtarifs III, wo bei 10 000 kg der Einheitsatz nur 3 Pf., bei 5000 kg dagegen 5 1/2 Pf. beträgt, und bei denen der Ausnahmetarife II und III. Die Begünstigung der doppelten Wagenladung steht nun aber in einem eigenthümlichen Widerspruche mit dem Umstande, daß es auf den meisten Bahnen entsprechende Wagen bei weitem nicht in hinreichender Menge gibt. Selbst auf den sächsischen Staatsbahnen, deren Verwaltung von vorn herein in anerkennenswerther Weise bemüht gewesen ist, dem Bedürfnisse gerecht zu werden, fehlt es nicht selten an Wagen von 10 000 kg Tragkraft. Nicht wenige Bahnen können wegen zu starker Krümmungen so große Wagen überhaupt nicht befördern. Und im Grunde ist der Normalwagen, welcher dem System genau entspräche, überhaupt noch nicht gefunden: das Maß der Tragfähigkeit allein genügt dazu nicht, es müßte noch das Maß der Ladefähigkeit — des Cubikraums — festgestellt werden. Dieser Mangel würde zur Zeit auch einer allgemeinen Vorschrift im Wege stehen, welche die Eisenbahnen verpflichtete, statt eines Doppelwagens zwei kleinere zu demselben Frachtsatze zu stellen. Nach den bestehenden Vorschriften sind aber die Eisenbahnen dazu nicht nur nicht verpflichtet, sondern, soweit wenigstens die allgemeine Wagenladungs-klasse B in Frage kommt, nicht einmal berechtigt. Solchergestalt geht, wie auf S. 3 der Vorlage sehr richtig bemerkt ist, den Interessenten die Grundlage jedes kaufmännischen Geschäfts, die Möglichkeit einer sicheren Frachtberechnung, ab; der Zufall ist es, welcher die Höhe der Fracht bestimmt. Im Verkehre zwischen Leipzig und Dresden z. B. (115 km) bedingt dieser Zufall, je nachdem ein Doppelwagen verfügbar ist oder nicht, einen Unterschied von 23 M für 10 000 kg (89 M in Classe B und 112 M in Classe A 1).

Kein Wunder, daß die Klagen über diesen Uebelstand sich wie ein rother Faden durch die Verhandlungen der Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten hindurchziehen. Daß hier in der einen oder anderen Weise Abhilfe geschaffen werden muß, steht außer Zweifel.

Ein weiterer Hauptpunkt, der in's Auge zu fassen ist, sind die Sammeladungen. Dieselben hängen mit der theilweisen Annahme des elsäß-lothringischen Systems zusammen, dessen nothwendige Ergänzung sie bilden. Dem Publikum sollte durch die Fügigkeit der Sammeladungen ein Ersatz für den Wegfall der früheren ermäßigten Stückgutclassen geboten werden, während andererseits für die Eisenbahnen, gegenüber der Beschränkung des Stückgutverkehrs, ein Vortheil durch bessere Ausnutzung der Wagen erhofft wurde. Die Einschlebung eines vermittelnden Elements zwischen Eisenbahn und Publikum wurde durch das Princip der

Arbeitstheilung gerechtfertigt, auch glaubte man günstige Wirkungen von der dargebotenen Concurrnz erwarten zu dürfen.

Vom Standpunkte der Eisenbahnen hat nach der Vorlage die fragliche Einrichtung sich nicht bewährt. Während auf den sächsischen Staatsbahnen die Beförderung der Stückgüter von 812,7 Millionen kg bei einer Tarislänge von nur 1402 km im Jahre 1876 auf 743,5 Millionen kg bei einer Tarislänge von 1942 km im Jahre 1878 gesunken ist, weist anderseits das Maß der Wagenausnutzung keinen Fortschritt auf: die durchschnittliche Belastung einer Achse hat 1876, unter dem früheren System, 41,50 % der Ladungsfähigkeit betragen, 1877, in welchem Jahre das neue System mit dem 1. April in Kraft trat, aber nur 41,26 %; 1878 ist sie zwar wieder etwas gestiegen, aber noch nicht ganz auf die frühere Höhe: 41,47 %. Für 1879 liegen uns die Zahlen leider noch nicht vor; das Verhältniß wird sich hier etwas günstiger stellen, da die Organisation des Sammeladungswesens unleugbar Fortschritte gemacht hat.

Was die Wirkungen für das Publikum anlangt, so bemerkt die Vorlage darüber Folgendes:

„Die Sammeladungen können sich, der Natur der Sache entsprechend, nur im Verkehr zwischen größeren Plätzen, wo die Erfolge den Expeditionsdienst lohnen und die Einzelsendungen durch Ansammlung nicht allzulang verzögert werden, zu einer überhaupt in Betracht kommenden Einrichtung heranbilden.

„Für den Verkehr des platten Landes und kleinerer Ortschaften sind sie so gut wie unpraktisch.

„Sie sind ferner nur möglich durch Herbeiziehung eines dritten, für das Frachtgeschäft an sich vollständig zu entbehrenden Vermittelungsapparates zwischen Eisenbahnverwaltung und Publikum und müssen daher, da die Zwischeninstanz nicht umsonst arbeiten kann, den Transport verteuern. Sie müssen endlich, da die Güter erst gesammelt werden, um eine Wagenladung zu bilden, während die Stückgüter der Eisenbahnen ohne Weiteres zur Aufgabe gelangen, den Transport verzögern.

„Daß hieraus die mannigfachsten Beschwerden des Publikums hervorgehen, bedarf nicht besonderer Versicherung.

„Nach einem immermehr überhand nehmenden Brauch der Spediteure, die gesammelten Einzelgüter den Adressaten mittels Eisenbahnfrachtbriefformulars zuzustellen, wird hierbei das Publikum zu dem Glauben verleitet, der Grund der im einzelnen Falle vorhandenen Beschwerde, als Verzögerung des Transports, Liquidirung von hohen Fracht- und Kollgeldern, falle der Eisenbahn zur Last.“

Dies stimmt im Wesentlichen mit unseren Wahrnehmungen überein. Um ein objectives Urtheil zu ermöglichen, lassen wir einige thatsächliche Angaben über den Umfang der Sammeladungen von und nach Leipzig und über deren Bedeutung für die Frachtsäge folgen. Der Hauptverkehr von hier wird durch einen hierzu gebildeten Verein von Speditoren besorgt. In den letzten 7 Monaten — 1. November v. J. bis 31. Mai d. J. — hat derselbe im Ganzen 17 607 310 kg oder 176 607 Doppelcentner Sammelgüter verladen. Nachstehende Uebersicht zeigt in der 1. Spalte die Plätze, nach denen regelmäßig Sammeladungen gehen, und zwar wird nach den gesperrt gedruckten Orten wöchentlich vier- bis fünfmal, mindestens aber jeden zweiten Tag eine solche befördert, während nach den übrigen Orten durchschnittlich 2 bis 3 Ladungen wöchentlich abgehen. Die Spalten 2 bis 4 dienen zur Vergleichung der Frachtsäge. Die letzte Spalte endlich enthält Andeutungen über das Verkehrsgebiet, nach welchem die Güter von dem fraglichen Platze aus — in der Regel natürlich mit Umladung — gegebenen Falles weiterbefördert zu werden pflegen.

Infradierungsplätze:	Frachtbeträge in M für 100 kg			Verkehrsgebiete:
	Erüdgut ausschließlich Anfuhr.	Sammelladung einschließlich Anfuhr.	Wagenladung A1 ausschl. Ladetöne u. Anfuhr.	
Dresden	1,49	1,42	1,12	
Chemnitz	1,13	1,00	0,86	
Zittau	2,62	2,50	1,93	Böhmen.
Lebau	2,36	2,18	1,74	
Nürnberg	4,04	3,49	2,71	Bayern, Italien, Schweiz.
München	5,64	4,00	3,69	Desgl., Triest.
Stuttgart	6,10	5,05	3,97	Württemberg, Schweiz.
Frankfurt a. M.	4,14	3,52	2,69	Elfaß, Lothringen, Pfalz, Ober- und Mittelrhein, Baden.
Köln a. Rh.	5,67	4,74	3,53	Frankreich, Belgien.
Aachen	6,58	5,48	4,09	
Elberfeld	5,19	4,36	3,24	Rheinprovinz, Westfalen.
Wesel	5,63	4,71	3,51	Holland.
Bremen	3,85	3,50	2,88	Ueberseeische Länder.
Hamburg	4,09	3,76	3,14	
Magdeburg	1,50	1,34	1,06	
Berlin	1,83	1,64	1,37	Westpreußen.
Stettin	3,62	3,19	2,52	Ueberseeische Länder.
Thorn	5,74	4,58	3,45	Ostpreußen, Rußland.
Königsberg i. Pr.	8,62	7,09	5,18	
Breslau	4,09	3,34	2,51	Schlesien, Galizien, Rumänien, Südrußland.
Liegnitz	3,39	2,78	2,09	Schlesien.
Görlitz	2,64	2,33	1,94	
Ausland:				
Warschau	8,60	6,20	4,85	
Moskau	20,25	16,00	12,50	
Amsterdam	6,87	5,70	4,25	

Nach anderen Orten sind von den 16 Firmen, welche der erwähnten Vereinigung angehören, ebenfalls Sammelladungen befördert worden, doch stehen uns nähere Angaben darüber nicht zu Gebote. Der regelmäßige Sammelladungs-Verkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf die oben genannten Plätze.

In Betreff der Frachtsätze ist noch zu bemerken, daß Güter der Specialtarife und sogenannte „Schwergüter“ von den Spediteuren für Sammelladungen zu niedrigeren Sätzen übernommen werden, die jedoch nicht fest sind, sondern je nach dem aufgegebenen Quantum und nach dem Stande der Verfrachtungs-Gelegenheiten wechseln. Zu den Schwergütern werden namentlich gerechnet: Kaffee, Lichte, Paraffin, Salz, Zuckerfabrikate, Farbenerden in Fässern, Kupfer- und Messingdraht, Bleiweiß, Oele, Fette, Wagenschmiere, Cichorien, Papier, Leimleder, Rohtabak, verpackt, emaillirtes Geschirr, Zinn, Kupfer, Blei, überhaupt Metalle.

In der Richtung nach Leipzig ist der Umfang des Sammelladungs-Verkehrs wohl noch größer; von entfernteren deutschen Plätzen sind hier, außer der Mehrzahl der obigen, noch Düsseldorf, Hagen, ferner Schweidnitz, sowie Mülhausen und Straßburg i. E. zu nennen. Zu den Messen kommen Sammelladungen auch aus der preussischen Lausitz, aus Sebnitz, aus den böhmischen Glasdistricten u. s. w. Die Sätze, zu welchen die Spediteure der fraglichen Plätze Güter für Sammelladungen übernehmen, sind nicht fest normirt wie in Leipzig, doch sind dieselben durchschnittlich keinesfalls ungünstiger. An manchen Orten haben eine Anzahl

von Fabrikanten sich zu gemeinsamen, mehr oder weniger regelmäßigen Sammeladungen ohne Mitwirkung eines Spediteurs vereinigt.

Von dem Ausschußmitgliede Oelßner wurde geltend gemacht, daß der Sammeladungs-Verkehr noch nicht genügende Zeit gehabt habe, sich zu entwickeln, daß er aber in steter Zunahme begriffen sei, und daß ein wachsender Theil des Publikums die Vortheile desselben wohl zu schätzen wisse und immer mehr schätzen lerne; daß mithin kein ausreichender Anlaß vorhanden sei, das erst vor Kurzem geschaffene System schon wieder von Grund aus zu ändern. Die übrigen Ausschußmitglieder vermochten jedoch dieser Ansicht nicht beizustimmen. Es wurde daran erinnert, daß schon früher der Antrag des erstgenannten Mitgliedes, „gegen die beabsichtigte Umwälzung des Eisenbahn-Tariffsystems geeignete Schritte zu thun“, keinen Anklang gefunden hat, daß vielmehr in der Plenarsitzung vom 20. März d. J. der Antrag der Ausschußmehrheit, jenen Antrag abzulehnen, „weil das jetzige Sammelwagenladungs-System sich als dem Interesse des Leipziger Zwischenhandels zuwiderlaufend erwiesen habe“, einstimmig angenommen worden ist. Man dürfe nicht erwarten, daß regelmäßige Sammeladungen sich jemals auf die sämtlichen oder auch nur auf alle hauptfächlichen Bezugsorte, geschweige denn auf alle Stationen des Absatzgebietes des Leipziger Zwischenhandels erstrecken würden. Das gegenwärtige System veranlasse eine Menge von Umwegen und von an sich unnöthigen Umladungen, dehne dadurch die Thätigkeit des Expeditions geschäfts über das berechnete Maß aus und mache das Waaren geschäft von diesem abhängig. Unvereinbar mit dem Gedeihen des Zwischenhandels, wenigstens derjenigen Zweige, bei welchen die Fracht im Verhältniß zum Werthe der Waaren eine erhebliche Rolle spielt, sei namentlich die Unsicherheit der Frachtberechnung, welche das Sammeladungswesen unvermeidlich mit sich führe; je nachdem man eine Sammeladung benutzen könne oder nicht, stelle sich die Fracht ganz verschieden, aber auch im ersteren Falle hänge sie, wie durch die Angaben über das Expeditionswesen bestätigt werde, noch von Zufälligkeiten ab. Auf die Einhaltung der Lieferfristen sei nicht zu rechnen, wenn man von den Sammeladungen Gebrauch machen wolle. Der directe Verkehr mit den Eisenbahnen sei aber durch die Ueberhandnahme der Thätigkeit der Spediteure ebenfalls erschwert. Die Einschlebung einer ermäßigten Stückgutklasse genüge keinesfalls, um diesen Uebelständen abzuwehren; die Sammeladungen überhaupt seien mit ihrer Grundlage, den allgemeinen Wagenladungs-Classen, zu verwerfen, und es sei der Vorlage beizustimmen, wenn sie diese letzteren, wenigstens in ihrer Bedeutung als Wagenladungs-Classen für gesammelte Stückgüter, als einen Grundfehler des jetzigen Systems bezeichne.

II.

Der Vorschlag der ständigen Tariffcommission und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten beruht auf den zunächst in der Subcommission von der sächsischen Staatsbahnverwaltung gestellten Anträgen; der eine dieser Anträge hat jedoch nicht die Billigung der Tariffcommission gefunden, derselbe wird nachher besonders zu besprechen sein.

Das von der gesammten Commission vorgeschlagene Schema hat folgende Gestalt:

Eilgut.

Stückgutklasse I.

Stückgutklasse II (für die Güter der Wagenladungsclassen).

Wagenladungsclassen I } bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen.

 II }
 Wagenladungsclassen III } bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen.

 IV }
 Bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen bzw. der Frachtzahlung für dieses Gewicht werden befördert die Güter der Wagenladungsclassen III zu den Sätzen der Wagenladungsclassen II, und die Güter der Wagenladungsclassen IV zu den Sätzen der Wagenladungsclassen III.

Zur Erläuterung der Unterschiede von dem geltenden Schema ist zunächst hervorzuheben, daß die Wagenladungsclassen II bis IV identisch sind mit den jetzigen Specialtarifen I bis III, nur daß die Wagenladungsclassen II nicht erst bei 10 000 kg, wie Specialtarif I, sondern schon bei 5000 kg zur Geltung kommt, daß sie dafür jedoch gegen diesen im Einheits-

sätze um ein wenig — nach der vom Ausschusse der Verkehrs-Interessenten aufgestellten Voraussetzung höchstens um 5 % — erhöht werden soll. Durch die Schlußbestimmung werden aber noch zwei neue Unterclassen geschaffen, während jetzt die Güter der drei Specialtarife bei Aufgabe von 5000 kg gleichmäßig unter die weit weniger günstige Wagenladungsclassen A 2 fallen. Die Einheitsätze stellen sich danach, wenn man die wahrscheinliche Erhöhung in der ersten Reihe vorläufig außer Acht läßt, im Vergleich mit den geltenden so:

Für die Güter des		jetzt		künftig	
		für 10 000 kg	für 5000 kg	für 10 000 kg	für 5000 kg
Specialtarifs I	Pf.	5	5½	5	5
"	II "	4	5½	4	5
"	III "	3	5½	3	4

Die seitherige außerordentliche Begünstigung der doppelten Wagenladung gegenüber der einfachen wird hiernach zunächst für die wichtigen Massengüter der Specialtarife auf ein wesentlich geringeres Maß zurückgeführt, und zwar nicht durch Erhöhung jener, sondern durch Ermäßigung der einfachen Wagenladung. Für die Eisenbahnen wird jedoch daraus eine Einbuße kaum erwachsen, da das für beide Theile lästige Streben, wenn irgend möglich immer 10 000 kg zusammenzuladen, erheblich nachlassen, dagegen die Ladung von 5000 kg in ihr natürliches Recht treten wird.

Ganz in Wegfall kommen — außer der Wagenladungsclassen A 2, welche durch die vorstehende Aenderung in Betreff der Güter der bisherigen Specialtarife gegenstandslos geworden ist — auch die allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B, deren Bedeutung hauptsächlich in der durch sie gebotenen Gelegenheit zu Sammelladungen lag. Die nunmehr in Vorschlag gebrachte Wagenladungsclassen I hat einen ungleich engeren Umfang: sie umfaßt vor allen Dingen lediglich benannte Güter. Schon beim Beginne der Revisionsarbeiten wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht, wenn man eine ermäßigte Stückgutclassen einführe, dieselbe auf noch andere als die Güter der Specialtarife auszudehnen sei; andererseits lag im Interesse der Klarheit das Verlangen nahe, das Verzeichniß der Güter der ermäßigten Stückgutclassen mit denen der Wagenladungsclassen in Uebereinstimmung zu bringen. Dies ist der Zweck der Wagenladungsclassen I; sie umfaßt alle diejenigen Güter, bei denen das Bedürfniß einer Frachtermäßigung, insbesondere auch bei der Versendung als Stückgut, anerkannt wird, die aber in keinem der bisherigen Specialtarife Unterkunft gefunden haben.

Als Einheitsatz für diese neue Wagenladungsclassen war von der sächsischen Staatsbahnverwaltung ursprünglich der Betrag von 8 Pf. in Vorschlag gebracht — dies in der Voraussetzung, daß die zweite Stückgutclassen mit 10 Pf., die erste mit 13 Pf. angesetzt würde. Es ist jedoch Aussicht vorhanden, den Satz auf 7 Pf. oder doch auf etwa 7½ Pf. herabgesetzt zu sehen; wenigstens ist von mehreren Mitgliedern der Tarifcommission die Ansicht geäußert worden, daß die neue Classen zwischen A 1 und B, aber näher an B zu normiren sei. Von einer weiteren Ermäßigung für den Fall der Zusammenladung von 10 000 kg ist bei den hierher gehörigen Gütern nicht mehr die Rede.

Wegen des Verzeichnisses der Güter, welche in diese Classen aufgenommen und mithin auch der ermäßigten Stückgutfracht theilhaftig werden sollen, verweisen wir auf S. 8 ff. der Vorlage. Für den diesseitigen Bezirk hat nach der Natur des hiesigen Handels und Verkehrs diese Frage eine geringere Bedeutung, als dies in anderen Bezirken der Fall sein mag; darauf deutet wenigstens der Umstand hin, daß, als der Verkehrsausschuß im März v. J. öffentlich zur Kundgebung etwaiger Wünsche wegen Aufnahme einzelner Artikel in die ermäßigte Stückgutclassen aufforderte, solche Wünsche mit einer einzigen Ausnahme, die schon ohnehin ihre Erledigung finden sollte, nicht an ihn gelangt sind. Die Güter, welche ihrer Natur nach wagenladungsweise verfrachtet werden können, sind wohl fast ausnahmslos in das Verzeichniß aufgenommen.

Wie bereits oben hervorgehoben wurde, gelten die sämtlichen neuen Wagenladungsclassen ausschließlich für benannte Güter. Doch wird dadurch, wie die Vorlage (S. 6) ausdrücklich bemerkt, die „auch im Eisenbahn-Interesse liegende“ Zusammenladung von Gütern der gleichen oder auch verschiedener Tarifclassen (von Seiten des Versenders) nicht ausgeschlossen, nur müssen die Güter einer der vier Wagenladungsclassen*) angehören, und im Falle der Zusammenladung verschiedener Classen ist für die ganze Ladung der höhere Satz zu zahlen. (Auf diese Bestimmung, welche bereits unter dem früheren Classificationssystem gegolten hat, wird unter III zurückzukommen sein.) Die Triebfeder zum Zusammenladen wird aber eine viel schwächere sein als gegenwärtig, wo die Fracht-Unterschiede zwischen Stückgut und Wagenladungen so bedeutend sind.

Der Einheitsatz für die ermäßigte Stückgutklasse soll „im Mittel zwischen der jetzigen Stückgutklasse und der jetzigen Classe A 1“ normirt werden; er würde also für die sächsischen Staatsbahnen etwa 9 $\frac{1}{2}$ Pf. betragen. Dafür wird von den Eisenbahnen eine Erhöhung des Satzes für die erste Stückgutklasse gefordert; inzwischen hat der Ausschuß der Verkehrs-Interessenten sein Einverständnis mit den neuen Vorschlägen von der Voraussetzung abhängig gemacht, daß eine solche „Erhöhung nur ausnahmsweise und keinesfalls über einen Maximalsatz von 11 resp. 12 Pf. pro t und km stattfindet, Eisenbahnen jedoch, welche z. B. einen höheren Satz für die 1. Stückgutklasse haben, nicht verpflichtet sein sollen, denselben herabzusetzen“.

Die ermäßigte Stückgutklasse ist es namentlich, welche die schroffen Fracht-Unterschiede mindert und dadurch dem Sammeladungswesen die Nahrung entzieht. Im Uebrigen ist über dieselbe aus dem oben angedeuteten Grunde vom Standpunkte der Interessen des Leipziger Bezirks etwas Weiteres zur Zeit nicht zu bemerken.

Wir kommen nunmehr auf den Vorschlag der sächsischen Staatsbahn-Verwaltung zurück, welcher von der Tarifcommission verworfen worden ist. Derselbe geht dahin:

daß die Güter der ersten Stückgutklasse im Falle der Aufgabe von 5000 kg und mehr zu den Sätzen der zweiten Stückgutklasse befördert werden sollen.

Von vorn herein sei darauf hingewiesen, daß dieser Vorschlag nicht um seiner Zweckmäßigkeit an sich willen, sondern lediglich als Vermittelungsvorschlag zur Gewinnung derjenigen gemacht ist, welche den Gedanken der allgemeinen Wagenladungsclassen nicht ganz aufgeben möchten. Dies geht aus der Motivirung deutlich hervor. „Außer den vorgenannten vier Wagenladungsclassen für benannte Güter,“ heißt es in dem sächsischen Antrage,**) „würden weitere Wagenladungsclassen als solche nicht zu formiren sein, sonach weder Wagenladungsclassen für Güter aller Art, noch für Güter der Normalclassen oder Stückgutklasse I. Hinsichtlich ersterer gebührt es an jedem Bedürfnis . . . Als überflüssig ist ferner eine besondere Wagenladungsclassen für Güter der Normalclassen (I) zu bezeichnen. Sendungen der betreffenden Artikel, wie Gewürze, Seidenwaaren, Bekleidungsstücke u. zu 10 t werden im Ganzen nur selten vorkommen. Um jedoch einem etwaigen Ansprüche gleichfalls gerecht zu werden, können für bezügliche Sendungen von 5000 kg und mehr die Sätze der Classe II gewährt werden“.

Als Vermittelungsvorschlag ist der Antrag auch von der Mehrheit des bleibenden Ausschusses des Handelstags aufgefaßt worden, welcher, wie in der Plenarsitzung vom 3. d. M. berichtet wurde, sich mit dem neuen Schema unter der Bedingung einverstanden erklärt hat, daß gleichzeitig der obige Vorschlag der sächsischen Staatseisenbahnen zur Annahme gelange. Jedes Bedenken, sagt das Rundschreiben des Handelstags-Ausschusses, — jedes Be-

*) Auf S. 11 der Vorlage ist die fragliche Bestimmung nochmals erwähnt und so erläutert: „Wagenladungen können also nach wie vor aus verschiedenen Gütern einer und derselben oder beider Stückgutclassen oder einer und derselben oder verschiedener Wagenladungsclassen formirt werden“. Die gesperrt gedruckten Worte stehen jedoch in Widerspruch nicht nur mit den Verhandlungen und Beschlüssen der ständigen Tarif-Commission, sondern auch mit S. 6 der Vorlage selbst und können nur auf einem Schreibfehler beruhen.

**) Vgl. Verhandlungen und Beschlüsse der ständigen Tarif-Commission (Berlin 1880), S. 136 f.

denken, welches das vorgeschlagene Schema erwecke, würde durch Aufnahme dieser, von dem Ausschusse der Verkehrs-Interessenten auch angenommenen, von der Tariffcommission aber abgelehnten Vorschrift gehoben werden; durch eine solche Gestaltung des Tarifs würden die anderen etwa eintretenden Erhöhungen der Frachtsätze hinlänglich ausgeglichen werden.

Ob aber in weiteren Kreisen dieser Vermittelungsversuch Beifall finden werde, scheint äußerst zweifelhaft. Die Handelskammern zu Breslau und zu Hamburg, welche für Aufrechterhaltung der Sammeladungen sind, haben sich alsbald sehr entschieden dagegen erklärt, die Handels- und Gewerbekammer zu Stuttgart, welche auf dem gleichen Standpunkte steht, findet den Beschluß des Handelstags-Ausschusses „nur dazu geeignet, die Tragweite des Entwurfes zu verschleiern, dem Ausdruck der Wünsche der Interessenten den erforderlichen Nachdruck zu benehmen und den gutachtlichen Äußerungen der deutschen Handelskammern die Spitze abzubrechen“. Offenbar ist den meisten Anhängern der Sammeladungen mit einem solchem kleinen Reste von den allgemeinen Wagenladungsclassen nicht gedient. Andererseits ist vom Standpunkte der Gegner der Sammeladungen kein genügender Grund zu finden, weshalb man gerade hier, wo das Bedürfnis unstreitig am wenigsten hervortritt, eine im Uebrigen verworfene Einrichtung sollte bestehen lassen. Der von der Mehrheit der Tariffcommission geltend gemachte Ablehnungsgrund, daß Güter der ersten Stückgutklasse nur ausnahmsweise in Wagenladungen vorkommen, und daß für die Eisenbahnen keine Veranlassung vorliege, die Ansammlung dieser hochwerthigen Güter zu Wagenladungen durch Gewährung niederer Frachten zu begünstigen — dieser Grund bezeichnet in der That die Sachlage in vollkommen zutreffender Weise.

Nachträglich ist dem Ausschusse noch eine Schrift des Herrn G. Dietrich, Vicepräsidenten des Ältesten-Collegiums der Kaufmannschaft in Berlin, zugegangen, welche eine dankenswerthe Berechnung der Tarifsätze zwischen Berlin und Halle a. S. für die einzelnen Artikel nach dem älteren, dem jetzigen und dem vorgeschlagenen Systeme, und zwar in Quantitäten unter 5000 kg, von 5000 kg und von 10 000 kg gibt und folgenden alternativen Vorschlag enthält:

entweder: das bestehende Reform- (Raum-) System beizubehalten, unter Einfügung einer II. Stückgutklasse für diejenigen Artikel, welche bei Auflieferung in Wagenladungen zu den Specialtarifsätzen befördert werden, und unter Einbeziehung einiger — weniger — weiterer Artikel in die bestehenden Specialtarifclassen: — beides jedoch, sofern dieserhalb anderweite Erhöhungen, als eventuell die Aufhebung der allgemeinen Wagenladungsclassen B, nicht gefordert werden;

oder: nach Maßgabe der von der Tariffcommission proponirten ausgebeuteteren Classification wieder vollends zum reinen Classificationssysteme zurückzukehren, nach welchem Systeme indeß, abgesehen von wenigen sperrigen und gefährlichen Gütern, die Preise lediglich für Quantitäten von 5000 kg und mehr zu stipuliren sein würden, ohne Rücksicht auf die Zahl, resp. auf den Raum der verwendeten Wagen.

Für den letzteren Fall ist zur Vermeidung der früheren Unsicherheit als wünschenswerth bezeichnet, a) daß jede Tarifänderung, also auch jede Declassification, nur nach vorheriger Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorgenommen und erst eine bestimmte Frist nach erfolgter Publication eingeführt werden dürfe, und b) daß ein Central-Debit (bezw. mit Succursalen an den größeren Verkehrsplätzen) für sämtliche auf deutschen Bahnen gültige Tarife eingerichtet werde, von welchem jederzeit sowohl ein vollständiges Verzeichniß aller bestehenden Tarife resp. Tarifrelationen, als auch diese Tarife selbst, sowie deren Nachträge für das verkehrtreibende Publikum käuflich zu beziehen seien.

Motive sind den obigen Vorschlägen nicht beigegeben. Nur eine Verweisung auf S. 111 und 129 der eben angezogenen „Verhandlungen und Beschlüsse der ständigen Tariffcommission“ gibt einigen Aufschluß über das Maß der nach dem ersten Vorschlage vorzunehmenden Erweiterung der Specialtarife. Daß diese von vielen Seiten als ein ungenügender Ersatz der von der Commission vorgeschlagenen Wagenladungsclassen I bezeichnet werden wird, läßt sich nach dem bisherigen Gange der Angelegenheit mit Sicherheit vorhersehen. Im

Uebrigen unterscheidet sich dieser Vorschlag von dem Schema der Commission vor allen Dingen dadurch, daß er die allgemeinen Wagenladungsclassen, mindestens die zu 5000 kg., beibehalten wissen will, während der zweite Vorschlag die allgemeinen Wagenladungsclassen preisgibt, zugleich aber bei den benannten Wagenladungsclassen die Begünstigung der doppelten Wagenladung in Wegfall bringt. Wie sich danach die Scala der Wagenladungsclassen gestalten soll, ist nicht gesagt.

III.

Nachdem die Handelskammer bereits früher das Sammelladungswesen als den Interessen des Leipziger Zwischenhandels zuwiderlaufend verworfen hat, konnte für den Ausschuß eine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber den Beschlüssen der ständigen Tarif-Commission, wie sie von der Handelskammer zu Breslau und von anderen Körperschaften eingenommen wird, nicht mehr in Frage kommen. Von diesem Gesichtspunkte aus hat auch das Ausschußmitglied Delfner, ohne seine entgegengesetzte Ansicht aufzugeben, doch von Stellung eines Sonderantrags Abstand genommen. Von den unter II zuletzt erwähnten Dietrich'schen Vorschlägen scheidet der erstere hiernach gleichfalls ohne Weiteres aus, während der zweite eine zu wenig bestimmte Gestalt hat, um näher in Betracht gezogen zu werden.

Der Antrag der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist bereits unter II besprochen worden. Es bedarf danach keiner weiteren Begründung, daß der Ausschuß in seiner Mehrheit sich nicht für denselben zu erklären vermocht hat, während das Ausschußmitglied Delfner ihn annehmen würde, um auch den Gütern der Stückgutklasse I vorkommenden Falls, bezw. im Wege der Sammelladungen, den Vortheil der Wagenladungsfracht zu sichern.

Die Ausschuß-Mehrheit erachtet dagegen das von der Tarif-Commission in ihrer Gesamtheit vorgeschlagene Schema, wie solches oben auf S. 7 angegeben und weiterhin erläutert ist, den Wünschen und Interessen des Leipziger Handels im Wesentlichen entsprechend. Dasselbe beseitigt die allgemeinen Wagenladungsclassen und somit das Sammelladungswesen mit seiner Unsicherheit der Frachtberechnung, seinen Transportverzögerungen und der Abhängigkeit vom Spediteur, es ersetzt dagegen die nicht wegzuleugnenden Vortheile jener Einrichtung insoweit, als ein wirkliches Bedürfnis dafür vorhanden ist, durch eine ermäßigte Stückgutklasse und verallgemeinert diese Vortheile, indem es sie gleichmäßig auf alle Verkehrslinien erstreckt; es bringt ferner die überwiegende Begünstigung der doppelten Wagenladung, welche mit dem vorhandenen Wagenpark nicht im Einklange steht, in Wegfall, und setzt dagegen die einfache Wagenladung in das ihr gebührende Recht ein. Einzelne Interessentengreife werden freilich durch die Neuerung mehr oder weniger geschädigt werden; allein das ist bei derartigen Reformen niemals zu vermeiden. Vom Standpunkte der Interessen des gesamten Handels und der gesamten Industrie, der für die Handelskammer allein der maßgebende sein kann, wiegen die Vortheile des neuen Schemas nach der Ueberzeugung der Ausschuß-Mehrheit weit schwerer als der Nachtheil einer kleinen Erhöhung der Fracht in einzelnen Fällen.

In letzterer Hinsicht schließt sie sich übrigens den Voraussetzungen an, von welchen der Ausschuß der Verkehrs-Interessenten bei seiner Abstimmung über das neue Tariffschema ausgegangen ist, und welche hier nochmals betont werden mögen:

- 1) daß bei Einführung einer zweiten Stückgutklasse eine Erhöhung der ersten Stückgutklasse nur ausnahmsweise und keinesfalls über einen Maximalsatz von 11 bezw. 12 Pf. für 1 tkm stattfinden, so jedoch, daß Eisenbahnen, welche zur Zeit einen höhern Satz für die erste Stückgutklasse haben, nicht verpflichtet sein sollen, denselben herabzusetzen;
- 2) daß die Tarifierhöhung der II. Wagenladungsclassen 5 % des Satzes des jetzigen Specialtarifs I nicht übersteige.

Der Ausschuß, mit Ausnahme des Mitgliedes Delfner, beantragt hiernach, die Handelskammer wolle dem Königlichen Ministerium des Innern gegenüber sich unter den vorstehend unter Nr. 1 und 2 bezeichneten Voraussetzungen für das von der ständigen Tarif-Commission vorgeschlagene neue Tarif-Schema, nicht aber für die von der Königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung beantragte Zusatz-Bestimmung erklären.

Hierzu liegt jedoch noch ein Zusatz-Antrag des Ausschußmitgliedes Lorenz vor. Wie bereits oben (S. 9) erwähnt, soll auch nach dem neuen Schema das Zusammenladen verschiedener Güter derselben oder auch verschiedener Wagenladungsclassen zu einer Wagenladung gestattet sein, und zwar so, daß solchenfalls der Tariffatz des höchst tarificirten Gutes für die ganze Wagenladung zur Anwendung kommt. Von der Ansicht ausgehend, daß streng genommen die Menge überhaupt keinen Unterschied im Einheitsfate der Fracht begründen sollte, findet das genannte Ausschußmitglied in der obigen Bestimmung ein nicht zu rechtfertigendes Zugeständniß an das Wagenraum-System, fürchtet, daß vermöge derselben das Sammelladungswesen auch in Zukunft weitergeführt werden möchte, und beantragt, um dies zu verhüten:

die Handelskammer wolle ihre Zustimmung an die weitere Voraussetzung knüpfen, daß die Wagenladungsätze ausschließlich dann Anwendung leiden, wenn die ganze Wagenladung aus einem und demselben Artikel gebildet wird.

Die übrigen Ausschußmitglieder vermögen sich dieser strengen Auffassung nicht anzuschließen. Während die obige Bestimmung bereits unter dem früheren Classificationssysteme bestanden hat, ohne daß erweisliche Uebelstände daraus entsprungen wären, würde umgekehrt nach Ansicht der Mehrheit der Antrag des Herrn Lorenz, falls er gegen die übereinstimmende Ansicht der Tarif-Commission und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten zur Annahme gelangen sollte, zu eigenthümlichen Härten, zu Streitigkeiten über Auslegung des Tarifs und zu fortwährenden Anträgen auf veränderte Fassung desselben führen. Sie empfiehlt daher Ablehnung des vorstehenden Antrags.

Leipzig, im Juni 1880.

Der erweiterte Verkehrs-Ausschuß.

H. Scharf, stellv. Vors.

Dr. Gerike.

E. Heydenreich.

M. Lorenz.

W. Delfner.

A. Thieme.

Dr. Genjel, S.