Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt“
erscheint täglich zweimal mit Ausnahme des Sonntags, an welchem es nur in einer Morgenausgabe ausgegeben wird. Man abonnirt außerhalb Berlins bei allen Post-Anstalten des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens und der Donaustaaten; in Berlin bei der Expedition Jerusalemerstr. 48/49; Filiale Friedrichstadt: Friedrichstr. 66; Filiale Königstadt: Königstr. 55; Filiale Louisenstadt: Prinzenstr. 41; Filiale Potsdamer Viertel: Potsdamerstr. 134a; bei allen Zeitungsspediteuren und Stadtpostämtern. Für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
auf das „Berliner Tageblatt“ nebst „Handels-Zeitung“, sowie dem illustrirten Witzblatt „ULK“, der feuilleton. Montags-Beilage „Zeitgeist“, dem belletristischen Sonntagsblatt „Deutsche Lesehalle“ und den „Mittheilungen über Landwirthschaft, Gartenbau und Hauswirthschaft“ vierteljährlich 5 M. 25 Pf., Ausland excl. Postaufschlag; bei directer Zusendung unter Kreuzband 14 M. pro Quartal (für Berlin auch monatlich 1 M. 75 Pf. incl. Botenlohn; bei separater Zustellung des Abendblattes 2 M.). — Inserate à Zeile 30 Pf. („Stadt-Anzeiger“ 20 Pf.) werden in der Expedition Jerusalemerstr. 48/49, sowie deren Filialen: Friedrichstr. 66, Königstr. 55, Prinzenstr. 41, Potsdamerstr. 134a angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nr. 176. Berlin, Sonnabend, den 6. April 1889. XVIII. Jahrgang.

= Ermäßigung der Eisenbahntarife.

Landwirthschaft, Bergbau, Industrie und Handel, durch den immer schärfer auftretenden Wettbewerb des Auslandes zur äußersten Ermäßigung der Preise gezwungen, richten bei der im Vergleich zu anderen Ländern, insbesondere England, ungünstigen geographischen Lage und den weiten Entfernungen sowohl für die Zukunft nicht den erwarteten Erfolg haben, falls es nicht gelingt, den Eisenbahnen für die mit einer Ermäßigung der Gütertarife verbundene Verminderung der Einnahmen einen entsprechenden Ersatz durch eine Einschränkung der Betriebsausgaben zu gewähren.

Glücklicherweise liegen bereits Erfahrungen vor, daß sich diese scheinbar so schwierige Aufgabe in einer für die Rentabilität der Eisenbahnen, wie für die Wohlfahrt des Landes gleich günstigen Weise, nämlich durch die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen, lösen läßt.

Die ersten umfassenden Versuche in dieser Beziehung wurden auf Veranlassung des Geheimraths Schwabe bei der Oberschlesischen Eisenbahn gemacht, als es sich im Winter 1880 darum handelte, einer Wiederkehr des damals in außergewöhnlichem Maße eingetretenen Wagenmangels vorzubeugen.

Zu diesem Zweck wurden 2260 Stück offene Güterwagen in einer Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 Tonnen erhöht und dadurch die Ladefähigkeit im Ganzen um 5650 Tonnen gesteigert, was einer Vermehrung des Wagenparks um 565 Wagen à 10 Tonnen entspricht.

Dieser Versuch war von um so größerem Erfolge begleitet, als einerseits unter Heranziehung von Privatwerkstätten gelang, die Erhöhung der Tragfähigkeit bei allen 2260 Wagen binnen wenigen Monaten auszuführen, und als andererseits, da die Erhöhung der Tragfähigkeit nur eine Verstärkung der Federn und eine Erhöhung des Wagenkastens erfordert, die gesammten Kosten so gering waren, daß im Vergleich zur Neubeschaffung von 565 Kohlenwagen eine Ersparniß von 1,625,000 Mark erzielt wurde.

Nachdem die Inbetriebsetzung dieser 2260 offenen Güterwagen erfolgt war und dieselben nicht allein im Bereich der preußischen Eisenbahnen, sondern auch im Verkehr mit dem Auslande und zwar sowohl im Betriebe, als auch in tarifarischer und kommercieller Beziehung anstandslose Aufnahme gefunden hatten, wurde im Jahre 1881 von der Oberschlesischen Eisenbahn die weitere Beschaffung von 1000 offenen Güterwagen zu 12,5 Tonnen angeordnet, sowie nach dem Vorschlage von Schwabe bei dem preußischen Staatsbahnwagenverbande beantragt, den damals herrschenden ungewöhnlich großen Wagenmangel in der wirksamsten, schnellsten und billigsten Weise durch Erhöhung der Tragfähigkeit aller offenen, zum Kohlentransport geeigneten Güterwagen von 10 auf 12,5 Tonnen zu beseitigen. Obgleich die großen Vortheile anerkannt wurden, welche mit der Erhöhung der Tragfähigkeit verbunden sind, und welche im Wesentlichen darin bestehen, daß Wagen von 12,5 Tonnen in Bezug auf Neubeschaffung und Unterhaltung fast nur dasselbe wie Wagen von 10 Tonnen kosten, dabei aber 4 Wagen von 12,5 Tonnen in Betreff der Gesammtladefähigkeit 5 Wagen von 10 Tonnen entsprechen und in demselben Verhältniß die Betriebsausgaben sich mindern, wie sich andererseits die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und der Geleiseanlagen auf den Gruben ꝛc. erhöht; auch technischerseits keine weiteren Bedenken erhoben wurden, als daß eine vorherige Prüfung der Ladevorrichtungen auf den Kohlengruben und Häfen im Ruhr- und Saarrevier vorausgehen müsse, fand der Vorschlag von Schwabe nicht die allseitige Zustimmung, da verwaltungsseitig allerlei Gründe dagegen angeführt wurden.

Inzwischen sind im Auslande die großen Vortheile, welche die größere Ladefähigkeit der Güterwagen in Betreff der Beschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie der Verminderung der Betriebsausgaben zur Folge haben, erkannt worden. Insbesondere ist man in Nordamerika dazu übergangen, diese Vortheile durch umfangreiche Beschaffung von offenen und bedeckten Güterwagen von 20, 25, ja sogar von 40 Tonnen Ladefähigkeit bis an die äußerste Grenze auszunutzen.

Noch wichtiger als diese uns nicht unmittelbar berührenden Vorgänge ist es jedoch, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien im Jahre 1887 dazu übergegangen ist, 160 Kohlenwagen von 13 bez. 15 Tonnen Ladefähigkeit unter Gewährung eines frachtfreien Gutgewichtes von 2½ Prozent in den Betrieb zu stellen und bei den damit gewonnenen günstigen Erfahrungen zu einer weiteren Beschaffung derartiger Wagen übergehen wird. Wenn die Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen von 10 auf 12,5 Tonnen noch irgend einem Zweifel begegnen könnte, so dürfte das erfolgreiche, vom Publikum willig aufgenommene Vorgehen der Kaiser Ferdinands Nordbahn auch die letzten Zweifel beseitigen und zu schleunigster Nachahmung auffordern.

Wir haben bisher bei der Erhöhung der Tragfähigkeit nur die offenen Güterwagen ins Auge gefaßt, weil dieselben zur Beförderung der Massengüter: Steinkohlen, Erde, Erze, Steine, Roheisen, Holz, sowie auch Rüben, benutzt werden und daher ausschlaggebend sind. Es stehen jedoch ebensowenig Bedenken entgegen, auch die Tragfähigkeit der bedeckten Wagen von 10 auf 12,5 Tonnen zu erhöhen (hierzu ist bei den bedeckten Güterwagen mit Gußstahlachsen von 130 Millimeter Nabenstärke nur eine Verstärkung der Tragfedern erforderlich) und dadurch für die in bedeckten Wagen zu befördernden Güter: Getreide, Mehl, Stärke, Salz, Soda, Zucker, Cement, Düngemittel, ebenfalls die mit der höheren Ladefähigkeit verbundenen Vortheile zu erreichen.

Wie groß diese Vortheile sind, ist aus Folgendem ersichtlich: Von den im Wagenpark der preuß. Staatseisenbahnen vorhandenen und in diesem Jahre zur Ablieferung kommenden offenen, zum Steinkohlentransport geeigneten 117,124 Güterwagen sind ungefähr 48,800 Wagen vorhanden, deren Tragfähigkeit durch Verstärkung der Tragfedern und Erhöhung der Wagenkasten mit einem Kostenbetrage von etwa 100 Mark pro Wagen von 10 auf 12,5 Tonnen erhöht werden kann; dadurch wird die Ladefähigkeit dieser 48,800 Wagen von 488,000 auf 610,000 Tonnen, also um 122,000 T. erhöht, was einer Vermehrung des Wagenparks um 12,200 Wagen à 10 Tonnen und bei einem Neubeschaffungswerthe von 2500 Mark pro Wagen, nach Abzug von 100 Mark für die Kosten der Erhöhung der Tragfähigkeit, einer Ersparniß von 29,280,000 Mark entspricht.

Aehnliche Vortheile ergeben sich bei den bedeckten Güterwagen, von welchen im Wagenpark der preußischen Staatsbahnen, einschließlich der in diesem Jahre zur Ablieferung kommenden Wagen, im Ganzen 48,488 vorhanden, und hiervon ungefähr 16,900 Stück zur Erhöhung der Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 Tonnen geeignet sind. Hierdurch wird die Ladefähigkeit dieser 16,900 Wagen von 169,000 auf 211,250 Tonnen erhöht, was einer Vermehrung des Wagenparks um 4225 Wagen à 10 Tonnen und bei einem Neubeschaffungswerthe von 2900 Mark pro Wagen, nach Abzug von rund 50 Mark für die Kosten der Erhöhung der Tragfähigkeit, einer Ersparniß von 12 041 250 Mark entspricht.

Außer dieser Ersparniß von im Ganzen rund 41 300 000 Mark würde aber auch durch die Erhöhung der Ladefähigkeit der Güterwagen dem in den letzten Jahren so häufig beklagten Wagenmangel auf längere Zeit vorgebeugt und die Vermehrung des Wagenparks für mehrere Jahre ausgesetzt werden können.

Bei der außerordentlich günstigen finanziellen Lage der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung und den von Jahr zu Jahr alle Erwartungen überfleigenden Mehreinnahmen, liegt keine Veranlassung vor, die Ermäßigung der Betriebsausgaben zu einer weiteren Steigerung der an die Staatskasse abzuführenden Ueberschüsse zu benutzen.

Im Gegentheil erscheint es als ein Gebot der Nothwendigkeit, den sich immer wiederholenden und immer allgemeiner und dringender werdenden Anträgen auf Tarifermäßigungen endlich gerecht zu werden, und die nachgewiesene Ersparniß an Betriebsausgaben in der Weise zu verwenden, daß

1) die Beladung der Güterwagen von 12,5 Tonnen bis zur Ladefähigkeit eine Tarifermäßigung von 5 Prozent gewährt,
2) und diese Tarifermäßigung bis auf 7,5 Prozent gesteigert wird, wo ein unabweisbares öffentliches Interesse zur weiteren Ermäßigung der Tarife vorliegt, wie dies bei allen für die Ausfuhr bestimmten Transporten, sowie bei der Beförderung der Rohmaterialien für die Eisenindustrie ꝛc. der Fall ist.

Auf diese Weise wird zugleich den Schwierigkeiten, welche die Einführung der Wagen mit der erhöhten Ladefähigkeit von 12,5 Tonnen hier und da finden könnte, noch wirksamer vorgebeugt werden, wie dies bei der Einführung der 15 Tonnen-Wagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch Gewährung eines Gutgewichtes von 2½ Prozent geschehen ist. Möge man recht bald weitere Schritte auf der Bahn thun, durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen die Betriebsausgaben zu vermindern, die Tarife zu ermäßigen und dadurch den allseitigen Anforderungen des Landes gerecht zu werden.

Ein neuer Pharao.*)

Roman in vier Büchern.

(77. Fortsetzung.) Von

Friedrich Spielhagen.

Herbert verbeugte sich.

„Ich wollte mir nur die Bemerkung verstatten,“ fuhr er fort, daß es einer Entschuldigung Ihrerseits nicht bedarf, und meine Langmüthigkeit nicht so groß gewesen sein würde, wenn ich nicht gehofft hätte, Ihnen in dem Vielen, das, wie ich mir wohl denken konnte, auf Sie einstürmte, von irgend einem Nutzen sein zu können.“

„Sie sind sehr gütig,“ sagte Smith, „und ich danke Ihnen nachträglich gar sehr für Ihre Güte. In der That wäre ich ohne Ihre auch kaum fertig geworden. Sie wurde mir in mehr als freundlicher, liebevollster Weise von Seiten unserer Gesandtschaft.“

„Mit der ich freilich beim besten Willen nicht hätte konkurriren können,“ entgegnete Herbert mit höflichem Lächeln. „Ich hatte da auch freilich noch einen zweiten Grund, der mir eine schleunige Zusammenkunft mit Ihnen wünschenswerth, ja absolut nothwendig erscheinen ließ.“

„Sie wollten von Marie Abschied nehmen?“ sagte Smith.

„Abschied?“ fragte Herbert nicht ohne einige Verwirrung.

„Wir reisen noch heute Abend — nach Amerika,“ erwiederte Smith. „Ich glaube, daß Marie in diesem Augenblicke einen Brief ihrer Mutter schreibt, in welchem sie um Verzeihung bittet, wenn ihrerseits sich nur schriftlich verabschiedet.“

Für den Moment fand Herbert kein Wort der Erwiederung. Der Baron wollte zurück nach Amerika — heute Abend noch — und Marie offenbar — ohne in irgend eine Verhandlung über die Vermögensverhältnisse eingetreten zu sein, die doch so dringend der Regelung, der Verständigung bedurften — schon Maries wegen, wenn er dann selbst — wie es den Anschein hatte und auch weitaus das Verständigste, Einfachste, Schicklichste war — für sein Theil auf jeden Anspruch verzichtete! Aber das Alles mußte doch zur Sprache kommen, stipulirt werden! Man mußte doch ein- für allemal wissen, woran man war!

„Sie sehen mich bestürzt,“ sagte er. „Wenn ich auch nicht die Ehre habe, mit Ihnen verwandt zu sein, so stehe doch ich, stehen meine Geschwister durch die Mutter zu Ihnen in einem delikaten rechtlichen Verhältniß; ist Marie, Ihre Tochter, jedenfalls meine, unsre Schwester, deren Erbansprüche an ein Vermögen, welches Sie einst —“

„Verzeihen Sie, wenn ich Sie abermals unterbreche,“ sagte Smith; „aber ich glaube, unsere Lage hinüber und herüber mit den wenigsten Worten völlig klar legen zu können. Ich habe auf mein Vermögen zu Gunsten Ihrer Mutter verzichtet mit der Reservation, daß ich bei einer etwaigen Rückkehr in das Vaterland in den Besitz der Güter wieder solle eintreten dürfen. Diese Rückkehr hat niemals stattfinden können. Ich war noch nicht vier Wochen von Deutschland entfernt, als ich, in meiner Eigenschaft als früherer aktiver Offizier, kriegsgerichtlich zum Tode verurtheilt wurde. Dieses Urtheil ist niemals aufgehoben worden, auch durch die darauf erfolgte Amnestie nicht, welche sich auf Militärpersonen nicht erstreckte. Ich glaube es sogar nur der Nachsicht oder einem Uebersehen der Behörden zu verdanken, wenn man mich bei diesem meinem Besuche in Deutschland unbehelligt gelassen hat. Vielleicht auch verhält es sich anders. Ich weiß es nicht; es ist mir gleichgiltig. Auf jeden Fall bin und bleibe ich für Deutschland todt. Ich vermag deshalb nicht abzusehen, in welchem rechtlichen Verhältniß immer ich zu Ihrer Familie stehen könnte.“

Herbert hatte diese Auseinandersetzung mit großer Befriedigung erfüllt. Es war genau dieselbe, welche er, falls der Baron irgend welche Ansprüche erhoben hätte, gemacht haben würde. Nun war es freilich viel angenehmer, daß Jener selbst sie gemacht hatte. So begnügte er sich damit, seiner Zustimmung durch eine Verbeugung Ausdruck zu geben.

„Was nun Marie betrifft,“ fuhr Smith fort, „so hatten Sie vorhin die Güte, auf Erbansprüche hinzudeuten, welche sie, nicht als meine Tochter, sondern als die Tochter ihrer Mutter an das einst mir gehörende, seitdem in den Besitz der Letzteren übergegangene Vermögen zu machen hat. Es ist klar, daß hier ein rechtliches Verhältniß respektive ein Erbanspruch besteht: selbst im Fall der Enterbung würde Marie noch immer der Pflichttheil zugesprochen werden müssen. Nun aber weiß ich von Marie, daß sie — aus Gründen, deren Detaillirung ich mir zu erlassen bitte — längst entschlossen war, sich von ihrer Familie zu trennen, und diese Trennung für vollzogen erachtet hat in dem Augenblicke, als sie, wissend, daß ich ihr Vater, in das Curtiussche Haus, vielmehr, da ich in dem Hause eine völlig selbstständige Stellung einnahm, zu wir kam. So will sie denn für den Rest meiner Tage mir, für ihr übriges Leben sich selbst gehören. Dies ist unser beiderseitiger fester, unumstößlicher Entschluß. Derselbe sollte Ihrer Familie durch einen gerichtlich beglaubigten Revers von dem amerikanischen Gesandten, dessen Händen wir denselben übergeben hatten, morgen, als dem Tag nach unserer Abreise, zugestellt werden. Da Sie so freundlich gewesen sind, mich persönlich aufzusuchen, glaubte ich Ihnen auch mündlich davon Kenntniß geben zu sollen.“

Smith schwieg; abermals fand Herbert nicht sogleich das rechte Wort zu einer Erwiederung. Es konnte ihm nichts erwünschter kommen, als dieser Verzicht Maries auf ihre Erbansprüche. Auch überraschte er ihn eigentlich nicht: Marie war in seinen Augen stets eine heillose Phantastin und, streng genommen, unzurechnungs-

*) Unbefugter Nachdruck wird strafrechtlich verfolgt.

Hierzu für die auswärtigen Abonnenten „Deutsche Lesehalle“ Nr. 14.