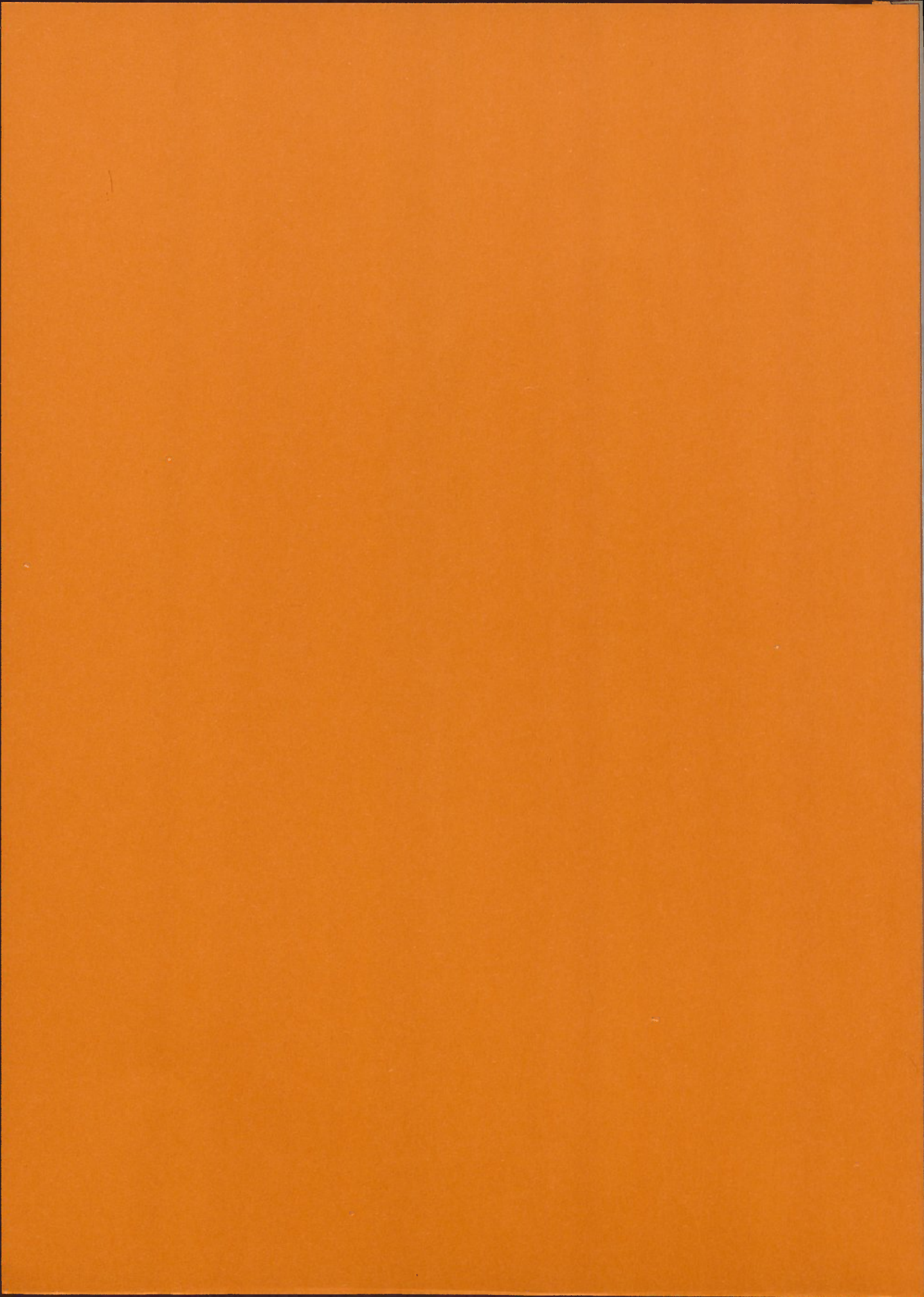


ZBW
Deutsche Zentralbibliothek
für Wirtschaftswissenschaften
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft

www.zbw.eu

Signatur

C 2515



C 2515

Deutschland's

Fortschritte der Kohlen- und Eisen-Industrie in ihrer

Abhängigkeit von den Eisenbahnen.

(Verf.: W. Th. Mulvany.)

Mai 1868.



Memorandum.

Fortschritte der Kohlen- und Eisen-Industrie in ihrer Abhängigkeit

Da mir seit vielen Jahren schon bei meinen industriellen Unternehmungen in diesem Lande von Seiten der Behörden, Eisenbahn-Verwaltungen und industriellen Etablissements überall die uneigennützigste und aufrichtigste Unterstützung zu Theil geworden, so erscheint es mir, in dankbarer Anerkennung dessen, als Pflicht, auf den nachstehenden Seiten freimüthig, wiewohl mit aller Ehrerbietung, meine unmaßgebliche Ansicht und das Resultat einer vielfährigen, vorurtheilsfreien Beobachtung von Thatsachen darzulegen. Ich hege dabei die Hoffnung, daß es mir gelingen werde, dadurch, daß ich die Aufmerksamkeit auf die nächsten Ursachen und die leitenden Grundsätze hinlenke, zur Förderung des nationalen und industriellen Fortschrittes in Deutschland, wenn auch nur in geringem Grade, beigetragen zu haben.

Düsseldorf, den 8. Mai 1868.

W^m Th. Mulvany.

Production 1865.	Kohlen metriche Tonnen	Eisenerz metriche Tonnen
Großbritannien und Irland	98,150,000	4,800,000
Preußen	18,592,000	774,000
Frankreich	11,100,000	1,200,000
Belgien	11,840,000	980,000

In England waren 1865 615 Hoheöfen angeblasen.
Preußen 207

Deutschland's

Fortschritte der Kohlen- und Eisen-Industrie in ihrer Abhängigkeit von den Eisenbahnen.

Der nächste Schritt zur Erfüllung Preußens großer Mission ist die Entwicklung der deutschen Industrie. Der Staatsmann, welcher das große Werk der deutschen Einheit mit diesem Bindemittel des gegenseitigen Interesses, des dauernden Wohlstandes und der Macht krönen wird, wird sich um sein Vaterland sehr verdient machen.

Kohlen und Eisen und gute Verkehrs- und Transportmittel sind die Hilfsquellen aller Industrien.

England verdankt seine Größe, seinen Wohlstand und seine Macht vielleicht mehr seinem Besitz an Kohlen und Eisen, als irgend einer andern Ursache.

Deutschland und insbesondere Preußen, wie es sich jetzt gestaltet hat, besitzt Kohlen und Eisenerze von allen Qualitäten — die vorzüglichsten Arten einbegriffen, — in größerer Menge, als Großbritannien und Irland.

Obwohl kein Land auf dem europäischen Continent und — wenn überhaupt vielleicht, nur wenige Länder von Amerika — solche gewaltige Fortschritte in den letzten 10 — 15 Jahren in der Kohlen- und Eisenproduction gemacht hat, wie Preußen, so zeigen doch die nachstehenden Aufstellungen, in welchem Mißverhältniß zu dem Reichthum an diesen Mineralien seine Production z. B. im Jahre 1865 stand.

Production 1865.

	Kohlen metrische Tonnen	Roheisen metrische Tonnen
Großbritannien und Irland . . .	98,150,000	4,800,000
Preußen	18,592,000	774,000
Frankreich	11,100,000	1,200,000
Belgien	11,840,000	380,000 ?

In England waren 1865 615 Hochofen angeblasen.

= Preußen = = 207 = =

Es bleibt deshalb noch viel für Preußen und Deutschland übrig, um den ihm gebührenden Platz in der Reihe der industriellen Nationen zu erreichen, wozu seine Lage in Europa, sein Mineralreichthum, sowie der Charakter und die Bildung seiner Bevölkerung es so ganz besonders befähigen.

Worin besteht nun die Hauptursache dieses Unterschiedes zwischen Preußen und Großbritannien?

Warum ist Preußen unter den gegebenen Verhältnissen bis jetzt thatsächlich außer Stande, in Rohproducten mit England oder seinem nächsten Nachbarn Belgien in irgend einem großartigen Maßstabe zu concurriren?

Abgesehen von solchen Ursachen, die sich auf Gesetzgebung, Schutz Zoll- oder Freihandels-Politik, auf practisch industrielle Ausbildung des Volks und andere Factoren beziehen, die bei der Discussion zu häufig die Aufmerksamkeit von den Hauptursachen ablenken, ist anzunehmen, daß die eigentliche Antwort auf diese Fragen, die Begründung wenigstens jenes Unterschiedes, sich in den Worten finden läßt:

„Länge und Kosten des Transportes“.

In Deutschland bildet die Entfernung zwischen den respect. Kohlen- und Eisenerzgruben und den Kalksteinbrüchen, einerseits, und die Entfernung zwischen den bestehenden Sitzen der Eisenindustrie und den Seehäfen und Märkten, anderseits, bei der gegenwärtigen Einrichtung und den daraus sich ergebenden Transportkosten, das Haupthinderniß, welches die größere und raschere Entwicklung der deutschen Industrie und deren Concurrenzfähigkeit beschränkt. —

Dies läßt sich klar erweisen aus der Vergleichung der Selbstkosten, sowohl der Rohmaterialien am Gewinnungs- wie am Fabrikationsorte, als auch der Fabrikate an dem Orte, wo sie schließlich den Markt erreichen oder in Concurrenz treten, indem sie den bedeutenden Antheil, den die Transportkosten daran haben, darlegt.

Jeden unparteiischen Beobachter, der mit den Local-Verhältnissen der Kohlen- und Eisenerzgruben und den Mittelpunkten der Berg- und Hütten-Industrie Großbritanniens, Belgiens und Deutschlands bekannt ist, wird ein flüchtiger Blick auf die Karte Europa's — um deren relative Entfernungen abzumessen — von dem überaus großen Unterschiede überzeugen, der in dieser Beziehung zwischen jenen Ländern herrscht.

Man blicke auf England, eine Insel von geringer Breite, mit seinen Handelshäfen, die einander und dem Herzen des Landes so nahe gelegen sind, mit seinen Kohlen- und Eisenerzgruben, seinen Kalksteinbrüchen und Hochöfen, deren Entfernung von einander und von den Häfen selbst so gering ist. — Man blicke ferner auf Belgien, das in Betreff des nahen Zusammenliegens seiner Mineralproducte mit den Etablissements und ihren Märkten sich ähnlicher Vortheile erfreut, und betrachte hingegen die große Ausdehnung Deutschlands, seine Kohlendistricte, die so weit von einander, auch mit wenigen Ausnahmen von den Eisenerz producirenden Districten getrennt sind, wie die Hochöfen, die von den fremden Märkten und den Seehäfen, jenen natürlichen Stützpunkten für den Export-Handel, so weit entfernt liegen.

Dieser Unterschied — diese natürliche Schwierigkeit hinsichtlich der Mineralien und der metallurgischen Industrie, wie sie in Preußen und Deutschland besteht, sollte scharf in's Auge gefaßt und berücksichtigt werden; ist er erst ein für alle Mal allgemein als Haupthinderniß des Fortschritts erkannt, so wird das Hilfsmittel — billiger und rascher Transport als Hebel, um Deutschland andern Nationen gleichzustellen, — Jedermann einleuchtend sein und ohne Zweifel gern ergriffen werden.

Das Mittel zur Hebung des Uebels würde indessen schlimmer sein als das Uebel selbst, wenn es nicht auf dem soliden Grundsatz basirte, daß ein billiges und rasches Transportgeschäft an und für sich ein lohnendes Unternehmen bildet. Es würde in einem solchen Falle eine bloße Täuschung sein, wenn man vorübergehend niedrige Tarife einführen wollte, um sie bald wieder aufzuheben. Es erscheint deshalb äußerst wichtig, die Königl. Regierung als Eigenthümerin vieler und als Aufsichtsbehörde aller Eisenbahnen, sowie die Eisenbahn-Directoren, Capitalisten und Actionaire zu überzeugen, daß die bedeutendsten Quellen, ihre Einkünfte zu vermehren, darin liegen, daß die Entwicklung der Industrie des Landes, vermittelt großer Frachtermäßigungen für Mineralien, Rohmaterialien und einige Fabrikate, worauf später speciell Bezug genommen werden soll, gefördert werde.

Glücklicherweise ist dies jetzt nicht mehr so schwierig, als vor einigen Jahren. Die Einführung und die Wirkung des Ein-Pfennig-Tarifs per Centner und Meile für Kohlen in Nord-Deutschland hat seine Frucht getragen, und durch die große Vermehrung des Eisenbahn-Verkehrs in Mineralien, sowie die dadurch herbeigeführte Steigerung der Einnahmen den Vortheil erwiesen, der den Bahnen selbst aus der Ermäßigung geworden ist.

Aber zur Zeit war die Opposition gegen dies Princip so groß und die Furcht vor Minder-Einnahmen machte sich so laut geltend, daß der Verfasser, damals in Deutschland noch ein Fremder, es als nützlich erachtete, im Mai 1860 eine Denkschrift zu veröffentlichen, in welcher er die Gründe erörterte und durch Thatfachen und Tabellen nach den Erfahrungen anderer Länder den Nutzen dieses Principis für die Eisenbahnen selbst nachwies. Jene Thatfachen und Aufstellungen zu belegen, ist ein Abdruck dieser Denkschrift als Anhang beigelegt.

Bald darauf wurde die Ermäßigung, jedoch nur für Kohlen und nur für weite Entfernungen eingeführt, während bis auf den heutigen Tag die Eisen-Industrie und die in den Kohlendistricten einheimischen Fabriken unter dem Druck der hohen Transportkosten für Kohlen im Binnen-Verkehr leiden.

Es könnte in Betreff der Resultate mit Vortheil und in großer Ausführlichkeit auf die gewaltige Zunahme in der Kohlen- und Kokesproduction und in dem Verkehr damit von Westphalen nach Holland, Nord-Deutschland und den Seehäfen, seit Einführung des Ein-Pfennig-Tarifs Bezug genommen werden. — Dasselbe läßt sich von Oberschlesien sagen, wo dieser Tarif lange in Kraft gewesen und jetzt auch auf andere Erzeugnisse ausgedehnt worden ist. Derartige Einzelheiten würden jedoch viel Raum beanspruchen und Nichts erscheint dem Verfasser in Betreff des allgemeinen Principis und des den Eisenbahnen erwachsenden Nutzens von größerer Ueberzeugungskraft zu sein, als der nachstehende Auszug aus der „Chronologischen Zusammenstellung“, die in den schätzbaren und vortrefflichen Jahresberichten der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht wird, umsomehr als diese Bahn die Westphälischen Kohlendistricte durchschneidet und sie durch ihre Abzweigungen mit Holland, dem nördlichen, östlichen und südlichen Deutschland verbindet.

Dieser Auszug beweist klar, daß bei jeder Reduction des Durchschnitt-Tarifs besonders für Güter, den Actionairen eine höhere Dividende zugeflossen ist, und daß seit der Einführung des Ein-Pfennig-Tarifs für Kohlen (ungefähr 1860/61) die Steigerung der Kohlenproduction als auch der Reingewinn der Eisenbahnen sehr beträchtlich gewesen ist.

Auszug aus der Chronologischen Zusammenstellung.

Bericht der Cöln-Mindener Eisenbahn für 1866.

Jahr.	Länge der Bahnen		Im Ganzen wurden transportirt		Durchschnittliche Einnahme		Auf die Stamm-Actien einschliesslich der Zinsen an Dividende bezahlt.	Bemerkungen.
	durchschnittlich in Betrieb gewesen	doppelgeleisig	Personen.	Güter.	pro Person und Meile	pro Ctr. Gut und Meile		
	Meilen.	Meilen.	Anzahl.	Centner	Pfg.	Pfg.	Procent.	
1848	35 ₅₁	2 ₂₃₀	1451798	3292257	27 ₅₄	4 ₃₄	3 ¹ / ₂	
1849	36 ₅₁₃	5 ₄₅₀	1386493	6077164	31 ₃₂	4 ₆₀	4 ¹ / ₂	
1850	36 ₅₁₃	5 ₈₆₀	1511395	8824385	32 ₁₆	4 ₂₀	5 ¹ / ₈	
1851	36 ₅₁₃	11 ₂₈₀	1594834	12945016	34 ₂₀	3 ₆₃	5 ⁷ / ₁₂	
1852	36 ₅₁₃	11 ₂₈₀	1597827	16663058	35 ₂₈	3 ₅₁	6 ¹ / ₁₂	
1853	36 ₅₁₃	15 ₆₆₃	1512234	20011452	37 ₈₀	3 ₃₄	6 ¹ / ₂	
1854	36 ₅₁₃	19 ₉₉₈	1650310	27733941	36 ₄₈	3 ₁₆	8 ¹ / ₁₀	
1855	36 ₅₀₆	21 ₈₆₄	1756569	35842834	37 ₀₈	3 ₂₃	8 ¹ / ₅	
1856	36 ₅₁₅	24 ₅₆₄	2030621	39455220	36 ₃₆	3 ₁₈	8 ² / ₃	
1857	44 ₅₈₅	34 ₁₇₄	2685682	45375869	34 ₃₄	3 ₁₉	9	
1858	44 ₅₈₇	35 ₉₇₃	2696291	49425607	33 ₇₄	3 ₁₂	7 ³ / ₄	
1859	44 ₅₈₇	35 ₉₇₃	2797009	45831767	32 ₆₃	3 ₁₁	7 ⁷ / ₈	
1860	44 ₅₈₇	35 ₉₇₃	2519718	53177890	45 ₀₂	2 ₉₆	10 ¹ / ₂	Der Ein-Pfennig-Tarif per Centner und Meile für Kohlen und Coles tritt in Kraft in 1861. In 1860 wurden an Kohlen und Coles transportirt 32,763,134 Ctr. = 61 ¹ / ₂ % des Gesamt-Güterverkehrs.
1861	44 ₅₈₇	35 ₉₇₄	2532232	65327148	34 ₇₆	2 ₇₉	12 ¹ / ₄	Dividende von dem verdoppelten Capital. In 1866 wurden an Kohlen und Coles transportirt 78,431,743 Ctr. = 64% des Gesamt-Güterverkehrs.
1862	68 ₈₈₆	37 ₀₅₇	3374665	83044603	34 ₁₈	2 ₅₁	12 ⁵ / ₈	
1863	68 ₈₉₃	39 ₅₁₈	3523005	94456366	33 ₇₆	2 ₂₉	12 ¹¹ / ₁₂	
1864	68 ₉₀₀	39 ₉₉₇	3701360	110971243	34 ₀₇	2 ₂₅	15 ⁵ / ₆	
1865	68 ₉₀₀	39 ₉₉₇	4051451	128943030	33 ₉₀	2 ₂₀	17 ² / ₃	
1866	70 ₂₁₇	39 ₉₉₉	4256518	122240675	30 ₇₆	2 ₁₃	9 ¹ / ₁₂	

Wie groß auch immer und wie rasch die Vortheile, die sich aus dieser Reform ergeben haben, für alle Theile gewesen, wie allgemein dieselben auch anerkannt worden sind, (hat sich doch sogar Neigung gezeigt, dies Princip auch auf andere Artikel auszudehnen) so bleibt für Kohlen doch noch viel zu wünschen übrig. Die Maßregel ist für ein so ausgedehntes Land immer nur eine halbe und ist dabei durch Hinzufügung von Expeditions-Gebühren im Binnen- oder einheimischen Verkehr, wie er gegenfänglich vom Transit- oder von dem, verschiedene Bahnen durchlaufenden Verkehr unterschieden wird, so beschwert, daß sie doch noch sehr mangelhaft erscheint und Zeugniß davon ablegt, daß das Princip, worauf die Reform basiert, von vielen Bahnverwaltungen nur wider Willen oder doch nur zum Theile anerkannt worden ist.

Sie wird in der That mehr als Ausnahme denn als Regel ausgeführt.

Der nebenstehende Auszug aus dem Cöln-Mindener Bericht für 1866 erläutert diese letzten Bemerkungen und gewährt, wenn man ihn mit den vorhergehenden Resultaten zusammenhält, schätzbare statistische Data, durch deren Vergleiche mit der Statistik der Jahre, welche der Reform vorausgehen, der Vortheil und die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Reformprincips bewiesen wird.

Auszug aus der

Zusammenstellung des Güterverkehrs nach Tarifklassen und Verkehrsarten.

Cöln-Mindener Bericht für 1866.

		E r t r a g						
		überhaupt.				durchschnittlich.		
					In 0/0.	Per Ctr.		Per Ctr. u. Meile.
		Thlr.	Sgr.	Pfg.		Sgr.	Pfg.	
Binnen-Verkehr	Binnen-Verkehr	1404940	24	6	52,256	—	10,342	2,090
	Verkehr mit der Berg.-Märk. Bahn via Ruhrort	32814	11	—	1,220	—	5,944	2,766
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr . . .	170851	—	2	6,355	1	0,419	1,193
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr . . .	153871	18	2	5,723	1	6,639	1,722
	Verkehr mit der Main-Weser-Bahn . . .	136594	16	8	5,081	2	2,428	1,184
	Verkehr mit der Nassauischen Bahn . . .	784	20	—	0,029	4	0,703	1,564
	Westphälischer Verkehr	171066	17	6	6,363	1	2,018	1,832
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn.	4448	15	10	0,165	1	9,017	1,094
Norddeutscher Verkehr	Norddeutscher Verkehr	613220	24	10	22,808	2	1,078	1,143
	Summa	2688592	28	8	100	1	1,089	1,614
Binnen-Verkehr	Binnen-Verkehr	124302	23	2	48,152	1	6,294	1,746
	Verkehr mit der Berg.-Märk. Bahn via Ruhrort	15	17	—	0,006	—	8,006	2,395
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr . . .	1644	14	10	0,637	1	2,016	1,301
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr . . .	5743	1	8	2,225	1	8,636	1,801
	Verkehr mit der Main-Weser Bahn . . .	25253	17	1	9,783	4	0,894	1,449
	Westphälischer Verkehr	14471	26	—	5,606	—	8,613	2,032
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn.	88	14	5	0,034	2	2,544	1,303
	Norddeutscher Verkehr	86627	1	3	33,557	2	4,281	1,309
Norddeutscher Verkehr	Summa	258146	25	5	100	1	8,726	1,552

Die hohen Sätze für den Binnen-Verkehr und nach den anschließenden Bahnen haben die Entwicklung der Eisenindustrie wesentlich verzögert.

Dem Princip entgegen wurden Cokes, die im Binnen-Verkehr und vor Einführung des 1 Pfennig-Tarifes zu denselben Sätzen wie Kohlen zur Beförderung gelangten, nicht auf denselben Satz wie Kohlen in Extra-Zügen ermäßigt.

In allen Ländern, besonders aber in einem so ausgedehnten Lande wie Deutschland, besteht die große Aufgabe der Eisenbahnen einerseits darin, die Nachteile der Entfernungen zu beseitigen, andererseits aber darin, den Verkehr und die Fabrikation zu vermehren, wenn nicht geradezu zu schaffen, da, wo sie weder bestehen, oder aber nicht rentiren konnten, ehe jene Transportmittel in's Leben gerufen waren. Gerade in Folge dieser, in ihrem Wesen begründeten Verhältnisse, werden sie, obwohl gelegentlich durch höhere Einflüsse oder durch zeitweilige Concurrenz untereinander beschränkt, und wie sehr es ihrem ursprünglichen Zwecke, dem großen Publicum als Verkehrsstraßen zu dienen, zuwiderläuft, doch mehr oder weniger die willkürlichen Lenker der Industrie und können bei guter Leitung entweder die Hebel sein, Handel und Industrie der Länder, die

sie verbinden oder durchschneiden, zu fördern, oder aber bei schlechter Leitung die Schlagbäume, um jene völlig zu hemmen *).

Das Uebel kann unbeabsichtigter Weise aus irrthümlichen Ansichten über Zölle, aus falschen Calculations- und Tarifrungs-Grundsätzen entstehen. Deshalb ist es von der größten Wichtigkeit für eine Nation, den Staatsbehörden bei jeder passenden Gelegenheit Seitens des gesammten Handelsstandes alle positiven Facta zu unterbreiten, die ein Licht auf den Gegenstand werfen können, immer jedoch in dem Sinne einer gegenseitigen Mitwirkung der Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Frachtführer, sowie des Absenders und Empfängers, und unter steter Berücksichtigung des Umstandes, daß man, um einen Erfolg zu sichern, nachweisen muß, wie die in Eisenbahn-Angelegenheiten erwünschten Reformen aller Art den wirklichen Interessen der Bahnen als eines National-Instituts, förderlich sind.

Eine große Frage, die durch die Eisenbahnen gelöst werden muß, ist die, ob der Transport großer Quantitäten zu niedrigen Preisen oder kleiner Quantitäten zu hohen Preisen für die Eisenbahnen am einträglichsten ist.

Nun aber ist wohl zu bedenken, daß der Maßstab eines Tarifs darauf gerichtet sein muß, was der Handel bei der größtmöglichen Entwicklung für die nationale Wohlfahrt dauernd leisten könne, nicht aber, wie es bei einer irrigen Eisenbahnpolitik zu häufig vorkommt, was aus dem Handel, wie er momentan liegt, für die Eisenbahn gewonnen werden könne.

Wenn man nun die Eisenbahnen unter dem Gesichtspunkte eines vollkommenen Transportmittels betrachtet, so ist der richtige Grundsatz der, daß sie nach ihrer vollen Leistungsfähigkeit sowohl in quantitativer Beziehung, als in Rücksicht auf die Beschleunigung des Transports ausgenutzt werden müssen; wobei natürlich der Erhaltung, Reparatur und dem Reserve-Material gehörige und verständige Berücksichtigung zu zollen ist.

Dieser Grundsatz setzt die größte Sparsamkeit und den größten Ertrag aus dem, Tag und Nacht fortgesetzten Gebrauch dieses Transportmittels voraus, wobei jedoch die zur Instandhaltung desselben nöthige Zeit zu berücksichtigen ist.

Vorstehendes ist das Princip in abstracto; in der Praxis hat (ceteris paribus) fast jede durchlaufene Zugmeile nahezu die gleichen constanten Selbstkosten, gleichviel ob der Zug voll oder leer ist; — der Gewinn ist also die über jene constanten Kosten hinausgehende Einnahme. Wenn die Lokomotive oder Zugkraft, die den größten Theil dieser stehenden Kosten bedingt, im vollsten Maaße ausgenutzt wird, — offenbar die beste Einrichtung — dann ist, je voller die Züge innerhalb jener Begrenzung sind, die Einnahme der Gesellschaft desto größer — eine Regel, welche in der Praxis gegenwärtig allgemein sehr wohl festgestellt ist.

*) Die folgende Tabelle aus Hauchecorne's Statistik weist nach, welche verhältnißmäßig große Einnahme den Eisenbahnen aus dem Güterverkehr erwächst, und es unterliegt keinem Zweifel, daß in Zukunft dieses Verhältniß sich noch mit erhöhtem Nutzen für die Bahnen und zum Vortheile des Publicums steigern wird.

Procenten - Tabelle über Total - Einnahmen für 1863.

Eisenbahnen	Einnahmen				Ausgaben				Ueberschuss oder Betriebs-Netto-Ertrag.
	Personen und Gepäck	Güter, Vieh etc.	Aus sonstigen Quellen	In Summa	Bahn-Verwaltung	Betrieb	Allgemeine Verwaltung	In Summa	
a) Preussens	30 ₅	63 ₀	6 ₅	100 ₀	13 ₃	24 ₉	2 ₅	40 ₇	59 ₃
b) Oesterreichs	31 ₀	67 ₃	1 ₇	100 ₀	11 ₃	25 ₅	3 ₅	40 ₈	59 ₂
c) der andern Staaten	36 ₃	59 ₆	4 ₁	100 ₀	15 ₀	29 ₀	2 ₂	46 ₂	53 ₈
Durchschnitte	32 ₅	63 ₃	4 ₂	100 ₀	13 ₄	26 ₃	2 ₇	42 ₄	57 ₆

Zur Erreichung dieses Zweckes, sind die möglichst vollständige Beladung der Züge, ein Hin- und Rück-Verkehr, sowie die gewissermaßen beständige Benutzung des Schienenweges nothwendige Bedingungen.

Mit Ausnahme einiger kleinen, für den Omnibus-Verkehr dienenden Linien, sowie einiger kurzen Routen inmitten der Berg- und Hütten-Districte giebt es überhaupt nur wenige Linien, die so vollständig ausgenutzt werden.

Die so häufig auf vorgeschlagene Frachtermäßigungen ertheilte Antwort: „Jedes Ding muß seine Grenze haben“ ist daher, wenn auch in abstracto richtig, keineswegs allgemein entscheidend bei speciellen Forderungen, bis sich erweisen läßt, daß diese imaginären Grenzen überschritten oder annähernd erreicht sind; was wahrscheinlich bei Principien, wie die vorstehend aufgeführten, in keinem Lande so bald der Fall sein wird, wo Verkehr existirt oder doch durch solche Tarife in's Leben gerufen werden kann, die den Verkäufer oder Käufer des zu transportirenden Artikels in den Stand setzen, von seinem Geschäft zu leben, gleichzeitig aber auch die Eisenbahn-Gesellschaft für den Transport in Baar zu bezahlen.

Das Geschäft der Eisenbahn-Gesellschaften ist ein Comptant-Geschäft und dabei fast frei von Risiko. Der Produzent und Consument, der Verkäufer und Käufer des zu transportirenden Artikels, tragen das ganze Risiko, ob der Artikel nutzbringend ist oder nicht, zudem muß der Verkäufer bei den meisten Geschäften sogar noch einen drei- oder mehrmonatlichen Credit gewähren.

Die preußische Eisen-Industrie kann als Beispiel dienen, wie manche irrthümliche Principien in Betreff der Transport-Kosten der Rohmaterialien sowohl, als auch der fabricirten Artikel befolgt werden, wodurch die Entwicklung dieser Industrie belästigt und gehemmt wird.

Der unentwickelte Zustand dieses Fabrications-Zweiges, verglichen mit der Entwicklung, deren er fähig ist, bringt, wenn man es richtig erwägt, dem Interesse der Eisenbahnen selbst große Nachteile, indem ihnen sonst auf der Grundlage eines ermäßigten Tarifs, ungeheurer Verkehrszuwachs an Rohmaterialien (einschließlich einer gewaltigen Ausdehnung des Kohlegeschäfts) und an Eisen zufließen würde, zugleich würde sich daraus eine Zunahme für alle verwandten Fabrications-Zweige ergeben, welche durch einen ausgedehnten Kohlen- und Eisen-Verkehr entstehen.

Es scheint eine irrthümliche Ansicht darüber vorzuwalten, als ob die Eisen-Fabrikation die hohen Transportkräfte der Bahnen leicht ertragen könne. Abgesehen aber von den thatsächlichen Irrthümern in dieser Unterstellung, scheint die Ansicht auf der falschen Basis zu beruhen, daß gewisse hohe Preise, die von Eisen-Fabrikanten früher erzielt wurden, dieselben in den Stand gesetzt haben, solche Eisenbahn-Frachten ohne Verluste zu tragen. Die Thatsache ganz außer Auge gelassen, daß gegenwärtig derartige Preise nicht bestehen*), so ist die Politik, die in diesem, zum Grundsatz erhobenen Ver-

*) Folgendes diene zur Vergleichung der Preussischen Eisenpreise.

Im Jahr 1857/58			Jahr 1867/68		
des Roheisens	von 18 1/2 Thaler		auf	12 Thaler	(jetzt sogar niedriger)
Stabeisens	= 48	=	=	27	=
Schienen	= 45	=	=	30	=
Doppel-T-Eisen	= 72	=	=	33	=
Blech	= 70	=	=	34-36	=
Drath	= 60	=	=	34	=
der Dampffessel	= 100	=	=	55	=

Alles per 1000 Pfd. alt pro 1000 neue Pfund = 1070 alte Pfd.
und loco Rheinisch-Westfälische Werke.

fahren liegt, soweit das Eisenbahn-Interesse davon berührt wird, eine irrige, denn sie dient dazu, für den Kleinhandel, der auf den einheimischen Markt beschränkt ist, hohe Preise aufrecht zu erhalten, während das wirkliche Interesse der Eisenbahnen theils darin besteht, einen Großhandel zu haben, einen massenhaften Verkehr und zwar mit allen solchen Artikeln, die ohne Rücksicht auf ihre Qualität dieselben Transportfähige tragen; theils aber darin, einen derartigen Export-Verkehr nach den Seehäfen und benachbarten Ländern und dadurch ein aequivalentes Import- oder Rückgeschäft zu schaffen oder zu beleben.

Ungeachtet des großen natürlichen Mineral-Reichtthums Preußens und vieler anderer Theile Deutschlands, der großen Ueberlegenheit in einigen seiner feineren Eisenorten und in seinem unvergleichlichen Stahl (ein klarer Beweis dessen, was es produziren kann) ist doch, wie oben gezeigt, seine ganze Production nur sehr unbedeutend, sein Export, mit Ausnahme von Stahl und kleinen Quantitäten feineren Eisens für spezifische Zwecke, fast Null — (dagegen importirt es thatsächlich bedeutend). — Die wenigen Eisenwerke, die wirklich vorhanden sind, sehen sich im Allgemeinen mehr darauf beschränkt, Eisen auf Bestellung zu fabriziren, als daß sie es wagen könnten, auf Lager zu arbeiten. Kurzum, das Geschäft beschränkt sich in diesem großen Lande fast ganz auf den heimischen Bedarf; ja die größere Zahl der Eisenwerke kann nicht einmal in Holland oder anderen Nachbarländern an seinen unmittelbaren Gränzen mit England oder Belgien concurriren und zwar wegen der Differenz in den Productions-Kosten. Die unbedeutendsten Kriegsgerüchte, Geldkrisen oder Laueheit im inländischen Bedarf führen zum sofortigen Ausblasen der Hochöfen und zur Stockung der hauptsächlichsten Zweige der Eisen-Industrie, verbunden mit dem daraus entspringenden Nachtheil für das Kohलगeschäft und dem doppelten Nachtheil für den Eisenbahn-Verkehr, dem dadurch ein bedeutendes Betriebsmaterial unproductiv wird.

Viele einsichtige Leute werden dies ohne Zweifel dem Vorhandensein eines, wenn auch kleinen Schutz-zolles zuschreiben; die Hauptursache jedoch ist die, daß in Deutschland die Selbstkosten für Roheisen im Allgemeinen bei Weitem zu hoch sind.

Eisenhütten-Besitzer und Techniker haben die geistreichsten und anhaltendsten Anstrengungen gemacht, um diese Selbstkosten zu ermäßigen — theilweise schon mit bedeutenden Erfolg. — Die, wenn auch nur zum Theil eingetretene Reform im Kohlen-Verkehr hat an den Orten, die von den Kohलगruben entfernt liegen, eine kleine Abhülfe ermöglicht, aber das Haupthinderniß bleibt in den Transportkosten für die Rohmaterialien und in den Frachten zu den Absatz-Märkten bestehen.

Den Schutz Zoll anlangend, so ist es klar, daß, was auch sein Einfluß in dieser Angelegenheit sein mag, doch früher oder später der Streit darüber durch dessen Beseitigung abgeschnitten sein wird, die durch Mitwirkung tiefer liegenden Gründe der internationalen Politik in Aussicht steht. Deshalb sollten die Eisenbahn-Gesellschaften als Transportvermittler in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse mit den Eisen-Fabrikanten Hand in Hand gehen, um die Selbstkosten des Eisens zu verringern und sich von vornherein auf ein Ereigniß vorzubereiten, welches, wenn man ihm nicht zum Voraus die Spitze abbräche, eine plötzliche Lähmung bei einem Verkehr eintreten lassen würde, der ja nur ein Comptant-Verkehr ist, und der in seiner Gesamtheit den Eisenbahnen größeren Vortheil als den Fabrikanten gewährt.

Das deutsche Volk als Nation, die Eisenbahn-Gesellschaften als Transportvermittler, — sie beide haben ein bei weitem größeres Interesse als die wenigen vorhandenen Eisenhütten-Gesellschaften und die einzelnen Eisen-Fabrikanten, daß das Eisen billig, (ja wo möglich, auf gleichem Fuße wie in den von der Natur dazu am meisten begünstigten Ländern) producirt und zu mäßigen Preisen verkauft werde, um die damit verwandten Fabrikations-Zweige zu heben.

Eisenhütten-Gesellschaften oder Producenten, deren in Allem an Zahl verhältnißmäßig nur wenige sind, können ja ihre Thätigkeit, ihre Capital-Anlage und die Verwendung geschickter Arbeiter auf die Production besserer Eisen- und Stahlorten beschränken, wenn die Hindernisse, welche einer Ausdehnung ihres

Geschäfts entgegenstehen, nicht beseitigt werden, und dabei allerdings noch einen mäßigen Nutzen erzielen. Daher kommt es vielleicht auch, daß so viel Zeit verflossen ist, ehe sich die Nothwendigkeit der Reformen, auf welche Einzelne so oft Bezug genommen, der öffentlichen Aufmerksamkeit aufdrängte. Die Consolidirung Deutschlands, die geklärten Ansichten der Staatsmänner in Betreff des, allgemeineren Interesses unterzuordnenden Eisenbahn-Verkehrs, sowie die Aufmerksamkeit, die bei der Erneuerung des Zollvereins das Norddeutsche Parlament den billigen Frachten zollt, machen den gegenwärtigen Zeitpunkt besonders geeignet, eine endgültige Entscheidung in dieser Lebensfrage der deutschen Industrie zu treffen.

Was der Nation und den Eisenbahn-Gesellschaften Noth thut, ist eine große und ausgedehnte Production aller Eisensorten, die nicht bloß die verschiedenen Bedürfnisse Deutschlands, sondern die Märkte der ganzen Welt befriedigen soll. Der Qualität und den Productions-Kosten nach, soll jede Gattung des Artikels im Stande sein, auf jenen Märkten mit den ähnlichen Erzeugnissen anderer Länder in Concurrenz zu treten. Nur auf einer solchen gesunden Basis kann das Geschäft zu einem für den Fabrikanten und seine Arbeiter andauernd sicheren werden. Natürlich bedarf es eines beträchtlichen Zeitraumes, bevor dieses Ziel völlig erreicht sein wird, allein wenn man nur ohne Zögern, das Ziel fest im Auge haltend, unverdrossen fortschreitet, so wird man wenigstens bald das, zwar an sich geringere Resultat gewinnen, den Handel daheim und mit den angrenzenden Märkten zu vervollkommen und zu erweitern.

Denjenigen, der mit dem Lande und dessen Eisen-Industrie bekannt ist, wird es immerhin Wunder nehmen, wie der Fortschritt, der wirklich vorhanden ist, unter den gegenwärtigen Umständen möglich war.

Mit Ausnahme der wenigen, günstig gelegenen Eisenwerke, auf die vorhin Bezug genommen, schließen unter den obwaltenden Verhältnissen die Kosten des Rohmaterials loco Hütte, alle Versuche, sowohl mit England als mit Belgien in den geringeren Eisensorten zu concurriren, aus. Die Eisenerze finden sich gewöhnlich auf hügeligen oder gebirgigen Gebieten, von denen einige den bestehenden Eisenbahnen noch ferne liegen, andere sogar noch nicht einmal durch Chaussees aufgeschlossen sind, wodurch sie mit den vorhandenen Bahnen oder Schifffahrtswegen hätten in Verbindung treten können. In neun Fällen von zehn wird der Betrieb dieser Gruben in Folge der mangelnden Communication in der armseligsten Weise geführt, ohne Unterstützung durch Maschinen, ohne Berücksichtigung der fortgeschrittenen Wissenschaft und mindestens um hundert Jahre dem wissenschaftlichen und künstlichen Betriebe der Kohlenzechen nachstehend. Die Erze werden während einiger Monate bei günstiger, trockener Jahreszeit im Sommer, oder bei strenger Kälte im Winter bisweilen auf kleinen Karren, von Pferden gezogen, häufiger aber noch auf elenden Wagen, die mit Ochsen, oder mit Kühen bespannt sind, auf Feld- und Waldwegen zu der nächsten Landstraße oder dem nächsten schiffbaren Flusse geschafft. Das Alles aber schließt große Unkosten und Verluste in sich und gewährt keine Sicherheit für die richtige Quantität und Lieferzeit. Dazu sind die Gruben-Berechtigungen in äußerst kleine Antheile getheilt. Außerdem waren bislang die einzelnen Capitalisten, welche bei der früheren Zerplitterung der Staaten, bei ihren verschiedenen Gesetzen und Regierungsformen, Verbesserungen der Verkehrsmittel zu erlangen trachteten, durch soviel Schwierigkeiten beengt, daß nur wenige der der bedeutenderen es wagen konnten, umfangreichere Maßregeln zu ergreifen und auf eigene Hand Verbesserungen im Grubenbetriebe einzuführen.

Bei diesem System, obwohl es sehr niedrige Löhne für die Arbeiter in sich faßt, werden die Erze, wenn sie auch an Ort und Stelle ihrer Gewinnung billig sind, sehr theuer, ehe sie nur die Bahn oder den Fluß erreichen, um weiter transportirt zu werden.

Der Transport auf den Hauptströmen ist im Allgemeinen ziemlich billig; dabei jedoch sowohl in Bezug auf Zeit, als Kosten sehr unregelmäßig. Häufig wird er durch den Mangel an Wasser, häufig durch Uebersfluthung und im Winter durch das Eis gehemmt. Dieser Verkehr macht Agenturen nöthig, verursacht Expeditionskosten, Auslagen für Lagerräume und bringt zahllose Störungen und geschäftliche Weitläufigkeiten mit sich, die mit der Umladung in die Schiffe, wie überhaupt mit dem Ladungswechsel unterwegs unzertrennlich verbunden sind.

Der Eisenbahntransport der Eisenerze und der Kalksteine ist bisher in völlig unerklärlicher Weise im Allgemeinen zu höheren Frachtsätzen berechnet worden, als Kohlen selbst. Die Kohle hat ihren vollen Werth, sobald sie aus der Grube kommt; Eisenerze jedoch enthalten nur gewisse Procentsätze an Eisen und lassen sich nur nach einem mit großen Kosten verknüpften Schmelzproceß verwerthen.

In Folge des Zusammenwirkens obiger Ursachen werden nur die sehr reichhaltigen Erze die Transportkosten tragen können, die zugleich mitgeförderten weniger gehaltreichen müssen auf den Gruben zurückbleiben zum großen Nachtheile des Grubenbesitzers und seiner Arbeiter. So liegen denn ungeheure Massen sonst ausgezeichneten Erze, weil sie nicht die Procentsätze haben, um unter den gegenwärtigen Umständen die Kosten der Fracht zu tragen, unbenutzt; die betreffende Bevölkerung kann nicht beschäftigt und materielle Hilfsquellen können für sie nicht entwickelt werden, während zugleich die Eisenbahnen noch nicht zur Hälfte ihrer Verkehrsfähigkeit thätig sind.

Vorstehendes gibt ein treues Bild der wirklichen, thatsächlichen Verhältnisse, wie sie auf großen, dem Verfasser bekannten Gruben vorkommen, wie sie sich bei anderen, in der Rheinprovinz, im Niederrhein, in Nassau, Hessen-Darmstadt und der Provinz Hannover gelegenen, finden, woran er persönlich und nicht unbedeutend theilgenommen ist.

Die Selbstkosten der gewöhnlichen Sorten des Roheisens überschreiten in England und Schottland selten die Summe von Thlr. 6 = 10 Sgr. bis Thlr. 6 = 20 Sgr. per 1000 Pfd. Das allerbeste Hämatiteisen von Cumberland, sowie einige Gattungen des Wales-Eisens kosten allerdings viel mehr.

Die Verkaufspreise für schottisches Eisen betragen durchschnittlich ungefähr Thlr. 9	} p. 1000 Pf.
= Cleveland-Eisen in England = 8 1/3	
= Wales-Eisen = 13 1/3	

Mit Ausnahme der oben erwähnten günstig situirten Eisenwerke, wo ordinaires Eisen zum Preise von Thlr. 7—8 per 1000 Pfd. producirt wird, schwanken hier die Produktionskosten zwischen 9 und 11, ja 12 Thalern per 1000 Pfd., die Eisenerze allein, einschließlich des auf sie entfallenden Anthells an den Generalunkosten, kommen auf 4—6 1/2 Thlr. per 1000 Pfd. Roheisen loco Hütte zu stehen.

Diese Erze kosten auf der Grube am Gewinnungsorte, je nach Verhältniß zwischen 10—15 Sgr., bis zu 30—40 Sgr. per 1000 Pfund.

Die Eisenbahnfrachten für Eisenerze und Kalksteine betragen im Allgemeinen zwischen 1 1/2 und 2 Pfennige, ja auch mehr per Centner und Meile.

In Fällen, wo alle Rohmaterialien, Kohlen, Erze, Kalksteine per Bahn kommen, — wie z. B. in der Nachbarschaft von Duisburg — läßt sich gegenwärtig die Eisenbahnfracht auf ungefähr drei Thaler per 1000 Pfd. producirten Roheisens berechnen, an weniger günstig gelegenen Orten beträgt sie natürlich mehr.

Die Eisenbahnfrachten für Roheisen von den Eisenwerken nach den Absatzmärkten betragen 2 bis 2 1/2 Pfennig per Centner und Meile.

Nun aber besteht das Durchschnittsquantum an Rohmaterialien für Hochöfen von mäßiger Größe, wie sie sich beispielsweise in der Gegend von Duisburg und Dortmund finden, aus ungefähr 1000 Waggonladungen, jede zu 100 Centnern pro Monat, oder aus 12,000 Waggonladungen pro Hochofen und pro Jahr.

Wenn man das von einem Hochofen zu versendende Quantum Roheisen, was ungefähr 50,000 Pfd. oder 5 Waggonladungen per Tag betragen mag, hinzurechnet, so wie den daraus entspringenden mannigfachen Verkehr, so darf man dreist fragen, wer ist so sehr wie die Eisenbahn-Actionaire dabei interessiert, daß die Eisenbahntarife sofort umgestaltet werden, damit es möglich werde, die bis jetzt angeblasenen Hochöfen im Betrieb zu erhalten und neue in Betrieb zu setzen.

Sehr viele Eisenwerke haben bisher ihr Roheisen unter dem Productionskostenpreise verkauft, andere thun es noch. Dabei variiren die Preise von $8\frac{1}{2}$ Thlr. für geringe Sorten, bis 11 und $11\frac{1}{4}$ Thlr. per 1000 Pfd. für bessere; nur einige besondere Arten, die in kleinen Quantitäten hergestellt werden, bringen es auf 13 und in einigen ganz besonderen Fällen auf 14 Thlr. per 1000 Pfund.

Bei Zahlung dieser Preise aber müssen von den Eisenproducenten lange Credite bewilligt werden, während die Eisenbahn-Compagnien und Transportvermittler im Allgemeinen baar Geld ausgezahlt erhalten, in einigen Fällen täglich, in allen anderen nach Ablauf eines halben oder ganzen Monats.

Verfasser dieses beklagt sich nicht, daß die obigen Verkaufspreise zu niedrig sind, sie sind vielleicht ungefähr richtig zur Herstellung einer großen nationalen und unabhängigen Industrie, aber insofern sie eben trotz des Bestehens der gegenwärtigen Schutzzölle keinen Nutzen abwerfen, liegt es auf der Hand, daß entweder das Geschäft bei solchen Preisen auf die Dauer nicht bestehen kann, oder daß, um demselben sein Bestehen zu ermöglichen und ihm die Ausdehnung zu geben, wozu die natürlichen Verhältnisse Deutschlands es befähigen, — eine durchgreifende und sofortige Reduction der Transportkosten und das Aufschließen der Eisenerz-Districte vermittelst gewöhnlicher Landstraßen, Eisenbahnen und kleinerer Schienenwege stattfinden muß.

Wenn alle Hemmnisse von der Regierung möglichst beseitigt und die nöthigen Erleichterungen von den Transportvermittlern gegeben sein werden, so wird es sich nach dem, was bereits in Preußen geschehen ist, deutlich zeigen, daß Privat-Unternehmung und Capital nicht ermangeln werden, ihre Schuldigkeit zu thun, um diese große Industrie zu entwickeln.

Indem der Verfasser sich die Freiheit nimmt, hier noch einige bestimmtere Vorschläge zur Förderung des bedeutamen Gegenstandes vorzulegen, — erlaubt er sich gleichzeitig auf die zu Anfang befindliche Darlegung, betreffs der natürlichen Schwierigkeiten und deren Beseitigung durch Einführung niedriger Frachten hinzuweisen und sich auf das Beispiel, das Belgien und Frankreich durch Ermäßigung der Frachten gegeben, zu beziehen. Während die geringen Frachtsätze durch die Schifffahrt nach allen Weltgegenden England für den Export zu Gute kommen, können für die deutsche Industrie die gleichen Vortheile nur durch solche Eisenbahn-Frachtsätze errungen werden, die den Deutschen bei Versendung per Schiff von den Seehäfen des Nordens aus soweit als möglich in den Stand setzen, seine Producte zu denselben Sätzen, wie die concurrirenden Länder, an Bord zu liefern.

Es ist satfam bekannt, daß holländische und deutsche Schiffe in Ballast von holländischen und deutschen Häfen nach England fahren, um englische Kohlen und Eisen als Ladung nach fremden Ländern zu bekommen, während diese Schiffe bei angemessenen Eisenbahn-Frachtsätzen nach jenen Häfen, entsprechenden Einrichtungen zum Aus- und Einladen, sonstigen dahingehörenden Vorkehrungen, sowie bei gewecktem Unternehmungsgeiste mit bei Weitem größeren Nutzen deutsches Eisen und deutsche Kohlen nach den betreffenden Ländern führen könnten.

Daß aber deutsches Eisen und deutsche Kohlen für eine solche Concurrenz geeignet sind, ist jetzt anerkannte Thatsache.

Um die hierbei ins Auge gefaßten nationalen Zwecke zu erreichen, möchte es nothwendig erscheinen:

1. daß für alle Rohmaterialien und deren Erstproducte, wo dieselben von dem resp. Absender oder Empfänger, ein- und ausgeladen werden, ein gleichmäßiger Frachtsatz von 1 Pfennig pro Centner und Meile ohne Expeditions-Gebühren für alle Entfernungen, die etwa vier deutsche Meilen übersteigen, festgesetzt werde;

Man darf wohl annehmen, daß sich dies mit Vortheil ausführen lassen wird, wenn man zu festgesetzten Zeiten die Absendung vollbeladener Züge und deren sofortiges Ein- und Ausladen arrangirt.

2. daß für Retour-Wagen in vollständigen Zügen, da, wo man sie aus „Trichtern“ über den Eisenbahnen — innerhalb der von den Bahn-Directionen angelegten Zeitfristen (durch einfaches Thüröffnen) mit Rohmaterialien, als Erzen, Kalksteinen, Sand, Thon u. c. füllen kann, — die Retourfracht für alle Entfernungen den Satz von $\frac{1}{2}$ Pfennig pro Centner und Meile nicht überschreite;
3. daß nach den Seehäfen, sowie den in außerdeutschen Ländern gelegenen Absatzmärkten, Roheisen, Gußeisen-Waaren, Schienen, Stabeisen, Eisenbleche und einfaches Walzeisen zu einem gleichen Satz von 1 Pfennig pro Centner und Meile versandt werden dürfen, oder zu solch ermäßigten Sätzen, — wie sie für derartige Güter von den betreffenden Bahnen des Auslandes mit den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen durch Uebereinkunft geregelt sind, — wobei das Ein- und Ausladen von dem resp. Absender oder Empfänger zu bewerkstelligen ist.

Dabei ist wohl zu bedenken, daß, wenn man den Lokalverkehr in geeigneter Weise einrichtet, kurze Entfernungen in regelmäßigen Zügen mit vollen Ladungen zu geringen Frachtsätzen mit größerem Nutzen für die Bahnen durchlaufen werden können, als man es unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur für wahrscheinlich halten sollte. Es läßt sich nämlich aus vielen Fällen nachweisen, daß zur Zeit Waggons für kurze Entfernungen von 4 bis 6 Meilen 3 bis 4 Tage lang in Anspruch genommen werden, während thatsächlich die Doppelreise in höchstens 8 bis 12 Stunden abgemacht werden könnte.

Es ist eine allgemein verbreitete, aber falsche Vorstellung, daß die vorgeschlagenen Frachtermäßigungen hauptsächlich dem Producenten Vortheil bringen. Im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt und der Landes-Industrie kann das Irrige dieser Auffassung nicht nachdrücklich genug klar gelegt und zurückgewiesen werden.

Die Erfahrung des Verfassers rechtfertigt die Behauptung, daß bei geeigneten Einrichtungen jede Frachtreduction in erster Linie dem Publikum Nutzen gewährt; — in zweiter der Eisenbahn oder dem sonstigen Transportvermittler, wogegen der Producent erst in dritter Linie Vortheil erlangt, und zwar hauptsächlich dadurch, daß er besser befähigt wird, größere Quantitäten zu liefern. Die Natur dieses Grundsatzes bedingt es so, daß Frachtreductionen — Elimination der Entfernungen durch solche Frachtreductionen — nur dazu dienen, die Preise auszugleichen, die Concurrenz zu fördern, die Production zu kräftigen und anzufeuern, um der Nachfrage zu genügen; — daraus müssen sich dann möglichst niedrige Preise ergeben. Und dies sind nach des Verfassers Erfahrungen denn auch seit Einführung des Pfennigtarifs für Kohlen die wirklichen Resultate desselben gewesen. Gleichzeitig ist es aber auch seine Uezeugung, daß, wenn der Pfennigtarif in seinem ganzen Umfange nach dem Grundsatz, auf den hin derselbe seine Vertheidiger gefunden, zur Geltung käme, noch größere Preisermäßigungen in kurzer Zeit die natürliche unausbleibliche Folge sein würden.

Die preussische Regierung hat in Befolgung einer sehr einsichtsvollen Bergbau-Politik seit dem Jahre 1860 in ganz verständiger Weise die Beschränkungen aufgehoben und Erleichterungen zur freien Entwicklung der Privat-Unternehmungen gewährt.

Sie reduzirte das Regal auf Kohlen von 60% des Werthes des Rohproducts auf 20% und gab alle Regalien auf Eisenerz gänzlich auf.

Die Wirkung dieser Reduction auf das Kohlengeschäft in Verbindung mit der theilweisen Einführung des Pfennigtarifs für Kohlen auf lange Entfernungen seitens der Eisenbahnen — (während für Eisenerze

nichts geschehen ist) — zeigte sich in der ungeheuren, bis dahin nie erreichten Zunahme der Kohlenproduction; beispielsweise wurden im Westfälischen Kohlendistricte

an Kohlen gefördert:

3,635,256	metrische Tonnen im Jahre 1857
3,898,502	" " " " 1858
3,793,356	" " " " 1859
4,276,254	" " " " 1860
über 10,500,000	" " " " 1867.

Stiegen nun die Verkaufspreise gleichzeitig? oder blieben sie stehen, so daß der Producent direct den Vortheil solcher Ermäßigungen genoß?

Darauf mögen die Tabellen, welche den officiellen Durchschnitts-Verkaufspreis oder den Werth loco Beche angeben, Antwort erteilen.

Officieller Werth.

Durchschnittlicher Verkaufspreis.

		per Centner	
		Sgr.	Pfg.
1857	—	4	5 $\frac{1}{3}$
1858	—	4	4 $\frac{3}{4}$
1859	—	3	11
1860	—	3	2 $\frac{1}{4}$
1861	—	2	9 $\frac{1}{4}$
1862	—	2	6 $\frac{2}{3}$
1863	—	2	4
1864	—	2	3 $\frac{1}{4}$
1865	—	2	6 $\frac{1}{8}$
1866	—	2	7
1867	—	2	7 $\frac{3}{4}$

Obgleich der Preis seit 1864 wieder etwas gestiegen ist, so war er im Jahre 1867 dennoch niedriger, als im Jahre 1860, ehe die Ermäßigung eintrat. Andererseits hat die Ermäßigung des Regals auf Kohlen den Betrag des aus dieser Quelle direct fließenden Einkommens nur unwesentlich berührt, dagegen sind während derselben Jahre die Dividenden und der Werth des Eisenbahn-Eigenthums in diesen und den benachbarten Districten ganz enorm gestiegen.

Die aus dieser gesunden Bergbau-Politik dem Staate erwachsenen indirecten Vortheile sind so bedeutend gewesen, daß es Männern von Einsicht den Gedanken gegeben hat, ob es nicht zweckmäßig wäre, das Regal auf Kohlen gänzlich aufzuheben, was pro tanto ein Vortheil für die einheimische Eisen-Industrie sein würde, während gleichzeitig die directen und indirecten Vortheile der oben für alle Rohmaterialien, sowie für Kohlen vorgeschlagenen Eisenbahnfracht-Ermäßigungen so klar erwiesen sind, daß die geläuterten commerciellen Anschauungen, wie sie in den Regierungskreisen Preußens vorkommen, und das eigene Interesse der Eisenbahn-Actionaire schließlich unfehlbar zur Annahme derselben führen müssen.

Die Kohlenproduction Westfalens und der Rheinprovinz ist in den letzten Jahren um den ungefähren Satz von 15% pro Jahr gestiegen und die verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften, nachdem sie sich von den Vorzügen eines Mineralien-Verkehrs überzeugt, concurriren in der Anlage von Zweigbahnen in und durch das Kohlen-Gebiet. Der Verfasser ist, zum mindesten was diese Districte anlangt, überzeugt, wenn die Einführung obenberührter Tariffätze rasch in Wirksamkeit träte und dadurch die Eisen-Industrie auf eine verständige Grundlage gebracht würde, der Kohlenhandel in fünf Jahren sich wiederum verdoppeln und das Eisengeschäft einen noch rascheren Aufschwung nehmen müßte. Auch zweifelt er nicht, daß unter solchen Umständen nach wenigen Jahren alle künstliche Unterstützung des Eisenhandels vermittelt der Schutzzölle aufhören kann, ohne daß man Gefahr läuft, verderbliche Folgen heraufzubeschwören, die aus einer plötzlichen Beseitigung oder großen Reduction der Zölle entspringen würden, bevor das Geschäft durch entsprechende Maßregeln, mit dem anderer Länder auf gleichen Fuß gestellt ist.

Uebrigens wird Deutschland, wenn es halbe Maßregeln vermeidet und eine solche Handels-Politik adoptirt, Zeugniß ablegen, daß es die wahre Aufgabe der Eisenbahnen zu würdigen versteht, und so der Welt als ein glänzendes Vorbild des friedlichen Fortschrittes voranleuchtet. Sobald das geschieht, wird es den ihm von Natur zustehenden Platz unter den industriellen Nationen ersten Ranges einnehmen.

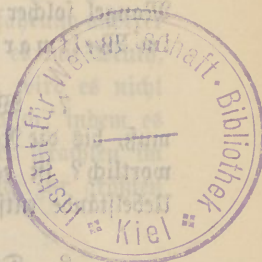
Düsseldorf, den 8. Mai 1868.

W^m Th. Mulvany,

Präsident des Aufsichtsrathes der Preussischen Bergwerks- und
Hütten-Actien-Gesellschaft.

-----o-----

Denkschrift. (Copie.)



Mai 1860.

1. Deutschland besitzt größtentheils alle zur Industrie nöthigen Rohmaterialien, um mit den am meisten fortgeschrittenen Nationen concurriren zu können, und hat zu diesem Zweck eine sehr vortheilhafte Centrallage in Europa.

2. Um jedoch mit industriellen Nationen zu concurriren, muß es gleiche Vorthelle besitzen oder sich zu verschaffen suchen, sonst ist und bleibt der Wettstreit für immer ein ungleicher und erfolgloser.

3. Die Natur selbst hat viel gethan, indem sie die schiffbaren Flüsse Rhein, Donau, Elbe, Weser, Neckar u. s. w. nebst der nördlichen Meeresküste, ferner außergewöhnlich günstige Verhältnisse zur Herstellung schiffbarer Canäle und billiger Construction von Eisenbahnen gab.

4. Aber abgesehen von politischen oder Bundesfragen, sind die größten Mittel zu Verbesserung und Erfolg die Eisenbahnen, vorausgesetzt daß sie richtig dirigirt werden.

5. Die große Aufgabe der Eisenbahnen, außer dem civilisirenden Einfluß auf die Völker, ist unstreitig die Herstellung eines Gleichgewichts in commerciellen Vorthellen und Preisen, die billige und rasche Aus- theilung und Austauschung der Rohmaterialien und der fabricirten Waaren. In jedem Land, wo solche Transportmittel einigermaßen existiren und solche Vorthelle dennoch nicht ausgebeutet sind, liegt die Schuld offenbar an einem mangelhaften System.

6. In vielen Bezirken Deutschlands, die diese Communicationsmittel besitzen, werden Rohmaterialien (als Kohle), oder die ersten Producte von Rohmaterialien (als Roheisen), die keineswegs besser sind als die eigenen, von entfernten, fremden Ländern wohlfeiler geliefert, als das einheimische Produkt, *) wogegen in vielen anderen Gegenden die erste Grundlage aller Industrie, wohlfeiles Brennmaterial und andere Roh- stoffe, die sie im Ueberfluß besitzen, in Folge hoher Preise beinahe unerschwinglich sind.

*) Bis vor Kurzem kam die bloße Fracht der Kohlen von Westphalen nach Berlin so hoch wie der Verkaufspreis der englischen Kohle in Berlin.

Männer von Mitteln, Energie und Fach werden durch ungewisse Lieferungen und Preise von der Errichtung von Fabriken, wofür sowohl das Land wie das Volk so besonders geeignet ist, abgeschreckt — und noch im Jahre 1860 wird an einigen Eisenbahnlinien das Gas aus Holz fabricirt, ja, was noch außerordentlicher ist, die Locomotive wird mit Torf oder Holz geheizt, während die einträglichsten Salinen eben durch den Mangel solcher billigen Transportmittel, welche sie in die Lage setzen würden, ihren natürlichen Stand im Weltmarkt einzunehmen und zu behaupten, auf den erbärmlichsten Markt beschränkt sind.

7. Woher entspringen diese Mißverhältnisse? Das ist eine Frage, die immer wieder auftauchen muß, bis die Nothwendigkeit derselben verschwindet. Sind die Producenten oder die Transportirer verantwortlich? ist es für den Einen oder Andern vortheilhaft, in einem System zu beharren, woraus solche Uebelstände entspringen?

8. Die Erfahrungen, statistische Uebersichten und ökonomische Resultate, die man aus andern Ländern eingezogen, beweisen vollständig, daß in solchen Sachen die separaten Interessen des Producenten, des Transportirers und des Consumenten, bei zweckmäßigen Vorrichtungen, vollständig und mit außerordentlich vortheilhaften Resultaten für jeden vereinbar sind, während sich in Folge davon der Reichthum, die innere Macht der Nation und die Mittel zur Abwehr fremder Angriffe vermehren.

9. Die Eisenbahn oder das Dampfschiff ist eine mächtige Maschine, die aber ihren Zweck und die Rentabilität nur dann erreicht, wenn sie in voller Ausdehnung ihrer Kraft und Fähigkeit benützt wird; es sind kostspielige Maschinen, die nur dann verdienen, wenn sie in voller Thätigkeit sind. In der That schaffen sich gut verwaltete Eisenbahnen im Allgemeinen einen Verkehr, wo vorher gar keiner existirte, und bis jetzt hat die Erfahrung noch nicht nachgewiesen, zu welcher Ausdehnung zum Vortheil der Eisenbahn dieser Verkehr durch Erniedrigung der Frachtsätze und daraus erfolgende Zunahme des Quantums gebracht werden kann.

10. Da man die Producenten Deutschlands nicht ganz von dem Vorwurf freisprechen kann, daß sie zu hohe Preise zu erzielen suchen, so ist es offenbar die Aufgabe der Dampf-Maschine, die Concurrenz durch billigen Transport, welcher die Preise der Rohmaterialien ausgleicht und erniedrigt, hervorzurufen — und ganz besonders muß es die heilige Pflicht aller Regierungen sein, diese Mission zum öffentlichen Wohl zu vollziehen. — Die Eisenbahn muß ihrer Beschaffenheit gemäß immer mehr oder weniger ein Monopol sein — sie muß in Erfüllung ihrer Bestimmung beinahe alle andern Mittel für die directen und langen Transporte verdrängen, und dies zu einem für das Publikum vortheilhaften, aber nicht nachtheiligen Monopol zu machen, ist eine Hauptaufgabe für eine väterliche Regierung.

11. Das, was Privat-Eisenbahn-Gesellschaften im Wege der Fracht-Erniedrigung in ihrem eigenen Interesse thun — muß a fortiori eine Staats-Bahn noch weit mehr für das allgemeine Wohl thun, und nicht nur direct im Vortheil der Eisenbahn, sondern noch viel mehr indirect in Erniedrigung der Frachten zu Gunsten der Consumenten.

12. Im Allgemeinen ist das Eisenbahnsystem Deutschlands, so weit es ausgedehnt ist, sehr günstig für den Handel, ein vortreffliches Gerippe für das vollkommene Netz, mit seltenen Ausnahmen gut ausgeführt, billig in der Construction, vortrefflich geleitet, und läßt wenigstens im Personen-Verkehr wenig mehr zu wünschen übrig. — Der thatsächliche Erfolg dieses Personen-Verkehrs ist ein Beweis für die Vortheilhaftigkeit billiger Tarife.

13. Obschon in den letzten 8 bis 10 Jahren ungeheure Fortschritte in dem Güter- und Mineralien-Verkehr Deutschlands gemacht wurden, bleibt unstreitig jetzt noch viel in dieser Beziehung zu leisten übrig. — Die Eisenbahnen transportiren bei weitem nicht alle die Güter und Mineralien, welche sie zu transportiren fähig sind.

14. „Eile mit Weile“ ist ein gutes Motto in neuen, noch ununtersuchten Sachen — Deutschland aber mit seinen ebenen und wohlfeilen Bahnen braucht keine Zeit damit zu verlieren, daß es Erfahrungen sammelt und mit dem wohlfeilen Transport von Gütern und Mineralien Experimente anstellt. Es braucht seinen commerciellen Erfolg und die Früchte seines Eisenbahn-Systems nicht auf unbestimmte Zeit zu verschieben, oder die Einführung billiger Frachten für Rohmaterialien zu verzögern; ihm steht die Erfahrung anderer Länder, ohne Kosten — und, was noch viel besser, ohne Zeitverlust, zu Gebot, und wenn es mit Muth, gemeinsam und rasch den Entschluß faßt, den Weg solcher erniedrigten Frachten zu betreten, wird es nicht nur beweisen, daß es die wahre Aufgabe der Eisenindustrie erkennt, sondern es wird sich auch, indem es einen Schritt über seine Nachbarn hinaus geht, und unverweilt mit der Erniedrigung der Frachten im Verhältniß zur günstigen Construction und der Wohlfeilheit seiner Eisenbahnen vorschreitet, rasch zur größten industriellen Nation des Continents erheben.

15. Die Plöblichkeit der kürzlichen und noch bestehenden Krisis im Eisenverkehr und manchen andern Industriezweigen Deutschlands ist ein fernerer Beweis für die üblen Folgen hoher Transportkosten bei Rohmaterialien und Gütern, die den zu erreichenden Markt so beschränken, daß die einfache Rückwirkung einer Geldkrisis, welche in andern Ländern längst verschwunden ist, beinahe gänzliche Arbeitslosigkeit und allgemeine Calamität in dem so beschränkten Local-Markt herbeiführt und die Einnahmen der Eisenbahn selbst beeinträchtigt.

16. Warum sollen Eisenbahn-Frachten für Güter und hauptsächlich für Rohmaterialien in Deutschland höher sein als in England? warum sollen die Selbstkosten des Betriebs und der Erhaltung der Bahnen in Deutschland größer sein als in England, während im letztern Land die Beamten allgemein viel höher besoldet sind und in vielen Fällen zur weiteren Aufmunterung eine Tantieme vom Reinertrag beziehen?

17. Wenige Länder haben ihre Eisenbahnen so verschwenderisch und so kostspielig gebaut wie England; jedoch wenige transportiren Güter und hauptsächlich Rohmaterialien zu einem so niedrigen Frachtsatz, und in der That viele Beweise können angeführt werden, wo die Hauptzunahme der Einkünfte von der Bestimmung niedriger Güterfrachten datirt.

18. Die bloßen Vorbereitungs- und Concessionskosten der Eisenbahnen Großbritanniens, unter einem, was anerkannt werden muß, irthümlichen legislativen System, betrugen 70 Millionen Pfund Sterling oder ungefähr 467 Millionen Thaler.

19. Das ganze bis Ende 1858 zusammengeschossene Eisenbahn-Capital in Großbritannien war £. 325,375,507, und waren geöfnet in diesem Jahr

9323 engl. Meilen, also ungefähr £. 34,900 durchschnittlich per engl. Meile,
oder ungefähr 1,085,771 Thlr. per deutsche Meile.*

Vom diesem Capital waren

in Prioritätsactien und Anleihen 44 Procent,

„ gewöhnlichen (Stammactien) 56 Procent.

Die ganzen Ausgaben für das Jahr 1858 waren in Vergleich mit den Einnahmen

England . 50 Procent,

Schottland 44 „

Irland . 40 „

durchschnittlich für das vereinigte Königreich 49 Procent,

dasselbe für Preußen im selben Jahre war 47 $\frac{1}{2}$ Procent,

und für das übrige Deutschland 51 $\frac{3}{4}$ Procent.

Das Durchschnitts-Capital der preussischen Eisenbahnen war Ende 1858 per d. Meile 453,830 Thlr.*

für das übrige Deutschland 517,818 Thlr.*

20. Aber in der vorliegenden Frage haben diese und andere Durchschnittsverhältnisse, die herangezogen werden könnten, nur geringes Gewicht, außer durch Gewährung eines raschen Ueberblicks darüber, wie viel günstiger im Allgemeinen die Verhältnisse waren, unter welchen die Eisenbahnen Deutschlands gebaut wurden. Specielle Fälle eignen sich am besten zum Vergleich.

Die Midland-Counties-Eisenbahn.

31. Dec. 1858. Verbrauchtes Capital £. 20,720,810. Engl. Meilen 565. Daher = 36,672 £
 Stammactien . £. 10,013,867. p. e. Meile oder = 1,140,407 Thlr.
 Prioritätsactien £. 6,323,366. per deutsche Meile.
 Anleihe . . £. 4,383,577.

Im Jahr 1858 bezahlte die Eisenbahn £. 501,223 Zinsen an Prioritätsactien und geborgtem Capital, und in der letzten Hälfte des Jahres 1859 entrichtete sie 6 Procent Zinsen an ihren Stammactien und machte noch eine Zulage zum Reservefonds.

Die Einnahmen dieser Eisenbahn sind in regelmäßigem Zuwachs und hauptsächlich mit Vortheil vom Jahr 1850 bis 1859.

In der ersten Hälfte des Jahres 1850 bezahlte sie nur	L.	s.	d.	} an den Stamm-
" " zweiten " " " 1859 " " aber	1.	12.	0	
	6.	0.	0	

Während der Zwischenzeit nahmen die Einnahmen regelmäßig zu und aus nachfolgenden Thatfachen erhellt, daß dies dem vergrößerten Güter- und speciell dem Mineral- und Kohlenverkehr — für welcher letzteren um eben diese Zeit der erniedrigte Frachtsatz von $\frac{1}{2}$ d. per Tonne die engl. Meile = $1\frac{10}{100}$ per Centner in Kraft trat — zuzuschreiben ist.

	1847.	1850.	1859.	Zunahme.
Personen-Verkehr £.	674,114	£. 620,040	£. 694,074	£. 19,960
Güter-Verkehr . "	302,236	" 387,876	" 778,671	" 476,435
Materialien-Verkehr "	94,354	" 157,040	" 401,474	" 307,119

Zurückgelegte Meilen per Zug.

	1847.	1850.	1859.	Zunahme.
	Meilen.		Meilen.	Meilen.
Personen . . .	2,319,103		3,122,490	803,357
Güter u. Mineralien	1,206,883		4,424,842	3,217,959

Die Totalsumme aller Kosten — exclusive Zinsen an geborgtem Capital, aber inclusive aller Reparatur, Unterhaltung, Ablieferung der Güter in Städten, Entschädigungen, Betriebsunkosten und Amortisation für Erneuerung des Betriebsmaterials, war für Personen- und Güterverkehr

	1847.			1850.			1859.			
	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	
Erste Hälfte des Jahres	0.	2.	0 $\frac{1}{4}$.	0.	2.	3 $\frac{1}{2}$.	0.	2.	1 $\frac{3}{4}$.	} pro Zug und pro Meile.
Zweite " " "	0.	2.	4 $\frac{1}{2}$.	0.	2.	3 $\frac{1}{4}$.	0.	2.	4.	

Wenn jeder Zug durchschnittlich mit 100 Tonnen englisch (2000 Zollicentner) angenommen wird — was mäßig erscheint, wenn das Quantum Gewicht und die Zahl der Güterzüge in Betracht gezogen wird — so würden also die Selbstkosten oder Auslagen an dieser Eisenbahn für alle Zwecke und für alle Classen von Zügen, Personal und Gütern 0,65 Pfennige pro Centner und pro deutsche Meile betragen.

21. Die gesammten Auslagen (nach parlamentarischen Berichten) per Zug Meile an anderen Eisenbahnen in England sind ähnlich — wie

	L.	s.	d.
1858. Great Northern	0.	2.	5, ²⁵ .
Great Western	0.	2.	5, ²¹ .
North Eastern	0.	1.	10, ⁵⁹ .
London North Western	0.	3.	6.

	L.	s.	d.	Thlr.	Sgr.	Pf.	
Die Durchschnittsrate in England war für das Jahr 1858	0.	2.	9, ⁸² .	=	4.	11.	0. pro d. Meile,
der Durchschnitt für dasselbe Jahr in Preußen	5.	18.	0.		"	"	"
" " " das übrige Deutschland	6.	28.	0.		"	"	"

22. Die Selbstkosten der Kohlenzüge (Great Western) betrugen im Jahr 1857 0,20 Pence pro Tonne und englische Meile = 0,46⁷ Pfennige pro Centner und deutsche Meile. In der Denkschrift des Comité's für Absatz der Westphälischen Steinkohlen zur Elbe, datirt September 1858, waren die Selbstkosten der Kohlenzüge nach sorgfältiger Berechnung des Herrn Direktors Kirchwegner

0,495 Pfennige pro Centner und pro deutsche Meile.

In der Broschüre: Billige Frachten, von J. Weidtmann, Ober-Maschinenmeister der Cöln-Mindener Eisenbahn, herausgegeben am 1. Januar d. J., sind die Selbstkosten der Kohlenzüge — außergewöhnliche Extraausgaben noch hinzugenommen und alles zum höchsten Preise berechnet —

0,602 Pfennige pro Centner und Meile. —

23. In England war es für die letzten 10 bis 11 Jahre die Praxis, Kohlen in vollen Zügen von der Zeche direct zur Eisenbahnstation der Consumenten oder zum Einschiffungsort, Entfernungen von 6 bis 60 deutschen Meilen, weit billiger als zum Original-Frachtatz zu transportiren. Im Anfang wurden Garantien verlangt, und Contracte für bestimmte jährliche Quantitäten abgeschlossen; in einigen Fällen kauften die Eisenbahn-Gesellschaften die Kohlen von den Zechen selbst, jetzt aber, da die Vortheile des billigen Frachtsystems ermittelt sind, ist viel verändert worden, und jetzt verlangt man nur noch volle geschlossene Züge und regelmäßige Lieferungsfristen. — An anderen Eisenbahnen, z. B. „Great Western,“ werden bedeutende Rückvergütungen denjenigen gemacht, die für den Transport großer Quantitäten Garantie leisten. Diese Rückvergütungen nehmen nach Verhältniß der Quantitäten zu.

Die Rate solcher Transporte ist gewöhnlich $\frac{1}{2}$ d. pro Tonne und Meile, gleich $1\frac{16}{100}$ pro Centner und deutsche Meile — wie zum Beispiel an der Great Western Eisenbahn

Midland Counties	"
North Eastern	"
London u. North Western Eisenbahn.	

An einigen Eisenbahnen, wie North Eastern und andere an der Nordküste, sind die Raten bis zu den Verschiffungsplätzen noch geringer — oder inclusive Einladungskosten und Hafengebühren übersteigen sie diese Rate nur um einen kleinen Bruchtheil, und in Folge dessen kommt die Eisenbahnfracht selbst unter 1 Pfennig pro Centner und Meile zu stehen.

Die Rate der Great Western Eisenbahn und ihrer ausgedehnten Zweigbahnen ist für Fracht $\frac{7}{16}$ d., für Waggons $\frac{1}{16}$ d. pro Tonne und pro Meile für große Quantitäten, also zusammen $\frac{8}{16}$ d. = $\frac{1}{2}$ d. pro Tonne und englische Meile oder $1\frac{16}{100}$ Pfennig pro Centner und deutsche Meile. — Aber für einen großen Theil dieser Kohlentransporte bekommt die Great Western als Stammbahn, nur

0,93 Pfennig pro Centner und deutsche Meile —

was sie wohl thun kann, da, wie bereits nachgewiesen, die Selbstkosten nur 0. 467 Pfg. pro Ctr. und pro Meile betragen. In vielen Fällen stellen die Eisenbahngesellschaften die Waggon selbst, in andern jedoch werden dieselben von Privatunternehmern oder Waggonsgesellschaften gestellt; in allen Fällen aber laufen die leeren Waggon ganz kostenfrei zurück, und 36 bis 48 Stunden sind auf den Endstationen zum Ein- und Ausladen gestattet.

Es braucht nur noch bemerkt zu werden, daß die englischen Eisenbahngesellschaften an ihren Stationen und an den Häfen — zu ihrem eigenen Vortheil — beinahe ausschließlich alle nöthigen Anstalten treffen und zweckmäßige Vorkehrungen zum raschen Ein- und Ausladen von Kohlen und sonstigen Rohmaterialien machen, und in vielen Fällen, wo Garantie für bedeutende Quantitäten geleistet wird, bauen sie ganz oder theilweise auf eigene Kosten Zweigbahnen zu den Magazinen der Consumenten, um dadurch die ununterbrochene Dauer des Verkehrs und die rasche Verladung der Waggon zu sichern.

24. Kann man bei der Offenkundigkeit vorstehender Thatsachen noch an der Nothwendigkeit und dem praktischen Nutzen eines ähnlichen Systems für Deutschland, oder an den überwiegenden Vortheilen für die Eisenbahn selbst zweifeln? Der directe Vortheil wäre groß für das ganze Publikum, am bedeutendsten aber für die Eisenbahn selbst, da sie wohlfeiles Brennmaterial schaffen könnte. Aber der indirecte Vortheil von jedem Waggon Brennmaterials oder andern Rohstoffs, der regelmäßig in eine Gegend gebracht werden kann, ist noch weit größer, weil man dadurch eine solide Grundlage für die Errichtung von Fabriken erhält, welche die beste und anhaltendste Nahrung des Eisenbahnverkehrs bilden.

25. Wenn nun das Princip allgemein anerkannt ist, so ist die Hauptsache, daß man es zur allgemeinen Annahme bringt und ohne Verzögern praktisch durch die Organisation eines möglichst ausgedehnten Systems geschlossener Züge für alle durchgehenden Güter, und hauptsächlich Kohlen, Erze, Baumaterialien und andere Rohstoffe ausführt; ferner, daß diese durchgehenden Züge, um Zeitverlust und Waggonmiethe zu vermeiden, hauptsächlich bei Nacht laufen, und daß Güter und Kohlen für den Localverkehr in möglichst wenigen Zügen und bei Tage befördert werden. Dieses kann allmählig zur Ausführung kommen, und der Einwurf, daß die Verhältnisse in England verschieden seien, daß die Localverhältnisse und Localinteressen die Ausführung eines solchen Systems nicht gestatten, wird sein Gewicht verlieren, wenn das allgemeine Interesse auf den Wunsch hinausgeht, nicht von dem Nutzen eines solchen Systems ausgeschlossen zu bleiben, das so augenscheinlich zum Vortheil Aller ist.

Die Eisenbahngesellschaften würden durch billiges Brennmaterial in den Stand gesetzt, die Kosten der Zugkraft zu ermäßigen, die Benutzung der Waggon zu ökonomisiren, und würden einen weiteren Vortheil in der Gewißheit finden, ihre Waggon zum vollen Nutzeffekt vermehren zu können.

26. Die beste Basis zu einem Tarif für solche Züge zum Transport von Kohlen und andern Rohstoffen wäre vielleicht eine fallende Scala, die je nach der Zunahme der Entfernung abnimmt, mit $1\frac{1}{2}$ Pfg. pro Ctr. und Meile anfängt und bis auf 1 Pfg. pro Ctr. und Meile herabgeht; im höchsten Fall könnte durch Localverhältnisse oder Concurrenz eine Modification zugelassen werden.

Der Hauptzweck aber dieser Schrift war die kurze Zusammenfassung einiger wichtiger Thatsachen, welche die besten Kenner des deutschen Eisenbahnsystems und des vergleichungsweise billigen Baues in Deutschland anerkennen werden; sie beweisen, daß man bei geeigneter Leitung des Ganzen solche Züge recht wohl herstellen kann für einen Tarif von

1 Pfennig pro Centner und deutsche Meile.

Stuttgart, den 8. Mai 1860.

was sie wohl thun kann; da, wie bereits nachgewiesen, die Selbstkosten nur 0,301 Pfg. pro Ctr. und pro Meile betragen. In vielen Fällen stellen die Eisenbahngesellschaften die Waggon selbst in andern jedoch werthen dieselben von Privatunternehmern oder Waggongesellschaften gestellt; in allen Fällen aber laufen die leeren Waggon ganz kostenfrei zurück, und 36 bis 48 Stunden sind auf den Endstationen zum Ein- und Ausladen gestattet.

Es braucht nur noch bemerkt zu werden, daß die englischen Eisenbahngesellschaften an ihren Stationen und an den Häfen — zu ihrem eigenen Vortheil — beinahe ausschließlich alle nöthigen Anstalten treffen und zweckmäßige Vorkehrungen zum raschen Ein- und Ausladen von Kohlen und sonstigen Rohmaterialien machen, und in vielen Fällen, wo Garantie für bedeutende Quantitäten geleistet wird, bauen sie ganz oder theilweise auf eigene Kosten Zweigbahnen zu den Magazinen der Consumenten, um dadurch die ununterbrochene Dauer des Verkehrs und die rasche Verladung der Waggon zu sichern.

24. Kann man bei der Offenkundigkeit vorliegender Thatfachen noch an der Nothwendigkeit und dem praktischen Nutzen eines ähnlichen Systems für Deutschland, oder an den überwiegenden Vortheilen für die Eisenbahn selbst zweifeln? Der directe Vortheil wäre groß für das ganze Publikum, am bedeutendsten aber für die Eisenbahn selbst, da sie wesentlich Brennmaterial schaffen könnte. Aber der indirekte Vortheil von jedem Waggon Brennmaterial oder andern Rohstoffe, der regelmäßig in eine Gegend gebracht werden kann, ist noch weit größer, weil man dadurch eine solide Grundlage für die Errichtung von Fabriken erhält, welche die beste und anhaltendste Nahrung des Eisenbahnverkehrs bilden.

25. Wenn nun das Prinzip allgemein anerkannt ist, so ist die Hauptsache, daß man es zur allgemeinen Annahme bringt und ohne Verzug praktisch durch die Organisation eines möglichst ausgedehnten Systems geschlossener Züge für alle darsichgehenden Güter, und hauptsächlich Kohlen, Erz, Baumaterialien und andere Rohstoffe ausführt; ferner, daß viele durchgehenden Züge, um Zeitverlust und Waggonverlust zu vermeiden, hauptsächlich bei Nacht laufen, und daß Güter und Kohlen für den Localverkehr in möglichst wenigen Zügen und bei Tage befördert werden. Dieses kann allmählig zur Ausführung kommen, und der Einwurf, daß die Verhältnisse in England vortheilhaft seien, daß die Localverhältnisse und Localinteressen die Ausführung eines solchen Systems nicht gestatten, wird kein Gewicht verlieren, wenn das allgemeine Interesse auf den Vortheil hinausgeht, nicht von dem Nutzen eines solchen Systems ausgeschlossen zu bleiben, das so augenscheinlich zum Vortheil Aller ist.

Die Eisenbahngesellschaften würden durch billiges Brennmaterial in den Stand gesetzt, die Kosten der Zugkraft zu ermäßigen, die Benutzung der Waggon zu ökonomisiren, und würden einen weiteren Vortheil in der Gewißheit finden, ihre Waggon zum vollen Kapazitätsvermögen zu können.

26. Die beste Basis zu einem Tarif für solche Züge zum Transport von Kohlen und andern Rohstoffen wäre vielleicht eine folgende Scala, wie sie nach der Annahme der Entfernung abnimmt, mit 1 1/2 Pfg. pro Ctr. und Meile anfangs und bis auf 1 Pfg. pro Ctr. und Meile herabgeht; im Nothfall könnte durch Localverhältnisse oder Konkurrenz eine Modifikation zugelassen werden.

Der Hauptzweck aber dieser Schrift war die kurze Zusammenfassung einiger wichtiger Thatfachen, welche die besten Kenner des deutschen Eisenbahnsystems und des vergleichungswürdigen Baues in Deutschland anerkennen werden; sie beweisen, daß man bei geeigneter Leitung des Wagens solche Züge recht wohl herstellen kann für einen Tarif von

1 Pfennig pro Centner und deutsche Meile.

Stuttgart, den 8. Mai 1860.

