

Später, sagt die petirende Handelsgesellschaft, ohne jedoch einen bestimmten Zeitpunkt hierfür anzugeben, soll nun die königl. Generaldirection der Staatsseisenbahnen auf schriftlichem oder mündlichem Wege, aber jedenfalls, ohne den Weg der öffentlichen Bekanntmachung zu beschreiten, gestattet haben, daß zwei Firmen die von ihnen einzeln aufgelieferten Waaren zu einem Quantum zusammenlegen und bei Berechnung der Bonification liquidiren durften. Diese Bestimmung, sagen Petenten weiter, enthalte zweifellos eine Begünstigung, die nach ihrer Ansicht ebenso, wie die erste öffentliche Bekanntmachung, hätte publicirt werden müssen, damit sie allen Interessenten zugänglich gewesen sei. Auf diese Weise, wie thatsächlich geschehen, seien die Petenten allein von der fraglichen Vergünstigung nicht in Kenntniß gesetzt worden — sie hätten deshalb mit einer anderen Firma nicht zusammenlegen und die Bonification nicht zusammen liquidiren können, und seien deshalb nur im Stande gewesen, 4,354,900 Kilogramm für die böhmische und 2,418,420 Kilogramm für die schlesische Linie anzuliefern. Petenten berechnen sich nun nach den für die Anlieferung von 5,000,000 Kilogramm bekanntgemachten Bonificationsätzen für die an der schlesischen Linie angelieferten Güter im Gesamtbetrage von 2,418,420 Kilogramm die Summe von 4591 Mark 86 Pf. Vergütung und haben diesen Betrag von der königl. Generaldirection der Staatsseisenbahnen auch gefordert. Die letztere hat aber den Petenten nur die Hälfte mit 2297 Mark 68 Pf. bezahlt, so daß der Anspruch auf die andere Hälfte nach Ansicht der Petenten diesen heute noch zusteht.

Die petirende Firma ist, da sie diese andere Hälfte nicht erhielt, zunächst wiederholt bei der königl. Generaldirection der Staatsseisenbahnen und dann bei dem königl. Finanzministerium vorstellig geworden und hat auf Auszahlung des Restbetrages, auf den sie Anspruch zu haben vermeint, angetragen. Von beiden Stellen ist derselben auf ihr wiederholtes Gesuch aber eine ablehnende Entscheidung notificirt worden und sie wendet sich deshalb nunmehr an die Kammer, indem sie von dieser eine Berücksichtigung ihres Anliegens erhofft. Die Deputation ist aber nicht dazu gekommen, der Kammer ein den Petenten günstiges Botum in Vorschlag zu bringen, und zwar auf Grund folgender Erwägungen.

Ich muß mir hierbei gestatten, nach den in der Deputation stattgehabten Erörterungen und nach den Mittheilungen des königl. Finanzministeriums zunächst etwas ausführlich auf die der Petition zu Grunde liegenden Thatsachen im Allgemeinen einzugehen. Schon seit längerer Zeit bestehen für den Elbumschlagverkehr in Dresden ermäßigte Frachtsätze, um die Concurrnz des Bahnweges gegenüber dem Wasserwege, soweit es überhaupt möglich erscheint, aufrecht zu erhalten und um

zu verhüten, daß der Güterumschlag sich hauptsächlich ausländischen Plätzen zuwende und hierdurch wieder unsere Staatsbahn wesentliche Frachtausfälle erleide; aber auch, um ferner zu verhüten, daß dem Dresdner Zwischenhandel durch Wegfall des Umschlages ein bedeutender Schaden zugefügt werde. Die Gewährung solcher Frachtbonificationen wird nun an die Bedingung geknüpft, daß von Seiten Derjenigen, die auf dieselbe Anspruch erheben wollen, ein gewisses Minimalquantum von Gütern zur Auslieferung gelangt. Die Gewährung erfolgt dann in der Weise, daß am Schlusse der jeweiligen Schiffsahrtssaison eine Berechnung zwischen den Expeditoren und der Eisenbahn stattfindet und nach dieser Berechnung diejenige Differenz, die sich zwischen den normalen Frachtsätzen und den ermäßigten Frachtsätzen herausstellt, den betreffenden Auslieferungsfirmen zurückvergütet wird. Wenn nun einzelne Firmen öfters nicht in der Lage gewesen waren, allein das festgesetzte Minimalumschlagsquantum von 5,000,000 Kilogramm zu erfüllen, so hat sich mit der Zeit ein Gebrauch ausgebildet nach der Richtung hin, daß verschiedene Firmen zur Erfüllung des Minimalquantums in der Weise mit anderen Firmen sich vereinigten, daß sie die zum Umschlage bestimmten, an sich adressirten Sendungen anderen Firmen zur Bewirkung des Umschlages überwiesen. Die Bahnverwaltung kann gegen eine solche Manipulation Nichts einwenden, da sie sich vollständig innerhalb der geltenden tarifarischen Bestimmungen vollzieht. Der Empfänger des Frachtgutes kann, so lange dasselbe von der Bahnverwaltung noch nicht ausgehändigt ist, über dasselbe anderweit disponiren und die betreffenden Expeditionsfirmen haben nun in der Weise zulässig disponirt, daß sie die an sich adressirten Güter auf eine andere Firma zum Zwecke des Umschlages übertragen. Die Generaldirection hat sogar aus Billigkeitsrücksichten solche Firmen, die eine Herabsetzung des Minimalumschlagsquantums verlangten, auf dieses unter den hiesigen Dresdner Expeditionshäusern übliche Verfahren hingewiesen und denselben wohl empfohlen, von diesem Verfahren ebenfalls Gebrauch zu machen, ohne daß aber natürlich hieraus gefolgert werden kann, daß dieser Usus als ein essentieller Theil der für den Umschlag getroffenen tarifarischen Bestimmungen anzusehen ist. Für die Schiffsahrtssaison 1882 war nun, wie ich schon gesagt habe, das Minimalquantum festgesetzt auf 5,000,000 Kilogramm für die böhmische Linie und 5,000,000 Kilogramm für die schlesische Linie.

Die Handelsgesellschaft Escher & Müller, um auf die Petentin wieder zurückzukommen, etablirte sich im Mai 1882 in Dresden, während sie bis dahin das Umschlagsgeschäft in Tetschen-Laube besorgt hatte. Da nun zu dieser Zeit, im Monat Mai des Jahres, die großen Abschlüsse im Elbumschlagverkehr schon in der Haupt-