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, Rußlands und der Donaustaaten; in Berlin bei der Expedition, **Jerusalemerstraße 48/49**; Filiale Friedrichstadt: **Friedrichstraße 66**; Filiale Königstadt: **Königstraße 56/57**; Filiale Louisenstadt: **Prinzenstraße 41**; 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 feuillet. Montags-Beilage „Zeitgeist“, dem Sonntagsblatt „Deutsche Lesehalle“ und den „Mittheilungen über Landwirthschaft, Gartenbau und Hauswirthschaft“ vierteljährlich 5 Mark 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. pränumerando). — Inserate à Zeile 50 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden in der Expedition Jerusalemerstraße 48/49, sowie deren Filialen: Friedrichstraße 66, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41 angenommen.
Druck und Verlag von **Rudolf Mosse** in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 85. **Berlin, Freitag, den 16. Februar 1894.** **XXIII. Jahrgang.**

Die Staffeltarife.

Noch mehr umstritten als die Aufhebung des Identitätsnachweises ist die Frage der Staffeltarife. Je nach ihrer geographischen Lage haben die verschiedenen Gegenden Deutschlands ein verschiedenes Interesse an der Aufhebung oder Beibehaltung von Frachtermäßigungen für längere Strecken. Aber wie in der Angelegenheit des Identitätsnachweises trotz aller konkurrirenden Einzelinteressen ein überwiegendes Gesammtinteresse sich erkennen ließ, so auch bei den Staffeltarifen. Auch hier läßt sich die Linie finden, die auf den größten Nutzen der größten Anzahl hinführt. Und dieser Nutzen hat im Konflikt der Pflichten für den Politiker den Ausschlag zu geben. Ueber dem Einzelnen steht die Gesammtheit, über den Einzelstaaten steht das Reich. Was dem Ganzen frommt, das muß geschehen. Wenn aber die Rücksicht auf das Gesammtwohl bei dem Identitätsnachweis zur Befürwortung des Regierungsplanes, also zur Aufhebung jenes Nachweises führte, so gebietet dieselbe Rücksicht bei den Staffeltarifen eine Bekämpfung des Regierungsplanes, also die Beibehaltung jener Tarife.

Eine nähere Betrachtung der Natur des Staffeltarifs wird dies erweisen. Der Staffeltarif ist ein Frachtsatz, der mit der größeren Länge der Eisenbahnfahrt staffelweise ermäßigt wird. Solche mit den Entfernungen fallenden Tarife bestehen in Preußen für Eisen, bearbeitete Steine, gebrannten Kalk, Düngemittel, Wegebaumaterialien u. s. w. Sie rechtfertigen sich insofern, als die Selbstkosten der Bahn für längere Strecken verhältnißmäßig geringer als für kürzere sind. Ein Eisenbahnwagen kann weit billiger auf 1000 Kilometer Entfernung fahren als 100 Wagen auf je 10 Kilometer. Hat aber die Bahn für größere Entfernungen geringere Ausgaben, so kann sie auch geringere Preise stellen. Unter die Selbstkosten darf der Preis nicht sinken; denn die Eisenbahn ist ein Unternehmen, das nach wirthschaftlichen Rücksichten verwaltet werden muß. Ueber die Selbstkosten aber den Preis erheblich hinaufzuschrauben, widerspricht gleichfalls dem Interesse der Eisenbahn, weil eine übermäßige Vertheuerung der Frachtsätze eine Verminderung der Frachtmengen herbeiführt und dadurch die Eisenbahn zu Gunsten der ohnedies schon weit billigeren Wasserwege schädigt. Die Bahn thut also gut, den Preis des Transports den Unkosten des Transports einigermaßen entsprechend festzusetzen. Dieser Grundsatz gelangt thatsächlich mehr und mehr zum Durchbruch; er scheint bestimmt, die ganze Tarifpolitik der Zukunft zu beherrschen. Schon hört man davon, daß die Absicht bestehe, ihn in größerem Stile auch für Zucker, Steinkohle und Koaks in Anwendung zu bringen. Jedenfalls führt die Entwickelung mehr zu den Staffeltarifen hin als von ihnen ab, und man kann diese Richtung nur als eine durchaus zutreffende und sachgemäße bezeichnen. Die Eisenbahnen müssen so billig fahren, wie sie können, das liegt ebenso im Interesse der Bahnen wie der gesammten Gütervertheilung. Es hieße die Konsumenten benachtheiligen, wollte man ihnen den Bedarf theurer zuführen, als es durch das Interesse der Transportanstalten geboten ist. Das Prinzip einer dem Sinken der Selbstkosten proportionalen Ermäßigung der Tarife ist so richtig, daß es nicht nur für den Güterverkehr, sondern in möglichst weiter Ausdehnung auch für den Personenverkehr Geltung gewinnen sollte.

Im Herbste 1891 entschloß man sich, auch für Getreide und Getreidefabrikate (Mehl, Malz u. s. w.) Staffeltarife einzuführen, und zwar in der Art, daß von 200 Kilometer, bei Transporten über die Grenze von 240 Kilometer ab die Frachtsätze mit der Entfernung sinken sollten. Die Maßregel war damals allerdings wesentlich aus dem Grunde getroffen worden, weil man durch Verbilligung der Transportkosten der Getreidetheuerung entgegenwirken wollte. Die preußische Eisenbahnverwaltung vertheidigte diesen Schritt aber zugleich im fiskalischen Interesse und widersetzte sich dem im preußischen Abgeordnetenhause gestellten Verlangen, ihn wieder rückgängig zu machen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, daß die für Getreide eingeführten Frachtermäßigungen aus überwiegenden allgemeinen Wirthschaftsrücksichten bis auf Weiteres beibehalten werden müßten. Im Abgeordnetenhause war die Unklarheit über die in Frage kommenden Verhältnisse oder die Unaufmerksamkeit so groß, daß zwei einander widersprechende Anträge, der eine auf Aufhebung der Staffeltarife, der andere auf weitere Ausbildung derselben gerichtet, durch Mehrheitsbeschluß angenommen wurden. Die Eisenbahnverwaltung dagegen wußte ganz genau, warum sie von den Staffeltarifen nicht abging. Die Getreidestaffeltarife bringen nämlich dem preußischen Eisenbahnfiskus jährlich etwa fünf Millionen Mark im Durchschnitt ein.

Trotzdem steht Preußen jetzt im Begriff, die Staffeltarife wieder aufzuheben. Mittel- und süddeutsche Staaten, insbesondere Sachsen und Baiern, haben den lebhaften Wunsch, diese Tarife beseitigt zu sehen, und diesem Wunsch will das preußische Staatsministerium — allerdings gegen den Rath des Fachministers — entsprechen. Die sächsische Regierung ist bemüht, der sächsischen Landwirthschaft die Konkurrenz der ostelbischen Getreideproduzenten fernzuhalten und, wie Herr v. Metzsch sich ausdrückte, „wenigstens auf diesem Gebiete den Landwirthen den ihnen gebührenden Schutz zu gewähren“. Deshalb sucht sie die Transporterleichterung, die in den abgestuften Frachtsätzen liegt, abzuwehren. Baiern befürchtet, daß durch die Einfuhrscheine, die nach Aufhebung des Identitätsnachweises ausgestellt werden sollen und nach dem Süden hin verkauft werden könnten, eine verstärkte Einfuhr außerbaierischen Getreides stattfinden werde, und möchte diese Konkurrenz nicht noch durch Staffeltarife verschärft sehen.

Die gehegten Befürchtungen treffen indeß nur zum Theil und für Baiern jedenfalls in noch geringerem Maße als für Sachsen zu. Das lehrt ein Blick auf die Statistik. Für die neun Monate vom 1. September 1892 bis zum Ende Mai 1893 sind seitens der Eisenbahnverwaltung Erhebungen über die auf Grund der Staffeltarife beförderten Getreidemengen veranstaltet worden. Danach ergab sich eine Summe von 237,000 Tonnen. Hiervon entfielen auf die Ostprovinzen 202,000 Tonnen, von denen 65,000 nach Danzig, Königsberg und Stettin, 44,000 nach Berlin gingen. Nach dem Königreich Sachsen waren 76,000 Tonnen gerichtet, nach Süddeutschland aber nur 6500 Tonnen, also eine verschwindende Ziffer. Auch nach Westdeutschland ging nur sehr wenig Getreide, nämlich nicht mehr als 8900 Tonnen. Hiernach hätten sich also der Süden und Westen über den Einfluß der Staffeltarife kaum zu beklagen, denn die angeführten geringfügigen Mengen können die Produzenten doch nicht als eine ins Gewicht fallende Konkurrenz bezeichnen. Eher hätte Sachsen einigen Anlaß zu Beklemmungen, aber auch die Ziffer 76,000 Tonnen erweist sich als minder erheblich, wenn man berücksichtigt, um welche Mengen es sich beim Transport überhaupt, mit Einschluß der Wasserfrachten, handelt. Im Durchschnitt der Jahre 1886/91 wurden von ausländischem Getreide zu Wasser jährlich 1,164,500, mittels Eisenbahn 144,000 Tonnen verfrachtet, zusammen also mehr als 1,300,000 Tonnen, denen gegenüber die sächsische Ziffer nur etwa den siebzehnten Theil bedeutet.

Wenn man aber eine Zunahme des Imports durch die Verwendung der verkäuflichen Einfuhrscheine erwartet, so ist doch der Umstand in Gegenrechnung zu stellen, daß alsdann der Getreideüberschuß der preußischen Ostprovinzen nicht mehr die Mitte und den Süden Deutschlands, sondern englische und skandinavische Häfen aufsuchen wird. In die deutschen Konsumtionsgebiete, die einen Zuschuß zur Volksernährung brauchen, käme künftig in der Regel nur so viel, wie ausreichen würde, das durch das Ausbleiben des ostelbischen Korns geschaffene Defizit zu decken. Eine Ueberschwemmung des Marktes können daher nur besonders phantasiereiche Köpfe kommen sehen; der nüchterne Beobachter wird zwar eine Verschiebung, doch keine preisdrückende Vermehrung der Importe als wahrscheinlich annehmen.

Aber dürfen denn diese Dinge nur immer mit dem Auge des Produzenten gesehen werden? Hat der Konsument nicht auch ein Recht auf Berücksichtigung? Wenn das Interesse der Eisenbahn den billigeren Transport verstattet, zieht man da nicht der Güterverheilung eine künstliche Schranke, wenn man doch den theureren Frachtsatz erhebt? Es ist ein Unrecht gegen die Millionen der Verbraucher, den Entgelt für Transportleistungen höher zu bemessen, als nöthig ist. Es ist ein innerer Schutzzoll, den man zu Gunsten der kornverkaufenden Grundbesitzer und zu Lasten der kornkonsumirenden Bevölkerung erhebt. Es ist ein innerer Widerspruch, Handelsverträge abzuschließen, die auf Erleichterung des Verkehrs gerichtet sind, und zugleich Transportgebühren zu erheben, die auf die Erschwerung des Verkehrs gerichtet sind. Verallgemeinern, nicht aufheben sollte man die Staffeltarife. Wenn für alle sonstigen Unternehmungen der Satz gilt, daß sie so billig arbeiten sollen, wie sie nur irgend können, so gilt er auch für die Eisenbahnunternehmungen. Allerdings sind Tarifermäßigungen für die Produktion von wesentlicher Bedeutung; heute entscheiden schon Pfennige, ja Bruchtheile von Pfennigen über den Absatz. Aber die deutsche Produktion hat sich den großen Umwälzungen angepaßt, die der Dampf und die Elektrizität hervorgebracht; sie wird sich auch den im Vergleich zu jenen doch sehr viel kleineren Veränderungen anpassen, welche die Tarifverbilligung im Gefolge hat.

* * *

Bei dem Bericht der Kommission über die Beschlüsse des Landeseisenbahnraths brachte gestern im **Herrenhause** Graf Klinkowström die Frage der Staffeltarife ganz im Jargon der „Kreuzzeitung“ zur Sprache und protestirte gegen die Einmischung Baierns in preußische Angelegenheiten. Eisenbahnminister Thielen war nicht in der Lage, Namens der Staatsregierung zu sprechen. Die seit Jahresfrist angeregten Verhandlungen mit Baiern und anderen süddeutschen Regierungen seien noch in der Schwebe. Von einer Verquickung der Frage mit dem russischen Vertrage könne nicht die Rede sein. Herr v. Stumm sprach für die Aufhebung der Staffeltarife. Minister Thielen nahm noch einmal das Wort, um zu erklären, von einer brutalen Aufhebung sämmtlicher Staffeltarife könne nicht die Rede sein. Baiern wünsche nur die Aufhebung der für die von ihm beherrschten Märkte schädlichen Tarife. Die Herren v. Helldorff, Graß-Klanin und v. Wedel-Piesdorf halten die Aufhebung des Identitätsnachweises für wichtiger als die Beibehaltung der Staffeltarife, nach Graf Mirbach dagegen ist die Erhaltung der Staffeltarife eine Lebensfrage für die Landwirthschaft. Da sich Niemand mehr zum Wort meldete, wurde der Gegenstand verlassen. Minister Thielen schien trotz der „Kreuzzeitung“ noch gar nicht „amtsmüde“.

Gescheiterte Intrigue.

Der Versuch, anläßlich des deutsch-russischen Handelsvertrages und der Frage der Staffeltarife einen **Konflikt** zwischen **Preußen** und **Baiern** zu konstruiren, ist offenbar auf eine Intrigue zurückzuführen, die ihre partikularistische und reichsfeindliche Quelle unschwer verräth. Von unserem Wiener ⊙-Korrespondenten erhalten wir darüber folgendes Privat-Telegramm:

Das „Neue Wiener Tagblatt“ bringt aus erster Münchener Quelle eine hochinteressante Information folgenden Inhalts: Gleichwie der Versuch, einen militärischen Konflikt zwischen Württemberg und Preußen herbeizuführen, erfolglos geblieben ist, ebenso werde die Anzettelung eines Konflikts zwischen Baiern und Preußen wegen des deutsch-russischen Handelsvertrags scheitern. In München sowie in allen deutschen Centren gelte die Annahme des Vertrags durch den Reichstag als ausgemachte Sache. Das Ansehen des Kaisers bei allen Bundesregierungen wachse stetig. Der Dreibund sei gefesteter und der Friede gesicherter als jemals zuvor. Das Vertrauen des Zaren in Kaiser Wilhelm sei weit größer als früher.

Die Intrigue ist an der Loyalität der baierischen wie der preußischen Regierung gescheitert. Wenn auch bezüglich der preußischen Staffeltarife Baiern eine Aufhebung oder Abänderung wünscht, so wird doch die ganze Frage beiderseits in so entgegenkommender Weise erledigt, daß von einem „Konflikt“ ebenso wenig die Rede sein kann wie von einer „Einmischung Baierns in innerpreußische Angelegenheiten“.

Zum deutsch-russischen Vertrage.

Die Agitation des „Bundes der Landwirthe“ gegen den deutsch-russischen Handelsvertrag stößt in der Provinz Schleswig-Holstein viele sehr konservative Elemente ab. Unser ♀-Korrespondent schreibt uns hierzu. Neuerdings ist wiederum ein bekannter Führer des Bundes im Schleswigschen zurückgetreten. Das Wort des Kaisers, ob den Konservativen eine Zollreduktion von 150 Pfennigen wichtiger sei, als alle Loyalität und Vaterlandsliebe, hat einzelne konservative Kreise doch zum Nachdenken angeregt. Die nichtagrarischen Konservativen stellen sich immer günstiger dem Vertrage gegenüber. Unsere Landbündler behaupten nun, daß die Vortheile, die der Handelsvertrag der Industrie bringt, sehr bescheiden seien und bei Weitem nicht die Nachtheile ausgleichen, die die Landwirthschaft treffen. Demgegenüber konstatirt sogar ein entschieden konservatives Blatt, daß die bereits abgeschlossenen Handelsverträge nach den statistischen Angaben eine Zunahme des Verkehrs und der Ausfuhr herbeigeführt haben, und setzt hinzu, daß die Regierung für Handel und Industrie günstige und stetige Verhältnisse schaffen müsse; dadurch werde eine weitere Steigerung der deutschen Ausfuhr erzielt werden. Organe, die bei den Reichstagswahlen für die Kandidaten des „Bundes der Landwirthe“, den Hofbesitzer Ziese-Brebelhof in Schleswig-Eckernförde und den Hofbesitzer Ohrt-Schellhorn im Kreise Kiel-Neumünster energisch agitirten, sind jetzt entschiedene Freunde des Handelsvertrages mit Rußland, den nur das in der Propstei erscheinende Organ der Junkerbündischen bekämpft. Die Gegner bilden nur einen winzigen Bruchtheil der Bevölkerung. Die Viehzucht treibenden Landwirthe wünschen sehr die Herabsetzung der Kornzölle. Die Kreise der Industrie, der Schiffahrt und des Handels erwarten eine theilweise Beseitigung der jetzigen wirthschaftlichen Depression; vor Allem haben unsere Rhedereien schwer durch den langen Zollkrieg gelitten.

* * *

Die Petition der ostdeutschen Binnenschiffer ist, wie wir hören, mit zahlreichen Unterschriften versehen worden, was um so bemerkenswerther ist, als für dieselbe keine lärmende Propaganda gemacht worden ist. Die Zukunft der ostdeutschen Binnenschifffahrt hängt auch in der That wesentlich von dem Zustandekommen des Vertrages mit Rußland ab, und daß die Binnenschifffahrt auch im Osten einen nicht zu unterschätzenden Umfang besitzt, beweist der Umstand, daß ihre Berufsgenossenschaft in dem Bezirk etwa 7400 Segel-Kleinschifffahrtsbetriebe umfaßt, welche über 12,000 Arbeiter jährlich im Durchschnitt beschäftigen und denselben etwa 5,000,000 Mark Jahres-Arbeitsverdienst geben. Diese Zahlen sprechen für sich.

• • •

Eine gestern in Liegnitz unter dem Vorsitz des Fabrikanten Feodor Beer abgehaltene Versammlung von Mitgliedern des Fabrikantenvereins, des Kaufmännischen, Technischen und Gewerbevereins, nahm nach dem Vortrage des Syndikus, Bergraths Gothein folgende Resolution an: Die Vertreter von Handel und Industrie der Stadt und Umgebung von Liegnitz erklären, daß die von den verbündeten Regierungen im Jahre 1891 eingeleitete Handelsvertragspolitik Deutschlands wirthschaftliche Stellung auf dem Weltmarkt gefördert und gekräftigt hat. Sie begrüßen es mit aufrichtiger Freude, daß es den verbündeten Regierungen gelungen ist, auch mit Rußland einen Handelsvertrag zu vereinbaren, welcher Deutschlands Handel und Industrie weitgehende Vortheile gegen den früheren Zustand bringt und eine lebhafte Zunahme unserer bisher schon bedeutenden Ausfuhr nach Rußland herbeizuführen geeignet erscheint. Sie betonen, daß eine längere Fortdauer des Zollkrieges zu einer nicht wieder gut zu machenden schweren Schädigung unseres Handelsverkehres mit Rußland führen müßte, ohne daß davon der heimischen Landwirthschaft irgend welche Vortheile erwachsen würden. Sie richten demnach an den hohen Reichstag die ehrerbietige Bitte, dem deutsch-russischen Handelsvertrag zum Wohle des Vaterlandes die verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.

* * *

Trier, 15. Februar. (Privat-Telegramm.) **Die hiesige Handelskammer sprach sich einstimmig für den russischen Handelsvertrag aus.**

f. Magdeburg, 15. Februar. (Privat-Telegramm.) **Die zahlreich besuchte Versammlung, einberufen von der Handelskammer in Halberstadt und der Kaufmannschaft in Magdeburg, nahm einstimmig eine Resolution für den Handelsvertrag an.**

* **Aus dem Abgeordnetenhause.** Die gestern begonnene Berathung über den Etat des Justizministeriums verlief ganz ungewöhnlich ruhig und rein sachlich. Sogar die Abschweifung des unvermeidlichen Dr. Arendt auf seine bimetallistische Weise vermochte an dem Charakter der Sitzung nichts zu verderben. Der genannte Herr hatte die Anwandlung, eine üblich gewordene Bestimmung in den Hypothekeninstrumenten, welche sich auf die Verpflichtung der Zinszahlung in Gold bezieht, für ungesetzlich zu finden. Der Minister v. Schelling fertigte den Herrn mit der kurzen aber bündigen Erklärung ab, daß das Kammergericht diese Eintragung für zulässig erachtet habe. Damit war dieser be-

☞ Heute die Beilage „ULK“ Nr. 7. ☜