

42916.



Bericht

über die

030019748

Berathungen des h. k. k. Staatseisenbahnrathes

am 4., 7. und 8. November 1884

insoweit solche die Beschwerden betreffen, welche im hohen Landtage und der Handels- und Gewerbekammer von Krain bezüglich der Frachttarife erhoben wurden,

erstattet vom Mitgliede des k. k. Staatseisenbahnrathes

C. Lurmann.

Aus dem Berichte, welchen ich die Ehre hatte, über die Berathungen des k. k. Staatseisenbahnrathes am 19., 20. und 21. Mai zu erstatten, war zu ersehen, daß das Tarifcomité des hohen k. k. Staatseisenbahnrathes über die Vorstellungen bezüglich verschiedener Tarif-Anomalien, durch welche sich Krain beschwert fühlt, nachfolgenden Antrag gestellt hat, welcher vom hohen k. k. Staatseisenbahnrathe zum Beschlusse erhoben wurde:

«Die Direction wird ersucht, die vom Mitgliede Herrn Lurmann derselben zur Kenntniß gebrachten Fälle der Benachtheiligung einzelner Handels- und Industrieproducte in gewissen Verkehrsgebieten durch deren gegenüber anderen entfernteren Gebieten ungünstigere tarifarische Behandlung zu prüfen und unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse nach Thunlichkeit Abhilfe zu schaffen.»

Ueber diesen Antrag, beziehungsweise Beschlusse des hohen k. k. Staatseisenbahnrathes war in den Mittheilungen

der hohen k. k. Generaldirection nichts enthalten, und ich empfieng hierüber lediglich nachfolgenden Brief der hohen k. k. Generaldirection, welchen ich die Ehre habe, zur Kenntniss der geehrten Herren Abgeordneten des hohen Landtages von Krain und der löblichen Handels- und Gewerbekammer in Laibach zu bringen:

k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen.

Nr. 5999/7.

Wien am 23. Oktober 1884.

Herrn Carl Luckmann, Director der Krainischen
Industrie-Gesellschaft in Laibach.

Zu höflicher Erwiderung Ihres Geschätzten vom 24. Mai, dessen formelle Beantwortung sich nur aus dem Grunde verzögerte, weil ich Ihnen unter einem auch davon Kenntniss geben wollte, dass Ihre in der letzten Session des Staatseisenbahnrathes bezüglich des Ausnahmetarifes V für Holz gestellten Anträge durchgeführt worden sind, beehre ich mich, Nachstehendes zu erwidern:

Dem Ansuchen der Firma C. M. wurde, wie Ihnen bereits bekannt sein dürfte, mit hierortigem Schreiben, Z. 6891/84, entsprochen; desgleichen hat über hierortige Anregung die Südbahn der Firma A. T. S. die im Einvernehmen mit der Nordwestbahn und Staatsbahn bewilligten Frachtsätze für Kaffeesurrogate und Zucker im Verkehre Laibach-Böhmen mitgetheilt.

Dem Ansuchen der Firma L. M. wurde ebenfalls bereits Rechnung getragen, und erscheint die diesbezügliche Publication im Centralblatte Nr. 65, ddo. 31. Mai 1884. Hinsichtlich der Ermäßigung für Holztransporte ab Selzthal nach Triest beziehe ich mich auf die mit Ihnen gepflogene Rücksprache, bei welcher Ihnen besonders mitgetheilt wurde, dass die Ermäßigung von Selzthal nach Triest eine durch die Verhältnisse erzwungene war, um die in Selzthal erzeugte Exportware für Egypten via Triest verfrachten zu können, weil anderenfalls die gali-

zische Concurrenz mit Umgehung von Triest den Bedarf in Egypten allein zu decken in der Lage wäre.

Ich bemerke noch hiebei, daß eine Schädigung der Krainer Holzindustrie weder beabsichtigt noch angenommen werden konnte, nachdem die betreffenden Firmen in Krain und Kärnten ihr Holz bei Aufgabe von einer Wagenladung billiger nach Triest verfrachten können, als die Firma in Selzthal unter Garantie eines Pflichtquantums von mehreren hundert Wagenladungen; übrigens wird, wie die Direction dies bereits erklärt hat, diese Angelegenheit nach Ablauf des Zugeständnisses entsprechend geordnet werden.

Die Ihrerseits angeführten Differenzen zwischen den Frachtsätzen Laibach-Böhmen und Triest, beziehungsweise Görz-Böhmen, sind nicht vollkommen zutreffend, welche Thatsache durch die nachstehenden ziffermäßigen Daten erhärtet wird.

Die Frachtsätze ab Haida betragen:

a) im Verkehre mit Laibach auf Grund des Tarifes, ddo. 20. November 1883, für

Thonwaren verpackt			Glaswaren, ord., excl. Hohlglas			Soda		
einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.
382·0,	328·4,	285·0	382·4,	328·4,	285·0	285·0,	285·0,	285·0

Kreuzer pr. 100 Kilogramm;

b) im Verkehre mit Triest auf Grund des Tarifes, ddo. 10. Juli 1881, für

Thonwaren verpackt			Glaswaren, ord., excl. Hohlglas			Soda		
einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.
484·3,	262·5,	208·3	365·7,	262·5,	262·5	365·7,	262·5,	262·5

Kreuzer pr. 100 Kilogramm;

c) im Verkehre mit Triest auf Grund des neuen Tarifes, giltig vom 1. Juli 1884, für

Thonwaren verpackt			Glaswaren, ord., excl. Hohlglas			Soda		
einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.	einz.	5	10 T.
316·0,	264·0,	202·0	316·0,	264·0,	211·0	285·0,	264·0,	211·0

Kreuzer pr. 100 Kilogramm.

Aus obigen Ziffern ist zu entnehmen, daß nur hinsichtlich des Artikels Thonwaren bei Aufgabe in Einzelsendungen eine Rückbeförderung von Triest nach Laibach Convenienz bietet, während in allen anderen Fällen dies nicht zutrifft.

Ein gleiches Verhältnis wie bei Thonwaren kann auch bei anderen Artikeln vorkommen, und dürfte sich dieses Verhältnis durch den für Triest ab 1. Juli l. J. gültigen Tarif hinsichtlich Laibach theilweise ungünstiger gestalten.

Selbstverständlich können derartige Anomalien nicht fortbestehen, und wurde an die Verbands-Verwaltungen bereits der Antrag gestellt, die Regulierung der Laibacher Taxen auf Grund der Reexpedition in Görz, beziehungsweise Triest, durchzuführen, welche Angelegenheit noch in der Schwebe ist.

Was Ihren weiteren Wunsch, betreffend die Gleichstellung der Frachtsätze Triest mit Laibach, anbelangt, so ist derselbe nicht durchführbar, nachdem die beteiligten Verwaltungen hiezu ihre Zustimmung nicht geben werden, selbst in dem Falle, als sich die k. k. Generaldirection entschließen könnte, einen diesbezüglichen Antrag, welcher von weitgehender Bedeutung ist, zu stellen.

Ich erlaube mir, Sie aufmerksam zu machen, daß die Bahnverwaltungen in Deutschland, Italien, Belgien und Holland u. für ihre Hafenplätze wesentliche Begünstigungen in den Frachtsätzen einräumen, ohne dieselben auf die vorgelegenen Stationen rückwirken zu lassen.

Das Gleiche trifft auch hinsichtlich der Hafenplätze Triest und Fiume zu, und bei einem Vergleiche der Localtarife der Südbahn und der ungarischen Staatsbahn mit jenen der beiden Hafenplätze werden Sie finden, daß die meisten Artikel ab Triest nach Wien, beziehungsweise ab Fiume nach Ofen oder Pest, mit billigeren Frachtsätzen bedient werden, als dies hinsichtlich der vorgelegenen Station Laibach, beziehungsweise Karlstadt, der Fall ist.

Es sind eben für den Seehafenverkehr ganz andere Momente maßgebend, als für den Binnenverkehr. Die Concurrenzen anderer Häfen, entweder im Süden oder im Norden, bedingen in vielen Fällen eine wesentliche Regulierung der Frachtsätze, und würden die österreichischen Eisenbahnverwaltungen außerstande sein, die Concurrenzen der anderen Häfen auf Triest zu übernehmen, wenn sie verpflichtet würden, den gleichen Gesamtsatz auf die vorgelegene Station, wodurch weite Rückwirkungen auf ihre internen Stationen entstehen würden, zu übertragen.

Uebrigens ist diese Angelegenheit noch Gegenstand der Berathung im Staatseisenbahnrathe.

Ich ersuche, sich der Ueberzeugung nicht zu verschließen, daß es nur principielle Motive sind, welche es der Generaldirection unthunlich machen, diesem Wunsche nachzukommen, und glaube, Ihnen nachgewiesen zu haben, daß sowohl aus ökonomischen sowie auch aus tariftechnischen Gründen die Durchführung Ihres Antrages, abgesehen von den concessionsmäßigen Rechten der einzelnen Bahnen, nicht möglich ist.

Indem ich schließlich ersuche, die Versicherung entgegenzunehmen, daß in Fällen, wo eine Reduction der Frachtsätze für Laibach oder auch für andere Stationen erforderlich ist, von hierorts alles aufgeboten werden wird, um dieselbe, soweit es sich um einen Anschluß- oder Verkehrsverkehr handelt, bei den beteiligten Verwaltungen durchzusetzen, zeichne ich mit dem Ausdrucke der Hochachtung

der k. k. Hofrath und Abtheilungs-Vorstand:
S. Steingraber m./p.

Mit diesem Privatschreiben konnte ich die Angelegenheiten nicht als erledigt betrachten, welche mir von der geehrten Kammer in Laibach zur Vertretung übergeben waren, und ich war so frei, in der ersten Sitzung zu interpellieren, warum dieses Beschlusses des hohen

k. k. Staatsseisenbahnrathe in den Mittheilungen der hohen k. k. Generaldirection nicht gedacht ist, und beantragte, daß der Beschluß sowie das Schreiben der hohen k. k. Generaldirection dem Tarifcomité zur Begutachtung und Antragstellung in der nächsten Sitzung zugewiesen werde.

Der Herr Vertreter der hohen k. k. Generaldirection gab hierüber die Aufklärung, daß die von mir bei Motivierung des Antrages vorgebrachten einzelnen concreten Fälle allerdings Behandlung gefunden haben, daß jedoch eine Einstellung dieses Gegenstandes in die Mittheilungen deshalb nicht erfolgt ist, weil die im Beschlusse enthaltene principielle Frage noch nicht entschieden ist und die hohe k. k. Generaldirection erst nach einer vollständigen Erledigung des Antrages berichten zu können erachtete.

Der Beschluß des hohen k. k. Staatsseisenbahnrathe und das Schreiben der hohen k. k. Generaldirection an mich wurden sodann dem Tarifcomité zugewiesen, wo der Herr Vertreter der hohen k. k. Generaldirection erklärte, über diese Angelegenheit in der nächsten Session Bericht erstatten zu wollen.

Das Tarifcomité beschäftigte sich eingehend mit dem darauf bezüglichen Antrage des früheren Mitgliedes Herrn Schwab, dahin lautend:

«Für die gleichen Transportgegenstände dürfen unter
«den gleichen Verfrachtungsbedingungen die Gesamt-
«transportkosten für eine näher gelegene Station nicht
«höher bemessen werden als für eine entferntere Station.

«Im Auslands- und Seehafenverkehre kann eine
«Ausnahme dann eintreten, wenn hierdurch keinerlei
«Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen des
«Inlandes herbeigeführt wird.»

Dieser Antrag gab mir Gelegenheit, im Tarifcomité auf die vielfachen Anomalien hinzuweisen, welche sich aus den bisherigen Tarifen für den Handelskammerbezirk von Laibach ergeben; ich schilderte die Nachtheile, welche

unserem Handel, der Industrie, Land- und Forstwirtschaft durch die ungleichen Tarife zugefügt werden, und die Consequenzen, welche daraus entstehen, daß die um ca. 170 Kilometer entfernteren Stationen weit billigere Frachtsätze zahlen, als die näher gelegenen krainischen Stationen.

Mein Bestreben war dahin gerichtet, daß so bedeutend billigere Frachtsätze nur für die Sendungen bewilliget werden sollen, welche factisch zum Export gelangen, dagegen nicht die gleichen Frachtsätze für alle Importwaren und solche Sendungen concediert werden sollen, welche von den begünstigten Stationen nach den inländischen Stationen zurückgelangen, respective zurückexpediert werden.

Im Tarifcomité wurden die vielfachen großen Nachtheile anerkannt, welche Krain durch die bisherige Tarifpolitik erleidet, allein verschiedene Zusatzanträge, welche gestellt wurden, um die volkswirtschaftlichen Interessen des Inlandes zu schützen, konnten nicht die Majorität für sich gewinnen, umsoweniger, als der Herr Vertreter der hohen k. k. Generaldirection allen diesbezüglichen Anträgen energisch entgegentrat und für dieselbe vollkommene Tariffreiheit verlangte.

Nach langen interessanten Debatten im Comité hat dasselbe beschlossen, dem hohen k. k. Staatsseisenbahnrathe folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen:

1.) Für die gleichen Transportgegenstände dürfen im inländischen Local-, Anschluß- und Verband-Verkehre auf derselben Verkehrslinie und unter gleichen Verfrachtungsbedingungen für die näher gelegenen Stationen keine höheren Gesamtfrachtkosten als für die weiter gelegenen berechnet werden. Bei Beurtheilung der Höhe der Gesamtfrachtkosten sind etwaige Refactionen mit in Rechnung zu ziehen.

2.) Im Verkehre nach dem Auslande, den Seehäfen und den Wasserumschlagplätzen haben die obigen Bestimmungen keine Geltung.

Der Herr Vertreter der hohen k. k. Generaldirection befürwortete die Vertagung dieses Gegenstandes bis zur nächsten Session.

Nachdem es mir klar war, daß bei einfacher Annahme der Comité-Anträge den Beschwerden der Kammer in Laibach nicht die geringste Abhilfe zutheil würde, indem die meisten Beschwerden den sogenannten Seehafentarifen entspringen und die Bahnen nach Annahme des Comité-Antrages solche ebenso rücksichtslos gegenüber dem Binnenhandel und der Binnenindustrie stellen können, wie das bisher gegenüber Krain der Fall war, so bemühte ich mich so viel als möglich, wenn auch mit sehr geringer Hoffnung auf Erfolg, eine Aenderung des zweiten Comité-Antrages zu erreichen; die Bedingung des factisch erfolgten Exportes der durch die Tarife begünstigten Waren hatte keine Aussicht zur Annahme, und ich habe mich entschlossen, auf den ursprünglichen Antrag des früheren Staatseisenbahnraths-Mitgliedes, des geehrten Herrn Schwab, zurückzugreifen und an Stelle des zweiten Comité-Antrages dessen Zusatzantrag einzubringen, so daß der ganze Antrag lauten würde:

1.) Für die gleichen Transportgegenstände dürfen im inländischen Local-, Anschluß- und Verband-Verkehre auf derselben Verkehrslinie und unter gleichen Verfrachtungsbedingungen für die näher gelegenen Stationen keine höheren Gesamtsfrachtkosten als für die weiter gelegenen berechnet werden. Bei Beurtheilung der Höhe der Gesamtsfrachtkosten sind etwaige Refactionen mit in Rechnung zu ziehen.

2.) Im Verkehre nach dem Auslande, den Seehäfen und den Wasserumschlagplätzen kann eine Ausnahme eintreten, wenn hiedurch keine Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen des Inlandes herbeigeführt wird.

Ich bemühte mich, bei Begründung meines Antrages die Nachtheile für die volkswirtschaftlichen Interessen des Inlandes nachzuweisen, welche aus den Tarif-Ano-

malien entstehen, habe insbesondere die große Schädigung des Handels, der Industrie-, Forst- und Landwirtschaft in Krain durch die ungleichen Tarife detailliert nachzuweisen versucht und dabei meine schwierige Stellung hervorgehoben, die sehr verschiedenartigen Interessen von Görz und Laibach vertreten zu müssen, indem Görz und mehrere entferntere Binnenplätze in der Grafschaft die billigeren Seehafentarife besitzen, während die 170 Kilometer näher gelegenen Stationen in Krain die gleichen Tarife nicht erreichen können. Als Vertreter von Görz verwahrte ich mich dagegen, diesbezüglich für Görz eine Aenderung herbeiführen zu wollen, und habe den Wunsch ausgesprochen, daß Görz stets die gleichen Tarife erhalten würde, wie die Seehafenplätze, ich schilderte sodann die factischen Verhältnisse in Krain.

A. Bezüglich des Handels in Krain.

Alle Handelsartikel werden nach dem Tarife vom 1. Juli 1884 für den directen Frachtgut-Verkehr im süd-nord-österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verbande wesentlich billiger nach Triest, Fiume, Görz, Sagrado zc. geführt, als dies nach dem Tarife vom 20. November 1883 für den directen Verkehr im Laibach-Leoben-böhmischen Verband-Verkehre bezüglich der um 160, beziehungsweise 167 Kilometer näheren Station Laibach der Fall ist; bei Zucker beträgt die Differenz 40 bis 80 fr., bei Thonwaren 168 fr., bei Leinenwaren und Manufacturwaren 160 bis 220 fr., bei Soda 80 fr., je nach der Ware, für 100 Kilogramm zu Ungunsten von Laibach, und es bedarf keines Beweises, daß der Handel mit allen Waren über das Pomörium von Laibach hinaus nicht mehr concurrenzfähig ist, indem jede Ware bis Laibach bereits mit einer weit höheren Fracht belastet ist, als wenn solche nach den begünstigten Stationen

geführt wird, welche mit Vortheil die Waren zurück nach Laibach versenden können.

Der ehemals sehr bedeutende Handel mit Getreide in Laibach wurde durch die Tarif-Anomalien ganz unmöglich, indem von den ungarischen Stationen die Getreidesendungen billiger nach den entfernteren Stationen direct gemacht werden können, als dies bis Laibach der Fall ist. Ein Weiterenden von Getreide ab Laibach liegt ganz außer aller Möglichkeit.

Bei der Aufgabe von Producten des Landes Krain nach den Verbandstationen oder nach dem Auslande treten die gleichen Uebelstände zutage; die Artikel Pflaumen, Pottasche, Klee Saat und Bohnen, welche das Land exportiert, kosten weit mehr von Laibach nach den Bestimmungstationen, als von Triest, und werden mit Vortheil erst nach Triest gesandt und von da nach den Bestimmungstationen reexpediert.

Der Handel in Laibach mit einzelnen Artikeln nimmt zusehends ab oder hat ganz aufgehört; so ist dies z. B. bei Pflaumen der Fall, bei welchem Artikel überdies von der Südbahn für die kroatischen Stationen Agram u. so bedeutende Frachtermäßigungen gegeben wurden, dass die Erzeugung des Landes Krain von diesem Artikel nicht mehr nach Laibach zu Markt geführt werden kann, sondern nach Agram und den begünstigten Stationen Agram bis Steinbrück und von dort billiger nach Wien und den Bestimmungsorten im Auslande weiter befördert wird.

Der Concurrrenzkampf, welchen der Handel in Laibach gegenüber den von den Tarifen begünstigten Stationen kämpfen muss, wird mit ungleichen Waffen geführt, und obgleich der Handel ein gewisses Beharrungsvermögen besitzt und nicht so schnell an einem Orte aufhört und am anderen Orte beginnt, so besteht doch kein Zweifel, dass der Handel in Laibach continuierlich abnehmen muss, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen und die Tarifnach-

theile für Laibach behoben werden. Der Rückgang im Verkehre von Laibach ist bereits auffallend, was natürlich theilweise mit der Abnahme der Industrie zusammenhängt.

B. Bezüglich der Industrie in Krain.

Die vielen Wasserkräfte in Krain waren vorzugsweise für die Mühlenindustrie verwendet, welche ehemals sehr bedeutend war, bevor noch Bahnen existierten. Das Getreide wurde auf der nahe bis Laibach schiffbar gewesenen Save aus Ungarn bezogen und das erzeugte Mehl nach den benachbarten Provinzen, hauptsächlich jedoch via Triest exportiert.

Nach Eröffnung der Bahn bis Laibach wurde die Wasserstraße aufgelassen, und der Verkehr erreichte den höchsten Umfang, so lange Laibach Endpunkt der Bahn blieb. Als die Bahnstrecke von Laibach bis Triest eröffnet wurde, hat das Land natürlicher Weise viel vom Verkehre verloren, doch die Mühlen florierten noch bis zum Jahre 1867, weil bis dahin Getreide billiger verfrachtet wurde als Mehl und die Tarife noch nicht so harte Ungleichmäßigkeiten enthielten wie gegenwärtig.

Die Differentialtarife haben zuerst das Geschäft in Krain sehr erschwert, indem die Triester Mühlen den Weizen auf die lange ununterbrochene Strecke billiger beziehen oder die Budapester Mühlen das Mehl bis Triest billiger versenden konnten als die krainischen Mühlen mit Unterbrechung des Differentialtarifes, denn beim Bezuge des Weizens bis Laibach und Weiterverfrachtung des Mehles von Laibach nach Triest war natürlich die Gesammtfracht eine weit höhere; der Getreide-Transithandel in Laibach hat sofort nach Einführung der Differentialtarife seine Basis verloren, wie überhaupt die Differentialtarife den Zwischenhandel in vielen Producten und an vielen Orten zur Unmöglichkeit machen und auf gewisse, durch die Natur oder die Tarife begünstigte Orte

concentrieren; die Mühlen in Krain haben jedoch trotz der Nachtheile in den Tarifen weiter gearbeitet, bis sich deren Lage von Jahr zu Jahr durch weitere Tarifänderungen derart verschlimmerte, daß ein Unternehmen nach dem anderen den ungleichen Kampf aufgeben und die Waffen strecken mußte.

Im Jahre 1867 wurde auf Andringen der ungarischen Mühlen das Product Mehl gleich dem Rohstoffe Getreide tarifiert, was für die österreichischen Mühlen ohne Zweifel sehr ungünstig war, da alle auf den Bezug von ungarischem Weizen angewiesen sind und den Weizen auf viel längere Strecken beziehen, als sie gewöhnlich das Mehl versenden, während es bei der ungarischen Concurrnz gerade umgekehrt ist. Später wurden die Seehafentarife und Exporttarife für Getreide und Mehl eingeführt und damit der größte Theil der krainischen Mühlenindustrie zum Stillstande gezwungen. Das ungarische Getreide wurde billiger nach Triest geführt als bis Laibach, anderseits das Mehl aus Budapest nach Triest ebenfalls billiger als der ungarische Weizen nur bis Laibach.

Die Fracht beträgt z. B. gleich auf Getreide oder Mehl von Budapest nach Triest . 108 fr. pr. 100 Ko., dagegen bezahlt das Getreide von Budapest nach Laibach . 130 fr.

das Mehl von Laibach nach Triest 44 » 174 » » 100 »

die Differenz beträgt demnach . 66 » » 100 »

welche die krainischen Mühlen nicht überwinden konnten.

Dazu kommt noch der Uebelstand, daß die Fracht auf Mehl von Ungarn gleich und von Triest nach deutschen Stationen wesentlich billiger ist als von Laibach, und die Concurrnz in Baiern dadurch unmöglich wurde; in den benachbarten Provinzen wurden ebenfalls größere Mühlen errichtet, und da die zahlreichen Mühlen in Krain den localen

Bedarf mit ihrer Erzeugungsfähigkeit weit überschritten, so war ein großer Theil derselben zur Arbeitseinstellung gezwungen und die Besitzer der Mühlen sahen dieselben zu Ruinen werden, da es den wenigsten davon gelungen ist, eine andere Arbeit für ihre Objecte ausfindig zu machen.

Die lang erhoffte und theilweise endlich erfolgte Aenderung dieser Tarifpolitik vermag auch nur die Existenz der noch bestehenden Mühlen zu erhalten, die verfallenen Mühlen werden jedoch kaum je mehr hergestellt werden und geben ein warnendes Beispiel, wie Seehafentarife volkswirtschaftliche Schäden anrichten können, wenn deren Folgen für das Inland nicht berücksichtigt werden.

Die Montan-Industrie in Krain, welche über tausend Jahre besteht und die älteste Industrie im Lande ist, befindet sich ebenfalls in sehr mißlicher Lage; abgesehen von der allgemeinen sehr ungünstigen Geschäftslage seit dem Jahre 1873, wirken specielle Gründe mit, welche diese einst blühende Industrie zum Stillstande bringen dürften.

Die krainischen Werke haben keinerlei fossilen Brennstoff und arbeiten nur mit vegetabilischem Brennstoffe, welcher unabhängig von der mißlichen Geschäftslage der Eisenindustrie fortwährend im Preise steigt, denn das Holz läßt sich eben bei der verbesserten Communication und billigeren Frachten für vielerlei andere Zwecke besser verwenden als für Holzkohle; letztere wird alljährlich weniger und theurer. Wenn nun der Eisenpreis fällt, so ist die prekäre Lage dieser Eisenindustrie selbstverständlich, und dieselbe könnte nur dann Aussicht haben, im Betriebe erhalten zu bleiben, wenn es möglich sein würde, derselben Schmelz-Coaks zu sehr reducierten Frachtsätzen zuzuführen, welche Frage vielleicht einst die Bahnverwaltungen beschäftigen wird, welche zu erwägen haben werden, ob es ihnen conveniert, an der Fracht für Coaks eine ausgiebige Ermäßigung eintreten zu lassen, um die bisher mit vegetabilischem

Brennstoffe arbeitenden Hochöfen an ihren Linien im Betriebe zu erhalten, wovon auch der Betrieb der Bergbaue und mancher Hüttenwerke abhängig ist.

Die krainischen Werke sind am weitesten entfernt von den Stationen, welche Coaks erzeugen, überdies sind solche von der Natur bezüglich Billigkeit und Reichthum der Erze nicht so begünstigt wie die Werke in Steiermark und Kärnten. Wenn sie lebensfähig waren, so hat dies ihre geographische Lage bewirkt, die Nähe von Italien und der Seehäfen, welche Absatzgebiete sie mit billigerer Fracht erreichen konnten, als ihre in anderer Beziehung viel besser situirten Concurrenten.

Der Absatz von Stahl nach Italien, welcher ein Hauptbetriebszweig der krainischen Werke schon zu Balvasors Zeiten war, wurde durch den Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Italien und Oesterreich vom 27. Dezember 1878 unmöglich gemacht, indem im Schlussprotokolle unter nachträglich abgegebenen Vorbehalten und Erklärungen des Vertrages zum II. Theile, Tarif A, Post-Nr. 18, die Erklärung aufgenommen wurde:

«Italien behält sich bezüglich der Zollbehandlung des gehärteten Stahles die Freiheit der Entscheidung vor.»

Damit wurde dieser wichtige Artikel auf Gnade und Ungnade Italien preisgegeben, welches eine eigene Stahlindustrie ins Leben rief und bereits im Jahre 1880 den Zoll für Ristenstahl von Lire 4,62 auf Lire 10 per 100 Kilogramm erhöhte. Damit war der Stahlabsatz in Italien verloren, und viele Hoffnungen, welche die krainischen Werke auf die Pontebba-Bahn setzten, wurden enttäuscht, denn nur höchst selten passiert noch eine Stahlendung aus Krain diese Strecke.

Für den Export über die Seehäfen erreichten die concurrirenden Werke von Kärnten und Steiermark für die doppelte Distanz die gleiche Fracht, wie solche die krainischen Werke für den viel näheren Weg zu zahlen hatten,

und damit wurde den Werken in Krain der einzige Vortheil der natürlichen Lage in der Nähe des Meeres künstlich entzogen und die Concurrnz am Weltmarkt erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Einen Ersatz schien die Erzeugung von Spiegeleisen und Ferromangan zu bieten, welches die Hochöfen in Krain zuerst, und zwar seit dem Jahre 1872, erzeugten und bis 1876 in alle Länder exportierten, welche eine größere Eisenindustrie haben und diesen Artikel früher nicht producierten.

Seit 1876/77 erzeugen jedoch die großen deutschen, französischen und englischen Hüttenwerke das gleiche Product, für welches sie die Manganerze sehr weit zuführen müssen, was jedoch bei den billigen Wasserwegen umsoweniger in Anschlag kommt, als die Schmelz-Coaks in jenen Ländern unendlich viel billiger sind als in Oesterreich und eine Concurrnz mit vegetabilischem Brennstoffe nahe ausgeschlossen scheint.

Aus dem hoffnungsvollen Exportartikel ist ein Importartikel geworden, mit welchem die Concurrnz im Inlande schier unmöglich geworden ist, und es scheint nicht ohne Nutzen zu sein, hierbei der verschiedenen Tarifpolitik zu gedenken.

Als die Werke von Krain im Jahre 1875 größere Quantitäten nach Creusot, St. Chamond und anderen französischen Stationen sandten, mußten sie den Preis loco französischen Stationen machen und fragten bei der k. k. priv. Südbahn um die betreffenden billigsten Tarifsätze. Als nun später merklich höhere Tarife als die angegebenen berechnet wurden und dagegen reclamirt wurde, ist die Reclamation mit der Motivierung abgewiesen worden, daß die französische Mittelmeer-Bahn angibt, der betreffende Tarif gelte nur für den Export von Eisen und Eisenwaren von Frankreich nach Oesterreich, für den Import von Oesterreich nach Frankreich werden jedoch nicht die gleichen Frachtsätze bewilligt.

In Oesterreich dagegen werden gewöhnlich billigere Tariffätze für den Import bewilligt, als für den internen Verkehr und den Export. Nach dem Verbandtarife vom 1. Juli 1884 hat z. B. Roheisen von Triest nach den böhmischen Stationen einen billigeren Frachtsatz als von den um 210 Kilometer näheren Stationen in Krain nach Böhmen, und es ließen sich aus diesem Tarife noch viele Beispiele für diese Thatsache anführen. Von deutschen Stationen wird jetzt Spiegeleisen zu Preisen franco österreichischen Stationen offeriert, welche beweisen, daß die Frachtsätze für den Import weit billiger sein müssen, als solche je den österreichischen Werken für den Export nach den gleichen Stationen auf die gleiche Ware concediert wurden.

Die Thatsache, daß ausländische Waren auf den österreichischen Bahnen oft billigere Frachtsätze genießen als die gleichen österreichischen Waren im internen Verkehr, wird damit motiviert, daß auf den ausländischen Waren eine gewisse Vorfracht lastet und stets die absolute Gesamtfracht calculiert werden müsse.

Diese Motivierung ist vielleicht erklärlich von einem Ausländer, welcher österreichische Bahnen verwaltet und dabei stets ausländische Interessen zu vertreten berufen ist, nimmermehr jedoch von einer österreichischen Verwaltung, welche die inländischen Interessen über die ausländischen stellen müßte.

Würde dieses von den Franzosen in Oesterreich, jedoch niemals in Frankreich angewendete Princip zur allgemeinen Geltung gelangen, so müßte jede ausländische Ware in Oesterreich billiger gefahren werden als die österreichische, und welche Consequenzen daraus für das allgemeine Wohl und die Volkswirtschaft erwachsen, kann man leicht ermessen und hat es bisher leider vielfach empfunden. Factisch werden die Schutzzölle durch solche Tarifpolitik oft ganz illusorisch gemacht.

Die Werksbesitzer in Krain denken ernstlich daran, den Betrieb einzustellen und sich nur mehr der Forstwirtschaft zu widmen, deren Ertrag in letzterer Zeit oft dazu dienen mußte, die Verluste bei den Hüttenwerken zu decken.

Die Ungleichheit der Eisenbahn-Tarife und Begünstigungen, welche die Concurrnz erreicht, tragen nicht wenig dazu bei, die Ausführung dieses Entschlusses zu beschleunigen; so z. B. hat ein benachbartes steirisches Werk bei der Südbahn im Rückvergütungswege einen Nachlaß von 10% auf alle Frachten, welche es empfängt oder versendet, überdies eine Frachtermäßigung von 25% für Stabeisen in allen Quantitäten, welche es nach Laibach versendet, wo es mit den krainischen Werken concurrirt. Auch die hohe k. k. Generaldirection hat für Stabeisen von Klagenfurt nach Podnart Ermäßigungen der Tarife eingeführt, welche den krainischen Werken den Absatz in deren nächster Umgebung erschweren. Die junge Eisenindustrie in Italien wird von den österreichischen Bahnen in jeder möglichen Weise begünstigt, und der Zeitpunkt scheint nahe, an welchem österreichisches Stabeisen auch aus Italien verschwunden sein wird.

Der Concurrnzkampf wird bei dieser Industrie ebenfalls mit ungleichen Waffen geführt, das Unterliegen ist eine Frage der Zeit; es bleibt nur zu wünschen übrig, daß es rechtzeitig möglich sein wird, für dieselbe scheinbar überlebte Industrie einen Ersatz zu finden, welcher den zahlreichen Arbeitern eine andere Existenz bieten und die verlassenen Hämmer und Hüttenwerke mit deren bedeutenden Wasserkräften andern Zwecken dienstbar machen könnte. An Bestrebungen dazu fehlt es nicht; allein die Schwierigkeiten sind große und die Tarifungleichheiten vermehren solche nicht unbedeutend, denn aus meinem letzten Berichte vom Mai d. J. geht hervor, daß auch andere jüngere Industrien in Krain sich durch ungleiche Tarife beschädigt fühlen, z. B. Holzschleifereien, Canditen-

fabrik, Feuersprizzenfabrik, dann auch die Knochenmehl- und Leimfabrik zc. Die Nägelerzeugung durch Handarbeit, welche viele Leute beschäftigt, scheint auch nicht lange mehr concurrenzfähig zu sein, auch dafür muß eine andere Erwerbsquelle gefunden werden.

C. Bezüglich der Land- und Forstwirtschaft.

Die Landwirtschaft in Krain ist benachtheiligt durch die Uebelstände, welche ich bereits beim Handel erwähnt habe, und leidet ohne Zweifel darunter, daß die wenigen Exportartikel, wie z. B. Bohnen, Klee Saat, Pflaumen, Pottasche zc., von Krain eine weit höhere Fracht nach dem Auslande zahlen wie von Triest. Die Differenzen betragen fl. 100 und mehr pr. Waggon, je nach dem Bestimmungsorte.

Noch mehr benachtheiligt fühlt sich die Forstwirtschaft.

Krain besteht aus zwei Drittel Waldland, doch sind die Waldungen weder durch die Südbahn noch durch die Rudolfsbahn direct berührt worden, liegen meist abseits von den Bahnen und hauptsächlich im südöstlichen Theile von Krain, welcher sowohl guter Straßen als Eisenbahnen vollkommen entbehrt.

Die Vorfracht, um bis zur Bahn zu gelangen, ist meistens eine bedeutende.

Die großen Quantitäten Holz, welche z. B. von Gottschee und Reifnitz zur Bahn nach Raket geführt werden und welche mindestens eine halbe Million Meter-Centner jährlich betragen, müssen eine Vorfracht von ca. fl. 1,40 pr. 100 Kilo zahlen, um bei Raket an die Bahn zu gelangen.

Bei diesen Verhältnissen erhält der Waldbesitzer sehr wenig für das Holz, mit welchem er auf dem Weltmarkte concurriren muß.

Die Frachtsätze der Bahnen sind auf die kurzen Distanzen verhältnismäßig sehr hoch, dagegen werden die weitesten Distanzen in jeder Richtung auf nahezu unbegreifliche Weise begünstigt.

Ich habe bereits in meinem Berichte vom Mai a. c. der Refactientarife von Selzthal nach Triest gedacht, nach welchen die Brettersendungen auf die Entfernung von 517 Kilometer mit fl. 75 pr. Waggon geführt werden; verhältnismäßig noch größere Frachtnachlässe wurden auf das Holz von Galizien nach Triest gewährt, welches nun zu einem Frachtsatze von 9 kr. pr. Waggon und Kilometer geführt wird.

Mit dieser Ware müssen die Waldbesitzer in Krain concurririeren, und es ist leicht begreiflich, daß sie sich durch diese enorm billigen Frachtsätze geschädigt fühlen, umsomehr, wenn sie bedenken, daß z. B. die Südbahn das Holz von Selzthal mit einem Antheile von fl. 21 für einen Waggon für die Strecke Laibach=Triest führt, während der normale Frachtsatz für diese Strecke für andere Sendungen fl. 48 pr. Waggon beträgt.

Dazu kommen verschiedene andere Tarif-Anomalien, so z. B. haben die Stationen hinter Laibach im Refactienwege eine billigere Fracht nach Cormons, als die näher gelegene Station Laibach.

Die Fracht von Agram nach Triest auf Holz ist billiger als für die halbe Distanz Laibach=Triest, die Stationen auf der Strecke zwischen Steinbrück und Agram müssen eine weit höhere Fracht zahlen als Agram, so daß viele Sendungen mit Fuhrwerken nach Agram zurückgeführt werden sollen, um von dort mit billigerer Fracht nach Triest aufgegeben zu werden, als es von den näheren Stationen möglich ist.

Die Fracht von Agram nach Triest auf Holz ist ebenfalls billiger als für die halbe Distanz von Agram nach Laibach, worüber die Parquetten-Fabriken und Möbel-Erzeuger klagen, welche Eichenholz von Kroatien

nach Laibach und die Umgebung beziehen; ebenso klagt der Holzhandel über diese Anomalien.

Seit die Differential-Seehafen- und diverse Refactientarife eingeführt sind, gibt es factisch keine Geographie mehr. Die weitesten Distanzen zahlen oft billigere Frachten als die nahen, und der Vortheil der natürlichen Lage, die Nähe des Meeres ist nun ganz illusorisch geworden; damit ist jedoch auch die Stabilität für Handel und Industrie verloren gegangen, der Unternehmungsgeist vielfach erlahmt und das Capital wird von der Industrie abgeschreckt, welche allein geeignet scheint, die materiellen Verhältnisse in Krain zu bessern und der starken Auswanderung zu steuern.

Ich versuchte mit Anführung dieser Uebelstände zu beweisen, daß gewisse Principien bei Aufstellung von Tarifen unentbehrlich sind, und ein ebenso gerecht als natürlich scheinendes Princip ist es, daß auf einer Verkehrslinie, in derselben Verkehrsrichtung und unter den gleichen Bedingungen die Gesamttransportkosten für eine näher gelegene Station nicht höher sein dürfen als für eine entferntere.

Dieses Princip war vom hohen Reichsrathe bereits als Gesetz angenommen worden, das hohe Herrenhaus hat den Beschluß über die betreffende Gesetzworlage auf unbestimmte Zeit vertagt, doch wurde dieses Princip infolge protokollarischer Vereinbarungen seitens der hohen k. k. Regierung mit mehreren Bahnunternehmungen mit bindender Kraft eingeführt.

Die hohe k. k. Regierung sowie die hohe k. k. Generaldirection scheinen jedoch gegenwärtig bei Verwaltung des großen Staatsbahnnetzes sich weder durch Principien noch durch Gesetze binden lassen zu wollen, sondern vorzuziehen, freie Hand gleich den Privatbahnen zu behalten. Dies scheint nicht nur aus dem Widerstande gegen Verathung eines allgemeinen Tarifgesetzes im hohen Reichs-

rathe hervorzugehen, welches allein geeignet wäre, den vielfachen gemeinschädlichen Anomalien im Tarifwesen ein Ende zu machen, sondern auch das Bestreben der hohen k. k. Generaldirection, den hohen k. k. Staatseisenbahnrathe von jedem diesfälligen principiellen Beschlusse abzuhalten, ist ein Beweis für diese Vermuthung, welche durch einen weiteren Vorfall bestärkt wird.

Es wurde nämlich von einem Mitgliede des hohen k. k. Staatseisenbahnrathe mitgetheilt, daß die Prag-Duxer Eisenbahn, welche im Betriebe des k. k. Staates ist, einen Tarif publicierte, nach welchem alle Güter von Komotau nach Prag bedeutend billiger befördert werden, als von den in gleicher Verkehrsrichtung näher gelegenen Stationen derselben Bahn; nun hat dieselbe laut Protokoll vom 1. April 1878 die Verpflichtung übernommen, das mehrfach erwähnte Princip bei ihren Tarifen einzuhalten.

Diese Verpflichtung ist nun, wie es scheint, mit Zustimmung der hohen k. k. Generaldirection vom k. k. Betriebsdirector umgangen worden, was kein gutes Beispiel für die Privatbahnen geben dürfte, welche die gleichen Verpflichtungen eingegangen sind. Jedoch scheint dies einen triftigen Grund mehr abzugeben, um die Festsetzung gewisser Principien nicht zu vertagen und deren Aufstellung der hohen k. k. Regierung im allgemeinen Interesse anzurathen, sonst dürften die großen Hoffnungen, welche die Bevölkerung in Oesterreich auf den k. k. Staatsbahnbetrieb baut, zu schnell enttäuscht werden.

Diese Beweggründe scheinen auch maßgebend gewesen zu sein, daß die Vertagungsanträge der hohen k. k. Regierung vom hohen k. k. Staatseisenbahnrathe abgelehnt und die Anträge des Tarifcomités von der Majorität angenommen wurden.

Mein Zusatzantrag, respective der Antrag des früheren Mitgliedes Herrn Schwab, welcher eine Ausnahme vom Principe für den Auslands- und Seehafenverkehr nur dann

eintreten lassen wollte, wenn hierdurch keinerlei Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen des Inlandes herbeigeführt wird, wurde von der Majorität leider abgelehnt, und somit wird der erwähnte Beschluss des hohen k. k. Staatseisenbahnratheß für die durch ungleiche Tarife so sehr geschädigte Provinz Krain keine wesentliche Veränderung herbeiführen; doch ist zu hoffen, daß in Folge der bei dieser Gelegenheit erfolgten Bekanntmachung der volkswirtschaftlichen Nachtheile, welche Krain erleidet, und in Folge des Beschlusses des hohen k. k. Staatseisenbahnratheß vom 21. Mai a. c. wenigstens eine Milderung der crassen Uebelstände eintreten und ein Ausweg gefunden werden wird, wie man den Seehafenverkehr von Triest heben könnte, ohne das Hinterland wirtschaftlich zu schädigen, was gewiß den allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen zum Vortheile gereichen würde.

Laiabach, im November 1884.

G. Lückmann.

COBISS 2042200

NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA



00000438105



